

УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ
ФИЛОЗОФСКИ ФАКУЛТЕТ

Душан М. Илијин

**ОБНОВА ЖЕЛЕЗНИЦЕ У КРАЉЕВИНИ СХС
(1919-1924)**

докторска дисертација

Београд, 2014.

UNIVERSITY OF BELGRADE
FACULTY OF PHILOSOPHY

Dusan M. Ilijin

**RESTORATION OF RAILWAYS
IN KINGDOM OF SCS
(1919-1924)**

Doctoral Dissertation

Belgrade, 2014.

МЕНТОР

Др. Мира Радојевић, доцент, Универзитет у Београду, Филозофски факултет

ЧЛАНОВИ КОМИСИЈЕ

Др. Љубодраг Димић, редовни професор, Универзитет у Београду, Филозофски факултет

Др. Сузана Рајић, ванредни професор, Универзитет у Београду, Филозофски факултет

Др. Владимир Цветковић, научни сарадник, Институт за новију историју Србије, Београд

Др. Александар Животић, доцент, Универзитет у Београду, Филозофски факултет

Датум одбране

ОБНОВА ЖЕЛЕЗНИЦЕ У КРАЉЕВИНИ СХС

(1919-1924)

РЕЗИМЕ:

Студија даје шири приказ околности у којима се одвијала обнова државне железнице Краљевине СХС после Првог светског рата, у периоду од 1919. до 1924. године. Највећу сметњу обнови наносило је деловање различитих спољних и унутрашњих чинилаца, на које Краљевина углавном није имала пресудан утицај. Неефикасност државне политике на различитим пољима деловања - од успостављања међународних политичко-економских односа, преко оживљавање домаће привреде, до изградње система јавних финансија и железничке управне организације - негативно је утицала на рад домаће железнице. Неуспех државне репарационе политике на Конференцији мира у Паризу одложио је почетак значајнијих одштетних испорука до средине 1921. године. Први велики инострани зајам за железницу Краљевина је обезбедила тек 1922. Делимична консолидација државног буџета изведена је 1923. Исте године, формирањем Генералне железничке дирекције, успостављено је тек формално јединство железничке управе. Рад у таквим околностима пуним ограничења, у периоду од 1919. до 1924. године, створио је на југословенској железници мучно стање провизоријума, које није дозвољавало да железнички саобраћај испуни своје бројне интегративне и стабилизационе функције у унутрашњим политичким и међунационалним односима, економији и бројним другим областима живота, на које је посредно или непосредно имао или могао имати велик утицај.

Кључне речи: саобраћај, обнова, градња, међународни економски односи, репарације, привредна обнова, финансије, унификација управе, металургија, трговина.

НАУЧНА ОБЛАСТ: ИСТОРИЈА

УЖА НАУЧНА ОБЛАСТ: ИСТОРИЈА ЈУГОСЛАВИЈЕ

ЈДК:

RESTORATION OF RAILWAYS IN KINGDOM OF SCS

(1919-1924)

SUMMARY:

The paper provides a broader look at the circumstances in which the restoration of the state railways of the Kingdom of SCS took place after World War One, in the period from 1919 to 1924. The largest obstacle to the restoration was the impact of various internal and external factors, over which the Kingdom in most cases could not exert any influence. Inefficiency of state policy in various fields of action – from establishing political and economic relations through reviving the national economy to developing the system of public finances and railway administration organization – adversely affected the operation of the national railways. Failure of the state's reparations policy at the Paris Peace Conference postponed the beginning of more considerable reparations deliveries until mid-1921. It was only in 1922 that the first large foreign loan for the railways was obtained by the Kingdom. Partial consolidation of the state budget took place in 1923. In that same year, the establishment of the Directorate General of Railways introduced only the formal unity of railway administration. Operating under such circumstances, weighed down by restrictions, the Yugoslav railways in the period from 1919 to 1924 faced the difficult situation of stopgap arrangements that did not allow the railway traffic to perform all the numerous integrative and stabilising functions in internal politics and in international relations, in economy and many other areas of life that, directly or indirectly, it had or could have influenced considerably.

Key words: traffic, reconstruction, construction, international economic relations, reparations, economic reconstruction, finances, unification of administration, metallurgy, trade.

SCIENTIFIC FIELD: HISTORY

NARROW SCIENTIFIC FIELD: HISTORY OF YUGOSLAVIA

UDC:

САДРЖАЈ

Предговор	I
Увод	1
I ПРИВРЕДНА ОБНОВА - ПРИОРИТЕТ ПОСЛЕРАТНОГ ДРУШТВА	
- Економске клаузуле уговора о примирју	47
- Развој међународних економских односа у периоду примирја	51
- Ратна штета и економске прилике у западним југословенским земљама	59
- Ратна штета и економске прилике на простору Краљевине Србије и Краљевине Црне Горе	65
II КОНФЕРЕНЦИЈА МИРА – ПОПРИШТЕ БОРБЕ ЗА ЕКОНОМСКЕ ИНТЕРЕСЕ	
- Инструкције Велизара Јанковића	76
- Економске комисије конференције мира	81
- Економско-финансијска и саобраћајна секција југословенске делегације	90
- Одштетна политика Краљевине СХС до мировног уговора са Немачком	111
- Економске клаузуле прелиминарног уговора о миру са Немачком и измене прелиминара	126
- Економско-финансијска позадина непотписивања уговора о миру са Аустријом	131
- Утврђивање износа ратне одштете Краљевине Србије	144
III ФИНАНСИРАЊЕ – ГЛАВНИ ПРОБЛЕМ ЈУГОСЛОВЕНСКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ	
- Ратни дуг	153
- Амерички кредит за куповину заостале америчке ратне опреме и железничких средстава	172
- Америчка техничка мисија	183
- Ванредни буџети и буџетски дефицит (1919-1922)	187

- Унутрашњи инвестициони зајам (1921)	199
- Репарације намењене железници	206
- Деоба железничког материјала аустроугарских железница	230
- Железнички материјал српске железнице предат савезницима	245
- Амерички зајам (1922.)	251
- Стабилизација динара и први редовни државни буџет (1922/23)	266

IV УНИФИКАЦИЈА И ЦЕНТРАЛИЗАЦИЈА ЖЕЛЕЗНИЦЕ – ПРЕДУСЛОВ

ЕФИКАСНИЈЕГ РАДА

- Поправка порушених објеката	272
- Градња нових објеката	282
- Стране приватне железнице	298
- Изградња железничке управе	326
- Штрајк железничара (1920.)	339
- Блокада саобраћаја на подручју загребачке железничке дирекције (1921/22)	346

V ЖЕЛЕЗНИЦА У ФУНКЦИЈИ ПРИВРЕДЕ –

ЧИНИЛАЦ ИЛИ СМЕТЊА НАПРЕТКА

- Развојни планови	356
- Снабдевање железнице угљем	380
- Јавне набавке за железницу	404
- Железница и развој домаће металске индустрије	415
- Железница и спољна трговина	439
ЗАКЉУЧАК	455
АВСТРАСТ	463
ИЗВОРИ И ЛИТЕРАТУРА	472

БИОГРАФИЈА

ПРЕДГОВОР

Транспортне везе одувек су имале велику улогу у развоју друштвених односа. Од саобраћаја је највише зависила економија, која се и налази у средишту друштвене акције. До 19. века, привређивање и робна размена у Европи остваривани су претежно у локалним оквирима. Један од чинилаца који је имао значајан утицај на активност и размере локалних привредних подручја биле су могућности сувоземног превоза. Значајан удео у транспорту до овог времена остварио је и речни саобраћај, који је већ био прилично унапређен градњом мреже канала, нарочито у Немачкој, Француској, Аустрији и Холандији. Међутим, индустријска револуција у 19. веку донела је нове техничке претпоставке за материјалну производњу и раст потрошње. У тим новим околностима постојећи видови транспорта били су све мање у стању да прате растуће потреба робног промета, и као својеврсно уско грло претили су да постану сметња даљег развоја привреде. Прекретницу у том погледу представљао је проналазак парне локомотиве у Енглеској. Захваљујући томе, од 40-тих година 19. века почео је развој железнице као масовног транспортног средства. С обзиром на дотадашње кашњење у развоју транспорта, тек је „железничка револуција“ омогућила испуњење саобраћајних предуслове за пун замах индустријске производње и трговине.¹

Као спој науке и капитала, железница се уклапа у једну савремену историјску теорију која каже да "велике концентрације привредне моћи повлаче за собом и развој технологије - такав је био случај са Арсеналом у Венецији у 15. веку, са Холандијом у 17. веку и Енглеском у 18. веку - а сваки пут наука је била присутна јер су је саме околности тамо неминовно доводиле".² Као својеврсни *механизовани краван*, железница је захваљујући својој брзини кретања, количинама и вредностима концентрованог терета који преноси надмашила све постојеће

¹ Mijo Mirković, *Ekonomska historija Jugoslavije*, Zagreb, 1958, str. 294-295.

² Fernan Braudel, *Dinamika kapitalizma*, Sremski Karlovci, 1989. str. 34-35.

врсте сувоземног транспорта, уздигавши се тако до "силе која обликује и покреће напред целокупни материјални живот".³

Економска наука рано је уочила важност железнице за привреду, и она је до средине 19. века постала део скоро свих економских система великих индустријских земаља. Али и њихове империјалистичке праксе. "У двадесетом веку" - наводи један аустријски конзулски извештај - "врши се политичка окупација на сасвим другачији начин но што је то било у 17. и 18. веку: свакој политичкој окупацији сада претходи економска окупација дотичне области". Искорачивши тако из уских оквира историје саобраћаја или технике, железница је до Првог светског рата постала део мноштва „ужих историја“ савременог доба, као што су политичка или војна историја, историја капитализма, историја банака и акумулације капитала, историја трговине, рударства и многих других - све до социјалне историје и њених бројних подврста, попут "историје маса", "историје друштвене инерције", историје друштвених структура, историје људских навика.⁴

* * *

После Првог светског рата, у међународним околностима поратне кризе, феномен железнице у Европи појавио се још у сложенијем виду. Ово се односило и на новоосновану југословенску државу, где се железница нашла укљештена између спољних притисака и унутрашњих противуречности и сукобљености. Највећу промену је изазвала околност што је пораз Централних сила у Првом светском рату привремено прекинуо доминацију Беча и Будимпеште на југословенском простору, стварајући услове за јачи економски притисак победничких земаља Антанте. Томе је доприносило и што је међу великим победничким земљама завладао „општи егоизам“ услед великих материјалних жртава током рата, и уместо да почну солидарно финансирање обнове разорене Србије (као што су током рата финансирале њене ратне потребе) оне су настојале да себи обезбеде што више материјалних преимућстава. Колико је такав однос

³ *Isto*, str. 30.

⁴ *Isto*, str. 27-28.

(који се проширио на читаву Краљевину СХС) био погубан, видело се по томе што југословенска држава до средине 1921. године није у значајнијем обиму успела да обезбеди чак ни повраћај током рата опљачкане имовине, укључујући и железнички материјал Српске железнице који су одвукли Немци, Бугари и Мађари. Шта више, Немци су на основу уговора о примирју предали српске вагоне и локомотиве Француској. У исто време, Краљевина није успевала да испослује накнаду штете ни у виду страних зајмова на подлози будућих репарација.

Истина, у првој половини 1919. обнова југословенске железнице је делимично финансирана из ратних зајмова које су Француска и Енглеска продужиле да уплаћују Србији после закључења примирја, али то је било далеко од стварних потреба и морало се прећи на финансирање помоћу задуживања код Народне банке и увећавања буџетског дефицита. Радило се о изнуђеном настојању југословенске државе да на тај начин ублажи саобраћајну кризу до почетка репарационих испорука.

По окончању рата буџетски дефицит постао је главни извор финансирања југословенске железничке обнове. Новац је потицао из краткорочних задужења државе код Народне банке. Средства за Министарство саобраћаја су пристизала и с буџетских позиција осталих министарстава. Средином 1921. држава је недостатак новца за ове намене ублажила расписивањем унутрашњег инвестиционог зајма од 500 милиона динара. У исто време је и сама железница повећавала своје билансе гомилањем огромних дугова. Међутим, све је то било недовољно да надомести одсуство прилива средстава из иностранства, у новцу или роби.

До средине 1921. железница је једва саобраћала. Због недостатка локомотива, вагона и катастрофалног стања пруга, саобраћај није функционисао ни на свим главним правцима. А онда је од средине 1921. године почетак исплате ратне одштете донео железници још већи хаос, јер су хиљаде израубованих вагона и локомотива закрчили и оно мало проходних пруга. Све се поклопило с доношењем унитаристичког Видовданског устава, који су Хрвати одбацили, па је хрватска опозиција почела да користи железницу и као средство у политичким и међунационалним обрачунима. Врхунац у том погледу представљала је

железничка блокада на подручју Загребачке железничке дирекције 1922. године, која је буквално поцепала земљу, остављајући тешке последице не само у привреди већ и укупним унутрашњим односима. У исто време, од железнице се очекивало да у новој југословенској држави постане интегративни чинилац који доприноси градњи стабилних економских, политичких и укупних друштвених односа. Међутим, и ако је требало да представља први практични показатељ југословенског уједињења и јединства, железница је због слабог функционисања постала још једна у низу сметњи складног државног развоја.

Већ наведени летимични осврт указује да проблем обнове железнице у Краљевини СХС после Првог светског рата као предмет истраживања има мноштво аспеката, поготово када се има у виду да је реч о почетној фази живота југословенске железнице као нове институције, у новим околностима. Наше истраживање морало је због тога да обухвати већи број ужих разнородних питања из области међународних економско-политичких односа после Првог светског рата, њихове различите нивое и укрштене релације између Америке и Европе, великих и малих европских победничких земаља, великих сила и Краљевине СХС, победника и поражених итд. Посебну истраживачку област у домену међународне политике је представљала Конференција мира у Паризу, као централни пројектор укупних међународних односа после рата и учешће југословенске делегације у њеном раду у вези ратне одштете. Као ужи циљ истраживања издвојио се и проблем финансирања железничке обнове, који је обухватио питање буџетирања, спољне и унутрашње задужености, учешћа железнице у јавним расходима, деобе железничког материјала бивше Аустроугарске и др. Део истраживања посветили смо и проблему техничко-управног провизоријума на југословенској железници, укључујући обнову железничке инфраструктуре, организацију грађевинских радова, изградњу јединствене железничке управе, као и улогу железнице у обнови привредног живота Југославије после Првог светског рата. Истраживање је било овде усмерено на транспортну функцију железнице, њен утицај на трговину, и улогу државног железничког предузећа као великог наручиоца који путем јавних набавки покреће и одржава активним читаве индустријске секторе. На овај начин, желели смо да осветлимо и испитамо функције железничког саобраћаја као

сложеног система и његову улоге и утицај на разне области живота у првим годинма југословенске државе после Првог светског рата.

Полазиште у одређивању хронолошког оквира предмета истраживања представљала је чињеница да је период југословенске историје између 1919. и 1924. године био испуњен низом различитих видова провизоријума, од којих су неки били директно повезани са железничким питањем. То се односи на вишемонетарни период у земљи који је завршен унификацијом валуте 1921. године, на инфлаторно финансирање железнице до америчког зајма као првог страног наменског кредита (1922) и стабилизације динара (1923), затим на праксу примене месечних државних буџетских трошковника (дванаестина) и неусвајања редовних годишњих буџета од стране скупштине (до 1923/24), као и на провизорну железничку управу до почетка 1923. и провизорну поправку железничке инфраструктуре, приведену крају у јесен 1924. године. Реч је о шестогодишњим напорима југословенске државе током којих су постепено стварани предуслови за каснију темељитију обнову и развој железнице у разним њеним аспектима. У том смислу, период од 1919. до 1924. издвојио се као посебна проблемско-хронолошка целина.

Железничка обнова у Краљевини СХС у првим годинама после Првог светског рата није до сада обрађена у посебној студији. Постоји велик број радова о југословенској железници у форми прегледа, који често обухватају читав период постојања железнице, не само на југословенском простору већ и у свету. Иако су у појединим од ових радова значајна пажња и простор посвећени обнови железнице после Првог светског рата, она је углавном приказана кроз опис катастрофалног стања пруга и возног парка, непосредно ангажовање на њиховој обнови и развој управне организације. Делимично су обрађене репарације, државни зајмови и развојни планови. Групи ових сумарних прегледа припадају радови Драгомира Арнаутовића (*Историја српских железница од 1850 до 1937 године*, Београд, 1934), Петра Миленковића (*Историја грађења железница и железничка политика код нас 1850-1935*, Београд, 1936), Јездимира С. Николића (*Историја железница Србије, Војводине, Црне Горе и Косова*, Београд, 1980), Милорада Чонкића (*Сто година железнице у Војводини*, Београд, 1958), Јосипа

Горничкић-Брдовачког (*Развитак жељезница у Хрватској до 1918. године*, Загреб, 1952), Младена Богића, (*Преглед развоја железничкега мрежја на ширшем гравитацијском обмочју Словеније ин Истре*, Љубљана, 1989), Ивана Мохорича (*Згодовина железниц на Словенском*, Љубљана, 1968), Цевада Јузбашића (*Изградња жељезница у Босни и Херцеговини у свјетлу аустроугарске политике од окупације до краја Калајеве ере*, Сарајево, 1972) и *Историја на железниците во Македонија 1873-1973*, Скопље, 1973. Наведени прегледи имају велику вредност због богате фактографије коју садрже, али и зато што обрађујући исте проблеме омогућавају упоређивање података.

Посебну врсту радова који се баве домаћом железницом после Првог светског рата представљају јубиларна издања - монографије: *Јубиларна књига државних железница Краљевине Југославије 1919-1929*, *Годишњак југословенских државних железница 1931-32*, *Сто година железница Југославије 1849-1949*, *Железнички алманах за 1928/1929 годину*, рад Благоја Богавца (*100 година железница Југославије 1849-1949*, зборник чланака поводом стогодишњице железница Југославије, Београд, 1951) и др. Ауторски текстови у овим издањима посвећени су разним аспектима железнице, као што су економија, национална политика, грађевинарство, машинство, организација рада, саобраћајна политика итд. Аутори ових прилога били су стручњаци, али често и учесници догађаја о којима су писали, пошто су током својих каријера у великом броју случајева непосредно ангажовани на решавању различитих проблема везаних за железницу.

За разумевање међународног политичко-економског положаја Краљевине СХС после Првог светског рата, као важног чиниоца њене привредне и саобраћајне обнове, велику вредност за наше истраживање имали су радови Убавке Остојић Фејић (*САД и Србија*, Београд, 1991) и Чедомира Д. Антића (*Велика Британија и Србија у време Првог светског рата*, Београд, 2008.) који се једним својим делом баве и економском страном ратног наслеђа Србије. У студији Владимира Љ. Цветковића (*Економски односи Југославије и Француске 1918-1941*, Београд, 2005) дужнички и трговински односи између две земље до 1924. године приказани су управо као последица тог наслеђа. Питање оживљавања француских економских интереса у Југославији после Првог светског рата обрађено је у књизи

Станислава Сретеновића (*Француска и Краљевина Срба Хрвата и Словенаца 1918-1929*, Београд, 2008).

Посебну групу у коришћеној литератури чине радови из економске историје. У обимном делу Мије Мирковића (*Економска историја Југославије*, Загреб, 1958), међународна димензија југословенског железничког питања до Првог светског рата објашњена је империјалистичким тежњама великих европских земаља. У радовима Мирка Косића (*Савремени економско-политички правци особито у средњој Европи*, Нови Сад, 1929) и Радоша Стаменковића и Владислава Миленковића (*Тенденције развитка међународних економских односа 1920-1952*, Београд, 1952) приказане су промене међународних политичких и економско-финансијских односа после Првог светског рата. Ови радови не баве се непосредно проблемом саобраћаја, али дају анализу околности које су утицале на његов развој. У студији Драгане Ђатовић (*Стари државни дугови 1862-1941*, Београд, 1991) дат је систематизован преглед зајмова Краљевине Србије и Краљевине СХС, који су између осталог били намењени и финансирању обнове железнице после Првог светског рата. Радови Сергија Димитријевића (*Привредни развитак Југославије од 1918-1941 године*, Београд 1962) и Мије Мирковића (*Економска структура Југославије 1918-1941*, Загреб 1952. и *Саобраћајна политика*, Београд, 1933.) садрже краће сажетке о инфраструктурним и организационим карактеристикама југословенске железнице као привредног чиниоца, као и студија Кемала Хреље (*Индустрија Босне и Херцеговине до краја првог свјетског рата*, Београд, 1961), док књига Смиљане Ђуровић (*Државна интервенција у индустрији Југославије 1918-1941*, Београд, 1986) садржи податке о репарационој политици Краљевине СХС.

Велики значај за разумевање проблема слабог функционисања железнице у Југославији после Првог светског рата имају и мањи радови и прилози Смиљане Ђуровић, Косте Николића, Иве Белина, Хуга Холцмана, Милоја Милојевића, Миливоја Савића, Бранка Павлице и др.

Део извора који се односе на Први светски рат и поратни период објавили су у зборницима архивске грађе Владимир Дедијер и Живота Анић (*Документи о спољној политици Краљевине Србије 1914.*, Београд, 1980); Драгослав Јанковић и Богумил Храбак (*Записници са седница Министарског савета Србије 1915-1918*,

Београд, 1976); Богдан Кризман и Богумил Храбак (*Записници са седница Делегације Краљевине СХС на Мировној конференцији у Паризу 1919-1920*, Београд, 1960); Богумил Храбак (*Записници седница Давидовићеве владе од августа 1919. до фебруара 1920*, Архивски вјесник, XIII, Загреб, 1970); Војислав М. Јовановић (*Рапалски уговор 12. новембра 1920*, Збирка докумената, Загреб, 1950); Бранко Петрановић и Момчило Зечевић (*Југославија 1918-1988*, Тематска збирка докумената, Београд, 1988); Живко Аврамовски (*Британци о Краљевини Југославији, Кн. 1, 1921-1930*, Београд, 1986); Милан Бартош (*Преглед развоја међународно-правних односа југословенских земаља од 1800 до данас, Св. 2, Преглед међународних уговора и других аката од међународно-правног значаја за Југославију од 1918 до 1941 године*, Београд, 1962). Поједини аутори објављивали су документа у својим радовима у виду прилога: Андреј Митровић (*Југославија на Конференцији мира 1919-1920*, Београд, 1969); Богдан Кризман (*Вањска политика југословенске државе 1918-1941*, Загреб, 1975), Јездимир С. Николић (*Историја железница Србије, Војводине, Црне Горе и Косова*, Београд, 1980) и др.

Најзначајнији део историјских извора о југословенској железници међуратног периода које смо користили у изради ове студије налази се у Архиву Југославије. Фонд Делегације Краљевине СХС на Конференцији мира у Паризу садржи документа о међународним економским приликама и положају Краљевине СХС после Првог светског рата. Посебну вредност фонду даје богата преписка између Делегације и државних органа у земљи, која обрађује широк круг економских и саобраћајних проблема. Део архивске грађе о материјалним питањима у вези железнице налази се у Фонду Министарства финансија. Документа дају слику уговорних односа, буџетских прилика, ратних и осталих спољних дугова, унутрашње задужености, спољноекономске политике Југославије и појединих великих земаља итд. У фонду Министарства трговине и индустрије претежно се налазе докумената о железници као привредном чиниоцу. Различите резолуције, реферати, анкете и жалбе садрже податке о улози железнице у обнови земље, систему спољне и унутрашње трговине, јавним набавкама, али и о различитим појавама политичке природе. Фондови Министарског савета и Централне индустријских корпорација располажу не тако

бројним али садржајним документима о стању југословенске привреде и њеној зависности од саобраћаја.

У Архиву САНУ похрањена је заоставштина Косте Стојановића и Милорада Драшковића, који су у првим годинама после Првог светског рата, као високи државни функционери, били веома ангажовани у решавању привредних, финансијских и саобраћајних проблема југословенске заједнице. Заоставштине садрже релативно мали број докумената која се директно односе на железницу (рукописе, новинске текстове, интервјуе и преписку), али она имају изузетан значај за разумевање значаја и положаја железнице у ширим економским односима.

У Железничком музеју у Београду такође постоји обимна грађа коју чине законска документа, различита нормативна акта (железничке одлуке и уредбе о возном реду, радним обавезама и др.) као и грађа о финансирању железнице, стању возног парка, техничким питањима итд. За истражиаче је нарочито дарагоцена библиотека ове струковне установе која садржи изузетно богату и разноврсну домаћу и страну литературу о железници.

У Војном архиву, пописник XVII обухвата грађу међуратног периода, укључујући и документа у вези железнице (Саобраћајно одељење Главног генералштаба, Оперативно одељење Главног генералштаба, Министарство саобраћаја и др.). По садржајности посебно се издвајају извештаји и одлуке. Грађа из првих година после Првог светског рата која се односи на железницу малог је обима. Истраживачима могу бити од користи елаборати из каснијег периода, који садрже поједине опште елементе.

Наведени фондови располажу дневном и периодичном штампом, као што су: Народно благостање, Економист, Индустијски преглед, Југословенски Лојд, Трговински гласник, Трговински лист, Нова Европа, Наш саобраћај, Демократија, Политика, Југословенска обнова – Њива, Нови живот, Ратник. Ауторске текстове у овим гласилима одликује разноврсност тема, информативност, ширина пројекције и стручни коментари. Као аутентични документи настали из пера савременика догађаја којима се наша студија бави, служили су нам као драгоцен извор података. За наше истраживање било је од посебног значаја континуирано бављење ових гласила актуелним политичким и економским питањима после

Првог светског рата, јер нам је омогућило да стекнемо увид у настанак и развој одређених појава током дужег временског периода, као и да упознамо схватања и тежње оног времена. Посебну групу извора чине фотографије, објављене у гласилима југословенског железничког предузећа, јубиларним зборницима и појединим ауторским радовима.

Наше излагање о резултатима истраживања о обнови југословенске железнице од завршетка Првог светског рата до 1924. године чини пет тематских целина. Прво поглавље (Привредна обнова - приоритет послератног друштва) посвећено је међународним економским односима по окончању рата и чиниоцима који су утицали на њихово обликовање. Интереси Француске, Велике Британије и Сједињених Држава имали су у том смислу пресудан значај. Ово је дошло до изражај већ у уговорима о примирју којима су Француска и Белгија обезбедиле себи првенство реституције и накнаде штете, још пре закључења коначних уговора о миру. За Србију и Краљевину СХС примена овог принципа била је погубна, а нарочито лоше се одразила на функционисање југословенског железничког саобраћаја.

Друго поглавље (Конференција мира - поприште борбе за економске интересе) бави се одштетном политиком Краљевине СХС. Судбина југословенских захтева који су обухватили железницу, приказана је кроз односе између земаља победница онако како су се исказивали на мировној конференцији у Паризу током израде мировних уговора са Немачком, Бугарском, Аустријом и Мађарском. Рад југословенске делегације на Конференцији мира, у условима фаворизовања интереса великих победничких земаља, није обезбедио повољна решења за Краљевину СХС. Главни аргументи југословенске делегације били су демографска и економска девастација Србије и њена лојалност према савезницима током рата, док су велике победничке земље истицале у први план своје огромне материјалне жртве и пресудну заслугу за победу у рату. Највећи проблем у вези ратне одштете представљала је околност да је стварна вредност штете превазилазила могућности плаћања поражених земаља. Додатну тешкоћу за Краљевину СХС стварао је и Француски став да нова југословенска држава представља заправо проширену Србију и да њени територијални добици са својим великим економским потенцијалима, надокнађују њене ратне губитке. Други

важан моменат који је утицао на питање ратне одштете било је то што се подручје нове југословенске државе састојало од две врсте територија: једно су биле западне области, које су као део бивше поражене Аустроугарске монархије требале да плаћају ратну одштету, а друго, подручје бивше Краљевине Србије и Краљевине Црне Горе, које су имале право на наплату ратне одштете. Као последица тога, појавила се опасност од међусобног потирања ових износа и да Србија и Црна Гора остану без обештећења. На крају је све решено погодбом са Француском и Британијом, које су одлучивале о расподели репарационе масе додељене Европи.

Треће поглавље (Финансирање - главни проблем југословенске железнице) приказује различите материјалне изворе и њихова ограничења која су утицала на обнову југословенске железнице после Првог светског рата. Неуспех државне репарационе политике на мировној Конференцији - која је ишла за тим да Краљевини СХС обезбеди приоритет исплате накнаде пре закључења коначних уговора о миру - као последица инфериорног међународног положаја Краљевине СХС, био је један од важних узрока проблема. Преокрет у погледу ратне одштете наступио је с почетком репарационих испорука, захваљујући државном ставу да одштету од Немачке треба што више наплатити у железничком материјалу. Једнако велик проблем међународног карактера који се тичао финансирања југословенске железнице, представљало је и вишегодишње нерешавање питања ратног дуга Европе према Америци, додатно отежано и тиме што је повезивано са питањем наплате ратне одштете од стране поражених земаља. Одсуство прилива средстава из ова два (најзначајнија) извора, приморало је Краљевину СХС да се већ од првих дана мира окрене инфлаторном финансирању - са свим негативним последицама по вредност динара, равнотежу државног буџета, спољну трговину и међународни кредит. Та два чиниоца – један спољни, други унутрашњи – пресудно су утицала у првим послератним годинама на формирање неповољног амбијента за обнову југословенске железнице

Четврто поглавље (Унификација и централизација железнице - предуслов ефикаснијег рада) посвећено је напорима на уобличвању југословенске железнице као јединственог система. На путу постизања овог циља стајале су две велике групе проблема које се могу дефинисати као: негативно наслеђе, и немоћ државе

да после уједињења успостави снажну централну железничку власт. Вишегодишње нерешавање ових питања оптерећивало је читаву државу, а железницу константно излагало осуди као једног од главних узрочника хаоса у земљи.

Пето поглавље (Железница у функцији привреде - чинилац или сметња напретка) бави се железницом као економским фактором и важном претпоставком привредног напредовања државе. Потреба развоја саобраћајних комуникација, првенствено железнице, дошла је до изражаја већ почетком 1919. године у анкети Министарства трговине и индустрије, у којој су своја гледишта, потребе и конкретне предлоге изнели привредни делатници. Анкета је показала у највећем броју случајева да оскудност капацитета железничког саобраћаја представља једну од главних сметњи развоја привреде на локалном нивоу. Исто је било и у погледу спољно-економских односа, па се може рећи да је у овом раздобљу железнички саобраћај са својим бројним ограничењима представљао велику сметњу југословенској унутрашњој и међународној робној размени. У исто време, државне железнице као један од највећих учесника у јавним набавкама могле су да буду и значајан покретач домаће металске индустрије. Међутим, и у том погледу железница је одиграла половичу улогу, из веште разлога, а пре свега због настојања државе да у што већем обиму реализује своје репарационе квоте. Други значајан разлог било је неповољно стање државних финансија, које је за последицу имало нагомилавање великих дугова државе према домаћим металским предузећима.

Трогодишње ангажовање на овој студији за мене као аутора представљало је први сусрет не само са темом железнице, већ и економском проблематиком као предметом истраживања. Рад ме је довео у контакт са сарадницима које раније нисам познавао. Њихова предусретљивост и подршка од самог почетка били су ми од великог значаја. Највећу захвалност дугујем својој менторки, доценту Филозофског факултета у Београду Мири Радојевић, која је најпре енергично подржала моје настојање да упишем докторске студије, а потом, током рада, помагала стручно и пријатељски, упутствима, саветима, разговорима. Такође се захваљујем и професорима Филозофског факултета у Београду Љубодрагу Димићу и Сузани Рајић, као и доценту Александру Животићу, чије су ми

сугестије биле драгоцене за коначно дефинисање теме у смислу ужих истраживачких целина.

Истраживач је првенствено упућен на изворе. Од њих и зависи исход истраживања. У проналажењу литературе први ми је притекао у помоћ железнички стручњак Петар Ковачевић. У трагању за архивском грађом помагали су ми и запослени у читаоницама Архива Југославије, Архива САНУ, Железничког музеја и Војног музеја. Посебно ми је значила вишегодишња срдачна помоћ Славице Мереник и Милице Јованчићевић из библиотеке Историјског института САНУ.

У нади да ће ова студија имати практичну вредност и бити од користи каснијим истраживачима, свим сарадницима се још једном најсрдачније захваљујем.

У В О Д

„Гвоздени путеви уклањају једну од највећих природних препрека удруживању, уклањају даљину, па су с тога корисни за сваки народ, на сваком ступњу његовог развитка, јер је у сваком народу и у сваком ступњу развитка даљина сметња удруживању, а удруживање је средство за усавршавање“.

Чедомиљ Мијатовић¹

И поред тога што је од средине 19. века развој железнице на југословенском простору текао у оквиру општег тока уз мноштво заједничких одлика, она је овде настала и развијала се као особена варијација условљена посебношћу домаћег историјског развоја.² Главне карактеристике економских односа југословенског подручја представљали су заостали облици производње, ниска акумулација домаћег капитала, и доминација страних интереса.³

¹ Димитрије Боаров, *Апостоли српских финансија*, Београд, 1997. стр. 31.

² Види: Драгомир Арнаутовић, *Историја српских железница 1850-1918*, Београд, 1934; Благоје Богавац, *Сто година железница Југославије 1849-1949*, зборник чланака поводом стогодишњице железница Југославије, Београд, 1951; Mladen Bogić, *Pregled razvoja železniškog omrežja na širšem gravitacijskom območju Slovenije in Istre*, Ljubljana, 1989; Јосип Вебер, *Железница у Боки Которској 1901-1968*, Херцег Нови, 2005; Јосип Вебер, *150 година железничког саобраћаја у Војводини*, Панчево, 2006; *Годишњак југословенских државних железница 1931-32*, Београд, с.а; Милан Грујић, *Железнице Србије - 120 година, 130 година, 150 [година]*, Београд, 2004; Ненад Говедаревић, *Сто двадесет година железнице у Нишу*, Ниш, 2004; Josip Gorničić-Brdovački, *Željeznica u Hrvatskoj do 1918.godine (građenje, organizacija i finansijski odnosi)*, Zagreb, 1952; Мирко Докић, *Модернизација и развој железничке мреже Србије (1884-2004)*, Београд, 2004; Мирко Докић, "Историјат железничке мреже Србије", *Железнице*, бр. 1/2, 2004; *Железнички алманах за 1928/1929 годину*; Драгољуб Јанковић, *Кроз историју југословенских железница*, Београд, 1957; *Јубиларна књига државних железница Краљевине Југославије 1919-1929*; Цевад Јузбашаић, *Изградња железница у Босни и Херцеговини у свјетлу аустроугарске политике од окупације до краја Калајеве ере*, Сарајево, 1972; Цевад Јузбашаић, *Изградња железница у Босни и Херцеговини и аустроугарске економске супротности*, Преглед 2-3, 1981; Душан Лончаревић, *Наше железнице*, Београд, 1939; Петар Миленковић, *Историја грађења железница и железничка политика код нас (1850-1935)*, Београд, 1936; Ivan Mohorič, *Zgodovina železnic na Slovenskem*, Ljubljana, 1968; Јездимир С. Николић, *Историја железнице Србије, Војводине, Црне Горе и Косова*, Београд, 1980; Милош Стефановић, *Наше железнице после рата 1918-1928*, Београд, 1929.

³ Види: Драгиша Станојевић, *Интереси српства*, Београд, 1885; Новак Поповић, Душан Мишић, *Наша домаћа привреда*, Београд 1929; Мјо Мirković, *Економска историја Југославије*, Zagreb, 1958; Мјо Мirković, *Економска структура Југославије*, Zagreb 1952; Владимир Розенберг, *Инострану капитал у југословенској привреди*, Београд, 1937; Sergije Dimitrijević, *Strani kapital u privredi bivše Jugoslavije*, Beograd, 1958; Сергије Димитријевић, *Привредни развитак Југославије (1918-1941)*, Београд, 1962; Stevan Kukoleča, *Industrija Jugoslavije 1918-1938*, Beograd, 1941; Александар Булатовић, Срђан Кораћ, *Корупција и развој модерне српске државе*, Београд, 2006; Географ, „Привредна структура наше државе“, *Нови живот*, III година, XI књига, Београд, 1922, стр. 368-375; Мита Димитријевић, *Привреда и трговина*, Београд, 1913; Димитрије Ђорђевић, „Аустрорспски сукоб око пројекта новопазарске железнице“, (*Отисак из Историјског часописа*

Противуречности које су произлазиле из тога условљавале су да се железница овде развијала споро и мукотрпно, углавном у нескладу с потребама домаћег привредног простора. Југословенско подручје највише је било изложено тежњама немачког и аустроугарског капитала, па се железница од самог свог почетка налазила у служби њихових интереса – и то не само као транспортно средство, већ и „као оруђе империјалистичке политике, средство економског притиска и привилеговања странаца“.⁴

У Србији под турском влашћу почетком 19. века није постојала такоређи ни једна аутентична економска претпоставка за унапређење саобраћаја. У оквиру постојећег феудалног система тек су се појављивале прве назнаке зачињања капиталистичких друштвено-економских односа.⁵ Прелом у владајућем поретку међу домаћим становништвом почео је с Првим и Другим устанком (1804-1815) и протеривањем турског становништва из градова. Турски трговци и занатлије однели су већ акумулирани капитал. Далекосежне промене у структури имовинских односа, организацији производње и расподеле добара после тога, почеле су с преузимањем власти и одузимањем турских земљишних поседа у унутрашњости земље од стране домаћег елемента. Ово је значило почетак новог циклуса првобитне акумулације капитала - првенствено у виду државних прихода и приватне имовине.⁶

До великих приватних богатстава домаћи људи су долазили на различите начине: насилним одузимањем, присвајањем ничије и вакуфске земље, куповином турских имања, подмићивањем, зеленашењем, преузимањем зложених имања ради наплате дуга. У гомилању богатства истицали су се припадници старешинског слоја и бирократија.⁷ После 1815. у грамзивости је „предњачи кнез Милош, стари марвени трговац који је постао не само владалац већ и најбогатији човек" у земљи.⁸ Вук Караџић пише да је „узимао људима куће, воденице, њиве, ливаде, расељавао села да би приграбио туђа имања, заграђивао читаве шуме да

VII), Београд, 1957, стр. 213-248;

⁴ Мијо Мirković, *Економска историја Југославије*, стр.285.

⁵ *Привредна историја народа ФНРЈ*, Београд, 1951/52, стр. 131.

⁶ Љубиша Протић, *Развитак индустрије и промет добара у Србији за време прве владе кнеза Милоша*, Сергије Димитријевић, Предговор, Београд, 1953. стр. 8-10.

⁷ *Привредна историја народа ФНРЈ*, стр. 136-143.

⁸ Љубиша Протић, *наведено дело*, Сергије Димитријевић, *Предговор*, стр. 10.

исхрани своје свиње“.⁹ Кнез Милош је постао крупни земљопоседник, монополиста, закупац царина и скела, поседник воденица, стругара, млинова, оснивач више радионица за прераду коже и производњу шалитре, штампарије, неколико барутана и циглана. Због његове поистовећености с државом "није лако диференцирати права државна предузећа од приватних предузећа кнеза Милоша“ У исто време је „услед надостатка имућног грађанства, српска држава постала врло рано један од најкрупнијих капиталистичких предузимача“.¹⁰

Кнез Милош и њему блиски људи контролисали су највећи део тадашњег робног промета Србије. У њиховим извозним билансима на првом месту се налазила трговина стоком и храном. Кнез Милош је у Румунији закупио монопол на извоз соли, годишњег обима од 11.200 тона.¹¹ Моћна олигархија предвођења кнезом, упркос отпорима, остварила је првенство у "активној друштвеној хијерархији" тадашње Србије и водећи своје послове у складу с властитим интересима у великој мери је утицала на усмеравање производње, размену и цене.¹²

У овом спелту приватних и државних интереса јавила се први пут у Србији идеја о градњи железнице. Најранији спомен "гвозденог пута" за превоз налази се у једном извештају "о начину побољшанија трговине између Србије и инострани европски држава" од 14. децембра 1833. који су за кнеза Милоша израдили Димитрије Тирол и Емануел Солар.¹³ У том опширном елаборату железница је наведена као модерно саобраћајно средство које олакшава и убрзава трговину, али није спомињана њена градња у Србији.¹⁴

Железница је тих година претстављала новину. О њој је писано као о „револуционарној економској новости и сензацији“. У том смислу је и пештански "Сербскии народни лист" од 7. 1. 1837. у ектсту "Гвоздени пут и паровоз (парна

⁹ *Привредна историја народа ФНРЈ*, стр. 140-141.

¹⁰ Љубиша Протић, *наведено дело*, Сергије Димитријевић, *Предговор* стр. 12.

¹¹ *Исто*, стр. 14.

¹² Fernan Brodel, *Materijalna civilizacija - ekonomija i kapitalizam od XV do XVIII veka*, прва књига, Београд, 2007, стр. 8.

¹³ Станислав М. Велимировић, „Први план за изградњу железнице у Србији“, *Историјски гласник*, бр. 4/1965, стр. 86.

¹⁴ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 17-18.

кола)" истакао финансијске и временске уштеде које ово ново транспортно сретство доноси.¹⁵

Исте године саксонски рударски стручњак барон Хердер, који је две године раније долазио у Србију на позив кнеза Милоша ради проучавања рудних залиха, израдио је „први предлог“ о градњи железничке пруге у Србији. Овај предлог предочен је кнезу Милошу с пролећа 1838. године.¹⁶ Припремљена су најмање два плана за гвоздени пут (утреник) у Србији. Познати су као „No. 2 план, и No. 4 план“. Оба документа израђена су по свој прилици у Немачкој. На плану No. 2 пише: „Фрајберг у мају 1838“.¹⁷

У плану „No. 4“ су посебно значајне три ствари: финансијски предрачун, локација и дужина пруге. (Ови подаци немају само техничког карактер већ посредно казују и о економском стању тадашње Србије.) Градња железнице са гвозденим шинама је одмах одбачена због високих трошкова. Предлагач плана је сматрао да је за земљу неразвијене економије и оскудних прихода али богату шумом, прикладнији дрвени колосек, какви су постављани у рудницима у Саксонији и у областима богатим дрветом у Сједињеним америчким државама. Међутим и у овој варијанти, предрачун трошкова за дрвену пругу дужине 11 доњаоустријских миља¹⁸ достигао је 633.822 рајнска талира и 12 гроша, што је вишеструко превазилазило домаћу финансијску снагу и било неисплативо.¹⁹

Приликом одређивања локације пруге, као најважније подручје означен је Кључ у Крајини. Ту је најпре требало повезати различите саобраћајнице јер је Ђердап на Дунаву представљао најопаснију транспортну тачку српског робног промета према Румунији, Бугарској и Турској. Пруга је требало да споји долину Тимока и Дунава, подручја "народом богата" која су представљала велики извор радне снаге, сточне производње и потенцијална тржиште.²⁰ Међутим, у постојећем привредном поретку Србије, ове повољне географске, демографске, производне и финансијске претпоставке нису биле довољан потенцијал чак ни за градњу

¹⁵ Исто, стр. 27.

¹⁶ Момир Самарцић, *Железничко питање у спољној политици Србије 1878-1888*, Нови Сад, 2007, стр. 15-16; Види: Момир Самарцић, „Посета барона Хердера Србији и први план за изградњу железнице“, *Истраживања*, књ. 18, 2007.

¹⁷ Станислав М. Велимировић, „Први план за изградњу железнице у Србији“, стр. 87.

¹⁸ Дужина доњаоустријске миље означена је у Плану као 7.652,19 метара.

¹⁹ Станислав М. Велимировић, „Први план за изградњу железнице у Србији“, стр. 88-90.

²⁰ Исто, стр. 87-88.

дрвеног „утреника“. Ова чињеница је својеврсни показатељ биланса „српске револуције“ на плану економије.

Године 1851. било је у свету око 50.000 километара пруга.²¹ У Србији је то време уставобранитељског режима. Највиша државна власт увиђа велика преимућства железнице и заузима о њој позитиван званични став. У исто време постоји и критика железнице, која полази од постојећих економских могућности и потреба земље - пре свега од лошег стања и слабе искоришћености већ постојећих сувоземних путева. Тако у извештају поводом градње моста преко Мораве код Ћуприје 1842. државни надзорник говорећи о полету домаће трговине наглашава да би већ много значила и поправка Цариградског друма, па закључује: "Да не сањамо одма о гвозденим путовима и паровозовима".²²

Питање железнице у аутономној кнежевини Србији у оквиру Отоманског царства у време уставобранитеља није било само економска или саобраћајна тема, већ првенствено политичко питање. То се испољавало кроз спор локалне власти са централном влашћу у Цариграду око права градње железнице на подручју кнежевине, у ком су обе стране желеле да докажу суверенитет над овим подручјем. Средином 1847. цариградска штампа је писала о „нераздељивости простора као природном следству јединства највише власти која је представљена у особи султановој", да је тај "простор био овакав под Грцима - па од ови прешао у руке Турака", те да градња гвозденог пута треба сада само да обезбеди "да се к Цариграду лакше и брже из провинција долази".²³

У то време турска држава је била већ у великој мери финансијски зависна од крупног капитала Западне Европе, пре свега енглеског, немачког и француског. Потребе његовог даљег јачања су подразумевале изградњу једне железничке везе између Западне Европе и Цариграда, која би преко Анадолије ишла даље на исток. Железнички планови за европски део Турске предвиђали су три могућа правца: Јужни - преко Босне, Санцака и Македоније до Албаније; Северни – преко Влашке и Бугарске; и средњи правац - преко Србије, од Београда према Нишу и Македонији.

²¹ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 65.

²² *Исто*, стр. 19.

²³ *Исто*, стр. 32.

Веза преко Србије била је најкраћа и најјефтинија. Кнез Александар Карађорђевић покушао је 1851. да поведе са Портом разговоре о железници у намери да се у тој ствари наметне као суверени чинилац, али је доживео неуспех. Одлука о градњи железнице у Туркој налазила се изван његових компетенција као аутономног кнеза. Осим тога, тадашњи велики везир противио се даљем ширењу западног утицаја у Турској и настојао је да спречи њено приближавање Европи. Међутим, у септембру 1852. у француском дневном листу „Јоурнал дес Дебатс“ је објављена вест да је са султановим одобрењем једном енглеском акционарском друштву додељена израда нацрта за железницу преко европског дела Турске, и да је тај план турска влада већ потврдила. Вест се показала тачном. Турска је дала дозволу енглеском друштву да почне трасирање на релацији Београд-Цариград.²⁴ "Грдна та линија" требало је да повеже Једрене - који је стајао у трговачком савезу са Лионом; Филибе - средиштем производње свиле, Софију у којој је израђивано сукно, "Ниш - јаку варош, Параћин, Ћуприју, Јагодину, Смедерево и најпосле Београд, престолну варош, главно стовариште са једне стране између Цариграда и Солуна, а са друге између Беча и Пеште, са житељством више од 30.000 душа".²⁵ Међутим, упркос повољним перспективама које су дате овој железничкој прузи, уследила је оштра реакција српског кнеза јер га турска влада није обавестила о својој одлуци. Тако се долазак енглеских железничких трасера у Србију изродио у сукоб са домаћим властима. Они су оптужени за грубо понашање према народу, забрањен им је даљи рад и морали су да напусте земљу.²⁶

У исто време, "Српске новине" су преносиле вести из стране штампе о сучељавањима у високој међународној политици поводом турске железнице. Ови написа су допринели промени схватања у Србији о домаћој железници као локалној изолованој саобраћајници у спознају да би она могла бити део европске трансферзале од 850 километара, која се финансира страним капиталом. У исто време јачало је и уверење да веза са спољним светом преко транзитне железнице може Србији да донесе напредак, посебно у погледу трговине. Отуда и страх

²⁴ Исто, стр. 32-33.

²⁵ Петар Миленковић, *наведено дело*, стр. 13.

²⁶ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 33.

после најаве енглеског Друштва у лето 1852. да пругу неће градити преко Ниша већ преко Видина.²⁷

Прекид који је потом наступио, Порта је искористила да поведе нове преговоре са страним друштвима. Од седам понуђача (међу којима су три предлагала градњу деоницу преко Србије) турска влада се одлучила за једно енглеско-француско друштво, закључивши да пруга Цариград-Београд има предност. С тим у вези бечки „Oesterraeichische zeitung“ је у лето 1855. објавио вест да ће турска влада добити добре услове кредита (највише 4,5 % камате) и да ће концесија друштву важити 99 година. Предузимачима је стављено у изглед и "допуштење да у оним пределима кроз која ће пут ићи могу населити читава села да би имали људи који ће радити на њему" као и право коришћења угљенокопа у близини пруге.²⁸

Међутим, наспрам решености Порте да гради пругу преко Србије без њене сагласности, стајала је одлучност српске стране да то спречи из политичких разлога. У том настојању, Државни савет Кнежевине је у октобру 1855. донео одлуку да се великим силама упути захтев да утичу на Порту да допусти Србији да закључује уговоре и издаје концесије за градњу железница на сопственој територији. Овај покушај остао је без резултата,²⁹ али је био значајан јер је питање српске железнице извео из локалног оквира и истакао га као важно спољнополитичко питања за кнежевину.³⁰

У уставобранитељској Србији идеја о градњи железнице имала је две важне одлике. У политичком погледу, радило се о настојању да се на питању железнице прошире права аутономне власти у Београду у односу на централну власт у Цариграду. Другу карактеристику железничког питања у овом периоду представљао је начин финансирања и експлоатације железнице. Уставобранитељи су прихватили принцип приватног власништва над железницама и давања концесије, као што је то тада чинила и сама Порта.³¹ У исто време у земљи су постојала мишљења која су полазећи од домаћих политичких и економских

²⁷ Петар Миленковић, *наведено дело*, стр. 14; Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 34-35.

²⁸ *Исто*, стр. 14; *Исто*, стр. 34-35.

²⁹ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 35.

³⁰ Момир Самарцић, *наведено дело*, стр. 6.

³¹ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 22.

интереса давала предност самосталној градњи железнице помоћу страног зајма, а тиме и самосталној експлоатацији и управи.

Прву понуду за уступање права концесије за градњу железничке пруге на подручју кнежевине српска влада добила је 1855. из Аустроугарске („Друштво Источне железнице цара Франца Јозефа“). Понуђени услови били су веома неповољни: важност концесије 90 година с могућношћу откупа после 40 година; цена капитала 7,2%; ослобађање друштва од пореза док има добит мању од 12,2%; право друштва на експлоатацију угља до две немачке миље удаљеног од пруге, итд. Међутим, испоставило се да Друштво нема довољно новца за реализацију пројекта.³²

Повратак кнеза Милоша Обреновића у Србију крајем 1858. значио је и враћање старој идеји о градњи локалне железничке линије. У лето 1859. српска влада почела је са предузећем под именом „Француско-српско друштво“ да разматра могућност градње пруге на потезу Брза Паланка-Милановац. Друштво је у предлогу уговора тражило да се влада током разговора с њим одрекне преговора с другим понуђачима, осим ако само не одустане од понуде. Српска Главна управа грађења оценила је овај захтев неповољно, а измењени предлог уговора који је потом Главна управа грађења предложила, друштво није прихватило. Овакво стање је остало до смрти кнеза Милоша, у септембру 1860.³³

У другој половини 19. века развој међународних економских веза једне земље и њено укључивање у светско тржиште подразумевало је градњу железница.³⁴ Године 1863. у свету је било изграђено око 120.000 километара пруга.³⁵ У Србији у време друге владавине кнеза Михајла Обреновића (1860-1868) такође постоји свест о неопходности железнице. Влада је 1865. године позвала француског инжињера Киша да припреми студију за трасу између Београда и Алексинца. Он је поводом тога израдио једну ширу анализу улоге железнице у условима економске неразвијености Србије тог доба, исказавши резерву према идеји о локалној линији. Постављајући питање да ли би таква железница при постојећем стању доносила земљи корист, пошто би цео њен приход зависео само

³² Момир Самарцић, *наведено дело*, стр. 30- 32.

³³ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 29-30.

³⁴ Dragana Gnjatović, *Stari državni dugovi 1862-1941*, Beograd, 1991, str. 25.

³⁵ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 65.

од од извоза домаће робе и транспорта путника - извео је закључак да таква саобраћајница никако не би могла да покрије расход експлоатације и интерес на уложени капитал за градњу пруге, који је према прорачуну требало да кошта око 51.100 000 франака. Киш је сматрао да је у тадашњим условима неразвијености индустрије у земљи „штетно велике суме новца потрошити за пут гвоздени који би само кроз Србију прошао, а не би и даље ишао“ и да би „много боље и корисније било ове суме употребити за побољшање обичних друмова и путова. Онда би се народ навикао да разуме да се може са стране да набави оно што му оскудева, а онамо опет да се прода оно што он има, а све то пробитачним начином за обе стране. Онда би се Србија развила природним и сигурним током ствари; онда би се пролаз установио; онда би се време приближило да се отвори нов савршенији пут. Такав је логичан ред напретка; на овај начин ништа се не доводи у опасност и иде се чврстим кораком. Онда би на послетку био пут једно дело народно, а не неки вид љубопитности донешене странцима са стране, тј. донешено чрез странце из страног света”.³⁶ И кнез Михајло видео је железницу у Србији као саставни део велике међународне саобраћајне трансверзале од Солуна до западне Европе. У једном писму Илији Гарашанину написао је да Србији предстоји пропаст ако не добије железницу.³⁷ У исто време је био свестан и економске заосталости своје земље и њених финансијских ограничења у погледу самосталне градње железнице.

После Кишовог извештаја српска влада наставила је да преговора са страним друштвима заинтересованим за концесију о градњи и експлоатацији железнице у Србији. Крајем 1867. је „Отоманском друштву“ обећала гаранцију годишњег прихода од 15.000 франака по километру, али је Друштво то одбило, тражећи 22.000 франка по километру.³⁸

Турска се 1869. године вратила свом старом плану о траси која заобилази Србију (Цариград – Једрене – Скопље – Приштина - Нови Пазар - Сарајево-Бањалука - Добрљин). Пошто је то значило велики губитак за земљу, српска влада је 1869. упутила Порти молбу да одобри везу будуће српске локалне железнице са

³⁶ Исто, стр. 39-40.

³⁷ Момир Самарцић, *наведено дело*, стр. 34.

³⁸ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 40-43.

овом главном линијом, негде између Алексинца и Ниша. Одобрење није добијено.³⁹

Турска је 17. априла 1869. закључила са банкарком из Брисела бароном Хиршом уговор о железничкој концесији за градњу и експлоатацију пруге у европској Турској дужине 2500 километара главне пруге од Цариграда преко Једрена до Софије, и даље од Ниша преко Приштине, Сарајева и Бања Луке до Новог на аустро-турској граници, и четири крака: 1) Једрене–Дедеагач; 2) Једрене–Јамбол–Бургас; 3) Приштина–Солун; 4) од Ниша до турско-српске граничне линије.⁴⁰ Право на експлоатацију је дато на 99 година уз годишњу гаранцију у износу од 14.000 франака по километру.⁴¹

Уговор између Порте и Хирша није уредио питање споја српске и турске железнице. Овакво решење није задовољавало ни интерес Пешта јер би железничка траса преко Босне оставила Угарску далеко од главног саобраћајног правца. Председник мађарске владе Андраши тражио је да се у уговор унесе одредба да Турска прима обавезу да омогући градњу српског прикључка са својом пругом ако неко страно друштво буде хтело да гради деоницу од Кикинде преко Србије до границе са Турском. Међутим, и Србија и Угарска остале су изван пројекта.⁴²

Када је 1. марта 1871. почела градња железнице у европској Турској идући од Солуна,⁴³ питање прикључка са српском железницом је још увек стајало отворено. Ради решења овог питања у Бечу је од 16–18. јула 1871. одржана конференција уз учешће делегата аустроугарске владе, затим влада Угарске, Аустрије, Србије, Турске, и Друштва барона Хирша. Резултат састанка било је прихватање два прикључка – преко Босне и Србије, с тим да Порта највише за пола године донесе коначну одлуку о месту железничког споја између Србије и Турске.⁴⁴ Спровођење споразума осујетила је смрт Али-паше, дотадашњег главног заговорника јачих веза Турске са Западном Европом. Њега је наследио Махмуд паша, присталица сарадње са Русијом, који је настојао да спречи градњу

³⁹ Исто, стр. 44.

⁴⁰ Момир Самарцић, *наведено дело*, стр. 41.

⁴¹ Милан Тодоровић, *Наша економна политика*, Београд, 1925, стр. 90-91.

⁴² Момир Самарцић, *наведено дело*, стр. 42-45.

⁴³ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 49.

⁴⁴ Момир Самарцић, *наведено дело*, стр. 45-47.

железничке везе између Турске и западне Европе. На његов предлог извршена је измена уговора са Хиршом којом је из пројекта искључена железничка деоница преко Новопазарског санџака.⁴⁵

Српска скупштина у Крагујевцу одобрила је 22. октобра 1871. градњу пруге кроз Србију као дела железничке линије између Турске и Аустроугарске. Само је мањина посланика била мишљења да због економских разлога и пољопривредног карактера земље непостоји потреба за железницом и „да нико у свету не прави железницу за провоз, да буде туђи ималин“.⁴⁶

Градња пруге кроз европску Турску је напредовала и у августу 1873. пуштена је у саобраћај деоница до Скопља, а у децембру 1874. и до Митровице.⁴⁷ Иако је деоница од Бања Луке до Доберлин пуштена у промет још 1872 године, њено спајање с пругом Солун–Митровица није извршено. У међувремену, Аустроугарска је инсистирала на железници кроз Босну, притискајући Порту да омогући спајање са аустријском железницом код Брода или Новог. Порта је средином 1873. дала обећање да ће обезбедити прикључак од Сарајева до Брода. Међутим, за наставак градње пруге кроз Босну Турска није могла да добије зајам. Истовремено, у Цариграду није постојала спремност ни за наставак пруге до Ниша и даље ка граници са Србијом.⁴⁸ Немогућност постизања споразума са Турском, довела је до приближавања Аустроугарске и Србије у железничком питању. После шестомесечних преговора у другој половини 1873. израђен је нацрт споразума којим су се Угарска и Србија договориле о градњи пруге од Будимпеште преко Београда до Ниша и турско-српске границе за време од три године.⁴⁹ Међутим, напори које је после тога српска влада чинила у Цариграду да обезбеди одобрење за спој српске и турске железнице нису давали резултат. Порта је обећање за везу код Алексинца дала тек марта 1874. пошто су велике силе извршиле на њу притисак.⁵⁰ И поред тога што је договор гарантовао сам султан, српска влада то није сматрала довољним обезбеђењем. Није желела да

⁴⁵ Милан Тодоровић, *наведено дело*, стр. 91.

⁴⁶ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр.47.

⁴⁷ *Исто*, стр. 49.

⁴⁸ Момир Самарџић, *наведено дело*, стр. 51.

⁴⁹ *Исто*, стр. 53.

⁵⁰ *Исто*, стр. 54.

закључи коначни споразум са Угарском док се не прецизира датум завршетка турског прикључка до Алексинца.⁵¹

У марту 1875. кнез Милан Обреновић је одобрио одлуку Народне скупштине о градњи железнице од Београда до Алексинца и одатле до границе. Траса је требало да иде долинама Топчидерске реке, затим уз Кубршницу, Јасеницу и Мораву, па од Јагодине преко Ћуприје, Параћина, Делиграда и Алексинца до граничног споја са турском железницом.⁵² Србија до тог времена није још увек пронашла интересента за градњу своје пруге.

Услови за закључење железничког споразума између Угарске и Србије створени су када је Porta 30. септембра 1875. издала посебну ноту. Међутим, у то време је у Босни и Херцеговини већ буктала побуна тамошњих Срба. Односи између Србије и Турске све више су се заоштравали, приближавајући две земље рату. Уз то, Турску су погодили политичка криза и државно банкротство, што је све заједно утицало и на одлагање железничког споразума између Србије и Угарске.⁵³

За Србију друге половине 19. века велику сметњу градњи железнице представљало је нерешено питање финансирања. За земљу слабе акумулације капитала, без индустрије, без финансијских установа и ефикасног система државних финансија, једна нерентабилна железница је више могла да буде баласт него средство у служби напретка.

После стицања аутономног статуса Кнежевина Србија је задржала изузетно неповољан спољнотрговински положај. На то су између осталог утицали и дотадашњи аустро-турски односи.⁵⁴ Важећи трговински уговори између Турске и Аустрије обухватили су и Србију као пограничну провинцију отоманског царства. Трговински споразуми предвиђали су царинску квоту од свега 3% од вредности робе и обезбеђивали готово пуну слободу трговини између Турске и Аустрије. Porta је 1862. године закључила са Аустријом нови двадесетогодишњи трговински споразум који је увозну царину подигао на 8%, али уз изузеће

⁵¹ Исто, стр. 56.

⁵² Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 51.

⁵³ Момир Самарцић, *наведено дело*, стр. 57-58.

⁵⁴ *Привредна историја народа ФНРЈ*, стр. 149.

кнежевина Србије, Влашке и Молдавије, за које је остала царинска стопа од 3%. Овакав положај сметао је развоју српске привреде, посебно занатства и индустрије⁵⁵ и наносио велике штете државним финансијама.

Сметњу државним финансијама Србије чинио је и лош порески систем. Државни буџет износио је средином 19. века свега 5.180.000 франака.⁵⁶ Међу најважнијим изворима државног прихода био је “десетак”. Он се до 1855. плаћао у натури, потом у новцу. У време друге владавине кнеза Михајла Обреновића најважнији облик пореског приходавања (осим царине, регалног данка, трошарине и прихода од државних добара) био је „грађански данак“ или „лични порез“, односно „главарина“. Из ових извора у државну касу дотицало је више од половине јавног прихода.⁵⁷

Министар финансија Коста Цукић настојао је да ублажи штетно дејство турско-аустријског трговинског уговора на домаће финансије. Године 1863. ступио је на снагу “Закон о устројству ђумрука”, а 1864. установљена је виша основица за опорезивање увозне луксузне робе.⁵⁸ Цукић је желео да модернизује порески система увођењем прогресивног опорезивања. Међутим, снажан отпор материјално виших слојева друштва спречио ову пореску реформу и уведени су само ванредни прирези. Чак и тако половично спроведена реформа омогућила је увећање буџета од скоро 6.000.000 гроша.⁵⁹ Финансијском успеху доприносили су ниски државни издаци, првенствено одсуство знатних ванредних расхода.

Ниска финансијска снага српске аграрне економије исказивала се и кроз неразвијеност финансијских установа. Главни поседници и позајмљивачи новца у Србији тог времена били су “марвени трговци”, сеоске газде, механције и државни чиновници.⁶⁰ За време кнеза Милоша питање финансијских установа није покретано и на дневни ред је дошло тек у време уставобранитељског режима.⁶¹

Идеје о пословној банци објављена је у Србији први пут јавно новембра 1845. у „Србским новинама“, у чланку о “српској народној банци”. Под овим

⁵⁵ Исто, стр. 186-187.

⁵⁶ Андреј Митровић, *Стране банке у Србији 1878-1914*, Београд, 2004, стр. 29.

⁵⁷ *Привредна историја народа ФНРЈ*, стр. 143, 147.

⁵⁸ Исто, стр. 188.

⁵⁹ Димитрије Боаров, *наведено дело*, стр. 9-10, 16-17.

⁶⁰ *Привредна историја народа ФНРЈ*, стр. 143.

⁶¹ Исто, стр. 144.

називом тада није подразумевана банка која издаје новац.⁶² Осим финансирања домаће трговине,⁶³ банка је могло да улаже у градњу путева и железнице, нарочито према Ђердапу.⁶⁴ Две године касније „Србске новине“ поново су писале о потреби оснивања српске народне банке.⁶⁵

Међутим, стварност у Србији тог доба наметала је потребу кредитирања сељаштва ради смањења терета зеленашких позајмица. С том намером је 1862. основана Управа фондова, која је објединила постојеће школске, црквене, културне и пупилне фондове. Кредити су одобравани на основу гаранције у виду земљишних имања. Међутим, расположиви новац је најмање отишао ситним земљопоседницима којима је био првенствено намење.⁶⁶ Почетна замисао изродила се у злоупотребу од стране богатих сеоских газда и државних чиновника, који су добијене позајмице прослеђивали сељаштву по вишеструкој цени.⁶⁷ Нови покушај обезбеђења финансијске помоћи презадуженом сељаштву држава је учинила 1871. оснивањем малих окружних штедионица (Београдски кредитни завод, Ваљевска штедионица, Смедеревска кредитна банка, Пожаревачка банка).⁶⁸ Међутим, финансијска снага ових „паланачких“ кредитних установа била је далеко од стварних потреба.

Прва пословна банка у Србији под називом „Прва српска банка“ основана је 1869. године, а већ четири године касније се угасила. Капитал је био домаћег и страног порекла, уложен с амбицијом да буде пласиран у крупне спекулативне трансакције.⁶⁹ Банка је инвестирала у градњу железничке пруге Ријека-Карловац, у берзанске операције, али и у позајмице члановима своје управе у вредности 187.000 дуката. Када је почетком 70-тих година 19. века Аустроугарску захватила финансијска криза, страни улгачи су повукли своје пласмане и довели банку до банкрота. Министарство финансија Србије дало је позајмицу од 20.000 дуката државног новца, али је то није могло спасти и банка је банкротирала 1873.⁷⁰ Лоше

⁶² Андреј Митровић, *наведено дело*, стр. 9-10.

⁶³ *Исто*, стр. 14-15.

⁶⁴ *Исто*, стр. 20.

⁶⁵ *Исто*, стр. 32.

⁶⁶ *Привредна историја народа ФНРЈ*, стр. 145.

⁶⁷ *Исто*, стр. 144.

⁶⁸ *Исто*, стр. 146, 195.

⁶⁹ *Исто*, стр. 195.

⁷⁰ Димитрије Боаров, *наведено дело*, стр. 34.

искуство са овом банком утицало је на даљи развитак банкарства у Србији тако што у наредних 10 година није основана ни једна нова банка.⁷¹

До овог времена развој железнице у западним југословенским земљама под аустроугарском влашћу био је већ ухватио корак. Раздобље од Наполеонових ратова до 80-тих година 19. века представљало је најдинамичнији период у развоју производних снага у Европи. Било је то доба развоја нове индустрије засноване на парном погону, брзог раста производње, акумулције и ширења локалних тржишта, развоја банкарства, ширења међународне трговине, напретка науке и либерализма у економској политици.⁷² Од 30-тих година 19. века овој динамици је доприносио и развој железничког транспорта.

У југословенским земљама у саставу Хабзбуршког царства до средине 19. века је већ постојала знатна акумулација капитала, пре свега од производње на великим феудалним имањима. И ако је овај капитал споро улазио у индустријске послове, његово постојање је било веома значајно. Претежна улагања у зачетке индустрије притицала су готово искључиво од страних улагача. Ипак, крајњи биланс индустријализације на западном југословенском подручју био је веома слаб. У Хрватској (без Славоније и Приморја) 1889. године постојала су свега 23 индустријска предузећа. У Славонији је индустрија била развијенија. Тамо је 1884. године један велики комбинат за експлоатацију и прераду дрвета у власништву мађарског барона Гутмана запошљавао око 5.000 радника. У Босни и Херцеговини се после аустроугарске окупације 1878. брзо развијало рударство, као и дрвна и металска индустрија. Предузећа су оснивана у виду државних капиталистичких система које је финансирала Аустријска држава, и улагања приватног капитала у акционарска друштва. И у Словенији у то време постоји већи број рудника. Велики ресурси гвожђа и угља давале су Словенији основу за развој индустрије. Посебан значај имала је железара Јесенице. У Војводини се развијала пољопривредна индустрија, нарочито млинарство и прерада шећерне репе, као и пиварска, месна, текстилна, дрвна и цигларска.⁷³ Пошто пораст производње и трговине на овим подручјима није пратио одговарајући речни и

⁷¹ *Привредна историја народа ФНРЈ*, стр. 195.

⁷² Мијо Мirković, *Економска историја Југославије*, стр. 235.

⁷³ *Isto*, стр. 271-282.

колски превоз, систем транспорт је захтевао модернизацију у виду развоја железнице.

Почеци развоја железнице у Аустрији од 1841. године били су везани за градњу у државној организацији. Овај модел је из финансијских разлога напуштен већ 1854. и у градњу и експлоатацију железнице се укључио приватни финансијски капитал.⁷⁴ Држава је усвојила систем давања концесије за градњу и експлоатацију. „Закон о концесионирању“ из 1854. увео је концесију на 90 година, уз уступање извесне државне дотације железничком друштву. Пет година пре истека концесије држава је имала право да захтета од друштва да поправи своје пруге како би их преузела у функционалном стању. После истека концесија, пруга је прелазила у власништво државе.⁷⁵ После 1854. државне железнице су приватизоване. Најзначајнија приватна железничка акционарска друштва налазила су се под контролом крупног француског и аустријског капитала. Звала су се „Друштво Јужне железнице“ (Зидбан) и „Друштво Аустријске државне железнице (Штатсбан).“⁷⁶ У Угарској се развио сложенији железнички систем који је представљао комбинацију државног и приватног улагаштва. Потребе градње утврђивала је држава на основу прописа из 1868. Градњу железница од стратешког значаја одобравана је одлуком владе у виду државног закона.⁷⁷

Аустријска и мађарска железничка политика која је спровођена у Хрватској, Словенији и Босни од средине 19. века доносила је овим крајевима мноштво ограничења. Служећи као „моћно средство економског притиска на народ, привилеговања странаца и однарођивања“, она није водила рачуна о потребама локалних подручја, већ о политичким и економским интересима Аустрије и Угарске. То се јасно исказивало кроз спречавање јачања и повезивања локалних привредних центара и економија. Једна од најпогубнијих последицама овакве политике било је затирање старих трговачких путева између залеђа и мора, као и изолација постојећих лука у Задру, Шибенику, Сплиту и Сењу. Трговачки путеви које су успоставиле „железнице грађене преко југословенског простора, постали су искривљени“ и у нескладу са локалним потребама. Далмација, Истра и

⁷⁴ Момир Самарцић, *наведено дело*, стр. 29.

⁷⁵ Josip Gorničić-Brdovački, *наведено дело*, стр. 52-53.

⁷⁶ Момир Самарцић, *наведено дело*, стр. 29.

⁷⁷ Josip Gorničić-Brdovački, *наведено дело*, стр. 52-53.

Словенија биле су везане уз пругу Беч–Трст и изоловане од Хрватске и Славоније. Славонија је „саобраћајно, трговачки и индустријски везана за Мађарску и саобраћајно одсечена од Хрватске. Босна је исто тако преко тих славонских пруга директно везана за Мађарску. Ријека је добила железничку пругу, луку и трговину, јер је била одузета Хрватској и припојена Мађарској, да послужи трговачкој експанзији Мађарске преко мора“⁷⁸.

Словенија је добила железницу 1849. године. Најпре је то била само деоница пруге која је ишла од Беча до Љубљане. Читава трансверзална пруга преко Словеније која је ишла од Марибора до Трста завршена је 1857. Тако је Словенија постала једина југословенска област која је имала природан железнички излаз на море. Пруга је служила првенствено извозу угља и увозу сировог гвожђа. Прикључак из Хрватске (од Зиданог Моста преко Загреба до Сиска) на ову главну словеначку пругу изградило је Друштво Јужних железница 1865. године. Потом је градњу пруга на хрватском подручју преузела Мађарска, чија железничке политике је тежила да хрватско привредно подручје веже за главну железничку линију Будимпешта-Ријека. На то указује и редослед градње првих пруга у Хрватској и Славонији: од мађарске границе до Загреба (1870), Карловац–Ријека (1873), Осиек преко Даља и Вуковара до Славонског Брода (1875), која се надовезивала на пругу Осиек–Даљ–Ердут–Сомбор–Суботица–Будимпешта. Тек при крају 19. века повезивањем више локалних железничких деоница добијена је повезана линија од Загреба до Београда. До тог времена на простору Хрватске и Славоније изграђено је преко 1100 километара пруга. У исто време, мађарска железничка тарифа постала је „школски пример злоупотребе железничке тарифе ради овладавања прометом и упућивања тог промета у одређеним релацијама без обзира на удаљеност и природни положај“.⁷⁹

У Војводини су железнице грађене као локалне или регионалне, или тако да воде према Будимпешти.⁸⁰ Прва пруга у Војводини изграђена је у Банату 1854. година на релацији Оршава-Јаме-Јасеново-Бела Црква-Базјаш, дужине 62 километра. Служила је потребама транспорта рудника угља и у прве две године је

⁷⁸ Мијо Мirković, *Економска историја Југославије*, стр. 285-286.

⁷⁹ *Isto*, стр. 289-293.

⁸⁰ *Isto*, стр. 293; Види: Драшко Петровић, *Železnički саобраћај и модернизација Кралјевине SHS након уједињења*, <http://www.cpi.hr/download/links/hr/6968.pdf>.

користила као вучу коњску запрегу. Пруга је представљала прву везу Пеште и Беча са границом Србије на Дунаву. Године 1858. је успостављена железничка веза од Јасенова до Темишвара. У саобраћај је 1869. пуштена пруга од Хоргоша преко Суботице до Сомбора, која је представљала везу са Пештом. Од 1882. до 1884. трајала је градња главне пруге од Келебије преко Суботице и Новог Сада до Београда, као део будуће трансверзале Будимпешта-Београд-турска граница.⁸¹ За развој железнице у Војводини била је карактеристична градња великог броја локалних (вициналних) железница. Захваљујући широко постављеном систему финансирања ових пруга, који је укључивао приватни капитал и различите видове финансијског учешћа и субвенција од стране државне и локалних власти, брзо се развила капиларна железничка мрежа, која је највећим делом служила потребама привреде. До првог светског рата у Војводини је изграђено близу 2.000 километара пруга, захваљујући чему је постала део југословенског подручја са најраспрострањенијим железничким саобраћајем.⁸²

У Босни и Херцеговини градњу железница до 1878. спроводила је турска држава. Прва железничка пруга нормалног колосека Бања Лука – Добрљин (112 км) пуштена је у саобраћај 1872. али је већ три године касније стављена ван употребе. Била је планирана као део трансверзалне пруге која пресеца Босну и има спој са Косовском Митровицом као везом према Македонији и даље према Цариграду. Турски планови предвиђали су да се касније изгради спој на ову пругу од Сарајева преко Мостара до мора код Гружа. Даљи рад на овим плановима прекинула је аустријска окупација Босне 1878.⁸³ После тога Аустријанци су у Босни градили искључиво железнице уског колосека ради својих војних потреба и експлоатације природног богатства. На тај начин ова покрајина је претворена у изоловано саобраћајно подручје.

Аутономна Кнежевина Србија је до стицања независности споро напредовала у економском погледу. Постојало је нешто индустријских предузећа за прераду коже, неколико млинова, пиваре, шећерана, стаклара и др). Многи од тих погона били су индустријски само по називу, а по технологији рада,

⁸¹ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 261-264.

⁸² *Исто*, стр. 264-265.

⁸³ Мијо Мirković, *Економска историја Југославије*, стр. 291.

уложеном капиталу и броју радника већина их је више личила на занатске радионице. Спољна и унутрашња трговина били су и даље неорганизовани, финансијских установа није било, као ни уређеног транспорта. Године 1873. ступио је на снагу „Закон о унапређењу домаће радиности“, којим је у Србију уведен већ превазиђени модел развоја индустрије путем давања концесије, тј. монопола једном предузећу за одређену делатност за читаву земљу. Овај приступ индустријском развоју преузет је из аустријске праксе, која је у економски развијеним земљама Европе тог времена већ била напуштена. Ово су били главни елементи који су утицали да Србија до стицања независности остане земља без чврсте материјалне базе. И када се 1878. нашла на дневном реду Берлинског конгреса одмах је увучена у замршене међународне политичке и економске односе, за које није била спремна.

Берлински конгрес (од 13. јуна до 13. јула 1878.) Аустроугарска је искористила да коначно реши питање своје железничке везе са Турском и учврсти свој привредни положај на Балканском полуострву.⁸⁴ На Конгресу је Аустроугарска подржала независност и територијално проширење Србије јужно од Алексинца, али је претходно приморала да прихвати тешке обавезе: градњу железнице у трогодишњем року, закључење билатералног трговинског уговора и одрицање од обавеза у вези уређења Ђердапа. Обе обавезе укључене су у Берлински уговор и постале су међународна обавеза српске државе. Тиме су у Србији створени нови услови за градњу железнице.⁸⁵

Конвенцијом потписаном у Берлину 8. јула 1878. Србија се обавезала да изгради своју железницу и повеже је са угарским железницама. Чланом XXXVIII Берлинског уговора Србија је приморана да у новодобијеним областима преузме обавезе које је Порте имала према Монархији и Друштву за експлоатацију железница у европској Турској у погледу градње прикључних веза и њихове експлоатације.⁸⁶ Српска влада имала је да стави у функцију пројектоване пруге према српској граници код Алексинца и од пута Солун-Митровица.⁸⁷ Аустроугарска је преузела обавезу да код Београда споји своју железницу са

⁸⁴ Момир Самарцић, *наведено дело*, стр. 59.

⁸⁵ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 54 -55.

⁸⁶ Момир Самарцић, *наведено дело*, стр. 62.

⁸⁷ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 54 -55.

пругом Краљевине Србије.⁸⁸ Тиме је српска пруга постајала транзитна деоница између истока и запада. Међутим, члан XXXVII Берлинског уговора наметао је Србији ограничење да наплаћује транзитну таксу преко свог земљишта у оба правца за робу на релацији Турске-западна Европа.⁸⁹ Истим чланом утврђено је и да Србија до закључења трговинских уговора са другим земљама примењује одредбе трговинских уговора које је закључила Турска. То је значило да у трговинским односима између Србије и Аустроугарске и даље важи двадесетогодишњи аустро-турски уговор из 1862.⁹⁰

Председник српске владе Јован Ристић је већ у ранијим разговорима са представницима Аустроугарске предочио да Србија нема новца да гради пруге. На заседању српске скупштине 13. јула 1878. изјавио је да је градња железнице “једна од најнемилијих обавеза које нам је конгрес наметнуо, јер ту морамо да примимо обавезе које не познајемо. Но конгрес је то учинио по својој сувереној власти и не саслушавши оне на које је тај терет пренео“.⁹¹

Само захваљујући томе што су Бугарска и Турска са градњом својих пруга биле још веома удаљене од српске границе, почетак градње пруге кроз Србију је одложен за скоро две године. За то време представници српске владе водили су борбу са аустроугарским преговарачима. Постигнуто је компромисно решење, и протокол железничког уговора између Србије и Аустрије закључен је априла 1880. године.⁹²

Приликом усвајања у Народној скупштини Србије изречене су на рачун уговора бројне критике: „Везује Србију за вечита времена са аустроугарском економском политиком“; „Погрешке које би се у уговору поткрале на нашу штету...не могу се без силе оружја променити“; „Дошли смо да решавамо оћемо ли у име целог нашег народа и у име нашег далеког и најдаљег потомства задужити земљу са 9 милиона дуката, оћемо ли подвргнути за вечита времена наш развитак и судбу наше индустрије, трговине и земљорадње аустроугарским интересима“. Чуо се и захтев: „ако Скупштина не усвоји овај предлог, да сви посланици положе своје мандате“. Немачка и Аустроугарска су одмах реаговале

⁸⁸ Момир Самарцић, *наведено дело*, стр. 63.

⁸⁹ *Исто*, стр. 66.

⁹⁰ *Исто*, стр. 67-68.

⁹¹ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 56.

⁹² Момир Самарцић, *наведено дело*, стр. 149-155.

упозорењем да ће Србија осетити последице ако не прихвати захтеве владе у Бечу.⁹³ У свом последњем обраћању Скупштини пре гласања, Јован Ристић је полазећи од навода опозиција током расправе да је Србија у положају економске подређености према Монархији образложио изградњу железнице управо нужношћу да Србија пронађе нове слободне путеве својој трговини и тако је ослободи зависности од Аустроугарске. Српска скупштина усвојила је Уговор већином гласова, а у Бечу је ратификован средином јуна 1880.⁹⁴

Српска влада желела је да градњу железнице спроведе у државној режији. Међутим, није могло бити говора да Србија ову замисао сама оствари из својих оскудних прихода. Државни буџет је крајем осме деценије 19. века износио око 20.000.000 динара. Био је неопходан страни зајам. Притом, српска железница није била само финансијско или саобраћајно питање, већ и крупно међународно политичко питање на ком су се сударале тежње Аустроугарске и Русије. И ако Русија није имала непосредних економских интереса у Србији, она ипак није желела да Аустроугарској омогући доминацију преко концесије коју би добило железничко друштво блиско захтевима и интересима владе у Бечу. Са своје стране, српска влада је била свесна опасности од давања концесије аустријском железничком друштву и веровала је да би препуштање домаће железнице руском друштву могло да умањи аустроугарски притисак и утицај. Међутим, посете српских представника Петрограду и руских Београду током 1878-1879. нису довеле до резултата у том погледу. Русија није желела да због српске железнице уђе у сукоб са Аустроугарском због других питања која су била за њу далеко важнија.⁹⁵

Убрзо по завршетка Берлинског конгреса интерес за градњу железнице у Србији показало је аустроугарско железничко предузеће „Штатсбан“. Оно је већ имало у експлоатацији линију од Будимпеште преко Сегедина до Кикинде, која се завршвала на Дунаву код Базијаша. Због споја угарске и српске железнице било је потребно да ово предузеће изгради деоницу од Кикинде до Земуна. На овом питању избио је сукоб између аустријских и угарских интереса. Постављало се питање да ли ову деоницу треба да гради и експлоатише аустријско или угарско

⁹³ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 58-62.

⁹⁴ Момир Самарцић, *наведено дело*, стр. 165-166.

⁹⁵ *Исто*, стр. 167-182.

железничко друштво. Преговори између две стране приведени су крају 1880. године неуспехом. Исте судбине била је и понуда Луја Фремија, крупног француског финансијског магната, који није успео да постигне споразум ни у Угарској ни у Србији, за коју су финансијски услови Фремијеве понуде били неприхватљиви.⁹⁶

Идеју о градњи железнице у Србији у државној режији коначно је покопао Алфонсо Ротшилд када је српском представнику у Паризу отоврено рекао да је давање зајма српској држави пре свега политичко а тек потом финансијско питање, и да Србија ако жели кредит мора да обезбеди подршку неке од великих држава која би за банку представљала својеврсну гаранцију. Притом је Аустроугарску навео као једину од великих држава уз чије би залагање Србији могао бити одобрен зајам. Државне приходе је сматрао недовољним обезбеђењем ако иза њега не стоји Аустроугарска.⁹⁷ После тога, српска влада је одустала од намере да железницу гради у државној режији и определила се за давање концесије. Међутим, на конкурс који је влада расписала преко „Српских новина“ с роком пријаве до 13. октобра 1880. стигла је само једна понуда, која није била прихватљива.⁹⁸

Нова напредњачка влада формирана 31. октобра 1880. предвођена Миланом Пироћанцем донела је одлуку да се концесионар за железницу не тражи преко јавног конкурса. Од новембра 1880. до јануара 1881. стигле су четири понуде: од синдиката који је предводио Фреми, од једне белгијско-руске финансијске групе, затим од британског удружења капиталисте које је предводио банкар Хјум, и од „Генералне уније“ из Француске, на челу са Ежен Бонтуом, уваженим економским стручњаком. Бонту је раније живео у Аустроугарској и радио као високи руководиоцац у великим железничким предузећима Штатсбан, и Друштву Јужне железнице, односно Зидбан. После оснивања Генералне уније, везе ове банке са католичким круговима у француској чиниле су Бонтуа блиским аустријској влади. Блиски односи између бечке владе и Генералне уније

⁹⁶ Исто, стр. 191-203.

⁹⁷ Исто, стр. 226.

⁹⁸ Исто, стр. 227-229.

крунисани су 1880. године оснивањем „Аустријске земаљске банке“ у Бечу, моћне финансијске организације под надзором државе.⁹⁹

Своје планове за развој железнице Бонту је усмерио према Угарској и Србији. Преговоре са владама Угарске и Србије започео је у децембру 1880. У Будимпешти је постојала спремност да се са Бонтуом закључи уговор, под условом да претходно обезбеди грађевинску концесију за железницу у Србији. Споразум са новом напредњачком владом у Србији на челу са Миланом Пироћанцем, Бонту је обезбедио захваљујући залагању Аустроугарске владе, али и подмићивањем, почев од двора до опозиционих посланика. Уговор са Бонтуом под називом „Општа конвенција за постројење прве српске државне жељезнице“ српска влада је закључила 3. фебруара 1881.¹⁰⁰

Уговор је садржао три одељка: о зајму, градњи и експлоатацији. Ни једну од ових обавеза Генерална унија није могла да испуни сама, већ једино преко посредника. Финансијски део споразума предвиђао је зајам од 100 милиона франка по курсу од 71,40, што је значило да је интерес већи од 7%. Влада је требало да изда 200.000 обвезница у номиналној вредности по 500 франака и уступи их Генералној унији по 357 франака. Унији је остављена могућност да сама одреди темпо остварења зајма, а своте које прелазе тренутну потребу улагања могла је да положи у трезор Банке Француске, уз интерес у корист Србије од свега 4,5 %. Ефективни део зајма био је намењен градњи железничке пруге Београд–Врање. Трошак осталих обавеза које је Србија преузела уговором са Аустроугарском (градња дела савског моста, веза од моста до београдске железничке станице) као и износ накнаде за грађевинско земљиште и надзор градње морала је да финансира из других извора. Због тога је са Генералном унијом одмах закључила још један финансијски аранжман (Лутријски зајм) у номиналном износу од 33.000.000 франака, под условима који су били веома неповољни.¹⁰¹

Део уговора који се односио на градњу, такође није био повољан за Србију. Разлика између стварне цена градње по километру од 150.000 франака и уговорене цене од 198.000 франака по километру обезбеђивала је друштву зараду

⁹⁹ Исто, стр. 229-239.

¹⁰⁰ Исто, стр. 239-245.

¹⁰¹ Исто, стр. 245-249.

од 15-16 милиона франака. Трећи део уговора - о експлоатацији железнице - предвиђао је гаранцију прихода друштву по више основа. Влада је годишње требало да плаћа друштву 7.800 франака по километру за два воза дневно и посебну накнаду за ванредно ангажоване возове. Осим тога, друштву је признато 5 % интереса и амортизација од 2 % на уложени капитал у возни материјал, и још 2 % од укупног прихода од експлоатације.¹⁰²

Пре почетка скупштинске расправе о уговору, влада је добила још два захтева са условима за издавање концесије за железницу: од инжењера Танкреда из Британије и једног капиталистичког удружења из Русије. Међутим, на основу одобрења кнеза Милана од 18. фебруара влада је уговор поднела Скупштини на одобрење.¹⁰³ Уговор је изложен критици; најпре у скупштинском Одбору за проучавање уговора, а затим и током посланичке дебате. Замерано је да је “скуп и зеленашки”, да се ради о “политичкој игри Аустрије”, да не пружа гаранције у погледу рокова изградње, и да ће “данак Бонтуу бити већи него што смо га давали султану”. Министар финансија умиривао је послаике да се Бонту писмено обавезао аустроугарској влади у случају неизвршења уговора. И домаћа штампа напала је уговор јер су по среди “трговачки и политички интереси Аустрије, иза којих стоји Немачка, која преко нас и на нас оће да пусти поплаву аустријских и германских тежњи”, јер “усвајањем ове конвенције копамо сами гроб нашој политичкој слободи, нашој држави”, и да “железница наша у првом реду ће спајати исток за западом и доносити користи оним земљама где је развијенија индустрија. За нас ће железница бити споредна ствар; ми ћемо бити прост вратар на капији кроз коју ће пролазити страни продукти”.¹⁰⁴ Радикалска „Самоуправа“ изнела је бојазан да ће железница уништити „српско народно благостање“. Бонту је касније тврдио да је за придобијање опозиционих радикала да приликом гласања у скупштини остану у сали и одрже кворум, платио Пашићу 20.000 франака, а шефу Одбора за проучавање уговора Каљевићу 50.000 франака.¹⁰⁵ Скупштина је одобрила уговор. У “Српским новинама” је 23. априла 1881. објављен указ кнеза Милана којим је потврдио одлуку Народне скупштине о

¹⁰² Исто, стр. 247-248.

¹⁰³ Исто, стр. 249-253.

¹⁰⁴ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 64–65.

¹⁰⁵ Момир Самарцић, *наведено дело*, стр. 255-258; Види: Милан Пироћанац, Белешке, приредила Сузана Рајић, Београд, 2004, стр. XIV, 25-26.

усвајању Општа Конвенција за постројење прве Српске државне железнице. Приликом завршетка скупштинског заседања 22. маја кнез се захвалио посланицима на одобрењу Конвенције похваливши њихову одлуку.¹⁰⁶

Свечаност поводом почетка градње прве српске пруге приређена је 3. јула 1881. између Топчидера и Београда.¹⁰⁷ Међутим, већ 19. јануара 1882. стигла је вест о паду Генералне уније.¹⁰⁸ Друштво је 30. јануара постало неликвидно и Бонту је два дана касније ухапшен.¹⁰⁹ Министарство финансија Србије тада је по више основа потраживало од Уније 42.921.721. динара.¹¹⁰ (Годишњи буџет Србије кретао се око 26.000.000 динара.)¹¹¹ Тако велико потраживање потицало је отуда што је министар финансија Чедомил Мијатовић без одобрења владе предао Генералној унији 80.000 српских обвезница за железницу, о чему је председника владе и министра унутрашњих дела обавестио непосредно пре пада Генералне уније.¹¹² Потом је отпутова за Париз. Његови покушаји да пронађе ново Друштво које би преузело уговор са Генералном унијом и Србији обезбедило излаз из ове ситуације без икаквог губитка нису давали резултата. Пошто је Србији у тој ствари била неопходна подршка Аустроугарске, кнез Милан је 18. фебруара 1882. разговарао с аустроугарским отправником послова у Београду. По његовом мишљењу влада у Београду и влада у Бечу биле су једнако одговорне за избог Бонтуа као концесионара за српску железницу и да је Београд такву одлуку донео само захваљујући снажном заузимању Беча. Два дана касније, Мијатовић је известио из Париза да се као интересент за преузимање посла око српске железнице јавила једна група финансијера коју предводи „Народни контоар за есконт“¹¹³ Са овим друштвом Мијатовић је ступио у везу заузимањем француске владе и аустроугарског посланика у Француској грофа Голуховског.¹¹⁴

Заступници „Контоара за есконт“ постигли су договор са синдиком да ако се српска влада и друштво споразумеју, у том случају да се друштву препусте обвезнице из стецишне масе које су се налазиле у каси „Генералне уније“ у

¹⁰⁶ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 64–66.

¹⁰⁷ Момир Самарцић, *наведено дело*, стр. 258.

¹⁰⁸ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 77.

¹⁰⁹ Момир Самарцић, *наведено дело*, стр. 306.

¹¹⁰ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 77.

¹¹¹ Dragana Gnjatović, *navedeno delo*, str. 31.

¹¹² Момир Самарцић, *наведено дело*, стр. 307.

¹¹³ *Исто*, стр. 312-317.

¹¹⁴ Димитрије Боаров, *наведено дело*, стр. 45.

моменту њеног банкротства.¹¹⁵ На основу решења Трговачког суда у Паризу синдик је одобрио да се из стечајне масе Генералне уније издвоји у корист српске владе 12.431.959 франака и пренео је Општи железнички уговор на ново друштво.¹¹⁶ У међувремену, док је српска јавност с неизвесношћу пратила развој афере која је државу могла да кошта више десетина милион франака, „Српске новине“ су 22. фебруара 1882. објавиле закон којим се „Књажество Србија проглашава за Краљевину Србију“.¹¹⁷

Две и по године касније, „Српске новине“ известиле су да се прва српска државна железница од Београда до Ниша отвара 23. августа, а да ће 3. септембра бити предата и у редовни јавни саобраћај. Тог дана два воза свечано су испраћена из Београда према Нишу. Међутим, парна локомотива воза у ком су се налазили министри је током пута остала без воде и воз је у Ниш стигао са закашњењем од четири сата. Пруга је предата саобраћају без извршеног техничког пријема. Накнадно основана Комисија за пријем пруге, која је радила до 12. марта 1885. ставила је више од 1.000 примедби. Друштво је најпре одбило да их призна и тек после преговора договорено је у септембру 1885. да се Друштву задржи исплата 500.000 динара док не изведе неопходне поправке.¹¹⁸

Пруга Лесковац-Враћа пуштена је у саобраћај 1. септембра 1886. а саобраћај између Србије и Турске је успостављен 6. маја 1888. преко пограничних станица Ристовац и Зибавче.¹¹⁹ Градњу пруге од Ниша преко Пирота до бугарске границе држава је уступила истом друштву које је изградило и експлоатисало већ изграђене српске пруге. Поводом тога је 1885. емитовала обвезнице новог страног зајма у номиналном износу од 30.000.000 динара с отплатним роком од 50 година. Још један зајам од 12,5 милиона динара номиналних закључен је у вези пруга Лапово - Крагујевац и Велика Плана - Смедерево.¹²⁰ Деоница Велика Плана – Смедерево изграђена је раније ради презова материјала за пругу Београд-Ниш. Ово је, у ствари, била прва пруга у Србији. Друштво је по завршетку радова требало да демонтира ову пругу, али је влада одлучила да је откупи по цени од

¹¹⁵ Момир Самарџић, *наведено дело*, стр. 317.

¹¹⁶ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 77–78.

¹¹⁷ Исто, стр. 77.

¹¹⁸ Исто, стр. 79-83.

¹¹⁹ Исто, стр. 90.

¹²⁰ Dragana Gnjatović, *наведено дело*, стр. 32-33.

1.400.000 динара.¹²¹ Године 1887. влада је дала концесију за зградњу пруге узаног колосека дужине 82 километра намењене потребама рудника угља Вршка Чука. Ту прву индустријску пругу у Србији изградило је „Белгијско анонимно друштво“.¹²² На тај начин је до краја 1890. године у Србији пуштено у саобраћај 532,3 километра железничких пруга, тј. деонице: Београд-Савски мост (2,1 км), Београд-Ниш (243,5 км), Ниш-Бела Паланка-Пирот-бугарска граница (93 км), Ниш-Лесковац-Врање-Ристовац-турска граница (122,2 км), Смедерево-Велика Плана (41,9 км) и Лапово-Крагујевац (29,2 км).¹²³

Изградњом железнице као транспортног средства великог капацитета, у Србији је 80-тих година 19. века створен нови значајни чинилац који је утицао на развој капиталистичке привреде. Железница је давала могућност постепеног повезивања унутрашњих тржишта, већу доступност извора сировина постојећим производним областима и већу покретљивост производних снага.¹²⁴ Међутим, за остварење ових крупних промена железница сама није била довољна. Главну сметњу развоја представљали су слаба акумулација капитала и недостатак ефикасног кредитног система. У години када је у промет пуштена пруга Београд-Ниш у Србији је постојала једино Управа фондова и неколико окружних штедионица, које са својим зеленашким каматама нису ни биле инвестиционе банке. Одсуство кредитних установа у земљи спутавало је спољну трговину пољопривредним производима и стоком, привредну грану која је тада остваривала највеће билансе. Проблем финансирања извоза постао је нарочито изражен после закључења трговинског уговора са Аустроугарском 1882. који је отворио велику перспективу пласману српске робе у иностранство.

Важна промена у сфери новчаних односа догодила се почетком 1884. оснивањем Привилеговане народне банке Краљевине Србије, као самосталне емисионе установе и кредитне централе. Већ до краја осме деценије 19. века, банка је успешно развила есконтне послове, сарадњу са новчаним заводима и постала важан кредитор државе и посредник при задуживању код страних банака.

¹²¹ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 91-93.

¹²² *Исто*, стр. 97.

¹²³ *Исто*, стр. 115.

¹²⁴ *Привредна историја народа ФНРЈ*, стр. 185.

Међу првим последицама оснивања Народне банке било је обарање цене зајмова у земљи.¹²⁵

Међутим, од осамдесетих година 19. века нагло су расли државни расходи под притиском страних зајмова. Држава је на име гаранције заложила више својих важних извора прихода (монопол на дуван, со, железницу и др.) и била је све мање у стању да финансира своје текуће обавезе.¹²⁶ То је био повод заокрету у пореској политици, увођењем система прогресивног опорезивања. На основу Закона од 14. јуна 1884. ступио је на снагу нови порески систем непосредног опорезивања. Две године касније уведена је и „допуњујућа пореза од капитала уложеног у радње“, која је разрезивана према вредности укупног годишњег обрта („порез на обрт“).¹²⁷ Од новог пореског система очекивало се да већ следеће године увећа постојећи буџет од 37.000.000 динара на око 46.000.000 динара.¹²⁸ Међутим, остварено повећање државних прихода и даље није било довољно да покрије расходе па је министар финансија Михајло Вујић 1887. године предложио мере које су буџетирање требале да учине још ефикаснијим. Радило се о оснивању нарочитих органа за наплату пореза и чвршћој контроли царинских прихода.¹²⁹

Посебан значај имала је одлука да се државни монополи и железнице откупе од страних банака које су их држале као залог за своја потраживања. Њихов откуп влада је спровела између 1888 и 1890. - али уз нова задуживања у иностранству. Преузимање железнице је изведено у мају 1889. у време банкротства „Контоара за есконт“,¹³⁰ који је пре тога управу експлоатације српских железница пренео на предузеће које је основао Ф. Виталис. Експлоатација државне железнице преко страних предузећа показала је до тада многе лоше стране, пре свега велике могућности злоупотреба. То је био непосредни повод да министар грађевина 1889. године образује инспекцијске комисије, које су у раду страног железничког друштва утврдиле низ неправилности, као што су: лажно приказивање прихода, бесплатан превоз приватног материјала, неуредно поништавање путничких карата и товарних

¹²⁵ Dragana Gnjatović, *navedeno delo*, str. 40-42.

¹²⁶ *Isto*, str. 55.

¹²⁷ *Isto*, str. 49-50.

¹²⁸ Димитрије Боаров, *navedeno delo*, стр. 76-77.

¹²⁹ *Isto*, стр. 96-97, 103.

¹³⁰ Dragana Gnjatović, *navedeno delo*, str. 59.

листова, коришћење искључиво домаћих вагона у међународном превозу, нередовна исплата плата итд. На основу извештаја министра грађевина Велимировића и финансија Вујића влада је 20. маја донела решења да држава одмах преузме експлоатацију пруга које су до тада биле уступљене друштву, тј. пруге од Београда преко Ниша и Врања до турске границе, затим, Ниш-Пирот-бугарска граница и пругу између Велике Планае и Смедерева, заједно са свим возним материјалом. На основу споразума о откупу експлоатације, влада је преузела обавезу да до маја 1890. исплати Друштву 9.605.598 динара.¹³¹ Тим поводом је закључила нови зајам са домаћом Привилегованом Народном банком и париским банкарм Е. Хоксијеом у износу од 26.666.500 динара номиналних (20,000.000 ефективних). То је био први државни зајам у који је укључена Народна банка са номиналних 5.000.000 динара, тј. око 3.000.000 динара ефективно.¹³²

Мере у виду пореске и царинске реформе, откупа државних монопола и железнице нису постигли очекивани учинак јер су владе у међувремену закључиле нове зајмове, тако да су расходи на ануитете расли брже од прихода. Од 1888. до 1893. буџетски издаци су увећани од 44.635.492 на 62.719.846 динара.¹³³ Држава се налазила пред банкротством. Министар финансија Вујић предложио је унификацију и конверзију државних дугова с циљем да се продужењем рока отплате и умањењем ануитета смањи притисак на буџетске расходе. Вујић је ову идеју изнео 1887. године и покушао је да је оствари три године касније у Берлину, када је закључио предуговор о обједињавању 9 страних државних зајмова у износу од 289.839.000 динара.¹³⁴ Репрограм државних дугова покушао је да спроведе и Вукашин Петровић тако што је у децембру 1894. у својству министра финансија закључио прелиминарни уговор са Берлинским трговачким друштвом, Отоманском банком из Париза и Лендербанком из Беча о спајању 15 постојећих страних зајмова вредних око 350.000.000 динара. Када је предлог уговора одбијен у скупштинском Финансијском одбору Петровић је поднео оставку на место министра финансија. У јуну 1895. власт је преузела

¹³¹ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 97-101.

¹³² Dragana Gnjatović, *наведено дело*, стр. 59.

¹³³ *Isto*, стр. 61-63.

¹³⁴ Димитрије Боаров, *наведено дело*, стр. 105-106.

непаредњачка влада са Стеваном Поповићем као министром финансија. Тек после тога, исте године, остварена је замисао о конверзији дугова закључењем споразума са три исте стране банке (тзв., „Карлсбадски аранжман“).¹³⁵

Споразум је спроведен тако што је влада постјеће обвезнице заменила новим у вредности од 355.292.000 динара номиналних, с каматном стопом од 4% и роком отплате од 72 године. Као гаранција зајма поново су заложени сви државни приходи који су служили за отплату и претходних државних зајмова (приход од железница у државној експлоатацији, судских и административних такси, од монопола дувана, царински приходи, приходи од пореза на обрт, монопола соли и петролеја).¹³⁶ На овај начин годишњи расход државе по основу отплате страних зајмова смањен је за 4,9 милиона, али је укупни дуг повећан за скоро 45.000.000 динара. Ради управе заложеним приходима основана је Самостална мониополска управа. Фактички гледано, Карлсбадски аранжман је за државу значио „прикривено државно банкротство“.¹³⁷ Пласирање обвезница од овог новог зајма трајало је до краја маја 1902.¹³⁸

Од 1888. године, када је завршен железнички спој према турској граници код Ристовца, па до 1904. у Србији није пуштена у јавни саобраћај ни једна пруга. То је било време великих планова и настојања да се помоћу домаћих приватних средстава изграде бар локалне и индустријске железнице уског колосека. У пожаревачком крају је 1896. актуелизован план стар 25 година уступањем концесије београдском јувелиру Макси С. Антонијевићу за градњу и експлоатацију друмске железнице од Дубравице преко Пожаревца до Осипаонице и од Пожаревца до Свилајнца.¹³⁹ Неостварен је остао и предлог групе скупштинских посланика за трасирање пруге Крагујевац–Краљево–Чачак–Ужице из 1890. као и шест година касније изгласани закон о пругама од Београда преко Ваљева до границе са Босном и од Параћина преко Бољевца до Зајечара ради повезивања речних долина Тимока и Велике Мораве.¹⁴⁰

¹³⁵ Dragana Gnjatović, *navedeno delo*, str. 66-67.

¹³⁶ *Isto*, str. 70-71.

¹³⁷ *Isto*, str. 71.

¹³⁸ *Isto*, str. 86.

¹³⁹ Јездимир С. Николић, *navedeno delo*, стр. 124-125.

¹⁴⁰ *Isto*, стр. 135-136.

Из овог времена потиче и предлог немачког банкара и железничког предузимача Бахштајна да његовој групи држава уступи у закуп експлоатацију државне железнице, с тим да група изгради железничку мрежу у целој земљи. За давање зајма од 30.000.000 франака ови финансијери су тражили од владе као гаранцију целокупну државну железницу са имовином и приходом. Идеју о новом уступању експлоатације државне железнице странцима је у првом моменту подржао краљ Александар Обреновић, док је министар финансија Вукашин Петровић чак сматрао да је то прилика за сређивање државних финансија.¹⁴¹

Председник владе Владан Ђорђевић објавио је 1897. опширну анализу домаћих привредних прилика и план будућег економског развоја. У том документу велику пажњу посветио је и железници. Сматрао је да хитно приступање изградњи железничке и путне мреже може да привуче у Србију стране инвестиције и знање. Приоритет је дао градњи 546 километара нормалног колосека. Ђорђевићев план, са извесним изменама, Скупштина је крајем 1898. усвојила као „Закон о грађењу и експлоатацији наших железница”. Овим законом обухваћене су пруге: „1) Београд-Обреновац-Лајковац-Ваљево-Косјерић-Пожега; 2) Сталаћ-Крушевац-Трстеник-Краљево-Чачак-Пожега-Ужице; 3) Ужице-Кремна-Мокра гора-Босанска граница; 4) Ваљево-Осечина-Завлака-Лозница-босанска граница; 5) Младеновац-Аранђеловац-Лазаревац-Лајковац; 6) Крагујевац-Губеревац-Краљево; 7) Ниш-Књажевац-Зајечар-Неготин-Брза Паланка-Кладово-гумунска граница; 8) Ниш-Прокупље-Куршумлија-турска граница; 9) Параћин-Луково-Бољевац-Зајечар; 10) Дубровица-Пожаревац-Петровац-Жагубица-Зајечар; 11) Петровац-Жабаре-Велика Плана; 12) Шабац-Лешница-Лозница“. Новину је представљала замисао о финансирању из редовног државног буџета и ангажовању домаћих грађевинских предузећа која би добијала послове на основу концесије. Ђорђевићев програм са изменама из 1909. и 1913. спровођен је све до евакуације Србије 1915.¹⁴²

Периоду неградње железничких пруга у Србији припада и план о „Јадранској железници“ или „Трансбалканској железници“ која је требало да повеже Дунав од Кладова преко Неготина, Зајечара, Ниша и Косова са Јадранским

¹⁴¹ Исто, стр. 125-129.

¹⁴² Исто.

морем. Најпре је 1896. српска скупштина законом предвидела ускотрачну железницу Ниш - Кладово, а потом је донела и одлуку да се пруга од Кладова преко Ниша и Куршумлија до турске границе изгради у ширини 1,435 м.¹⁴³ Ову трасу званично је 1901. године подржала и руска дипломатија, пошто је представљала наставак пруге од Одесе преко Констанце и Букурешта до северне српске границе. Следеће године Никола Пашић је приликом посете Петрограду окушао да обезбеди зајам за градњу Тимочке железнице као почетка будуће Јадранске пруге, али је на томе све и остало.¹⁴⁴

Насупрот великих планова о балканској трансверзали и мрежи нових пруга у земљи, налазила се празна државна каса. Држава је успела да обезбеди тек нешто новца за градњу индустријских пруга Ћићевац - Свети Петар, Ћуприја - Сењски Рудник, и кланичне пруге у Београду.¹⁴⁵

Преврат 1903. године који је довео на власт Петра Карађорђевића, донео заокрет на многим пољима државног живота, укључујући и економију, јавне финансије и железничку политику. Нову оријентацију је најавио сам владар изјавивши да су „оружје и железнице два средства да се скоро садашњост одржи, а и да се лепша будућност зајамчи“.¹⁴⁶ И Никола Пашић, водећа личност политичког живота Србије тог времена, говори о индустријско-железничкој цивилизацији. Лазар Пачу, који се бавио државним финансијама, објавио је 1902. превод дела М. фон Хекела “Буџет”, где је у предговору написао: „Ми у нашим државним предрачунима уопште нисмо градили разлику између редовних и ванредних потреба, па отуда је и дошла једна чудновата збрка – ванредним примањима, зајмовима, ми смо често покривали редовне потреба, а неки пут смо опет ванредне потребе плаћали антиципирањем редовних прихода за неколико година у напред и то редовних прихода одобрених за покриће редовних потреба“. У априлу 1903. Скупштина је усвојила Закон о државном буџету који је увео праксу приказивања стварног стања јавних финансија и „реалног буџетирања“.¹⁴⁷ Захваљујући томе државни буџет је од 1904. године ушао у раздобље без

¹⁴³ Исто, стр. 139-141; Види: Милић Милићевић, *Пруга ка Јадрану*, Лепосавић, 2007.

¹⁴⁴ Исто, стр. 139-152.

¹⁴⁵ Исто, стр. 131.

¹⁴⁶ Исто, стр. 152-153.

¹⁴⁷ Димитрије Боаров, *наведено дело*, стр. 116-139.

дефицита.¹⁴⁸ Исте године окончан је и период неградње железница, пуштањем у саобраћај пруге Младеновац-Аранђеловац ради експлоатације угља у Мисачи.¹⁴⁹

Стабилизација буџета била је резултат редовнијег прикупљање пореза и приреза, али пре свега пораста извоза после 1903. којим је обезбеђен прилив знатне количине злата у земљу.¹⁵⁰ Осим тога, у другој половини 1903. у Србију су се слиле и уплате од новог страног зајма од 60 милиона динара који је влада закључила пре династичког преврата.¹⁵¹ Увећање прихода од приреза омогућило је Скупштини да већ у марту 1904. усвоји „Закон о овлашћењу Управе фондова за давање зајма српској држави за грађење нових железница на залогу приреза“, којим је одобрено 15.000.000 динара.¹⁵²

Када је 10 децембра 1904. Пашић образовао „једностраначку радикалску владу“ истакао је потребу „да Србија у новим условима ојача, пре свега економски и војнички. Уравнотежење државног буџета, грађење нових железничких пруга и поправљање дотрајалих, подизање нових грана индустрије, рационално коришћење шума и руда, наоружавање војске новом опремом и савременим оружјем и ослобођење Србије од економског ропства“ постали су „стратешки програм развоја Србије као модерне државе“.¹⁵³

Замисао да се Србија ослободи од економске подчињености погађала је интересе Аустроугарске монархије која је била главни спољнотрговински партнер Србије. Супротстављене тежње две земље, довеле су до вишегодишњег царинског рата (1905-1911). Тадашњи министар привреде Косте Стојановић израчунао је да је између 1894. и 1905. српски извоз у Аустроугарску износио 620.835.000 динара, од чега је роба у вредности од 306.971.000 реекспортирана у друге земље. Из тога је извео закључак да је ослобађање од аустроугарског посредништва оствариво.¹⁵⁴

У околностима царинског рата наставак градње железница постао је важан услов спровођења нове економске политике Србије. Међутим, то је подразумевало нова задуживања у иностранству. Србији је одговарао тадашњи

¹⁴⁸ Dragana Gnjatović, *navedeno delo*, str. 87-88.

¹⁴⁹ Јездимир С. Николић, *navedeno delo*, стр. 131.

¹⁵⁰ Dragana Gnjatović, *navedeno delo*, str. 87-88.

¹⁵¹ *Isto*, str. 85-86.

¹⁵² Јездимир С. Николић, *navedeno delo*, стр. 153, 158.

¹⁵³ Ђорђе Станковић, *Никола Пашић и југословенско питање*, Београд, 1985, стр. 96.

¹⁵⁴ Димитрије Боаров, *navedeno delo*, стр. 167-168; Види: - Коста Стојановић, *О увозу и извозу Србије*, Београд, 1902; Божићар Никашиновић, *Српска извозна трговина*, Београд, 1903.

принцип да се зајмови за куповину оружја спајају са зајмовима за железничке потребе. Ова пракса – могуће последица трке у наоружавању великих земаља Европе и свести о стратешком значају железнице у рату - остављала је банкама и корисницима зајмова велике могућности у погледу модалирања и мењања намене средстава. Такав један зајам, вредан 95.000.000 динара, Краљевина Србија закључила је на основу Закона од 14. децембра 1906. са једним удружењем банака из Швајцарске и Француске, на челу са Царско-отоманском банком из Париза.¹⁵⁵ Политички разлози руководили су српску владу да не тражи новац код банака у Бечу.¹⁵⁶ Из овог зајма за градњу пруга и набавку возног материјала планирано је око 35.000.000 динара, за војне потребе око 46.000.000, а остатак је стављен на располагање влади за подмирење осталих њених расхода.

Сума намењена железници је у наредне три године требало да се утроши за довршење и градњу нових пруга: Параћин – Зајечар – Неготин - Прахово; Забрежје – Лајковац - Ваљево; Параћин – Сталаћ – Крушевац – Краљево – Чачак – Пожега - Ужице; Аранђеловац - Лајковац; Крагујевац - Краљево; Београд - Обреновац; за набавку локомотива и вагона и проширење постојећих станица. Пошто је набавка наоружања имала предност, за железницу је уместо предвиђених 35.000.000 потрошено 25.000.000 динара.¹⁵⁷

Аустроугарска анексија Босне и Херцеговине 1908. године заоштрила је до крајности односе на Балкану. Ово је Србији наметнуло нове ванредне издатке за набавку оружја. Потровишви средства од зајма из 1906. влада је у војне сврхе утрошила 20.000.000 динара из редовног буџета, а затим закључила нови спољни зајам од 150.000.000 франака. Од ефективних 110.000.000 за војску је било предвиђено 54.000.000, а за железницу 56.000.000 динара.¹⁵⁸

¹⁵⁵ Dragana Gnjatović, *navedeno delo*, str. 92.

¹⁵⁶ Димитрије Боаров, *navedeno delo*, стр. 125-128.

¹⁵⁷ Пруга Сталаћ-Крушевац-Чачак-Ужице (167 км) пуштена је у саобраћај 20. августа 1912, Ваљево-Лајковац-Обреновац-Забрежје (67,4 км) 16. септембра 1908; Аранђеловац-Лајковац (42 км) 10. јуна 1910. године; Чачак-Горњи Милановац-Лајковац-Лазаревац-Београд завршена је после Првог светског рата. У источној Србији је изграђена пруга Параћин-Зајечар-Вражогрнац (пуштена у саобраћај 14. јануара 1912. Деоница Зајечар-Негогин-Прахово, као део будуће трансбалканске железнице, имала је нормалан колосек с тим што је од Зајечара до Вражогрнаца убачена трећа шина за узани колосек (61 км). Пуштена је у саобраћај 1912. а дефинитивно 1 јуна 1914. Пруга Зајечар-Књажевац (44,3 км) предате је саобраћају 1. фебруара 1915. (Јездимир С. Николић, *navedeno delo*, стр. 154 - 163.

¹⁵⁸ Dragana Gnjatović, *navedeno delo*, str. 92-93.

У Предлогу закона о зајму, инвестициони део намењен је за довршење започетих пруга узаног колосека и подизање пристаништа на Дунаву, обнову „главне пруге“, градњу пруга нормалног колосека Дунав – Зајечар – Књажевац – Ниш, Чачак – Горњи Милановац – Лајковац – Лазаревац – Степојевац – Београд и Београд – смедеревска пруга, као и за обртни капитал Дирекције државних железница.¹⁵⁹

На седница Народне скупштине од 29. новембра до 14. децембра 1909. предлог закона о зајму био је повод критички због све већег задуживања државе у иностранству, а сама саобраћајна политика је окарактерисана као неодређена и нејасна. Воја Маринковић је сматрао да није добро што се „железнички план непрестано мења“ а пруге споро граде, и што влада допушта „да при изради новог железничког плана локални интереси преовлађују над општим земаљским интересима“. У вези са зајмом више посланика је упозорило да „народ нема економске и финансијске снаге да издржи овај нови терет“ и да политика сталног задуживања потиче заправо од „властољубивости политичких партија“. Исто мишљења био је и социјалдемократа Триша Кацлеровић, који је сматрао „да је Србија постала предмет страховите пљачке железничким зајмовима и рђавим и несолидним лифеацијама и да ће нови зајам још страшније оптеретити сиромашни народ“. Скупштина је усвојила закон са свега 15 гласова против.¹⁶⁰ Из средстава овог зајма почета је градња пруге Топчидер – Мала Крсна (завршена после Првог светског рата), Пожаревац – Мала Крсна (пуштена у саобраћај 2. фебруара 1915.) и Књажевац – Ниш (градња прекинута 1914.).¹⁶¹

У време царинског рата са Аустроугарском грађене су и локалне пруге, али не средствима из државног буџета већ задуживањем појединих округа код Управе фондова на подлози наменски уведених приреза. У подринском округу је од марта 1908. до јула 1910. изграђена пруга од Шапца до Ковиљаче (0.76 м), дужине 54 километра, по цени од 2.500.000 динара.¹⁶² На исти начин саграђена је и ускотрачна пруга у пожревачком округу од Дубравице до Пожаревца са

¹⁵⁹ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 171.

¹⁶⁰ *Исто*, стр. 171-174.

¹⁶¹ *Исто*, стр. 174-177.

¹⁶² *Исто*, стр. 165.

огранком до Петровца, дужине 64 километра, која је у целости предата саобраћају јуна 1912.¹⁶³

Од 1902. до 1909. Србија је закључила три велика спољна зајма у укупној вредности од 305 милиона динара, од којих су два великим делом била намењена железници. Оптерећење буџета по основу ових зајмова годишње је износило нових 12 300 000 динара. Међутим у то време ови расходи нису представљали проблем за државу јер је нагло увећање спољно-трговинског промета од 1906. довело до раста српског извоза, као и прихода од транзита.¹⁶⁴ Учинак нове економске политике привредног осамостаљивања у време царинског рата са Аустроугарском, у чијем је остваривању значајну улогу имала и железница, био је импресиван. Спољна трговина Србије заобишла је Аустроугарску и пронашла себи нове директне путеве до страних тржишта. “Од 1906. до 1909. учешће Немачке у српском извозу повећано је са 5,63 % на 24,93 %, Белгије са 0,49 на 15,78 %, а Турске са 2,97 на 14,37 %”.¹⁶⁵ По процени Стојана Протића „укупан спољнотрговински обрт у раздобљу царинског и финансијског рата са Аустроугарском повећан је са 164,5 на 240,8 милиона динара”.¹⁶⁶ Такође, током царинског рата остварен је у Србији и вишеструки индустријски раст - од 110 предузећа у 1906. години њихов број се до 1910. попео на 438.¹⁶⁷

Кад је 1911. окончан царински рат између Србије и Аустроугарске постицањем новог трговинског споразума, спољнотрговински биланс и буџет Србије су већ осму годину за редом исказивали значајан суфицит. Те године извоз је повећан за 18,5 милиона динара у односу на претходну, а буџет је показао плус од 16,7 милиона. Само принос од железница имао је те године раст од 2,6 милиона динара.¹⁶⁸

Период 1911-1914 био је обележен интензивним развојем железничке мреже у Србији. Влада је у марту 1912. закључила уговор о трасирању и изradi пројеката са „Француско-српским друштвом за индустријска предузећа и јавне

¹⁶³ Исто, стр. 165-166 .

¹⁶⁴ Dragana Gnjatović, *navedeno delo*, str. 93-94.

¹⁶⁵ Димитрије Боаров, *navedeno delo*, стр. 173

¹⁶⁶ Исто, стр. 157.

¹⁶⁷ Исто, стр. 174.

¹⁶⁸ Dragana Gnjatović, *navedeno delo*, str. 102-104.

радове,, али без права експлоатације саграђених пруга. Друштво је у мају почело трасирање пруга Крушевац - Тулари, Осечина - Ваљево и Краљево - Рашка. Међутим, већ у септембру 1912. радови су прекинути због војне мобилизације. После победе у Првом балканском рату и проширења српске територије на део Санџака, Косово и Македоније, влада је Друштву уступила трасирање и пруга Мердаре - Приштина, Рашка - Миторвица, Рашка - Нови Пазар – Прибој - босанска граница.¹⁶⁹

Скупштина је 25. априла 1913. усвојила „Закон о изменама и допунама у Закону о грађењу и експлоатацији нових железница од 6. децембра 1898. године са изменама и допунама од 5. октобра 1899. године, 2. априла 1902. године и 12. марта 1909. године“ којим је владу овластила да одмах приступи радовима. Првенство су добили велики пројекти за пруге нормалног колосека Ниш – Прокупље - Мердаре, Крагујевац – Краљево - Рашка, Крушевац - Јанкова Клисура до везе са железницом Ниш-Прокупље - Мердаре и пројекат за уски колосек (0,76 м) Ваљево-Осечина до везе са железницом подринског округа. Одмах је одобрена и израда студија за пруге нормалног колосека Рашка – Митровица, Рашка - босанска граница (Увац), Мердаре – Приштина, Пожаревац – Градиште – Кучево – Мајданпек – Прахово, Крагујевац – Раковац - Крушевац и за узани колосек Лазаревац – Београд, Ужице -Мокра Гора, Шабац – Београд, Пожега – Ивањица - Сјеница и Метовница -Жагубица. За градњу пруга Ниш – Прокупље – Мердаре, Крагујевац – Краљево –Рашка, Крушевац - Јанкова Клисура до везе са пругом за Мердаре и Ваљево -Осечина до везе са окружном железницом. Влади је одобрен буџет од 60.000.000 динара и одмах је добила и овлашћење да закључи уговор о новом спољном зајму.¹⁷⁰

Зајам је закључен у септембру 1913. са француским удружењем банака на челу са Француско-српском банком, оснивачем Француско-српског друштва за индустријска предузећа и јавне радове. Уговорено је номиналних 250.000.000 динара у злату, а ефективно примљено 211.875.000 динара. Зајам је реализован почетком 1914.¹⁷¹ У фебруару 1914. влада је са немачким предузећем „Јулиус Бергер“ из Берлина уговорила трасирање у Македонији, долином Треске, на

¹⁶⁹ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 204-210.

¹⁷⁰ *Исто*, стр. 204-210.

¹⁷¹ Dragana Gnjatović, *наведено дело*, стр. 107-108.

линији Скопље – Тетово – Гостивар – Кичево – Брод – Прилеп - Битољ, а у априлу је закључила уговор и са енглеском фирмом „Рајвејл Јорк“ за трасирање пруга Прилеп – Кавадар - Градско и Штип - Кочане.¹⁷²

Балкански ратови 1912-1913 истакли су у први план пруге које су у војном погледу биле стратегијске. Тако је пруга Зајечар - Неготин изграђена провизорно и пуштена у саобраћај 1912. а по завршетку деонице до Прахова успостављен је саобраћај на целој деоници 1. јуна 1914. У току балканских ратова грађене су и пруге Пожаревац - Мала Крсна (јун 1911 - фебрур 1915) и Зајечар – Књажевац (септембар 1909 - фебруар 1915.).¹⁷³ У 1912/13. години српска железница имала је пресудан значај током мобилизације и распореда српских армија према турској и бугарској граници и даље према Софији. Управу железницом, која је постала важан део ратне оперативе, преузела је војска.¹⁷⁴

У години избијања Првос светског рата навршило се 30 година од увођења железничког саобраћаја у Србији. Првом пругом, дужине 245 километара, првобитно су саобраћала два дневна воза, углавном полупразна. После успостављања железничке везе са Турском и Бугарском уведен је тзв. „муњевити воз“ (Оријент експрес) од Париза до Цариграда.¹⁷⁵ Прве две локомотиве пренете су у Србију 1882. године. Биле су намењене ускотрачној железници (0,60 м) између Смедерева и Велике Плана која је изграђена за потребе градње деонице нормалног колосека Београд-Ниш. Прве две локомотиве за нормални колосек стигле су у Србију средином 1882. Још 12 локомотива за нормални колосек, наручених у Кемницу у Немачкој за Српске железнице, стигло је 1884. Пет година касније, у време преузимања железница у сопствену експлоатацију од страног друштва, било је 35 локомотива (за мешовиту службу, брзе и теретне возове, теретне лакше возове и маневарке). До 1914. године возни парк државних железница чинило је 160 локомотива и 4.673 вагона.¹⁷⁶

Слаба искоришћеност возних средстава представљала је једну од главних одлика српске железнице до почетка 20. века. Искоришћеност теретних вагона,

¹⁷² Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 210.

¹⁷³ *Исто*, стр. 203-204.

¹⁷⁴ *Исто*, стр. 217-218.

¹⁷⁵ *Исто*, стр. 177-178.

¹⁷⁶ *Исто*, стр. 194-198.

који су имали носивост 10 тона, износила је у просеку око 40%, а попуњеност путничких вагона није била ни 30%. Године 1885. на прузи дужине 245 километара са 371 вагоном превезено је око 153.000 путника и 53.000 тона робе. Пет година касније (1890.) кад је државна железница имала 532 километра пруге, њоме је пренето 339.000 путника (930 дневно) и 279.000 тона робе. То је значило утростручење обима транспорта на удвострученој дужини пруге. Статистички подаци показују да се у наредним годинама теретни саобраћај увећавао брже од путничког. Искоришћеност теретних вагона иносила је 1890. године скоро 60%, док је у путничком транспорту остала на око 30%. Врхунац у експлоатацији железница је достигла после 1909. године. Тада је транспортовано 793.909 тона робе, уз чисту добит од 5.773.478 динара. У 1912. години укупни приходи су износили близу 18.192.350 динара, а чиста добит 7.440.000.¹⁷⁷

Избијање Првог светског рата зауставило је узлазне билансе Српске државне железнице. Владином одлуком о суспензији Железничке конвенције од 28. марта (9. априла) 1880. и Конвенције о железничким везама од 9. маја 1883. Србија је прекинула железнички саобраћај са Аустроугарском. Цивилни саобраћај је обустављен, а железница је технички и организационо подређена војним потребама.¹⁷⁸ Управу железницом највећим делом је преузела војска преко Железничке команде при Саобраћајном одељењу Врховне команде и одељења Војножелезничке инспекције. Територија Србије подељена је на војишно подручје (северна и западна Србија изнад Ниша) и позадински део (јужно од Ниша до Ђевђелије), укључујући источну Србију. Од 17. октобра 1914. железница на војишном делу налазила се под непосредном управом Војножелезничке инспекције. Железничко особље у војишној зони стављено је под војну команду. Пруге јужно од Ниша остале су у надлежности цивилне Дирекције железница. Њој је прикључен један представник војске, и пресељена је у Ниш.¹⁷⁹

Спровођење српских ратних планова за време непријатељских офанзива у другој половини 1914. често је директно зависило од железнице. Када је у време Колубарске битке, пред почетак српске офанзиве утврђено да гранате из Француске нису употребљиве за српску артиљерију због веће дужине од 2,5 мм,

¹⁷⁷ Исто, стр. 177-188.

¹⁷⁸ Исто, стр. 220-222.

¹⁷⁹ Исто, стр. 223-224.

закључено је да чауре треба преправити. Било је потребно да се најпре испразне у Нишу а затим пошаљу на скраћивање у Војнотехнички завод у Крагујевцу. У Нишу су „за обављање овог посла локомотиве са свега једним колима чекале стално под паром. Чим је вагон утоварен, са свега око 300 чаура, локомотива је највећом брзином јурила за Крагујевац. Тамо су чауре брзо преправљане и одмах истом локомотивом враћане за Ниш. На такав начин успело се да српска артиљерија до 15. новембра добије око 4.000 метака, а три дана касније већ је могло на бојно поље да се отпреми 11.000 метака. Да би се на све стране фронта могле слати мање или веће количине муниције, у нишкој железничкој станици су стално чекале по 2-3 локомотиве под паром. Чим је у кола утоварено 1.200 до 1.500 метака, локомотива је највећом брзином отпремана тамо где је било потребно“.¹⁸⁰

Цивилни саобраћај на железници обновљен је одлуком Врховне команде и Дирекције железница од 6. јануара 1915. увођењем теретног саобраћаја за приватну робу у позадинском подручју. Сliku стања у путничком саобраћају тог времена даје наређење начелника Штаба Врховне команде од 8. 2. 1915. у коме се каже „да има путника три пута више него у мирно време, да су се појвиле многе неоправдане дозволе за бесплатна путовања и да железничко особље превози многе путнике без возне карте, а у неким случајевима сами наплаћују цену возне карте или уцењују путнике“.¹⁸¹ Међутим, већ почетком марта 1915. ступило је на снагу ново ограничење путовања за цивилна лица мешовитим возовима, због избијања епидемије тифуса.¹⁸¹

Почетак удружене немачко-аустроугарско-бугарске офанзиве у октобру 1915. означио је почетак краја српских железница. Већ у другој половини марта

¹⁸⁰ Исто, стр. 224–226.

¹⁸¹ Исто, стр. 227-229; Списак пруга изграђених до 1915. године. „У Србији: Београд-Савски мост; Београд-Ниш; Ниш-Лесковац; Лесковац-Врање; Велика Плана-Смедерево; Лапово-Крагујевац; Ниш-Бела Паланка; Бела Паланка-Пирот; Врање-Ристовац граница; Пирот-Цариброд граница; Вршка Чука-Вражогрнац-Радујевац (приватна пруга); Туприја-Сењски рудник; Београд-Београд кланица; Београд-фабрика шећера; Ћићевац-Свети Петар; Младеновац-Аранђеловац; Свети Петар-Бела Река; Сењски рудник-Равна Река; Забрже-Обреновац-Ваљево; Сталаћ-Дедина-Крушевац; Аранђеловац-Лајковац; Сталаћ-Крушевац (трећа шина); Шабац-Ковиљача (окољна пруга); Крушевац-Врњачка Бања; Врњачка Бања-Краљево; Дубравица-Пожаревац (окољна пруга); Параћин-Извор (Св. Петка); Зајечар-Криви Вир; Зајечар-Вражогрнац; Краљево-Чачак; Метовница-Бор (приватна пруга); Извор-Криви Вир; Пожаревац-Петровац (окољна пруга); Чачак-Ужице; Зајечар-Прахово; Зајечар-Књажевац; Пожаревац-Мала Крсна; Туприја-Параћин. У Македонији: Ђевђелија-Скопље; Скопље-Митровица; Скопље-Зибавче (граница); Битољ-Кременица (Солун)“; (Јездимир С. Николић, Исто, стр. 213-214.)

1915. бугарски четници нападали су пругу код Струмице и мост (на 136-ом километру).¹⁸² Тринаестог октобра почео је бугарски напад дуж целе источне границе и до 22. октобра заузети су Врање, Куманово, Скопље. Србија је имала обећање од енглеских и француских савезника да ће јој бити послата помоћ од 120.000 војника. То је захтевало велики ангажман железнице. У Солуну је крајем септембра основана Француско-енглеска железничка комисија, у коју је укључен и војни представник Србије. Врховна команда српске војске издала је наређење Железничкој инспекцији и Дирекцији железница да припреме довољно вагона и локомотива ради транспорта савезничке војске. Превоз је почео 14. октобра. Савезници су распоредили своје трупе у јужној Македонији око Струмице, Демир Капије, Криволака и Ђевђелије. Транспортовано је преко 270 композиција са војском, ратном опремом и храном. Међутим, савезници су већ 24. новембра почели повлачење и 11. новембра њихове трупе су напустиле Ђевђелију.¹⁸³

У првој половини октобра 1915. српска војна команда закључила је да је немачко надирање са севера незадрживо и донета је одлука о рушењу железничких објеката. Између 18. октобра и 6. новембра минирани су објекти од Мале Крсне до Велике Планае и Лапова, мост на Тимоку код Вратарнице и тунел код станице Табаковац на прузи Зајечар-Неготин, мостови код Чифлика, Пирота, Станичења и Свете Петке, тунели у Сићевачкој клисури, код Обрадових Столица. Петог новембра почела је евакуација пруга од Ђуприје до равне Реке, између Ђићевца и Светог Петра, Параћина и Бољевца, од Ниша до Сићева, и станица Краљево, Параћин, Ниш, Црвени Крст и Топоница. Велики део возног парка распоређен је између порушених објеката у Обилићеву и Крушевцу и на прузи од Сталаћа до Ђуниса. Шестог новембра срушен је железнички мост преко Мораве код Сталаћа и сви железнички и путни мостови око Крушевца.¹⁸⁴ Од целокупног возног парка српских железница евакуисано је мање од 500 вагона и 10-20 локомотива.

¹⁸² Исто, стр. 229-230.

¹⁸³ Исто, стр. 231-233.

¹⁸⁴ Исто, стр. 233-235.

После окупације Србије 1915. српске железнице служиле су привредној експлоатацији земље, која је у три наредне године организована кроз међусобне споразуме Аустроугарске, Бугарске и Немачке.¹⁸⁵

Аустроугрској је припала власт на подручју од Велике Мораве до Дрине, Крушевац, и даље потезом између Митровице и Приштине према Ђаковици и Призрену; остатак Косова, источна Србија до Велике Мораве и од Сталаћа на југу, као и Македонија, припали су Бугарској.¹⁸⁶ Железнице су представљале „најважније војне комуникације и животне артерије“ које су коришћене за снабдевање војске храном и ратним материјалом.¹⁸⁷ Већ у новембру 1915. избио је сукоб у савезу Централних сила око железничке пруге долином Мораве. Бугарска је имала територијалне захтеве у Србији који су знатно превазилазиле одредбе првобитног уговора са Немачком и Аустроугарском од 6. септембра 1915. Њени захтеви односили су се и на целу железницу од Смедерева до Ниша. Међутим, Немци су Војном конвенцијом од 29. децембра 1915. обезбедили себи привремено право на коришћење железнице и рудника као и право на пољопривредне потенцијале „источно од Велике Мораве, у сливовима Јужне Мораве и Вардара“ све док је њихова војска ангажована на фронту код Солуна. Првих дана јануара 1916. године постигнут је нови договор око железница, па је пруга Смедерево-Ниш са краком Лапово-Крагујевац стављена под управу немачке војне железничке дирекције.¹⁸⁸

Бугарска и аустроугарска војна команда закључиле су 1. априла 1916. уговор о новој граничној линији између њихових управних зона. Тиме су Бугари остварили територијално проширење западније од линије разграничења према уговору од 6. септембра, али су зато морали Немцима да препусте железницу и руднике.¹⁸⁹ У јесен 1916. Немци су преузели пруге у источној Србији, укључујући и пругу Ниш-Софија.¹⁹⁰ Сви ови споразуми у оквиру блока Централних сила о управљању железницама били су повезани с поделом права на коришћење природних ресурса Србије, пре свега хране и рудног богатства.

¹⁸⁵ Андреј Митровић, *Србија у првом светском рату*, Београд, 1984, стр. 326-408.

¹⁸⁶ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 240-241.

¹⁸⁷ Светислав Милосављевић, „Организација ратне војно-железничке службе“, *Ратник*, свеска VII, јули 1923, стр.1-25.

¹⁸⁸ Андреј Митровић, *Србија у првом светском рату*, стр. 338, 352.

¹⁸⁹ *Исто*, стр. 341.

¹⁹⁰ *Исто*, стр. 361.

Немци су током рата поправљали железничке објекте који су служили њиховим циљевима, али су градили и нове. Најзначајнија је била поправка моста на Сави између Београда и Земуна (завршена јула 1916.) и градња посебног колосека од Саве до Топчидера. Због повећања пропусности пруге Београд-Ниш изградили су „укрснице“, а између Топонице преко Поповца до Међурова нови колосек, као и станицу у Поповцу. Поједине колосеке градили су у индустријске сврхе.¹⁹¹

На подручју према солунском фронту немачко-бугарске војне трупе биле су удаљене од главних железничких пруга које су се пружале према ратишту. Овај међупростор попуњен је мрежом пољских железница (0,60 м) у укупној дужини од 496 километара. Део новоизграђених пруга захватао је простор српске Македоније.¹⁹² Један крак дужине 5 километара одвојен је од пруге Скопље - Косово Поље, код Жостова (Генерал Ханрис). Изграђена је пруга од Жостова преко Тетова и Гостивара до Кичева дужине 146 километара, (1916) и од Кичева до Охрида дужине 82 км (у септембру 1918). У југозападној Македонији Немци су до априла 1916. изградили пругу од Градског до Денова, а у близини Прилепа су одвојили пољску пругу до Бучина (15 км) и Тополчана (око 20 км). И од Битоља до Магарева изградили су 12 километара пруге. У 1917. урадили су деоницу од Велеса до Степанаца (32 км), од Беравца до Канатлајаца (8,7 км) и од Милеткова до Хума (21 км).¹⁹³ Подигли су и ваздушне железнице Дреново - Прилеп, Тројанци – Дуње - Разим Беј и Демир Капија - Копониште.¹⁹⁴

Ускотрачне пруге на својој страни ратишта градили су и француски, британски и српски инжењерци. За три године постављено је 126 километара колосека 0,60 м.¹⁹⁵ Изграђене су деонице „источно од пруге Солун-Ђевђелија и јужно од линије Нареш – Дормугли“, као и линије Бохемица – Извор - Црно Дрво. За Другу српску армију саграђена је веза Вертекоп-Суботско-Прибедиште, са краком Драгоманци-Бизово (42 км). „За потребе Прве српске армије и делове француске и италијанске војске у окуци Црне Реке“ изграђен је крак нормалног

¹⁹¹ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 240-241.

¹⁹² Светислав Милосављевић, „Железнице колосека 60 цм и њихова примена на солунском фронту 1916-1918. године“, *Ратник*, свеска VII, јули 1922, стр.79-91.

¹⁹³ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 243-247.

¹⁹⁴ „Солунски фронт“, *Ратник*, свеска I-III, јануар-март 1921, стр. 42.

¹⁹⁵ Светислав Милосављевић, „Железнице колосека 60 цм и њихова примена на солунском фронту 1916-1918. године“, стр. 79-91.

колосека од пруге Солун-Битољ (од Сакуљева до Скочивира) дужине 20 км. Железничке линије Вертекоп-Прибедиште и Бизово-Сакуљево-Скочивир дате су у експлоатацију српској Железничкој команди.¹⁹⁶

У септембру 1918. почела је ослободилачка офанзива од солунског фронта. Српска Железничка команда са особљем пратила је наступање војске. Међутим, по уласку у земљу „нису нашли ништа ни од железница нити од онога што је било железничко. Железничке пруге, мостови, вијадукти, пропуси, тунели, зграде, ложионице, радионице, водоцрпни резервоари, телеграфски водови – све је разрушено експлозивом, сваки други састав на шини миниран је. Стање је било горе него да пруге нису ни постојале“.¹⁹⁷

¹⁹⁶ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 243-247.

¹⁹⁷ *Исто*, стр. 251-252.

ГЛАВА I

ПРИВРЕДНА ОБНОВА - ПРИОРИТЕТ ПОСЛЕРАТНОГ ДРУШТВА

Економске клаузуле уговора о примирју

Од самог почетка, Први светски рат је изазивао велике људске губитке, материјална разарања и трошкове, стварајући дубоке поремећаја у свим областима живота. Поједини економисти су предвиђали да ће "неколико месеци бити довољно да се једна од ратујућих страна сруши под теретом економских и финансијских невоља". У финансијском погледу једино је Немачка имала наменску новчану залиху у виду посебног ратног фонда од 120 милиона марака у злату, која је депонована у Јулијусовој кули код Берлина¹. Међутим, ова на изглед велика сума брзо је потрошена. Главну економску подлогу даљем ратовању Немачке представљала је околност да је она највећим делом остала поштеђена материјалних разарања. Превасходно захваљујући чињеници што је у ратним условима могла да одржи континуитет производње, Немачка се дуго одржала на бојиштима. Али у јулу 1918. ситуација на западном ратишту се нагло променила пошто је под притиском Антантине офанзиве на челу са француским маршалом Фошом пробијена тзв. Хинденбургова линија. Од тада се немачка војска налазила у сталном повлачењу.²

Положај „Централних сила“ још више је погоршан изласком Бугарске из рата. Главкомандујући балканског ратишта генерал Франш Д'Епере примио је 25. септембра бугарског известиоца са захтевом за обуставу војне акције за 48 сати ради упућивања бугарских опуномоћених делегата за преговоре о примирју. Три дана касније Д'Епере је у Солуну бугарским делегатима предао нацрт уговора са условима примирја. Поред више војно-стратешких мера које је Бугарска требало да спроведе у корист савезника, постављен јој је и услов да преда сав ратни материјал, укључујући и железничка превозна средства са објектима и исправним телеграфским и телефонским линијама. На тој основи 29. септембра 1918. је с Бугарском закључен споразум под називом Војна конвенција о примирју.³ Одмах се показало да железница као важан чинилац нормализације

¹ Милан Стојадиновић, „Финансијска политика и питање скупине“, *Нови живот*, II година, IV књига, Београд, 1921, стр.277-280.

² Ivan Manzoni, *Mirovni ugovori*, Zagreb, 1938, str. 9-10.

³ Bogdan Krizman, „Solunsko primirje od 29. septembra 1918“, *Vojnoistorijski glasnik (VIG)*, januar-

послератног живота улази у ред најзначајнијих питања чије се решавање наметало од првог дана примирја.

Изласком Бугарске из рата пресечена је стратешка комуникација Немачке и Аустрије са Турском. Притиснута Антантиним офанзивом и одсечена од савезника, Немачка се нашла у тешком положају. Немачки канцелар принц Максимилијан упутио је 3. октобра ноту председнику САД с молбом да преузме у своје руке питање прекида непријатељстава. "Да би се избегло даље проливање крви" немачка влада је тражила тренутно закључење "примирја на копну, на мору и у ваздуху". Сутрадан је и Аустроугарска огласила своју спремност да закључи примирје. Немачка је као подлогу мирвних преговора прихватила "четрнаест тачака" америчког председника Вилсона, међу којима је као једно од основних начела било "да се мир мора склопити уз потпуну слободу, без контрибуција, без новчаних одштета и без репарација".⁴ Петог новембра - тридесет и три дана после немачког тражења примирја - Вашингтон је обавестио немачког канцелара „да су Сједињене Државе и савезничке владе овластиле француског маршала Фоша да прими опуномоћене претставнике немачке владе и да их обавести о условима за примирје."⁵ За случај немачког неприхватања услова, савезници су били спремни за велику офанзиву у Лорени.

Немачку делегацију чинили су државни секретар Ерцбергер, опуномоћени министар гроф фон Оберндорф, генерал фон Винтерфелт и капетан Ванзелов. Тешки услови под којима је Антанта била спремна да прихвати примирје изненадили су немачке делегате. У нацрту споразума њима су нарочито злослутно деловале тачке економског карактера, које су претиле да изазову тешке материјалне последице по Немачку. Ово се првенствено односило на одредбе у вези преузимања немачких колонија, блокаде и хитног обештећења победничких земаља у натури, као и задржавање права победника на додатне финансијске захтеве. Тражено је и да немачка војска "не предузима мере које би умањиле вредност индустријских постројења на окупираним територијама", и да "не наноси штете саобраћајним путевима и средствима свих врста". Члан 7. Конвенције о примирју прописао је обавезу да Немачка "савезничким силама

април 1968, број 1, година XIX, стр. 73-74, 81-90.

⁴ Ivan Manzoni, *navedeno delo*, стр. 11-13.

⁵ Немачки информативни уред, *Примирје 1918/1940*, стр. 18.

преда 5.000 употребљивих локомотива и 150.000 железничких вагона у добром стању, снабдених свим допунским деловима као и справама потребним за руковање њима". У року од месец дана је требало да преда и алзаско-лотарингијске железнице заједно са целокупним особљем и материјалом. У областима лево од Рајне, материјал потребан за железнички саобраћај (залихе уља и угља, шине, сигналне уређаје, радионички материјал) имао је да буде остављен тамо где је затечен.⁶

Примивши на знање тешке услове примирја, немачка делегација је предала писмену изјаву да ће "немачка влада настојати свим силама да се изврше обавезе које им се намећу", али да "извршење овог утаначења мора немачки народ свалити у анархију и довести до глади". Иако су очекивали услове који им "неће оковати руке у ланцима", немачки делегати су изјавили да "народ од седамдесет милиона може да трпи, и неће пропасти".⁷

Затим су немачки делегати појединачно позивани у француско-британски генералштаб да изнесу своје мишљење о предложеним условима примирја. Гроф Оберндорф је учинио примедбу „да су победници ставили Немачкој тако тешке услове као да хоће да не дође до примирја" и затражио је да се Немачкој изађе у сусрет. Међутим, делегати савезних сила су се строго придржали услова добијених од својих влада и упозорили су да би маршал Фош могао наставити војну офанзиву ако понуда не буде примљена. Увече 10. новембра од канцелара Рејха је стигао одговор да немачка влада прихвата постављене услове примирја. Коначни услови утаначени су у Паризу, у складу с француским ставом да послератну Немачку треба ослабити војно, територијално и економски. Тако је већ у првој фази успоставе мира Вилсоново гесло "без анексије, бер контрибуција и репарација" истиснуто као принцип будућег коначног мировног решења.⁸

Последња заједничка седница немачких и Антантиних делегата одржана је ноћу 11. новембра, а у зору је обављено потписивање уговора о примирју. Ерзбергер је и овом приликом изјавио да ће претешки услови примирја "бацити

⁶ Исто, стр. 14, 15-19, 25-26.

⁷ Ivan Manzoni, *navedeno delo*, str. 26-29.

⁸ Исто, стр. 27-31.

Немачку у глад и анархију" али да "народ од седамдесет милиона може да трпи, али неће пропасти". Маршал Фош је одговорио: "Врло добро".⁹

Савезници и Сједињене Државе задржали су право на накнадне измене услова примирја. Они су касније допуњавани у три наврата.¹⁰ Тако је 16. јануара 1919. између Немачке и савезничких сила закључен анекс Конвенције о примирју на основу којег је омогућено Немачкој да део већ уговорене вредности у роби намењене реституцији замени пољопривредним справама и другим предметима према списку који је био приложен уз конвенцију, као и да Белгији и Француској врати све однесене предмете са њихових окупираних територија током рата.¹¹

Ни једна одредба о примирју с Немачком није се односила на Краљевину Србију. Немачка је имала обавезу да преда "савезним и удруженим силама више хиљада локомотива и преко сто хиљада вагона, али од те количине није за Србију био предвиђен ни један комад, и ако је Немачка војска током евакуације разнела претежан део њених саобраћајна средстава". Шта више, међу железничким возним средствима које су Немци требали да предају Француској и Белгији налазио се и материјал Државне железнице Краљевине Србије. Она је, иако незадовољна оваквим одлукама, могла само да чека евентуалну нову измену уговора о примирју с повољнијим решењем.¹²

Железничком материјалу припало је значајно место и у Уговору о примирју са Мађарском од 13. новембра 1918. Мађарска је обавезана „да преда команданту Источне војске 2.000 вагона и 60 локомотива нормалног колосека“ и „600 вагона и 30 локомотива уског колосека. На први поглед је изгледало да Србија на тај начин посредним путем добија право на делимичну реституцију. Међутим, у уговору је изрично наведено да "тај материјал има да служи за војничке потребе источне војске, а не за економске потребе Србије".¹³

⁹ Исто, стр. 31-32.

¹⁰ Немачки информативни уред, *наведено дело*, стр. 28.

¹¹ Ратна штета причињена нам од Аустроугарске и Бугарске и нацрти наших нота, бр. 1420, Н. Пашићу првом делегату владе Краљевине СХС на конференцији мира – председник Економско-финансијске и саобраћајне секције К. Стојановић., Париз, 10. мај 1919; Архив Југославије (АЈ), Фонд Делегација Краљевине СХС на мировној конференцији у Паризу 1919-1920 (336), 78, II, (420).

¹² Исто.

¹³ Исто.

Развој међународних економских односа у периоду примирја

"Није доста што је Америка најбогатија земља, јер ако њене европске муштерије толико осиромаше да Америка остане без њих, она не би знала шта да чини са својим силним богатством. Ако хоћемо да наша индустрија и рудници раде пуном паром и да наше фарме буду успешне, морамо имати за купца Еуропу. Морамо себе ради да помогнемо Европи".

Хенру П. Дависон

Први светски рат приморао је све европске земље да пређу на ратну привреду и ратно финансирање, променивши целокупни економски поредак који је постојао до тада. Када се рат завршио, повратак на предратно стање је постао главни циљ у свим државама и све су оне „ступиле у покрет да врате поремећене равнотеже материјалног стања”.¹ Међутим, тренутно остварење овог циља није било могуће и велики део света, посебно Европа, ушао је у период дубоке поратне материјалне кризе.² Анализа портних прилика указивала је да ће кризу "лакше преболети земље јаке капиталом, а да ће у многим земљама slabим иницијативом бити све остављено времену, које такође санира ствари, али по својим законима, те штете од њих могу бити фаталне по прогрес и просперитет народа“.³

Све европске земље без обзира на величину, економску снагу пре рата или размере ратних разарања, биле су погођене истим проблемима. Јавни расходи достигали су повећања од 500 до 1500% изазивајући страховите поремећаје буџетске равнотеже. Такође, све земље су у рату изгубиле велики део својих залиха злата и биле су сада приморане да увећавају емисију папирног новца, због чега су вредности валута вртоглаво падале. Несталност курсева паралисала је

¹ Коста Стојановић, „Економско снажење Краљевства СХС после европског рата“, *Југословенска обнова- њива*, година IV, бр. 8, Београд, 10. април 1920, стр. 157, Архив САНУ, Заоставштина Косте Стојановића, 13620-10.

² Драг. Ђ. Новаковић, „Стабилизација“, *Железнички алманах 1928-1929*, Београд 1928, стр. 28-29.

³ Коста Стојановић, „Економско снажење Краљевства СХС после европског рата“, стр. 157-158.

међународну трговину, тако да је „свугде била спутана, дезорганизована и изашла из својих старих праваца“.⁴

У међународно-економском погледу је најпре требало уклонити препреке обнове економских веза међу државама. Пре рата међународни економски поредак се заснивао на конвенцијама између држава које су имале међународни карактер. Међутим у условима поратног хаоса није било могуће одмах обновити старе споразуме.⁵ Велику сметњу је представљао и дезорганизовани саобраћај, посебно железнички. Многа финансиско-економска и саобраћајна питања покренута су већ на Конференције мира у Паризу, али и преко Скупштине Лиге народа и током конференција Врховног савета. Свуда је усвајан закључак истог карактера: "Да би се вратило нормалном предратном стању било је потребно повећати производњу, омогућити размену добара и лични додир, успоставити међународни саобраћај у свим правцима и омогућити продају између појединих земаља“.⁶

На путу остварења ових циљева, који су у суштини били начелне природе, главне препреке су долазиле од супротстављених политичких и економских тежњи великих сила победница - Велике Британије, Француске и Америке. Велика Британија је изашла из првог светског рата економски ослабљена. Пад привредне производње је износио 20%, „док су ратни расходи, повећање државног дуга током ратних година, невраћени предратни и ратни зајмови дати европским државама учинили да положај енглеске краљевине као светског кредитора из времена пре првог светског рата више никада није био поново успостављен“. За Британију је учвршћење и јачање општег мира био услов остварења њених економских потреба јер је у том погледу пружао велика преимућства. Обнова међународне трговине представљало је једно од основних настојања британских владајућих кругова. Радило се о “својеврсној британској економској стратегији мира која тежи стварању услова за привредну обнову Европе, а у интересу британске индустрије и трговине.”⁷

⁴ Др. Ђ, „Међународна финансијска конференција у Бриселу“, *Нови живот*, I година, III књига, Београд 1921, стр. 81-83.

⁵ Бог. Марковић, „Поратни хаос“, *Нови живот*, II година, VII. књига, Београд 1921, стр. 306-310.

⁶ Ранислав Аврамовић, „Од Женева до Ђенове – обнова Европе“, *Нови живот*, II година, IX књига, Београд 1922, стр. 146-147.

⁷ Dunja Hercigonja, *Velika Britanija i spoljnopolitički položaj Jugoslavije 1929-1933*, Beograd 1987,

Француско виђење мировног поретка било је сасвим другачије од британског.⁸ Француска је хтела да окује Немце и заведе превентивну европску хегемонију. Док се енглеска влада залагала за нормализацију, обнову Европе и демократску Немачку,⁹ Француска је настојала да елиминише и најмању могућност новог јачања немачке државе.¹⁰ Јавно мњење у Француској је било уверено да би Немачка поново заратила, само ако добије прилику. Француска је ради сопствене безбедности желела „да сломи и разоружа Немачку, исцеди из ње и последњу пару за репарације које ће обновити разорене француске покрајине“.¹¹ То је за њу значило да треба „на самом почетку међуратног периода искористи своју војну надмоћ, а ако је потребно и браћење оружаним путем“. Француска концепција „наоружаног мира“, заснована на становишту „да је најбољи начин да се једна држава осети безбедном тако што ће својом војном снагом стварати код других држава осећај несигурности“ била је у сукобу са енглеским становиштем.¹²

Економски и политички мотиви Британије према Немачкој стајали су у тесној вези. Међу британским државницима и економистима је постојало уверење да без економског јачања Немачке није могуће обезбедити „европско привредно оздрављење“.¹³ То је већ карајем 1919. године потврдио и европски трговински дефицит према прекоморским државама од око 5 милијарди долара. Проблем финансирања економске обнове, не само Немачке већ читаве Европе, није био решив без активног учешћа Америке. Међутим, амерички државни трезор и приватне банке су у то време "стајали још увек за све европске државе немилосрдно затворени".¹⁴

Обим економског и финансијског ангажовања Америке према државама Европе после закључених примирја зависио је од потреба плаћања за америчку увезену робу, од валутних реформи у земљама увозницама и исплате камата за зајмове које им је Америка пласирала током рата. Према предвиђањима

str. 11-12.

⁸ *Isto*, str. 13.

⁹ Vuk Vinaver, *Jugoslavija-Francuska između dva rata*, Beograd 1985, str. 9-13.

¹⁰ D. Hercigonja, *navedeno delo*, str. 13.

¹¹ V. Vinaver, *navedeno delo*, str. 9-13.

¹² D. Hercigonja, *navedeno delo*, str. 13.

¹³ *Isto*, str. 14.

¹⁴ Велизар Јанковић, „Бриселска финансијска конференција“, *Нови живот*, I година, III. књига, Београд 1921, стр. 370-373.

меродавних америчких економиста велики део будућих америчких кредита, чија висина је процењивана на 15.000.000.000 долара, није требало више (као током рата) да долази из државне благајне, већ из приватних „капиталистичких интереса Америке“. Европа се морала „вратити раду“, а Америка јој је морала помоћи у томе. Али не тако што ће дати новац у њене државне буџете, већ кроз обезбеђење кредита „који ће довести у ток кола њене индустрије - тиме што ће дати сировине, железнички материјал и индустријске машине, на бази исплата уз дуги рок и под сигураним условима плаћања“. Један од најкрупнијих америчких финансијера, Вандерлип, изјавио је да је овај вид помоћи обнове Европе „најбоља згода која се икада једном народу показала“.¹⁵

Хенру П. Дависон, из америчког новчаног завода "Morgan and Co" објавио је нацрт о начину на који се може помоћи Европи, у ком је између осталог рекао: "Није доста што је Америка најбогатија земља, јер ако њене европске муштерије толико осиромаше да Америка остане без њих, она не би знала шта да чини са својим силним богатством. Ако хоћемо да наша индустрија и рудници раде пуном паром и да наше фарме буду успешне, морамо имати за купца Еуропу. Морамо себе ради да помогнемо Европи". Предложено је да се европске потребе проуче преко једне заједничке европске комисије. У исто време је требало да се удруже и „сви амерички финансијски и индустријски извори који долазе у обзир за добављање и да међу собом у групама разделе послове како би се могле задовољити те потребе. За покриће потребних кредита биле би издате облигације за које би гарантовале поједине европске владе".¹⁶

Међутим, већ средином 1919. Америка је учила образовање француско-енглеско-италијанског економског блока за економску експанзију према малим националним државама у Еворпи, али и са непријатељским тежњама према Америци. Она није имала намеру да се повлачи, већ је желела је "да уђе у конкуренцију са овим блоком".¹⁷ Наклоност према "малим државама" била је део америчке политике према Европи. Краљевини СХС пружала се могућност да

¹⁵ Извештај - И. Швигел, Париз, 1. јул 1919, Архив САНУ, Заоставштина Косте Стојановића, 13623, стр. 1-2.

¹⁶ Исто, стр. 3.

¹⁷ Ратна штета причињена нам од Немаца и њена накнада, бр. 411, Ст. Протићу председнику министарског савета Краљевства СХС – К. Стојановић, Париз 3 мај 1919, стр. 2, АЈ, 336, 78, II, (411).

искористи ову околност како би обезбедила финансијску помоћ у виду зајмова за куповину неопходне увозне робе - индустријских машина, вагона, локомотива и опреме за обнову рудника, а нарочито за градњу железница.¹⁸ За Краљевину је то био једини начин да побољша своје саобраћајне прилике и покуша потом да повећа своје учешће у међународној робној размени.

Успостављање покиданих економских веза и нормализација међународних економских односа после рата зависили су у великој мери од функционисања железница. Тога су били свесни и тиме су се бавили највиши међународни органи као и најшира јавност. Значај комуникација исказиван је кроз став да поратни свет "само захваљујући саобраћају може поново постати једна економска и идејна заједница".¹⁹ Важност саобраћаја су истакли и председници британске и француске владе Лојд Џорџ и Поенкаре у својим говорима у парламенту по закључењу уговора о миру са Немачком: „да без доброг саобраћаја и васпостављених обновљених међународних веза нема ни обнове европских земаља од ратних ужаса, а још мање подизање производње и трговине“.²⁰

Да би се омогућила обнова међународних саобраћајних везе које је рат прекинуо материјалним разарањима, отказивањем међународних конвенција и билатералних споразума било је потребно што пре увести међународне саобраћајне олакшице и уредити општеважећу међународну правну нормативу.²¹ Ова питања нашла су се по завршетку рата најпре у делокругу Врховног савета Конференције мира, али одмах се осетила и потреба за једним посебним стручним телом састављеним од представника разних држава, које би се бавило проучавањем проблема међународног саобраћаја и транзита и припремило „подлогу новом међународном уређењу железница“.²² Тако је као саветодавни орган при Врховном савету основана Комисија за израду саобраћајно-техничких одредаба, која је касније прерасла у Привремену комисију за израду пројеката

¹⁸ Извештај - И. Швигел, Париз, 1. јул, 1919, Архив САНУ, Заоставштина Косте Стојановића, 13623, стр. 4.

¹⁹ Ранислав Аврамовић, „Од Женева до Ђенове – обнова Европе“, стр. 146-147.

²⁰ Ranislav Avramović, „Međunarodni saobraćaj - prema ugovorima o miru i konvencijama pod okriljem Društva naroda“, *Železnički almanah 1928–1929*, Beograd 1928, str. 14.

²¹ Ранислав Аврамовић, „Од Женева до Ђенове – обнова Европе“, стр. 211-212.

²² „Међународна конференција за саобраћај и провоз“, *Нови живот*, II година, IV књига, Београд 1921, стр.247-250.

генералних конвенција. По престанку рада Врховног савета њена надлежност прешла је на Конференцију амбасадора у Паризу.²³

Улога и значај саобраћаја дошли су до изражаја и у уговорима о миру. Читаво дванаесто поглавље било је посвећено одредбама о саобраћају и основним начелима његовог функционисања. Осим тога, у преамбулама свих уговора о миру нашле су се одредбе о Пакту Друштва народа у којима је речено да је његова сврха "развијање сарадње међу народима и пружање јемства за њихов мир и безбедност". Како је ово било условљено ефикасним функционисањем саобраћаја, члан 23. Пакта је прописао да ће „чланови Друштва предузети потребне мере за обезбеђење и одржање слободе саобраћаја и транзита као и за правично поступање са трговином свих чланова Друштва народа“ Одредбе у вези саобраћаја биле су скоро идентичне у свим уговорима о миру (Немачка, Аустрија Мађарска и Бугарску) и поражене земље су њима обавезане на поштовање општих начела у погледу слободе транзита, поштовања тарифа итд.²⁴

Највећи посао на изради међународноправне регулатива у области железничког саобраћаја обављен је у оквиру Друштва народа. Већ на првој скупштини Друштва народа, при Савету друштва је основана Међународна комисија за транзит и саобраћај која је имала и Подкомисију за железнице.²⁵ На иницијативу француске владе Комисија се први пут састала октобра 1919. у Паризу. Свог представника у Комисије је имала и Краљевина СХС. Фебруара 1920. Комисија је од Савета Друштва народа добила мандат за израду предлога о формирању једне сталне организације у саставу Друштва народа ради бављења питањима саобраћаја и транзита и израде пројеката општих међународних конвенција за транзит и железнице. До 1. јуна 1920. Комисија је израдила предлоге за више докумената, међу којима и за Конвенцију о оснивању Генералне конференције, Сталног комитета за Саобраћај и транзит, Конвенцију о слободи транзита и Конвенцију о међународном уређењу железница.²⁶

²³ Ranišlav Avramović, „Međunarodni saobraćaj - prema ugovorima o miru i konvencijama pod okriljem Društva naroda“, str. 21.

²⁴ Isto.

²⁵ Isto.

²⁶ „Međunarodna konferencija za saobraćaj i provoz“, стр.247-248.

Генерална конференција за транзит и саобраћај основана је као шири орган Савета Друштва народа.²⁷ Окупивши представнике свих чланова Друштва народа Генерална конференција је требало да обезбеди брзо усвајање и спровођење општих међународних споразума. Пошто је предвиђено да се Генерална конференција састаје периодично, основано је и једно уже тринаесточлано тело сталног карактера. Осам чланова овог тела бирала је сама Конференција, а остало су били представници земаља сталних чланова Савета друштва народа.²⁸

Прва Генерална конференција за транзит и саобраћај одржана је марта/априла 1921. године у Барселони, с циљем да на основу пројеката Међународне комисије за транзит и саобраћај изради прву свеобухватну кодификацију међународног саобраћаја после Првог светског рата. Тако је настала Генерална конвенција о слободи транзита и саобраћаја - међународни правни акт којим је железничком саобраћају први пут дата правна међународна основа. Утврђена су и гарантована основна начела редовног међународног саобраћаја у погледу увоза, извоза и транзита, спречавања "политичког ривалства и економске репресалије". Као два основна начела међународног саобраћаја установљени су: „потпуна слобода транзита“ и „потпуна једнакост услова приликом транзита“²⁹.

Предмет бављења прве Генералне Конференције у Барселони представљала је и Генерална конвенција о железницама, која је већ раније била предвиђена уговорима о миру. Из политичких разлога она је усвојена тек на Другој генералној конференцији у Женеви. 8. децембра 1923. године, и то као својеврсно проширење Бернске конвенције која је до Првог светског рата на међународном нивоу уређивала односе међу железницама у погледу преноса робе. Њене потписнице биле су обавезне да обнове унутрашњи саобраћај, обезбеде везу између пруга разних држава ради континуитета саобраћаја, „спроведу спајање пограничних контролних служби, уведу олакшице за међународни промет на својој територији, уведу директне међународне возове, обнове међународни промет које је рат прекинуо“ итд. Уговорне државе биле су дужне и да објављују

²⁷ Ranislav Avramović, „Međunarodni saobraćaj - prema ugovorima o miru i konvencijama pod okriljem Društva naroda“, str. 21.

²⁸ „Међународна конференција за саобраћај и провоз“, стр.247-248.

²⁹ Ranislav Avramović, „Međunarodni saobraćaj - prema ugovorima o miru i konvencijama pod okriljem Društva naroda“, str. 22.

своје железничке тарифе пре него што ступе на снагу. Задржавале су слободу тарифирања због различитих заштитних и подстицајних потреба домаће трговине, али им је било забрањено да ту слободу злоупотребљавају „према међународном промету“.³⁰ У Генералну конвенцију о железницама ушла је и клаузула Бернске Конвенције о забрани посебних споразума мимо одобрених и објављених тарифа.³¹

Краљевина СХС из политичких разлога није потврдила ни једну од општих међународних конвенција, али је у свим железничким уговорима са суседним земљама испољила поштовање духа утврђених начела, нарочито у погледу слободе саобраћаја и транзита.³²

³⁰ Ranislav Avramović, „Međunarodni saobraćaj - prema ugovorima o miru i konvencijama pod okriljem Društva naroda“, str. 23-24.

³¹ „Међународна конференција за саобраћај и провоз“, стр.249.

³² Ranislav Avramović, „Međunarodni saobraćaj - prema ugovorima o miru i konvencijama pod okriljem Društva naroda“, str. 27.

Ратна штета и економске прилике у западним југословенским земљама

Први светски рат није имао једнако разарајуће последице на све југословенске области. Србија и Црна Гора биле су потпуно опустошене, поједини делови су „делимично оштећени“, а било је и крајева који су "ратом обogaћени".¹ Ипак, у ратним околностима становништво западних југословенских области претрпело је од непријатеља скоро све што и становништво Србија и Црна Гора под окупацијом,² мада у блажој форми и уз материјалне штете које су биле „три до четири пута мање“.³

Разни видови насиља у западним југословенским областима укључивали су суспендовање новина, школа и просветних установа, неметања принудних зајмова приватним лицима и банкама, реквизицију, затварање и рушење штампарија и спаљивање књига, одвођење и убијање талаца, присилна исељавање, депортације и интернирање, највише из Босне и Херцеговине, нарочито у концентрациони логор у Араду. Уз то су ишле сталне конфискације имања, спаљивање села и масовно убијање становништва. Насиља аустроугарске војске нарочито су појачана при крају рата и приликом повлачења.⁴

Рат је различито утицао на становништво. Најважнија последица по економско стање западних области било је смањење радноспособног становништва. Рат је деловао и у „етичко-социјалном погледу“. Услед дугог трајања „разбудио је рђаве инстинкте широких маса, лако зарађивање, нарочито широких сељачких слојева у кријумчарском послу, одбило је од рада. С друге стране рат је ширио хоризонт становништва које је до тада било највећим делом скучено у границама своје домовине, омогућивши му да стекне шире појмове о свету. Удаљеност од домова током војне службе створила је свест да је интерес

¹ Коста Стојановић, „Економско снажење Краљевства Срба, Хрвата и Словенаца после европског рата“, стр. 158, Архив САНУ, Заоставштина Косте Стојановића, 13620-10.

² Ратна штета причињена новим областима наше земље – уводни извештај М. Бајкића, стр. 4, АЈ, 336, 78, II, (412).

³ Глобалне висине наших захтева о ратној штети, Ј. Т. Марковићу, шефу канцеларије Делегације Краљ. СХС - М. Савчић, Париз, 24. март 1919, АЈ 336, 77, II (230).

⁴ Ратна штета причињена новим областима наше земље – уводни извештај М. Бајкића, стр. 2-5, АЈ, 336, 78, II, (412).

појединца повезан са општим интересима. За време рата људи су читали више него икада. Жеља за описмењавањем ницала је из народа самог, а никада није отштампано толико књига и новина колико за време рата".⁵

Укупан износ ратне материјалне штете у западним југословенским областима процењен је између 4,5. и 7,1 милијарде франака. Штете у Босни износиле су између 1.7 и 3,1 милијарди, у Словенији између 1.6 и 2.7 милијарди, у Хрватској између 458 и 573 милиона, у Далмацији између 583 и 608 милиона и у Војводини између 88 и 110 милиона франака.⁶

У подручјима која нису била захваћена ратним операцијама штета се највише испољавала кроз губитак приноса услед смањене обраде земљишта и истрошености пољопривредних оруђа. У исто време, ратна тражња је знатно подигла цене аграрних производа, тако да су се пољопривредници у великој мери ослободили дугова. Узгој коња није страдао као у других државама које су биле захваћене ратом. Висока цена коња подстакла је „претварање ораница у пашњаке“, утичући на повећану екстензивност пољопривреде. За време рата је великим делом уништен пољопривредни алат и справе.⁷

Индустрија бивших аустроугарских покрајина развијала се до рата у складу са аустријском и мађарском привредном политиком. То је значило да је индустрија у југословенским областима била углавном повезана са Бечом и Пештом, од којих је зависила у погледу капитала, сировина и осталих потреба. Године 1910. у Хрватској је било стотинак предузећа. (У Хрватској и Славонији било је 59 предузећа са основним деоничарским капиталом од 52 милиона круна.) Босанска индустрија, нарочито дрвна, имала је типичан експлоататорски карактер и служила је извлачењу природног богатства. Индустрија Војводине је за време Аустроугарске монархије била сконцентрисана у свега неколико већих градова, а у осталим насељима је постојало тек по неко предузеће. Највећи значај имали су млинарска и цигларска индустрија.⁸

⁵ Утицај рата на становништво и поједине области његовог привредног живота (одговор на питање бр. 32 - Утицај рата на пучанство), Едо Марковић, АЈ 336,47, III, (7582).

⁶ Глобалне висине наших захтева о ратној штети, Ј. Т. Марковићу, шефу канцеларије Делегације Краљ. СХС - М. Савчић, Париз, 24. март 1919, АЈ 336, 77, II (230).

⁷ Утицај рата на становништво и поједине области његовог привредног живота (одговор на питање бр. 32 - Утицај рата на пучанство), Едо Марковић, АЈ 336,47, III, (7582).

⁸ Цветко Грегорић, „Наша индустрија“, *Јубиларни зборник живота и рада СХС 1918-1928*, Београд 1928, стр. 156-157.

Чим је рат почео, малобројни индустријски капацитети западног југословенског подручја су готово потпуно укључени у ратну привреду, посредно или непосредно. То се нарочито односило на производњу цемента, дрвета, танина и коже. Држава је преузела снабдевање предузећа сировинама и радном снагом. Раднике који су ослобођени војне обавезе је такође ангажовала држава, па су и радничке плате прилагођене ратним околностима. Држава је била и претежни корисник фабричких производа.⁹

Индустрија у западним југословенским земљама страдала је за време рата највише због несташице сировина и мањка радне снаге, што је узроковало производњу смањеног капацитета. То је био општи проблем у свим зарађеним земљама.¹⁰ Додатну штету индустрији у Аустроугарској нанео је преврат 1918. јер се индустрија одједном нашла препуштена сама себи. Пошто је систем државног снабдевања нагло престао, индустрија се тешко прилагођавала новим приликама. Скупа радна снага, несташица сировина и опадање вредности новца зауставио је у првом моменту рад већине индустријских предузећа.¹¹

Од западних југословенских области највише је страдала Босна и Херцеговина. Штета је процењена на око 1,7 милијарди круна. Ово подручје налазило се у зони ратних операција. То је имало за последицу тешко страдање насељених крајева уз источну и југоисточну границу. Потпуно је уништено или знатно оштећено 14.133 кућа и других зграда. Посебно је страдала пољопривреда. Штета на пољопривредним справама процењена је на 10-15 милиона круна. Неупоредово већу штету пољопривреда је претрпела због смањења обређеног земљишта, ратних реквизиција и одласка радне снаге у војску. Од укупне обрађиване површине у Босни и Херцеговини од 1.200.000 хектара, пред рат је обрађено свега 60%. Године 1915. обрађена површина смањена је на 40%, а у 1917. и 1918. на 35%. Жетва у ратним годинама била је слабија у односу на предратно време. Мањак у жетви мерио се са 108.000 вагона, што је одговарало вредности од 1.000.000 круна.¹²

⁹ Утицај рата на становништво и поједине области његовог привредног живота (одговор на питање бр. 32 - Утицај рата на пучанство), Едо Марковић, АЈ 336,47, III, (7582).

¹⁰ Штета проузрокована ратом у Далмацији, стр. 9-11, АЈ, 336, 47, III, (7579).

¹¹ Утицај рата на становништво и поједине области његовог привредног живота (одговор на питање бр. 32 - Утицај рата на пучанство), Едо Марковић, АЈ 336,47, III, (7582).

¹² Земалска влада за Б и Х - Извешће о ратним штетама у Б и Х, Број 14.165/през. из 1918, АЈ,

Једна трећина укупне штете у Босни и Херцеговини била је узрокована ниским ценама реквизиције, пошто је аустроугарска војна управа плаћала знатно мање за стоку и коње одузете у Босни и Херцеговини него у осталим деловима монархије. Губитак по овом основу процењен је на 99.000.000 круна. Штета у индустрији била је сразмерно мала (11.381.526 круна) услед њене неразвијености. Износ штете на државним добрима процењен је на 143.137.680 круна.¹³

Далмација је мањим делом била поприште ратних операција (Бока Которска и јужни крајеви). Захваљујући томе пољопривреда је поштеђена већих штета. Далмација је са становишта аустријске ратне организације представљала ратно подручје на ком су предузимане одбрамбене мере. Била је подељена у више „kustenschutzdistrikt“-а. Ради одбране обале, целом њеном дужином копани су ровови и подизани насипи, нарочито „у околини Шибеника, Макарске и Сплита, а највише у Боки Которској“. Због тога су разграђивана имања, сечени виногради, воћњаци, шуме. Уништена површина износила је око 4.000 хектара, а непосредна штета по предратним ценама процењена је на 4.000.000 франака.¹⁴

И овде је највећа штета пољопривреди нанета ниском ценом за реквирирану стоку, пољопривредни инвентар, људску и сточну храну који су плаћани мало вредним аустроугарским новцем. Често ништа није ни плаћано. Ако би се узело да је само 10 % од реквириране вредности остало неплаћено, онда је непосредна штета за људску и сточну храну износила 3.000.000 франака по предратним ценама, а 9.000.000 по ценама после рата.¹⁵

Вредност непосредне штете нанете далматинској пољопривреди није била висока. Највећу штету представљао је губитак радне снаге због војне обавезе, што се одразило кроз смањење производње и прихода становништва. Индустрија у Далмацији (млинарска, цементна, прерада камена, производња тестенина, текстила, конзервиране рибе) највише је страдала због недостатка сировина и радне снаге. Од непосредно уништених индустријских предузећа најзначајнија је била електрична централа у Дубровнику која је страдала услед експлозије. Штета

336, 77, I, (214); Ратна штета причињена Босни и Херцеговини – елаборат, Земаљска влада за Босну и Херцеговину, Број 14.165/през. из 1918, Сарајево, 11. фебруар 1919, АЈ 336, 77, III, (271).

¹³ Исто,

¹⁴ Штета проузрокована ратом у Далмацији, стр. 3-4, АЈ, 336, 47, III, (7579).

¹⁵ Исто, стр. 5.

на овом објекту процењена је на 1.000.000 круна. Ако јој се додају све остале штете на индустријским предузећима, укупно су достигле 2.000.000 круна.¹⁶

Посебан вид штете чинили су принудни ратни зајмови. „Покрајинска влада као експонент бечке централне владе“ уплаћивала је у ратне зајмове пупиларне и разне друге улоге, добротворне прилоге и друге фондове. У исто време и приватни предузетници су различитим претњама приморавани да купују обвезнице ратног зајма. На тај начин уписано је у Далмацији око 70.000.000 круна ратног зајма.¹⁷

Железнице на југословенском подручју бивше Аустроугарске нису рушене током рата, али су прекомерном употребом толико истрошене да су многе дошле „до крајњих граница издржљивости за јавни саобрћај“.¹⁸ Зарађене државе нису довољно одржавале своје железнице. Као "помоћном средству рата" њима због интензивне употребе и недостатка радне снаге није посвећивано довољно пажње. Узрок лошем одржавању железничких постројења била је и трговинске блокада Аустроугарске. Није било могуће набавити бакар, манган и остали материјал, па су делови за железничке стројеве уместо од специјалних матријала израђивани од гвожђа. Велики део штете настао је тако што је Аустроугарска пренела на ратна подручја широм Европе разне железничке инсталације, шине, прагове и други материјал.¹⁹

На крају рата стање пруга у западним југословенским областима било је веома лоше. „Одводни јарци нису се годинама чистили, беху замуљени и обрасли коровом. Калдрме једва су већ постојале. Исто тако зидови, лишени облоге и потпорњака, беху испуцани. Нису боље прошле ни ограде. На свим гвозденим конструкцијама мостова настале су велике штете. Исто је било и са горњим стројем: шинама, праговима и шљунком. За то се није нико бринуо. Уграђен матријал је био посве исхабан, шине излизане, прагови трули. Колосеци се нису регулисали, па су настајала честа исклизнућа возова, чиме се не само даље још знатно уништавала пруга, већ и возни парк. Пруге беху тако рећи расточене, више

¹⁶ Исто, стр. 5, 9-11.

¹⁷ Исто, стр. 14-15.

¹⁸ Momčilo Ivanović, „Građenje železnica od 1918 do 1941 i građevna politika u tome period“, *100 godina železnica jugoslavije (1849-1949)*, str.129; Види: Draško Petrović, „Železnički saobraćaj i modernizacija Kraljevine SHS nakon ujedinjenja“, <http://www.cpi.hr/download/links/hr/6968.pdf>.

¹⁹ Коста Николић, „Ратне последице на железницама“, *Нови живот*, књ. XXI, св. 10, Београд, 28. фебруар 1925, стр. 307-308.

их није ништа чврсто држало. Шљунак се измешао са земљом и облатавио, у њему је колосек тонуо са трулим праговима и излизаним шинама. Ако су се где и мењале шине, оне беху лош фабрикат произведен за време рата, јер не беше манганезе услед чега су често пучале. Исто тако и прагови".²⁰

Штете на железничким инсталацијама у западним југословенским областима биле су индиректне. Непосредних штета на пругама било је највише у Босни (у вредности од око 42.000.000 круна)²¹ и нешто мало у Далмацији, услед ратних операција италијанске војске (око 6 милиона франака).²² Све укупно, разарања су била многоструко мања него у Србији, нанета рушењем пруга, мостова, тунела и других железничким објеката.

Када се рат завршио, железнице на југословенском простору требало је обновити и повезати у једну целину.

²⁰ Исто, стр. 310.

²¹ Земаљска влада за Б и Х - Извешће о ратним штетама у Б и Х, број 14.165/през. из 1918.), АЈ, 336, 77, I, (214); Ратна штета причињена Босни и Херцеговини – елаборат, Земаљска влада за Босну и Херцеговину, Број 14.165/през. из 1918, Сарајево, 11. фебруар 1919, АЈ 336, 77, III, (271).

²² Штета проузрокована ратом у Далмацији, стр. 12, АЈ, 336, 47, III, (7579).

Ратна штета и економске прилике на простору Краљевине Србије и Краљевине Црне Горе

Привреде Србије и Црне Горе изашле су из првог светског рата готово потпуно уништене. Три главне групе штета (према званичној класификацији током припрема за конференцију мира у Паризу) чиниле су: „поништај радне снаге, однети покретни инвентар и стока и штете на саобраћајним средствима“. Знатне вредности уништене су и рушењем кућа, стамбених зграда, фабричких и занатских радионица, рудника, амбара, пљачком трговачких радњи,¹ као и кроз смањену пољопривредну производњу и неостварене разне материјалне интересе услед реквизиције, присилних кредита, у виду изгубљене готовине, изгубљене добити, применом разних видова насиља финансијског карактера итд.²

Аустоугарска, Немачка и Бугарска руководиле су се током окупације Србије намером да осим територијалних и политичких циљева остваре и трајне привредне добитке. Крајем 1915. Немци су преузели експлоатацију рудника и железница и право коришћења пољопривредних производа на простору источно од Велике Мораве и дуж Јужне Мораве и Вардара. Начелник штаба групе армија Мекензен записао је крајем октобра 1915. "да се толико бави питањима бакра и извоза пшенице из Србије да о себи мисли да је трговачки агент, а не генерал". На привредним пословима била је нарочито ангажована немачка 11 армија, која је између осталог била задужена за запоседање рудника, фабрика, важних саобраћајница и преузимање пољопривредних производа. У јануару 1916. Немачка је на основу уговора са Бугарском обезбедила право искључивог коришћења дела њене окупационе зоне у окрузима Пожаревац, Ћуприја и Зајечар. У исто време, између Немачке и Аустроугарске није престајало ривалство око права на коришћење рудног богатства на делу Србије под бугарском окупацијом.³

Систематско извлачењем богатства из Србије током рата потпуно је уништило „народну привреду“. Из земље су свакодневно одвожени велики контингенти стоке. Сва расположива превозна средства су коришћена за одвоз

¹ Министар народне привреде о штетама у Србији, Велизар Јанковић, АЈ 336, 46, VII, (7648).

² Рекапутулација штета у Србији – табеларни приказ, АЈ 336, 46, VI, (7567).

³ Андреј Митровић, *Србија у првом светском рату*, стр. 337-342, 352-354.

бакра, вуне, кожа, жита брашна, дрвне грађе, угља, катрана, смоле. Читава армија радника секла је шуме. На железничким станицама и бродским пристаништима стајала су огромна брда исечених стабала (храста, јасена, ораха, бора) „одакле су свакодневно возовима и шлеповима одвожени у непријатељске земље“ или на ратна подручја.⁴

Окупациона власт установила је Централе за прикупљање жетве, сировина и воћа. Ослоњене на војне власти, преко њих су прикупљани различити производи, „од бакра до коприва и лишћа од купина“. Велике вредности одузете су преко ових органа и изнесене из земље. Окупациона власт је организовала прикупљање добара путем намета. Срезови су били дужни да једном недељно предају одређене количине стоке, пољопривредних производа и других роба. За њихов разрез, скупљање и предају биле су задужене општине.⁵

А кад су приноси од становништва почели да се смањују, уведено је ново средство изнуде. Окупациона власт је најпотребније животне намирнице (со, петролеј и шећер) повукла из продаје услед чега се њихова цена убрзо увишестручила. Кад је овако вештачки изазвала поскупљење, окупациона власт је домаћим повлашћеним трговцима омогућила набавку великих количина соли, петролеја и шећера, „али само у замену за маст, платно, восак, живину, вуну итд“. Ови домаћи трговци образовали су мрежу својих агената који су "од несланог народа који седи у мраку" у замену за со, шећер и петролеј преузимали последње остатке сакривеног провијанта.⁶

До Првог светског рата Србија је била аграрна земља; четири петине становништва бавило се пољопривредом. Имања су обрађивана екстензивно, на примитиван начин. Пољопривредна механизација није такорећи постојала. Сва радна снага потицала је од људи и стоке. Отуда је највећу ратну штету у економском погледу представљао управо губитак људске радне снаге. Србија је у рату изгубила 29% од укупног становништва и 62,5% од целокупног мушког становништва.⁷ Број ратних жртава је процењен на 1.500 000. Губитак је био у

⁴ Ратна штета причињена сточном фонду код нас, Реферат министру пољопривреде - референт за сточарство инспектор Митровић, Београд, 8. фебруар 1919, стр. 1-2; АЈ 336, 76, IV, (184).

⁵ Исто.

⁶ Исто.

⁷ Ратна штета причињена нам од Аустро-угарске и Бугарске, Н. Пашићу првом делегату владе Краљевства СХС на Конференцији мира у Паризу, Бр. 420, К. Стојановић, Париз, 10. мај 1919,

толико тежи јер се односио на популацију у најјачој радној активности, између 20. и 45. године старости.⁸

Привредни „покретни инвентар“ (стока и оруђа производње) био је други по значају облик ратне штете у Србији. Од свих врста основног народног боатства стока је била примарна. Богатство Србије се првенствено и заснивало на њеном неисцрпном сточном фонду. Према попису из 1910. Србија је имала 957.918 говеда, 152.617 коња, 963.544 свиња, 3.808.815 оваца, 627.427 коза, 7.290 бивола. Министарство Народне привреде је наредбом од 28. новембра 1918. спровело нови попис ради утврђивања штете на сточном фонду. Попис је показао велики губитак код свих категорија стоке. Код коња у појединим областима износио је свих 100%; код говеда 40%, код оваца, свиња и коза 80%. Штета је процењена на 75.000.000 динара за коње, 120.000 000 за говеда, 320.000.000 за овце, 40.000.000 за свиње, и за козе 15.000.000 динара. Заједно са изгубљеним приплодом укупна вредност штете у сточном фонду процењена је на преко 700.000.000 динара. Када се томе додају губици у сточарству Старе Србије и Македоније (око 250.000.000) укупна ратна штета у живој стоци је износила 999.000.000 динара.⁹

Већ у време „прве и друге инвазије у 1914. години“ аустроугарска војска је транспортовала из Србије већину крупне стоке. Државна Комисија која је потом процењивала штету, „налазила је села са 200 и више земљорадника домаћина у којима је било свега по 10-15 пари волова“.¹⁰ Кад је у јесен 1915. поново заузела Србију, окупациона власт је под претњом смртне казне за скривање почела да прикупља све производе за потребе војске, укључујући сточне производе вуну, коже и др. При повратку 1915. окупационе власти су затекле непрерађену вуну од те године, процењену на 9.000.000 динара. Одузеле су стрижу од 1916. до 1918. (27.000.000 динара), кострет (18.000.000 динара), овчије коже (900.000 динара), говеђе коже (18. 000.000 динара), јаја (120.000.000 динара).¹¹ До средине маја

стр. 8, АЈ, 336, 78, II, (420).

⁸ Министар народне привреде о штетама у Србији, В. Јанковић, стр. 3, АЈ, 336, 46, VII, (7648).

⁹ Ратна штета причињена сточном фонду код нас, Реферат министру пољопривреде - референт за сточарство инспектор Митровић, Београд, 8. фебруар 1919, стр. 1-2; АЈ 336, 76, IV, (184). Министар народне привреде о штетама у Србији, В. Јанковић, стр. 3, АЈ, 336, 46, VII, (7648). стр. 4.

¹⁰ Министар народне привреде о штетама у Србији, В. Јанковић, стр. 3, АЈ, 336, 46, VII, (7648). стр. 4.

¹¹ Ратна штета причињена сточном фонду код нас, реферат министру пољопривреде, Референт за сточарство - инспектор Митровић, Београд, 8. фебруар 1919, АЈ 336, 76, IV, (184).

1917. из Србије је у Хабзбуршку монархију лиферовано око 50.000 свиња, 170.000 говеда и 190.000 оваца. Према процени надлежне војне службе Србија је у том погледу "од свих окупираних области највише допринела".¹² Домаћем становништву стока је остављана само колико је било неопходно за обраду земље.¹³ Укупна вредност одузетих сточарских производа процењена је после рата на 941.700.000. динара, а заплењене живе стоке око 1.000.000.000 динара, што је чинило укупно 1.941.700.000 динара.¹⁴

Слично је било и са пољопривредним справама. Пљачкашки карактер окупационих власти најбоље је осликавао "Закон о имовини" из 1916. године на основу ког је од домаћег становништва плењена комплетна имовина ако се њихови власници нису затекли крај ње у време доласка бугарске војске.¹⁵ У зонама под немачком и аустроугарском окупацијом становништву је остављен претежан део пољопривредних справа ради пољопривредне производње за потребе војске, али приликом повлачења је однет њихов већи део. Нарочито је бугарска војска пленила све што је могла, пошто је Бугарска и сама оскудевала у свим врстама оруђа за производњу. Српски министар привреде Велизар Јанковић је пред повратак у земљу 1918. процењивао "да се можемо сматрати за сретне ако затекнемо једну половину од онога што смо имали пре рата".¹⁶ Испоставило се да је стварно стање код свих категорија покретне имовине било много горе.¹⁷

Највећа индустријска и трговачка предузећа и банке у Београду били су се. под управом војних власти до 4. маја 1916, када су декретом постављене нове управе.¹⁸ Од 1903/4 године до Првог балканског рата српска индустрија је прошла кроз фазу брзог раста. У Србији је 1910. било 410 индустријских предузећа, а вредност производње износила је 74.378.000 динара. Рат је прекинуо развој индустрије у Србији. На крају рата, идустрјска предузећа „непријатељ је уништио или толико оштетио да није остало скоро ништа. Где нису остале

¹² Андреј Митровић, *Србија у првом светском рату*, стр. 399.

¹³ Министар народне привреде о штетама у Србији, В. Јанковић, стр. 4, АЈ, 336, 46, VII, (7648).

¹⁴ Ратна штета причињена сточном фонду код нас, реферат министру пољопривреде, АЈ 336, 76, IV, (184).

¹⁵ Андреј Митровић, *Србија у првом светском рату*, стр. 374.

¹⁶ Министар народне привреде о штетама у Србији, В. Јанковић, стр. 4, АЈ, 336, 46, VII, (7648).

¹⁷ Ратна штета причињена нам од Аустро-угарске и Бугарске, Н. Пашићу, првом делегату владе Краљевства СХС на Конференцији мира у Паризу, Бр. 420, К. Стојановић, Париз, 10. мај 1919, стр. 8, АЈ, 336, 78, II, (420).

¹⁸ Андреј Митровић, *Србија у првом светском рату*, стр. 396.

рушевине и пустош ту су остале фабрике са машинама хотимично оштећеним, тако да се код повратака у земљу само у изузетним случајевима могао рад да настави".¹⁹

Крајњи исход трогодишње договорне немачко-аустроугарско-бугарске експлоатације Србији била је потпуна девастација. Материјална штета коју су окупационе власти трију земаља проузроковале приватним лицима и држави процењена је између 7.710 000 000 и 13. 889 000 000 франака.²⁰

Ратна штета Црна Гора је била вишестрко мања него у Србији. Међутим, становништву је пала веома тешко јер је непријатељска окупација уништила и оно мало приведне активности која се и иначе остваривана с муком због конфигурације земљишта, оскудице у саобраћајним средствима и одсуства капитала за улагање у производњу.²¹

Црна Гора мобилисала је за време рата око 50.000 људи, од чега је умрло или погинуло око 10.000. Део мушког становништва је страдао и у интернацији. После рата је било 15.000 ратних инвалида. Према извештајима о губицима током рата "добра половина одраслог мушког становништва (од 18-60 година)" била је „изгубљена за народну привреду".²²

Домаћа производња хране у Црној Гори никад није обезбеђивала исхрану становништва. Основне намирнице (жито, кукуруз, брашно) су увожене. У Црној Гори је под разним пољопривредним културама било око 150.000 хектара, рачунајући и области припојене 1912/1913. године. Уништеног обрадивог земљишта услед ратних операција у Првом светском рату није било много, али је зато велика штета нанета шумама. То је међу напокретностима представљало највећи губитак, процењен на око 30.000,000 динара. Штета у виноградима и воћњацима исказивала се у исеченом дрвету и изгубљеном приносу - за три године око 5.000.000 динара.²³

Од покртне имовине највише је страдала стока, која је као и у Србији представљала главни вид „народног богатства“. Црна Гора је пре рата (само у

¹⁹ Цветко Грегорић, „Наша индустрија“, стр. 156.

²⁰ Мемоар о економско-финансијским питањима, Бр. 356, Н. Пашићу – К. Стојановић, Париз, 17. април 1919, АЈ, 336, 46, I, (1206).

²¹ Мемоар о економским приликама и ратним штетама нанетих Црној Гори, Париз, 31. 3. 1919, АЈ, 336, 78, II, (296).

²² Исто, стр. 2.

²³ Исто.

старим границама) имала скоро 900.000 грла разне врсте стоке. То је био једини производ „народне привреде“ који је задовољавао потрошњу у земљи; знатан део је и извожен. Вредност уништене и реквириране стоке током рата процењена је на 26.000.000 франака (по ценама пре рата), односно 78.000.000 по ценама после рата. Окупационе власти однеле су из Црне Горе све покретности из државних установа и многих приватних кућа. Вредност ове врсте штете процењена је на 24.000.000 динара, а опљачкане и уништене трговачке робе на 12.000.000 динара.²⁴ Према извештају Народног извршног одбора из Подгорице из априла 1919. укупна штета причињена Црној Гори од непријатељске војске за време рата износила је приближно 850.000.000 динара.²⁵

Пре Првог светског рата Краљевина Србија имала је у власништву државних железница 928 километара колосека нормалне ширине у експлоатацији и 537 километара у градњи. До краја 1915. у саобраћај је пуштено још 110 километра железничких пруга. Ускоколосечних пруга било је 454 километара у експлоатацији и 128 километара у градњи. Окружне и приватне железнице уског колосека имале су у експлоатацији 216 километара. Све железничке линије су имале возна средства и потребне инсталацијама. У Нишу се налазила главна радионица за поправку вагона и локомотива. Железничких објеката било и широм Србије: ложионица, магацина, зграда за становање итд. Дуж пруга у градњи налазиле су се ускладиштене знатне количине грађевинског материјала и алата. Укупна вредност железнице у Србији (у експлоатацији и градњи) процењена је по ценама пре рата на око 353.000.000 динара.²⁶ На државним пругама нормалног колосека саобраћало је 132 локомотиве и 4.209 вагона, и 5 позајмљених локомотива, 210 вагона и 1 моторна кола, процењених на 31.882.843 динара. Узане пруге биле су опремљене са 62 локомотиве, 1080 вагона и позајмљених 6 локомотива, 80 вагона и 1 моторним колима. Њихова вредност процењена је на 9.147.290 динара. Вредност окружних приватних железница износила је 10.000.000 динара, разног инвентара и материјала 28.199.000 динара, железничких

²⁴ Исто.

²⁵ Материјална штета непријатеља у Црној Гори, Рекапитулација: непокретности - 90.000.000 динара; покретности - 271.000.000, разни интереси - 87.000.000; финансијске штете – 30.000.000; штете нанесене личностима - 100.000.000 динара; АЈ, 336, 46, I, (399).

²⁶ Андра Станић, „Наш железнички саобраћај“, *Нови живот*, Књига I, Свеска 8, Београд, 10. јул 1920, стр. 242-243.

инсталација 2.270.862 динара, а приватних жичаних железница 2.440.000 динара.²⁷

Окупација Србије у јесен 1915. значила је крај српских државних железница. Под притиском непријатељске офанзиве у октобру 1915. започета је евакуација железничких станица и железничког материјала. Међутим, после бугарског заузећа Враћа 16. октобра и пресецања железничке пруге, српски возови који су се затекли северно одатле нису могли да се крећу према југу. Одлучено је да се локомотиве и вагони групишу, а њихово одвожење спречи рушењем железничких објеката. Прва наредба о минирању пруге између Мале Крсне и Велике Планае је издата 18. октобра, а сутра дана и до Лапова. Недељу дана касније је порушен мост преко Тимока јужно од Вратарнице и тунел северно од станице Табаковац, на прузи од Зајечара према Неготину. Мостови код Чифлика, Пирота и Станичења порушени су 26. октобра, а 3. новембра и код Свете Петке. Тих дана минирани су тунели у Сићевачкој клисури и код Обадових Столица. Четвртог новембра је порушен велики мост на Морави код Ћуприје и неколико мањих до Сталаћа. Два дана касније минирани су железнички прелази око Крушевца. Петог новембра издато је наређење да се евакуишу пруге од Ћуприје до Равне Реке, од Ћићевца до Светог Петра, од Параћина до Бољевца и од Ниша до Сићева и да се део локомотива и вагона групише у Обилићеву и Крушевцу и између порушених објеката на прузи од Сталаћа до Ђуниса.²⁸

У наредне три године српским железницама управљале су окупационе власти Аустро-Угарске, Немачке и Бугарске. Расподела железница утврђивана је међусавезничким договорима о узајамном признавању привредних интереса у појединим зонама Србије и Црне Горе. Немачка је највише била заинтересована за управу над железницама јер је Србију третирала као „област снабдевања и транзита“.²⁹

За време трогодишње управе окупациона власт је обављала врло интензиван саобраћај на железничким пругама Србије. Већина мостова које је српска војска порушила при повлачењу 1915. остала је непоправљена. Приликом

²⁷ Ратна штета на железницама и елаборат о њима, Железнице у Србији, К.бр.461/2, Париз, 19. 5. 1919, стр. 3-9, АЈ, 336, 78, V, (461).

²⁸ Јездимир. С. Николић, *наведено дело*, стр. 231-236.

²⁹ Андреј Митровић, *Србија у првом светском рату*, стр 328- 371.

повлачења у новембру 1918. окупационе војске оставиле су на српским пругама „праву пустош“. Порušени су преостали прелази, чак и они најмањи. „Гвоздене конструкције сурваване су у речна корита или провалије, а стубови претворени у гомилу камена и цемента“.³⁰ Порušено је преко 12.000 тона гвоздених мостовских конструкција. Главне линије Београд-Ниш-Цариброд и Ниш-Скопље-Ђевђелија и огранак Скопље-Митровица потпуно су разорени.³¹ Станичне зграде, магацини, рампе, ложионице, радионице, водостанице „уништене су тако педантно да су понегде остали само темељи. Осим колосека нарочито су уништаване скретнице да се саобраћај задуго не би могао обновити. Исто је чињено са опремом станица, сигналним уређајима и телеграфским и телефонским водовима, а стубови су посечени и одношени. Са колико је систематичности разарано показује пример станице Велес, где је депонија шина, које нису могле бити однете, ватром деформисана у безобличну масу“. Возни парк српске железнице непријатељ је највећим делом одвезао, односећи њиме и домаћу имовину.³²

Целокупна архива Дирекције српских железница остала је 1915. у Србији и вероватно је уништена. Приликом утврђивања висине штете после рата Дирекција није имала, рачунске књиге и статистике као изворе званичних података о железничком инвентару, већ су у ту сврху израђени нови пописи по сећању појединих руководећих и обичних службеника запослених у разним гранама железничке службе.³³ Процена штете извршена је на основу података којима је располагало Министарство финансија, затим железничких података из године 1910, 1911 и 1912, једног извештаја Машинског одељења Дирекције о стању возног парка и једног извештаја Одељења за грађење нових пруга из фебруара 1919. Тако се догодило за коначни извештај није садржао потпуне податке са детаљним појединачним количинама, већ само збирне вредности инвентара и матријала.³⁴

³⁰ Ранислав Аврамовић, „Од Женеве до Ђенове – обнова Европе“, стр. 147-148.

³¹ Андра Станић, „Наш железнички саобраћај“, стр. 243.

³² Ранислав Аврамовић, „Од Женеве до Ђенове – обнова Европе“, стр. 147-148.

³³ Ратна штета на железницама и елаборат о њима, Железнице у Србији, К.бр.461/2, Париз, 19. 5. 1919, стр. 1-3, АЈ, 336, 78, V, (461).

³⁴ Правдање ратне штете причињене железници – извештај инспектора жел. дирекције Милана Пујића, Париз, 31. март 1919, стр. 1-2, АЈ, 336, 44, III, (7538).

Саобраћајна секција при делегацији Краљевине СХС на Конференцији мира у Паризу саставила је један провизорни привремени обрачун штете на основу извештаја и података које је имала. Све штете на железницама подељене су у две групе: 1) Материјалне штете које је окупациона војска учинила рушењем пруга и инсталација и уништењем или одношењем из земље покретне железничке имовине и 2) новчане штете који су железнице претрпеле услед трошкова и губитака изазваних ратним стањем и окупацијом земље. Материјална штета на железничкој имовини класификована је на: 1) штете инвентара; 2) потрошног материјала; 3) инвестиција и 4) возног парка. По овом обрачуну штете на Државним железницама су према ценама пре рата износиле 158.594.460 динара, а по ценама после рата - 563.239.180 динара. Ове суме обухватале су новчане штете железнице за време рата и окупације, укључујући и потраживање Дирекције на име превоза војних и државних транспорта од мобилизације српске војске 1914. до евакуације 1915. у износу од 54.000.339.943 динара. Штета код окружних и приватних железница износила је по ценама пре рата 9.400.000 динара, односно 22.025.600 по ценама после рата. Попис машинског одељења обухватио је вредност целокупног возног материјала који је непријатељ одвукао из земље, изузев 10 локомотива и 290 вагона који су евакуисани. Вредност овог материјала процењена је на 38.878.090 динара.³⁵ Штете нанете поштанско-телеграфском саобраћају процењена је на 91.697.346 динара.³⁶

Све државе које су ратовале у Првом светском рату захватила је после успоставе мира саобраћајна криза која је неповољно утицала на ток укупног живота. На подручју бивше Краљевине Србије саобраћајне прилике биле су најгоре јер су њене железнице највише разорене. Према извештајима намењеним југословенској делегацији на мировној конференцији у Паризу, Србија се после рата налазила "у потпуно очајном економском положају. Земља специјално пољопривредна, остала је сасвим без стоке, без пољопривредних справа, без свега што је потребно да се привредни живот може обновити". Жетва 1919. године била

³⁵ Исто, стр. 1-4, 6.

³⁶ Штете причињене од стране непријатеља нашој поштанско-телеграфској служби, Министарство пошта и телеграфа, Бр. 4019, Саобраћајно-техничкој делегацији при Конференцији мира у Паризу, начелник Мијатовић, Београд, 15. март 1919, АЈ, 336, 77, I, (220).

је "потпуно компромитована".³⁷ Србија није била у стању да започне било какву привредну делатност, није могла да обезбеди храну, индустријска предузећа су тешко долазила до сировина, а о способности државе да одговори својим финансијским обавезама на страни и у земљи није могло бити ни говора.³⁸ Овако несрећно економско стање није могло „дуго устрајати, а да не изазове кобне политичке и социјалне последице“. Једини излаз из тешке кризе у којој се земља налазила било је хитно упућивање помоћи из иностранства.³⁹

Додатну тешкоћу у овим околностима представљала је чињеница да је један од важних услова економске обнове било сређивање саобраћаја. Да би се то постигло, било је потребно испуњење неколико тешких услова: да поражене земље испуне своје обавезе утврђене конвенцијама о примирју и касније уговорима о миру, да што пре почне исплата ратне одштете у новцу и натури, да поражене земље што пре врате одузета возна средства и да се обезбеде дугорочни међународни зајмови.⁴⁰ Све су ово били чиниоци на које међународно непризната Краљевина СХС по завршетку рата није имала никаквог стварног утицаја.

³⁷ Писмо делегата Економско-финансијске и саобраћајне секције за накнаду штете - о ратним штетама, Бр. 351, Н. Пашићу - К. Стојановић, Париз, 16, април 1919, стр. 2-3, АЈ, 336, 46, I, (1159).

³⁸ Саопштење А. Трумбићу и Н. Пашићу о начину како је решено питање потраживања и дуговања наше Краљевине, Реферат о предлогу г. Лушера, К. Стојановић, стр. 15, АЈ, 336, 46, I, (7547).

³⁹ Писмо делегата Економско-финансијске и саобраћајне секције за накнаду штете - о ратним штетама, Бр. 351, Н. Пашићу - К. Стојановић, Париз, 16, април, 1919, стр. 2-3, АЈ, 336, 46, I, (1159).

⁴⁰ Ранислав Аврамовић, „Од Женева до Ђенове – обнова Европе“, стр. 211-214.

ГЛАВА II

КОНФЕРЕНЦИЈА МИРА - ПОПРИШТЕ БОРБЕ ЗА ЕКОНОМСКЕ ИНТЕРЕСЕ

Инструкције Велизара Јанковића

Први светски рата изазвао је на југословенском простору огромне потресе и ломове. Уз људске губитке, материјална разарања и разне видове финансијских штета, тешко ратно наслеђе представљали су и током рата закомпликовани и нерашчишћени политички спорови око националног уједињења, тј, уређења будуће заједничке југословенске државе. Материјалне последице рата су отварале мноштво економских питања као што су: обнова девастираних источних делова земље, проблем исхране, валутни проблем, унутрашњи промет, несташица инвестиционог капитала и робе, проблем снабдевања, раст цена, буџетирање, извоз, увоз итд.¹ Проблем који је захтевао најхитније решавање било је покретање економског живота земље. На овом питању укрштали су се спољна и унутрашња политика, организација и функционисање државе, демографско и економско стање друштва, социјална превирања, идеологија југословенског јединства.

Полазећи од идеје уједињења Јужних словена као главног ратног циља, српска влада је још 1914. започела припреме за расправу о новој држави на будућој конференцији мира. Пошто је питање држаних граница имало првенство, поводом тога израђено је до 1918. године више елабората с различитих аспеката². Међутим, извесност победе над Централним силама у јесен 1918. и скори повратак у земљу, актуелизовали су у српској влади на Крфу питање санирања катастрофалних економских последица рата, намећући јој задатак што бржег стварања услова за "повољан рад и економско подизање" земље. Постојало је уверење да ће после рата социјално-економски чиниоци постати важан "регулатор свих односа у заједници"³.

На захтев председника српске владе, министар привреде Велизар Јанковић израдио је "у грубим потезима" једну прелиминарну анализу "катастрофалног учинка рата" у Србији и предлог оживљавања домаће привреде и саобраћаја. У форми својеврсне препоруке, његов елаборат требало је на предстојећој

¹ Рад на привредним и финансијским проблемима Краљевине СХС, К. Стојановић, стр. 1-2, Архив САНУ, Заоставштина Косте Стојановића, 13620-2.

² Andrej Mitrović, *Jugoslavija na konferenciji mira 1919-1920*, Beograd 1969, str. 39-41.

³ Богдан С. Марковић, „Мисли о привредној обнови“, *Нови живот*, књ. I. св. 3, Београд, 1920, стр. 84-87.

конференцији мира да послужи "као припомоћ у агитаторском раду делегације". Суштину плана претстављала је идеја о држави која помаже разореној привреди: "Да би Србија могла одговорити културним и политичким задацима који је очекују после рата и да би могла одговорити финансијским обавезама које је контраховала за време рата, државна управа морала се постарати да одмах по свршетку рата привредни живот уђе у нормалан колосек и да омогући свим привредним јединкама да развију до максимума своју економску делатност". Културни и политички задаци Србије с једне стране, и финансијске обавезе с друге, подразумевали су у скорој будућности велике буџетске издатке, а буџетску равнотежу је било могуће одржати само ако се свим „привредним јединкама“ омогући да „развију своју економску делатност и одговоре пореским теретима“. То је било „основно становиште“ министра Јанковића на које је морала стати државна управа будуће југословенске заједнице. Полазећи од тога, он је сматрао да је „први задатак“ државе „да привредницима да оруђа производње, која су им ратом поништена, те да их оспособи за рад".⁴

На основу извештаја које је добијала из окупиране Србије током рата, влада је имала оквирну претставу о тешким приликама у земљи. У економском погледу, највећу ратну штету представљао је губитак људске радне снаге међу становништвом у доби највеће радне способности. Процењивано је да број жртава неће ићи испод 1,5 милион. Знано се и о тешким губицима на "привредном покретном инвентару" у који су убрајани стока и пољопривредна оруђа, као и у индустријским и рударским предузећима. Већ "у првој години рата услед ратних штрапаца угинуло је у Србији доста стоке за вучу која је била употребљена као војна комора"⁵. Далеко већи губитак "сточни фонд је претрпео током трогодишње непријатељске окупације. За то време непријатељ је употребљавао стоку и за комору и за исхрану војске, остављајући становништву само толико да с тешком муком може обрадити своју земљу". Знано се да ће непријатељ приликом повлачења сигурно већину крупне стоке одвести, као што је то чињено и после прве и друге извазије 1914. године. У погледу пољопривредног алата се

⁴ Министар народне привреде о штетама у Србији, В. Јанковић, стр. 2, 6-7, АЈ, 336, 46, VII, (7648).

⁵ Фонд стоке сведен је на 25 % у односу на стање пре рата. Део индустријских предузећа искоришћен је за подмиривање потреба окупационе војске. Машине у предузећима које није било могуће употребити за производњу у војне сврхе размонтиране су и однете. (Исто.)

претпостављало да је уништена најмање половина. Код индустријских и рударских предузећа је очекивано да "поништај машина буде много већи". Окупационе власти су током рата већину постојећих фабрика прилагодиле производњи за своје ратне потребе, а "предузећа где је овакав преображај био немогућ демонтирана су". Највеће штете очекиване су на железници, јер су окупационе власти одмах по доласку у Србију преузеле сва железничка сретства и било је извесно да ће "приликом повлачења сигурно узети са собом све што је боље и многе објекте (тунеле, мостове, вијадукте итд.) порушити". Јанковић је сматрао да неће бити никакво изненађење ако се при повратку затекне земља лишена саобраћајних средстава.⁶

Велику сметњу послератне обнове чинило је и одсуство домаћег финансијског капитала у свим привредним гранама. Пошто је слаба акумулација представљала карактеристику српске привреде, није било средстава из којих би она могла „у случају кад изгуби инвентар набавити нов". Главна „економска снага“ земљорадничког слоја (око 80% становништва) лежала је у малом земљишном поседу, стоци и алатима, а новац као обртни капитал на селу био је реткост. Ништа боље стање у погледу акумулације није владало ни у занатству, индустрији и рударству. Србија је пре рата имала око 100 индустријских предузећа с капиталом од 50.000 - 100.000 динара. "Сопствени капитал био је уложен у зграде и машинерије, а обртни капитал по правилу је вучен на кредит. Ни једна привредна грана није имала ни мало, односно врло мало акумулираног капитала“. Све је то у ванредним послератним условима значило "потпуну обуставу рада ако држава не притекне у помоћ на време"⁷.

Јанковић је предложио да влада хитно закључи са својим великим савезницима наменски робни зајам у виду пољопривредних справа, стоке за вучу, железничких средстава, одеће итд. Сматрао је да Србија може "с правом очекивати усрдну и обилату помоћ од својих савезника" Они су у првим годинама рата одобрили Србији позајмице за различите привредне намене, укључујући и железницу, али је 1916. с тиме прекинуто због финансијске кризе. После тога, велики савезници почели су најављивати привредну обнову као приоритет

⁶ Исто, стр. 1-5.

⁷ Исто, стр. 2-3.

послератног друштва, обећавајући целокупну исплату ратне штете.⁸ У српској влади рачунало се на предусретљивост савезника, с обзиром на велике ратне жртве које је српски народ поднео, руководећи се увек "принципима лојалности и идеалности у борби за остварење својих националних захтева"⁹.

Јанковић је саветовао да Србија ову помоћ од савезника тражи "потпуно независно од питања накнаде штете". По његовом мишљењу требало је најпре утврдити „вредност штете коју је сваки појединац претрпео, па ту штету надокнадити из ратне одштете или неког другог извора“. Међутим, код питања о привредној обнови је требало установити „каква су сретства и оруђа потребна народној привреди да би се могла што брже и успешније развијати“. Да би се „очигледно доказале те потребе и да би се на основу тога могла с више права тражити помоћ" савезнице је требало упознати са стањем пре рата и с променама које је рат изазвао. Сматрао је да би на основу такве анализе било "лако доносити закључке о потребама Србије које треба подмирити и о помоћи коју савезници у том погледу могу пружити".¹⁰

У том „експозеу“ железници је требало посветити посебну пажњу као "питању од највећег значаја". Опоравак привреде није био могућ без обнове саобраћаја и због тога је "државна управа по свршетку рата, без обзира на трошкове, морала одмах приступити набавци железничког возног парка". Јанковић је сматрао да би Сједињене америчке државе могле пре свих осталих савезника понудити "мања саобраћајна сретства или гвоздену грађу за њих, као што би могле основати у Србији и своје радионице за израду кола и железничких вагона" и послати стручно особље¹¹.

Јанковићев предлог надовезивао се на искуство из првих ратних година када је унутар ширег антантиног блока функционисало финансијско савезништво путем директног међудржавног авансног кредитирања и требовања робе путем спискова. Предлог се заснивао на претпоставци да је ратни модел финансирања одржив и после рата. Није узимано у обзир да би после рата спољне инвестиције великих победничких земаља могле да промене карактер и добију комерцијалну

⁸ Исто, стр. 7-9.

⁹ Bogdan Krizman, Bogumil Hrabak, *Zapishnici sa sednica delegacije Kraljevine SHS na mirovnojkonferenciji u Parizu 1919-1920*, Beograd 1960, стр. 113.

¹⁰ Министар народне привреде о штетама у Србији, В. Јанковић, стр. 2, АЈ, 336, 46, VII, (7648).

¹¹ Исто, стр. 9.

основу. С друге стране, Јанковићев предлог изгледао је и као покушај да се за Србију обезбеди приоритет наплата дела ратне штете у виду наменског кредита чија би гаранција биле будуће репарације, чиме се ризик наплате фактички преносио на земље кредиторе. У сваком случају, план је у потпуности зависио од чинилаца који су се налазили изван Србије, првенствено од француских и америчких процена и интереса.

Инструкције Велизара Јанковића представљале су и својеврсно стратешко промишљење о положају и улози српске државе после рата, посматрано из угла њених политичких и економско-финансијских проблема и обавеза. Било је јасно да Србија због уништене привреде и терета ратних дугова неће моћи да оствари своје привредне планове без финансисјке помоћи великих савезника. Од тога је, у крајњу руку, зависило и ефикасно остварење југословенског политичког програма.

Тражећи начин за покретање привреде, Јанковић је у исто време понудио и почетну стратегију наступа државне делегације на предстојећој конференцији мира у Паризу, препоручујући да се у прво време питање ратне одштете остави по страни и да се сва пажња посвети обезбеђењу материјалне помоћи. На крају свог елабората написао је да ће "с највећим интересовањем пратити рад целе мисије, од које сви очекују најлепше резултате".¹²

¹² Исто, стр. 9-10.

Економске комисије конференције мира

„Велика тешкоћа састојала се у томе што је тако рећи цео свет био у рату на страни савезника. И тако много нас дођосмо у положај да потражујемо грдне суме, а међутим, они који имају то да плаћају нису физички у стању да исплате све те рачуне и да победиоце и оштећене потпуно задовоље“.

Велизар Јанковић

Избијање првог светског рата изазвало је поремећаје "идеја и ствари у политичком, економско-социјалном и финансијском домену"¹. Огромне људске жртаве, материјална разарања и финансијски расходи разорили су националне економије, испразнили државне трезоре и обезвредили монете.

Француска и Енглеска, одговарајући на предлог америчког председника Вилсона да савезници усагласе захтеве о условима мира, заузеле су још у децембру 1916. став да одлуке о репарацијама претстављају један од неопходних услова "за задовољавајуће поравнање"². Међутим већ на међусавезничкој конференцији у Паризу од 29. новембра до 3. децембра 1917. показало се да постоје "тешкоће при договарању у присуству свих савезничких држава и доношење одлука до Конференције мира је препуштено искључиво великим силама"³. Почетком 1918. амерички председник Вилсон понудио је супротан предлог, у виду принципа "без контрибуција и репарација"⁴ који је саопштио у свом "Програму 14 тачака", као и у својим каснијим говорима о основама будућег уговора о миру. Ставови америчког председника довели су само до „дубљих размимоилажења“ унутар победничке коалиције⁵. На крају су енглески и француски ставови однели превагу. Њихови захтеви дошли су до изражаја већ у

¹ Велизар Јанковић, *Уговор о миру и наша оштета*, Београд, 1920, стр. 3.

² "Сједињене Америчке државе", *Енциклопедија Британика*, Београд, 1967, стр. 95.

³ Љубинка Трговчевић, *Научници Србије и стварање југословенске државе*, Београд 1986, стр. 286.

⁴ Ivan Manzoni, *navedeno delo*, str. 6.

⁵ Драган Р. Живојиновић, „Вилсон, Италија и четрнаест тачака на међусавезничкој конференцији у Паризу“, *Историјски часопис (ИЧ)*, XVI-XVII, Београд 1970, стр. 55.

Уговору о примирју с Немачком, новембра 1919. као и у његовим каснијим анексима.

Многа питања међународних економско-финансијских односа која су произашла из Првог светског рата начелно су решена још пре отварања Конференције мира у Паризу. Већ тада је постојала намера да се освојене колоније не враћају Немачкој, да се на бившем аустроугарском продручју примени принцип компензације потраживања и дуговања, да се при одређивању државних граница води рачуна о очувању привредних целина, право на реституцију да се примењује селективно, да Америци припадне око 15% од укупне ратне отштете, као и да се одлучивање о исплатама репарација повери једној Сталној комисији на коју би Конференција мира пренела своја овлашћења.⁶

Основним питањима и доношењем одлука на Конференцији мира у Паризу бавиле су се велике силе (Британија, Француска, САД, Италија и Јапан), заступљене у почетку у Већу десеторице, а затим у Већу четворице (Врховном савету). Под притиском јавног мњења да се не одлучује иза затворених врата, уведене су заједичке (пленарне) седнице на којима су присуствовали представници свих делегација. Међутим, показало се да је то чиста формалност када је већ на другој пленарној седници 25. јануара „председавајући Клеменсо упозорио делегате малих држава да немају да се мешају у послове великих“⁷. За њих је само било предвиђено учешће у заједничким стручним дискусијама и подношење предлога, док почетком априла "велики" нису проценили "да је овакав рад непрактичан и да безброј малих одуговлаче ствари". Тиме је Конференција одбацила прокламовани Вилсонов принцип "апсолутне равноправности великих и малих. Остало је оно старо познато правило ранијих међународних конгреса: да мали нису велики. Тако се у Паризу рад Конференције великих и малих претворио у Конференцију великих о малима"⁸.

Контакти између представника великих и малих победничких земаља на Конференцији мира остваривани су на различитим нивоима: преко опуномоћених, обичних и стручних делегата, у формалним и неформалним сусретима. Заједничке

⁶ Bogdan Krizman, Bogumil Hrabak, *Zapisnici sa sednica delegacije Krajevine SHS na mirovnoj konferenciji u Parizu 1919-1920, Beograd, 1960, str. 8-9.*

⁷ *Isto*, str. 8.

⁸ Велизар Јанковић, *наведено дело*, стр. 5-7.

расправе о економско-финансијским питањима највише су вођене у стручним комисијама: економској, финансијској, Комисији за питања о пристаништима, железничким и воденим путевима, и у Комисији за проучавање питања о накнади штете. Формиране као радна тела Конференције, њихов задатак било је припремање предлога нацрта мировних уговора и других документа за потребе Врховног већа као органа који је доносио коначне одлуке.

Економска комисија је изабрана на Конференцији за прелиминаре 27. јануара ради проучавања питања уређења међународних економских односа.⁹ У почетку су је чинили претставници пет великих сила са по два члана, а деветнаест малих држава је имало право на укупно пет чланова. На састанку у делегацији Бразила, мале државе су констатовале да америчке земље имају већину и да су гласале за своје делегате. Пошто овај избор није одговарао великим силама¹⁰ комисија је допуњена представницима Белгије, Кине, Пољске, Португалије, Румуније и Србије.¹¹

Првобитно је било замишљено да Комисија има широке надлежности које би обухватиле и предлагање мера за економску обнову области које су највише страдале у рату. Полазећи од тога, Комисија је 14. фебруара поднела Конференцији предлог свог програма рада који је укључивао две групе питања: 1) привремене мере за економску обнову опустошених крајева и земаља које су највише страдале у рату и 2) израду економских клаузула за прелиминаре уговора о миру. Међутим, Савет десеторице одлучио је да прву групу питања пренесе на Виши економски савет. Друга група питања остављена је Економској комисији, уз обавезу да осим прелиминарних одредби за уговор о миру са Немачком и осталим пораженим државама припреми и одредбе за регулисање економских односа са новоствореним државама, као и економске конвенције између савезничких држава.¹²

Због хитности и опсега послова Комисија је подељена на четири подкомисије: 1) за припрему одредаба за прелиминарни уговор са Немачком; 2) за

⁹ Економска комисија – извештај делегата А. Станића о њеном раду – К. Стојановићу, Париз, 3. мај 1919, стр. 1, АЈ, 336, 78, II, (407).

¹⁰ В. Krizman, В. Hrabak, *navedeno delo*, стр. 70.

¹¹ Економска комисија – извештај делегата А. Станића о њеном раду – К. Стојановићу, Париз, 3. мај 1919, стр. 1, АЈ, 336, 78, II, (407).

¹² Исто, стр. 1-3.

припрему одредаба прелиминара мира са осталим пораженим земљама; 3) за припрему одредаба у вези регулисања односа са новоствореним државама и 4) за припрему економских конвенција између савезничких држава. До средине априла, када се радило у заједничким седницама, завршени су пердлози у вези односа између Савезника и Немачке који су се тицали царина, пловидбе, нелојалне конкуренције, предратних економских уговора, дугова, имовине, приватних уговора, индустријске својине, обнове стечених права итд.¹³

Комисија за израду уговорних одредаба у вези транзита, водених путева, међународних пристаништа, железнице и друга техничка питања оформљена је на другој пленарној седници Конференције 25. јануара 1919. избором пет претставника великих сила и пет представника свих осталих држава¹⁴. Радилa је у две подкомисије: 1) за пристаништа и поморско-речуну пловидбну и 2) за транзит и интернационализацију железница. Одлуке о коначним верзијама одредби уговора о миру касније је доносио Врховни савет. Крајем 1919. на иницијативу француске владе, Комисија је проширена представницима неколико неутралних земаља и преименована у Комисију за студију слободe саобраћаја и транзита. У прво време, од неутралних земаља у Комисији су биле заступљене Швајцарска и Холандија. Касније су се прикључиле и остале европске земље и неколико ваневропских. У име Лиге народа Комисија је трабало да изради пројекте генералних конвенција за транзит, водене путеве, пристаништа од међународног значаја, Уредбу о сталном техничком одбору при Савету Лиге народа и Уредбу о железницама.¹⁵ У првој фази рада ове комисије, од 10. децембра 1919. до краја марта 1920. радило се на усаглашавању "полузванично", без записника и званичних саопштења. Због противречних интереса, нарочито између малих и великих земаља, разговори су претежно вођени у „тзв. приватним седницама". Још 13. фебруара Савет Лиге народа донео је резолуцију којом је Комисију именовано органом Савета, под називом Привремени одбор. Резолуцијом Савета лиге била је наложена израда предлога за образовање и једног Сталног одбора при Друштву народа, с надлежношћу за питања саобраћаја и транзита, припрема

¹³ Исто, стр. 3.

¹⁴ В. Krizman, В. Hrabak, *navedeno delo*, str. 32.

¹⁵ Извештај о привременом одбору при Савету Лиге народа у вези чл.223 пакта Лиге Народа, Бр. 410, технички делегат Р. Аврамовић, Париз, 23. април 1920, стр. 1-2, АЈ, 336, 44, III, (6782).

нацрта општих међународних конвенција за транзит, водене путеве, пристаништа, и по могућству за железнице. Заједнички предлози конвенција које су се односиле на транзит, водене путеве, међународна пристаништ, као и Уредба о Сталном одбору, усвојени су на пленарној седници 29. марта. Лига народа је конвенције као своје пројекте требало да упути владама земаља чланица у оквиру припрема Генералне конференције о овим питањима.¹⁶

Финансијска комисија образована је на исти начин као и Економска комисија¹⁷. Радила је у четири подкомисије за: 1) прелиминаре мира, 2) монетарна питања, 3) финансијска питања која су стајала у вези с економским и 4) међусавезничка финансијска питања. До средине априла, када су укинуте заједничке седнице, заседале су само прва, друга и четврта подкомисија.¹⁸

Прва поткомисија је најпре припремала материјал за прелиминаре мира с Немачком, да би касније служили као образац за уговоре са Аустријом, Угарском, Турском и Бугарском. Пројекти су обухватили питања приоритета наплате репарација у корист највише страдалих земаља, деобе дугова анектираних области бивше Аустроугарске, заступништва Немачке у међународним финансијским комисијама, отуђивања добара током окупације итд. Друга подкомисија се бавила питањем монетарне циркулације на окупираним територијама током рата. Делегације су поднеле предлоге решења за три монетарне ситуације: „непријатељску циркулацију на територијама које су биле привремено окупирани; за „специјалну монету коју су окупационе власти наметале у привремено окупираним територијама“ ; и за „редовну непријатељску циркулацију“ у „дезанексираним“ земљама. Четврта подкомисија проучавала је питања међусавезничких споразума о ратним дуговима, „привременог међусавезничког споразума о подржавању курса девиза“, тражења аванса од савезника на подлози будућих репарација, и савезничке сарадње ради добијања кредита у неутралним земљама.¹⁹

Посебна пажња била је посвећена пројекту француског министра финансија Клоца о финансијској секцији Лиге народа. С тим у вези, највише се

¹⁶ Исто, стр. 2-4.

¹⁷ В. Krizman, В. Hrabak, *navedeno delo*, str. 70.

¹⁸ Извештај о раду Економско-финансијске комисије, В. Јанковић – К. Стојановићу, Париз, 18. април 1919, стр. 1, АЈ, 336, 77, V, (358).

¹⁹ Исто, стр. 1-8.

дискутовало око предлога за проширење надлежности Финансијске комисије у погледу наплате репарација. Делегати Енглеске и САД били су изричито против тога, заузимајући став да Комисија треба да задржи искључиво саветодавну улогу. Дебате о осталим питањима су вођене до момента када је требало приступити завршној дискусији. Тада су представници САД и Енглеске изјавили да су сва та питања искључиво међусавезничка, а да је главни задатак Комисије да што пре поднесе реферате највишем Економском савету о питањима која се односе на прелиминаре мира. Представници САД саопштили су да су спремни да приступе дискусији тек кад се заврши са прелиминарима за уговор са Немачком. Одлучено је да се одржавање седница одлаже до даљњег.²⁰

Комисија за проучавање питања о накнади штете образована је на другој пленарној седници Конференције мира (25. јануара) ради процене колико поражене државе треба појединачно да плате свакој победничкој земљи на име ратне одштете и с тим у вези припремила је материјал за уговор о миру са Немачком. Претходно је требало утврдити принципе у вези категорисања штета, приоритета при исплати ратне отштете, заједничке материјалне одрогорности свих поражених држава, аконта у натури и финансијске ликвидације Аустроугарске.²¹ Почела је с радом 3. фебруара, окупивши представнике пет великих сила и шест малих заинтересованих држава - укупно 25 делегата. Под председништвом француског министра финансија Клоца радила је у три подкомисије за: 1) оцену вредности штета; 2) утврђивање финансијског капацитета непријатељских држава и начине плаћања штета, и 3) за контролу и гаранције плаћања.²²

У првој подкомисији мале државе (Белгија, Србија, Румунија, Грчка, Пољска и Чехословачка) имале су по једног представника, а у другој и трећој подкомисији све заједно три представника. Велике силе биле су заступљене у свим поткомисијама. Делегати су имали право дискусије у свим подкомисијама, а право одлучивања само у оним у које су ушли као чланови. Осим делегата, седницама су присуствовали и стручњаци за поједине области. Према усвојеној

²⁰ Исто, стр. 7-8.

²¹ Извештај К. Стојановића о раду економско-финансијске комисије, No. 18, министру финансија, Париз, 6. фебруар 1919, стр. 1. АЈ, 336, 76, I, (18); АЈ, 336, 46, I, (1206).

²² Исто, стр. 1-2.

процедуре рада све државе заступљене у Комисији имале су обавезу да подносе кратке писмене извештаје поводом сваког питања које је на дневном реду.²³

Одмах на почетку показале су се разлике у гледањима на штете које поражене земље треба да надокнаде. Расправа је вођена углавном око две супротстављене тезе - енглеске и америчке. У име Енглеске је иступао лорд Самнер, тврдећи да се „накнада разних трошкова импозира непријатељу самим фактом што је побеђен, затим истријским фактима да је побеђени свагда плаћао победнику“. Америчка теза је полазила од међународног права и преписке између САД и Немачке у октобру 1918. пре закључења примирја. С друге стране, Америка је право на репарацију и накнаду штете била спремна да призна само "опустошеним пределима Белгије, Француске, Србије, Румуније, Грчке, Италије и Црне Горе“, истичући "да се имају довести у стање које би највише одговарало ономе као да рата није ни било“. Дискусија није довеле до заједничког закључка, али је показала већинску сагласност око признавања првенства исплате ратне отштете наведеним земљама. Ово је за Француску и Италију било неприхватљиво из политичких и економских разлога, јер је значило одливање средстава, између осталог и у корист Краљевине СХС коју су у то време још увек одбијале да признају због њеног одбацивања Лондонског уговора. Да би се избегла даља заоштравања, питање првенства исплате ратне отштете је „прећутно скинуто с дневног реда Комисије“ и пренето Савету четворице (Врховном већу).²⁴

Солидарност већине унутар Комисије показала се и на питању заједничке материјалне одговорности поражених земаља. То је била последица страха да би Француска и Белгија могле добити искључиво право накнаде од Немачке, а сви остали само од Аустрије, Мађарске и Бугарске које су стајале економски неупоредиво слабије. И ова тема је скинута с дневног реда Комисије. Исто се догодило и с питањем накнаде ратних трошкова. САД су заступале став да поражене земље не треба да плаћају надокнаду државних трошкова ниједног победника, већ само штете нанете приватној имовини. И ако су о томе вођене вишенедељне расправе, проблем ратних трошкова у коначном извештају

²³ Исто, стр. 2.

²⁴ Извештај о раду економско-финансијске секције, Делегација Краљ. СХС Конференције мира, Бр. 38, министру финансија - К. Стојановић, Париз, 18. фебруар 1919, стр. 1-2, АЈ, 336, 76, I, (38).

Врховном савету није ни споменут. Једина одлука с тим у вези односила се на Белгију, којој је право наплате ратних трошкова признато на основу предратних уговора са Антантом и Немачком. О свему осталом је коначну одлуку требало да донесе Врховно веће.²⁵

Поводом утврђивање износа материјалне штете одлучено је да све делегације поднесу збирне извештаје о стању у својим земље. Очекивало се да ће извештаји прво "проћи кроз Комисију" па тек потом, „прокритиковани и усаглашени“ бити спроведени Врховном већу. Мале земље су тражиле да се одмах утврде појединачни износи одштета. Француска се томе успротивила, заступајући став да извештаји делегација треба да дају само преглед категорија штете а не њихове цифарске износе. У томе је остала доследна, и Комисији је поднела извештај без цифара. Насупрот Француске, Белгија је у почетку заступала цифарске извештаје, али на крају није предала Комисији никакав извештај. Претпостављало се да је извештај доставила директно Врховном већу преко својих опуномоћених делегата (као што се на основу гласина нагађало и о њеном одштетном захтеву од 35 милијарди франака). Све остале оштећене државе предале су своје прелиминарне процене о укупним штетама у цифрама, уз задржавање права да их коригују по добијању званичних података, како у количинама тако и у вредностима. И поред тога, Врховном већу је средином априла достављен коначан извештај Комисије "који није говорио о штетама у цифрама". То је одмах створило сумњу "на основу чега се решава Савет с колико ће процената која држава учествовати у укупној накнади штете? Да ли на основу података који се крију!" Преовладало је уверење "да код таквог стања ствари Савет не може у опште да решава то питање" тако што на њему "ради смо један део савезника".²⁶

Међутим, почетком априла апсолутни приоритет у раду Комисије добило је закључење прелиминарног уговора о миру са Немачком. Ово је сасвим променило начин рада читаве Конференције. Стручне економско-финансијске комисије и подкомисије нашле су се одједном изложене "притиску ради што

²⁵ Мемоар о економско-финансијским питањима, Економско-финансијска и саобраћајна секција Делегације Краљ. СХС на Конференцији мира, Бр. 356, Н. Пашићу - К. Стојановић Париз, 17. април 1919, стр. 1-3, АЈ 336, 46, I, (1206).

²⁶ Исто, стр. 4-6.

бржег завршавања послова". Представници великих сила, нарочито Француска, подносили су им предлоге у којима се говорило искључиво о Немачкој. Поједини савезници плашили су се да би Немачка могла одбити потпис уговора и почели су да ублажавају своје захтеве. На дневни ред су долазила бројна и разноврсна питања, којима је Савет приступао само на основу сумарних извештаја. За њихову израду Комисији је остављан понекад рок од свега пола сата, и одмах су позивани опуномоћени делегати и важнији експерти ради давања мишљења. Сада је на њима било да "ступе у што тешње везе с меродавним факторима" и "утичу на коначна решења, пошто су стручне комисије изгубиле ту функцију".²⁷

Почетак преговора за уговор о миру са Аустријом донео је нову праксу у раду Конференције. Представници малих земаља у финансијској и репарационој комисији нису више позивани на заједничке дискусије. Њима су од тада присуствовали само представници великих сила, који су своје предлоге и одлуке накнадно саопштавали писменим путем остављајући представницима малих држава сасвим кратак рок за примедбе и мишљења. А онда, почетком јесени, почеше представници великих земаља "стручне делегате сасвим обилазити и позивати само главне опуномоћене делегате". Усмено им је "од стране једног или двојице представника великих сила саопштавано шта се ради, шта се мисли радити и шта ће се закључити". У октобру месецу дошло се „чак дотле“ да су малим победничким земљама достављане коначне верзије економских клаузула мировних уговора у исто време кад и пораженим земљама. У исто време, у вези плаћања ратне одштете Аустрије, Мађарске и Бугарске показивана је од стране великих сила "велика пажња, необично штићење и штеђење, као да је важније да њима не буде много, него да победницима не буде мало“. Суштина проблема сводила се на следеће: "Тако рећи цео свет био је у рату на страни савезника" и много држава је потраживало велике суме од свега неколико земаља које нису биле „физички у стању да исплате све те рачуне и да победиоце и оштећене потпуно задовоље“.²⁸

²⁷ Писмо делегата секције за накнаду штете о ратним штетама, No. 351, Н. Пашићу - К. Стојановић, Париз, 16. април 1919, стр. 1-3, АЈ, 336, 46, I, (1159); Репарације и закључење уговора о миру са Немачком, Стојану Протићу – Председник Екон. фин и саоб. секције, Париз, 14. 4. 1919, стр. 1-2, АЈ, 336, 77, IV, (341).

²⁸ Велизар Јанковић, *наведено дело*, стр. 6-11.

Економско-финансијска и саобраћајна секција југословенске делегације

После уједињења Краљевине Србије и Државе Словенаца, Хрвата и Срба, које је 1. децембра 1918. проглашено у Београду, упућена је на Париску мировну конференцију јединствена југословенска делегација на челу са Николом Пашићем као првим делегатом, и Антом Трумбићем министром спољних послова.¹ Политичке делегате влада је одредила 22. децембра. Они су своју прву седницу одржали 10. јануара 1919. Шира делегације формирана је пред почетак Конференције мира.² Оснивање помоћних тела политичке делегације у виду стручних радних секција почело је у другој половини јануара. Секције су радиле на прибављању података и проучавању питања којима се Конференција бавила. И ако одлуке Секције нису биле обавезујуће за политичке делегате, њихов утицај на формулисање ставова Делегације давањем предлога био је прилично велик. Руководство секције чинили су: председник, заменик председника или његови заступници, и савет секције. Чланство се састојало од техничких делегата, техничких саветника и експерата, помоћног особља и послуге, међу којом је било и војника. Знатан део сарадника ангажованих у секцијама није формално припадао широј делегацији. Оваква организација је представљала начин да се обезбеди довољан број сарадника разних струка.³

За бављење питањима рашчишћавања материјалних последица рата, први план о организацији југословенске Делегације из децембра 1918. предвиђао је Комисију за оцену штете, Комисију економско-финансијску и Комисију за комуникације. Потом је одлучено да се уместо ових тела формирају Изасланство за економска и финансијска питања, обнову земље и накнаду штете (под

¹ Vuk Vinaver, *Jugoslavija-Francuska između dva rata*, str. 10.

² „Место међу учесницима конференције мира делегација Краљевине СХС добила је само као представник Краљевине Србије.“ Положај делегације је почео да се мења од 7. фебруара кад су САД званично признале Краљевину СХС. Конференција мира коначно је признала постојање југословенске државе и њене делегације после признања Краљевине СХС од стране Енглеске и Француске почетком јуна и потписивања Версајског уговора 28. јуна 1919. (Andrej Mitrović, *Jugoslavija na konferenciji mira 1919-1920*, str. 42-43, 61-63.)

³ *Isto*, str. 22-23.

председништвом Воје Вељковића) и Изасланство за саобраћај и железнице (под председништвом Андре Станића).⁴ Али се одустало и од тога.

У првом списку који је Делегација доставила Конференцији мира наведене су Секција финансијска и економска и Секција за железнице и саобраћај.⁵ Међутим, и ово је промењено када су се 6. фебруара 1919. „одмах по приспећу у Париз састали чланови обеју секција и одлучили да се споје у једну“. За председника је изабран Коста Стојановић, за подпредседника шеф саобраћајне подсекције Милош Савчић а Драгутин Дучић за секретара.⁶

Истог дана сачињена је и листа чланова економско-финансијске секције у поткомисијама Комисије за репарацију штета Конференције мира. У том списку пријављени су као чланови Прве поткомисије (за процену штете) Милош Савчић и Милорад Драшковић⁷, а као делегати и технички светници Драгутин Протић, Велимир Бајкић, Богдан Марковић, Душан Томић, Милан Тодоровић и Радомир Нешић. У Другој поткомисији (за процену финансијског капацитета непријателјских држава и њихових могућности плаћања одштете) пријављени су Коста Стојановић и Велизар Јанковић, а као делегати и технички саветници Драгутин Протић, Велимир Бајкић и Ђорђе Ђурић. У Трећој поткомисији (за утврђивање контроле и гаранцију плаћања) пријављени су Велизар Јанковић као делегат и технички саветници Драгутин Протић, Коста Јовановић, Драгутин Дучић, Никола Станаревић и Васа Протић.⁸ У једном другом документу, под истим датумом, Коста Стојановић је навео да су „остали чланови економско-финансијске секције, Воја Вељковић и Воја Маринковић остали у Београду да прикупљају материјал потребан за рад обеју секција“.⁹

Од самог почетка рада економско-финансијска и саобраћајна секција је због великог обима и разноврсности послова имала тешкоће с недостатком

⁴ *Isto*, str. 33.

⁵ *Isto*, str. 33.

⁶ Извештај К. Стојановића о раду економско-финансијске комисије, Економско-финансијска секција делегације СХС на конференцији мира, No. 18, министру финансија, Париз, 6. фебруар 1919 стр. 1, АЈ, 336, 76, I, 18; АЈ 336, 46, I, (1206).

⁷ Милорад Драшковић није у ово време учествовао у раду југословенске Делегације у Паризу, и ако се наводи у списку чланова економско-финансијске и саобраћајне секције.

⁸ Листа чланова и експерата економско-финансијске секције, Париз, 8. 2. 1919, АЈ, 336, 76, I, (19).

⁹ Извештај К. Стојановића о раду економско-финансијске комисије, Економско-финансијска секција делегације СХС на конференцији мира, No. 18, министру финансија, Париз, 6. фебруар 1919, стр. 6, АЈ, 336, 76, I, (18); АЈ 336, 46, I, (1206).

стручног особља и потребу за сталним допуњавањем чланства. Стручњаци из ове секције били су истовремено ангажовани у више комисија Конференције, као и на разним аналитичким пословима. Већ 5. фебруара Коста Стојановић је упутио молбу првом делегату Николи Пашићу да се „с обзиром на важност и многостручност питања која ће бити расправљана у Комисији за пристаништа, речну и поморску пловидбу“ (представник Краљевине СХС био је Анте Трумбић) упуте тамо Велизар Јанковић (министар на располагању), Драг. Јоксимовић (народни посланик), Божа Вуковић (начелник Железничке дирекције Србије) и Милан Тодоровић (инспектор Министарства привреде).¹⁰ Истог дана затражио је и да се Радомир Шапоњић (секретар посланства у Риму) и Живан Спасојевић (доцент универзитета) одреди на службу у Секцији.¹¹

Пошто међу саветницима-експертима које је влада одредила није било ни једног стручњака за питања пољопривреде и индустријске и тарифске политике, Стојановић је ангажовао Радомира Нешића управника ратарске школе у Шапцу, који се већ налазио при „Делегацији Министарства привреде“ и универзитетског професора Душана Томића, који се такође већ био у Паризу. Као експерта за архитектонску област (неопходног због израчунавања штета код приватних и јавних грађевина) укључио је у рад секције Данила Владисављевића, архитекту Министарства војске, такође већ присутног у Паризу. За све њих је средином фебруара затражио од првог делегата Пашића да код Министарског савета „издејствује решења којим ће бити именовани за саветнике при економско-финансијској и саобраћајној секцији Делегације“.¹²

Нешић је у то време био већ на положају шефа пољопривредног одсека при „Делегацији министарства привреде“ где је имао знатних обавеза. Његов претпостављени, делегат Мил. Зебић, саопштио је Стојановићу да му је „немогуће пустити да Нешић остане стално на раду при економско-финансијској и саобраћајној секцији“. Предочио му је да има „већ више недеља како Нешић не долази на дужност“ и ако је „у извесним пословима незамењив“. Замолио је да се Нешић разреши обавеза у економско-финансијској секцији и врати на своје

¹⁰ Исто, стр. 6.

¹¹ Експерти економско-финансијске секције, Н. Пашићу - председник економско-финансијске секције, Париз, 12. 2. 1919, АЈ, 336, 76, I, (25).

¹² Исто.

редовне послове, тим пре што ни од Министара пољопривреде и трговине није постојало одобрење за његово стално ангажовање на другом послу. Стојановић се позвао на решење Краљевске владе које је Делегцији на Конференцији мира давало право да упусти „сваког чиновника и државног службеника који се буде нашао у Француској за време њеног рада у Паризу, без обзира да ли је он где већ запослен или не“. Тако је Нешић, с обзиром на важност и хитност решавања разних питања, задржан у економско-финансијској и саобраћајној секцији док то налажу потребе. Ипак, одређено му је да „сваког јутра има одлазити у Делегацију Министарства привреде и том приликом свршавати најхитније послове, односно дати нужне инструкције чиновницима његовог отсека у Делегацији, да би се и они завршавали на време“.¹³

У другој половини фебруара 1919. послови у Секцији су се сваким даном проширивали све више. У рад Секције тада су већ били укључени хрватски и словеначки стручњаци; очекивао се и скори долазак стручњака из осталих југословенских области бивше Аустроугарске. Сви послови су имали кратке рокове и првенствено су били повезани с радом југословенских представника у Комисији за накнаду штете и њеним поткомисијама. Пошто су седнице одржаване скоро свакодневно, током целог дана, материјали су морали бити спремни „на време, уредно и хитно“.¹⁴

Стојановић је за потребе Економско-финансијске и саобраћајне секције ангажовао вајара Ђорђа Јовановића, професоре универзитета Светомира Радовановића и Михајла Петровића (Аласа), од кога је тражио да „спреми експозе по штетама учињеним за време рата код риболова“.¹⁵ Тако је - према извештају Драгутина Дучића од 23. фебруара 1919. - економско-финансијска и саобраћајна секција бројала више од 20 стручњака, а заједно са новим члановима из бивших

¹³ Одређивање експерата за секцију, Бр. 180, Економско-финансијској секцији - шеф канцеларије, Париз, 12. фебруар 1919, АЈ, 336, 76, I, 33; Рад особља Делегације, Бр. 53, Париз, 24. фебруар 1919; Делегату министра трговине и индустрије у Паризу - К. Стојановићу - делегат М. Зебић, Париз, 22. II, 1919; Делегација на Конф. мира, Секција за накнаду штета, Број 56, К. Стојановићу - секретар екон. фин. и саобр. секције Драг. Дучић, Париз 23. фебруар 1919, АЈ, 336, 76, II, 53; Делегација на конференцији мира, Секција за накнаду штете, Бр. 81, предс. ек.фин и саобр. секције, Париз, марта 1919, АЈ, 336, 76, II, (81).

¹⁴ К. Стојановићу - секретар Екон-фин. и саобр. секц. Драг. Дучић, Париз, 23. фебруар 1919, АЈ, 336, 76, II, (54).

¹⁵ Особље делегације, Бр. 72, Н. ашићу - председник екон.фин и саобр. секције, Париз, 27. 2. 1919, АЈ, 336, 76, II, (72).

аустроугарских области, чији је долазак ускоро очекиван, број стручњака требало је да пређе 30.¹⁶

Из средине марта 1919. потиче један акт Војне мисије у којем су наведена имена чланова целе делегације, разврстаних по радним телима.¹⁷ Као чланови Секције финансијске и економске наведени су: „Милорад Драшковић, Коста Стојановић и Велизар Јанковић - као делегати, и као експерти – Милан Тодоровић (инспектор у Министарству пољопривреде), М. Станаревић (директор банке), В. Бајкић (директор банке), Д. Дучић (секретар у Министарству финансија), К. Јовановић (секретар), Мирко Брезигар, Мирко Крамер (индустријалац), Векослав Кисовац, Фран Голоух (журналиста и публициста). У Секцији железница и комуникација: Делегати – Андра Станић (ранији министар), Б. Вуковић (шеф службе у Српској дирекцији железница), Милош Савчић (ранији министар) и експерти – Д. Димитријевић (шеф секције у Министарству ПТТ), Ранисав Аврамовић (инжењер), Б. Пајевић (инжењер), М. Пујић (инспектор у Министарству јавних радова)“.¹⁸ По мишљењу професора Андреја Митровића радило се „о једном препису владине одлуке из децембра 1918. о саставу делегације, одлуке која никада није спроведена. Отуда се у тим списковима срећу личности које нису биле чланови делегације“ - као нпр. Милорад Драшковић. То је тек „један документ који може (а горњи ни то није остваривао) да покаже само ситуацију у једном одређеном моменту“.¹⁹

Кроз Економско-финансијску и саобраћајну секцију прошао је велики број сарадника које је председник Стојановић према потреби ангажовао и отпуштао. Многе од њих влада није никад ни одредила за чланове секције; поједини сарадници били су укључени у рад само једнократно, док „неки од оних које је влада предвидела никада нису ни ступили на дужност у секцију“. Такав случај био је са Војом Вељковићем који за време трајања Конференције није долазио у Париз, и ако је првобитно био предвиђен за председника секције. Слично је било

¹⁶ К. Стојановићу - секретар екон. фин. и саобр. секц. Драг. Дучић, Париз, 23. фебруар 1919, АЈ, 336, 76, II, (54).

¹⁷ Andrej Mitrović, *Jugoslavija na konferenciji mira 1919-1920*, str. 5-10.

¹⁸ В. Krizman, В. Hrabak, *navedeno delo*, str. 10-11.

¹⁹ Andrej Mitrović, *Jugoslavija na konferenciji mira 1919-1920*, str. 5-6.

и са Милорадом Драшковићем који је требало да буде „други човек секције“. Он је на Конференцију у Паризу дошао само као “специјални емисар владе”.²⁰

Због честих измена, састав Секције није лако утврдити. Према званичном списку Делегације из пролећа 1919. технички делегати у секцији били су: Коста Стојановић – председник секције, Милош Савчић, потпредседник секције, Велизар Јанковић, Драгољуб Јоксимовић и Божа Вуковић. Економско-финансијску подсекцију чинили су Велимир Бајкић, Фран Барац, Алберт Бонетић, Милко Брезигар, Драгутин Дучић, Вјекослав Јелавић, Иван Јорман, Вјекослав Кисовац, Светомир Корпорић, Мирко Крамер, Јосип Лакатош, Богдан Марковић, Иво Политео, Никола Станаревић, Милан Тодоровић, Коста Јовановић и Драгутин Протић. У Саобраћајној подсекцији налазили су се Ранислав Аврамовић, Драгутин Димитријевић, Рудолф Ленац, Бора Пајевић, Милан Пујић и Милан Шеноа.²¹

Међутим, већ 18. марта Стојановић упућује Пашићу захтев за новим сарадницима у економско-финансијској секцији, са образложењем да на основу одлуке донете на седници делегата 15. марта, председник Економско-финансијске и саобраћајне секције може према потреби ангажовати особе која нису чланови те секције. „Ради третирања питања која се појављују у Економској и Финансијској Комисији Конференцији мира“ он тражи сараднике правне струке Ивана Жолгера, Јосипа Смодлаку, Косту Куманудија, Милету Новаковића, Лазара Марковића, Божу Марковића, Ивана Марија Чока, Леонида Питамеца, Милка Чангрију и Ивана Швегеља. Моли Пашића „да горе именованим лицима изволи доставити да се свим његовим позивима одазивају око израде појединих реферата и да присуствују седницама у Економској и Финансијској комисији у које их буде упутио према њиховој спреми и указаној потреби“.²²

Истог дана Стојановић доставља Пашићу још један списак сарадника с молбом да „изврши распоред ових лица у поткомисије према њиховој стручној спреми“. Реч је о Алберту Бонетићу (директору банке), Богдану Марковићу, Драгутину Димитријевићу, Јанку Хацину, Рудолфу Ленацу (гувернеру Ријеке),

²⁰ *Isto*, str. 34.

²¹ *Isto*.

²² Сарадници економско-финансијске секције, Бр. 193, Н. Пашићу – председник Економ. фин. и саоб. секције, Париз, 18. март 1919, АЈ, 336, 76, IV, (193).

Божи Марковићу (професору универзитета), Лазару Марковићу (професору универзитета), Милку Чингрији (адвокату и народном посланику), Јози Лакатошу (новинару), Франу Барацу (професору универзитета), Отокар Рибару (народном посланику) и Божи Вуковићу.²³ И Велизара Јанковића (министра на располагању и делегата владе Краљевине СХС у Финансијској комисији) обавестио је да му је одобрено да „по указаној потреби“ може „због разних питања која долазе на решавање у овој Секцији узимати лица која припадају Економско-финансијској и другим секцијама Делегације“: Ивана Жолгера (делегата владе), Велимира Бајкића, Николу Станаревића, Светомир Корпорића, Векослава Косовца, Васу Јовановића, Косту Куманудија, Милка Брезигара, Иву Политеа, Векослава Јелавића, Ивана Швегеља, Јосипа Смодлаку, Божу Банца.²⁴

Између краја јануара и средине марта 1919. распоред југословенских делегата и експерата у економско-финансијским телима Конференције мира био је следећи: 1) У Комисији за репарацију штете поред представника САД-а, Енглеске, Француске, Италије, Јапана, Белгије, Грчке, Пољске, Португала, Румуније и Чехословачке, Краљевина СХС имала је једног заступника „у пленуму“ и у подкомисијама два заступника. Главни представник био је Коста Стојановић, а његови заменици Д. Протић, В. Бајкић и М. Савчић. У подкомисији за штету био је М. Савчић, члан подкомитета за процену економских могућности побеђених земаља - К. Стојановић; 2) У Комисији за интернационални режим лука, железница и водених путева, Краљевину СХС је заступао Анте Трумбић; 3) У Комисији за финансијска питања, Краљевина СХС имала је једног заступника на заједничкој седници и два у подкомисијама. Главни делегат био је Велизар Јанковић.²⁵ Секретар југословенске делегације у Комисији за финансијска питања био је Никола Станаревић. У подкомисији за прелиминаре мира налазили су се Велизар Јанковић (делегат) и експерти Милко Брезигар, Светомир Корпорић, Васа Јовановић, Иво Политео; У подкомисији за монетарна питања: Велизар Јанковић (делегат) и експерти Васа Јовановић, Иво Политео, Милко Брезигар, Светомир

²³ Рад стручњака у појединим секцијама делегације, Бр. 197, председник Економ. финанс. и саоб. секције, Париз, 18. 3. 1919, АЈ, 336, 74, IV, (197).

²⁴ Састав финансијске комисије, Број 195, В. Јанковићу делегату владе Краљевине СХС у Финансијској комисији - председник Економ- финанс. и саоб. секције, Париз, 15. 3. 1919, АЈ, 336, 74, IV, (195).

²⁵ Andrej Mitrović, *Jugoslavija na konferenciji mira 1919-1920*, str. 65-66.

Корпорић, и у подкомисији за финансијска питања у вези са економским): Никола Станаревић (као заступник делегата) и експерти Иво Политео, Живко Барловац, Јанко Хацин.²⁶ Велимир Бајкић је распоређен у подкомисију за међусавезничке односе и финансијске секције Друштва народа. 4) У Комисији за економска питања Краљевина СХС имала је на заједничкој седници једног заступника и три у подкомисијама. Андра Станић био је делегат у Комисији и учествовао је у раду подкомисије за пловидбу. У подкомисији за царине у име Краљевине је иступао Д. Томић, а у подкомисији за ликвидацију непријатељских добара Ј. Марковић.²⁷ Коста Кумануди упућен је 25. марта на рад у Комисију за финансијска питања као правни референт,²⁸ али већ 29. марта одређује му се и учешће и у поткомисији за пловидбе Економске комисије, уместо Андре Станића који због презаузетости није стизао да присуствује свим подкомисијским седницама Економске комисије. Куманудију је првобитно додељена функција стручног саветника, а од 29. марта имао је статус „заменика делегата у Економској комисији и представника Краљевине у пленарној седници“.²⁹

Промене у вези са Економско-финансијском и саобраћајном секцијом нису се догађале само у погледу организације и састава, већ и у смислу њеног положаја у самој Делегације. Ово се испољило у марту 1919. када је Стојановић покушао да ојача позицију економско-финансијске и саобраћајне секције тражећи за себе статус владиног делегата. С обзиром на утицај који је Делегација имала на креирање владине политике на Конференцији мира, оваква промена могла је да се одрази на однос снага између ова два чиниоца. Међутим влада није одобрила Стојановићев захтев и ако је имао Пашићеву подршку.³⁰

„Стручњаци“ су били стварни познаваоци проблема који су разматрани у радним комисијама Конференције. Међу њима је било и политичара, али су

²⁶ Састав финансијске комисије, Број 195, В. Јанковићу делегату владе Краљевине СХС у Финансијској комисији - председник Економ- финанс. и саоб. секције, Париз, 15. 3. 1919, АЈ, 336, 74, IV, (195).

²⁷ Andrej Mitrović, *Jugoslavija na konferenciji mira 1919-1920*, str. 65-66.

²⁸ К. Кумануди - правни референт у секцији, , Број 236, В. Јанковићу – К. Стојановић, Париз, 25. 3. 1919, АЈ, 336, 77, II, (236); К. Кумануди - рад у делегацији, Број 237, Кости Кумануди – Председник Екон.Фин. и Саобр. Секције, Париз, 25. 3. 1919, АЈ, 336, 77, II (237); Кумануди др. Коста - активност у економско финансијској секцији, Број 245, В. Јанковићу – К. Стојановић, Париз, 26, 3. 1919, АЈ, 336, 77, II, (245).

²⁹ Кумануди др. Коста - рад у делегацији, Број 297, Париз, 1. 4. 1919, АЈ, 336, 77, III, (297).

³⁰ Andrej Mitrović, *Jugoslavija na konferenciji mira 1919-1920*, str. 11.

преовладавали научници, професори универзитета, инжењери, финансијски стручњаци, новинари. Првобитно су били подељени на техничке делегате, техничке саветнике и експерте. Технички делегати су имали виши ранг и овлашћења, а технички саветници и експерти су били помоћници и оперативци у раду техничких делегата. Од пролеће 1919., у време „највеће развијености делатности делегације, почела се губити разлика између техничких саветника са једне стране и експерата и техничких делегата са друге стране, па су и једни и други доцније чинили исту категорију – стручњаке“.³¹ Ово у случају Економско-финансијске и саобраћајне секције јасно показује пример Косте Куманудија.

Надлежности Економско-финансијске и саобраћајне секције чинили су послови у вези ратне отштете Србије, ратних дугова, репарационих обавеза бивших аустроугарских покрајина у оквиру Краљевине СХС, ликвидације државних добара бивше Монархије, међу којима се налазила и железница, затим печујских рудника угља - према којима је Краљевина имала претензије, итд.³²

Чланови економско-финансијске и саобраћајне секције дошли су у Париз са идејом хитног обезбеђења помоћи за опустошене крајеве предратне Србије и Црне Горе пре него што мировна конференција донесе коначна решења о репарацијама и закључи мировне уговоре. Због тога је Делегација одмах на почетку конференције покренула питање изузеће Србије из уговора о примирју са Немачком као и њеног неједнаког третмана у односу на земље с којима је ратовала на истој страни. Радило се о покушају да се за Србију обезбеди приоритет при исплати ратне одштете због огромних разарања којима је била изложена током рата и њене неспособности да сама финансира обнову.³³

Пошто је било потребно утврдити обим штете нанетих од стране више поражених држава, категорије штете код приватних лица и установа, Секција је најпре утврдила критеријуме за одређивање обима штете за коју ће југословенска страна имати право на обештећење. Коста Стојановић је посао израчунавања ратне штете распоредио „међу све експерте“. Од њихових појединачних реферата требало је касније сачинити „дефинитивни мемоар“. Стојановић је преузео да

³¹ *Isto*, str. 13-15, 22-23.

³² *Isto*, str. 35.

³³ Извештај К. Стојановића о раду економско-финансијске комисије, Економско-финансијска секција делегације СХС на конференцији мира, No. 18, министру финансија, Париз, 6. фебруар 1919, стр. 3, АЈ, 336, 76, I, (18).

изради извештај „о појму штете која даје право на накнаду и шему разних категорија штета“ ради утврђивања вредности будућих тражбина. Драгутин Протић задужен је за извештај „о праву на ком ће се заснивати југословенско потраживање накнаде штета“; Велимир Бајкић – за извештај „о економској способности непријатељских држава и начину плаћања штете“; припало му је и да заједно са Николом Станаревићем процени штете нанете „новчаној циркулацији, кредиту и кредитним установама“. Станаревић је одређен да са Костом Јовановићем спреми извештај и „о привредном стању Црне Горе и штетама које је претрпела током рата“, као и елаборат о штети нанетој трговини. Богдан Марковић и Радомир Нешић задужени су за извештај о штетама „у пољопривреди и земљорадничком кредиту“. Коста Јовановић је имао да изврши процену штете код „извесних трговачких установа“, уз евентуалну помоћ Бајкића и Станаревића. Драгутин Дучић задужен је „да изради величину свих врста штете по свим струкама Министарства финансија“; Милан Тодоровић - за штети код рударских предузећа, у бродарству и занатству, и са К. Јовановићем и Станаревићем да изради елаборат о штети на „привредним грађевинама, да процени штете код робе, новца и папира од вредности код приватних лица и државе“, као и код рударских предузећа. Заједно са Нешићем, Тодоровиће је задужен за извештај о штетама у шумарству. Душан Томић је уз помоћ Б. Марковића и М. Тодоровића требало да обради питање штете индустријских предузећа и царинско-тарифска питања. Драг. Димитријевићу из саобраћајне секције задужен је за извештај о штетама код поште, телефона и телеграфа, „а цела саобраћајна секција (А. Станић, Божа Вуковић, М. Пујић, Бора Пајевић и Ранислав Аврамовић) је имала да напише мемоар о штетама на железницама, путевима и свим јавним грађевинама“.³⁴

Почетком марта економско-финансијска и саобраћајна секција је усвојила методе за процену ратне штете који су укључивали: тачно утврђивање вредности штете; приближну процену вредности штете; и слободну процену штете.³⁵

Тачно установљење вредности штете подразумевало је утврђивање чињеничног стања путем мерења и бројања на лицу места. На овај начин утврђен

³⁴ Исто, стр. 3-5.

³⁵ Методи за процену ратне штете, Број 111, Париз, 7. 3. 1919, стр. 1, АЈ, 336, 76, III, (111).

обим оштећених и уништених објеката представљао је основу за утврђивање вредности штете по ценама пре и после рата.³⁶

Метод приближне процене штете значио је утврђивање на основу узорка. Делегација у недостатку прецизних података за све штете дошла би до приближне оцене о уништеним и оштећеним објекатима на тај начин што би на основу „местимичног мерења и бројања и на основу количине пре рата, према статистичким подацима утврдила највероватнији проценат уништене и оштећене имовине за поједине крајеве, а аналогно томе и за целу земљу“. Вредност штете је такође исказивана по ценама пре и после рата.³⁷

Кад Секција није могла да примени ни један од ова два начина због одсуства било каквих података, она је користила метод слободне процене. То се нарочито односило на реквизиције, казне, кулук, принудне порезе и зајмове, однешене депое итд.³⁸

Висина штете у извештајима секције означавана је у виду минималних и максималних вредности. Минимални износи односили су се на вредност пре рата а максималне су представљале цене после рата. Међутим, било је и „објеката као што су сточна и људска храна или пољопривредни производи за које су узимане цене за време рата, тј. онда кад је одузимање и вршено од стране непријатеља“.³⁹

Штете су подељене на две групе (покретности и непокретности) у оквиру којих су разврстане по категоријама. Непокретности су обухватале: земљиште, приватне и државне зграде, саобраћајна средства, приватне и државне руднике, индустријска предузећа, водовод и канализацију. Покретности су укључивале: намештај и покућство, кредитне установе, пољопривредни инвентар, стоку, сточну и људску храну, тровину, уметничке предмете, музејске депое, библиотеке, споменике, оружје, реквизицију станова и робе, кредите, готовину у новцу и драгоцености, интерес на уложени капитал, ненаплаћене кирије, изгубљене плате, пропала потраживања и разне видове насиља финансијског карактера.⁴⁰

³⁶ Исто.

³⁷ Исто.

³⁸ Исто, стр. 2.

³⁹ Исто.

⁴⁰ Исто, стр. 2-10.

При процени штете на земљишту (виногради, воћњаци, шуме итд.) Секција је најпре утврђивала површину уништених воћњака и вонограда, обрадивог земљишта и количину шумског дрвета пре рата. „На основу делимичног бројања и мерења објеката у појединим општинама и на основу статистичких података за дотична места“ утврђена је процентуални обим штете за поједине општине. Аналогно подацима за поједина подручја, помоћу статистичких података је за целу земљу утврђена укупна штета на нивоу државе.⁴¹

Израчунавање штете на приватним и државним зградама изведено је комбинацијом метода тачне и приближне процене. Секција је на основу спискова зграда у градовима који су садржали податке о квадратури и ценама тих зграда пре рата проценила оштећења по ценама пре рата. Део штете на зградама који није било могуће утврдити због кратких временских рокова, процењен је по принципу вероватноће, узимајући у обзир правац војних дејстава.⁴²

Код саобраћајних средстава коришћен је метод тачне процене, а где то није било изводљиво извршена је приближна процена вредности штете. Овај метод је употребљен и за процену уништеног алата, штета код поште, телеграфа, разних радионица и магацина и путне мреже.⁴³

Утврђивање штете код рудника изведено је комбинацијом тачне и приближне процене, у зависности од доступности података. Штета по сонову експлоатације појединих рудника током рата процењена је произвољно, полазећи од претпоставке да су окупационе власти извукле количине које су одговарале производним капицитетима рудника.⁴⁴

За индустријска предузећа, водоводе и канализацију, Секција је код значајнијих порушених и демонтираних објеката применила метод тачног утврђивања штете, а за остале оштећене зграде користила је расположиве статистичке податке, билансе, књиге и друге евиденције.⁴⁵

Утврђивање штете на покретној имовини обављено је уз велике тешкоће. У погледу вредности намештаја и покућства постојали су подаци за поједине куће из неколико насеља, као и вредност онога што је остало. То је ипак било

⁴¹ Исто. стр. 2-3.

⁴² Исто. стр. 3.

⁴³ Исто. стр. 3-4.

⁴⁴ Исто, стр. 4.

⁴⁵ Исто, стр. 4.

недовољно да се изврши процена штете за целу земљу. Секција се послужила нарочитим начином за процену штете: Прво је посебно утврђена вредност покућанства за сеоске и градске куће пре рата. Кад су стигли извештаји за поједине категорије предмета које је непријатељ нарочито пленио (вуна, бакар, веш итд.), Секција је за ове врсте роба узела укупну њихову вредност као штету, а остале врсте робе вредновала је по методу слободне процене.⁴⁶

Код покретности у државном власништву, било је могуће утврдити вредност намештаја појединачно по надлештвима. Код кредитних установа употребљен је начин слободне процене штете. За пољопривредни инвентар (справе, алат, кола) комбиновани су методи тачне и приближне процене штете.⁴⁷

За утврђивање штете на сточном фонду Секција се служила методом слободне процене. Најпре је на основу статистичких података утврђиван број стоке пре рата на појединим управним подручјима, а затим на основу тога и за целу земљу. На основу пребројавања стоке „после евакуације непријатеља у неколико општина готово сваког округа утврђен је проценат упропашћене и одведене стоке за та места“. Из података се видело да је у свим местима која су била изложена војним дејствима непријатељ при повлачењу одвео готово сву стоку. Пропорционално добијеној процени за подручја где је бројање изведено, утврђена је процена штете за целу земљу. По мишљењу Секције, вредност штете код стоке изражена у новцу износила је по послератним ценама четири до пет пута више у односу на цене пре рата.⁴⁸

Међу значајнијим ставкама у билансу материјалних ратних губитака налазила се храна, за људе и стоку. За ову категорију штете Делегација је узела као основицу принос из 1914. године, па је од тога одзела потрошњу хране за становништво и стоку, а остатак је приказала као вредност коју је непријатељ запленио. Принос из 1915. године није рачунат приликом утврђивања штете у вој категорији, „јер се претпоставило да је жетва у тој години била слабија и да је за исхрану становништва и стоке употребљена иста количина колико је 1915. година дала“. Вишак хране из 1914. године заједно с количином коју је Србија 1915. набавила у иностранству, представљен је „као губитак који је непријатељ однео

⁴⁶ Исто, стр. 4-5.

⁴⁷ Исто, стр. 5.

⁴⁸ Исто, стр. 5-6.

приликом инвазије“. Вредност ове робе утврђена је према ценама у време одузимања.⁴⁹

Пољопривредни приноси за време трогодишње окупације били су умањени за 30 до 40% у односу пре рата. Секција је проценила да је непријатељ разлику између целокупног приноса и потреба исхране платио народу већим делом у крунама по цени која је била знатно нижа од оне коју је плаћао својим грађанима. Руководећи се тиме, Секција је узела као одштету разлику између тих вредности.⁵⁰

Утврђивање штете у трговини било је веома компликовано због одсуства података. Делегација је узела у обзир начин пословања домаћих трговаца и утврдила „да је количина увезене робе на лагерима била 1,5 пута ваћа од годишњег увоза“. Томе је додата домаћа производња занатских и индустријских предузећа, чиме је утврђен целокупни обим робе у земљи у време непријатељског напада. Потом је Секција проценила обим однешених, оштећених или реквирираних количина. Према извештајима после ослобођења Србије 1914. утврђено је да сваа роба, осим једног малог процента, одузета и однесена. На основу тога, Секција је израчунала целокупну вредност штете, сматрајући да накнада треба да буде у висини најмање троструког износа у односу на цене пре рата. Ово се односило и на целокупну робу која се затекла у државним магацинима и на монополске производе које је непријатељ такође узео и однео већим делом, а остатак упропастио. За процену штете у занатству Секција се послужила методом тачне и приближне процене.⁵¹

Уметнички предмети, библиотеке, музеји, споменици, оружје, представљали су објекте чију вредност није било могуће утврдити. На основу спискова констатоване су приближне количине али не и вредност. Секција је прозвољно одредила суму, али „желећи првенствено да се држави сви објекти врате у добром и исправном стању“. Исто се односило и на реквириране станове, кредите, готовину и вредности, интерес на уложени капитал, кирије, изгубљене плате, пропала потраживања и насиља финансијског каарактера.⁵²

⁴⁹ Исто, стр. 6-7.

⁵⁰ Исто, стр. 7.

⁵¹ Исто, стр. 7-8.

⁵² Исто, стр. 8-9.

Период од марта до краја јуна 1919. био је испуњен великим и разгранатим активностима у оквиру мировне конференције. У то време чланови економско-финансијске и саобраћајне секције југословенске делегације улажу велике напоре радећи истовремено на прелиминарима за Немачку, Аустрију, Бугарску и Мађарску. Полазећи од конференцијског закључка да мировни уговор са Немачком треба да служи као образац за све остале уговоре, Секција је сматрала да ако се у немачком уговору обезбеде повољна решења, да ће то сломити отпор и немачких поражених ратних савезника. Међутим, Конференција је крајем јуна усвојила текст немачког уговора који је у погледу репарација био веома неповољан за Србију. Потом је за Секцију наступила нова фаза, обележена настојањима да се уговорима са Аустријом и Мађарском обезбеди све оно што није постигнуто у уговору са Немачком.

Ангажовање великог броја сарадника подразумевало је знатне финансијске издатке. Расходи Делегације намиривани су из посебног фонда, тако што су исплате вршене уз одобрење делегата министра финансија који се налазио у Паризу. С тим у вези, од почетка Конференције установљена је једна хијерархијски постављена процедура која је функционисала без тешкоћа. Међутим, почетком марта између Економско-финансијске и саобраћајне секције и делегата министра финансија избио је сукоб око исплате хонорара, који се изродио у шири спор између Делегације и владе око располагања над аутономним фондом.⁵³

Узрока за сукоб је по свој прилици било више. Почео је 1. марта када је делегат министра финансија у Паризу, полазећи од наређења о обустви исплате свих дневница члановима делегације за које не постоји министрово одобрење одбио да исплати хонораре и награде онима које је Коста Стојановић ангажовао на специјалним пословима или које је сам поставио на рад при секретаријату економско-финансијске и саобраћајне секције. Стојановић се ослањао на право Делегације да сама поставља помоћно особље и замолио је да се пронађе најбржи начин за исплату оверених признаница које је доставио шефу канцеларије

⁵³ Исплата хонорара сарадницима делегације, Број 101, Ј. Т. Марковићу шефу канцеларије Делегације за Конференцију мира - председник Екон.фин. и саоб. секције, Париз, 5. 3. 1919, стр. 1, АЈ, 336, 76, III, (101).

делегације. У исто време, на оверу је послао и признаницу Димитрија Живаљевића, секретара Министарства трговине, као и признаницу на 1.000 франака за превоз аутомобилом чланова и експерата Секције.⁵⁴

Затим је 12. марта издао решење да се за рад у првој половини марта „одреде одсеком следеће награде лицима која су запослена при Секцији око израде реферата у Секретаријату односно, која су већ завршила и предала своје реферате писарима на раду у Секцији: Радомиру Нешићу - 750 франака, Данилу Владисављевићу - 750 франака, Светолику Радовановићу за рад на реферату о штетама причињеним рударству - 1.000 франака, Др Мики Петровићу за извештај о штетама причињеним риболову - 500 франака и Ђоки Јовановићу, вајару, за рад на изради реферата о штетама причињеним музејима и уметничким делима - 800 франака“. Службеницима запосленим у Секретаријату је за прву половину марта одредио „одсеком“ следеће награде: “Димитрију Живаљевићу секретару Министарства трговине - 180 франака, Драг. Иконићу, уреднику - 300 франака, Мијату Мијатовићу судском писару - 225 франака, Миодрагу Несторовићу дипломираном правнику Управе фондова - 225 франака, дактилографима Љуби Стефановићу (чиновнику делегата финансија) - 300 франака, Жаклини Сотре - 160 франака и Ђорђу Виталићу - 150 франака”. Уз то је нагласио: „Исплата ће се извршити овако - Др Мики Петровићу одмах јер је завршио и предао реферат који му је тражен; Светолику Радовановићу и Ђоки Јовановићу чим буду завршили и предали секретару Секције њихове реферате, а Радомиру Нешићу, Данилу Владисављевићу и свим осталим лицима која су на раду у Секретаријату, на крају прве половине овог месеца“.⁵⁵

Крајем марта Коста Стојновић је предложио Савчићу, Јанковићу и Станићу да подрже његов предлог да се Велимиру Бајкићу додели награда од 3.080 франака. Сматрао је да је Бајкић од 14. јануара када је именован у Секцију „с пуно воље и преданости прионуо послу, не пропустивши да из Београда понесе знатан број матријала којим су се чланови секције корисно послужили у раду. Добровољно је прихватао сваки поверени посао и завршавао брзо и савесно. Није се устезао да често остане на послу дубоко у ноћ“. Бајкић је до овог времена

⁵⁴ Исто.

⁵⁵ Дневнице сарадницима делегације, Број 138, Решење о исплати дневница, Председник Екон. Фин. и Саоб. Секц, Париз, 12. 3. 1919, АЈ, 336, 76, III, (138).

израдио највећи број рареферата - и поред тога што је био ангажован у две поткомисије у Комисији за репарацију штета и обављао дужност заступника делегата у Финансијској комисије Велизара Јанковића.⁵⁶

После мартовских исплата, хонорар за свој ангажман затражио је и М. Зебић, делегат министра трговине, који је такође у више наврата укључиван у послове Економско-финансијске и саобраћајне секције. Он је од својих познаника чуо да се хонорари “дају свима који су ма шта радили у Делегацији” и 19. априла поднео је Стојановићу на оверу своју признаницу на 500 франака за израду извештаја о материјалним потребама Краљевине СХС, и о учешћу Краљевине на Лионском сајму и мерама за унапређење трговинских везе између Краљевине СХС и Француске. Стојановић је одбио Зебићев захтев сматрајући да се “за овакве радове не може хонористи из кредита који је одређен за Конференцију мира” пошто хонораре за ту врсту посла нису добили ни остали чланови Секције. Зебића је, ако баш инсистира на хонорару, упутио „да се објасни код министара за трговину и обнову“. Као евентуалну могућност за исплату Стојановић је навео једино Зебићеве трошкове око доласка на седнице у економско-финансијској секцији, што није могло прећи износ од 30-40 франака. Зебић се захвалио председнику секције на понуди, саопштивши да он “све послове своје земље који се тичу њених интереса и напретка отправља са задовољством, и увек ће то чинити, без обзира на награду”. Замолио је и за извињење ако је „својом представком о хонорару учинио какву грешку“.⁵⁷

Одлуку председника владе и министра финансија о забрани финансијском делегату у Паризу да продужи са исплатама из посебног фонда Делегације и владину одлуку да Делегација сместа преполови своје особље, Делегација је „на седници од 28. априла оценила као штетну, погрешну и увредљиву меру и одлучила да припрети влади оставком“. У депеши од 30. априла Никола Пашић поручио је влади у Београду „да је погрешка учињена што је кредит обустављен и последица од тога неће бити у корист касе, а још мање у корист угледа делегата и

⁵⁶ Бајкић Др. Велимир, додела новчане награде за рад, Број 282, К. Стојановић, М. Савчић, Д. Јанковић, А. Станић), Париз, 29. 3. 1919, АЈ, 336, 77, III, (282).

⁵⁷ Зебић Милорад делегат министра трговине – исплата хонорара за рад, Председнику економско-финансијске секције Делегације владе Краљ. СХС на Конференцији мира, Број 367, М. Зебић, Париз, 19.4. 1919, АЈ, 336, 78, I, (367); Јачање трговинских веза са Француском и рад нашег делегата министра трговине, Број 385, К. Стојановићу - М. Зебић, Париз, 27. 4. 1919, АЈ, 336, 78, I, (385).

делегације“. Пашић је упозори владу: „Ако се што пре не отвори кредит који је дат делегацији на поверење, онда није искључена могућност да ћете добити молбу да разрешите све делегате и да пошаљете друге људе за које држите да би могли радити боље и правилније у име делегације“. У телеграму од 1. маја влади је послао оставку делегације, скидајући с ње сваку одговорност за последице које би због тога могле настати. Влада није прихватила оставку делегације. „Кредит је био поново стављен на слободно располагање делегатима, а смањење чланства спровела је сама делегација у мери коју је сматрала оправданом“.⁵⁸

Шта је владу навело на овако оштру интервенцију у погледу бројног стања и материјалних трошкова Делегације? Влади сигурно није одговарао систем који је Делегацији давао одрешене руке да саму себе исплаћује, свдећи делегата министра финансија у Паризу на ниво административног службеника који отправља признанице за исплату оверене од шефова секција. Што се тиче економско-финансијске и саобраћајне секције она је по свој прилици у марту и априлу знатнио повећала расходе због послова који су тражили ангажовање великог броја сарадника. Око исплата хонорара је - као што показује случај М. Зебића - дошло до сукоба чак и у самој Секцији. Међутим, треба споменути још један детаљ који је могао утицати на држање владе. Реч је о извештају Косте Стојановића првом делегату Пашићу, из средине априла. У том документу он је саопштио председнику делегације да се начин рада и одлучивања Конференције изненада променио. То је било време грозничавог рада на прелиминарима за уговор о миру са Немачком, када је Врховни савет преузео све послове у своје руке. То је умањивало значај економско-финансијске и саобраћајне секције, укључујући и њен посредни уплив на доношење одлука. Услед ових промена Стојановић је изјавио Пашићу да Секција чији је он шеф скида са себе сваку даљу одговорност због могућих лоших последица одлука које конференција донесе јер секција нема више никакав утицај на одлучивање, те да је од сада судбина југословенских захтева искључиво у рукама опуномоћених делегата који су још једини у прилици да комуницирају с врхом Конференције. Оваква Стојановићева изјава прилично је релативизовала значај и позицију економско-финансијске и саобраћајне секције. Пашић је то вероватно пренео влади у Београду, што је за њу

⁵⁸ Andrej Mitrović, *Jugoslavija na konferenciji mira 1919-1920*, str. 54.

могло да представља сигнал да промени нешто у погледу састава и финансијског статуса делегације. Међутим, после владиног покушаја, као што смо видели, уследило је Пашићево оштро супротстављање у виду претње оставком. Влада се у тој ствари повукла, а Делегација је наставила да функционише као до тада.

Ипак, од почетка маја особље делегације је у више махова смањено. На седници секције од 10. маја 1919. била су присутна 32 члана, рачунајући и оне који нису припалали Секцији, као што су М. Новаковић, К. Кумануди, Д. Томић, Б.Дурбешић, М. Чингрија, И.М.Чок.⁵⁹ Међутим, у исто време у секцију су укључени и нових чланова. Крајем јуна наложено је Ф. Брауму у Загребу „да одмах иде у Париз“.⁶⁰ Седници делегата 30. јуна 1919. присуствовали су председник Министарског савета Стојан Протић и министри Трифковић, Маринковић и Крамер, који су дошли у Париз ради решавања проблема у вези мировног уговора са Аустријом.⁶¹ На дан 30. септембра 1919. у Секцији су Коста Стојановић, као делегат, и стручњаци Велимир Бајкић, Светомир Корпорић, Војислав Басаровић, Драгутин Дучић, Драго Марушић, Јанко Хацин, Боро Пајевић.⁶² У једном допису од 8. новембра спомиње се Куманудијево „одсуство са дужности за неко време“ и да ће га до повратка у Париз замењивати Војислав Бесаревић.⁶³ На седницама економско-финансијске секције које су држане до 17. новембра у вези финансијских и репарационих клаузула уговора о миру са Угарском, у записницима са наводе Дучић, Бесаревић, Марушић, Браум, Костренчић, Спевец, Корпорић, Хацин и Јелавић.⁶⁴ У новембру 1919. у секцији је још увек и Д. Јоксимовић.⁶⁵ У току рада на коначној редакцији предлога Секције за уговор о миру са Угарском, дошли су 24. новембра стручњаци из Војводине М. Бокшан и М. Шићаревић.⁶⁶

⁵⁹ *Isto*, str. 34.

⁶⁰ Др. Браум и његов долазак у Париз, Број 572, Париз, 2. 7. 1919, АЈ, 336, 79, III, (572).

⁶¹ Персонал делегације и питање кажњавања због несавесног рада, Број 573, Н. Пашићу – председник Економско-финан. и саобр. секције, Париз, 3. 7. 1919, АЈ, 336, III, (573).

⁶² Andrej Mitrović, *Jugoslavija na konferenciji mira 1919-1920*, str.34.

⁶³ Бесаровић Др Војислав заступа делегата К. Куманудија, Бр. 764, В. Бесаровићу – председник економско-финансијске и саобраћајне секције, Париз, 8. 11. 1919, АЈ, 336, 81, V, (764).

⁶⁴ Записник економско-финансијске секције, Број 823, Париз, 29. 12, 1919, АЈ, 336, 82, V, (823).

⁶⁵ Andrej Mitrović, *Jugoslavija na konferenciji mira 1919-1920*, str. 35.

⁶⁶ Делегација на конференцији мира, Секција за накнаду штете, Број 839, Париз, 29, 12, 1919, Записник са седнице Економско-финансијске и саобраћајне секције одржане 25. новембра 1919, АЈ, 336, 82, V, (839).

Коста Стојановић боравио је у Паризу до новембра 1919. када је отпутовао у Београд да прими дужност министра финансија.⁶⁷ Поводом одласка Стојановић у свом извештају од 5. новембра саопштава да је Делегација Куманудију и њему одредила 15-то дневно одсуство. Кумануди је путовао у Београд „по позиву владином“. Стојановић је и раније више пута позиван као посланик да учествује у скупштинским заседањима у Београду: Од њега се очекивало да поднесе извештај о раду економско-финансијске и саобраћајне секције и реферише Министарском савету „о фазама у којима се налазе уговори о миру са Бугарском и Угарском, као и о свим другим питањима која су с тим у вези искрсла у последње време, као што су: репартиција вагона, Печујски рудници и др.“ Било је потребно да у Министарском савету издејствује да се у Париз упуте делегати за Војводину које је Секција више пута тражили ради сређивања односа „тих крајева при грађењу уговора о миру са Угарском“. Стојановић је у Београду имао обавеза и поводом организовања Бироа при Сталној међусавезничкој репарционој Комисији. Оснивање Бироа било је покренуто његовим извештајем влади од 15. маја 1919. и сада је требало да представи и своје виђење његове организације. Оснивање овог тела било је у току. Предстојеће Стојановићево бављење у Београду представљало је заправо наставак истог посла којим се претходних месеци бавио у Паризу. У Београду се већ тада налазио Велимир Бајкић, који је замењивао „оболелог министра финансија као његов помоћник“.⁶⁸ Стојановић је и после доласка у Београд остао формално председник Економско-финансијске и саобраћајне секције. За вршиоца дужности председника Секције именован је Драгутин Дучић, а у његовом одсуству Драго Марушић. Стојановић је разрешен учешћа у делегацији 17. децембра.⁶⁹

После Стојановићевог одласка, Делегација је на основу одлуке Министарског савета од 19. новембра 1919. године одлучила на својој седници 13. децембра да се чланство економско-финансијске секције сведе на Дучића,

⁶⁷ Andrej Mitrović, *Jugoslavija na konferenciji mira 1919-1920*, str. 33-34.

⁶⁸ Председник економске секције – одлазак на одсуство у Београд, Број 757, Делегацији Краљевства СХС на конференцији мира - председник Економско-финансијске и саобраћајне секције, Париз, 5. 11. 1919, АЈ, 336, 80, (757).

⁶⁹ Andrej Mitrović, *Jugoslavija na konferenciji mira 1919-1920*, str. 33-34.

Марушића, Костренчића и Спевеца, а Корпорић да се задржи само до краја године. Сво остало особље требало је до 13. децембра разрешити дужности.⁷⁰

Следећег дана вршилац дужности председника Секције извештен је да се одлука Делегације о разрешењу односи и на Саобраћајну секцију. То је значило да се чланства такође разрешавају Ранислав Аврамовић и Бора Пајевић, који су у то време били ангажовани на пословима око печујских рудника, расподеле аустроугарског железничког возног парка и на изради конвенција о транзиту, пристаништима и железницама. Пошто су сва ова питања стајала још увек отворена, вршилац дужности председника Секције замолио је Пашића као првог делегата „да у интересу правилног решења ових разних и важних питања задржи и даље на раду у секцији Ранислава Аврамовића“.⁷¹

У децембру 1919. стручно особље Секције чинили су Д. Дучић, Д. Јоксимовић, Д. Марушић, С. Корпорић, М. Костренчић, В. Спевец, Р. Аврамовића и В. Бајкића, уз назнаку „да није у сталном раду у секцији“. У списку чланова Делегације из марта 1920. наведени су као чланови секције Јоксимовић, Дучић, Спевец, Корпорић и Марушић. Крајем марта 1920. Секција је раздужила своју архиву, уступивши је Матеји Бошковићу, југословенском представнику при Заједничкој међусавезничкој репарационој комисији. Према оцени професора Андреја Митровића, „овај датум се може сматрати последњим даном постојање секције“.⁷²

Коначно гашење југословенске мировне делегације у Паризу започето је 1. јуна 1920. године, изјавом Николе Пашића „да се повлачи“. Влада је 21. јуна примила његову оставку и разрешила целу Делегацију. Последњу седницу Делегација је одржала 30. јуна. Формално разрешење је спровео Анте Трумбић, у периоду од 3. до 15. јула 1920.⁷³

Време формулисања услова мира после Првог светског рата било је на измаку. Пред Краљевином је стајало питање практичне наплате ратне одштете.

⁷⁰ Састав сарадника који припадају секцији, Број 811, Париз, 13.12. 1919, АЈ, 336, 82, V, (811).

⁷¹ Бајкић Велимир експерт секције – питање његовог даљег рада, Број 812, Н. Пашићу – председник економско-финансијске и саобраћајне секције, Париз, 15. 12. 1919, АЈ, 336, 82, V, (812).

⁷² Andrej Mitrović, *Jugoslavija na konferenciji mira 1919-1920*, str. 35.

⁷³ *Isto*, str. 207-210.

Одштетна политика Краљевине СХС до мировног уговора са Немачком

Уговори о примирју са пораженим земљама после Првог светског рата решили су питање реституције на различите начине. Уговор са Немачком омогућио је Француској и Белгији да преко окупационих власти сакупе у Немачкој своје заплењене ствари. За железнички материјал је изричито наведено да је Немачка дужна да све преда Француској. Ово право реституције уговор о примирју није предвидео за Србију. Тиме су њој остале недоступне велике вредности које је немачка окупациона војска приликом повлачења однела из Србије. Конвенције о примирју са Мађарском и Бугарском биле су за Србију у погледу враћања однетог железничког материјала знатно повољније јер су у њима наведене конкретне количине. Међутим, и то је релативизовала чињеница да за извршење ових обавеза није постојао никакав механизам принуде и контроле испоруке. Повраћај српских возних средстава из Мађарске¹, убрзо је прекинуло избијање револуције, а Бугарска се од првог дана определила за опструкцију обавеза које јој је наметао уговор о примирју.

Све је то за Србију, односно Краљевину СХС, значило одлганња решења ових питања до доношења коначних уговора о миру. Чак и тада остајала је за њу опасност од велике штете због неизвесности када ће и како одлуке бити спроведене. Коста Стојановић је сматрао да не треба пропустити ни једну прилику која се укаже да се дође до онога на шта држава има право и за чим постоје велике потребе. Тешка материјална ситуација у којој се Краљевина СХС налазила после закључења примирја наметнули су обавезу југословенској делегацији на мировној Конференцији да покуша да се избори за исплату одштете Србији пре потписивања коначних мировних уговора, пошто се претпостављало да ће се на обештећење у новца дуго чекати, те да ће у прво време исплата у натури представљати главни вид накнаде.

Компликован материјални положај Краљевине Србије према савезницима, с једне стране, и нове југословенске државе, с друге, стављао је југословенску

¹ Види: Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 260.

делегацију у тешку позицију. „Србија је имала само потраживања на име одштете, док је Краљевство СХС имало за крајеве који су раније припадали Аустроугарској само да плаћа.“ Пошто није било познато у каквом би односу могле стајати ове вредности, Делегација је на самом почетку Конференције истакла да Србија заслужује велику одштету, не само због огромних људских и материјалних губитака, већ и зато што је војска Србије "бранила и општу ствар савезничку". Велизар Јанковић ће то образложио овако: „Србија је бранила пролаз заједничком непријатељу са запада на исток и ствар целокупне европске цивилизације. Србија је у тој одбрани све ставила на жртвеник, без икакве резерве, без икаквог уцењивања. Из тог страшног и крвавог рата она је изашла чиста образа, али и руинирана"².

Полазиште одштетне политике Краљевине СХС заснивало се на уверењу да је "што већа и што јача југословенска држава у интересу победничких савезника".³ Када су француске новине средином јануара 1919. објавиле да је на седници представника четири Велике силе предложено да се за Француску и Белгију "накнада штета захтева на првом месту", у југословенској делегацији је закључено "да на првом месту треба захтевати и накнаду штете коју је услед рата претрпела и Србија". Тим пре што је током рата у вези накнаде штете Србија увек изједначавана са Белгијом⁴. Тако су већ на самом почетку Конференције формулисана незванично три главна аргумента отштетне политике Краљевине СХС: 1) велике ратна жртве Србије, 2) њена изједначеност у праву са Белгијом и 3) међународни значај новоформиране југословенске државе.

Одштетни захтев који је делегација Краљевине СХС заступала у име Србије и Црне Горе садржао је неколико елемената: штету у људској радној снази коју треба надокнадити у виду инвалиднина, пензија или неког вида помоћи оштећеним лицима или њиховим породицама; материјални губитак у економским добрима; штете од новчаног оптицаја (папирних круна и лева) који су окупационе власти наметнуле уз принудни курс током своје управе; и државне дугове које је Србија направила ради вођења рата.⁵

² Велизар Јанковић, *наведено дело*, стр. 10-12.

³ Андреј Митровић, *Југославија на конференцији мира 1919-1920*, стр. 3.

⁴ В. Krizman, В. Hrabak, *наведено дело*, стр. 23.

⁵ Велизар Јанковић, *наведено дело*, стр. 12-19.

Од самог почетка Конференције југословенска делегација инсистирала је на чињеници да се Србија налази у горем материјалном положају од Белгије, јер су њој не само заплењена и уништена сва средства за производњу у приватној својини већ и "национална оруђа и саобраћајна средства – горе но у једној земљи". Пошто без тога није било могуће отпочети привредну делатност, Делегација је тражила да се Србији "допусти да по Немачкој, Аустрији, Мађарској и Бугарској покупи стоку, алате оруђа и саобраћајна средства која је непријатељ однео, нарочито Немци".⁶ У прилог овог захтева ишао је став америчке делегације "да штете у окупираним крајевима треба да буду првог ранга" и да ће Америка признати "само право на репарацију и накнаду штете опустошеним пределима Белгије, Француске, Србије, Румуније, Грчке, Италије и Црне Горе".⁷

Већ 5. фебруара, на трећој седници Комисије за проучавање питања о накнади штете, Коста Стојановић је покренуо питања реституције Србији у натури и исплате аванса ратне одштете у виду кредита у натури пре закључења мировних споразума. Предложио је и оснивање посебне поткомисије "која би детаљно и дефинитивно разрадила ово питање". Предлог су подржавали представници малих држава, али се томе успротивио председник комисије Клоц. На крају је одлучено да се ово питање не налази у надлежности Комисије за проучавање питања о накнади штете, већ „Финансијске комисије великих сила“, којом је председавао италијански представник Саландра. То је значило да се право "приоритета исплате" и "рекулперација опљачканих добара" може спроводити искључиво по основу и у складу са уговорима о примирју.⁸

Истог дана Стојановић је замолио Пашића да у Политичкој комисији тражи "да се малим државама приликом продужења уговора о примирју осигура право да од непријатељских држава могу за уништене објекте узимати накнаду у натури - и то путем Комисија које ће одредити владе свих малих и заинтересованих држава, које би свој посао обављале наслањајући се на ауторитет

⁶ Нота којом тражимо две милијарде из првих 20 милијарди, No. 405, К. Стојановић – Н. Пашићу, Париз, 3. мај. 1919, АЈ, 336, 46, (1482).

⁷ Извештај о раду економско-финансијске секције, К. Стојановић - министру финансија, Париз, 18. фебруар 1919, стр. 1, АЈ, 336, 76, I, (38).

⁸ Извештај К. Стојановића о раду економско-финансијске сеикције министру финансија, Париз, 6. фебруар 1919, стр. 2-3, АЈ, 336, 76, I, (18).

војних савезничких власти".⁹ Сугерисао је да се скрене пажња да је Србија "потпуним уништењем пруге Београд-Скопље, као осовине желеничке мреже, доведена у положај да не може извести интегралну привредну обнову чак ни онда кад би потребна средства била спремна у Београду или Солуну".¹⁰ При том је обнову Србије требало представити не само као локалну потребу већ и интерес савезника, јер ако "српски народ најдаље за два и по месеца не би добио неопходна средства за пољопривреду, био би упућен на помоћ са стране за наредних двадесет месеци".¹¹

Тражећи од "високих савезника" да приликом фебруарског продужења уговора о примирју обавезу Немачку да у што краћем року врати Србији однете ствари, Пашић је предао спискове однетих "индустријских постројења, стоке, пољопривредних алата, локомотива, вагона и осталог железничког материјала".¹² С југословенске стране није оспоравана оправданост економских клаузула Уговора о примирју с Немачком. Напротив. Сматрано је да "антиципирање у уговору о примирју питања која се имају дефинитивно регулисати уговором о миру потичу из желе да се Француској обезбеди што бржа и што ефикаснија реприза економског живота и да се она сачува од ризика дуготрајних преговора о миру", али је истакнуто и "да су те мере много потребније Србији".¹³

На седници Комисије за проучавање питања о накнади штете 15. фебруара делегат Белгије тражио је од великих савезника да се заузму за потпуно обештећење његове земље. Изјавио је да „немају времена за чекање и да треба што пре помоћи. До закључења мировног уговора са Немачком треба још доста времена, а стање економско не може да поднесе ни тренутак одуговлачења". Као главни аргумент за ово тражење навео је да је Белгија била нападнута и да су гаранцију за њену неутралност дале велике силе. Чак је и сама Немачка тражећи пристанак да прође преко белгијске територије обећала обештећење. На истој седници Коста Стојановић је изјавио "да треба пронаћи праведну солуцију да се и

⁹ Питање да добијемо аконто на име ратне штете, К. Стојановић – Н. Пашићу, Париз, 5. фебруар 1919, АЈ, 336, 76, IV, (7643).

¹⁰ Списак материјала потребног за почетак обнове економског живота у Србији и реконструкцију саобраћаја, АЈ, 336, 44, IV, (208).

¹¹ Привредне клаузуле уговора о примирју, Н. Пашићу, Париз, 9. фебруар, 1919, АЈ, 336, 76, I, 20.

¹² Исто.

¹³ Исто.

Србија стави у стање у коме је била пре рата",¹⁴ истакавши да "приоритет може једино правилно да се мери величином оштећења у који је рат бацио једну земљу". А Србија је "најгоре прошла, не само што је највише опљачкана већ је изгубила у рату највише и у људству". Посматрано у процентима, у случају Србије људске жртве су двоструко превазилазио и најгори биланс међу савезницима.¹⁵

Неколико дана касније, у поткомисији Комисије за проучавање питања о накнади штете званично је затражено да оштећене државе предају захтеве за накнаду штета – са вредностима израженим у цифрама. Југословенска економско-финансијска и саобраћајна секција пријавила је за Србију 3,2-3,8 милијарди франака на име ратних трошкова; за штете приватних лица и државе између 7,710 и 13,889 милијарди франака; и на име анuitета пензија, инвалиднине и ратне сирочади између 278 милиона и 556 ,8 милиона франака. Отштетни захтев за Црну Гору кретао се у распону од 454 до 771 милион, а годишњи анuitети за пензије, инвалиднине и сирочад од 24 до 36 милиона франака.¹⁶

Губици на саобраћајним средствима уврштени су у категорију непосредних штета обухватајући "све железнице у земљи са свим својим грађевинама, објектима и постројењима, сопствени и позајмљени возни парк, планове, целокупни материјал и инвентар за одржавање железничких пруга и радионица, све путеве, поште, телеграфе и телефоне" и остала саобраћајна средства као што су теретна кола, фијакери и аутомобили.¹⁷

Затим је и из друге поткомисије у Комисији за проучавање питања о накнади штете упућен позив оштећеним државама да предају своје процене о томе шта би побеђене земље могле да им испоруче у натури, као и спискове својих материјалних потреба.¹⁸ Југословенска делегација је у свом захтеву тражила да се Србији пре потписивања коначних мировних уговора врате: стока, алати, железничка кола, угаљ, индустријска постројења, разне врсте

¹⁴ Извештај о раду економско-финансијске секције, К. Стојановић - министру финансија, Париз, 18. фебруар 1919, стр. 1-2, АЈ, 336, 76, I, (38).

¹⁵ Мемоар о економско-финансијским питањима, Бр. 356, К. Стојановић – Н. Пашићу, Париз, 17. април 1919, стр. 2, АЈ, 336, 46, I, (1206).

¹⁶ Исто, стр. 5-6.

¹⁷ Наше представке поднете поткомисијама о питањима ратне штете, Листа категорија штета, Париз, 23. 2. 1919, АЈ, 336, 76, II, (51).

¹⁸ Наше представке поднете поткомисијама о питањима ратне штете, Ст. Протићу председнику министарства, Париз, 23. 2. 1919, АЈ, 336, 76, II, (51).

репроматеријала - у вредности од 2,5 до 6,5 милијарди франака. На име потреба за железницу тражено је 50 локомотива, 2.000 вагона за нормални колосек, опрема за радионице за поправку вагона и локомотива, радионице за ложионице, парни котлови за 16 водостаница, 1000 скретница, 200.000 дрвених импрегнираних прагова, 200 телеграфских апарата и 500 телефона, 40.000 дрвених импрегнираних стубова, 200 тона телеграфске и 100 тона бакарне жице, 250 км шина и 2.000 вагона за индустријска предузећа и руднике.¹⁹

Економско-финансијска секција настојала је да по сваку цену обезбеди учешће у савезничком потраживању ратне штете и "за случај да се наведено тражење не може остварити одмах" поднела је крајем фебруара још један захтев - да се Србији до 1. априла дају пољопривредни алати и стока "да се не би изгубила жетва" и да би се могло "исханити становништво, које би иначе било изложено глади и болештини". Уз то поново је тражен и материјал потребан железници: комплетна инсталација нишке радионице за поправку 90 локомотива и 1500 вагона, 500 скретница, 3.000.000 тона гвоздене конструкције за порушене железничке мостове, 2.000 телефона, 300 телеграфских апарата и 3.000 км гвоздене телеграфске жице. Од савезника је тражено да од Бугарске, Мађарске и Аустрије одмах захтевају да до наведеног рока испоруче Србији отете ствари у вредности од 650.000.000 франака - половину да врати Бугарска, а остало Мађарска и Аустрија.²⁰

Припремајући ове захтеве Стојановић је тражио од владе у Београду да дипломатским путем „утиче да се преко војних и цивилних власти, које су надлежне за извршење клаузула о примирју дође до тих тако потребних

¹⁹ Списак материјала потребног за почетак обнове економског живота у Србији и реконструкцију саобраћаја: За обнову најнужнијих индустријских предузећа је тражено тражени су парни котлови, електрични мотори, машине и алат за дрво и метал итд, а од сировина потребних за почетак рада индустријских предузећа 80 вагона ливеног и кованог гвожђа и челика, 1.500 вагона кокса, 3.000 вагона каменог угља, 1500 вагона сировог шећера итд, АЈ, 336, 44, I, (208).

²⁰ У другом списку за потребе пољопривреде је између осталог тражено: 70.000 волова, крава и бикова и све што се употребљава за рад и вучу, 40.000 коња и мазги за вучу. Од пољопривредних справа: 70.000 плугова, 12.000 култиватора, 10.000 сејалица, по 60.000 лопата и мотика, 100.000 српова, 50.000 коса, косачице, прскалице, ветрењаче, жетелице, вршалице итд. Како је становништво оскудевало у одећи и обући предложено је да се тражи од савезника и један кредит у роби у најмањој суми од 250-300 милиона франака да би се хитном куповином робе у савезничким земљама могли колико-толико покрити прве потребе; Репарације од Бугарске и Мађарске, Бр. 59, Н. Пашићу - М. Савчић, Париз, 25. фебруар 1919. АЈ, 336, 46, I, (374).

средстава".²¹ Никола Пашић је 26. фебруара упутио инструкцију Економско-финансијској и саобраћајној секцији да напише молбу Врховном ратном савету да приликом обнављања примирја услови Бугарску и Мађарску да врате или замене све што је већ раније наведено у допису Секције. Преко Пашића и Веснића захтеви су прослеђени и Комисији за продужење примирја са Немачком, у Версају. Међутим, примирје је већ било "продужено на старој основи" и знало се да "од тога неће бити никаквих последица". Из Врховног ратног савета је стигао коначан одговор маршала Фоша да се "основице примирја не могу мењати, и према томе ово питање се овим путем не може решити".²²

После тога, враћање заплењене српске имовине зависило је још једино од исхода иницијативе Косте Стојановића коју је покренуо почетком фебруара у Комисије за проучавање питања о накнади штете, тј. "да се у побеђеним земљама образују савезничке комисије које ће за рачун оштећених земаља скупљати отете ствари". Пошто су Стојановићев предлог подржале све мале земље, изгледало је да ће бити усвојен. Стојановић је чак 14. марта јавио влади у Београду да ће "данас или сутра" бити одлучено да се: 1) образује "међусавезничка комисија за аванс у натури у којој ће све заинтересоване државе имати своје представнике, које ће наименовати дотичне владе" и 2) да ће Савет десеторице (пет великих сила) усвојити одлуку Комисије за проучавање питања о накнади штете "да се овлашћују владе оштећених држава, да преко својих комисија у непријатељским земљама могу доћи до потребних најнужнијих ствари - у стоци, алатима, семену, вагонима итд". Ове комисије које би мале победничке земље упутиле у Немачку, Аустрију, Мађарску и Бугарску налазиле би се у саставу већ постојеће Међусавезничке комисије и имале би подршку савезничких војних власти у тим државама.²³

Међутим, Конференција није усвојила такву одлуку, због тога што Међусавезничка комисија није била формирана као орган Конференције мира већ је имала само мандат "да купи ствари за рачун оних земаља којима је то право

²¹ Наше представке поднете поткомисијама о питањима ратне штете, Ст. Протићу председнику министарства, 23. фебруар 1919, стр. 2, АЈ, 336, 76, II, (51).

²² Репарације од Бугарске и Мађарске, Пашић – Економско-финансијској и саобраћајној секцији, Бр. 374 IX/28, Париз, 26. 2. 1919, АЈ, 336, 46, I, (374); Аванси по питањима ратне штете, К. Стојановић – Ст. Протићу, Париз, 14. март 1919, АЈ, 336, 76, IV, (151).

²³ Аванси по питањима ратне штете, К. Стојановић – Ст. Протићу, 14. март 1919., стр. 1-2, АЈ, 336, 76, IV, (151).

признато уговором о примирју". То је за Србију значило да ако би јој чак и било понуђено учешће у Комисији, "не би имала рачуна да га прими ако јој се у исто време не би признало право да Комисија купи ствари и за њен рачун" на основу уговора о примирју.²⁴

До средине априла сва тражења југословенске делегације наилазила су на препреке. Покушаји код савезника "да се пре коначног решења питања о накнади штете пружи Србији помоћ у натури остали су без позитивног одговора".²⁵ Претходни месеци показали су на какву се подршку од стране великих победничких сила не може рачунати. "Они сви, више мање закачени ратом, налазили су се такође у незгодним економским приликама, услед чега је наишао један општи наступ националног егоизма који се на сваком кораку испољавао. Свако је вукао само себи и тежио да за себе што више стекне".²⁶

Једини преостали начин за покретање домаће привреде и саобраћаја било је "повлачење најразноврснијих добара од савезника на подлози зајмова, који би се исплатили из накнаде штете која ће се примити од непријатеља". Само тако је било могуће започети исплату обештећења Србији и "приморати савезнике да што брже наплате од непријатеља накнаду штете за (њен) рачун" Међутим, ни у том погледу није остварен никакав резултат, и ако је међу савезницима у почетку постојало расположење за давање државних кредита. Тако се Србија у пролеће 1919. налазила и даље "у стању у ком су је непријатељи оставили пре пет месеци" и "неизбежно је ишла у сусрет једној великој катастрофи".²⁷

Промена начина рада Конференције која је наступила средином априла, додатно је умањила изгледе на успех југословенске одштетне политике. Тада приоритет Конференције постаје закључење прелиминарних одредби за мировни уговор са Немачком, а послове економско-финајсијских комисија преузима Савет четворице (Врховни савет). И ако је Комисије за проучавање питања о накнади

²⁴ Комисија за реституцију отетог материјала, Бр. 410, К. Стојановић - Н. Пашићу, Париз, 6. мај 1919, АЈ, 336, 47, III, (1572).

²⁵ Обештећење за опљачкана говеда, Бр. 342, К. Стојановић – Н. Пашићу, Париз, 14. април 1919, АЈ, 336, 47, III, (1039).

²⁶ Писмо делегата секције за накнаду штете о ратним штетама, Бр. 351, К. Стојановић – Н. Пашићу, Париз, 16. април 1919, стр. 3, АЈ, 336, 46, I, (1159).

²⁷ Репарације и закључење уговора о миру са Немачком, К. Стојановић – Ст. Протићу, Париз, 14. 4. 1919, стр. 8-9, АЈ, 336, 77, IV, (341).

штете наставила с радом, Врховни савет је све мање узимао у обзир њене закључке.²⁸

Представници свих оштећених земаља знали су да ће коначне одлуке у вези репарација доносити Савет Четворице и почели су да предузимају "мере да не буду догађајима изненађени и стављени пред свршен чин". Тако је на пленарној седници Комисије за проучавање питања о накнади штете 16. априла, белгијски делегат поднео захтев своје владе о приоритету при накнади штете, тј. да се Белгији одмах стави на располагање неколико милијарди франака и уз то „засебна накнада за повучен новац из оптицаја који је Немачка пустила у оптицај за време окупације“.²⁹ Поводом тога у Париз је допутовао авионом и белгијски краљ. Примео га је француски председник Поенкаре и учествовао је на ванредној седници Савета Четворице на којој је са министрима заступао становиште у вези приоритета Белгије при накнади штете. По одласку белгијског краља, најављен је долазак председника белгијске владе. И поред све наклоности савезника, пре свега Америке, Белгија је поводом ових питања покренула читав свој државни апарат, укључујући и круну.³⁰

Насупрот Белгији, контакте југословенске стране са Саветом четворице одржавали су само опуномоћени делегати Пашић, Трумбић и Веснић. Они су били једини "у положају да пред њим устану у одбрану државних интереса. Тако је силом околности, питање о накнади ратне штете и све што је с њим у вези, изашло из надлежности економско-финансијске и саобраћајне секције и прешло у надлежност опуномоћених делегата".³¹ Ово је носило велике опасности, јер су питања која је расправљао Савет четворице могла бити решена на штету Краљевине. Од тих решења је зависила "економска обнова или потпуна пропаст земље". Незадовољан што Југославија не иде за белгијским примером, Стојановић је упозоравао на озбиљност ситуације. Средином априла обавестио је Пашића да "при таквом стању ствари Економска секција и њени специјални делегати,

²⁸ Исто, стр. 1-2.

²⁹ Осим ових захтева Белгија је тражила да седиште Лиге народа буде у Бриселу и да јој се репарирају ратни трошкови. Истовремено је организован у Белгији протестни покрет нарочито у парламенту, јавним гласилима и већим градовима.

³⁰ Репарације и закључење уговора о миру са Немачком, К. Стојановић – Ст. Протићу, Париз, 14. 4. 1919, стр. 6-7, АЈ, 336, 77, IV, (341).

³¹ Писмо делегата секције за накнаду штете о ратним штетама, Бр. 351, К. Стојановић – Н. Пашићу, Париз, 16. април 1919, стр. 3-4, АЈ, 336, 46, I, (1159).

лишени материјалне могућности да и даље бране државне интересе, скидају са себе сваку одговорност за све што ван њиховог учешћа буде урађено".³²

У исто време, у југословенској делегацији процењено је да хитно усвајање прелиминара за немчки уговор представља "врло добар поступак. Јер кад се једном потпише уговор с Немачком, лако ће се доћи до уговора с њеним савезницима, који ће самим тим изгубити психолошку могућност за отпор". Али постојала је и стрепња "да ће се наћи савезника који су дезинтересовани према савезницима Немачке или чак имају рачуна, политичког или економског, да их подржавају против рекламација које је према њима имала Краљевина СХС са осталим државама".³³

Економско-финансијска и саобраћајна секција југословенске делегације одржала је 16. априла седницу којој је присуствовао Никола Пашић. Договорено је да се припреми кратак „мемоар о свим питањима економско-финансијске природе у вези репарација штета нанетих краљевини ратом". Сутрадан је мемоар прослеђен свим опуномоћеним делегатима (Пашићу, Трумбићу, Веснићу, Жолгеру, М. Бошковићу, Рибаржу и Смодлаки) како би у разговорима „са меродавним факторима" у току израде прелиминарног уговора о миру с Немачком "знали која су потраживања и како их треба бранити".³⁴

Одељак о непосредним штетама у овом документу написао је Коста Стојановић, оштро критикујући ставове великих сила и начин одлучивања на Конференцији. Непризнавање ратних трошкова Србије оценио је као неразумно. Упозорио је да "може лако да испадне у Савету четворице да само Белгија добије приоритет услед свог међународног и правног положаја у почетку рата" и "да је неко имао рачуна" да се "о приоритету и солидарности не реши у Комисије за проучавање питања о накнади штете". Тврдио је "да су Французи и Белгијанци изнели из Немачке неколико милијарди својих па и немачких или њиховима сличних ствари". Поставио је питање: "зашто Србије која је најгоре прошли у овом рату нема оно право које има Француска, која је релативно много боље прошла, већ и због факта да је мањим делом била инвахирана", и "колика је

³² Исто, стр. 3-4.

³³ Репарације и закључење уговора о миру са Немачком, К. Стојановић – Ст. Протићу, Париз, 14. 4. 1919, стр. 2, АЈ, 336, 77, IV, (341).

³⁴ Мемоар о економско-финансијским питањима, Бр. 356, К. Стојановић – Н. Пашићу, Париз, 17. април 1919, АЈ, 336, 46, I, (1206).

стварна разлика између Србије и Белгије кад се има у виду да је Белгија покупила по Немачкој силне предмете"? Коначно, и "Италија је то сама свршила по Аустрији", а Румуни у Мађарској. С посебним револтом је критиковао Савет четворице поводом утврђивања износа ратне штете, питајући "на основу чега решава Савет Четворице о томе са колико ће процената која држава учествовати у накнади штете?" Сматрао је да ово питање Савет четворице не може уопште да решава јер "треба прво упоредити једну државу с другом па видети однос".³⁵

Са оваквим ставовима Пашић није могао изаћи пред чланове Врховног савета и наложио је Стојановићу да на основу мамоара напише посебну ноту, али само "с фактима и објашњењима", којом "тражимо све оно на шта имамо права и што је Белгија тражила".³⁶ Међутим док је нота још била у припреми, Савет четворице престао је да позива опуномоћене делегате на своје консултативне седнице и југословенски представници су после тога могли само "чекати и свраћати пажњу Савету да их позове кад се њихова питања буду решавала".³⁷

Француски министар Лушер је 24. априла, у присуству предствника Француске, Енглеске, Америке, Јапана, Белгије, Србије, Португалије и Бразила саопштио услове Савета четворице за уговор о миру с Немачком, који су се односили на репарације. Одбачена је накнада ратних трошкова и конфискација непријатељских добара. Одлучено је да се оснује Стална Комисија за решавање питања репарације ратних штета, у коју су као стални чланови требали да уђу представници четири велике силе и Белгије, а остале заинтересоване државе да имају право учешћа само кад се њихова питања решавају, али без права гласа. Савезничким државама остављен је рок од шест дана по потписивању уговора о миру са Немачком да Сталној репарационој комисији поднесу "спискове објеката" које је Немачка однела са њихове територије, укључујући стоку, оруђа, алат итд. Од овога су изричито изузета саобраћајна средства која су савезници већ покупили по Немачкој. Предвиђено је да Немачка одмах по потпису уговора о миру исплати 20 милијарди марака у готовом новцу и натура.³⁸

³⁵ Исто, стр. 3-4.

³⁶ Мемоар о економско-финансијским питањима, Н. Пашић – К. Стојановићу, 1206 IX/27, Париз, 20. 4. 1919, АЈ, 336, 46, I, (1206).

³⁷ Питање контрибуција и потписа уговора са Аустро-Угарском, Н. Пашић – К. Стојановићу, Бр. 1159, Париз, 22. април 1919, АЈ, 336, 46, I, (4687).

³⁸ Примедбе на клаузуле уговора о миру са Немачком, Лушеру – за Савет четворице, Париз, 25.

Прелиминари за мировни уговор са Немачком били су неповољни за Србију исто као и уговор о примирју. Стојановић и Савчић одмах су преко Лушера реаговали код Савета четворице због неравноправног третмана Србије. Тражили су да и Србија „као Белгија буде заступљена с једним чланом у Сталној комисији за репарације с правом гласа" пошто је и Србија била нападнута од Аустро-Угарске и остала у рату до краја, као и да питање приоритета уђе у клаузуле мира с Немачком. Протествовали су и против одлуке да Немачка задржи сва добра однета из Србије, а Француска вагоне и остали саобраћајни материјал.³⁹ Немци су после рата заплењеном српском стоком враћали Француској њену однету стоку, док су у исто време српски трговци куповали по Бугарској српску стоку "по егзорбитантну цену".⁴⁰ Предложили су да се у уговор о миру са Немачком укључи једно прелазно решење о исплати Србији аконтације у натури, не чекајући коначне одлуке Сталне репарационе комисије, пошто је "ово за неке земље било предвиђено још одредбама примирја".⁴¹ Ово није прихваћено, али је Лушер саопштио да "Србија задржава право при каснијим дискусијама око уговора с Турском Аустријом, Угарском и Бугарском да истакне своја гледишта за обезбеду оних права која нису довољно осигурана у уговору с Немачком"⁴² и обећао је југословенским делегатима "да ће бити позвани и саслушани".⁴³

Међутим, 3. маја француске новине су објавиле вест да је Белгија после многобројних интервенција код Савета четворице добила 2,5 милијарде из првих 20 милијарди које Немачка треба да плати као аконтацију ратне одштете. "Ова привилегија Белгије према осталим савезницима" објашњена је чињеницом "да је била поплавлена и да је толико оштећена од стране непријатеља да јој је без хитне помоћи немогућно да отпочне привредну делатност".⁴⁴

4. 1919, АЈ, 336, 78, I, (373); Клаузуле прелиминарног уговора о миру са Немачком, Бр. 371, Ј. Т. Марковићу – К. Стојановић, Париз, 25. април 1919, стр. 1-2, АЈ, 336, 39, II, (1297).

³⁹ Исто.

⁴⁰ Нота којом тражимо за нас две милијарде, Бр. 405, К. Стојановић - Н. Пашићу, Париз, 3. мај 1919, стр. 2, АЈ, 336, 46, I, (1482).

⁴¹ Примедбе на клаузуле уговора о миру са Немачком, Лушеру – за Савет четворице, Париз, 25. 4. 1919, АЈ, 336, 78, I, (373).

⁴² Исто, стр. 2.

⁴³ Ратна штета причињена нам од Немаца и њена накнада, Бр. 411, Ст. Протићу – К. Стојановић, Париз, 3. мај 1919. АЈ, 336, 78, II, (411).

⁴⁴ Нота којом тражимо за нас две милијарде, Бр. 405, К. Стојановић - Н. Пашићу, Париз, 3. мај 1919, стр. 1, АЈ, 336, 46, I, (1482).

Стојановић је одмах ургирао код Пашића да употреби сва средства која му стоје на располагању како би се уважио исти захтев Србије. Сматрао је ако Србији већ није признато право које је уговором о примирју обезбеђено Белгији, да је правично дати јој из првих 20 милијарди бар 2,5 милијарде за обнову земље, нарочито за набавку стоке, оруђа, алата и саобраћајних средстава. То је видео само као „једну малу исправку неправде“ учињену уговором о примирју и прилику да се Србија изједначи у третнаму са Белгијом.⁴⁵

Југословенској делегацији није било познато шта је Белгија тачно добила, и на који начин. Стојановић се обратио Михајлу Пупину који је тада боравио у Паризу и одржавао контакте с врхом америчке делегације. Упознао га је са југословенским захтевима у вези ратне отштете, нарочито у погледу аконта, и изложио му "најважније тачке на које треба скренути пажњу америчким делегатима с којима је имао везу, а и председнику Вилсону ако буде с њим разговарао".⁴⁶

Пупинови сусрети са високим члановима америчке економско-финансијске секције Б. Барухом, Мак Кормиком и представником америчког министарства финансија Норманом Дејвисом расветлили су неколико ствари. Намачка ратна одштета била је распоређена тако да највећи део припадне Француској, Енглеској и Белгији, док су Италија, Румунија и Србија требале у већој мери да учествују у накнади од осталих поражених земаља. По том принципу подељено је и првих 20 милијарди немачке одштете. Чим је за ово сазнала, Белгија се најенергичније заузела да се њен део повећа и затражила је од Савета четворице неколико концесија: Признавање права на накнаду штете, надокнаду ратних трошкова, накнаду за новац повучен из оптицаја, и да јој се прва отштетна рата повећа на 2,5 милијарде. Право на накнаду штете јој је признато - али не и приоритет. Савет четворице је потпуно удовољио само белгијском захтеву за повећање прве отштетне рате, али "на тај начин што су јој Француска и Енглеска уступиле делове накнаде која је њима припала. То је био један приватан споразум између њих, а не одлука Конференције мира".⁴⁷

⁴⁵ Исто, стр. 1-3.

⁴⁶ Ратна штета причињена нам од Немаца и њена накнада, Бр. 411, К. Стојановић - Ст. Протићу, Париз, 3. мај 1919, стр. 2, АЈ, 336, 78, II, (411).

⁴⁷ Исто, стр. 2.

Пупинови саговорници изразили су жаљење што Америка "не може повећати (српски) дао, премда би то радо учинила", јер јој ни самој није ништа припадало из првих 20. милијарди немачке отштете. Истакли су да се "на конференцији мира Америка сва заложила за мале државе" и да у тој својој акцији наилази на велике препреке "од стране извесних савезника", али је спремна да настави тим путем "чак и на ризик да њене делегате каменицама отерају из Париза".⁴⁸

Американцима је било познато да је Краљевини СХС потребна брза помоћ. Били су мишљења "да за то нема другог излаза но да се обрати приватним америчким банкама" од којих је могла на подлози будућих репарација добити зајмове за реконструкцију земље. Америчка влада је била спремна "дати на знање својим банкарима да нема ништа против тих операција". Краљевина СХС могла је са америчке стране "рачунати на највећу предустетљивост".⁴⁹ У погледу српских захтева Пупинови разговори са америчким делегатима нису донели никакав напредак; само су учврстили уверење да је помоћу кредита на бази будућих репарација могуће најбрже доћи до отштете.

На тези да је Србија у горем положају од Белгије, у српској јавности је до тада створено уверење да ће Србија обезбедити "правичну и потпуну накнаду". Зато је вест да накнада штете није добијена изазвала велико узнемирење у земљи, поготово што је "Белгија у том погледу постигла резултате" а Србија "у прелиминарима мира није ни споменута". Незадовољство је расло "како у парламенту тако и у публици". После десетак дана узбуне реаговао је и председник владе Стојан Протић, наложивши Пашићу да се ангажује око пријема у Савету четворице, а потом појединачно посети Вилсона и Лојд Џорџа и тражи од њих: 1) Да се Србији признају "ратни трошкови који ће се пребити за дугове које је за време рата начинила код савезника; 2) Да јој се што пре врати сва стока, пољопривредне справа и остали предмети које су Немци и остали непријатељи одузели; 3) Да јој се на име аванса на рачун будуће накнаде штете дају бар две милијарде ради обнављања привредног живота који је потпуно умртвљен; и 4) да Краљевина буде заступљена "са решавајућим гласом у комисијама које

⁴⁸ Исто, стр. 2-3.

⁴⁹ Исто.

предвиђају прелиминари мира и које ће решавати о висини и о врсти накнаде за учињене штете".⁵⁰ И остале мале земље поднеле су овакве захтеве великим савезницима, и биле су одбијене.

У коначној верзији уговора о миру с Немачком само су Белгији признати ратни трошкови и приоритет при исплати отштете, јер је у рату "оштећена повредом једног међународног уговора" чији су гаранتي биле велике победничке силе. Србија и Црна Гора су одбијене, пошто је "питање аванса било питање приоритета, које је једино и искључиво дато Белгији из истих разлога из којих су признати и њени ратни трошкови". Србији је удовољено једино у погледу пуноправног учешћа у Сталној репарационој комисији. То је у формалном смислу био добитак, али практично је значило да ће још дуго морати да чека на репарације - док прво "Комисија утврди висину одштета појединих земаља које имају право на репарацију штете", а потом и "проценте с којима ће поједине оштећене државе учествовати у репарационом фонду који ће исплатити Немачка са својим савезницима".⁵¹

После потписивања уговора о миру са Немачком изгледало је да ће обнова југословенских железница зависити првенствено од страних зајмова. Међутим, "период зајмова у натури је био прошао", а односи међу победничким земљама су се погоршали у међувремену. По оцени Косте Стојановића, наступао је стање "дугих материјалних и моралних криза".⁵²

⁵⁰ Инструкције председника владе о нашим захтевима за накнаду ратне штете, Пов. No. 5948, Протић, Београд, 13. мај 1919, АЈ, 336, 46, I, (1672).

⁵¹ „Резултати последњих преговора у Паризу о накнади штете“, *Демократија*, година II, Београд, 12. фебруар 1920, Архив САНУ, Заоставштина Косте Стојановића, 13620/13.

⁵² Коста Стојановић, „Економско снажење Краљевства СХС после европског рата“, стр. 157, Архив САНУ, Заоставштина Косте Стојановића, 13620/10.

Економске клаузуле прелиминарног уговора о миру са Немачком и измене прелиминара

На седници 16. априла 1919. у француском Министарству иностраних дела Клеменсо је саопштио делегатима малих држава да ће 25. априла у Версај бити позвани немачки делегате ради утврђивања услова за прелиминаре мира. Услови су већ или припремљени, укључујући и накнаду ратне штете. Чекала се коначна редакција текста.¹

Дан пре најављене седнице с Немцима, француски министар финансија Лушер упознао је делегате Француске, Енглеске, Америке, Јапана, Белгије, Србије, Португалије и Бразила с најважнијим тачкама пелиминара мира с Немачком који су се односили на репарације. Тежиште извештаја односило се на формирање Сталне комисије за репарације са седиштем у Паризу, на коју је требало да буде пренето доношење извршних одлука. Чинили би је представници Велике Британије, Француске, Италије, САД-а и Белгије, за које је било предвиђено право решавајућег гласа. Одлуке "по капиталним питањима" у вези висине немачког репарационог дуга и количине и пуштања у оптицај бонова на рачун Немачке, Комисија би доносила једногласно, док би се о осталим питањима одлучивало већином гласова. За представнике осталих држава предвиђено је да присуствују седницама само "кад су њихова питања на дневном реду", али без права гласа.²

Предлог уговора давао је Комисији за репарације пуну самосталност и „неограничен“ делокруг рада у вези финансирања и ликвидације свих штета, процене потраживања појединих држава, одређивања рокова исплате и висине процентног учешћа оштећених земаља у укупној суми коју Немачка треба да плати. Осим тога, Комисија је имала и "бди над немачким фискалним законодавством" како пореска оптерећења у Немачкој не би била испод нивоа у

¹ В. Krizman, В. Hrabak, *navedeno delo*, str. 111.

² Клаузуле прелиминарног уговора о миру са Немачком, Бр. 371, Ј. Т. Марковићу – К. Стојановић, Париз, 25. април 1919, стр. 1-2, АЈ, 336, 39, II, (1297); Примедбе на клаузуле уговора о миру са Немачком, Лушеру – за Савет четворице, Париз, 25. 4. 1919, АЈ, 336, 78, I, (373).

победничким земљама. Њене одлуке се "никаквом силом не би могле обуставити", а као средства принуде стављени су јој на располагање војна окупација, заплена бродова и блокада саобраћаја.³ Продужавајући рад и после закључења мировне конференције, Комисија као међународна установа није имала обавезу да се у свом раду придржава "никаких закона, наређења ни декрета", већ даради на основу "принципа утврђених уговором о миру, по својој доброј вољи и свом уверењу" Комисија колективно није никоме била одговорна. Њени чланови одговарали су једино лично владама својих земаља.⁴

Други део Лушеровог излагања је био посвећен условима плаћања немачке ратне одштете. Предвиђено је да Немачка одмах после потписа уговора о миру исплати 20 милијарди марака у готовом новцу и вредностима - од тога око 12 милијарди за покриће трошкова окупационе војске, исхрану Немачке од примирја до закључења мира и набавку неопходних сировина за рад немачке индустрије. Такође је требало да положи Сталној репарационој комисији бонове за свој дуг у износу од 100 милијарди марака, и то: један од 20 милијарди и два по 40 милијарди. Бонови би носили интерес од 2,5 % до 1926. године, и од 5% са 1% амортизације од 1926. до коначне исплате, која је могла трајати тридесет година, евентуално и више. Коначни износ немачког дуга, број бонова на рачун дуга и начин њиховог пласмана на берзи требало је да утврди Стална репарациона комисија.⁵

Версајски уговор о миру са Немачком од 28. јуна 1919. донео је промену у односу на прелиминаре у погледу састава Сталне репарационе Комисије и статуса њених чланова. Право чланства и "решавајућег гласа" у Комисији проширено је на Јапан и Краљевину СХС, с тим да њихови представници и представник Белгије могу да учествују у одлучивању само када се на дневном реду налазе питања која се односе на те земље.⁶ „Кад се разматрају питања поморска, ту је био Јапан; ако су на решавању питања Немачке, била је ту Белгија; ако су на решавању била

³ Исто.

⁴ Велизар Јанковић, *наведено дело*, Београд, 1920, стр. 22-23.

⁵ Клаузуле прелиминарног уговора о миру са Немачком, Бр. 371, Ј. Т. Марковићу – К. Стојановић, Париз, 25. април 1919, стр. 1-2, АЈ, 336, 39, II, (1297).

⁶ Милан Стојадиновић, „Питање репарација“, *Нови живот*, II година, V књига, Београд, 1921, стр. 310.

питања, Аустрије, Мађарске или Бугарске ту је било Краљевство Срба, Хрвата и Словенаца".⁷

Међутим, мировни уговори са Аустријом и Бугарском знатно су изменили састав Репарационе комисије. Према уговору са Аустријом велике силе су задржале стално чланство, али је пети члан комисије у случајевима кад се расправља о Аустрији, Мађарској или Бугарској, који је до тада био предвиђен за представника Краљевине СХС, замењен једним "општим" (заједничким) делегатом који је заступао све мале заинтересоване државе (Краљевину СХС, Румунију, Чехословачку, Пољску и Грчку). Осим тога, уз Сталну репарациону комисију основана је и једна „консултативна секција за специјална питања из аустријског уговора“ сачињену од представника свих великих сила и малих заинтересованих држава.⁸

Уговор о миру са Бугарском је такође донео измене тако што је за питања ратне одштете предвидео још једну међусавезничку комисију као подорган Репарационе комисије у Паризу. Ову комисију са седиштем у Софији чинили су представници Француске, Велике Британије и Италије. Учешће у њеном раду је омогућено и Бугарској преко посебног комесара, "ради давања обавештења и одговора на постављена питања".⁹

Мировним уговором задржана је за Немачку обавеза аванса од 20 милијарди марака и издавање обвезница на име ратне одштете за имовину цивилном становништву у вредности од 100 милијарди. Међутим, изричито је наведено да то није коначан износ који Немачка треба да плати. Репарационој комисији је препуштена процена да ли је "немачка способност плаћања таква да се може још више наплатити".¹⁰ Осим тога, Немачка је имала да исплати и ратни дуг Белгије према чланицама Антанте остварен до 11. новембра 1918. - процењен на 5,5 милијарди златних марака. Коначни износ ратне одштете Репарационе комисија је Немачкој требало да саопшти до маја 1921.¹¹

Разговоре о процентима учешћа појединих земаља у немачкој ратној одштини победничке земље започеле су још 1919. године. Пошло се од начелног

⁷ В. Јанковић, *наведено дело*, стр. 23-24.

⁸ *Исто*, стр. 24-25.

⁹ *Исто*, стр. 25-26.

¹⁰ *Исто*, стр. 26-27.

¹¹ Милан Стојадиновић, „Питање репарација“, стр. 311.

договора да Америци припада 14%, а Европи 86%. Расподелу европског дела преузеле су Француска и Велика Британија. На основу тога, на савезничкој конференцији у Спа јула 1920. закључен је споразум по ком је Француској припало 52%, Британији 22%, Италији 10%, Белгији 8% итд.¹²

У марту 1921. Комисија за репарације је објавила листу одштетних захтева осамнаест држава и Европске дунавске комисије. Француска је потраживала 218,54 милијарди франака, Велика Британија - 2,54 милијарде фунти и 7,59 милијарди француских франака, Италија - 33,08 милијарди лира, 37,92 милијарди француских франака и 120 милиона фунти стерлинга, Белгија - 34,25 милијарде белгијских франака и 2,37 милијарде француских франака. Краљевина СХС је тражила 8,49 милијарди динара и 19,21 милијарду француских франака.¹³

Репарациона комисија је све валуте прерачунала и унифицирала у златну марку. Конверзија свих монета је извршена на бази њихове средње вредности између актуелног и предратног курса према злату. Тако је одређено да једна златна марка вреди 2,20 папирна франка. Комисија је потом приступила утврђивању укупног износа репарационог дуга Немачке и 27. априла 1921. обавестила је да њене обавезе износе 132 милијарде златних марака. Томе је требало додати и белгијски ратни дуг земљама Антанте од 5,5 милијарди златних марака, а одузети вредност испорука у натури које је Немачка до тада већ извршила, процењених на око 3 милијарде марака у злату. На укупан овај износ рачунао се интерес од 1. маја 1921.¹⁴

Коначни услови за немачке репарационе обавезе утврђени су на конференцији у Лондону, маја 1921. Немачка је по основу дуга од 132 милијарде златних марака имала да изда обвезница са 5% интереса (у три серије) и да их преда потраживаоцима до 1. новембра 1921. Као гаранција за наплату немачког репарационог дуга служила је општа хипотека на све приходе немачке државе. Обвезнице су имале првенство наплате у односу на све унутрашње немачке зајмове.¹⁵

¹² Исто, стр. 312.

¹³ Исто, стр. 311.

¹⁴ Исто, стр. 311-313.

¹⁵ Исто, стр. 312-313.

Лондонски споразум обавезао је Немачку и да до потпуне исплате репарационих обвезница плаћа годишње 2 милијарде златних марака, у четири рате. Рок за исплату прве рате је одређен 31. мај 1921. Осим ове сталне суме, Немачка је сваке године требало да плати и износ у висини 26% сопственог извоза. Утврђивање висине ове обавезе било је у надлежности Репарационе комисије. Све укупно, Немачка је имала годишње да плаћа око 6 милијарди златних марака.¹⁶

Репарациона комисија је 5. маја 1921. обавестила немачку владу о одлукама Лондонске конференције, под претњом окупације Рура. Потом је основана контролна комисија (Комитет гаранција). Средином 1921. Комитет је почео с радом у Берлину - да "на лицу места прати ток извршавања уговорених обавеза".¹⁷

¹⁶ Исто, стр. 313.

¹⁷ Исто, стр. 312, 314.

Економско-финансијска позадина непотписивања уговора о миру са Аустријом

Поводом утврђивања услова за продужење примирја у марту 1919. Француска је у Комисији за пристаништа, путеве и железнице поднела пројекат којим је предложила да се пораженим земљама у Првом светском рату уведу знатни финансијски терети, нарочито на железницама. У основи предлога налазила се идеја о јединственој материјалној одговорности свих територија поражених земаља. У исто време Чехословачкој и Пољској, као деловима бивше Аустроугарске монархије, омогућено је одлагање финансијских обавеза по том основу пошто нису имале право на накнаду штете. Овај последњи предлог је отворило питање статуса бивших аустроугарских области које су ушле у састав Краљевине СХС.¹

Југословенски делегат у Комисији Анте Трумбић затражио је изузеће за југословенске крајеве, али су сви чланови Комисије били против тога и његов предлог је одбијен. Неповољан исход Трумбићевог захтева изазвао је различите реакције у југословенској делегацији. За Смодлаку то је било упозорење да савезници сматрају Краљевину СХС "за непријатељску земљу у погледу територија које су раније биле делови Аустроугарске". Миленко Веснић је мислио "да од ових одлука не треба имати бојазни" и да се Краљевина "неће сматрати као непријатељска, те да се ове мере неће на њу применити". Пашић је подржао француски пројекат условно – тј. ако се Краљевини СХС призна статус који је био предвиђен за Чехословачку и Пољску.²

Када је убрзо потом почела припрема мировног уговора са Аустријом, Савет четворице прихватио је француску замисао о јединственој материјалној одговорности као принцип у поступку финансијске ликвидације бивше Аустроугарске монархије. Одлучено је да се "Немачка Аустрија и Мађарска имају сматрати као непријатељи, а остали народи некадашње двојне монархије - не. Ти народи неће плаћати ни сносити велике терете рата, али с друге стране неће

¹ В. Krizman, В. Hrabak, *navedeno delo*, str. 71-72.

² *Isto*, str. 70-71.

добити ни ратну одштету. Међутим, великим силама је било врло тешко да наплате огромну одштету ако од целе бивше Аустроугарске остану само Мађарска и Аустрија да саме снесу све терете. Оне ни у ком случају не би могле платити све што треба стара монархија да плати".³ Тако је цела Аустроугарска у границама из 1914. године проглашена за дужника за накнаду штете, а сва имовина аустроугарске државе, укључујући и железнице, узета је „за гаранцију дуга по основи накнаде штете уколико га Аустрија и Мађарска не могу платити“.⁴

И ако остали народи бивше Аустроугарске монархије нису третирани као непријатељи, велике силе сматрале су да би било оправдано да они олакшају савезницима да дођу до што већег дела своје одштете. Због тога је одлучено да све бивше аустроугарске области плате контрибуцију у корист јединственог савезничког репарационог фонда. Као основа за утврђивање тих обавеза узети су: вредност аустроугарских државних домена (шума, рудника, железница итд), предратни и ратни дугови Монархије и штетне финансијске последица рата (папирни новац, инвалиднине и др.). „За Србију и остале земље које су се прошириле распадом Аустро-Угарске монархије, а уједно имају право на репарацију“, предложено је „да се од њихових будућих потраживања имају одбити сви дугови нових области, а за остатак свог потраживања имају чекати толико времена колико је потребно другим оштећеним државама да сразмерни део добију из заједничког репарационог фонда“.⁵

По међународном праву откупљивање државних добара није до тада било познато као обавеза за наследнице држава. Међутим, због великих ратних трошкова великих сила „нашло (се) да су домени zgodna монета“ која ће им омогућити да од бивше Аустроугарке остваре што већу наплату. „То је била америчка замисао коју је одмах подржала и Британија“. Процену вредности државних добара бивше Аустроугарске требало је да обави Репарациона комисија. Њихову вредност требало је увести у евиденцију заједничког Репарационог фонда, а преко уговора о миру са Аустријом и Мађарском да се рачуна „као да су

³ Велизар Јанковић, *наведено дело*, Београд, 1920, стр. 19-20.

⁴ Ратна штета причињена нам од Немаца и њена накнада, К. Стојановић – Ст. Протићу, Париз, 3. 5. 1919, стр. 4, АЈ, 336, 78, II, (411).

⁵ „Резултат последњих преговора у Паризу о накнади штете“, Архив САНУ, Оставштина Косте Стојановића, 13620/13.

тим доменима оне исплатиле један део наметнуте им одштете".⁶ Пошто је Репарациона комисија у случају Краљевине СХС тек требало да процени биланс дуговања њених западних области, с једне стране, а с друге стране потраживање Краљевине Србије по основу ратне одштете, Конференција мира незванично је понудила Краљевини као решење упрошћени поступак ликвидације финансијских обавеза „у виду брзе компензације, уз активни салдо од око пола милијарде франака“⁷.

Почетком јуна 1919. Врховни савет је питање компензације дуговања и потраживања наследница Аустроугарске монархије регулисао посебним финансијским аранжманом (тзв. „јунски аранжман“) који је чинио целину с аустријским мировним уговором. Аранжман је укључивао и износ тзв. „либерационог трибута“, тј. плаћања савезницима за ослобођење. Обрачун, начин и рокови плаћања били су регулисани члановима 3, 4. и 5. Према члану 4. државе код којих је износ дуговања за ослобођење и откуп државних добара премашивао износ који су требале да приме на име репарација, имале су ту разлику да покрију боновима. На те бонове до 1. јануара 1926. године није текла камата. Од тада па до краја 1930. плаћало се 5% камате без отплате главнице, а од 1. јануара 1931. исплаћивала се и главница у двадесет пет годишњих рата, тако да се цео износ потпуно исплати до 31. децембра 1955. Члан 5. предвиђао је тренутну компензацију дуговања и потраживања за све земље наследнице Аустроугарске монархије.⁸

Југословенска економско-финансијска секција оценила је члан 5. као „убиствен за Србију“.⁹ Овим чланом дуг према Репарационом фонду био је дефинисан као аконт, тј. аванс,¹⁰ што је практично значило губитак права на одштету из Репарационог фонда на неодређено време. "Ако би дуг нових крајева био трећина српског потраживања, онда би Србија са Црном Гором за преостале две трећине својих потраживања из заједничког савезничког репарационог фонда

⁶ Велизар Јанковић, *наведено дело*, стр. 46-48.

⁷ *Исто*, стр. 52-53.

⁸ Аранжман о доприносу трошкова за ослобођена подручја бивше Аустрије, председнику конференције Мира, Париз, 30. новембар 1919, стр.1, АЈ, 336, 40, II, (7421).

⁹ К. бр. 852, No. 851, К. Стојановић - Н. Пашићу, Париз, 14. 1. 1920, Архив САНУ, Оставштина Косте Стојановића, 13622.

¹⁰ „Одштета Србији – шта је постигнуто у Паризу“, *Политика*, година XV, Архив САНУ, Оставштина Косте Стојановића, 13620/13-2.

дошла на ред тек кад би из њега Енглеска, Француска и Италија намириле једну трећину својих потраживања"¹¹. Овакво стање могло се одужити на неодрежени број година.¹² Економски експерти у југословенској делегацији сматрали су да „начело продужене отплате“ изражено у члану 4. финансијског аранжмана захтева једнаку примену на све "државе код којих тражбина за репарацију надмашује дуговину за ослобођење и откуп државних добара. Било би неправедно кад би државе које су највише претрпеле у иметку и крви морале да трпе још и ту штету да плаћају одмах своја дуговања, и то на рачун репарација“. Члан 5. је требало тумачити тако "да се не компензира одмах цео износ дуговања по основу ослобођења и откупа јавних добара, него да се компензирају само доспели износи. Уз јединствено начело компензације, морало је ићи и јединствено начело доспевања дугова“.¹³

Коста Стојановић је сматрао да "против оваквог решења великих сила треба да се дигне цела наша земља". Велизај Јанковић је упозорио "да Србија очекује милијарде за претрпљену штету", а да ће нас заправо савезници "оваквим решењем руинисати". Цела земља мора се "дићи и направити аларм, као што је то чинила и Белгија". Делегација је предложила да у Париз дођу председници југословенске скупштине и владе и да се "учини апел на савезнике" ради побољшања услова отплате дуга. Слободан Јовановић је компензацију сматрао правно неизводљивом јер је држава само мандатар грађана. Право на одштету је представљало појединачно право грађана и држава није могла да тражи компензацију на њихов рачун. Јовановић је истакао и да би у том случају грађани нових територија морали плаћати одштету грађанима Србије, што би имало и врло лошег политичког утицаја. Смодлака је изјавио да је „откуп домена највећа неправда која се држави чини“ али и да би одбијање плаћања великим силама за ослобођење било узалудно. Сугерисао је да се великим савезницима предложи "кад већ хоће још од нас новца", да расподеле контрибуције над бившим деловима аустроугарске монархије према пореској снази становништва.¹⁴ Одлучено је да се

¹¹ „Резултат последњих преговора у Паризу о накнади штете“, Заоставштина Косте Стојановића, 13620/13.

¹² „Одштета Србији – шта је постигнуто у Паризу“, Заоставштина Косте Стојановића, 13620/13.

¹³ Аранжман о доприносу трошкова за ослобођена подручја бивше Аустрије, председнику конференције Мира, Париз, 30. новембар 1919, стр.2-3, АЈ, 336, 40, II, (7421).

¹⁴ В. Krizman, В. Hrabak, *navedeno delo*, str. 153, 145-147.

компензација не прихвати. А ако би на њу баш морало да се пристане – да не буде спроведена кроз уговор о миру са Аустријом, у виду коначног износа (салда), већ кроз "плаћања и примања" Краљевине СХС "у тачно наведеним цифрама"¹⁵.

Савет четворице остао је при идеји компензације, с тим да се Србији остави „плус“ између 0,5 и 1,5 милијарде франака. Лушер је југословенским делегатима објаснио да нису обавезни да прихвате ову идеју, али да је по његовом мишљењу ово најбоље за Краљевину. Он није порицао тежак материјални положај југословенске државе. Њене финансијске обавезе у виду предратних и ратних дугова Србије, аустроугарских новчаница, терета западних области и др. процењивао је на око 30 милијарди франака, али је сматрао „да то није много кад се имају у виду разни ратни финансијски терети великих сила, а нарочито Француске“.¹⁶

Крајем јуна 1919. изгледало је да Савет четворице одустаје од идеје „салда“. Врховни савет је 27. јуна саопштио да ће Чехословачка, Румунија, Пољска и Краљевина СХС платити трибут за ослободјење у износу од 1,5 милијарде франака у злату. Још није било утврђено како ће се износ поделити; постојао је предлог да Чехословачка плати половину, а другу половину остале три државе¹⁷. Мотивација за увођење трибута била је иста као и у случају откупа домена: финансијски извори поражених земаља нису били довољни да обезбеде исплату ратне штете оних темаља које су поднеле највећи финансијски терет рата. У том смислу, трибут за ослободјење представљао је решење које је изумела Конференције мира у Паризу.¹⁸

Немоћна пред Врховним саветом, Делегација Краљевине послала је у Београд Јанковића и Бајкића да поднесу влади реферат поводом ових питања и предложи да престолонаследник посети Париз и лично се ангажује на решавању ових проблема. У Париз је најпре 30. јуна допутовала југословенска делегација предвођена председником владе Стојаном Протићем. Посета је омогућила да се разјасни тренутна позиција у преговорима и формулишу будући циљеви отштетне политике. На седници Делегације Протић је рекао: "Самим тим што Србија има да

¹⁵ *Isto*, str. 145-147.

¹⁶ *Isto*, str. 153.

¹⁷ *Isto*, str. 158.

¹⁸ Велизар Јанковић, *наведено дело*, стр. 50-51.

прима, а нови крајеви да плаћају, компензација у основи постоји. За нашу државу је најпрече да се одштета прими што брже. Ако би савезници пристали да нам салдо повећају на 5-6 милијарди, ми би смо се могли задовољити, с тим да примимо одмах нешто у новцу, а нешто у натури, да би Србија могла почети своје привредно опорављање".¹⁹

Приликом посете Клеменсоу владини изасланици изразили су незадовољство постојећим решењима у вези финансијског односа између Краљевине и великих победничких земаља. Међутим, и поред свих напора југословенских представника, велике силе остале су одлучне да одрже на снази финансијски аранжман о дуговању нових области и о тренутном компензовању тог дуговања на рачун репарационих потраживања Србије и Црне Горе.²⁰ У наредна два месеца Савет четворице није излазио у сусрет југословенским тражењима.²¹

Упоредо са овим сукобом између југословенске владе и Савета четворице трајао је још један спор - поводом клаузула о заштити мањина у уговору о миру са Аустријом. Чланом 59. пројекта уговора (у коначној редакцији чл. 51) било је предвиђао да "Држава Срба, Хрвата и Словенаца прима одредбе које главне Савезничке и Удружене силе буду сматрале за потребно ради заштите у држави Срба, Хрвата и Словенаца интереса оних становника који се разликују од већине становништва било расом, језиком или вером и пристаје да те одредбе уђу у уговор са главним Савезничким и Удруженим силама".²² Предложену формулацију југословенска делегација је тумачила као "неограничено право стране контроле и интервенције у унутрашње одношаје и повреду права суверене државе" и обавестила је Конференцију да је то за Краљевину СХС неприхватљиво. Амерички председник Вилсон предочио је југословенским делегатима да питање националних мањина има за велике силе посебан значај: "Велике силе су водиле рат и изнеле су га на својим леђима. Зато морају и да

¹⁹ В. Krizman, В. Hrabak, *navedeno delo*, str. 159-160.

²⁰ „Резултат последњих преговора у Паризу о накнади штете“, Архив САНУ, Заоставштина Косте Стојановића, 13620/13.

²¹ К. бр. 852, No. 851, К. Стојановић - Н. Пашићу, Париз, 14. 1. 1920, стр. 2, Архив САНУ, Заоставштина К. Стојановића, 13622.

²² Andrej Mitrović, *Jugoslavija na Konferenciji mira 1919-1920*, str. 200.

осигурају мир - а да би се мир осигурао потребно је заштити мањине“. Сматрао је да су „мањине и биле повод рату, јер су биле потлачене“²³.

Трагајући за решењем питања мањина, Савет четворице је почетком септембра понудио посебну Конвенцију којом је „Србију из година пре балканских ратова“ изузео из међународних гаранција за мањине. Међутим, ово је само довело до новог незадовољства југословенске стране. Влада у Београду наложила је Делегацији да инсистира на измени члана 51. уговора са Аустријом, али како велике силе нису пристајале на даља попуштања, југословенска делегација се нашла пред дилемом - да ли да прихвати или одбије предлог.²⁴

Потписивање уговора о миру са Аустријом било је заказано за 10. септембар, а увече 8. септембра југословенски делегати су још увек расправљали "какво мишљење да пошаљу влади“. Тога дана о спорном члану 51. и измени Конвенције Трумбић и Драг. Протић су разговарали са Лушером. Пашић је имао сусрет са Балфуром. Веснић је два пута посетио главног начелника Министарства спољних послова Бертло-у, кога је Врховни савет овластио за преговоре с Краљевином, а заједно са Пашићем је посетио и Полка. Он им је поновио да Вилсон „полаже јако на заштиту мањина“ и да ако Краљевина одбије потпис - то ће ослабити Вилсонов положај. Није видео начин како би могао помоћи Краљевини. Бертло је сматрао да би за Краљевину могло бити „врло опасно“ ако одбије потпис „јер би то могло довести и до других промена у уговору с Аустријом - на пример, да се отцепљене области не уступају (југословенској) држави већ савезним и удруженим силама“.²⁵ Већина опуномоћених делегата је сматрала да влада треба да преиспита своју одлуку о мањинама, јер "противно држање доводи у питање најбитније интересе државе и охлађује најбоље пријатеље и заштитнике". Делегација није била спремна да потпише уговор без владиног одобрења. Пошто су делегати били подељени у ставовима у односу 4:3, њихова мишљења су исте вечери послата влади на оцену.²⁶

Владин одговор из Београда стигао је у Делегацију 10. септембра, када је церемонија потписивања уговора о миру са Аустријом у Сен-Жермену била већ

²³ В. Krizman, В. Hrabak, *navedeno delo*, str. 181.

²⁴ Andrej Mitrović, *Jugoslavija na Konferenciji mira 1919-1920*, str. 202-203.

²⁵ В. Krizman, В. Hrabak, *navedeno delo*, str. 182.

²⁶ *Isto*, str. 183.

завршена. Влада је саопштавала да је на основу претходних извештаја очекивала "побољшање ситуације, иначе би већ дала оставку". Упутство је гласило: "Ако одлагање потписа неће бити сматрано као непотписивање, и ако се одлагањем потписа не излажемо опасностима, онда одложите потпис да би од нове владе могли добити налог. Иначе потпишите". Међутим, Делегација је већ обавестила Клеменсоа "да се уговор не може потписати, јер још нису стигле инструкције владе"²⁷. Секретаријат Конференције мира је 11. и 12. септембра поновио позив југословенским делегатима да потпишу мировни уговор са Аустријом, али је влада из Београда послала упутство „да се никако не оставља утисак да ће се после противљења ипак попустити“.²⁸ Тако је „делегација одбила потписивање уговора са Аустријом у септембру због анекса о миноритетима“. Под утиском „да су разлози непотписивања уговора само због анекса о правима етничких мањина било је: јавно мњење, влада у Београду и Секција економско-финансијска“.²⁹

Престолонаследник Александар тражио је да Пашић и Трумбић (по могућству и Смодлака) „одмах дођу у Београд на реферисање о члану 51“.³⁰ С њима је 17. септембра отпутовао за Београд и Рибарж. У Париз су се вратили одвојено у другој половини октобра - с овлашћењем "да потпишу уговор са Аустријом и уговор о заштити мањина, чак и у случају да се не постигне никакав нови резултат“. Влада је својим пуномоћјем од 20. октобра овластила Делегацију да прихвати још неколико обавеза: 1) уговор на основу ког Краљевина СХС заједно са Чехословачком, Пољском и Румунијом плаћа савезницима 1,5 милијарду у злату у име прилога за трошкове ослобођења; 2) уговор којим се регулишу односи између држава насталих из Аустроугарске или су од ње добиле територије; 3) уговор с Бугарском; 4) уговор о емиграцији и 5) уговор о трговини оружјем.³¹ Влада је била уверена да би штета по државу од одлагања потписа уговора могла бити много већа од оне коју претстављају обавезе у уговору са Аустријом и о заштити мањина. На ревизију владиног става утицала је и изјава

²⁷ *Isto*, str. 183-184.

²⁸ Andrej Mitrović, *Jugoslavija na Konferenciji mira 1919-1920*, str. 205.

²⁹ К. бр. 852, Но. 851, К. Стојановић - Н. Пашићу, Париз, 14. 1. 1920, стр. 2, Архив САНУ, Заоставштина К. Стојановића, 13622.

³⁰ В. Krizman, В. Hrabak, *navedeno delo*, str. 185.

³¹ *Isto*, str. 194.

француског отправника послова у Београду да би "непотписивањем уговора могла доћи у питање и сама егзистенција државе".³²

Међутим, када је 27. новембра Краљевина СХС трабало да потпише уговоре о миру са Аустријом и Бугарском, велике силе условиле су то прихватањем финансијског аранжмана из јуна месеца. Делегацији и влади Краљевине није било познато да финансијски уговор о компензацијама представља целину са аустријским мировним уговором.³³ За то су сазнали тек 24. новембра када је Делегација примила обавештење од Секретаријата Конференције да уговор о трибуту од 1,5 милијарде такође стоји "у тесној вези" са уговорима о миру са Аустријом, Бугарском и о миноритетима, и да се сви ови уговори потписују као целина. Тада је Трумбић објаснио Делегацији да је он током своје посете Београду, реферисао влади о уговору о трибуту од 1,5 милијарде и да је Делегација добила овлашћење да тај уговор потпише. На основу таквог закључка Пашић је сутрадан пре подне (25. новембра) известио Конференцију да ће Делегација потписати уговор о миру са Аустријом, као и све остале уговоре који су с њим повезани. Истог поподнева стигао је из Секретаријата конференције позив да овлашћени делегати дођу сутра у 17 часова да потпишу изјаву да се Краљевина СХС „придружује осталим државама потписницама уговора о миру са Аустријом и осталих уговора који с њим чине целину“.³⁴

Међутим, у Делегацију је убрзо потом стигао телеграм из Београда којим је влада поручивала да њене "инструкције од 20. октобра треба тако разумети да она не даје овлашћење за потпис уговора о трибуту од 1,5 милијарде све док је он редигован тако да се потраживање Србије за одштету компензира са плаћањима наших нових територија за ослобођење. На тај начин краљевска влада забрањује делегацији да потпише овај уговор о трибуту јер је остао са том стилизацијом да се изврши поменута компензација".³⁵

"Инструкције од 20. октобра остају недиране" - гласило је владино упутство. „Не повлачи се од њих ни једна реч. Делегација има овлашћење потписати обавезе о контрибуцији од милијарде и по. То ваља одстранити из даље

³² *Isto*, str. 187.

³³ „Резултат последњих преговора у Паризу о накнади штете“, Архив САНУ, Заоставштина Косте Стојановића, 13620/13.

³⁴ В. Krizman, В. Hrabak, *navedeno delo*, str. 195.

³⁵ *Isto*.

дискусије као неоспорно. Реч сада јесте и има да се води искључиво о предмету који третирају чланови 3, 4, и 5. пројекта Уговора о компензацијама. То није било предмет одлука Владе. Говорено је и одлучено само о милијарди и по. Принцип компензације, тј. начин њеног извођења како је предвиђено члановима 3, 4 а нарочито 5. је предмет наше узбуне и отпора. Ко зна колико је Србија опустошена и испражњена, тај зна колико мора бити упорно наше настојавање да се накнада штете Србији не одложи на неодређено време. А члан 5. тако је одлаже. Србији треба помоћ да се успостави; Та помоћ је права кад се брзо даје“. Према члану 5. Србија је требало да почне с добијањем помоћи последња - после Италије, Белгије, Француске, Енглеске, па и Америке. „Нека се замисли само таква ситуација. Ко сме у таквој ситуацији примити обавезу плаћања предратних, ратних и осталих дугова, која се неће моћи испунити ако се Србија остави низ година као привредни инвалид, сама себи. Примити такву ситуацију, па помоћ Србији обезбеђивати из неког зајма који би закључила цела наша држава, значи једну неизвесност и једну опасност. Да се покрије само четвртина њене штете, требају милијарде, а ко ће их данас позајмити и под којим условима? Ми то не видимо, а ако би се ко и нашао, то би учинио под условима који би значили жртву привредне слободе читаве наше земље. То је такође и неизвесност и опасност за процес уједињења наших племена и покрајина, злонамерна лозинка да Србија није дошла са ослобођењем, већ са наметом и да друге покрајине и племена морају да стењу под теретом због Срба и Србије. Ви то реците пријатељима. Ко жели наше консолидовање и у чијем је оно интересу, нека нас не гура на тај пут. Молимо и да се каже да наш народ није никад замишљао овакву награду своје лојалности. Савезници и пријатељи не могу сада у последњем моменту везивати за потпис политичких уговора и потпис једне конвенције чисто рачунског и новчаног карактера. Потпис поменутих одредаба Уговора о компензацијама за нас није немогућност. Ми сад лојално изјављујемо својим пријатељима да смо неспособни носити терете који нам се намећу. Без накнаде, и то брзе, Србија ће клонути. Ми смо мерили речи када то кажемо и нека их Делегација пријатељима, као такве саопшти".³⁶

³⁶ Питање контрибуције и потписа уговора са Аустро-Угарском, Бр. 14170, Давидовић, Београд, 28. новембар 1919, АЈ, 336, 46, I, (4687).

Владино појашњење било је последица интервенције Косте Стојановића, који се тада налазио у Београду. За владино овлашћење "о анексу о једној и по милијарди којим се трансферисане области оптерећују на име либерационог дуга" он је сазнао тек 24. новембра кад је постао министар у другој влади Љубе Давидовића. Тог дана он је од Драг. Протића чуо да ће Краљевина потписати и аранжман о компензацији. Протић је о томе читао у француским новинама, и одмах је обавестио кабинет, а влада, знајући да то питање није разматрано приликом давања пуномоћја делегатима за потпис уговора са Аустријом, депешом је спречила потписивање.³⁷

После дугог већања, Делегација је одлучила да опуномоћени делегати сутра посете Берглоа или Камбона и затраже одобрење "да се потпишу сви уговори осим овог о трибуту од 1,5 милијарде"³⁸. Савет четворице је то одбио.

Категорички захтев Конференције да прихватање јунског финансијског аранжмана представља услов за потписивање уговора о миру са Аустријом и Бугарском, изазвао је реакцију Краљевине СХС у виду нарочите владине делегације предвођене престолонаследником Александром, која је упућена Врховном савету. Долазак Престолонаследника у Париз 1. децембра у пратњи министра саобраћаја Драшковића, пољопривреде Стојановића и адвоката Драг. К. Протића имао је два циља: 1) Измену финансијског аранжмана у погледу компензација и одлагања наплате и 2) повећање удела Србије у првим уплатама у Репарациони фонд на две милијарде, ради отпочињања привредног опоравка земље.³⁹ С представницима великих сила требало је пронаћи "неки компромисни излаз", а ако се измене постојећег финансијског аранжмана ипак не би могле постићи, одлучено је да се уговор са Аустријом не потпише.⁴⁰

У разговорима са владином делегацијом 3. односно 4. децембра, Репарациона комисија сагласила се „да је Конвенцијом о контрибуцији Краљевини СХС учињена неправда“. Дуго је дискутовано како би то могло да се

³⁷ К. бр. 852, No. 851, К. Стојановић - Н. Пашићу, Париз, 14. 1. 1920, стр. 2, Архив САНУ, Заоставштина К. Стојановића, 13622.

³⁸ В. Krizman, В. Hrabak, *navedeno delo*, str. 195.

³⁹ Питање потписа уговора о миру са Аустријом у вези са авансом за репарације Србије, стр. 1-2, АЈ, 336, 46, II, (7568).

⁴⁰ „Резултат последњих преговора у Паризу о накнади штете“, Архив САНУ, Заоставштина Косте Стојановића, 13620/13.

реши. Драшковић је предложио да се најпре Србији исплати ратна одштета, а после изврши компензација дугова нових области. Енглески и француски представници су то одбили, уз образложење да би тиме Краљевина добила „једну привилегију коју ни једна друга држава нема“. Осим тога, ако поражене земље не би могле да плате пун прописани износ ратне штете, Србија би захваљујући потпуној наплати добила цео свој део, а остале државе би остале ускраћене. Усвојено је средње решење: „Да се компензација (југословенских) потраживања и давања спроводи у складу с примањем. На износ удела у трибуту од 1,5 милијарди као и на износ државних домена, Краљевина је требало да изда бонове на које би од 1926. године плаћала камату од 5%, а исплаћивала би их почев од 1931. године у једнаким ратама током 25 година. О томе је требало да се изда посебна декларација.“⁴¹

Кад је већ изгледало да је споразум постигнут, Трумбић се успротиво оваквог решења. На седници Делегације 5. децембра пре подне, он изјављује да "као опуномоћени делегат не може да потпише уговор под оваквим условима, јер влада стоји на гледишту да је аванс за државу животно питање и да ће она без њега пропасти економски и финансијски". Одлучено је да се на поподневну седницу Делегације позову чланови кабинета Стојановић и Драшковић и да се тада одлучи о питању потписивања уговора.⁴²

У паузи између преподневне и поподневне седнице југословенске Делегације, Веснић и Драшковић присуствовали су ручку у част престолонаследника Александра који су приредили Полк и Бертло. Они су Југословенима пренели да је Врховни савет на јутрошњој седници „потврдио решење Репарационе комисије о компензацији и повољно примио (југословенско) тражење аванса“, али је пренео на Репарациону комисију да пронађе решење како да се аванс исплати. Веснић је одговорио Полку да је Делегација „врло скептички расположена према обећањима савезника, због чега се неки делегати устежу да потпишу уговоре пре но што се повољно реши питање аванса“. На то је Полк почео да инсистира да се уговор потпише истог дана, а да ће се тражењу Краљевине изаћи у сусрет на задовољавајући начин.⁴³

⁴¹ В. Krizman, В. Hrabak, *navedeno delo*, str. 197-198.

⁴² *Isto*, str. 198.

⁴³ *Isto*, str. 198-199.

Поподневна седница Делегације протицала је у расправи да ли да се одмах потпише уговор или да се сачека док се не види текст специјалне Декларације. Бошњак и Дучић послати су на Quai d'Orsay да затраже једну копију декларације. Кад су се вратили, коначна верзија текста упоређена је с текстом с јучерашње седнице Репарационе комисије; закључено је да су једнаки. Тада је Јанковић у име владе саопштио Делегацији да питања контрибуције и компензације не треба везивати за питање аванса и да опуномоћени делегати треба да потпишу Протокол о сагласности за уговор са Аустријом и с њим повезаним конвенцијама и аранжаманима, као и уговор са Бугарском. Тим пре што је питање аванса, по његовим мишљењу, било на добром путу да се реши повољно. Одмах после закључења седнице у 5 сати поподне Пашић, Трумбић и Жолгер отишли су на „Quai d'Orsay“ где су потписали све уговоре и конвенције. Осмог децембра потписали су и специјалну Декларацију о контрибуцији и компензацији.⁴⁴

Тако је владина делегација на челу са престолонаследником Александром успела за неколико дана (до 5. дец 1919.) да постигне споразум о измени „јунског аранжмана“ и обезбеди интегралну репарацију Србије и Црне Горе независно од дуговања нових области. За нове области добијене су олакшице у виду одлагања плаћања дугова, какве су имале Чехословачка и Пољска. По новом споразуму Србија и Црна Гора имале су право на одговарајући удео у заједничком савезничком репарационом фонду већ у текућој години, а у својим правима на репарацију изједначене су са Белгијом и великим силама. На основу споразума, репарациона потраживања Србије и Црне Горе за првих седам година нису се смањивала за износ доспелих дугова нових области, пошто су и оне биле ослобођене сваког плаћања у том периоду. Одбијање ануитета новоприпојених области од репарационих исплата Србији и Црној Гори требало је да почне тек после дванаест година. Тако је питање њиховог аванса решено на исти начин као и код других држава наследница Аустроугарске с правом на репарацију.⁴⁵

⁴⁴ *Isto*, str. 199-200.

⁴⁵ „Резултат последњих преговора у Паризу о накнади штете“, Архив САНУ, Заоставштина Косте Стојановића, 13620/13.

Утврђивање износа ратне одштете Краљевине Србије

Први светски рат уништио је у Србији привреду и саобраћај. Због тога је главни циљ отштетне политике Краљевине СХС на мировној конференцији у Паризу био да се хитно обезбеде средства за обнову. Међутим, и поред свих напора, југословенска Делегација није успела на том плану да оствари успех ни до краја 1919. Главни разлози неуспеха налазили су се у неповољном међународном положају нове југословенске државе, али и материјалним неприликама у којима су биле велике силе, пре свих Француска. Замисао српског министра привреде Велизара Јанковића из септембра-октобра 1918. године о једном великом наменском робном зајму од савезничких држава, који би Србија остварила независно од ратне одштете, показала се неостваривом. Такође и тражење Србије да јој се омогући враћање заплењеног материјала током рата, или да јој се у замену за то исплати аванс на рачун будућих репарација, велике силе су одбијале наводећи различите разлоге правне, принципијелне и материјалне природе. Њихов предлог из јуна 1919. о тренутној компензацији дуговања бивших аустроугарских области припојених Краљевини и потраживања Краљевине Србије по основу ратне одштете, запретио је да Краљевина добије само минималну ратну одштету и уз то последње место у реду за наплату.

Још средином 1919. Коста Стојановић је износио своје песимистично виђење да ће зајмови на подлози будућих репарација бити за Краљевину СХС једини начин да брзо дође до ратне одштете. Владина делегација предвођена престолонаследником Александром која је боравила у Паризу у децембру 1919. и јануару 1920. године требало је у погледу репарација да постигне некакав споразум са великим победничком земљама. Пред делегацијом су стајала два задатка: да се Француском и Британијом дефинише однос Краљевине према заједничком репарационом фонду и да од њих обезбеди гаранцију будућих исплата ратне одштете. Југословенски делегати сматрали су ово веома важним јер су били уверени да би таква потврда могла служити као гаранција за стране банкарске зајмове. Полазећи од тога дефинисани су и непосредни циљеви владине

делегације: обезбеђење аванса од 2 милијарде из првих 20 милијарди немачке ратне одштете и утврђивање удела Србије у Репарационом фонду.¹

Не одустајући од принципа приоритета исплате, владини делегати затражили су одмах од Врховног савета аванс. Пошто је и код Француза постојало уверење о њиховом праву на првенство исплате одштете за поједине категорије ратне штете, они су југословенским делегатима предложили заједничку борбу у тој ствари, али уз истицање само оних разлога који су обострани.² Тако је питање о приоритетној наплати „упућено повољно“³. Међутим, убрзо је председник Репарационе комисије Лушер саопштио Драшковићу да због опште ситуације и тешких економско-финансијских прилика у којима се налази Француска не може бити речи ни о каквом авансу Краљевини од 2 милијарде из првог дела немачке ратне одштете. Око 10 милијарди требало је да оде на издржавање окупационе војске на Рајни и остајало је свега 10 милијарди за расподелу међу савезницима. Од тога, ако се 2,5 милијарде дају Белгији и 2 милијарде Краљевини СХС, преостало би свега 5,5 милијарди за све остале земље с правом на репарацију, што је за Француску било премало, с обзиром на штету коју је претрпела.⁴

Разговори о авансу прекинути су због Лушеровог одласка у Лондон и настављени су 17. децембра. По повратку у Париз, Лушер је поновио да се о авансу на основу приоритета из осталих 10 милијарди франака не може ни помишљати. Показао је записник својих лондонских разговора из којег се видело да је Лојд Џорџ одбацио било какав разговор у вези приоритета. Лушер је после тога био уверен да се "на тај начин не може доћи до успеха ни за Француску ни за Србију“.⁵

Стојановић је предложио да се Французима рашчлани структура траженог српског аванса, из чега би се видело да је заправо реч о дупло мањој суми (700 милиона од Француске и 300 милиона од Британије) јер је Краљевина имала право

¹ Председнику министарства, Но 4991, Драшковић, Стојановић, Д. Протић, Архив САНУ, Заоставштина К. Стојановића, 13623/4.

² Исто.

³ Председнику владе, Но 4779, Драшковић, Стојановић, Београд, 12. 12. 1919, Архив САНУ, Заоставштина К. Стојановића, 13623/1.

⁴ В. Krizman, В. Hrabak, *navedeno delo*, str. 202.

⁵ Но 853, Љуби Давидовићу – М. Драшковић, К. Стојановић, Драг. Протић, Париз, 14. 1. 1920, стр. 1-2, Архив САНУ, Заоставштина К. Стојановића, 13623.

и на 500-600 милиона од преосталих 10 милијарди из прве Немачке уплате. Стојановић је утрошак предложене 1 милијарде образложио на следећи начин: за поправку путева 150 милиона, за куповину стоке 200 милиона, за одштету педесетак хиљада „варошких грађана, занатлија и трговаца“ 50 милиона, за најхитније железничке поправке 50 милиона, за градњу најпотребнијих зграда у престоници 50 милиона, кредит за покретање трговине 150 милиона итд.⁶ Међутим, предлог је био безпредметан пошто Енглеска није хтела више да прихвати никакве приоритете, а Француска није могла признати приоритет Краљевини кад га није обезбедила ни за себе. „Сви у Врховном Савету били су против ма каквог и ма чијег приоритета“ при исплати ратне одштете. Признавали су специфичност финансијских потреба Краљевине СХС, али су истицали и своје тешкоће.⁷

Лушер је предложио да Краљевина оствари аванс на други начин. Још пре одласка у Лондон он је у разговору с престолонаследником Александром и Драшковићем наговестио могућност аванса ако Краљевина осигура извесне количине жита за Аустрију. Помоћ Аустрији сматрао је пресудном, нагласивши да би проналажење повољног решења на том плану могло да олакша и решавање питања аванса.⁸ Помоћ Аустрији сматрао је услугом Француској, „колико економске толико и политичке природе“.⁹

На седници Реарационе Комисије 18. децембра под председништвом енглеског представника Моклера, дискутовало се о обнови Аустрије. Присуствовали су и аустријски делегати. Пошло се од већ постојећег уговора о испоруци жита и других намирница Аустрији. С тим у вези Краљевина СХС није била на добром гласу код савезника. Дипломатски извештаји из Беча представљали су је као "себичног и нехуманог дужника који не извршава своје обавезе". Оптужена је да дугује Аустрији 146 милиона круна примљених за храну коју не испоручује; чак да задржава и аустријски реморкер и шлепове послате по намирнице. Од југословенских делегата је тражено да објасне зашто је Краљевина

⁶ В. Krizman, В. Hrabak, *navedeno delo*, str. 203-204.

⁷ No 4991, Председнику министарства – Драшковић, Стојановић, Д. Протић, Архив САНУ, Заоставштина К. Стојановића, 13623/4.

⁸ No 853, Љуби Давидовићу – М. Драшковић, К. Стојановић, Д. Протић, Париз, 14. 1. 1920, стр. 2, Архив САНУ, Заоставштина Косте Стојановића, 13623.

⁹ Давидовићу, председнику владе - Драшковић, Стојановић, Архив САНУ, Заоставштина Косте Стојановића, 13623/1.

прекинула извршавање уговора о испоруци хране и уместо 160.000 тона цереалија и кромпира испоручила свега 6-8 хиљада тона. Одговорено је да су разлози у лошој аустријској валути и недостатку транспортних средстава. Али ако савезници дају Аустрији „здраву монету“ и транспортне олакшице Дунавом преко Угарске, Краљевина ће лиферовати уговорену количину.¹⁰

Уместо оздрављења аустријске валуте, Французи и Енглези понудили су да својим здравим новцем гарантују југословенске лиферације које не буде могуће разменити за аустријске производе. Њихова замисао била је да ова своја плаћања здравом валутом прикажу као аванс ратне одштете у корист Краљевине, а да фактички на њу пребаце кредитирање Аустрије. Југословенски делегати успротивили су се оваквом решењу јер се здрав француски и енглески новац до ког би Краљевина дошла продајом жита и кромпира Аустрији није могао третирати као накнада материјалних штета Србије. Пошто енглески делегат није имао одобрење да питање аванса одвоји од снабдевања Аустрије,¹¹ Француска и Британија одустале су од мешања у овој ствари, и прихватиле су југословенски предлог да се спорно питање реши непосредно између влада у Београду и Бечу.¹²

Лушер је Краљевини понудио још једну могућност како да брзо дође до средстава за обнову. Уместо аванса из прве транше немачких уплата у златним маркама - предложио је француски зајам у францима који би Краљевина употребила у Француској. Њему је било познато да су Југославији најхитније потребни стока за пољске радове и пољопривредни алат, а дугорочно градња дуплог железничког колосека Љубљана-Београд-Ниш, једна магистрална пруга до Јадранског мора и неколико мостова на Дрини, Сави и Дунаву.¹³ Као услов за добијање зајма Лушер је поставио снабдевања Француске житарицама. Тражио је да југословенска влада гарантује Француској продају вишка жита од идуће жетве (1920. године) по тренутно важећој цени, а Француска би на основу тога осигурала Краљевини један новчани аванс намењен обнови српске пољопривреде.¹⁴ Покушао је да започне разговор и о количинама, али

¹⁰ No 853, Љуби Давидовићу – М. Драшковић, К. Стојановић, Драг. Протић, Париз, 14. 1. 1920, стр. 2, Архив САНУ, Заоставштина Косте Стојановића, 13623.

¹¹ Исто, стр. 3.

¹² Исто, стр. 11.

¹³ Krizman, В. Hrabak, *navedeno delo*, str. 204.

¹⁴ Француска је сличан аранжман имала са Чехословачком о испоруци вишка шећера.

југословенски делегати нису желели да прихвате принцип унапред гарантоване цене.¹⁵

На састнку 21. децембра Лушеров заступник у Репарационој комисији Моклер поново је покренуто питање кредитирања Краљевине на рачун извоза вишка од идуће жетве у Француску. Југословенски делегати изјавили су да је влада под одређеним условима спремна да гарантује Француској првенство извоза жита и других намирница, али да у погледу цене не жели да преузме никакве обавезе. Југословенски став био је "да се цене утврде пијацом оног дана кад се роба буде куповала" и да Француска мора преко својин житарских трговачких предузећа да обезбеди ову трансакцију, а Краљевина је могла само да обезбеди транспортне олакшице.¹⁶ Моклер је изјавио да Француску под таквим условима не занима југословенска жетва.¹⁷

Не успевши да обезбеде аванс, југословенски делегати су 20. децембра поднели Лушеру два писмена предлога од којих се један поново односио на аванс од две милијарде. Другим предлогом тражена је од великих сила изјава "да ће Србија имати довољно обезбеђења за њену репарацију из првих уплата заједничком репарационом фонду". Лушер је сматрао да предлози у суштини "обухватају приоритет" и ако у њима то није изричито наведено. Остајући при уверењу да се овако не може ништа добити „за Србију, као и за Француску“, Лушер је делегатима сугерисао да одустану од својих предлога. Сматрао је да Врховни Савет може дати само „изјаву о проценту учешћа Србије у заједничком репарационом фонду“. Пошто се приближна процене свих штета кретала око 370 милијарди, а минимално потраживање Србије износило 18 милијарди, изразио је уверење да би се њој могло доделити око 5% од укупне репарационе масе.¹⁸

Разговор са Моклером о уделу Србије у средствима за накнаду штета делегати су наставили сутрадан. Предали су му владин предлог са обрачуном који је требало да служи као основе за утврђивање процента: За инвалидине је тражено 17,6 милиона; за алокацију 1.400 милиона; за материјалне штете

¹⁵ No. 4991, Председнику министарства – Драшковећ, Стојановић, Др. Протић, Архив САНУ, Заоставштина К. Стојановића, 13623/4.

¹⁶ No. 853, Љуби Давидовићу – М. Драшковећ, К. Стојановић, Драг. Протић, Париз, 14. 1. 1920, стр. 6. Архив САНУ, Заоставштина Косте Стојановића, 13623.

¹⁷ Исто, стр. 12.

¹⁸ Исто, стр. 4.

минимало 7 милијарди и за грађанске пензије и накнаду шете за телесне повреде 1.7 милијарди. Укупно: 27 милијарди, односно 7,46%. Моклер је југословенским делегатима саопштио да је Лушер проценат Србије "одредио по подацима којима располаже, а то износи преко 4 %". Одмах је додао да „има овлашћења да проценат повиси на 5% јер су сва срачунавања доста апроксимативна". Пошто није имао одобрење да прихвати југословенски предлог, остало је да о свему поднесе извештај Лушеру. Ради бржег споразума југословенски делегати су саопштили „да би могли пристати на 6,2 % - као средњу вредност између 5% и 7,46%. Међутим, Лушер је сутрадан јавио да "неодступно остаје при 5%". Делегати су затражили од владе у Београду да процени шта је боље: "цењкати се и пропуштати време или се помирити са понуђеним, па почети финансирање обнове земље". У исто време сматрали су да "треба учинити све могуће кораке да се до што већег процента дође".¹⁹

Есконтовање примања које одреди Репарацини фонд омогућило би Краљевини да преко банака финансира обнову Србије и Црне Горе. "А кад је проценат већи, већа је залога, већа количина есконта и већа могућност интензивније обнове".²⁰ О Лушеровом ставу обавештена је и југословенска делегација на Конференцији мира. Драшковић је питао делегате шта мисле о томе да се Клеменосу као старом пријатељу понуди посредовање; веровао је да би он Србији могао признати 5,5%, можда и 6%.²¹ Делегати су 29. децембра примили телеграмски владино овлашћење да питање процентуалног учешћа Србије у заједничком репарационом фонду окончају и да га ни у ком случају не остављају отворено. Наведено је да 5% представља "крајњи минимум".²²

Завршни разговори о повећању процента почети су 31. децембра на доручку код престолонаследника Александра. Осим југословенских делегата био је присутан и Лушер. Он је обећао да ће учинити све да се репарационо примање Србије повећа на 6 % до висине од 150 милијарди заједничког репарационог фонда, а што се тиче евентуалног вишка у фонду да остане 5 %. Говорио је и о

¹⁹ Исто, стр. 4-7.

²⁰ Бр. 5023, Драшковић, Стојановић, Протић, Париз, 23. 12. 1919, Архив САНУ, Фонд К. Стојановића, 13623/5.

²¹ В. Krizman, В. Hrabak, *navedeno delo*, str. 214.

²² No. 15413, Давидовић, Београд, 27. 12. 1919, Архив САНУ, Заоставштина Косте Стојановића, 13623/3.

потреби југословенског споразума са Белгијом и Италијом како би решење о проценту било коначно.²³ Пошто је усвојио примедбу југословена да би погађање с њима трајало дуго, упутио је директно на енглеског представника у Репарационој Комисији. Рекао је "ако Енглези повољно приме базу вашег прорачуна (7,46 %) онда можете бити уверени да ћете имати 6 %, јер ћу се ја заложити да у разговору с њима одржим проценат на тој висини". Увече је јавио да се и Клеменсо са француске стране сагласио с повећањем српског процента.²⁴

Југословенски делегати предали су 5. јануара свој нацрт обрачуна ратне штете енглеском представнику у Репарационој комисији Братборију. Он је саслушао њихова образложење, али се није упуштао у давање обећања. Ово питање било је ново за Енглезе. Договорено је да му се остави рок да он "изближе у њега уђе". Делегати су се надали "да ће ствар скоро бити окончана".²⁵

Лушер је 9. јануара саопштио да је разговарао са енглеским делегатом. Желео је да питање процента Србије упути Репарационој Комисији, чија заседање је било заказано за 14. јануар. Југословенски делегати су изразили сумњу "да се у једној седници Репарационе Комисије може ствар процената фиксирати између свих држава које имају право на репарацију". Кад је и Лушер признао да се та ствар не би могла на тај начин окончати пре краја јануара, замолили су га да Француска и Енглеска дају Србији гаранцију за 6 %, тако да се "и у размери њихових процената врши деоба оног дела који се Србији, Француској и Енглеској као заједнички део буде уделио". На то је Лушер одговорио „да је Клеменсо, односно француска влада, готова потписати такву изјаву“, а ако би о томе још и престолонаследник Александар разговарао са Лојд Џорџом, био је уверен "да би се и Енглези придружили Француској за обезбеду траженог процента".²⁶

На ручку с престолонаследником Александром 10. јануара Лојд Џорџ је прихватио југословенски захтев јер је "Француска на то пристала, пошто је она највише заинтересована у Заједничком Репарационом фонду". Одмах је позвао

²³ Тада је постојао само споразум између Француске и Британије, али не о проценту, већ о међусобној подели средстава која треба да им додели Стална репарациона комисија.

²⁴ No. 853, Љуби Давидовићу – М. Драшковић, К. Стојановић, Драг. Протић, Париз, 14. 1. 1920, стр. 8, Архив САНУ, Заоставштина К. Стојановића, 13623.

²⁵ Исто, стр. 8-9.

²⁶ Исто, стр. 9.

Братборија (члана комитета за Репарациону комисију) и заједно с њим наставио је разговор са престолонаследником. Два дана касније југословенски делегати поново су се састали са Братборијем. Договорили су се да он замоли Лушера да их 13. јануара заједно позове ради редиговања Конвенције о утврђењу процента Србије у заједничком Репарационом Фонду. Коначном верзијом која је тада усаглашена, предвиђено је "да се суме које се буду доделиле из Заједничког Репарационог фонда Србији, Енглеској и Француској као блоку, имају делити по сразмери 80 : 6". Конвенцију су потписали Лушер, Братбори и Драшковић.²⁷

Тиме је Србији и Црној Гори из остатка првих 20 милијарди марака обезбеђено 600 милиона динара. Из друге рате од 40 милијарди марака, које је Немачка у току 1920. била дужна да уплати Сталној репарационој комисији у боновима, осигурано је преко 2,5 милијарде франака. Исто толико требало је да исплати и из трећег дела од 40 милијарди марака. Србија и Црна Гора стекле су у истој пропорцији право учешћа и на износе које су заједничком репарационом фонду дуговале Аустрија, Мађарска и Бугарска, као и у вредностима које Немачка уплати Репарационом фонду преко 100 милијарди марака, ако се њен капацитет плаћања током времена повећа.²⁸

То је значило ако Немачка и њени ратни савезници плате 150 милијарди франака одштете у готовом новцу, сировинама, роби, стоци, злату, индустријским деловима и железничком материјалу да Србија и Црна Гора полажу право на преко 9 милијарди франака. Према мишљењу делегације, највећа добит од овог споразума била је у томе што је Краљевина могла да располаже са тих 9 милијарди као сигурном подлогом за зајмове у земљи и иностранству, помоћу којих би, после више од годину дана од завршетка рата, било могуће почети интензивнију обнову и уређивање пољопривреде, индустрије и нарочито саобраћаја.²⁹

²⁷ Исто, стр. 10-11.

²⁸ „Резултат последњих преговора у Паризу о накнади штете“, Архив САНУ, Заоставштина Косте Стојановића, 13620-13.

²⁹ Исто.

ГЛАВА III

ФИНАНСИРАЊЕ – ГЛАВНИ ПРОБЛЕМ ЈУГОСЛОВЕНСКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ

Ратни дуг

“Искуство овог рата нам је показало да је могуће ратовати годинама, да је могуће трошити милијарде и милијарде франака, па да се опет кад се једне троше, без много муке, нађу нове милијарде, да се борба настави. Ратно нам је искуство исто тако показало, да од "златне гранате" ипак нико није погинуо и да је и ту остала у важности она француска изрека по којој рана на кеси није смртоносна“.¹

Милан Стојадиновић

Зарађене земље финансирале су своје расходе у Првом светском рату на различите начине: редовним приходима, позајмицама код својих емисионих банака, јавним унутрашњим зајмовима, страним државним и банкарским кредитима. У кругу Антанте једино је Америка сама подмиривала своје трошкове; Британија и Француска су користиле страну новчану помоћ. Још почетком рата њихове владе успоставиле су са Русијом особито финансијско савезништво ради пружања потпоре другим земљама које су се придружиле борби против Централних сила. Међутим, како је рат одмицао, Британија и Француска су све теже подносиле финансијски терет ратовања.²

Највећу опасност за њихове финансије представљао је одлив новца у иностранство. Већ од средине 1915. њихови финансијски извори су пресушивали и за даље куповине су им били неопходни кредити. Председник Вилсон у почетку није дозвољавао одобравање зајмова Европи, али је средином 1915. променио мишљење и савезничке земље су до априла 1917. године емитовали у САД обвезнице вредне преко 2 милијарде долара. До марта 1917. Британија и Француска платиле су Сједињеним америчким државама преко 4 милијарде долара за наоружање и другу робу.³

Од уласку Америке у рат у априлу 1917. године пласман европских државних обвезница преко америчких банака ишао је све теже и зарађене

¹ Милан Стојадиновић, „Финансијска политика и питање скупоће“, стр. 277.

² Андреј Митровић, *Стране банке у Србији, 1878-1914*, стр. 184-186; Воја Вељковић, *О Буџету*, Београд, 1922, стр.8- 9.

³ Н. В. Parks, *Istorija SAD*, Beograd, 1985, str. 579.

европске земље су почели да траже директну финансијску помоћ од америчке владе, тј. из државног буџета. Сједињене државе су између априла 1917. и јуна 1920. потрошила преко 32 милијарде долара, од чега је 10.350.000.000 отишло на позајмице другим земљама.⁴ Британији је исплаћено 4.277.000.000,00, Француској 2.987.477.800,00, Италији 1.631.338.986,99, Белгији 349.214.467,89, Русији 187.729.750,00, Србији 26.780.465,56 долара итд. Осим америчког дуга, европске земаља имале су дуговање и према Великој Британији од 1.750.000.000 фунти, као и према неутралним државама. У исто време, њихови унутрашњи ратни дугови достигли су износ од 155 милијарди долара.⁵

Међусавезнички дугови постали су после рата велика сметња нормализацији међународних економских односа и обнове. Под њиховим теретом већина земаља није била у стању да успостави буџетску равнотежу и тражиле су спас у новом задуживању код својих централних банака.⁶ У најгорој финансијској ситуацији била је Француска, која се од августа 1914. до краја 1918. задужила са 158 милијарди франака. Њено задуживање достигло је у 1919. години износ од 130 милиона франака дневно. Посебан проблем француских државних финансија представљао је несклад између редовних и ванредних прихода, пошто су порези доносили приход од свега 20 -30 %. Сви остали расходи државе подмиривани су позајмицама.⁷

Било је јасно да једино велики зајмови у Америци могу спасити европске државе од финансијске порпасти.⁸ Међутим, томе на путу је стајало нерешено питање позајмица које су САД пласирале својим европским савезницима за време рата,⁹ али и америчко уверење да би "Французи употребили зајам да одложе увођење потребних пореза. Италија и Југославија да позајмљеним парама међу собом се туку, Пољска да игра војничку улогу према плановима Француске, а у Румунији би владајућа класа поделила зајам међу се као плен". Америка није хтела да даје Европи нове зајмове пре него што с њом рашчисти питање

⁴ *Isto*, str. 584.

⁵ Миомир П. Илић, „Савезници и наш дуг Сједињеним државама“, *Нови живот*, II година, IV књига, Београд, 1921, стр. 57-59.

⁶ Велизар Јанковић, „Бриселска финансијска конференција“, стр. 373.

⁷ Др. Ђ. „Француске финансије“, *Нови живот*, Књ. I. св. 5, 17. април 1920, стр. 148.

⁸ М. Недељковић, „Економски преглед: Слом немачке марке – Француско-немачки споразум – Међусавезнички зајмови, Изгледи на веће међународне зајмове“, *Нови живот*, II година, VII књига, Београд, 1921, стр. 215.

⁹ „Сједињене Америчке Државе“, *Енциклопедиа Британика*, стр. 100.

међусавезничких ратних дугова и док се у Европи не среде „хаотичне политичке прилике“.¹⁰

Решавање питање ратних дугова између победничких земаља било је од самог почетка обележено подељеношћу између Америке, Британије и Француске. У фебруару 1919. на Конференцији мира у Паризу, Британија је иступила с тезом да се "накнада различитих ратних трошкова (који укључују и финансијске трошкове) намеће непријатељу већ самом чињеницом да је побеђен, као и историјским фактом да је поражени увек плаћао победнику". Британско гледиште подржале су све земље учеснице Конференције, осим Америке.¹¹ Њени делегати категорички су се успротивили накнади ратних трошкова ма којој држави. Амерички став је био да "ако би поражене земље морале да плате победничким државама њихове ратне трошкове, онда оне због недовољности својих извора не би могле платити оно што је главно - а то су штете нанете грађанима тих држава". Америка се одмах одрекла права на наплату својих огромних ратних трошкова. На крају је америчко становиште усвојено и сроведено као принцип кроз све уговоре о миру.¹²

Међутим, то није значило да Америка опрашта дугове својим ратним савезницима. И ако је у прво време у делу америчких политичких кругова и штампе постојало такво расположење, до тога ипак није дошло. Томе је допринео и начин на који је о питању ратних дугова Америци писала европска штампа, без довољно такта, служећи се „терминологијом која је често била увредљива“. Нарочито лош утисак оставила је изјава француског министра финансија Лушера да „Француска никад неће платити Америци ни једну пару“.¹³ Француска је убрзо прекинула с неприхватањем свог ратног дуга, али је продужила да тврди како упркос свим напорима није у стању да отплаћује своје обавезе, да су сви ти дугови учињени да аби се обезбедила победа и да их треба повезати с репарацијама од

¹⁰ М. Недељковић, „Економски преглед: Слом немачке марке – Француско-немачки споразум – Међусавезнички зајмови, Изгледи на веће међународне зајмове“, стр. 215.

¹¹ Извештај о раду економско-финансијске секције, Бр. 38, К. Стојановић – министру финансија, Париз, 18. фебруар 1919, стр. 1, АЈ, 336, 76, I, (38).

¹² Велизар Јанковић, *наведено дело*, стр. 37.

¹³ Посланство Краљевине СХС у Вашингтону, Наш државни дуг Сједињеним Америчким Државама – министру иностраних дела М. Нинчићу, Вашингтон 23. јуни 1922, АЈ, Министарство финансија Краљевине Југославије (70), 239, 433.

поражених земаља. Међутим, Америка није признавала ову узрочну везу и наставила је да инсистира на регулисању дуга.¹⁴

Питање регулисања ратних дугова покренуто је у Америци одмах после закључења примирја. Тадашњи амерички министар финансија сматрао је да за покретање преговора о томе није потребно никакво овлашћење Конгреса. У Париз је послао свог помоћника Ратхбоне-а, који је саопштио „да је америчка влада вољна да својим дужницима учини исте олакшице које енглеска влада буде вољна да учини својим дужницима“. Међутим, Вилсонова влада није имала сва потребна овлашћења за преговоре и поднела је Конгресу предлог закона којим се давало „америчком министру финансија и комисији од 5 чланова широка власт да то питање реши“.¹⁵

Очекивало се да до краја мандата председника Вилсона (у марту 1921.) финансијски обрачун са Европом буде одложен, али кад на дужност председника ступи републиканац Хардинг, "патриота, реалиста, трговац, индустријалац, банкар-капиталиста, чија је изборна парола Прво Америка", да ће онда из Вашингтона бити затражено „безусловно одговарање обавезама плаћања“.¹⁶

Министар финансија у Хардинговој влади поновио је предлог Конгресу: консолидација или конверзија облигација страних држава у власништву САД, рок исплате до 15. јуна 1947. године и минимална интересна стопа од 4,25%. Преговоре са страним државама Комисија је требало да заврши до фебруара 1925.“ Предлог закона о консолидовању дугова савезника Сједињеним америчким државама усвојен је у Доњем дому 25. октобра 1921.¹⁷ а 9. фебруара 1922. изгласан је у Сенату и одобрен од председника Хардинга.¹⁸ У закону је изричито наведено да Комисија нема право да поништи облигације било које државе, осим путем њихове отплате.¹⁹

¹⁴ Л. Марковић, „Како да заштитимо наше репарације“, *Нови живот*, IV година, XVI књига, Београд, 1923, стр. 201-202.

¹⁵ Посланство Краљевине СХС у Вашингтону, Амерички законски предлог за консолидовање дугова свезника Сједињеним Америчким Државама, Пов. бр. 488, Вашингтон, 26. октобар 1921, АЈ, 70, 240, 434.

¹⁶ Миомир П. Илић, „Савезници и наш дуг Сједињеним државама“, стр. 59.

¹⁷ Посланство Краљевине СХС у Вашингтону, Амерички законски предлог за консолидовање дугова свезника Сједињеним Америчким Државама, Пов. бр. 488, Вашингтон, 26. октобар 1921, АЈ, 70, 240, 434.

¹⁸ Пов. бр. 35, 11. фебруар 1922, АЈ, 70, 240, 434.

¹⁹ Посланство Краљевине СХС у Вашингтону, Наш државни дуг Сједињеним Америчким Државама – министру иностраних дела М. Нинчићу, Вашингтон, 23. јуни 1922, АЈ, 70, 239,

Комисије је 18. априла 1922. објавила резолуцију којом је саопштила "да ће примити све предлоге или представке које би дужничке владе хтеле да поднесу у вези изравнања или исплате својих облигација издатих за време рата" које се налазе код САД, подразумевајући под тим хартије од вредности код "Удружења за набавку жита САД", "Министарства војног", "Министарства морнарице" и "Америчке управе за помоћ".²⁰

Британци и Французи били су сагласни да се отплата ратних дугова повеже с репарацијама, али су њихови погледи на питање немачке ратне одштете били различити. На конференцији у Паризу јануара 1921. Британија је заступала став да се "од Немачке не може тражити више него што је у стању да плати". Французи су сматрали „да при постојећим економским приликама није могуће утврдити немачку способност плаћања и да би сума која сад изгледа велика, после неколико година била би у ствари мала према стварној економској снази“ Немачке.²¹ До априла 1921. Немачка је уплатила осам милијарди ратне одштете. Крајем априла је платила још 1 милијарду златних марака. Тада се точак инфлације завртео све брже и ситуација је постала забрињавајућа. До јесени је наступио потпуни слом марке. Крајем 1921. плаћало се за један долар преко 160 марака.²² Криза марке довела је до пада и осталих европских валута.

Услед тешке финансијске и валутне ситуације у скоро свим земљама Европе појавили су се заговорници узајамног опраштања ратних дугова у оквиру победничког блока. У Британији је први с овом идејом иступио економиста Кеинс у својој књизи "Економске последице уговора о миру". Сматрајући да тадашња тешка финансијска ситуације у којој се налазила већина дужничких земаља чини сва ова потраживања фактички фиктивним, препоручио је да се за обвезнице ратних зајмова направи једна "велика ломача". Кад је Кеинсово схватање постало опште мишљење у Британији,²³ влада Лојд Џорџа је почетком 1922. и званично

433.

²⁰ Бр. 252, Посланство САД – Министарству иностраних дела, Бр. 252, Београд, 4. мај 1922, АЈ, 70, 239, 433,

²¹ Од George-а, „Међусавезничка конференција у Паризу“, *Нови живот*, II година, IV књига, Београд, 1921, стр.49-50.

²² Питер Геј, *Вајмарска култура*, Београд, 1998, стр. 176.

²³ М. Недељковић, „Економски преглед: Слом немачке марке – Француско-немачки споразум – Међусавезнички зајмови, Изгледи на веће међународне зајмове“, стр. 214-215.

иступила с предлогом о брисању свих ратних дугова.²⁴ Овакво решење одговарало је Британији јер су њени дугови били једнаки као и њена потраживања. Током рата Британија је позајмила у Сједињеним државама 876 милиона фунти, а савезницима је пласирала 879 милиона фунти.²⁵

САД одговориле су 18. априла 1922. сазивањем прве седнице Комисије за конослидацију дугова.²⁶ Тим поводом америчко Министарство финансија објавило је да ће Комисија преговарати истовремено са Британијом и Француском, али и „са сваком другом државом која буде изјавила да је готова за преговоре“. До маја свима су већ били послати позиви за преговоре о исплати дугова.²⁷

У међувремену је британска влада сазнала да Французи из државног буџета дају међународне зајмове и одустала је од намере о опраштању својих потраживања. Почетком августа 1922. затражила је од Француске да плати свој ратни дуг, али француски премијер је на конференцији у Лондону од 7. до 14. августа одговорио да савезнички дугови и немачке репарације стоје у тесној вези.²⁸ То је бивши француски премијер Клеменсо, поновио и Американцима три месеца касније, с оптужбом изнету у Сенату "да ратна отштета није исплаћена јер се Америка повукла из кола поверилаца и тако осмелила Немачку да саботира".²⁹

Нова конференција у Паризу од 2. до 4. јануара 1923. само је потврдила постојеће супротности између Британије и Француске у вези репарација. Французи су одбили предлог Британије да опрости Француској њен дуг, а да Француска добије од Немачке не мање од 1,08 милијадри фунти, али да тим новцем измири дуг према Америци, односно износ који с њом уговори.³⁰ Уместо споразума, Французи су изабрали да своја потраживања од Немачке наплате

²⁴ Владимир Љ. Цветковић, *Економски односи Југославије и Француске 1918-1941*, Београд, 2005, стр. 25.

²⁵ Министарство иностраних дела Краљевине СХС, Пов. бр. 1602, Министарству финансија – Директор политичког одељења, 16. фебруар 1922, АЈ, 70, 240, 434.

²⁶ Делегација Краљевине СХС у Вашингтону, Савезнички дугови Сједињеним Америчким Државама, Пов. бр. 117, 18. април 1922, АЈ, 70, 240, 434.

²⁷ Посланство Краљевине СХС у Вашингтону, Савезнички дугови Сједињеним Америчким Државама, М. Трифковићу, препис, Пов. бр. 176, 19. мај 1922, АЈ, 70, 240, 434.

²⁸ Ч, „Енглеска, Француска и репарације“, *Нови живот*, III година, XI књига, Београд, 1922, стр. 236-237.

²⁹ „Клеменсо у Америци“, *Нови живот*, III година, XI књига, Београд, 1922, стр. 201.

³⁰ С, „Енглеско гледиште у питању репарација“, *Нови живот*, III година, XI књига, Београд, 1922, стр. 331.

силом. Једанаестог јануара, француске и белгијске трупе заузеле су Рур и завеле управу у тамошњим рудницама и индустријским предузећима. Немци су одговорили бојкотом. Кад је због пада производње инфлација измакла контроли, Француска је морала да одустане и призна да Немачка није у стању да испуњава своје репарационе обавезе.³¹

У то време, Британија је била једина у стању да извршава обавезе по основу свог ратног дуга Сједињеним државама. То се видело и на основу предлога британског буџета. Британија је у фебруару 1923. извршила свођење свог дуга према САД. Укупан износ главнице и камате доспео за исплату утврђен је на 4.000.000.000 долара. Ову своту Британија је требало да отплати у годишњим растућим ратама почев од 23.000.000 долара, у року од 62 године.³² Значај британско-амерички аранжмана огледао се у томе што је понудио могуће опште решење питања отплате ратних дугова. Октобарски извештај Америчке Комисије за отплату дугова показао је да она жели да постигне у што скоријем времену сличне споразуме и са другим земљама дужницима.³³

Прву на реду после Британија Американци су видели Француску. Њен дуг према САД у то време износио је 3.917.326.000 долара, заједно са каматом.³⁴ У Америци је до тада већ "ушло у моду приказивати Француску као империјалистичку државу која има највећу војску на свету, према којој не треба имати милосрђа, већ је треба натерати да плаћа дугове уместо што троши на наоружавање".³⁵ Суочена са неуспехом у Рурској области, Француска је учинила заокрет после мајских избора 1924. када је Едуар Ерио заменио Поенкареа. Ериови циљеви: "примат економије над политиком и пружање руке демократској Немачкој"³⁶ приближили су Француску Америци. На конференцији у Лондону од 16. јула до 16. августа, Ерио је прихватио (Довсов) план о француском напуштању Рура, обезбеђењу америчких зајмова Немачкој и смањењу њених репарација.³⁷

³¹ Питер Геј, *наведено дело*, стр. 177-178.

³² „Сједињене америчке државе“, *Енциклопедија Британика*“, стр. 100.

³³ Министарство иностраних дела Краљевине СХС, КТБр.5463, Посланство Краљевине СХС у Лондону, Превод чланка „Рад америчке комисије за отплату дугова“ из „Финаншал Тајмс“-а, Прилог бр. 929, Београд, 8. новембар 1923, АЈ, 70, 240, 434.

³⁴ Исто, АЈ, 70, 240, 434.

³⁵ Краљ. Посланство Вашингтон – Министарству спољних послова, Фундирање дугова, Пов. бр. 174, 22. јуни 1925, АЈ, 70, 240, 434.

³⁶ Vuk Vinaver, *Jugoslavija i Francuska između dva rata*, стр. 59-60.

³⁷ Питер Геј, *наведено дело*, стр. 179-180; Vuk Vinaver, *наведено дело*, стр. 59-60.

Тако су шест година по завршетку рата кредити из око 1000 америчких банака³⁸ покренули немачку производњу, а увећани приходи од извоза су створили услове за стабилнију исплату ратне отштете.

Међутим, у Америци никоме није било јасно из чега ће државе дужници обезедити покриће за своје дугове док се њихове финансије налазе у катастрофалном стању. Могуће решење овог питања наговорили су преговори између Америке и Белгије, а затим и између Британије и Француске. Приликом закључења аранжмана са Белгијом, Америка је узела у обзир њену способност отплате ратних дугова, направивши скалу са прогресивним олакшицама за рате у првим годинама плаћања.³⁹

Француски аранжман са Британијом је у још већој мери истакао "идеју капацитета плаћања". У преговорима који су вођени од средине 1925.године Британија је кренула од захтева за ануитетима од 20 милиона ливара стерлинга. Француска је тај ануитет покушала знатно да смањи, нудећи један фиксни део из државног буџета, а остатак у "француском праву на немачке репарације". Још пре доласка француске делегације у Лондон, Британци су попустили, предложивши ануитет од 16 милиона ливара стерлинга. Британско-француски разговори завршени су Черчиловим прихватањем износа од 12,5 милиона ливара стерлинга годишње. То је значило да ће Француска плаћати годишње отприлике 2% од свог дуга, који су укључивали главницу и интерес. Енглески финансијски кругови сматрали су да Француска може да поднесе толики издатак, рачунајући да ће исто толико моћи да плаћа и Америци.⁴⁰

Француска је у разговорима са Британијом и САД о регулисању својих ратних дугова остала доследна ранијем ставу: да ће своје финансијске обавезе према њима извршавати само ако у довољној мери и редовно буде добијала ратну одштету од Немачке. Од тада је условљавање отплате ратних дугова немачким репарацијама постао принцип међу победничким земљама. То је коначно и

³⁸ Vuk Vinaver, *navedeno delo*, str. 59-60.

³⁹ Краљевско посланство у Лондону, Пов. Бр. 260, Ђорђе Ђурић, Лондон, 5. септембар 1925, стр. 1-2, АЈ, 70, 240, 434.

⁴⁰ Исто, АЈ, 70, 240, 434.

званично утврђено Лондонским споразумом закљученим на основу Јанговог плана 1927. године, који је регулисао питање немачке ратне одштете.⁴¹

* * *

Страни зајмови које је Краљевина Србија користила за време Првог светског рата настали су такође у оквиру Антантиног ратног система финансирања савезних и придружених земаља. Ти дугови прешли су после рата на Краљевину СХС, створивши проблем који је дуго оптерећивао њене односе са великим силама.

Прве кредитне захтеве српска влада упутила је Британији и Француској још у време јулске кризе 1914. јер позајмице које је Народна банка могла држави да стави на располагање нису подмиривале њене нагло растуће потребе за новцем. Како није имала никакве уговоре, Србија је прве позајмице добила захваљујући чињеници да је „била нападнута и уз њу стао блок Антанте“.⁴² Од 8. августа, Британија и Француска плаћале су Србији и део који је требало да добије од Русије. На овај начин Србија је 1914. године примила средства од два зајма по 110 милиона франака и 1915. од још два по 150 милиона, у месечним траншама од 30 милиона.⁴³

После војног пораза у зиму 1915. српска влада нашла се у опасности да у случају капитулације остане без стране финансијске помоћи. Капитулација би значила "престанак постојања државе" коју би тада "савезници сасвим напустили".⁴⁴ Ипак, Српска влада је и после евакуације из земље наставила да прима материјалну помоћ од Француске и Британије на основу споразума из марта 1916. Две земље преузеле су обавезу да из својих буџетских средстава набављају за српску војску храну, одећу и наоружање, да српској влади месечно уплаћују 9 милиона франака за текуће потребе (од издржавања државне администрације до избеглица) као и да исплаћују ануитете појединих српских

⁴¹ Dragana Gnjatović, *navedeno delo*, str. 118.

⁴² Андреј Митровић, *Стране банке у Србији, 1878-1914*, стр. 183-184.

⁴³ Славко Шећеров, *Наше финансије 1918-1925*, Београд 1926, стр. 12.

⁴⁴ Петар Опачић, *Србија између Антанте и Централних сила 1915-1917*, Београд, 2009.

државних зајмова у иностранству.⁴⁵ Аранжман је предвиђао две фазе: за време рата - задуживање, а после рата - утврђивање укупног износа дуга и услова отплате. У 1917. години српска влада је успела да обезбеди и позајмице од Америке. До краја 1918. примила је отуда 12 милиона долара у месечним ратама.⁴⁶

Материјал који су слале британска и америчка влада предаван је француској бази на Крфу и одатле је издаван српској војсци.⁴⁷ Српска влада је прихватила да ове испоруке не подложу узајамној контроли већ да се обављају "на бази узајамног поверења". Као последица тога убрзо су се појавили проблеми са евиденцијом задужења: фактуре без цена и потписа, без копија, из којих се не види ни шта је послато ни шта предато, ни где, ни коме. Већ средином 1918. овакав начин испоручивања изазвао је у енглеској интендантури сумњу да француски органи злоупотребљавају положај главног добављача. Јула 1918. у Солуну је основана Међусавезничка комисија за контролу, која је утврдила је да су Французи за преузету робу од Енглеза и Амерканаца "за рачун Србије правили двострука и трострука задужења, често по увећаним ценама без основа, и да велике количине хране и одеће нису испоручили". Закључак Комисије био је "да су задужења српске владе знато већа од примљених уступака".⁴⁸

Око 200 милиона франака од страних зајмова српска влада употребила је као подлогу за зајмове код Народне банке. И ако је владин рачун "привремене позајмице" у Народној банци стално растао (од 47.890,139,57 динара 30. јуна 1914. на 238,961.635,41 динара 30. јуна 1918.) цео износ који је држава узела током рата од Народне банке био је покривен златом или страним валутама из страних зајмова. Србија је 1918. била „ваљда једина од ратујућих држава која није правила зајмове у земљи“. Захваљујући томе, њена финансијска пасива на крају рата потицала је само од дугова у иностранству.⁴⁹

⁴⁵ Владимир Љ. Цветковић, *наведено дело*, стр. 22-23.

⁴⁶ Славко Шећеров, *наведено дело*, стр. 12.

⁴⁷ Протокол Конференције држане 8-10 фебруара 1916. у Министарству војном о снабдевању српске војске, Париз, 10. фебруар 1916, АЈ, 70, 238, 432.

⁴⁸ Реферат Министарском савету - Министар војни Мих. Рашић, Солун, август 1918, АЈ, 70, 238, 432; Реферат Министарском савету, Пов. бр. 7180, Министар војни и морнарице С. Хаџић, Београд, 15. новембар 1919, АЈ, 70, 238, 432; Владимир Љ. Цветковић, *наведено дело*, стр. 23-24.

⁴⁹ Милан Стојадиновић, „Наш државни дуг“, Нови живот, I година, III књига, Београд, 1921, стр. 277-278.

На Конференцији мира у Паризу Делегација Краљевине СХС заузела је став да поражене земље треба да надокнаде ратне трошкове свим земљама које су током рата биле окупиране. За Србију је тражено да јој се ратни трошкови признају као штета, пошто су били несразмерно велики према ниској економској снази земље. Србија је пред рат имала скоро 1 милијарду дуга, односно 46 милиона франака ануитета, а из рата је изашла са преко 3,5 милијарде дуга, тј. са скоро 300 милиона франака ануитета. Према тумачењу југословенске економско-финансијске секције то је значило да Србија неће моћи да се врати у економско и финансијско стање у ком је била пре рата ако се отплата овог дуга не пребаци на Немачку.⁵⁰ Међутим, Америка, Британија и Француска одлучиле су да траже од Немачке само накнаду материјалне штете, а не и накнаду ратних трошкова.

Југословенска Делегација поставила је нови захтев: "да се Србији призна право да бар од Аустрије и Бугарске добије уз накнаду материјалне штете и накнаду ратних трошкова". Као аргуменат наведено је да је "Србији рат с Аустријом и Бугарском био наметнут: Аустрија је напала Србију упркос томе што је прихватила аустријски ултиматум, који је намерно био тако састављен да га суверена држава не може прихватити". У вези с Бугарском истакнуто је да је она "напала Србију с предумишљајем" и да би било праведно да трошкови овако наметнутог рата уместо на Србију падну на њене противнике који су рат изазвали. Осим тога, ако Немцима није одређена накнада ратних трошкова због америчког обећања од 5. новембра 1918. године, оно није спречавало да се од Аустрије и Бугарске захтева накнада ратних трошкова Србије.⁵¹

Влада СХС подржала је ову аргументацију Делегације у Паризу и крајем маја решила "да се остане при захтеву о надокнади трошкова Краљевине Србије још и због тога што су неоправданост аустроугарског напада на Србију признали сви савезници и што је Аустроугарска тада одбила арбитражу". Накнаду је требало "тражити само од Мађара и Аустријанаца, а не и од Чехословака, Пољака, Румуна и Југословена, пошто би онда и Италија исто могла да тражи свој део накнаде од југословенских области". Владино гледиште могло се бранити и

50 Мемоар о економско-финансијским питањима, К. Стојановић –Н. Пашићу, Париз, 17. април 1919, стр. 1-2, АЈ, 336, 46, I, (1206).

51 Ратни трошкови, стр. 1-2, АЈ, 336, 47, III, (1592).

политичким разлизима "пошто је само политика Немаца и Мађара, а не и осталих народа Аустроугарске изазвала рат".⁵²

Осим аргумената "правне природе" Делегација је наводила и економске разлоге, сматрајући их "од пресудне важности". Прво - територија Србије је већ 1915. била потпуно заузета од непријатеља који је убирао државне приходе до краја рата, док је сама држава била приморана да чини издатке као да државна територија није под окупацијом. То је српску државу довело у ситуацију да 98% својих издатака покрива зајмовима из иностранства, и то зајмовима од којих српска привреда није имала никакве користи. Друго - отплату страних ратних зајмова Србија је морала врши у страниј монети, што је за државу представљало додатну тешкоћу, поготово што је окупација Србије имала за последицу осиромашење становништва. Пљачка од стране бугарске војске руинирала је области под њеном влашћу; Аустијанци су приморали српске трговце „да одмах измире све своје повериоце у Аустрији и Немачкој“, а Немци су разорили железничке пруге, оставивши земљу без комуникација. Пошто је Србија дочекала крај рата "као један економски организам без икакве циркулације", Делегација је сматрала да држава у таквом стању без накнаде ратних трошкова, „и поред најбоље воље“, неће моћи благовремено да одговори својим финансијским обвезама према савезницима.⁵³

Све до средине 1919. године у југословенској делегацији постојало је уверење да ће се од поражених земаља добити накнада ратних трошкова. Кад је постало јасно да од тога неће бити ништа, Делегација је упутила молбу земљама повериоцима за отпис српских дугова јер су трошкови били учињени "у интересу опште савезничке ствари".⁵⁴ Међутим, у то време, светска финансијска ситуација се веома погоршала. Зајмови у иностранству су тешко добијани. Америка је обуставила финансирање иностранства из свог буџета и стране земље су могле евентуално да се задуже код приватних банака. У марту 1919. финансијска ограничења је увела и Британија. Од јуна она је заједно са Француском

⁵² Ратна штета – захтеви од Аустрије и Угарске, No. 1733, министар трговине и индустрије – Делегацији Краљевине СХС на Конференцији мира, Париз, 26. мај 1919, стр. 1, АЈ, 336, 78, V, (472).

⁵³ Ратни трошкови, стр. 3-6, АЈ, 336, 47, III, (1592).

⁵⁴ Наша дуговања савезницима, Пов. бр. 426, шеф војне мисије – председнику Делегације на Конференцији мира, Париз, 11. јул 1919, АЈ, 336, 44, II, (3096).

спроводила рестриктивну финансијску политику и према Краљевини СХС. Тада је Краљевини обустављена исплата месечних аванса од 9 милиона франака и плаћање доспелих обавеза по основу страних предратних зајмова.⁵⁵

У таквим околностима, влада СХС одлучује да питања ратних дугова одложи колико може и сачека док се већи дужници Америке и Британије не договоре око начина отплате својих дугова.⁵⁶ У исто време, влада је прихватила француско гледиште да отплата ратних дугова стоји у вези са репарацијама,⁵⁷ али је почела и максимално да користи стање нејасних рачуна у вези француских испорука, одбијајући да призна француску процену износа дуга од око 2 милијарде, која је укључивала француско-енглеске позајмице у готовом новцу од 781.324.036 франака, француско-енглеске испоруке у натури од 1. 019.728.328 франака и америчке зајмове од 12.000.000 долара (62.160.000 франака по курсу од 5,18).⁵⁸

Када је Краљевина у лето 1919. затражила од Француске и Британије нови зајам ради плаћања доспелих државних обавеза у иностранству, оне су то условиле признавањем ратних дугова Србије, и то у износима које саме одреде. Предлог уговора о зајму у тачки 5. предвиђао је да Краљевина „изда обвезнице на целокупан дуг закључен у Француској и Британији од почетка рата“, и то без права на проверу рачуна. Влада је најпре одговорила негативно, али је попустила чим је од француског министра финансија стигло упозорење да би се "неусвајање нацрта уговора сматрало као одсуство добре воље за испуњење обавеза закључених за време рата, и да би следствено влади Француске било немогућно да чини ма какве нове авансе. Ако би се пак нацрт уговора усвојио и приступило лојалној ликвидацији ратног дуга, Француска влада видела би у томе добру вољу за испуњење обавеза. Тиме би Краљевина стекла право на кредит у будућности".⁵⁹ Осмог новембра стигло је и додатно објашњење: француски отправник послова у Београду изјавио је у вези члана 5. нацрта уговора да се он "по схватању енглеске

⁵⁵ Милан Стојадиновић, „Наш државни дуг“, стр. 279.

⁵⁶ Краљевско посланство у Лондону Пов. бр. 260, Ђорђе Ђурић, 5. септембар 1925, АЈ, 70, 240, 434.

⁵⁷ Ј. Марковић, „Како да заштитимо наше репарације“, стр. 202-203.

⁵⁸ Милан Стојадиновић, „Наш државни дуг“, стр. 278; Владимир Јб. Цветковић, *наведено дело*, стр. 34.

⁵⁹ Предлог министра финансија Воје Вељковића Министарском савету о усвајању Финансијске конвенције између Британије, Француске и Краљевине СХС, ДРБр. 148230, Београд, 9. новембар 1919, АЈ, 70, 238, 432; Владимир Јб. Цветковић, *наведено дело*, стр. 26.

и француске владе има разумети тако да ће 1. јануара 1920. године повереничке владе доставити Краљевини СХС извод из рачуна предујма у новцу и натури учињених Краљевини Србији односно Краљевству СХС у току рата. Влада Краљевства је имала право да испита исти извод у року од месец дана, и по том да изда облигације - наравно само на суме реално учињених аванса у новцу и натури". То је значило да се чланом 5. не ускраћује право дужника да испита евиденције.⁶⁰

Притиснута несташицом средстава за плаћање интереса на ратни дуг у следећој години, влада СХС је већ сутрадан усвојила нацрт финансијског уговора с Француском и Британијом, прихвативши "да две владе утврде на дан 1. јануара 1920. године рачун српске позајмице у новцу и набавкама коју су извршиле од 1. августа 1914. године". Влада се обавезала да за тај износ преда обвезнице које гласе на фунте и франке, датиране 1. јануара 1920. године, с једногодишњим роком и интересом 5%, најдаље у року од месец дана после 1. јануара 1920.⁶¹ Тек после тога владе Британије и Француске прихватиле су да Краљевини СХС позајме по 25 милиона франака. Уговор о зајму потписан је у Паризу 8. јануара 1920. и реализован је у пет месечних рата.

Међутим, влада Краљевине није ни до средине 1920. предала обвезнице због "сумње да су испоруке за време рата извршене тачно". У августу је британска влада предложила да бонови за део њених потраживања, у вредности од 20 милиона фунти, буду депоновани "по рачуну", а остатак обвезница да Краљевина преда касније кад се о висини дуга добију тачне цифре. И француска влада је такође предложила делимичну предају обвезница - оних за уплате у новцу, које нису биле спорне, у износу од 486.581.250 франака. Захтеви су поновљени више пута, али влада СХС није предала обвезнице ни до краја године,⁶² и поред тога што јој је објашњено да поверилачке владе не инсистирају на тренутном плаћању, већ само траже да се положи формалне облигације, какве су дале и остале савезничких влада, и какве су Британија и Француска такође предале Сједињеним државама.

⁶⁰ Исто.

⁶¹ Исто.

⁶² Исто.

Држећи се своје политике одуговлачења, Краљевина СХС инсистира на утврђивању коначног износа дуга и не издаје облигације ни до краја следеће године. Тек 15. децембра 1922. влада Николе Пашица донела је одлуку да се Француској и Британији издају и депонују бонови у провизорној суми од 1.486.581.250 франака, али уз резерву да задужење Краљевине СХС по тој основи престаје ако Велика Британија и САД отпишу опросте ратне дугове.⁶³ Ова одлука владе стајала је у вези с новим француским зајмом од 300 милиона франака намењеном куповини француског оружја. Одобрење овог зајма је такође било условљено предајом бонова ратног зајма. Обвезнице су депоноване јуна 1923. али је утврђивање коначног износа, услова и начина плаћања потрајало до децембра 1925. кад је извршено поравнање. Целокупно задужење сведено је на 1.126.112.806 франака, укупно за Француску и Британију. Од тога је француско потраживање износило 974.113,561 франак.⁶⁴ Питање ратног дуга Краљевине Србије према Великој Британији који је наследила Краљевина СХС, регулисано је споразумом закљученим 9. августа 1927. Укупан износ обавезе по основу дуга утврђен је на 25.591.428. фунти.⁶⁵

Политику одуговлачења Краљевина СХС је примењивала и у погледу свог ратног дуга према Сједињеним Америчким државама. Главни адути ове политике били су: низак износ дуга од свега 12 милиона долара и економска заосталост земље. Још почетком 1922. југословенски представник у Вашингтону запазио је да је током преговора између америчке владе и Конгреса поводом одређивања 1947. године као рока за коначну отплату савезничких дугова закључено "да неке од мањих држава по свој прилици неће моћи за дужи низ година ни интерес почети плаћати" а поготово да ће у том року "бити у стању да исплате дуг". Већ тада је америчка влада наговестила "да ће доцније евентуално морати да тражи од Конгреса продужење рока за неке државе". У прилог југословенској политици ишло је почетно опредељење америчке владе да државе дужнике позива "чим која буде изјавила да је готова за преговоре", као и најава "да ће се преговори водити

⁶³ Владимир Љ. Цветковић, *наведено дело*, стр. 27-28.

⁶⁴ *Исто*, стр. 29-40.

⁶⁵ Dragana Gnjatović, *наведено дело*, стр. 117.

прво с државама чији је дуг највећи". То је значило "да ће Краљевина СХС доћи на ред међу последњима".⁶⁶

Америчка комисија за стране дугове учињене током рата обавестила је 4. маја 1922. године владу у Београду да "прима сваки предлог који би јој упутила по предмету регулисања или исплате својих облигација" код САД.⁶⁷ Министар финансија Краљевине одговорио је "да сматра да се на позајмице у износу од 12 милиона долара, које су дале САД српској влади да би се помогли ратни заробљеници и да би се притекло оскудном српском становништву не плаћа никакав интерес". Међутим, Државна благајна САД је већ тада имала депоноване обвезнице српске владе у укупном износу од 26.780.465,36 долара с интересом од 5%, који се плаћао полугодишње. Пошто је у то време део камате већ био плаћен, америчка страна саопштила је да "изгледа да је министар финансија Краљевине дао мишљење без познавања факата".⁶⁸ Краљевина је морала у будуће да води више рачуна "о прецизним одредбама америчког закона о ратним дуговима и о расположењу америчке владе" али и да "никаквом изјавом не помиње евентуалност смањења дуга или његов опрост".⁶⁹

За преговарача са Комисијом за стране дугове влада СХС одредила је свог посланика у Вашингтону. Међутим, он је идући за примером Француске, Белгије и осталих земаља дужника сматрао да Краљевина, с обзиром на своје критично финансијско стање, "не може поднети Комисији никакав конкретан предлог за исплату дуга на начин и у року који су америчким законом били предвиђени". Влади у Вашингтону је саопштио да из Београда очекује "један експозе о финансијској ситуацији Краљевине, који сматра за умесно да поднесе Комисији као претходан корак". Напоменуо је да "прибирање потребних података захвета извесно време, нарочито с обзиром на околност да влада не може да поднесе Скупштини предлог о буџету за текућу финансијску годину, него мора да прибегава месечним дванаестинама". Желео је да Комисија сама дође до закључка да Краљевина није у стању да плати дуг. У међувремену је његова "главна брига

⁶⁶ Закона о консолидовању дугова савезника Сједињеним америчком државама, Пов. бр. 35, 2. фебруар 1922, АЈ, 70, 240, 434.

⁶⁷ Посланство САД, Бр. 252, Министарству иностраних дела, 4. мај 1922, АЈ, 70, 239, 433.

⁶⁸ Посланство САД, Бр. 258, Београд, 6. мај 1922, АЈ, 70, 239, 433.

⁶⁹ Делегација Краљевине СХС у Вашингтону, Наш државни дуг САД, 23. јуни 1922, стр. 3, АЈ, 70, 239, 433.

требало да буде да одуговлачи ствар и да избегава конкретне предлоге“ који би Краљевину „одмах довели у непосредан контакт са Комисијом”.⁷⁰

У другој половини 1922. Југословенски посланик у Вашингтону запазио је да у Америци нерадо гледају на узајамну солидарност својих дужника, јер знају да због тога "никада неће добити ништа". Сматрао је да није упутно показивати ту солидарност, и да се треба „потајно чврсто држати принципа да се исплаћивање ратног дуга веже са исплаћивањем ратних отштета, јер је то био и једини начин да се непријатељи присиле на плаћање". Чинило му се потребним "да се у том погледу учини један корак напред и да се формално обећа Америци да ће јој се давати трећина или половина од свих исплата ратних отштета које дугују Немци, Бугари и други". Сматрао је, "да ће у општој тактици одгађања више успеха имати онај ко покаже више искрености и добре воље да у истину нешто плати".⁷¹

„Држећи се тог принципа и следећи упутство Министарства финансија“, југословенски посланик у Вашингтону посетио је председника Комисије за спољне дугове и државног секретара САД Мелона. Саопштио је да Краљевина "има најбоље намере да што пре дуг плати". Понудио је један државни бон за цео износ који је Краљевина дуговала заједно са каматама, али је замолио да се има у виду њено тешко финансијско стање и да се рок отплате што више продужи. Потанко је изложио „како је земља сва опустошена ратом, горе од било које друге, како је изгубила све железнице, мостове, станице... и како је најмање од свих добила у име одштете, и у новцу и у другом материјалу“. Краљевину је представио као жртву "злобне политике на конференцији мира, која не може извозити ни пољопривредне производе, ни стоку, а камоли пуста минерална богатства, којима би, да их може експлоатисати у кратко време платила све своје дугове". Особито је нагласио да би убудуће велики "савезници морали енергичније захтевати да непријатељи исплате репарације на које су се обвезали". Неплаћање ратних отштета значило је немогућност за Краљевину да враћа Америци дуг. Једнако важним истакао је и да ће Краљевина "моћи да почне отплаћивање дуга чим поправи старе железнице и сагради потребне нове, и чим

⁷⁰ Делегација Краљевине СХС у Вашингтону, Наш државни дуг САД, 23. јуни 1922, стр. 1-2, АЈ, 70, 239, 433.

⁷¹ Делегација Краљевине СХС у Вашингтону, О ратном дугу, Пов. бр. 545, 10. новембар 1922.стр. 4, АЈ, 70, 239, 433.

јој буде омогућено да преко својих лука извози своја богатства". Државном секретару САД ова аргументација је деловала уверљиво, те рече југословенском посланику да "види да говори са искреним одушевљењем, које заслужује пажњу".⁷² Читаво посланиково излагање сводило се на признавање дружничке обавезе Краљевине према САД, али и намеру да почне са отплатом дуга тек кад то дозволе економске прилике и финансијско стање земље.

Међутим, од 1925. администрација председника Кулица заузела је оштрији курс у погледу наплате ратних дугова. У једном свом говору Кулиц је јасно поручио "да амерички капиталисти и банкарски не смеју давати зајмове оним државама које неће да врате дуг". Био је познат његов став "да ће се поступати блаже према онима који су спремни да плате, и да ће се дати бољи услови онима који су у горем финансијском стању, а показују добру вољу".⁷³

За Краљевину СХС дошло је време да приступи "фундовању дуга", нарочито ако је хтела да у будуће у Америци уговара нове зајмове.⁷⁴ Потпредседник "The Peoples National Bank" из Лос Анђелеса М. П. Илић, поручио је 7. августа 1925. југословенском министру финансија Стојадиновићу "да је згодан моменат за почетак преговора, пре него што дужници буду позвани да дођу у Вашингтон" јер то значи "да својеволјно жели да уреди плаћање, што другачије изгледа од генералног позива свим дужницима који су присиљени да плате дугове".⁷⁵ Средином августа Илић је обавестио Стојадиновића да су "велике америчке банке и приватни банкарски широм Америке добиле поверљиве наредбе од владе у Вашингтону да влада не одобрава никакве приватне зајмове државама у Европи које нису регулисале ратне дугове Америци".⁷⁶ Ма какво да је лоше мишљење постојало о Краљевини СХС у смислу могућности плаћања, она је свој дуг морала да врати.

Месец дана касније конзул Краљевине СХС у Њујорку такође је сугерисао Стојадиновићу да посети Америку. У то време, био је најваљен долазак румунске

⁷² Исто, стр. 2-3.

⁷³ Посланство Краљевине СХС у Вашингтону – Министру спољних послова, Фундовање дугова, пов. бр. 174, 22. јуни 1925, АЈ, 70, 240, 434.

⁷⁴ Исто.

⁷⁵ Допис „The Peoples National Bank“ – министру финансија Краљевине СХС, М. П. Илић, Лос Анђелес, 7. август 1925, АЈ, 70, 240, 434.

⁷⁶ Допис „The Peoples National Bank“, М. Стојадиновићу - М. П. Илић, Лос Анђелес, 12. август 1925, АЈ, 70, 240, 434.

делегације и конзул је сматрао да је најбоље време за посету југословенског министра финансија "одмах поле румунске делегације, тако да се послужи њиховим искуством". Подсетио је да проблем враћања дугова од стране европских држава Америци није само финансијско питање већ и део америчке унутрашње политике, јер је републиканска влада користила тезу "да није право да амерички грађанин плаћа више порезе него европски, а да се Европа тим новцем служи за наоружавање".⁷⁷

Југословенска влада је највеће наде полагала у предстојеће преговоре између Америке и Француске. Решена да сачека њихов исход, била је уверена да ће јој они дати "бољу базу за решење плаћања дуга" од оне коју је имала.⁷⁸

Француска и Краљевина СХС регулисале су своје дугове према САД 1926. године. Билатералним уговором закљученим у Вашингтону 3. маја, износ југословенског дуговања фиксиран је на 62,85 милиона долара, с роком отплате од 62 године.⁷⁹

⁷⁷ Генерални конзулат Краљевине СХС у Њујорку, Каровић – М. Стојадиновићу, 2. септембар 1925, АЈ, 70, 240, 434.

⁷⁸ Посланство Краљевине СХС у Лондону, Пов. Бр. 260, Ђ. Ђурић, 5. септембар 1925, стр. 3, АЈ, 70, 240, 434.

⁷⁹ Dragana Gnjatović, *navedeno delo*, str. 116-117.

Амерички кредит за куповину заостале америчке ратне опреме и железничких средстава

По завршетку првог светског рата америчка влада понудила је савезницима на лицитацији "из слободне руке" откуп разноврсног ратног материјала који се налазио распоређен широм Француске. У вредности од око 1 милијарде долара, у америчким депоима налазило се око 40 милиона комада одевних предмета, неколико милиона пари обуће, велики број кола, коња, моторних превозних средстава, машинских инсталација, алата, техничких справа и железничког материјала.¹

Сазнавши за ову распродају, војни делегат Краљевине СХС на Конференцији мира пуковник Васа Божидаревић посетио је крајем децембра 1918. надлежне америчке органе ради добијања обавештења о условима куповине. Речено му је да је америчка Ликвидациона комисија послала у Вашингтон предлог "да се део материјала уступи првенствено земљама које су највише страдале у рату, путем кредита на кратак рок". Божидаревић је о свему известио војног министра генерала Рашића, с молбом да влада Краљевине "одлучи да ли ће тражити такав кредит".² Да би материјал благовремено могао да се резервише било је потребно да се претходно дипломатским путем начелно договори и регулише "финансијска страна тог питања", а затим и одреде стручни делегати или комисија која ће материјал да прегледа и припреми предлог набавке.³ На основу тога, на иницијативу министра војске, влада СХС донела је почетком 1919. одлуку да са америчком владом прецизира начин финансирања откупа наведеног материјала - за потребе југословенске армије, Министарства грађевина и Министарства саобраћаја.⁴

Почетком фебруара Божидаревић је сазнао да је америчка Ликвидациона Комисија спремна да прода Краљевини материјал до вредности 40.000.000 долара.

¹ Реферат министру војске, No. 17.045, Београд, 27. 12. 1918, АЈ, 70,239, 433.

² Технички делегат Мин. војног и морнарице, No. 18200, В. Божидаревић, Београд, 20. фебруар 1921, стр. 1, АЈ, 70, 238, 432.

³ Реферат министру војске, No. 17.045, Београд, 27. 12. 1918, АЈ, 70, 239, 433.

⁴ Предлог министарском савету, No. 17.045, министар војни Мих. Рашић, Београд, 28. 12. 1918, АЈ, 70, 239, 433.

У поверењу му је саопштено да је Белгији већ омогућен наменски кредит с роком отплате од 3 године, првенствено из ратне отштете. и "да би се и Краљевини СХС под одређеним условима отворио кредит на рачун од ког би се могао узети потребан материјал".⁵ Крајем фебруара влада СХС званично је обавестила владу САД да "би узела један део америчког ратног материјала у Француској за своје потребе", затраживши одобрење за износ од 40.000.000 долара или 200.000.000 франака. „Подлогу авансу би чинила ратна одштета коју Краљевина добије од Немачке".⁶ Међутим, испоставило се да америчке војне власти у Француској уступају материјал "само за готов новац", а да за сваки другачији финансијски аранжман подразумева посебно одобрење из Вашингтона.⁷ Додела зајмова налазила се у надлежности америчког Министарства финансија, конкретан износ зајма се уговарао преко представника Министарства финансија у Паризу Нормана Дејвиса, а коначно одобрење је давао председник САД.⁸

Влада СХС овластила је средином марта 1919. Ђорђа Ђурића (који је тада обављао функцију делегата у Међународној комисији за набавке у Лондону) да ступи у преговоре с Дејвисом.⁹ Пошто Ђурић због других обавеза никако није долазио из Лондона да приступи преговорима, а представници других држава су у међувремену већ били закључили аранжмане с Американцима, Божидаревић је замолио министра војске за ургенцију код владе јер се плашио да "ако остале земље почну пре Краљевине да узимају материјал, не разграбе све што је најбоље". Министар финансија донео је одлуку "да се пуномоћје издато Ђурићу пренесе на Божидаревића".¹⁰

У међувремену је Ђурић допутовао у Париз и почео разговоре с Дејвисом,¹¹ али аванс за Краљевину СХС упркос свих покушаја није успео да

⁵ Технички делегат Мин. војног Но. 18200, В. Божидаревић, Београд, 20. фебруар 1921, стр. 1, АЈ, 70, 238, 432.

⁶ Захтев да САД одобре аванса од 40.000.000 долара, Бр 9069, Београд, 27. фебруар 1919, АЈ, 70, 239, 433.

⁷ Предлог да се одобри кредит до 200.000.000 франака за набавку одећа и опреме, Бр. 47737, Министар војни М. Рашић, Београд, 2. март 1919, АЈ, 70, 239, 433.

⁸ За министра финансија, Но. 234, Грујић, Вашингтон, 7. 3. 1919, АЈ, 70, 239, 433.

⁹ Министарство финансија - Министарству иностраних дела, Бр.16629, Овлашћење за Ђ. Ђурића, Београд 22. март 1919, АЈ, 70, 239, 433.

¹⁰ Технички делегат Мин. војног, Но. 18200, В. Божидаревић, Београд, 20. фебруар 1921, стр. 2, АЈ, 70, 239,433.

¹¹ Исто, стр. 2.

уговори ни до краја марта.¹² И поред више ургенција у Стејт департменту, у Вашингтону нису били вољни да о томе коначно одлуче без одобрења председника који се тада налазио у Европи. На молбе југословенске владе Американци су одговарали да је понуда ратне отштете за подлогу зајма "ствар компликована" и инсистирали су на сигурнијој гаранцији.¹³ Тек 1. априла помоћник министра иностраних дела САД наговестио је југословенском представнику у Вашингтону "да према најновијим извештајима из Париза, Краљевини можда зајам неће бити ни потребан, пошто се набавка материјала може извршити и на другачији начин, тј. директним споразумом између представника Краљевине и представника америчког Министарства финансија у Француској".¹⁴

Неколико дана касније, Американци су позвали Божидаревића на заједничку седницу са војним представницима Румуније, Пољске и Чехословачке. Опуномоћеници америчке владе обавестили су представнике заинтересованих земаља да поручбине неће морати да се плаћају новцем из кредита, већ државним боновима. За сваку издату партију материјала потписиваће се посебни уговори с обавезом да се износ целокупне суме за преузети материјал сматра зајмом од америчке државе. По преузимању материјала држава купац требало је да изда облигације с роком од 3 године и 5% интереса, потписане од стране овлашћеног лица. Кредити би се наплаћивали из ратне одштете, а ако ови износи не би били довољни за покриће задужења, државе купци су имале обавезу исплате из својих осталих извора.¹⁵

На заједничком састанку представника свих заинтересованих земаља Божидаревић је обавестио америчке делегате да је њихова влада одобрила Краљевини СХС кредит од 40 милиона долара, и да би за њу "најпростији и најбржи начин био да на рачун тог кредита узме материјал". Дејвисов помоћник Хувер одговорио је "да тај финансијски аранжман још није завршен" и да Америка намерава да са Краљевином "и са друге три државе то обави као што је

¹² Министарство иностраних дела, бр. 676, за Ст. Протића, Париз, 20. 3. 1919, АЈ, 70, 239, 433.

¹³ Министарство иностраних дела - Министарству финансија, Пов. 3689, Грујић, Београд, 24. март 1919, АЈ, 70, 239, 433.

¹⁴ Министарство иностраних дела - Министарству финансија, Пов. бр. 4273, Београд, 7. април 1919, АЈ, 70, 239, 433.

¹⁵ Технички делегат министра војног у Паризу – министру војном, Бр. 10215, стр. 1, АЈ, 70, 239, 433.

речено, и како је већ урађено са Белгијом". Тада је Божидаревић предочио Американцима да "није квалификован и опуномоћен да ма шта у том смислу ради, и да је то посао других лица које влада СХС буде опуномоћила". После седнице отишао је у економско-финансијску секцију југословенске мировне делегације у Паризу. Тамо је од Косте Стојановића сазнао да Краљевина "нема ни једно опуномоћено лице за потпис финансијске конвенције о којој је реч". То је значило да "без могућности да прима обавезе које Американци траже, не може се никакав материјал од њих добити".¹⁶

Влада СХС прихватила је америчке услове средином априла, поновивши да "ако Ђорђе Ђурић још није свршио питање о зајму од 40 милиона долара са америчким представницима и ако још није потписао обвезнице, да се пуномоћје дато њему преноси на војног делегата пуковника Васу Божидаревића".¹⁷

У међувремену, југословенски посланик у Паризу Миленко Веснић овластио је подпредседника економско-финансијске секције Милоша Савчића (као овлашћеног од стране министра финансија) да у име Краљевине "потпише обавезу о плаћању америчког материјала државним боновима у року од 3 године с каматом од 6%".¹⁸ Ђурић и Савчић заједно су наставили разговоре са Норманом Дејвисом. Амерички комесар тражио је да влада СХС призна Сједињеним државама приоритет наплате из своје ратне одштете на све авансе учињене с америчке стране од закључења примирја. За узврат је понудио пристанак да југословенска Комисија почне одмах да прегледа материјал, "па кад финансијски аранжман буде готов, да се може материјал одмах предати".¹⁹

Влада СХС прихватила је Дејвисове захтеве.²⁰ Коста Стојановић јавио је из Париза да је „Савчић потписао обавезу са Американцима о пријему материјала, по пристанку свих чланова Комисије и господина Пашића“. Влада СХС обавезала се да за примљену робу „у року од 6 дана плати Сједињеним државама целокупан износ приложених фактура у златној монети, а ако то не буде могуће да преда

¹⁶ Исто.

¹⁷ Министарству иностраних дела, бр.21098, 16. април 1919, АЈ, 70, 239, 433.

¹⁸ Министарство иностраних дела - Министру финансија, Бр.5337, Ђ. Ђурић, Београд, 1. мај 1919, АЈ, 70, 239, 433.

¹⁹ Рад на кредиту од 40.000.000 долара за откуп материјала од америчке војничке експедиције у Француској, Ђ. Ђурић, АЈ, 70, 239, 433.

²⁰ Министарство финансија – Министарству иностраних дела (посланству у Паризу), Бр. 26.744, Београд, 1. мај 1919, АЈ, 70, 239, 433.

хартије које обећавају исплату истог износа у златној монети САД у року од 3 године, с годишњим интересом од 6%". Веснић је потписао изјаву о праву првенства наплате за САД из ратне одштете.²¹

Васа Божидаревић именован је за повереника за пријем материјала и оверу рачуна који су требали да служе као евиденција задужења.²² Међутим, кад је видео одредбе аранжмана по ком камата за кредит уместо првобитно предвиђених 5% износи 6%, Божидаревић је одлучио да уложи протест код Американаца јер му је првобитно било речено да ће интерес износити 5% и сада се осећао у незгодном положају према својој влади. Американци су му обећали да ће "по могућству учинити исправку".²³ Божидаревић је протествовао и код југословенских органа. Одговорено му је "да се друкчије није могло и да се, с обзиром на стање у земљи којој треба много материјала за реконструкцију, то сматра повољним".²⁴ Божидаревићево инсистирање код Американаца да изврше измену уговора уродило је плодом. И ако нису изашли у сусрет свим његовим молбама (да се рок отплате продужи на 10 година или дуг опрости), Божидаревићеви "пријатељи које је у међувремену стекао у америчкој Ликвидационој комисији су издејствовали код америчке владе да се интерес сведе од 6% на 5%, а рок исплате продужи од 3 на 5 година".²⁵

У јуну 1919 Божидаревић је у име владе СХС потписао уговор са америчким представником генералом Краутковим о дефинитивним условима задужења за амерички материјал. Пошто је постојећим уговором била утврђена "исплата у државним обвезницама Краљевства СХС с каматом од 5 или 6%, с роком исплате од 2, 3 и 4 године", а жеља обеју страна "да се определе јасније и тачније услови плаћања", постојећи уговор је промењен тако да се плаћање материјала врши у државним боновима Краљевства СХС, а бонови по доспећу исплаћују државној благајни САД у звечећем новцу САД уз интерес од 5%. Као рокови доспећа бонова одређени су: за серију А - 30. јуни 1922. године, за серију Б - 30. јуни 1923. године и серију Ц - 30. јуни 1924. године. Укупна номинална

²¹ Министарство војно – Министарству финансија, Бр. 6747, 23. децембар 1920, АЈ, 70, 239, 433.

²² Исто, АЈ, 70, 239, 433.

²³ Технички делегат министра војног В. Божидаревић – министру војном, Пов. бр. 11075, Париз, 22. 6. 1919, АЈ, 70, 239, 433.

²⁴ Технички делегат Мин. војног, No. 18200, В. Божидаревић, Београд, 20. фебруар 1921, стр. 2, АЈ, 70, 239, 433.

²⁵ Исто, стр. 3.

вредност бонова Серије А и Б утврђена је на по 5,000.000 долара, а серије Ц - неограничено. Краљевина СХС требало је одмах да преда све бонове серије А генералном агенту продаје америчких експедиционих сила, а по захтеву и део серије Б или серије Ц, тако да се код њега увек налази најмање 1 милион долара у боновима преко износа фактура предатих за материјал. После преузимања целокупног материјала, вишак бонова депонованих на овај начин могао је да се врати или да буде уписан у корист Краљевине СХС.²⁶ Из уговора је уклоњена клаузула о првенственој наплати из ратне отштете. Краљевина СХС је изузетно ослобођена ове обавезе, која је задржана за остале земље купце.²⁷

Откупом материјала руководила је југословенска Делегацији на Конференцији мира. У Економској секцији Делегације образована је Комисија за израду спискова наруџби. Први председник Комисије био је Коста Стојановић. председавање Комисијом убрзо је преузео Милош Савчић. Остали чланови Комисије били су Божа Вуковић, Драг. Димитријевић, Милан Пујић, Ранислав Аврамовић, Бора Пајевић, Душан Томић и мајор Стеван Пешић.²⁸ На рачун кредита од 40 милиона долара, Комисија је одабрала одећу и храну за војску, аутомобиле, лако наоружање и муницију, медицинску опрему. За Министарство саобраћаја купљена је велика количина алата за земљане радове, машине за радионице којима се опремају вагони и локомотиве, знатна количина шина, скретница и другог прибора за железничке пруге.²⁹

У фебруару 1920. Комисија је извршила обрачун трошкова, пошто је "изгледало да је посао с Американцима завршен". Задужење Краљевине СХС износило је 20.050.350,22 долара. За покриће тог задужења Божидаревић је издао 4 привремене обвезнице. Међутим, у априлу 1920. појавио се проблем око откупа опреме продате Румунији, која јој није издата јер су Американци с њом раскинули уговор. Овај материјал вредан 231.205.51 долар преузела је Краљевина СХС. На ову суму Божидаревић је 24. априла издао посебну привремену облигацију. Истог месеца је "искрело и питање о откупу такозваног украјинског материјала" који је

²⁶ Уговор између САД и Краљевства СХС за набавку намирница итд, Париз, јуни 1919, АЈ, 70, 239, 433.

²⁷ Технички делегат министра војног В. Божидаревић – министру војном, Пов. бр. 11075, Париз, 22. 6. 1919, АЈ, 70, 239, 433.

²⁸ Технички делегат Мин. војног, No. 18200, В. Божидаревић, Београд, 20. фебруар 1921, стр. 1-2, АЈ, 70, 239, 433.

²⁹ Исто, стр. 3-4.

према попису вредео 6. 100.000 долара. Да би се могло приступити његовом отукупу, Божидаревић је и на ову суму издао привремену облигацију, под условом да се "редуцира на стварну вредност примљеног материјала". Ова облигација датирана је 29. априлом 1920. Када је "украјински материјал" био комплетно примљен, његова вредност процењена је на 4.646.465.20 долара, па је и вредност облигације сведена на тај износ. После тога целокупно дуговање Краљевине СХС по основу куповине заостале ратне опреме и железничких средстава од САД износило је 24.978.020.99 долара, и то: за рачун Министарства војске - 23.046.126.49, за рачун Министарства саобраћаја 1.715.363.64. и за рачун Министарства народног здравља 216.529.66 долара.³⁰

Мањи део откупљеног материјала транспортован је железницом до Београда, а све остало послато је бродовима³¹ из пристаништа у Марсељу, Бордоу, Сен-Назеру и Бресту, за Солун и Дубровник, где су пријем организовале комисије надлежних министарстава.³² Железнички материјал упућен је Одељењу железничке дирекције и Дирекцији за грађење нових железница.³³

* * *

До 20. децембра 1919. године Краљевина СХС није искористила ни половину америчког кредита од 40 милиона долара за набавку материјала у Француској, када је пуковник Божидаревић јавио министру саобраћаја Милораду Драшковићу да су Американци вољни да јој доделе нов кредит за преузимање материјала из њихових стокова у Америци. Тамо је такође постојала велика количина разног алата и железничког материјала: ваљкова, локомотива, телефонских и телеграфских апарата, парних машина за железничке радове итд. Све се "врло корисно могло употребити, тим пре што је то била прилика да се

³⁰ Делегат за технику ратне централе В. Божидаревић – министру финансија, Бр. 18247, Београд, 10. април 1921, АЈ, 70, 239, 433.

³¹ Исто.

³² Технички делегат Мин. војног, No. 18200, В. Божидаревић, Београд, 20. фебруар 1921, стр. 4, АЈ, 70, 239, 433.

³³ Министарство саобраћаја – министру финансија, Бр. 7797, министар саобраћаја, Београд, 8. април 1921, стр. 2, АЈ, 70, 239, 433.

држава и народ снабдеју најхитнијим потребама по најнижим ценама које су се вероватно у оно доба могле добити".³⁴

Драшковић је одговорио "да је то невероватно, јер је пуковник Етвуд из Вашингтона јавио да Америка остатак свог ратног материјала продаје само за готов новац". Божидаревић га је потсетио да се у Паризу и даље налази опуномоћени амерички делегат, који му је рекао да ће Краљевина сигурно добити кредит, али да прво треба закључити прелиминарни аранжман. Тако су већ били урадили Чехословаци: Тражили су 50 милиона, а добили 25, уз изјаву америчке владе "да ће се кредит повећати ако се покаже да је потребно". Драшковић је сматрао да је понуда прихватљива ако Американци обезбеде и плаћање транспорта. Божидаревић је покушао "да од њих добије и тај услов", али је одбијен, уз упозорење да Краљевина "због те ситнице ризикује да пропусти једну zgodну прилику да дође до материјала на кредит".³⁵

Драшковић је проценио потребе Министарства саобраћаја на око 5 милиона долара. Поставило се питање колики зајам може да подмири потребе и осталих министарстава. Божидаревић је предложио износ од 25 милиона. Драшковић се прво двоумио, али кад су Американци обећали да ће се кредит лако повећати ако вредност материјала пређе ову суму, прихватио је.³⁶

Током званичних разговора југословенски делегати су тражили рок отплате од 7 година и плаћене трошкове транспорта, али су Американци предложили да се ово друго питање спроведе у виду једног засебног писма које би ишло уз уговор. Прелиминарни аранжман Драшковић је потписао 20. децембра 1919. и послат је у Вашингтон на одобрење, а два дана касније је "ступио у живот". Према том споразуму, купцу је признато право да "у року од годину дана од потписивања уговора врши преглед преко акредитованих и овлашћених представника на свим сувишним стовариштима материјала Војног министарства САД". Представници Краљевине СХС могли су да одаберу и обележе материјал и да га одмах подигну или на сопствени ризик оставе у магацину. Сједињене државе као продавац могле су у року од 60 дана од датума избора материјала да траже да се он премести и стави у магацине на рачун и трошак Краљевине СХС као купца.

³⁴ Н. Пашићу - М. Савчић, Париз, 10. фебруар 1919, АЈ, 70, 239, 433.

³⁵ Министру војном – делегат пуковник, Бр. 14242, Париз, 14. јануар 1920, АЈ, 70, 239, 433.

³⁶ Исто, стр, 2.

Продавац је имао обавезу да подноси тромесечне извештаје о утрошку кредита. Шездесет дана од предаје тромесечног извештаја, Краљевина је Министарству финансија САД требало да преда облигацију у укупном износу, с каматом од 5%. Обвезнице су морале да буду датиране даном истека тромесечја. Првој трећини износа рок плаћања био је по истеку треће године, другој трећини после четири године, и трећој трећини по истеку 5 година. Главница и интерес плаћали су се у доларима САД или у боновима Министарства финансија САД, али свакако у златницима САД по утврђеном стандарду.³⁷

Понуда железничког материјала обухватала је затворене теретне вагоне, плитке вагоне, отворене вагоне са ниском преградом, локомотиве система "Першинг" и "Декапит", шине и прибор за постављање шина, локомотиве француског система, локомотиве с високом казаном, вагоне са справама за истоваривање, локомотиве с газном снагом 1.25 Н.Р.³⁸ Сва материјал био је произведен за стране државе и није могао да се користи на америчким железницама.³⁹

Међутим, "што се тиче железничког материјала, Краљевина није стигла на време. И ако је имала добар кредит за куповину по врло ниској цени, директно, и била позвана кад и сви остали, она није умела да искористи ту повољну понуду. А онда кад се решила, нису могле да се пронађу неке потребне хартије-уговори".⁴⁰

Краљевина СХС нашла се у незгодном положају према влади САД кад је у децембру 1919. амерички посланик у Београду затражио да му се предају обвезницу за већ купљени ратни материјал.⁴¹ Ово питање посланик је требало да ликвидира по налогу своје владе.⁴² Скоро свакодневно добијао је из Вашингтона упутства по којима није могао да поступи јер с југословенске стране није стицао никакав одговор. Тек 20. јануара 1920. Министарство финансија Краљевине известило је америчког посланика "да се форсирано ради на прикупљању

³⁷ Генерални конзулат САД у Паризу, Уговор закључен између САД и Краљевства СХС, 29. децембар 1919, АЈ, 70, 239, 433.

³⁸ Списак материјала за који је дозвољен извоз из САД, стр. 1-2, АЈ, 70, 239, 433.

³⁹ Миомир П. Илић, „Савезници и наш дуг Сједињеним државама“, стр. 59.

⁴⁰ Исто.

⁴¹ Министарству војном, Захтев посланика САД министру финансија, Бр. 7356, Београд, 14. децембар 1920, АЈ, 70, 239, 433.

⁴² Управа војне академије, Пов. бр. 313.15/VII, Београд, 16. јули 1921, АЈ, 70, 239, 433.

података који су потребни да би министар финансија био у стању одговорити на писмо америчког посланика у Београду", и да је поводом тога позван из Париза пуковник Божидаревић. „Чим он буде приспео и пружио потребно обавештење, одговориће се одмах америчком посланику".⁴³

Југословенски надлежни органи нису могли да утврде где се налази оригинал уговора о америчком зајму од 40 милиона долара,. Без увида у оригинални текст, министар финансија СХС није хтео да изда коначне обвезнице. На прикупљању и сређивању података о уговору о зајму радили су подручни инспектори и контролори, али без резултата.⁴⁴ Сва министарства за чији рачун је материјал набављен послала су извештаје да немају оригинални текст уговора и да не знају где се налази.⁴⁵ Десетог марта 1921. стигао је извештај и из Париза, "да се текст тог аранжмана не налази у архиви посланства".⁴⁶

Кад је Божидаревић почетком фебруара 1921. допутовао у Београд, изјавио је да је после потписивања уговора оригинални текст послао економском одељењу Министарства војске, актом делегата под поверљивим бројем 11075 од 22. јуна 1920.⁴⁷ У априлу је трагање за несталим уговором преузео министар саобраћаја Драшковић. Од свих одељења Министарства војске затражено је да поднесу извештаје, и сви су одговорили - да уговор нису примили.⁴⁸ У јулу је испитиван и интендантски пуковник Станоје Ристић да ли се "као ондашњи начелник Економског одлеђења Министарства војске сећа да је оригинални уговор примљен", пошто је пронађен акт на ком је његовом руком написано: "Министру финансија доставити у препису - начелник Ристић". Али ни он није знао да каже да ли је његово наређење спроведено, а из експедиционог протокола није могло да се закључи да ли је материјал послат.⁴⁹

⁴³ Министарство финансија – Генералној дирекцији државних дугова, Бр. 617, Београд, 20. јануар 1921, АЈ, 70, 239, 433.

⁴⁴ Министарство саобраћаја – министру финансија, Бр. 7797, В. Јанковић, Београд, 8. април 1921, АЈ, 70, 239, 433.

⁴⁵ Генералној дирекцији државних дугова – шеф одсека књиговодства, Београд, 16. јан. 1921, АЈ, 70, 239, 433.

⁴⁶ Министарство спољних послова – Министарству војном, Пов. бр. 2964, Београд, 10. март 1921, АЈ, 70, 239, 433.

⁴⁷ Исто.

⁴⁸ Министарство војно – управитељу Војне академије, Пов. бр. 1904, Београд, 6. јул 1921, АЈ, 70, 239, 433.

⁴⁹ Исто.

После интензивне преписке, која је трајала до 25. јула 1921. Економско одељење Министарства војске утврдило је једино "да нико не зна где се налази оригинал уговора о кредиту за пријем американског ратног материјала у Француској", закључивши притом на основу Божидаревићевог признања да је „он потписао оригинални уговор, и докле год не докаже коме га је и кад послао, остаје одговоран за исти”.⁵⁰

⁵⁰ Министарство финансија – Министарству војном, Бр. 8993, Београд, 25. јул 1921, АЈ, 70, 239, 433.

Америчка техничка мисија

Како се после закључења примирја полако гасио ратни финансијски систем у оквиру Антанте, државе које су му припадале остајале су све више препуштене саме себи. У првом моменту, Америка је помогла Европи у погледу исхране, снабдевања становништва и отпочињања послератне обнове. Али убрзо је завладала “диктатура јаког долара“, и за кратко време трговина између Европе и Америке је замрла.¹

Тек тада су Сједињене америчке државе почеле да осећају најтеже последице рата. Уместо новог привредног полета, нашле су се погођене низом економских поремећаја који су веома ограничили економску активност земље. Због велике количине новца, цене су удвостручене, а интересне стопе су расле јер су банке тражиле чврсте гаранције за своје кредите. Настојећи да осигурају финансирање властите производње, индустријска предузећа су уговарала послове за више година унапред. У исто време, велике количине слободног новца су улагане у берзанске шпекулације, смањујући тако пласмане у производњу. Недостатак сировина, и чести и велики штрајкови, на свој начин су појачавали привредни застој Америке, стварајући опасну нередовну ситуацију. „Саобраћајна криза, и враћање железница поново у приватне руке, изазвало је поремаћај у трговачком промету и индустријском раду“. Велики број америчких инвеститора видео је излаз у брзом укључивању у обнову "порушеног финансијског и економског строја Европе". Међутим, постављало се питање колико је Америка у стању да то учини, и како.²

Проблем америчког учешћа у оживљавање индустрије и трговине Европе тицао се и Краљевине СХС. Иако није била међу приоритетима америчке спољне економске политике, банкари, трговци и индустријалци из Америке прилично су се интересовали за привредну сарадњу са Краљевином. Значајнијем ангажовању америчких привредника сметњу је чинио читав низ фактора који су се протезали

¹ Финансијска помоћ Америке, Извештај Николе Ђоновића, Њујорк, 12. 4. 1920, стр. 1, 4, АЈ, Министарски савет Краљевине Југославије (138), 20, 80, (20-369, 20-372).

² Исто, стр. 2-3, АЈ, 138, 20, 80, (20-369 – 20-371).

од лоше монетарне ситуације до балканских политичких прилика, које су у Америци оцењиване турбулентним. Ипак, главни узрок лоших трговачких односа између Краљевине СХС и САД био је неповољни валутни курс. Он се једино могао поправити усклађеном интервенцијом америчке привреде и капитала,³ а то је пре свега значило одобравање зајмова за куповину робе у Америци.

Прве кораке на том плану после рата Америкаје је чинила преко организације "Врховни економски савет" (Supreme economic council) под управом тадашњег шефа америчке мисије за исхрану Европе - Херберта Хувера, по струци рударског инжењера. У широком делокругу ове организације, која је постала стратешка централа за све трговачке, финансијске и консултантске операције Америке према Европи, налазило се између осталог и решавање тешкоћа у раду железничких мрежа у Југославији, Румунији, Чехословачкој, Аустрији, Пољској и Италији. Полазећи од констатације да "неред долази отуда што те железничке мреже немају материјал потребан за поправке и што међу њима нема никакве координације", Хуверова организација залагала се да се "овом болесном стању помогне тако што ће Американци у свакој од тих држава формирати по једну комисију од својих железничких инжењера, овлашћених да предузимају све мере за санацију" њихових железница. Извештаји ових комисија били би меродавни за америчке финансијске заводе, од којих се очекивало да обезбеде потребна финансијска средства.⁴

Средином августа 1919. Хувер је влади Краљевине СХС упутио препоруку да ангажује на годину дана америчког пуковника Етвуда и изванредан број америчких инжењера који би давали саветничку помоћ у вези обнављања и нормализовања југословенског железничког саобраћаја, као и обнове рудника. Ови стручњаци могли су да помогну и у организовању транспорта железничког материјала које је влада СХС купила од америчке Комисије за ликвидацију у Француској, и у поступку нових набавки железничког материјала у Америци. Успостављајући везе између Краљевине и америчких стручњака, банкара, индустријских организација и консултаната, инжењери хуверове организације извештавали би их о потребама југословенске железнице. На овај корак Хувера је

³ Исто, стр. 6-10, АЈ, 138, 20, 80, (20-374 – 20-378).

⁴ Меморандум за министра М. Веснића – Хуверова организација, стр. 2, АЈ, 138, 20, 80, (20-383 – 20-385).

наводио "велики разлог: жеља да се Срби апсолутно не могу пожалити да су од Американаца напуштени у овим претешким питањима".⁵

У погледу финансирања техничке мисије у Југославији, Хувер је предложио да се искористи новац од дознака Југословена из Америке који је био депонован у доларима у ремитендном фонду његове организације. Тај новац служио би као буџет владе СХС, а она би примаоце исплатила у крунама и динарима. Хувер је тражио да се за покриће трошкова рада његове организације за једну годину резервише 150.000 долара. У случају да влада не усвоји његов предлог, ова сума је требало да се уплати на рачун за набавку хране Србији.⁶

Министар саобраћаја Милорад Драшковић сматрао је "да би било корисно по државне интересе, а специјално по интересе железничког саобраћаја, да се Хуверова понуда усвоји како у погледу ангажовања пуковника Етвуда и осталих стручњака тако и у погледу финансирања ове погодбе". Размотривши наведене разлоге, влада је 22. августа 1919. одлучила да се предлог у целости усвоји⁷ и овластила је Драшковића "да јави Хуверу да изузме из Фонда од новчаних пошиљки (American Relief Administration) суму од 150.000 долара резервишући је само за покриће трошкова Америчке техничке мисије (American Technical Mission) за Краљевину СХС".⁸

До средине 1920. у Хуверовој организацији депоновано је 560.000 долара. Када је истекао једногодишњи уговор, њујоршки биро америчке Техничке мисије доставио је влади Краљевине СХС спецификацију обрачуна за 150.000 долара који су јој били стављени на располагање. Рачун је показао утрошак 136.333,23 долара и остатак од 13.666,77 долара у корист државе СХС.⁹ Обрачун је био оверен од стране америчког овлашћеног рачуновође и влада Краљевине усвојила

⁵ Министарство саобраћаја, Бр.13098/19, предлог министра саобраћаја М. Драшковића, Београд, 19. август 1919, стр. 1-2, АЈ, 70, 239, 433.

⁶ Меморандум за министра М. Веснића – Хуверова организација, стр. 1-2, АЈ, 138, 20, 80, (20-383 – 20-384).

⁷ Министарство саобраћаја, Бр.13098/19, предлог министра саобраћаја М. Драшковића, 19. август 1919, стр. 1-2, АЈ, 70, 239, 433.

⁸ Министарство финансија, Бр. 4680, Министарском савету – министар финансија, Београд, јуни 1921, АЈ, 70, 239, 433.

⁹ Министарство иностраних дела, Бр.6573, Министарству финансија - писмо њујоршког бироа бивше америчке техничке мисије, Београд, 10. април 1921, АЈ, 70, 239, 433.

је на основу тога закључак да се "може дати разрешница јер се нема разлога неверовати администрацији нама пријатељске наклоњене земље".¹⁰

Преко посланика Краљевине СХС у Вашингтону влада је обавестила Хувера да је "примила закључни извештај рачуна за суму од 150.000 долара одобрене за послове америчке техничке експертне мисије (American Technical Experts Mission) и да је добила чек на 13.666.77 долара колико је остало у каси по закључку послова". На тај начин влада Краљевине СХС је разрешила "Херберта Хувера, његовог пуномоћника Атвуда, владу САД, корпорацију The United Grain Corporation, администрацију The American Relief Administration European Children's Fund и сваку другу корпорацију у вези са Хувером од сваког даљег полагања одговорности или обавезе у погледу суме од 150.000 долара".¹¹

Међутим, влада СХС имала је тада више од 400.000 долара неисплаћених југословенских дознака из Америке. "Одлагање исплате учинило је код Хуверове организације најнепријатнији утисак". Ту ствар требало је што пре уредити. Министар финансија обећао је Хуверовом представнику у Београду да ће новац бити исплаћен. Краљевини је предложено да по примеру Чехословачке "сав новац који се шаље из Америке у југословенске крајеве иде само преко једне банке у Њујорку коју влада сама изабере".¹²

Као одговор на ову препоруку, удружени југословенски банкарски заводи из Београда, Загреба, Љубљана, Мостара, Сарајева, Дубровника и других места успоставили су „једну кооперативу која ће са американим финансијерима створити у Њујорку американску југословенску банку“.¹³

¹⁰ Министарство финансија, Бр. 4680, Министарском савету – министар финансија, Београд, јуни 1921, АЈ, 70, 239, 433.

¹¹ Исто.

¹² Меморандум за министра М. Веснића - Хуверова организација, стр. 1, АЈ, 138, 20, 80, (20-382, 20-383 – 20-384).

¹³ Исто, стр. 2.

Ванредни буџети и буџетски дефицит (1919-1922)

У данима финансијске кризе за време Првог светског рата државама су као непресушни извор новца стајале на располагању емисионе банке. Било је само потребно укинути им обавезу замене папирних новчаница за „звечећи новац“, и лифровању нових банкнота без покрића није више ништа стајало на путу. На овај начин, поштујући законску форму, државе су се због подмиривања својих ратних издатака задуживале код емисионих банака колико им је год било потребно.¹

Краљевина Србија за разлику од осталих европских ратујућих држава у Првом светском рату није користила овај начин за финансирање својих буџетских расхода.² Рат је финансирала помоћу страних зајмова. Део добијених фунти и француских франака користила је као подлогу за динар. Супротна ситуација била је у југословенским крајевима у Аустроугарској монархији. Можда ни у једној другој држави рат није пореметио више економско-финансијске односе него у Аустроугарској, управо зато што је она своје ратне расходе покривала првенствено зајмовима. Од око 100 милијарди круна ратних позајмица, дуговање Аустроугарске државе према Аустроугарској емисионој банци износило је чак 35,5 милијарди круна³. Као последица политике таквог начина задуживања државе дошло је до потпуног обезвређења аустроугарске монете.

Народна банка Краљевине СХС почела је после рата да штампа новац за потребе државе у количинама које су јој биле потребне, без обзира на недовољно покриће. То више нису биле „банкноте које гласе на злато или сребро, већ само један папир, који има вредност онолико колико вреди и сам онај за чији се рачун он издаје“.⁴ Расходи државе нагло су расли. Међу највећим издацима налазиле су се инвестиције за набавку разног материјала из иностранства ради обнове земље. Пошто није добила ратну отштету у очекиваним роковима и обиму, а редовни државни приходи нису подмиривали потребе за новцем, обнова је финансирана

¹ Милан Стојадиновић, „Финансијска политика и питање скупове“, стр. 278.

² Драгана Гнјатовић, *navedeno delo*, стр. 129-130.

³ Славко Шећеров, *navedeno дело*, Београд, 1926, стр. 9-10.

⁴ Милан Стојадиновић, „Финансијска политика и питање скупове“, стр. 279.

штампањем новчаница,⁵ тј. буџетски дефицити су покривани позајмицама од Народне банке.⁶

Правила о издавању новчаница у Краљевини СХС произлазила су из законске регулативе Краљевине Србије. Законом о Народној банци Србије из 1896. емисиона банка имала је право издавања новчаница у злату у односу 3:1 између новчаница и металног покрића, док су за новчанице у сребру прописивани директни контингенти. У закону о продужењу повластице Народној банци из 1908. задржани су ови принципи, с тим што „контингент сребрних новчаница није био директно максимизиран, него је зависио од уплаћеног капитала банчиног. Банка је могла издати својих новчаница у сребру пет пута више него што јој био уплаћен капитал. Осим тога, могла је у случају потребе, по одобрењу владе, издати новчанице још за 1/10 контингента“. Законом о Народној банци од 16. октобра 1916. (донесен на Крфу) укинуо је ово ограничење тако да је Народна банка могла од тада да емитује седам пута више сребрних новчаница него што је износио њен уплаћени капитал. У исто време, није постојало ограничење за издавање новчаница за рачун државе. Овај закон није примењиван за време Првог светског рата јер би емитовање папирних новчаница без покрића ослабило вредност националне валуте.⁷

За време евакуације, кад је своје приходе остваривала само по основу аванса добијених од савезника, Краљевина Србија је имала „уредно израђене“ буџете и „одобрене од Народне скупштине“. На Крфу је 1916. израђен и завршни рачун. "тако да су народни посланици у 1917. знали на што је утрошена свака пара".⁸

Међутим, правило да се троше само буџетска сретства која одобри Народна скупштина не поштује се у новооснованој југословенској држави⁹ и већ у првој половини 1919. појављују се ванредни буџетски издаци које непосредно одобрава влада. У марта 1919. влада је Народном представништву поднела предлог за одобрење ванредног расхода од 130 милиона динара. У априлу је сама

⁵ М. Радосављевић, „Висбаденски споразум“, *Нови живот*, II година, VIII књига, Београд, 1921, стр. 19.

⁶ Милан Стојадиновић, „Финансијска политика и питање скупоће“, стр 312.

⁷ Драг. Ђ. Новаковић, „Народна банка – оптицај њених новчаница“, *Нови живот*, Књ. I, Св. 9, 17. јули 1920, стр. 272-274.

⁸ Момчило Нинчић, „Буџет као уредба“, *Нови живот*, II година, IV књига, Београд, 1921, стр. 79.

⁹ Момчило Нинчић, „Финансије и парламенат“, *Нови живот*, Књ. I, Св. 1, 20. март 1920, стр. 17.

влада одобрила расход од 130 милиона динара, а затим и у мају. Осим тога, до јуна 1919. од Народне банке је позајмљено још 201,5 милиона динара. То су уједно били први кредити „који су важили за целу земљу“.¹⁰

У исто време Министарство финансија је припремало годишњи прорачун за Привремено народно представништво и 23. маја 1919. је поднело први Предлог буџета државних прихода и расхода за 1919/20 годину. Да би Народно представништво имало времена да проучи предлог буџета, почетак буџетске године померен је за пола године (од 1. јануара на 1. јуни). Поводом предлога буџета министар финансија поднео је скупштини опширан извештај о финансијској ситуацији. Очекивало се да ће Народно представништво после тога приступити расправи о понуђеном предрачуну. Међутим, влада је 30. јуна поднела оставку и до краја јула седнице Финансијског одбора нису заказиване. „Узалуд је министар финансија покушавао да издејствује почетак рада Финансијског одбора, јурећи од председника Одбора до председника Привременог народног представништва да би се буџет што пре уврстио у дневни ред Народног представништва“.¹¹

У првом законском предлогу буџета Краљевства СХС мањак је био пројектован на 876 милиона динара, али су Финансијском законом предвиђене мере за његово смањење до нивоа од 500-600 милиона. Међутим, "буџетом утврђени расходи били су само мртво слово на хартији“.¹² Већ 18. августа 1919. влада је донела одлуку "да сваки министар може трошити буџетске кредите, а за ванредне да се за сваки случај испослужује решење Министарског савета".¹³

Исто тако, министарски савет се 24. октобра "сложио са предлогом министра саобраћаја да у интересу бржег покрвљања саобраћајних објеката и свршавања послова саобраћајних може затражити један повећи кредит у динарима и крунама, са којим ће одређени функционери у колико им се за који посао стави на расположење моћи располагати и трошити без прописаних формалности, а на

¹⁰ Славко Шећеров, *наведено дело*, стр. 13.

¹¹ Момчило Нинчић, „Буџет као уредба“, стр. 79-80.

¹² Момчило Нинчић, „Финансије и парламенат“, стр. 15-16.

¹³ Записник са седнице од 18. 8. 1919, АЈ, 138, 20, 80, 17804/ХI 3-2.

основи простијој и бржој - с тим да се о томе обвести претходно Главна контрола и добије њен пристанак".¹⁴

Више стотина милиона динара потрошено је потом на издатке који нису били предвиђени. "Немајући парламент коме мора да подноси рачун о свом раду, влада није саопштавала право финансијско стање државних послова. Резултати таквог рада дошли су као фатална последица". Предвиђања су говорила да ће уместо најављеног смањења буџетског дефицита, мањак у државној каси бити већи од 1.700.000.000 динара.¹⁵ Предлог буџета постојао је само из формалних разлога, а стварни расходи чињени су онако како су налагале потребе.¹⁶

Дефицит је покривен на разне начине: зајмом од 50 милиона франака од Француске и Британије одобрен у августу 1919. а исплаћен током првог полугодишта 1920; затим са 20% новчаница које је држава задржала при замени круна за динаре (око 922 милиона круна); задужењем код Народне банке (1.197.000.000 динара); са 300 милиона круна послатих из Аустрије ради замене истрошених и поцепаних крунских новчаница; као и обвезницама од 3% и 6% емитованих током 1919. године.¹⁷

Буџетирало се по дванаестинама. Последња одобрена дванаестина била је за август 1919. Ове дванаестине разликовале од оних из времена када је Краљевина Србиј водила балканске ратове по томе што „се сада тражило одобрење за трошење дванаестог дела новог буџета, који је као законски предлог поднет на одобрење Народном представништву“ док су у бившој Краљевини Србији „дванаестине обухватале дванаести део постојећег буџета који не само да је био одобрен од Скупштине, већ је и важио целе претходне године“. Ово је показивало да редован буџет у новој југословенској држави заправо не постоји.¹⁸

До 31. јануара 1920. Народна Банка је емитовала 711.448.000 динара, од чега за покруће државних расхода 649.684.000, а за своје потребе 61.764.000 динара.¹⁹

¹⁴ Записник са седнице од 24. октобра 1919, АЈ, 138, 20, 80, 17804/XI 3-2 (1919), 20-161.

¹⁵ Момчило Нинчић, „Финансије и парламенат“, стр. 15.

¹⁶ Др. Ђ. „Предлог закона о буџетским дванаестинама“, *Нови живот*, Књ. I, Св. 2, 27. март 1920, стр. 50-52.

¹⁷ Славко Шећеров, *наведено дело*, стр. 14.

¹⁸ Др. Ђ. „Предлог закона о буџетским дванаестинама“, стр. 50-51.

¹⁹ Драг. Ђ. Новаковић, „Народна банка – опција њених новчаница“, стр. 273.

Постојећи прописи представљали су сметњу већем задуживању државе код Народне банке путем штампања новца. Зато је Законом о Народној банци Краљевине СХС од 26. јануара 1920. уведена нова регулатива за издавање новчанича. Прво, укинута је разлика између златних и сребрних новчаница. Друго, Банка је добила слободу издавања својих новчаница без ограничења; једино је била обавезна да за издате новчанице за своје потребе има покриће од једне трећине њихове вредности. Народна банка могла је од тада да емитује за рачун државе „на име есконтовања државних бонова ради стварања једногодишњег обртног капитала суму од 150.000.000 динара; на име привремене размене, коју ће Банка држави чинити на подлози државног злата или потраживања на страни - највише 600.000.000 динара; на име ванредног кредита Министарству финансија - до 500.000.000 динара; на име раније привремене размене, која се преноси непромењено у књиге Народне Банке - 636.414.000 динара; и на име замене крунских новчаница до 1.300.000.000 динара - укупно 3.186.414.000 динара“. Вредност укупно издатих новчаница могла је да износи 4.386.000.000. динара.²⁰

Буџет за 1920/21. састављен је провизорно. Пошто су расходи планирани без претходно утврђених прихода „министар финансија морао се већ унапред одредити за нове зајмове“.²¹ Први озбиљнији прорачун државних прихода и расхода израдио је Коста Стојановић за 1921. годину. Као редовне буџетске издатке предвидео је: ануитете за стране зајмове закључене пре и за време рата и инвалиднине (1 милијарда), расходе за државну администрацију (1,5 милијарда) и расходе за војску (300-400 милиона), што је укупно износило око 3. милијарде динара. Приходи Србије и Црне Горе нису још задуго могли достићи предратни ниво од око 500 милиона динара - по предратним ценама. Остатак у државној каси од 2,5 милијарде требало је да попуне „нови крајеви“. Међутим, и њихови предратни буџетски доприноси изражени у послератној вредности нису прелазили 1,6 милијарди динара. То је значило да ће буџет од 3 милијарде имати дефицит од 1 милијарде.²²

²⁰ Исто, стр. 270, 273.

²¹ Милан П. Ђорђевић, „Једна слика из нашег државног буџета“, *Нови живот*, II година, IV књига, Београд, 1921, стр. 219-220.

²² Коста Стојановић, „Економско снажење Краљевине СХС после европског рата“, стр. 161,

Други буџет Краљевине СХС за период од 1. јун 1920 - 31. мај 1921. поднет је на скупштинско усвајање тек 29. јуна 1920. - месец дана након што је почело његово важење. Висина предвиђених расхода била је упадљива: уместо 1.293.000.000 динара и 1.060.000.000 круна из претходне године, сада је било предвиђено 2.757.000.000 динара и 4.947.000.000 круна.²³

Планирани расходи у динарима повећани су за 213%, а у крунама за 470%. Међутим, и ово је представљало чисту формалност. „На њих се нико није обзирао. Трошило се без мере, јер се трошило без контроле. Све се налазило у руци владе. Она је била суверени господар свих државних расхода и прихода“. Као последица тога дошло је до новог још већег задуживања код Народне банке. Позајмице на месечном нивоу у 1919. кретале су се између 20 и 40 милиона динара; у 1920. премашиле су износе од 100 милиона. Од јануара до марта 1920. држава се код Народне банке задужила за 425 милиона динара. У септембру јој је исплаћено још 140 милиона, у децембру још 150 милиона динара.²⁴ Најгоре од свега било је што од укупног оптицаја од 3.712.000.000 динара до краја марта 1921. „целокупна југословенска привреда“ добила свега око 220 милиона.²⁵ Држава је током буџетских година 1919/20 и 1920/21 пласирала у инвестиционе сврхе 737 милиона динара.²⁶

Као што смо показали, државни буџетски дефицит за 1919/20 попуњен је из различитих извора. Међутим, за 1920/21 покривен је искључиво зајмовима Народне банке.²⁷ Смањење државног дуга код емисионе банке постао је један од највећих проблема нове југословенске државе и друштва. Чула су се упозорења "да је доба за ратне финансијске операције прошло. А свака држава која неће то да увиди и неће што пре да доведе у склад своје издатке са својим примањима, осуђена је на сигурну пропаст и банкротство".²⁸

Успостављање равнотеже државних финансија у следећој буџетској 1921/22. години наметала се као приоритет финансијске политике. Првобитно

Архив САНУ, Заоставштина Косте Стојановића, 13620-10.

²³ Др. Ђ. „Буџет за 1920/21 годину“, *Нови живот*, Књ. I, Св. 11, 31. јул 1920, стр. 334.

²⁴ Момчило Нинчић, „Буџет као уредба“, стр. 80-81.

²⁵ Иво Белин, „Државне финансије и Народна банка“, *Нова Европа*, Књига II, број 5, 1. мај 1921, стр. 186-187.

²⁶ Славко Шећеров, *наведено дело*, стр. 15.

²⁷ *Исто*, стр. 15.

²⁸ Иво Белин, „Државне финансије и Народна банка“, стр. 187.

пројектовани расходи од 8 милијарди и приходи од преко 5 милијарди динара били су приказани реални. Међутим да би се створио привид буџетске равнотеже, расходи су одмах сведени на 5 милијарди.²⁹ Пракса лажно уравнотежених прорачуна без скупштинског одобрења није била одржива. Економски стручњаци су опомињали да "чим се сврши с уставом и Уставотворна скупштина се претвори у законодавну, мора се учинити крај доношењу буџета путем уредби. Први законодавни посао морало је бити доношење буџета, а све друго, ма колико важно, мање је било прешно. Без буџета претресаног у парламенту и под његовом контролом, земљи је претила опасност да оде у финансијско расуло са свим страшним последицама".³⁰

Предлогом Устава Краљевине СХС (одељак "Државно газдинство") најављени су стари „финансијски принципи из устава Краљевине Србије из 1903“. Потврђено је „начело једногодишњег буџета“ и „да Скупштина не сме предложене расходе увећавати, већ их само може смањивати или изоставити“. Било је и новина. По старом српском уставу, у случају каа Скупштина није у могућности да усвоји нови прорачун пре истека буџетске године, она је постојећи буџет могла привремено да продужи до утврђивања новог. Сада је Предлог устава Краљевине предвидео да "док се не одобри поднесени буџет, Народна скупштина може одобравати дванаестине за један или више месеци од буџета који је предложен“. Уставни предлог донео је и измену одредбе српског устава која се односила на продужавање буџета у случају да се „Народна скупштина распусти или одложи“. За продужење буџета више није било потребно одобрење владе, већ се буџет аутоматски продужавао до новог сазива Народне скупштине.³¹

Постојећи буџетски закон налагао је да се прорачун за 1921/22 усвоји до 1. јуна 1921. Устав је променио овај рок, вративши поново почетак буџетске године на 1. јануар. То је био повод да се уместо новог буџета усвоји „Привремени закон о буџетским дванаестинама“ за период јуни-децембар 1921.³² Овом изменом је омогућено влади да без објављивања новог предлога буџета „продужи старим

²⁹ Исто, стр. 187.

³⁰ Момчило Нинчић, „Буџет као уредба“, стр. 82.

³¹ Момчило Нинчић, „Финансијске одредбе у уставном предлогу“, *Нови живот*, II година, V књига, Београд, 1921, стр. 50-51, 53.

³² Славко Шећеров, *наведено дело*, стр. 17.

путем дванаестина“.³³ Седам буџетских дванаестина од јуна до децембра 1921. није одобрила Народна скупштина. Оне су представљале продужење буџета за 1920/21. Сам закон о буџетским дванаестинама јуни-децембар 1921. уведен је у живот заједно са повећањима, на основу Привременог закона од 27. јуна 1921.³⁴

"Парламент је био један од главних извора нереда и пасивности државних финансија. Са своје стране никако се није користио својим буџетским правом: није вршио никакву контролу над током државних финансија, није одобравао ни прорачуне ни завршне рачуне (који му нису ни подношени) и сносио је сасвим равнодушно аутократију владе. Отуда у државним финансијама није било никаквог плана ни финансијске сталности. Државне прорачуне је састављала сама влада, сама их одобравала својим уредбама, а сама их и мењала кад год је хтела, опет својим уредбама".³⁵

И поједина министарства сама су закључивала уговоре и преузимала финансијске обавезе - и ако је Законом о државном рачуноводству било прописано „да се ни један издатак не може учинити ако нема у довољној мери одобрених кредита“.³⁶ У таквим случајевима било је предвиђено да се уговор изнесе пред Народну скупштину на усвајање. Међутим, министарства су не поштујући ово правило трошила вишеструко изнад пројектованих буџетских расхода.³⁷ То је имало за последицу да је држава дуговала огромне износе за своје поруџбине, па су „потраживања привреде од државног ерара достигла више стотина милиона динара“.³⁸

Дуговања Министарства саобраћаја крајем 1921. износила су: за ремонт возног парка у иностранству 406.000.000. динара; за наручене мостовске конструкције 118.000.000 динара; за наручене скретнице 6.000.000 динара; двогодишње камате за америчке зајмове од 25. 000.000 и 15.000.000 долара

³³ Др. Ђ. „Финансијски преглед – буџетске дванаестине“, *Нови живот*, II година, V књига, Београд, 1921, стр. 56.

³⁴ Славко Шећеров, *наведено дело*, стр. 17.

³⁵ М. Недељковић, „Валутне невоље“, *Нови живот*, II година, VII књига, Београд, 1921, стр. 145.

³⁶ Славко Шећеров, *наведено дело*, стр. 39.

³⁷ Воја Вељковић, *наведено дело*, стр. 21.

³⁸ Иво Белин, „Стање наше привреде у години 1923“, *Нова Европа*, књига девета, од 1. јануара до 30. јуна, 1924, Загреб, 1924, стр. 16.

(300.000.000 динара); дуговање према „Стандард Оил“, „Винер Банк Фераин“ и Стани Ускоковић 1.488.833 долара.³⁹

Државне дугове увећавало је и противзаконито коришћење ратне одштете. По уговорима о миру Краљевини СХС имала је право на накнаду штете од поражених земаља. „По једној уредби, која је доцније постала законом, та накнада штете је имала да се исплати у првом реду појединцима, и тек пошто сви појединци буду измирени онда долази на ред држава. Међутим, код нас се десито то да је накнаду штете коју је Немачка почела да исплаћује у натури узела држава за себе. Држава је присвојила накнаду штете која по закону припада појединцима. Она је поручила вагоне и локомотиве итд. и то све на рачун штете која припада појединцима“. Једна српска општина сама је покушала да изврши поруџбине за своје житеље по основу репарационих права. Њени представници отишли су у Немачку и Париз. Тамо им се „изашло на сусрет, али кад је требало и формално одобрење дати“ Репарациона комисија је установила да је сама држава својим поруџбинама већ „исцрпла цео контингент који се имао дати појединцима у Србији за ту годину“. Тако је држава, супротно Закону о накнади штете, не само искористила ратну одштету намењену појединцима, већ је тиме повећавала и буџетски дефицит.⁴⁰

Политика прекомерног задуживања државе на рачун вредности динара није наилазила на отпор у Народној банци. Стари и нови акционари били су заокупљени борбом за своје групне и појединачне интересе. Већ на првој главној скупштини Народне банке од 10. до 12. априла 1922. дошло је до озбиљног спора који је одсликавао односе у југословенској емисионој установи. Сукобили су се „група старе управе и група удружења банака. Обе стране натицале су се у оном што се код нас сматра алфом и омегом мудрости, а што је познато под именом *подвала*.“ Стара управа је хтела да обезбеди зеби реизбор, док је група банкара (нових деоничара) такође тражила удео у управи, а уз то и дозволу за пренос нових акција на своје пуномоћнике. Овај захтев изазвао је сумњу чланова старе управе „која се побојала да ће банкари спровести мајоризовање управе, употребљавајући исте оне методе које је њен члан Лука Ђеловић три године

³⁹ Славко Шећеров, *наведено дело*, стр. 40.

⁴⁰ Воја Велковић, *наведено дело*, стр. 21-22.

раније с успехом употребио преносећи деонице и пуномоћја Народне банке на децу целе своје родбине“. Група „стarih банкара“ инсистирала је „да деонице морају гласити на име и да се пренос акција може вршити тек по одобрењу Управног одбора“. Свој предлог стара управа је правдала страхом „да би се међу деоничаре и управу банке могли прокријумчарити неродољубиви елементи“. Стара управа је дала још један предлог који је био „још јасније уперен против банака: Да се директори банака статутарно искључе из управе Народне банке“. Борба је показала постојање потпуног неповерења између старих и нових акционара Народне банке због страха да ће и једни и други, "чим дођу у положај повлашћених лако подлећи искушењу да злоупотребе свој положај". Скупштина је оставила утисак који је био "у најмању руку - мучан".⁴¹

До Видовданског устава, због општих политичких прилика, државни буџети нису пролазили уобичајену скупштинску процедуру и нису усвајани у скупштини већ су постајали извршни на основу владиних уредби.⁴² Проглашење уставотворне скупштине у законодавну, отворило је могућност да се предлог државног прорачуна (за 1921/22.) први пут изнесе на оцену и усвајање народном представништву и да се коначно дође до Закона о буџету који ће за владу бити обавезујући.⁴³ Међутим, и од тога се одустало. На последњој седници Уставотворне скупштине 2. јула 1921. изабран је нови Финансијски одбор на ком је министар финансија одмах затражио скупштинско овлашћење „да може предлог буџета за 1922. поднети непосредно Финансијском одбору, пошто се седнице скупштине одлажу“. Скупштина је ова захтев прихватила.⁴⁴

Шест месеци касније, влада је поднела Пројекат трећег по реду буџета Краљевине.⁴⁵ У Предлогу финансијског закона је истакнуто "да се сви државни расходи предвиђају на 6.257.577.804,84 динара, и исто толико и приходи, онако како их изгласа и реши Народна скупштина, и да се не смеју противно одредбама 113. члана Устава прекорачити, нити њихови кредити употребљавати на што

⁴¹ Gj. Ć, „Prva glavna skupština Narodne banke SHS“, *Nova Evropa*, knjiga V, broj. 7, 1. jul 1922, str. 210-212.

⁴² М. Недељковић, „Пројекат буџета за 1922. годину“, *Нови живот*, II година, VIII књига, Београд, 1921. стр. 45.

⁴³ Момчило Нинчић, „Буџет као уредба“, стр. 80.

⁴⁴ Славко Шећеров, *наведено дело*, стр. 29-30.

⁴⁵ М. Недељковић, „Пројекат буџета за 1922. годину“, стр. 46.

друго до на оно чему су намењени у партијама и позицијама државног буџета". Међутим, чланом 19. Предлога било је предвиђено да влада сама закључује "у земљи и у иностранству зајмове и привремене позајмице". Исто тако члан 43. остављао је министру финансија могућност да "може одобрити веће издатке преко буџетом одобрених кредита, за случај да приходи буду већи од буџетом предвиђених", а члан 45. да "може у споразуму с надлежним ресорним министрима одобравати државним привредно-индустријским предузећима веће издатке преко буџетом одобрених кредита, у случају да приходи буду већи од буџетом предвиђених".⁴⁶ Члан 46. остављао је простор за прекорачења предвиђених расхода и Министарства саобраћаја. Расходи овог ресора били су пројектовани на 831.081.742.60 динара. (Веће издатке је имало само Министарство војске.) Очекивани приходи од железница износили су 2.057.000.000 круна и 734.000.000 динара. Од железнице у западним крајевима се очекивала добит од стотинак милиона динара, захваљујући великом промету. За железничке дирекције у источном делу земље био је предвиђен губитак, тако да је дефицит за железнице на нивоу целе земље износио рема прорачуну 7.000.000 динара.⁴⁷

Међутим, стварна ситуација финансија железнице била је много гора пошто прорачун није обухватао све расходе, укључујући инвестиције за обнову и изградњу и пензије. За пензије само у Хрватској требало је преко 10.000.000 динара годишње. Ово је доводило у питање пројектовани суфицит за железнице у западним крајевима. Било је јасно кад би се југословенске "железнице подвргле једном темељном испиту, брзо би се видело да су оне увелико пасивне, и да су велики баласт на државном прорачуну".⁴⁸

Од овог Пројекта буџета очекивало се да учини раскид с праксом администативног самовлашћа у области државних финансија. Међутим, то се није догодило, поготово после избијања кризе владе у децембру 1921. кад је поднет нови предлог за дванаестине. Финансијски одбор требало је да претресе понуђени

⁴⁶ Исто, стр. 46, 51.

⁴⁷ Иво Белин, „Економски преглед - Буџет за 1922“, *Нова Европа*, књига IV, број 4, 1. фебруар 1922, стр. 114, 121-122.

⁴⁸ Исто, стр. 122.

предлог о дванаестинама,⁴⁹ али то није завршено ни до априла 1922. - кад су већ одобрене дванаестине за мај и јуни. Овим дванаестимана за Министарство саобраћаја било је предвиђено повећање од 224 милиона динара.⁵⁰

Тако је цела "ствар дотерана до апсурда и до правог шегачења са оним напред постављеним правилом о законском фиксирању свих државних расхода". Фактички, "финансијски закон је предстаљао једно беспримерно изигравање буџетског права Народне скупштине и облачење владиног самовлашћа и њене апсолутне финансијске аутократије у једну лажну законску форму". Постављало се питање "зашто се буџет уопште прави" и "да ли се овим новим пројектом излази из провизоријума од претходне три године?"⁵¹

Хаос у државним приходима и расходима био је одраз политичких прилика у Краљевини СХС. Земља је живела "у ери бирократског апсолутизма који је уништио стабилност целокупном приватноправном и јавноправном животу. Све се налазило у руци једног самодршца, подложно пертурбацијама од данас до сутра". Држава је била без правног поретка, валуте и државних финансија. Једини излаз видео се у "одузимању законодавне функције из руку административне власти, у васкрсавању парламента, његових функција и моћи, а нарочито у васкрсавању његовог буџетског права".⁵²

⁴⁹ Славко Шећеров, *наведено дело*, стр. 29-30.

⁵⁰ *Исто*, стр. 21.

⁵¹ М. Недељковић, „Пројекат буџета за 1922. годину“, стр. 46.

⁵² Милорад Недељковић, „Предлог буџета за 1922 год.“, *Нови живот*, II година, VIII књига, Београд, 1921, стр. 123-124.

Унутрашњи инвестициони зајам (1921)

У првим годинама после Првог светског рата скоро све државе обезбеђивале су ванредна финансијска средства на домаћим новчаним тржиштима. Ову финансијску меру Краљевина СХС је први пут применила у марту 1919. кад је емитовала 4%-не бонова, а затим у новембру-децембру исте године задржавањем 20% приликом „маркирања крунских новчаница“ бивше Аустроугарске монархије које су остале у оптицају после рата у западним областима Краљевине. С тим у вези, Министарство финансија најпре је објавило да ће тих 20% бити исплаћено одмах у готовини. После неколико месеци је најављено да ће се исплаћивати само износи до 1000 круна, а остатак понудити у обвезницама с 3% камате. Ни једно од ових обећања није испуњено.¹

До средине 1921. финансијска ситуација у Краљевини СХС стално се погоршавала. Ни једна влада није успешно спроводила пореску политику. У првих шест месеци 1921. није ступила на снагу ни једна законска мера с циљем да се повећају државни приходи, и ако су државни расходи вртоглаво расли. За попуњавање буџетског дефицита држава је искључиво била „упућена на позајмице код Народне банке“. Само од 15. маја до 15. јуна 1921. држава се задужила код Народне више од 220 милиона динара.²

Први услов за сређивања финансијске ситуације државе била је подела на редовне и ванредне приходе и расходе. Ванренди издаци су обухватили и инвестиције за обнову железнице. Међутим, ове инвестиције су захтевале своте које Краљевина СХС "ни уз помоћ најживље фантазије, ни за неколико деценија није могла смогнути". Те огромне ванредне расходе било је могуће делимично покрити једино новим ванредним приходима од унутрашњих или спољних зајмова.³

¹ Иво Белин, „Инвестициони зајам“, *Нова Европа*, Књига II, Број 12,11. јул 1921, стр. 467-468; Ст, „Финансијски преглед – резултати зајма, берза, пут министра финансија“, *Нови живот*, II година, VII књига, Београд, 1921, стр. 116-118.

² Иво Белин, „Ивестициони зајам“, стр.468.

³ *Исто*, стр.469.

За државу са слабом акумулацијом капитала каква је била Краљевина СХС највећи ефекат је могао да има зајам у иностранству, који би омогућио прилив новог капитала за подстицај привредне активности и у исто време смањење државног дефицита и стабилизацију курса динара. У првој половини 1921. "још није било познато да ли би и под каквим условима иностранство дало Краљевини СХС један такав зајам". Финансијски статус Краљевине није био "такав да би уливао поверења иноземству и да би га приволео на знатне инвестиције. Исто тако и југословенска политичка ситуација, спољна и унутрашња, тешко да је могла коме улити поверење".⁴

Немајући други избор, југословенска држава је средином 1921. иступила с пројектом унутрашњег зајма за потребе побољшања саобраћаја. У послератним околностима „популарнији циљ за закључење једног зајма тешко се могао наћи. Сви су се жалили на рђав саобраћај, и сад се свима пружала могућност да својим учешћем помогну његову поправку". Осим тога, зајам је требало да покаже и "финансијску снагу" земље, "поверење становништва у државу" и спремност да се сопственом снагом "помогне економски напредак народа".⁵

Споразумом између Министарства финансија и синдиката од 108 домаћих банака утврђен је износ зајма на 500.000.000 динара, са 7% камате и роком отплате 50 година. Вредност обвезница одређена је на 100, 500, 1.000 и 10.000 динара.⁶

Услове зајма диктирало је домаће финансијско тржиште. Камата од 7% изгледала је привлачно. У то време цена привредних кредита била је знатно већа од 7%, као и берзански курсеви и "према томе ни држава, ако жели успех свом зајму није могла ићи испод те стопе".⁷ Друга неповољна околност за државу потицала је отуда што су „банке могле ломбардирати обвезнице зајма за 7,5% од номинале по 5%“. Из тога је произлазило да ће банке имати „да дају у најгорем случају од свог новца 25% на који ће имати одна око 11% интереса“. За

⁴ Исто, стр 471.

⁵ Ст, „Финансијски преглед – два зајма, берза, жетва, скупоба“, *Нови живот*, II година, V књига, Београд, 1921, стр. 215.

⁶ Исто, стр. 215.

⁷ Иво Белин, „Инвестициони зајам“, стр. 472.

Министарство финансија "кад се имало да бира између новог штампања банкнота и високе камате", ово друго „зло“ било је мање.⁸

Предвиђања су упозоравала да би инвестициони зајам могао "код народа наићи на слаб одзив и да нема наде да би велике количине готовог новца које се налазе похрањене код домаћег сељаштва биле употребљене за упис новог државног зајма. С друге стране, и привредни кругови су трпели од несташнице новца". Опасност за успех зајма је представљала и чињеница да ни једна влада до тада није ништа урадила на поправљању привредних прилика у земљи, као и да није испунила обавезе у погледу ранијег 4%-ног зајма и 20%-них признаница издатих поводом маркирања старих аустроугарских круна. То се није смело поновити у случају новог инвестиционог зајма, јер ако држава "тражи кредит, онда је први услов да своје старе обавезе уредно испуњава".⁹ Осим тога, било је раширено и уверење да би "велики део зајма могао остати код новчаних завода" и да ће зајам успети једино "ако се прилике буду развијале тако да банке постепено сав тај зајам пласирају међу привредне кругове", али да ће он "коначно ипак пасти на терет Народне банке". И сами представници банака које су учествовале у „синдикату“ очекивали су да грађани уплате свега око 100 милиона динара, "те је синдикат био спреман да дометне читав остатак од 400 милиона".¹⁰

На неуспех зајма могла је да утиче и чињеница да је расписан у време извозне сезоне кад трговци због откупа жетве немају вишак капитала за друге пласмане. Неповољност је такође представљало и негативно искуство западних југословенских области са аустроугарским ратним зајмовма, због чега су према сваком државном зајму показивали одбојност. Коначно, и само политичко расположе у земљи није ишло на руку уписивању зајма јер је већина Хрвата била опозиционо расположена према државној политици.¹¹

Упис зајма почео је 1. септембра 1921. Од самог почетка зајам је имао изразит политички предзнак и у том погледу је требало да послужи "мерењу

⁸ Ст, „Финансијски преглед: ратна отштета, зајам, финансијски одбор“, *Нови живот*, II година, V књига, Београд, 1921, стр. 370.

⁹ Иво Белин, „Инвестициони зајам“, стр. 471-472.

¹⁰ Ivo Belin, „Ekonomski pregled – oko zajmova, 7% investicioni zajam“, *Nova Evropa*, Knjiga IV, Broj 1, 1. januar 1922, str. 23.

¹¹ Ст, „Финансијски преглед – резултати зајма, берза, пут министра финансија“, стр. 116-117.

патриотизма". Као што се и очекивало, постојеће унутрашње политичке напетости "одбиле су од учешћа већину публике из западних југословенских крајева". У Хрватској и Славонији већина уписа је потицала од страних привредних друштава "којима је у интересу бити у добрим односима с државним властима. Шири народни слојеви овде су мало учествовали у уписивању зајма, без обзира да ли се они признавали Србима или Хрватима".¹²

Замисао министра финансија да у Загребу постави "седиште Синдиката банака и центар за пропаганду у корист зајма", показала се лошом. Агитација је била неорганизована и Централа је слабо функционисала. Успех нису постигли ни службеници из Београда који су током трајања уписа послати у Загреб да учине интервенцију. Тамошњи "функцијски кругови" упутили су их Стјепану Радићу, "али он није хтео у свом листу чак ни плаћени оглас о зајму на четвртој страни да пусти".¹³

Пропуст у организацији уписа зајма представљало је и одсуство кампање међу Југословенима у Америци, и ако је тамо постојало интересовање за зајам. Дипломатска представништва Краљевине су "учинила све што су могла, али то није било довољно". О упису зајма одлучиле су "племенске несугласице" и погрешан избор банака. "Срби који нису хтели да чују за југословенско име", одбијали су да врше уплате преко Југословенске банке у Њујорку. Успех се није могао очекивати ни од уписа код „Slavonic Imigrant Bank“ која се, шпекулишући, сама „преко америчке штампе прогласила једином овлашћеном банком за упис зајма у Америци".¹⁴

Рок за упис зајма првобитно је одређен до 30 септембра, па је продужен до 15. октобра. И ако је "интересовање код публике за зајам расло из дана у дан", упис је успео једино у Србији и Војводини. У Србији је уписано више него што се на основу њених економских прилика могло очекивати. Ту су преовладавали мали уписи од 100 до 1000 динара. Остале југословенске покрајине "знатно су

¹² Ivo Belin, „Економски преглед – око зајмова, 7% инвестициони зајам“, стр. 24.

¹³ Ст, „Финансијски преглед – резултати зајма, берза, пут министра финансија“, стр. 117.

¹⁴ М. Пилић, „О зајму од 500.000.000 динара“, *Нови живот*, II година, VII књига, Београд, 1921, стр. 118-119.

подбациле од очекиваних резултата",¹⁵ нарочито Хрватска, и ако су тамо преовладали појединачни велики уписи.

Према подацима од 23. новембра 1921. уплаћено је укупно 334.344.800 динара, од тога у Србији 137.190.900, у Хрватској и Славонији 76.534.300, у Војводини 48.083.800, у Словенији 35.759.700, у Босни 28.322.800 и у Далмацији 8.453.300. Посебну групу уписаника су чинили државни чиновници из целе земље са уплаћених 20.000.000 динара. "Публика" је тако реализовала више од две трећине читавог зајма.¹⁶ Непродате обвезнице зајма које новчани заводи - чланови синдиката нису успеле да продају „откупила је Народна банка“.¹⁷ И ако је успех зајма надмашио очекивања, у стручним круговима је оцењено да зајам није успео. И министар финансија Кумануди био је незадовољан резултатима уписа.¹⁸

Зајам је био првенствено намењен ревитализацији постојећих пруга, оспособљавању главне железничке трансферзале Загреб – Београд – Ниш – Цариброд - Ћевђелија за саобраћај већег интензитета и локомотиве веће тежине, као и за набавку вагона и локомотива, довршење започетих пруга, подизање морских пристаништа и др.¹⁹

Зајам је намењен у следеће сврхе: 1) „Успостављање саобраћаја Београд-Загреб; Набавку прагова и скретничке грађе; Подизање брикетнице у два угљарска центра; Довршење централног магацина у Батајници; Транспорт шина из Тивта; Набавку материјала за Босанске железнице; Поправку локомотива и вагона; Водостанице у Новску, Винковцу, Сомбору, Инђији и Великој Кикинди; Набавку локомотива и вагона за уски колосек; Проширење радионице у Загребу, Бечкереку, Нишу и Сарајеву; Радионицу у Љубљани и подизање станова код обласних дирекција; Зграду за инспекцију у Љубљани, Потребне београдске и загребачке станице ради открчавања; Проширење ложионичких инсталација; Уметање мимоилазница на главној прузи Загреб-Ћевђелија (укупно 200.000.000 динара); 2) Трасирање нових пруга; Довршење пруге Ниш-Књажевац и Горњи Милановац-Угриновац; Грађење пруге Ужице Вардиште; Инсталације и бушење Ивана за елиминисање зубчаница; Грађење пруга Госпић-Книн, Босанска Крупа-

¹⁵ Ст. „Финансијски преглед – резултти зајма, берза, пут министра финансија“, стр. 116.

¹⁶ Ivo Belin, „Ekonomski pregled – oko zajmova, 7% investicioni zajam“, str. 23.

¹⁷ Dragana Gnjatović, *navedeno delo*, str. 138.

¹⁸ Димитрије Боаров, *navedeno дело*, стр. 218-219.

¹⁹ Јездимир С. Николић, *navedeno дело*, стр. 284.

Бихаћ-Зрмања, Тител-Орловат; Поправка пруге Суботица-Сента-Чока-Карлово-Кикинда; Довршење преправке пруге Рача-Угљевик; Грађење пруге колосека 0,76м Параћин-Сталаћ; Грађење пруге Топчидер-Мала Крсна-Пожаревац; Нове гвоздене конструкције преко Дрине код Међеђа; Грађење пруге Љутомир-Ормош-Мурска Сбота (укупно 165.000.000 динара); 3) Адаптацију пристаништа и опскрбу поморских области за неопходне потребе створене ослобођењем: Лука Барош-Мартишница-Бакар; Луке Сплит, Шибеник, Груж и Зеленика; Поправку и допуну у мањим пристаништима; Обнову семафорских станица, Набавка санитарских, ремокрепких, лучних лађа, дизалица итд.; Подизање кућа и службених зграда на мору (укупно 70.000 динара); 4) Потребне централне управе саобраћаја: Градњу чиновничке колоније за министарство саобраћаја и Генералну дирекцију; Зграде за Министарство саобраћаја, Генералну дирекцију и Дирекцију за грађење (укупно 20.000.000 динара)“. Остатак зајма је предвиђен за изградњу путева.²⁰

Извесне промене намене спроведене су на основу Закона о измени закона о 7% инвестиционом зајму који је одобрила Народна скупштина. Од 500 милиона динара "утрошено је према наменама утврђеним у списку инвестиционих радова из 7% инвестиционог зајма, до 16. јула 1923. године 373.276.797,79 динара, а на позајмице 119.500.000 динара“, с тим да се врате „из првог наредног зајма“. Позајмице су извршене на основу решења Финансијског одбора.²¹

На основу посебних одлука Министарског савета и Финансијског одбора позајмице су потрошене углавном на "поправку локомотива и вагона" (35.950.000) и "за грађење пет пруга и моста преко Титела“. (36.800.000).²² У Србији су финансирани радови на пругама Ниш-Књажевац (64,5 км), Пожаревац-Мала Крсна, Топчидер-Мала Крсна (65,1 км), Чачак-Горњи Милановац-Лајковац, Ужице-Вардишете. У Македонији је довршена градња пруге Скопље-Охрид (234 км), изведена поправка пруге од Градског до Битоља (134,8 км), а у Војводини ојачање међународне пруге на делу Суботица-Сента-Велика Кикинда.²³

²⁰ Петар Миленковић, *наведено дело*, стр. 279-281.

²¹ Славко Шећеров, *наведено дело*, стр. 73.

²² *Исто*, стр. 76.

²³ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 286-292.

С обзиром на велике потребе, инвестициони 7%-ни зајам није представљао замашнију инвестицију. Пет стотина милиона динара било је мало за обнову железничког саобраћаја. И поред тога, значај зајма био је велик јер су прикупљена средства омогућила подмиривање најхитнијих потреба које нису биле оствариве из текућих прихода. Зајмом је премошћено време до једног великог страног инвестиционог зајма, који је још од завршетка рата у Краљевини СХС исчекиван као спас од финансијских неприлика.

Репарације намењене железници

Економска будућност Краљевине СХС после Првог светског рата, нарочито Србије, зависила је од репарационих исплата поражених земаља.¹ Још у току рата, велики савезници су говорили о послератној блокади Немачке и осталих земаља из бившег блока Централних сила.² Србији су у вези железнице обећали да ће преузети бригу око њене што брже ревитализације.³ Према Немачкој као највећем репарационом обвезнику, Краљевина Србија, односно Краљевина СХС, била је фактички једино и заинтересована у питању ратне одштете.⁴ Многе оштећене државе успеле су већ у периоду примирја да дођу до великог дела накнаде у натури. Краљевини Србији то није било омогућено пошто се на њу нису односиле економске клаузула уговора о примирју са Немачком.⁵ Тако је на мировној конференцији у Паризу ратна одштета за Краљевину СХС постала питање од животног значаја. Због важне улоге саобраћаја у предстојећој обнови и стабилизацији земље, набавка железничког материјала из репарационих извора нашла се међу најхитнијим потребама.

Исплату ратне одштете од стране Немачке дефинисао је версајски мировни уговор у члановима 231. и 232., али само уопштено. Све појединости око износа и начина исплате одштете требало је да утврди међусавезничка Репарациона комисија.⁶ Версајски уговор полазио је од намере потпуног економског уништења Немачке, да би се стало на пут и њеном војном јачању. „То је била идеја водила француског председника владе Клеменсоа, главног творца овог уговора о миру“.⁷

¹ Конференција у Спа и накнада штете од стране Немачке, 16, АЈ, 336, 43, IV, (7637).

² Коста Стојановић, „Конференција парламентарна интернационална за трговину“, *Југословенска обнова- њива*, година IV, број 16, Београд, 5. јун 1920, стр. 349, Архив САНУ, Заоставштина Косте Стојановића, 13620-11.

³ Ранислав Аврамовић, „Од Женева до Ђенове – обнова Европе“, стр. 148.

⁴ Конференција у Спа и накнада штете од стране Немачке, 16, АЈ, 336, 43, IV, (7637).

⁵ Коста Стојановић, „Економско снажење Краљевине СХС после европског рата“, стр. 162, Архив САНУ, Заоставштина К. Стојановића, 13620-10.

⁶ Бранко Павлица, „О немачким репарацијама и надокнади штете Југославији после првог и другог светског рата“, Зборник Матице српске за историју, 58, Нови Сад, 1998, стр. 207.

⁷ М. Недељковић, „Економски преглед: Слом немачке марке – Француско-немачки споразум – Међусавезнички зајмови, Изгледи на веће међународне зајмове“, *Нови живот*, II година, VII књига, Београд, 1921, стр. 211.

На мировној конференцији током редакције економско-финансијских клаузула за уговор са Немачком, делегација Краљевине СХС није учествовала у одлучивању. У том погледу њени делегати су „у последњем тренутку били стављени пред свршен чин, са илузорним правом да подносе представке о којима се у ствари није водило никаквог рачуна“. Тај начин рада показао се као врло лош по интересе Краљевине. Према оцени Делегације, Србија је у уговору са Немачком поводом накнаде ратне штете „била потпуно жртвована, док су Французи, Белгијанци и Италијани осигурали за себе на њену репарациону штету, пуно разних повластица и преимућстава“.⁸

Покушај Краљевине СХС да обезбеди повољне економско-финансијске клаузуле у уговору о миру са Немачком и да оне буду пренете и у мировне уговоре са Аустријом, Мађарском и Бугарском завршио се без успеха. Коначно утврђени проценат учешће Србије у репарацијама, износио је 5% од репарација Немачке и просечно 10% од одштете из Бугарске, Аустрије и Мађарске.⁹ Ратна одштета разврстана је у три категорије: 1) повраћај (реституцију, 2) одштету у натури (у роби) и 3) у виду бонова с којима су оштећене земље могле да плаћају на рачун поражених земаља.¹⁰ Све ове видове одштете било је могуће остварити преко набавке железничког материјала.

Краљевина СХС се определила за политику наплате што већег дела ратне одштете у натури. Према општем мишљењу требало је узети што више железничког материјала.¹¹ Списак репарационих потраживања у натури од Немачке морао је бити у Паризу најкасније шездесет дана по ратификацији уговора од стране трију великих сила.¹² Крајњи рок за предају листа Репарационој комисији истицао је 31. децембра 1919.¹³

⁸ Бугарска и ратна штета коју нам је причинила, Н. Пашићу – председник економ. фин. секције, Париз, 26. мај 1919. стр. 1, АЈ, 336, 78, V, 477.

⁹ Момчило Нинчић, *Спољна политика Краљевине СХС, 1922-1924*, Београд, 1924, стр. 97.

¹⁰ Коста Стојановић, „Економско снажење Краљевине СХС после европског рата“, стр. 162.

¹¹ Милан Стојадиновић, „Питање репарација“, стр. 315.

¹² Министарство трговине и индустрије, VII No. 7991, министар трговине и индустрије Крамер, Београд, 11. 2. 1919, АЈ, Министарство трговине и индустрије Краљевине Југославије (65), 1781, 2895.

¹³ Председништво Министарског савета. Бр. 28, К. Кумануди, шеф одљенња за извршење међународних уговора, Београд, 9. децемар 1919, АЈ, 65, 1781, 2895.

Спискове ствари које је Краљевина намеравала да тражи од Немачке требало је да припреми посебан Стручни одбор.¹⁴ С обзиром на кратак рок, у овај посао укључена су сва заинтересована државна надлештва. Један општи списак заједничк су израдили Одсек за примену закона о накнади штете причињене ратом, Индустијско одељење и Одељење за унутрашњу и спољну трговину Министарства трговине и индустрије. Разна министарства, међу којима и Министарство саобраћаја, такође су саставили спискове “с погледом на своју надлежност”. Представници свих министарстава одржали су више састанака ради утврђивања коначног заједничког захтева.¹⁵ До средине октобра 1919. материјал за списак био је прикупљен и углавном сређен. Требало је „само да прође још кроз стручну оцену ради боље класификације“.¹⁶ На једном од састанака Одбора за састављање спискова одмах је упозорено да "Немачка неће марљиво лиферовати предмете по тражењу Комисије“.¹⁷

Репарације од Немачке

Према оцени Косте Стојановића, после ступања на снагу мировних уговора и њихових економских клаузула осетиле су се неправде у погледу накнаде штете.¹⁸ Немачка је до средине 1921. предала огромну количину материјала на рачун репарација: Само Француској и Белгији испоручила је 5.000 локомотива и 150.000 вагона, али од те огромне количине железничког материјала Србија није добила ништа.¹⁹ Други велики проблем стварало је немачко константно избегавање репарационих обавеза.²⁰ Да би приморала Немачку на извршавање

¹⁴ VII No. 9978, Ј. Гргашевић, Београд, 3. 11. 1919. (Чланови стручног одбора за састављање спискова ствари које су тражене од Немачке: др. Аћим Стевовић - проф. универзитета; Душан Томић - проф. универзитета; др. Коста Годоровић - проф. универзитета; Драг. Јовановић - проф. универзитета; Живојин Димитријевић – начелник. у управи држ. монопола; др. Драг. Малаћ инж. и арх. Министарства грађевина.), АЈ, 65, 1781, 2895.

¹⁵ Реферат - шеф одсека за примену закона о штети причињеној ратом, инспектор Душан Пантић, АЈ, 65, 1781, 2895.

¹⁶ Министарство трговине и индустрије, VII No. 7991, министар трговине и индустрије Крамер, Београд, 11. 2. 1919, АЈ, 65, 1781, 2895.

¹⁷ II Записник конференције ради састава спискова предмета који ће се тражити од Немачке и Аустрије у натури на име ратне штете, 24. новембар 1919. стр. 2, АЈ, 65, 1781, 2895.

¹⁸ Коста Стојановић, „Конференција парламентарна интернационална за трговину“, стр. 349.

¹⁹ Ivo Belin, „Немачка репарација и Југославија“, *Nova Evropa*, Књига II, Број 6, 11. мај 1921, стр. 229.

²⁰ Бранко Павлица, „О немачким репарацијама и надокнади штете Југославији после првог и другог светског рата“, стр. 208.

њених обавеза одређених на лондонској конференцији маја 1921. велике победничке земље су одлучила да примене присилне мере.²¹ Међутим, почело се увиђати да су „за смрвљену, економски утучену Немачку ове обавезе претешке, управо немогуће“, нарочито у погледу исплата у новцу. То је морала да призна и Француска. Као последица тога, настао је средином 1921. „Визбаденски споразум“ (Лушер-Ратенау) који је приморао Немачку да исплати Француској репарације у роби изнад обавеза прописаних Лондонским споразумом од маја 1921. Тиме је Немачкој наметнут нови економски терет, „и то на штету осталих савезника: јер за онолико робе колико се Француској изузетно лиферује, имала је Немачка мање робе за извоз и средстава за намиривање“ осталих земаља с правом на репарацију.²²

Немачка индустрија је претежно производила за ратну одштету. До краја 1921. испоручила је репарације вредне више десетина милијарди марака, због чега се наша у великим економским, политичким и социјалним неприликама. Цео привредни живот Немачке био је паралисан. Отпор неиздрживим репарационим давањима пружали су војска, полиција, индустријалци, аграрци, који су претили „да неће више да дају“ за репарације. Радници са своје стране нису одустајали од права на осмочавни рад. Крајњи исход овог друштвено-економског поремећаја исказао се кроз смањену производњу за око 40 % од предратне, и немогућност државе да извршава репарационе обавезе.²³ Излаз за Немачку из ове ситуације налазио се у усклађивању ратне одштете с њеним стварним могућностима плаћања.²⁴

Репарациона комисија је крајем 1921. утврдила да Немачка није у стању да извршава своје репарационе обавезе по лондонском уговору. Полазећи од тога, Комисија је одобрила да се закључи са Немачком „један финансијски аранжман о модалитетима отплате немачких обавеза за 1922. годину“, али не мењајући укупну суму репарационог дуга. По овом аранжману, који су 11. марта 1922. потписали министри финансија великих савезничких сила, Немачкој је одређено

²¹ Ivo Belin, „Немачка репарација и Југославија“, стр. 229 .

²² М. Недељковић, „Економски преглед - Слом немачке марке – Француско-немачки споразум – Међусавезнички зајмови, Изгледи на веће међународне зајмове“, стр. 212-213.

²³ М. Maletin, „Крiza немачке државе“, *Nova Evropa*, Књига VI, Број 11, 11. децембар 1922, стр. 333-338.

²⁴ Иво Белин, „Немачка привредна криза“, *Нова Европа*, Књига VI, Број 11, 11. децембар 1922, стр.349.

да у 1922. години исплати 1.450.000, 000 златних марака у натури (950 милиона Француској и 500 милиона осталим победничким земљама) и 750.000.000 златних марака у новцу.²⁵

У јануару 1923. велике савезничке силе су одржале нову конференцију ради одређивања износа репарација које Немачка треба да плати у 1923. и 1924. Понуђена су два предлога (француски и енглеско-италијански) око којих савезници нису могли да се усагласе. Пошто споразум није постигнут, конференција је одложена на неодређено време. Комисија за репарације је 9. јануара 1923. утврдила да Немачка „самовољно није извршила“ порписане испоруке угља и дрвета. Мада разлика између прописаних и предатих количина није била знатна, Француска и Белгија су одлучиле да заједнички наступе и 11. јануара 1923. њихове војне трупе су извршиле окупацију Рурске области. Намера им је била да присиле Немачку да редовно извршава репарације.²⁶ Немачка је одговорила обуставом репарација у натури према Француској и Белгији. Међутим, одмах се поставило питање „на чије све главе пада сада та одмазда Француске“.²⁷

До краја 1921. Краљевина СХС није много учинила на остварењу свог права за накнаду штете од Немачке. Један од разлога томе био је што је попуштала француским притисцима. Тако на пример, најповољнија понуду „за организацију државних радионица, локомотива и вагона већег стила“, која јој је стигла из Немачке, била је „на интервенцију једне савезничке државе присиљена да одбије“. Ово одступање од властитог интереса значило је недобијања железничког материјала. Због француским притиском, Краљевина све до почетка 1922 није закључила са Немачком ни међудржавни трговински уговор, што је знатно ограничавало робну размену између две земље, укључујући и робне репарационе испоруке. И коначно, на основу мировног уговора, победничке земље су имале право да за неисплаћену ратну одштету заплене сва приватна и

²⁵ Момчило Нинчић, *наведено дело*, стр 100.

²⁶ *Исто*, стр. 101; По версајском мировном уговору Немачка је Француској и Белгији требало на име репарација да испоручује око 14 милиона тона угља. (Иво Белин, „Немачка у знаку окупације Рура“, *Нова Европа*, Књига VII, Број 10, 1. април, 1923, стр. 307-311.)

²⁷ L. Žimbrek, „Kako izgleda današnja Nemačka“, *Nova Evropa*, knjiga VIII, broj. 8. 11. septembar 1923. str. 216-217.

државна немачка потраживања. Краљевина је ово право веома користила, одбијајући тако немачки финансијски капитал.²⁸

До 1922. године Краљевина је на рачун ратне одштете тражила од Немачке око 470 локомотива и 7.000 вагона за оба колосека, 5 великих и 7 мањих ложионица, једну радионицу за поправку локомотива и вагона за нормалан колосек, радионицу за возни парк за уски колосек и око 1.400 км железничких шина.²⁹ До почетка 1923. набавку репарационог материјала Краљевина је обављала на основу анекса II и IV Версајског мировног уговора. У 1921. години од поднетих поруџбина укупно прихваћена вредност на терет југословенског контингента износила је свега 30 милиона златних марака. У 1922. од предвиђеног годишњег износа за све победничке земље (осим Француске) од 500.000.000 златних марака сама је успела да искористи око 120 милиона златних марака. (У 1922. Краљевина је имала право на материјал до 73.000.000 златних марака, али је при крају године успела да искори и додатних 47 милиона од других савезничких држава које нису повукле своје контингенте у пуном износу.) Од раније поднетих поруџбина Немачка је Краљевини 1923. године испоручила материјал у вредности од око 133.000.000 златних марака. У току 1923. Краљевина је поднела захтеве за нове поруџбине у износу од 144.000.000 марака.³⁰ До краја 1922. Југославија је примила из Немачке више стотина локомотива и скоро 9.000 вагона.³¹

После окупације Рура и немачке обуставе исплате репарација, Краљевина СХС се нашала у тешком положају. У питање су дошле будуће исплате, али и реализација ранијих поруџбина које још нису биле испоручене. Није се знало да ли ће се и у ком обиму исплата репарација наставити. Пошто версајски уговор није давао Краљевини право да одлучује у Репарационој комисији, пред њом су стајале две могућности: да „дипломатском акцијом код великих савезника обезбеђује своја примања“ или да непосредно преговара са немачком владом.³²

После окупације Рура, Немачка је послала свог представника у Београд ради преговора у вези реституције и репарација. Према уговору од 11. јуна 1923.

²⁸ Белгија и Чешка створиле су повољне услове за долазак немачког инвестиционог капитала потребног за сређивање последица рата тако што су се „доборовољно одрекле тог права заплене“ (Ivo Belin, „Немачка репарација и Југославија“, стр. 229-231.)

²⁹ Ранислав Аврамовић, „Од Женева до Ђенове – обнова Европе“, стр. 153.

³⁰ Момчило Нинчић, *наведено дело*, стр. 98-100.

³¹ Иво Белин, „Немачка привредна криза“, стр. 349.

³² Л. Марковић, „Како да заштитимо наше репарације“, стр. 202-204.

године, који су потписали Лазар Марковић и др Кунце, Краљевина се у замену за 7 милиона златних марака одрекла својих права из чл. 138 Версајског уговора који су Немачку обавезивали на реституцију однетих предмета и сточног фонда. Ову суму је Немачка требало да исплати као накнаду уместо реституције, под условом да се цео износ употреби за куповину немачке робе на тржишту. Краљевина је с тим у вези прихватила и корекцију цена за већ преузетих 400 локомотива за Министарство саобраћаја и то: за 1921. годину од 6.800.000 златних марака, за 1924. и 1925. по 5.100.000 златних марака.³³

После тога Немачка је почела да одлаже ратификацију споразума. У том је дошао и 11. август 1923. кад је Немачка обавестила Комисију за репарацију да за извеснио време „није у стању примати и даље поруџбине репарација у натури и од оних савезничких држава које не учествују у окупацији Рура“. Изјавила је да прихвата само обавезу да спроведе поруџбине по уговорима „које јој је Комисија за репарације до тог датума спровела на извршење“.³⁴

Вишегодишња политика стварања хаоса у земљи ради избегавања плаћања ратних обавеза довела је Немачку у крајњу беду³⁵ а њене односе са великим силама одржавала у стању сталне заоштрениости. Наговештај заокрета ка помирљивој политици учинила је изјава немачког канцелара Штреземана у септембру 1923. „да нова немачка влада, противно ранијој влади Куноа, не заснива своју политику у питању репарација на неспоразуму и на супротности интереса међу савезницима“. Објашњавајући нову политику државе, канцелар је цитирао речи пруског краља Фридриха Великог: "Кад дува противан ветар, једра се морају спуштати".³⁶

И ако се потом очекивало побољшање односа, прилике су се погоршале.³⁷ Смањујући сукцесивно репарационе испоруке, Немачка је 2. новембра 1923.

³³ Момчило Нинчић, *наведено дело*, стр. 101-102.

³⁴ У време обуставе немачких плаћања Краљевина СХС је код Комисије за репарације имала поднето за 1923. годину 663 уговора вредна 234.656.000 златних марака и 168.847.000 марака за 1924. и 1925. Њено репарационо право било је тиме премашено за више од 30 милиона златних марака, тако да је од средине 1923. „морала да успори спровођење поруџбина, да не би дошла у незгоду да пред Комисијом за репарације правда прекорачење кредита“. (*Исто*, стр. 102-103.)

³⁵ М. Станојевић, „Писмо из Немачке“, *Нови живот*, IV година, XIV књига, Београд, 1923, стр. 101.

³⁶ „Немачка пред прагом мира“ (писмо из Немачке, 13. септембра 1923), *Нови живот*, IV година, XIV књига, Београд, 1923, стр. 232-233.

³⁷ Дипломатикус, „Немачка пред грађанским ратом“, *Нови живот*, IV година, XVI књига, Београд, 1923, стр. 113.

сасвим прекинула исплате и затражила је нову процену своје способности плаћања и потпуно ослобађање од свих репарационих издатака за извесно време. У својој ноти од 2. новембра Немачка влада је саопштила да “није више у стању чинити ма какве издатке за исплату репарација у натури и да оставља поручиоцима по пласираним уговорима да сами исплате остатак цене порученог материјала или да се са фабрикантима непосредно споразумеју о лифEROвању“, најдаље до 1. децембра 1923. У случају непостизања оваквог споразума, немачка влада задржала је за себе право “да се она сама непосредно погоди са фабрикантима и да целокупан материјал задржи за себе или евентуално прода за свој рачун”. То је значило да Немачка „не само обуставља свако даље плаћање поруџбина у натури, већ и да повлачи натраг многе суме које је већ на рачун репарација била исплатила“.³⁸

Поводом ове одлуке немачке владе Комисија за репарације је 4. децембра 1923. препоручила оштећеним државама да саме постигну споразуме са Немачком. Такве споразуме прве су закључиле Француска, Белгија и Италија. И југословенска влада је пошла тим путем да би обезбедила „улазак у земљу бар оног порученог материјала за који је Немачка дала фабрикама извешан аванс, као и да обезбеди право својине на већ уплаћене авансе“.³⁹

Преговори са немачким државним комесаром за обнову Кунцеом почели су у Берлину почетком јануара 1924. Југословенска страна је захтевала „интегрално извршење свих поруџбина за које је немачка влада платила извешан аконт“. Немачки преговарач је ово одбио с образложењем „да би он компромитовало целокупну финансијску ситуацију Немачке“. Преговори са Кунцеом настављени су крајем фебруара у Београду, а 6. марта 1924. је постигнут споразум којим се Краљевина СХС одрекла једног дела већ учињених поруџбина и овластила немачку владу да већ израђену робу прода, али да приход уложи у производњу других важнијих поруџбина. Немачка влада је понудила 1.000.000 марака предујма. Ако би се од продаје већ произведене робе добило мање, Југославија је била дужна да плати разлику у готовом. Споразум је делимично

³⁸ Момчило Нинчић, *наведено дело*, стр.103-104.

³⁹ *Исто*, стр. 104-105.

умањо опасност од прекида испоруке дотадашњих поручбина која је настала после немачке обуставе репарационих испорука.⁴⁰

Немачка је Југославији на име репарације континуирано испоручивала железнички материјал до 1930. године. Укупно је добијено 580 локомотива за нормални колосек, 84 локомотиве за колосек 0.76 м, 1095 путничких вагона нормалног колосека, 160 путничких вагона за колосек 0,76 м, 11.602 теретних вагона нормалног колосека, 4.326 теретних вагона за колосек 0,76м,⁴¹ опрема за радионицу у Нишу, све ложионичке радионице, машине алатљике, постројења за железничке станице и ложионична постројења, дизалице, кранови, преноснице, резервни делови за локомотиве и вагоне, окретнице, резервоари. Вредност опреме за југословенску железницу која је испоручена из Немачке до 1929. године износила је близу 1,4 милијарде динара.⁴²

Одштета од Аустрије

Према 179. члану Сенжерменског уговора накнада штете призната је свим земљама који су ратовале са Аустријом. Утврђивање висине накнаде налазило се у надлежности Комисије за репарацију. Међутим тешке економска ситуације у којој је Аустрија била после рата навела је Репарациону комисију на одлуку „да се наплата устријских репарација одложи за 20 година од дана ратификације Сенжерменског уговора“, уз услов „да и друге заинтересоване владе учине Аустрији исте уступке“. Своју одлуку Комисија за репарацију објавила је 17. марта 1921.⁴³

Владе Краљевине СХС извештена је о тој одлуци преко енглеског посланика у Београду 8. априла 1921. с позивом да је прихвати. Влада је позитивно одговорила, али под одређеним условима, и о томе је 17. априла 1921. известила свог представника у Комисији за репарације. Услови су гласили: „Да се за време за које Аустрија буде ослобођена плаћања интереса на свој дуг за

⁴⁰ Исто, стр. 105-106.

⁴¹ Милан Јојић, „Наш возни парк“, *Годишњак југословенских државних железница, 1931-1932* стр. 129.

⁴² Бора Поповић, „Обнова железница предратне краљевине Србије у периоду од 1919. до 1929“, *Јубиларна књига Државних железница Краљевине Југославије 1919-1929*, стр. 100-101.

⁴³ Момчило Нинчић, *наведено дело*, стр. 92; М. А, „Одлагање плаћања аустријске отштете“, *Нови живот*, II година, X књига, Београд, 1922, стр. 330.

репарације и Краљевина ослободи плаћања интереса на бонове, које је по чл. 4. и 5. аранжмана од 10. септембра 1919. онако како су измењени декларацијама од 5. децембра 1919. дужна предати Великим силама као откупну цену државних добара на уступљеним територијама и да амортизација тих бонова почне тек онда кад Аустрија почне давати отплате на име репарација по свом директном задужењу.“ Енглеска и Америка су у фебруару 1922. замолиле југословенску владу да одустане од условљавања. Убрзо потом, покушај великих сила на ђеновској конференцији да присиле остале државе да одустану од својих захтева пропао је, па је „питање аустријских репарација поново узето у разматрање између заинтересованих влада и Комисије за репарације“. Једанаестог марта 1922. закључен је финансијски аранжман којим је установљен „принцип компензације путем бонова“. Репарациони бонови серије „Ц“ намењени су исплати дуга Краљевине СХС према Аустрији и Мађарској за преузете државне домене (међу којима се налазила и железница) и за либерациони трибут савезницима. Приступањем овом колективном споразуму Краљевина СХС је решила питање аустријске одштете.⁴⁴ Комисија за репарације је у децембру 1922. донела одлуку о одлагању наплате аустријских репарација на 20 година од ступања на снагу уговора о миру са Аустријом.⁴⁵

Одштета од Мађарске

Приликом склапања примирја, Мађарско је на основу 4. тачке Војне конвенције потписане у Београду новембра 1918. одређена обавеза да преда Србији 100 локомотива, 2000 вагона нормалног колосека, и 50 локомотива и 600 вагона за колосек 0,76м.⁴⁶ Овај железнички материјал припао је Србији као замена за део возних средстава које су окупационе власти изнела током рата из земље.

⁴⁴ М. А, „Одлагање плаћања аустријске одштете“, стр. 330-332. (Аустријски и мађарски дуг није могао бити мањи од укупне вредности аустријских и мађарских добара на уступљеној територији.)

⁴⁵ Момчило Нинчић, *наведено дело*, стр. 92.

⁴⁶ Мађарска и њене економске обавезе према нама, No. 369, Р. Аврамовић - Н. Пашићу, Париз, 20. март. 1920, АЈ, 336, 83, III, (906).

Уговор о миру са Мађарском требало је то касније да утврди као својину Краљевине, а вредност да одбије од њеног укупног потраживања ратне одштете.⁴⁷

Мађари су пошли путем опструкције и неизвршавања репарационих обавеза. Према једном мишљењу у југословенској делегацији на мировној конференцији они „изгубивши рат предали су се бољшевизму, али не ради унутрашње нужде, него да избегну последице изгубљеног рата. За то је најбољи доказ била чињеница да 1919. совјетска влада није дошла на власт услед револуције него је дотадања влада грофа Карољија просто уступила место бољшевилтичким елементима, рачунајући да ће помоћу њих успети да у вези са бољшевичком Русијом доведу до светског преврата из којег би изашла Угарска, ако не повећана, а оно барем усвојим старим границама“.⁴⁸ У исто време, Мађарска је и међу победничким земљама налазила савезнике за своју ревизионистичку политику. Југословенски војни изасланик у Паризу сазнао је средином јуна 1919. "да је италијански генерал Серге, шеф савезничке војне Комисије за извршење примирја са Аустроугарском, примио тајно 15 милиона рубаља у звечећем злату од тадашње мађарске владе за помоћ коју Италија указује Мађарској“. И француско министарство војске имало је извештај о слању муниције и ратног материјала Мађарима од стране Италије.⁴⁹

Предају вагона и локомотива Србији Мађари су обављала преко Суботице. Међутим, пошто су револуционарна превирања у Мађарској наступила баш у време преузимања железничког материјала, испорука је прекинута, тако да је у Југославију стигло мање од половине уговореног броја. На југословенска тражења мађарска влада се није одазивала. С обзиром на уговорну обавезу Мађарске, с једне стране, и на тежак положај Краљевине у саобраћајном погледу и потребу нормализације саобраћај између земаља средње Европе, с друге стране, министар саобраћаја Краљевине замолио је преко делегације на мировној конференцији у Паризу да Врховни Савет „изволи издати мађарској власи стриктно наређење“ за предају железничког материјала „у најкраћем року“. Мађарској је требало да

⁴⁷ Железнице и одштета коју треба да нам плати А-У, председнику саобраћајног одсека – начелник железничке дирекције Б. Вуковић, Париз, 12. март 1919, стр. 1, АЈ, 336, 76, IV, (161).

⁴⁸ Мађарска и пројект репарационих клаузула с њом, II Репарационе клаузуле, Париз, 21. 11. 1919. стр. 1, АЈ, 336, 82, I, (778).

⁴⁹ Војна мисија, Стр. пов. No. 377, председнику делегације – шеф војне мисије, Париз, 18. јун 1919, АЈ, 336, 85, III, (48).

преда још 30 локомотива за нормални колосек типа 324, 14 локомотива типа 327, 6 локомотива типа 342, 31 путнички четвороосовински вагон, 150 двоосовинских вагона, 500 теретних покривених вагона, 223 отворена вагона за угаљ, 25 фургона, 54 вагона за свиње, 5 цистерни за петролеум, 16 вагона за дугачку грађу (укупно 50 локомотива и 1004 вагона), а за узани колосек: 50 локомотива, 70 путничких вагона, 10 фургона, 200 затворених и 220 отворених теретних вагона за угаљ. За случај да Мађарска нема возни материјал за уски колосек, Краљевина је у замену тражила материјал за нормални колосек у размери 1:2.⁵⁰

Комисија за репарације саопштила је 15. августа 1919. да ће уговор о миру са Угарском бити заснован на истим начелима као уговор о миру са Аустријом и да ће у односу на њега имати минималне модификације.⁵¹ Краљевине СХС узела је став да се од ње не може тражити да потпише уговор о миру са Угарском, јер Аустрија и Угарска нису још извршиле ни своје обавезе по уговору о примирју. Посебно је истакнут проблем невраћеног железничког материјала из Угарске. За случај да велике силе „не би хтеле да се задржавају око тога“ Краљевина је затражила „да онда у уговор о миру са Угарском уђе једна клаузула по којој остају на снази све обавезе које су Аустрија и Угарска примиле уговорима о примирју“.⁵² После предаје примедби на предлог уговора, као и одговора на мађарске контрапредлоге, југословенски делегати и чланови економско финансијске секције више пута су лично интервенисали „код надлежних фактора савезничких држава на Конференцији мира у циљу повољног пријема истакнутих захтева“. Међутим, коначни предлог уговора о миру са Мађарском није узео у обзир југословенске предлоге.⁵³

За све материјалне губитке у рату са Мађарском, Краљевини је признато право на репарацију у члану 161. Трианонског уговора. Висина мађарског одштетног дуга није одмах утврђена јер су све надлежне комисије за утврђивање мађарске економско-финансијске способности дале негативно мишљење о њеном

⁵⁰ Мађарска и њене економске обавезе према нама, No. 369, Н. Пашићу – Р. Аврамовић, Париз, 20. март. 1920, срт. 2-3, АЈ, 336, 83, III, (906).

⁵¹ Мађарска и пројект репарационих клаузула с њом, председнику делегације, Бр. 783, стр. 1, АЈ, 336, 82, I, (778).

⁵² Наш захтев да у уговор са Угарском уђе клаузула по којој би остале на снази обавезе које су Аустрија и Угарска узеле на себе појединим уговорима, No. 796, К. Стојановић – Н. Пашићу, Париз, 5. децембар 1919, АЈ, 336, 82, IV, (796).

⁵³ Извештај о раду економско-финансијске секције, Бр. 930, Д. Марушић, Париз, 31. март 1920, стр. 3, АЈ, 336, 78, I, (382).

капацитету плаћања. И поред тога, с југословенске стране је од Мађарске затражен железнички материјал (на основу параграфа 2. додатка IV, VIII главе Трианонског уговора). Захтев није имао никакав значај јер је право одређивања рокова и вредности репарационих испорука припадало Комисији за репарацију.⁵⁴

Могућност преокрета наговестио је 1921. године нови мађарски министар спољних послова Грац. У часопису „Нови живот“ он је представљен као „први мађарски министар од завршетка рата који је имао храбрости да ситуацију схвати и јавно је изложи онакву каква је она у истини. Од две политике, од којих је једна била револуционарна и хтела да сруши уговоре о миру, а друга водила савесном испуњавању обавеза трианонског уговора, Грац је изабрао ову другу. Његов долазак је значио напуштање политике свих дотадашњих мађарских влада, чији је једини резултат било изазивање неповерења код суседа“. Грац је истакао потребу нормализовања економских односа са суседима. Његове изјаве су оставиле добар утисак, али је било потребно „да после речи дођу дела“.⁵⁵

Комисија за репарације одмах је формирала делегацију на челу са секретаром Хербертом ради утврђивања платежне моћи Мађарске. Делегација је боравила у Мађарској од 4. новембра 1921. до 1. маја 1922. На основу опсежне анализе израђена су два плана: „Хербертов, и план италијанске делегације“. Према Хербертовом предлогу целокупну суму мађарских репарација требало је свести на 5 милијарди златних круна. Италијански план је полазио од тврдње да се побољшање економских прилика у Мађарској може очекивати тек крајем 1926, што је значило да би она тек тада могла почети с плаћањем репарационог дуга, из сопствених извора или од каквог дугорочног иностраног зајма. О висини укупног мађарског репарационог дуга Комисија за репарације није донела одлуку.⁵⁶

Решење ја постигнуто комбинацијом Хербертовог и италијанског предлога, којима је прикључено и питање реституције. По члану 168 Трианонског уговора Мађарска је имала обавезу да осим исплате репарације “врати и све предмете који су за време рата одузети или секвестирани у Србији и Црној Гори”. Пошто наравно није било могуће пронаћи и утврдити порекло свих однетих предмета,

⁵⁴ Момчило Нинчић, *наведено дело*, стр. 107-108.

⁵⁵ George, „Мађарска спољна политика“, *Нови живот*, II година, IV књига, Београд, 1921, стр. 20-21.

⁵⁶ Момчило Нинчић, *наведено дело*, стр. 108-109.

Комисија за репарацију препоручила је мађарској влади да понуди једну паушалну накнаду у замену за одрицање Краљевине од својих права на реституцију, по члану 168. Споразум око овог питања постигнут је 6. септембра 1923. Краљевина се одрекла потраживања однетих предмета уз накнаду од Мађарске од 230.000 златних круна у материјалу који је Краљевина могла да поручи у слободном промету. Споразум је постао правоснажан 8. новембра 1923. после одобрења Комисије за репарације.⁵⁷

Још у априлу исте године мађарска влада затражила је два инострана зајма: један краткорочни од 40-50 милиона златних круна и један дугорочни у износу 550-650 милиона златних круна. С тим у вези замолила је Комисију за репарације да одобри подизање хипотеке с дела њених зложених добара за репарације, како би могла да послужи као гаранција за наведене зајмове. После одобрења овог захтева од стране Комисије за репарацију, начелну сагласност дала је и Краљевина СХС.⁵⁸

Свој дефинитивни пристапак Краљевина је дала тек пошто је од Мађарске добила гаранцију да ће предати сав преостали возни парк предвиђен конвенцијом о примирју. Споразум је потписан 3. фебруара 1924. У вези вредности железничког материјала на име репарација од страног зајма, Мађарска се обавезала на суму од 17.125, 600 златних круна која је обухватила „80 локомотива нормалног колосека, 25 путничких фургона нормалног колосека, 730 разних теретних вагона нормалног колосека и 430 разних теретних вагона узаног колосека“. Почетак испоруке одређен је за средину 1926. са роком од 4 године. Комисија за репарације одобрила је овај споразум 20. фебруара 1924. године, ослободивши Мађарску притом свих плаћања у натури и новцу од 1. јануара 1924. до 31. децембра 1926. Под овим условима Мађарска је добила од Репарационе комисије коначну сагласност на подизање хипотеке са својих зложених добара за 20 година, почев од 20. фебруара 1924. Југословенска влада добила је на овај начин “задовољења у репарационим и другим питањима” која су се тичала железничког саобрћаја и економске обнове земље.⁵⁹

⁵⁷ Исто, стр. 110.

⁵⁸ Исто, стр. 111.

⁵⁹ Југословенској влади и осталим члановима Мале Антанте Репарациона комисија одобрила је учешће у финансијској контроли мађарског зајма ради праћења његове употребе. (Исто, стр.

Одштета од Бугарске

Крајем септембра 1918. ситуација на балканском ратишту постала је неиздржива за централне силе и Бугарска је у Солуну 29. септембра закључила примирје. Антантин опуномоћеник за потписивање споразума био је главнокомандујући балканског ратног подручја француски генерал Франш Д'Епере. Регент Александар и председник грчке владе Венизелос договорили су се с њим „да неће закључивати никакав сепаратни мир с Бугарском, него само војну конвенцију, која ће им пружити довољно гаранција да је Бугарска избачена из строја и да с њом као противником на бојном пољу не треба више рачунати“. Нацрт уговора који је Д'Епере требало да преда бугарским изасланицима предвиђао је: 1) напуштање окупирање српске и грчке територије; 2) распуштање бугарске војске и 3) предају железничког материјала са очуваним објектима и исправних телеграфских и телефонских линија. Бугарски делегати потписали су 29. септембра војну конвенцију о примирју, са седам отворених и четири тајне тачке. Генерал Д'Епере је сутрадан послао допис Врховној команди српске војске са укратко изложеним општим мерама које је требало спровести после закључење примирја између Савезничких држава и бугарске армије. Између осталог наведено је да Бугари осим разоружавања треба да предају Савезницима и ратни материјал, што је укључивало и све врсте превозних средстава.⁶⁰

Питање накнаде ратне штете од Бугарске у виду железничког материјала имало је за Србију (и Краљевину СХС као њену наследницу) највећи значај, јер су Бугари после повлачења српске војске из земље 1915. запленили већи део локомотива, вагона и друге железничке опреме. Прве процене наводиле су 100 локомотива, 3.000 вагона разних категорија за нормални колосек, целокупни инвентар Нишке железничке радионице (машине, алат, прибор, електрично осветљење, трансмисије, моторне и парне котлове, потрошни и резервни маеријал), 250 скретница за нормални колосек, 5 парних машина, 6 парних казана за водостанице, 100 км шина за нормални колосек, 60.000 железничких прагова,

112-114.)

⁶⁰ Bogdan Krizman, „Završne operacije srpske vojske u jesen 1918. g.“, VIG, broj 2, godina XX, maj-avgust 1969, str. 27-105; Bogdan Krizman, „Solunsko primirje 29. septembra 1918“, str. 73-74, 81-90.

1000 вагона угља и 2.500 кубних метара дрвене грађе.⁶¹ Бугарска је касније сама признала да је приликом евакуације из Србије одвезла 85 локомотива и 1514 вагона за нормални колосек.⁶² Према условима примирја од 29. септембра Бугарска је била дужна да локомотиве и вагоне одмах врати, али пошто је пруга Ниш-Пирот-Цариброд била разрушена договорено је да се њихов транспорт у Србију обави преко Дrame. Бугари су одлагали извршење своје обавезе⁶³ користећи правну аргументацију, тј. да је повраћај возног парка, алата и инвентара из железничке радионице у Нишу које су однели могућ „само после ратификовања уговора са Бугарском, пошто дручкије није предвиђено уговором о примирју“.⁶⁴

Видевши да се о захтевима Краљевине СХС при изради уговора о миру са Немачком, Аустријом и Мађарском води мало рачуна, југословенска делегација у Паризу сматрала је да потребно учинити максималан напор за поповљање положаја земље бар у уговору са Бугарском. Полазећи од овог закључка, Драг. Протић израдио је целовит нацрт рапарационих и финансијских клаузула,⁶⁵ с намером „да се Србији осигура еквивалент онога што су Французи и Белгијанци за себе условили конвенцијом о примирју од 11 новембра 1918. г. и 16. јануара 1919. као и у уговору о миру са Немачком“.⁶⁶ У нацрту је изражен став да је „са једним из основа непоштеним и варалачким народом као што су Бугари потребно у много већој мери но са Немачком бити опрезан и унапред рачунати да ће бугарска влада чинити све да избегне испуњење обавеза које на себе буде морала примити, и да изигра оне уговорне одредбе које буду имале за циљ да је у том погледу вежу“. Очекивало се и да ће „савезници бити у овом питању више-мање равнодушни јер ту њихови непосредни интереси нису по среди“. Због тога је на

⁶¹ Списак материјала који су нам Бугари однели за време рата, Бр. 99, Париз, 6. 3. 1919, стр. 2-3, АЈ, 336, 76, II, (99).

⁶² Возни парк и његов повраћај од стране савезника и Бугара, Бр. 21274/19, К. Стојановићу – министар саобраћаја, Београд, 30. октобар 1919, АЈ, 336, 80, (774).

⁶³ Нота о локомотивама и вагонима које нам Бугари нису вратили, Нацрт ноте – Врховном савету Конференције мира, Париз, 28. 10. 1919, стр. 3, АЈ, 336, 43, II, (4243).

⁶⁴ Извештај економско-финансијске секције владе о уговору о миру са Мађарском и Аустријом, Бр. 840, В. Вељковићу министру финансија – К. Стојановић, Париз, 31. децембар 1919, стр. 3-4, АЈ, 336, 82, VI, (840).

⁶⁵ Извештај Делегације о решавању и раду на Конференцији мира у вези наших материјалних потраживања од Аустро-Угарске и Бугарске, председнику владе Ст. Протићу, Париз, 22. јун 1919, стр. 18-19, АЈ, 336, 46, I, (7548).

⁶⁶ Бугарска и ратна штета коју нам је причинила, Н. Пашићу – председник економско-финансијске и саобраћајне секције, Париз, 26. 5. 1919, стр. 4, АЈ, 336, 78, V, (477).

југословенској страни било „да добро осмишљеним и срачунатим мерама које ће ући у уговор веже Бугарску и себи створи оружје којим ће је моћи у свако време нагонити да испуни оно на шта се буде обавезала“.⁶⁷

Као најподесније средство за остварење ове намере, предложена је окупација једног дела бугарске територије и уступање дела државних прихода Бугарске, од чега би се исплатила њена репарациона обавеза. Окупација дела територије једне поражене земље као мера била је већ предвиђена за Немачку и имала је општи карактер, тј. односила се на све њене уговорне обавезе служећи као гаранција за њихово извршење. По мишљењу експерата југословенске економско-финансијске секције и Краљевина СХС је могла с пуним правом да тражи од савезника да се ова мера примени и на Бугарску. Веровало се да овом тражењу не може да се стави никакав релевантан приговор и да би савезници овом захтеву морали да се одазову, само ако им се предочи значај који он има за Краљевину као мотивација.⁶⁸

У погледу уступања извесних државних прихода Бугарске, југословенски нацрт је такође полазио од решења која су већ постојала у предлогу мировног уговора са Немачком. Радило се о праву савезника да у случају неизвршења уговорених обавеза могу Немачкој одузети управу и прикупљање појединих државних прихода. Међутим, у југословенском нацрту изнето је мишљење да ово за Краљевина СХС не би представљало задовољење према Бугарској и да би од савезника требало тражити да Бугарској наметну да „савезним и удруженим силама“ уступи део својих прихода, којима би управљала посебна комисија. И коначно, пошто у конвенцији о примирју са Бугарском није било прецизно решено питање реституције добара у приватном власништву, као ни њихове накнаде у натури, нацртом је обухваћено и ово питање. Тражење накнаде у натури од Бугарске било је за Краљевину СХС утолико више оправдано што она до тада није успела да врати ништа што јој је током рата заплењено.⁶⁹

Југословенски нацрт имао је много више изгледа на успех ако га подрже Румунија и Грчка, које су такође биле заинтересоване у погледу бугарске ратне

⁶⁷ Бугарска и ратна штета коју нам је причинила, Гаранције за извршење плаћања ратне одштете, Н. Пашићу, Париз, 28. 5. 1919, стр. 1, АЈ, 336, 78, V, (477).

⁶⁸ Исто, стр. 1-2.

⁶⁹ Исто, стр. 2, 3-4.

отштете. Три земље наступиле су заједнички с тезом да је Бугарска у стању да плати пет милијарди златних франака колико је, по њиховој процени, најмање запленила током окупације њихових подручја. Заједнички пројекат о томе предат је Комисији за репарацију средином јуна 1919.⁷⁰ Уследио је позив на разговор. Све три делегације тврдиле су да „пет милијарди које траже не дирају у богатство земље већ у повраћај покрадених и однетих ствари из области анвахираних од Бугарске“. Подносиоци предлога су током седнице „имали да се боре против Савезника који су бранили Бугарску“.⁷¹ После тога, делегација Краљевине СХС је више пута тражили пријем код Врховног савета ради усменог образложења захтева према Бугарској. Оданде је, међутим, стигао одговор „да су проучили све захтеве предате Конференцији и да су водећи рачуна о свему донели своје одлуке“.⁷²

Крајем јула 1919. Финансијска комисија конференције мира послала је југословенској делегацији нацрт текста репарационих клаузула за мировни уговор са Бугарском, тражећи примедбе у року од 24 сата. Пројекат је био веома неповољан за оштећене земље. За Бугарску је предложено да плати заједничком репарационом фонду највише 2.250.000.000 златних франака у року од тридесет и седам година, али и да велике силе задржавају право да тај износ и рокове мењају, тј. прилагођавају непосредним приликама.⁷³ Предвиђено је и формирање нарочите Савезничке комисије, сачињене од представника Енглеске, Француске и Италије. Комисија са седиштем у Софији замишљена је као врховни извршни орган уговора са Бугарском и као посредник између сталне Репарационе комисије у Паризу и Бугарске као дужника. У њене надлежности ушли су: процена финансијског капацитета Бугарске, одређивање броја бонова и евентуалне блокаде свих приходе Бугарске ради плаћања репарационог дуга, као и давање дозволе за плаћања у натури.⁷⁴ При свему томе, питање железничког материјала

⁷⁰ Бугарска и њена способност плаћања ратних репарација, Н. Пашићу – председник Економ-фин. и саоб. секције, Париз, 13. јуни 1919, стр. 1, АЈ, 336, 79, II, (532).

⁷¹ Извештај наше делегације о решавању и раду на Конференцији мира у вези наших материјалних потраживања од Аустро-Угарске и Бугарске, председнику владе Ст. Протићу – К. Стојановић, Париз, 22. јун 1919, стр. 19, АЈ, 336, 46, I, (7548).

⁷² Пашићев телеграм о репарацијама од Бугарске, Председнику министарског савета, Париз, 6. 9. 1919, АЈ, 336, 43, II, (3545).

⁷³ Бугарска и економске клаузуле уговора о миру, Ст. Протићу - В. Јанковић; 29. 7. 1919, АЈ, 336, 80, I, (621).

⁷⁴ Бугарска и одредбе о репарацијама у уговору о миру, министру председнику, 22. 9. 1919, АЈ,

није изричито ни споменуто. „Чак ни рекулперација украдених ствари није била обезбеђена“.⁷⁵ Србија је у року од 4 месеца требала међусавезничкој Комисији да поднесе спискове своје заплећене имовине од стране Бугара, са потребним образложењима.⁷⁶

Пројекат уговора о миру са Бугарском одударао је по духу и формулацијама од немачког уговора, који је требало да служи као својеврсни образац за све остале уговоре. Југословенска делегација одмах је интервенисала код великих савезника због предложеног текста споразума јер је сматрала да је постављен на основе које су веома удаљене од њеног предлога. Међутим, Врховни савет је у то време (по тврђењу париске штампе) већ одобрио репарационе клаузуле - дакле пре него што је у опште и могао да прими и размотри тражене примедбе од заинтересованих земаља. По мишљењу Велизара Јанковића, велике силе су се „при утврђивању уговора са непријатељем стално руководиле као основном идејом да мале државе добијају највише и највеће користи у свом територијалном проширењу, а тиме и повећању своје економске снаге“. Одмах је упозорио да се не може очекивати да ће „репарације бити знатно боље од предложених“.⁷⁷

Поједини чланови југословенске делегације затражили су пријем код чланова Врховног Савета да би лично саопштили и објаснили да уговор неће потписати ако остане понуђена верзија текста. Пашић и Веснић примљени су 5. септембра код Пишона; изложили су му југословенско гледиште и замолили да с тим упозна Клеменсоа. Пишон им је рекао да тешке одредбе у уговору нису потекле од стране Француза, него од других савезника - Италијана, Енглеза и Амерканаца. Југословенски делегати тражили су пријем и код осталих чланова Врховног Савета, мада су знали да ће бити примљени „по свој прилици кад већ буде касно“.⁷⁸

336, 80, (711).

⁷⁵ (Србија је признато једино право да добија од Бугарске за пет година по одлуци Савезничке Комисије по 50.000 тона угља из рудника Перник, али не на рачун плаћања репарација.); Бугарска и економске клаузуле уговора о миру, председнику владе Ст. Протићу – Јанковић, Париз, 29. 7. 1919; АЈ, 336, 80, I, (621).

⁷⁶ Бугарска и одредбе о репарацијама у уговору о миру, Кратак извод из главе о репарацијама бугарског уговора, Министру председнику, Париз, 22. 9. 1919, АЈ, 336, 80, (711).

⁷⁷ Бугарска и закључење уговора о миру, Бр. 624, В. Јанковић, 30. 7. 1919, стр. 3-4, АЈ, 336, 80, I, (623), (624).

⁷⁸ Пашићев телеграм о репарацијама од Бугарске, Председнику министарског савета, Париз, 6. 9.

Сви захтеви југословенске делегације о измени услова накнаде штете од Бугарске одбијени су. Девог септембра 1919. текст мировног уговора са Бугарском био је дефинитивно утврђен.⁷⁹ Десетог септембра југословенска економско-финансијска секција добила је одговор Комисије за реарацију штета на њене захтеве у вези репарационих клаузула у мировном уговору са Мађарском. Пошто су и овде сви југословенски захтеви били одбијени, Делегација је реаговала преко Драг. Протића. Он је у име економско-финансијске секције, у споразуму са Костом Стојановићем и првим делегатом Пашићем, упутио кратак допис Комисији за репарацију, стављајући до знања „да је немогће више општити с Комисијом, кад је она заузела према нама тако непријатељско понашање“.⁸⁰

По члану 121. Уговора о миру Бугарска је обавезана да обештети све победничке земље које су биле с њом у рату. Вредност одштете утврђена је на 2.250.000.000 златних франака. Србији је од тога припало просечно 10%.⁸¹ Прва уплата је одређена за 1. јули 1920. Међутим, Бугарска је због своје економско-финансијске кризе одлагала с почетком плаћања репарационог дуга.⁸²

За то време Краљевина се непосредно бавила питањем враћања железничког материјала из Бугарске. Кад је у јесен 1919. успостављена пруга Ниш-Цариброд делегација у Паризу одмах је затражила „да савезници у Софији предузму све потребне кораке да Бугари што пре предају локомотиве и вагоне које су дужни предати“. Истакнуто је да то „није само животна потреба земље него одговара и заједничким интресима савезника“.⁸³ По истом питању Делегација је Врховном савету упутила ноте 24. октобра и 29. новембра. Код енглеских и француских чланова Саобраћајне комисије при Врховном савету

1919, АЈ, 336, 43, II, (3545).

⁷⁹ Бугарска и текст уговора о миру, Бр. 693, министру финансија В. Вељковићу – К. Стојановић, Париз, 9. 9. 1919, АЈ, 336, 80, IV, (693).

⁸⁰ Извештај о тексту уговора о миру са Аустријом, о пројекту уговора са Бугарском и клаузулама за репарације са Мађарском, Бр. 705, В. Вељковићу министру финансија - К. Стојановић, Париз, 15. 9. 1919, стр. 3-4, АЈ, 336, 80, V, (705).

⁸¹ Момчило Нинчић, *наведено дело*, стр. 94; (Бугарска је ослобођена плаћања ратних дугова Немачкој. Чл. 251. Уговора с Немачком и чл. 209. Уговора са Аустријом ове две државе су биле дужне да пренесу на савезничке државе и удружене силе своја потраживања према Бугарској. Овом цесијом потраживања према Бугаској, и Србија је постајала поверилац Бугарске за део који је требало утврдити касније. Међутим, чланом 4. Репарационих клаузула Уговора са Бугаском њој је поништен цео износ овог дуговања.); Бугарска – опраштање ратних трошкова, Бр. 7517, 7-43-D-II, стр. 6. АЈ, 336, 43, II, (7517).

⁸² Момчило Нинчић, *наведено дело*, стр. 94.

⁸³ Нота о локомотивама и вагонима које нам Бугари нису вратили, Врховном савету Конференције мира, 28. 10. 1919, стр. 3-4, АЈ, 336, 43, II, (4243).

интервенисао је Ранислав Аврамовић. Представници великих сила обећали су да ће у смислу југословенског тражења бити послата препорука команданту источне војске Д' Епереу.⁸⁴ Међутим, после његовог наређења да се врати сав српски железнички материјал, Бугари су до фебруара 1920. предали свега 6 локомотива.⁸⁵ Представници великих сила препоручили су Краљевини да сама ступи у преговоре са бугарском владом.⁸⁶

У марту 1921. између Краљевине СХС и Бугарске постигнут је споразум да Краљевина врати бугарске заробљенике, а Бугарска српски железнички возни парк и осталу заплешену имовину. Југословенска влада је „потпуно и дословно“ извршила своју обавезу, док је Бугарска уместо 1545 вагона вратила свега 190. Бугари су тврдили да је генерал Дефурт забранио издавање возног материјала. Генерал је то негирао: „не само да није спречавао враћање материјала, него је у општем интересу и ради што бољег међународног саобраћаја изрично и писмено наредио бугарској влади да материјал што пре врати и да он покрива бугарску владу својом наредбом и ако буде какве одговорности пред Комисијом за накнаду, она пада на њега“.⁸⁷

После више опомена, Краљевина је обавестила бугарску владу да ће због оскудице у возном материјалу бити приморана да обустви све возове према Бугарској осим Симплон експреса, ако Бугарска не настави враћање железничког материјала. Са бугарске стране је одговорено да се не може удовољити овом захтеву пре него се у Софији формира савезничка комисија за накнаду. Краљевина је обуставила железнички саобраћај према Бугарској.⁸⁸ Блокада је била делотворна и Бугарска је до краја новембра 1921. испоручила на име

⁸⁴ Извештај економско-финансијске секције владе о уговору о миру са Мађарском и Аустријом, Бр. 840, В. Вељковићу министру финансија - К. Стојановић, Париз, 31. децембар 1919, стр. 3-4, АЈ, 336, 82, VI, (840).

⁸⁵ Наше локомотиве у Бугарској, Спалајковић, Београд, 25. 2. 1920, АЈ, 336, 43, II, (5797).

⁸⁶ Извештај економско-финансијске секције владе о уговору о миру са Мађарском и Аустријом, Бр. 840, В. Вељковићу министру финансија - К. Стојановић, Париз, 31. децембар 1919, стр. 4, АЈ, 336, 82, VI, (840).

⁸⁷ С. Развигоровић, „Наш конфликт са Бугарском“, *Нови живот*, I година, III књига, Београд, 1921, стр. 262-263.

⁸⁸ Гледиште југословенске владе базирало се на 125. члану Нејског уговора по ком је Бугарска требала да врати све предмете и хартије од вредности однете из Србије чим се утврди њихово порекло. Железнички материјал припадао је овој категорији. (Исто, стр. 261.)

реституције 107 локомотива нормалног колосека, 39 локомотива за колосек 0,76 м и 1109 вагона.⁸⁹

Бугарски председник владе Стамболијски изјавио је „да су Бугари у погледу репарација учинили толико много као ни једна од побеђених држава“. Признао је да су односи између бугарске владе и међусавезничке комисије у Софији били у кризи извесно време, али не кривицом Бугарске, „можда не и кривицом комисије, већ услед саме суштине проблема“. Рекао је да је проблем финансијске природе „и ради његовог решења не могу нам узети душу“. Обећао је: „ми ћемо се мучити да платимо колико и шта можемо платити, као што и сада плаћамо“.⁹⁰

Тек 21. марта 1923. Међусавезничка контролна комисија у Софији добила је од бугарске владе конкретан предлог за извршење 121. члана Нејског уговора. По пројекту који је 1. маја 1923. одобрила Комисија за репарације, бугарски репарациони дуг је подељен на два дела ("А" и "Б"). Вредност дела "А" је износила 550 милиона златних франака са 5% камате и полугодишњим исплатама с роком од 60 година, рачунајући од 1. октобра 1923. Као гаранцију репарационог дуга бугарска влада дала је у залог приходе од царине и остале царинске дажбине. За случај да ови приходи не буду довољно обезбеђење бугарске обавезе према Међусавезничкој репарационој комисији, разлику је требало да доплати Бугарска народна банка.⁹¹

Међутим преврат у Бугарској од 9. јуна 1923. довео је на управу нову владу председника Цанкова. С њом се вратила „предратна повампирена Бугарска“. Реформистички режим Стамболијског „личне диктатуре, фаворизације сељачке класе“ који је тежио прилагођавању живота послератним приликама – био је оборен. Нова влада одмах је истакла начело "Блгарија над всичко", али је изјавила и да ће поштовати уговоре о миру и водити добросуседску политику. Многим овим обећањима није се могло веровати. Бугарске репарационе обавезе у 1923. износиле су 2,5 милијарде лева. Према конвенцији закљученој између Репарационе комисије и бугарске владе, прва новчана рата је требало да буде

⁸⁹ Реферат о ратној отштети од непријатељских земаља, председнику министарског савета, 29. нов. 1921, АЈ, 138, 20, 80, 20-759.

⁹⁰ Ђ, „Спољни преглед“, *Нови живот*, III година, XI књига, Београд, 1922, стр. 359.

⁹¹ Момчило Нинчић, *наведено дело*, стр. 94-95.

уплаћена у новембру.⁹² Бугарска је тада дуговала Србији више од 200 вагона, разне врсте алата, резервне делове, машине алатљике за производњу железничких делова и моделе из Нишке радионице.

Још док је рат трајао, знало се да ће наплата ратне одштете у новцу од поражених земаља бити тешко остварива. Већ тада, Србија се определила за политику што веће наплате репарација у натури. Међутим, то се после рата изметнуло у наручивање робе и материјала који често нису били потребни, ни по количини, ни по врсти, ни у погледу квалитета. Иако је овакав приступ изазивао у земљи полемику и критику, наплата ратне одштете у натури је ипак омогућила Србији и читавој југословенској држави да оствари репарациона примања у великом проценту.⁹³

Наплата репарације у вагонима, локомотивама и осталом железничком материјалу и ако је била релативно успешна, није била довољна да подмири потребе југословенског железничког саобраћаја. Још мање је могла да испуни захтев у погледу унификације возног парка, иако је то био један од важних услова његове рационалне експлоатације и економичног одржавања. Ово је захтевало другачији приступ опремању железнице, велика средства, много времена и више планског рада него што је то дозвољавао постојећи систем репарационих наруџби.⁹⁴

Тако је под утицајем репарационих испорука формиран у Југославији возни парк различитог порекла, конструкције и старости. Део локомотива и вагона потицао је од предратних српских железница, део је запленила војска, део је преузет од Мађарске на основу уговора о примирју. Затим, велики проценат возног парка добијен је поделом железничких средстава бивше Аустроугарке монархија, а било је и возних средстава Јужних железница. Посебну групу чинили су различити типови вагона и локомотива пристигли из Немачке на име репарација. Слично шаренило постојало је и код возног парка за уски колосек (0,76 м) где су се измешала возна средства предратне Србије, босанско-

⁹² Л, „Политичке прилике у Бугарској“, *Нови живот*, IV година, XIV књига, Београд, 1923, стр. 326-327, 331-332.

⁹³ Милан Јојић, „Наш возни парк“, стр. 129-130.

⁹⁴ *Исто*, стр. 130.

херцеговачких железница, средства довучена током рата из разних делова Аустроугарске. Једино је возни парк у Македонији за уски колосек (0,60 м) био једнообразан.⁹⁵

Ипак, неуједначеност возног парка није представљала највећи проблем југословенске железнице после Првог светског рата. Највећи проблем било је лоше стање претежног дела локомотива и вагона. Према званичном попису из марта 1919. неисправних локомотива за нормални колосек било је 55%, путничких вагона за нормални колосек 42%, теретних вагона за нормални колосек 18%, локомотива за колосек 0,76м 45%, путничких вагона за колосек 0,76 м 38%; теретних вагона за колосек 0.76 м 76% . Наведени проценти били су четири до шест пута изнад дозвољеног стандарда који је важио пре рата. Број исправних возила и даље се смањивао, па је тако од укупног броја локомотива крајем 1919. било неисправних чак 75%. Стање је почело да се поправља тек када су кренуле репарационе испоруке нових возних средстава из Немачке и када су прорадиле домаће железничке радионице. Према једном попису, број неисправних железничких возних средстава у Краљевини СХС редукован је од 75% на 54% тек 1925. године.⁹⁶

⁹⁵ Милош Стефановић, *наведено дело*, стр. 24-25.

⁹⁶ *Исто*, стр. 25-27.

Деоба железничког материјала аустроугарских железница

Велики значај железница у годинама поле Првог светског рата произлазио је из њихове улоге у економској обнови разрушене Европе. Опоравак европске привреде, повратак у предратно стање и даље њено напредовање нису били замисливи без уредног железничког саобраћаја. То се односило на сваку земљу појединачно као и на међународне економске односе. Отуда је решавање проблема железничког транспорта имало значајно место у активностима свих највиших међународних органа и форума - од мировне конференције у Паризу, преко састанака Врховног савета и годишњих скупштина Друштва народа, до конференција у Бриселу 1920. и Ђенови 1922. године. На свим овим инстанцама саобраћај је првенствено третиран као „техничка помоћ економској реконструкцији“.¹

Један од крупних проблема на путу до ефикасног саобраћаја после Првог светског рата представљало је питање деобе железница и расподеле возног парка бивше Аустроугарске монархије. На наследство делова овог железничког материјала полагале су право све земље наследнице бивше Монархије. То је био један од разлога због којег су железничке управе у овим земљама избегавале да поправљају вагоне и локомотиве у већем обиму пре него што се утврди колики проценат ће која земља добити. Број покварених вагона и локомотива по депоима и пругама стално се увећавао, закрчујући колосеке и сметајући међународном железничком саобраћају.² Међутим, није се радило само о техничкој страни проблема; Деоба возног парка аустроугарских железница улазила је у склоп мноштва широк питања као што су: накнада ратне штете или сређивање имовинских односа међу земљама са простора бивше Аустроугарске. Сва је то захтевало јединствено решење и налагало потребу што бржег доношења одлука.³

¹ Ранислав Аврамовић, „Од Женева до Ђенова – обнова Европе“, стр. 145-147.

² Лаз. Милошевић, „Наш железнички саобраћај – десетогодишњи напори на сређивању“, *Јубиларна књига државних железница краљевине Југославије 1919-1929*, стр. 182; Vidi: Draško Petrović, „Železnički saobraćaj i modernizacija Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca“.

³ Ранислав Аврамовић, „Од Женева до Ђенова – обнова Европе“, стр. 209.

Деобом аустроугарских железница после Првог светског рата бавило се више органа Конференције мира: Комисија за међународни режим пристаништа, водених путева и железница, Стручни комитет при репарационој комисији у Паризу, и Комисија за расподелу железничких средстава бивше Аустроугарске монархије у Бечу. Предмет деобе обухватао је око 25.000 км пруга и више од 200.000 вагона и 8.000 локомотива. Поменуте комисије наилазиле су на велике тешкоће приликом утврђивања чињеничног стања у погледу броја, распореда и процене вредности овог материјала,⁴ па његова расподела између држава наследница бивше Монархије није приведена крају ни после десет година од завршетка рата.

Краљевина СХС је на свом простору бивше Аустроугарске монархије наследила по различитим основама велику количину локомотива, вагона и различите железничке и радионичке опреме. Један контингент возног парка припао је Краљевини тако што је српска војска приликом потискивања непријатеља присвојила извешан број вагона и локомотива. Сва количина локомотива и вагона до којих је српска војска дошла на тај начин до београдског примирја 13. новембра 1918. сматран је ратним пленом. О томе који се датум за Краљевину СХС имао сматрати исправним, (13. или 3. новембар 1918. - када је закључено примирје са Аустријом у "Вила Густе") вођене су дуге дискусије у Комитету за железнице при Репарационој комисији Конференције мира у Паризу. Југословенски представници су заступали став да се као дан примирја за Србију сматра 13. новембар 1918. јер је до тада српска војска запленила велику количину возног материјала од непријатеља који се повлачио. Упркос протеста Аустрије и Мађарске, Конференције амбасадора у Паризу донела је удлуку да су непријатељства на источном фронту престала фактички 13. новембра и тај дан узет је „као конач свих ратних операција и крај плену“.⁵

Део возног материјала припао је Краљевини СХС на основу 4. члана Београдске војне конвенције од 13. новембра 1918. по којој су Мађари требали Краљевини да предају 50 локомотива за узани колосек, 100 локомотива за нормални колосека, и 2.600 железничких кола свих врста. Краљевини је признато

⁴ Коста Николић, „Наш возни парк по уговорима о миру“, *Нови живот*, Књ. XXVI, Св. XII, 8. мај 1926, стр. 366.

⁵ *Исто*, стр. 367-368.

и право повраћаја оних возних средства која су јој припала по тачкама 2. и 3. Београдске конвенције као ратни плен, али су одвучена из земље у време „хаотичких прилика у средњој Европи“. За та возна средства (31 ломотива и 5.000 вагона свих врста) Репарациона комисија одобрила је Краљевини да их надокнади возним материјалом аустроугарских железница који се после рата затекао на подручју новоформиране југословенске државе. Краљевини СХС је такође припао као ратни плен и сав возни парк узаног колосека у новоприпојеним југословенским областима. Свему томе треба додати и тзв. "српску резерву" - локомотиве и вагони који су из Србије одвучени у друге државе.⁶

Само у Славонији и Хрватској после рата “затекло се 12.700 заосталих вагона и 328 локомотива“. Када је на мировној конференцији у Паризу почела припрема предлога текста будућих уговора о миру са Аустријом и Мађарском, пред југословенском делегацијом појавила се недоумица да ли је боље путем уговора о миру решити питање власништва над тим возним средствима (макар и по цену враћања једног њиховог дела) или једноставно сва та возна средства задржати као ратни плен. Југословенска делегација усвојила је став да поводом возног материјала затеченог у Босни и Херцеговини, Хрватској, Славонији, Далмацији, Словенији, Банату и Бачкој треба у прелиминаре уговора унети одредбу по којој су Аустрија и Мађарска „обавезне уступити држави Срба, Хрвата и Словенаца сва возна средства за уске пруге која се налазе у држави СХС, а за железнице нормалног колосека сразмеран број возних средстава према километарској дужини пруга које су остале у сједињеним областима и бројном стању возних средстава које су Аустрија и Мађарска имале пре објаве рата“. Ово становиште носило је опасност да се Краљевина СХС због великог броја присвојених вагона нађе принуђена да део тог материјала врати Мађарској и Аустрији, пошто је било предвиђено да се расподела возних средстава обавља пропорционално процентном уделу сваке земље у укупној дужини пруга бивше аустроугарске железнице.⁷

Дилему око сувереног права на возни материјал пређашњих аустроугарских железница привремено је развејала крајем марта 1919. наредба

⁶ Исто, стр. 368-369.

⁷ Железнице и одштета коју треба да нам плати Аустро-Угарска, председнику саобраћајног одсека – начелник железничке дирекције - Б. Вуковић, Париз, 12. март 1919, АЈ, 336, 76, IV, (161).

Врховног ратног савета Антанте којом је свим деловима бивше Аустроугарске као непријатељске земље у рату наређено да предају део железничког материјала савезницима ради транспорта животних намирница у Мађарску и Аустрију. Вагоне и локомотиве преузела је Међународна комисије за помоћ. Надлежности ове установе сасвим су потиснуле права домаће југословенске железничке управе. Комисија је према сопственој потреби могла да располаже железничким особљем и даје првенство својим композицијама, док је одржавање пруга и исплата запослених остала обавеза Краљевине СХС. Поједини чланови југословенске владе гледали су на ово као на непоштовање државног суверенитета. Постојала је бојазан да Краљевство „на крају добије похабан и упропашћен возни материјал, ако га у опште добије”. Михајло Гавриловић је сматрао да је "правде нестало код наших савезника и да је превладао невероватни принцип - о малим не води рачуна, натерај их силом да врше оно што велики хоће“ и да би требало због тога „пре да цео кабинет одступи, но да ово дозволи“. Предлажући интервенцију министра спољних послова Трумбића, сугерисао је изјаву „да је Краљевство СХС вољно одговорити свим потребама Комисије за помоћ и с њом споразумно утврдити све детаље саобраћаја на пругама Краљевства, тако да Комисија може без икаквог застоја одговорити свом задатку. Али да сав железнички материјал, особље и управа над њим остану у рукама Краљевства, а трошкове преноса железницама да плати Комисија за помоћ; У случајевима да локомотиве и вагони железница Краљевства морају прелазити у друге земље, Комисија да прими обавезу да их у исправном стању и по броју и по склопу врати у најкраћем року држави“.⁸ Пошто је преузимање права располагања и управљања над железничким средствима од стране Комисије за помоћ значило ограничење надлежности југословенских железничких власти, Краљевина је крајем априла 1919. затражила од Савета четворице да одузме од савезничких војних власти "које су свемоћне на нашој територији" располагање железницама и бродарством, као и снабдевање животним намирницама, и све то пренесе "у својину наших власти".⁹

⁸ Деоба возног парка бивше Аустро-Угарске, Министарство иностраних дела, Пов. бр. 3984, посланик. Гавриловић, Београд, 30. март 1919, АЈ, 336, 44, I, (972).

⁹ Примедбе на клаузуле уговора о миру са Немачком, Лушеру, Париз, 25. април 1919, стр. 3-4, АЈ, 336, 78, I, (373).

Италијанске трупе такође су заплениле већу количину возног материјала са југословенског подручја, пошто су одмах после примирја са Аустроугарском 3. новембра запоселе осим територија одређених Лондонским уговором и Ријеку.¹⁰ Италијанске власти присвојиле су 1020 вагона. Тим поводом Железничка дирекција у Загребу је почетком августа 1919. преко Министарства саобраћаја упутила апел за најхитније наређење Министарству иностраних дела да се учини интервенција код свих савезничких сила и председника конференције мира у Паризу „јер без тих вагона не може бити грађанског саобраћаја на прузи Ријека-Загреб“.¹¹

Највећи контингент возног парка бивше Аустроугарске монархије прешао је у посед Краљевине СХС на основу члана 318. Сенжеменског и члана 301. Трианонског уговора о миру. Према Сенжеменском уговору све наследнице Аустроугарске стекле су сва добра и својине бивше Монархије која су се налазила на њиховим територијама.¹² Међутим, чланом 208. истог уговора прописано је и да сва државна добра на „пренесеним територијама треба да се откупе и да Комисија за Репарације стави њихову вредност у корист Аустрије“. Три дана после потписивања сенжеменског уговора, Секретаријат Конференције мира обавестио је југословенску делегацију да ће уговор о миру са Угарском бити готово исти са уговором о миру са Аустријом. То је значило да ако се наведено начело спроведе, Краљевина СХС би могла бити оштећена.¹³

Економско-финансијска секција југословенске делегације припремила је елаборат у вези финансијских клаузула за предлог уговора о миру са Угарском. Трећи део елабората био је посвећен питању државних добара у Хрватској и Славонији. Предложено је „да се та добра без плаћања откупне цене пренесу на Краљевство СХС“. За железнице је наведено да су настале „заједничким хрватско-угарским трошковима“ и да део који се налази у Хрватској и Славонији треба да припадне Краљевству СХС без откупа. У вези железнице у Босне тражено је да се

¹⁰ Дуња Нерцигонја, *navedeno delo*, стр. 20.

¹¹ Захтев да нам Италијани врате однете вагоне, Министарство иностраних дела, Пов. бр. 9768, Делегацији за мир у Паризу, Београд, 6. август 1919. и Министарство саобраћаја, Бр. 11658/19, министар саобраћаја, Београд, 6. август 1919, АЈ, 336, 44, II, (3211).

¹² Коста Николић, „Наш возни парк по уговорима о миру“, стр. 370.

¹³ Меморандум финансијске секције о уговору о миру са Угарском, Париз, 13. септембар 1919, АЈ, 336, 80, (714).

њен посебан положај у бившој Монархији искаже у уговору о миру са Мађарском на исти начин као и у уговору са Аустријом. За остале крајеве бивше Угарске који су требали да припадну Краљевини није тражено ништа посебно, с обзиром да су за њих важиле одредбе уговора са Аустријом. Елаборат је предат Врховном савету 27. новембра 1919. године.¹⁴

Према подацима из априла 1920. којима су располагали југословенски технички делегати, дужина железница у Аустрији је 3. новембра 1919. износила: „грађевна километража 13.770 километара и 861 метар; дужина пруге 23.658 км и 454 метра; број вагона 171.779 и број локомотива 6.759“. Подаци о километражи односили су се „на државне железнице и приватне железнице за рачун државе“.¹⁵ На Краљевину СХС долазило је 500 км и 600 м (4%), на Чешку 6.000 км и 600 м (44%), на Пољску преко 3.000 км (24 %), на Румунију 150 км 200 м (2%), на Италију 300 км 300 м (3%), на Аустрију 3.300 км (25%), и на прву окупациону зону 60 км (1%). У то време од Угарске није било могуће добити податке јер је угарска делегација одбијала да их достави пре потписивања уговора о миру.¹⁶

Мировни уговор са Мађарском предвидео је потпуни пренос железничких пруга, изграђених објеката и инсталација на земље наследнице.¹⁷ Пруге које су имале сопствене вагоне и локомотиве требало је да тај материјал уступе према бројном стању на дан примирја (3. новембра, односно 13. новембра 1918.) у исправном стању.¹⁸ Осим тога, Мађарска и Аустрија су имале обавезу да испоруче и резервне делова, ливене моделе и техничке планове, машине за израду железничких делова, алат и остали радионички инвентар.¹⁹

Процену вредности предате железнице са возним материјалом у државном власништву бивше Аустроугарске требало је да изврши Репарациона комисија.

¹⁴ Извештај економско-финансијске. секције влади о уговору о миру са Мађарском и Аустријом, Бр. 840, В. Вельковићу министру финансија - К. Стојановић, Париз, 31. децембар 1919. стр. 5-8, АЈ, 336, 82, VI, (840).

¹⁵ Бивше аустроугарске железнице, No. 339, Пеливановић, Беч, 25. април 1920, стр. 1-2, АЈ, 336, 44, III, (6154).

¹⁶ Наш став при подели железница бивше Аустроугарске, Бр. 379, Јанковић, Беч, 5. мај 1920, АЈ, 336, 44, III, (6154).

¹⁷ Као и у осталим уговорима о миру, читаво 12. поглавље било је посвећено мерама за успостављање саобраћаја и основним начелима за његову даљу изградњу и одржавање под окриљем Друштва народа.

¹⁸ Ranislav Avramović, „Међународни саобраћај - према уговорим о миру и конвенцијама под окриљем Друштва народа“, стр. 19.

¹⁹ Коста Николић, „Наш возни парк по уговорима о миру“, стр. 367.

Вредност ових државних добара (домена) улазила је у општи савезнички репарациони фонд, а процењени износи су се одбијали од репарационог дуга Аустрије и Мађарске, као да су тим доменима отплатиле део ратне одштете која им је одређена.²⁰

Чланом 318. Сен-Жерменског уговора и чланом 301. Трианонског уговора предвиђено је оснивање посебне Комисије која је требало да утврди обим железничког материјала према последњем попису из новембра 1918., затим дужину пруга, број локомотива и вагона који прелазе у посед наследних држава, да дефинише услове њихове примопредаје, и закључи привремене уговоре о поправци раздвојеног возног материјала у аустријским и мађарским железничким радионицама. На тој основи у Бечу је формирана Комисија за деобу железничких пруга и возног парка бивше Аустроугарске монархије коју су чинили представници свих заинтересованих страна. Предмет поделе обухватао је преко 8.000 локомотива и више од 200.000 вагона свих врста.²¹

Први састанак Комисије одржан је 22. октобар 1919. Врховни савет Конференције мира за председника је именовано сер Францис Дента.²² Министарство саобраћаја Краљевине СХС сматрало је да је још рано одређивати делегате у Комисији за поделу возног материјала бивше Аустроугарке јер Краљевина није потписала мировни уговор са Аустријом.²³ Међутим, овај став убрзо је промењен јер се увидело да је непосредно учешће у решавању тако крупног материјалног питања важније од инсистирања на његовој политичкој димензији. Само недељу дана касније, министар саобраћаја одредио је за делегата у Комисији Владу Марковића, директора државних железница. Њему је наложено да одмах отпутује у Беч и јави се председнику Денту.²⁴

Количина припадајућег возног материјала за сваку земљу наследницу требало је да се утврди на основу њиховог процентуалног учешћа у укупној

²⁰ Велитар Јанковић, *наведено дело*, стр. 47-50; Vidi: Draško Petrović, „Železnički saobraćaj i modernizacija Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca“.

²¹ Коста Николић, „Наш возни парк по уговорима о миру“, стр. 365-366.

²² Рад Комисије за расподелу возног парка, No. 251, делегат Аврамовић - за министра саобраћаја, октобар 1919, АЈ, 336, 44, II, (4113).

²³ Наш представник у Комисији за расподелу возног парка, Пов. бр. 12653, Давидовић, Београд, 23. 10. 1919, АЈ, 336, 44, II, (4220).

²⁴ Марковић наш представник у Комисији за расподелу возног парка, Давидовић, Београд, 29. 10. 1919, АЈ, 336, 44, II, (4359).

дужини пруга које је Аустроугарска изградила до 3. новембра 1918. С тим у вези, Комисија је најпре започела расправу о појединим ставкама члана 318. Сенжерменског уговора које нису биле прецизно формулисане. Радило се о дефинисању појма “Стара руска Пољска” тј. о утврђивању источних граница Пољске, као и о војним пругама бивше руске железнице које су аустроугарске власти на територији старе руске Пољске преправиле у колосек нормалне ширине до 3. новембра 1918.²⁵ Оба питања имала су за Пољску велику важност пошто се њихово решење посредно односило и на деобу железничког возног парка немачких железница, у чему је Пољска имала велики интерес.

Поводом ових питања Франсис Дент затражио је од Врховног Савета начелно мишљење: 1) „Да ли израз *Стара руска Пољска* подразумева целу територију уступљену Пољској која је пре рата била руска? Ако не, онда која је источна граница територије означена појмом *Руска Пољска*“? и 2) „Да ли службене пруге на територији Пољске које је сагрдила Аустроугарска за време рата за војне потребе, треба сматрати у државне железнице Аустрије и Угарске које се узимају у обзир приликом расподеле возног парка“? Дентов упит Врховни савет проследио је на тумачење Комисији за Међународни режим пристаништа, водених путева и железница. Чланови комисије из свих заинтересованих земаља, укључујући и Краљевине СХС, коју је заступао Ранислав Аврамовић, окупили су се 12. априла 1919. у Министарству грађевина у Паризу.²⁶ Комисија је потом одржала седнице 19. и 29. априла, и 3. маја.²⁷

У вези првог питања пољски делегати су тражили да се њиховој земљи уступи возни парк рачунајући у основу и све железничке пруге које су аустријске власти преправила на територији Руске Пољске. Пољско гледиште подржали су делегати Британије, Јапана, Француске и Грчке, са образложењем да се под појмом “стара руска Пољска” подразумева „ширина колосека а не политичке

²⁵ Аустријске и Угарске железнице, Р. Аврамовић – посланству Беч, Бр. 403, Париз, 20. април 1920, АЈ, 336, 44, II, (6140).

²⁶ Делегати: Британија (Смит), Француска (А Вајс и П. Шаргеро), Јапан (Адачи и Кавасаки), Италија (Синегалија и Фијори), Грчка (Политис), Пољска (Мрововски и Валтер), Чехословачка (Осушки и Новак), Краљевина СХС (Р. Аврамовић). Румунска делегација није била заступљена. председавао је јапански посланик у Риму Адачи, секретар (Шаргеро – потпредседник Грађевинског савета Министарства грађевина Француске).

²⁷ Подела возног парка бивше Аустро-Угарске према чл. 318. Сен Жерменског уговора, Пов. No.437, Р. Аврамовић – Делегацији мира, Париз, 5. мај. 1920, стр. 1, АЈ, 336, 44, II, (6766).

границе“, као и да су у том смислу доношене и одредбе чл. 318. Сенжерменског уговора.²⁸

У вези другог питања Пољаци су тражили да се при расподели возног парка узму у обзир све пруге које су саграђене током рата и ушле у цивилни саобраћај пре 3. новембра 1918. Британски делегат је отишао „још и даље“, предлажући да се возни парк расподели на основу свих пруга, без обзира да ли су саграђене за време рата, укључујући и пруге које су биле чисто војне. Свој предлог образложио је тиме да се не ради само о изграђеним пругама, већ и новом возном материјалу. Французи су тражили да се у обзир узму само новосађене пруге од економског значаја, али да коначну одлуку о томе донесе председник Комисије Дент. Италијанска и Грчка делегација биле су спремне да подрже француско гледиште, под условом да га усвоје и остали чланови комисије.²⁹

Југословенска Делегација у Паризу на основу инструкција добијених од владе није имала информацију какво је гледиште заступао југословенски представник у Комисији у Бечу. Делегација је депешама од 23. и 30. априла тражила обавештење преко посланства у Бечу, али је одговор на прву депешу био нејасан и непотпун, а на другу није стигао ни до окончања расправе. С обзиром да се тада у Паризу није налазио ни један од југословенских овлашћених делегата, Ранислав Аврамовић је на основу личне процене државног интереса у овом питању формулисао следеће гледиште: Пре свега, текст чл. 318. Сенжерменског уговора био је преузет из члана 371. Версајског уговора, на основу ког је Немачка била обавезна да преда сразмеран део возног парка железница које је за време рата преправила и употребљавала у Руској Пољској.³⁰ Према Аврамовићевом тумачењу појам „стара руска Пољска“ означавао је искључиво територије руске Пољске које су 1914. године под руском влашћу имале своју посебну администрацију и своје засебно име - тј. Пољска из године 1815. У вези железница које су саграђене током рата изјавио је да оне у Аустроугарској, па и на територији руске Пољске, нису саграђене из економских разлога, већ су имале искључиво ратни циљ. Осим тога, „грађене су и снагом наше депортоване нејачи

²⁸ Исто, стр. 2.

²⁹ Исто, стр. 4.

³⁰ Пољска потраживања нису проистекла из права налсеђа већ су представљала једну бенефицију Конференције мира да се Пољској у прво време помогне на рачун савезника.

и материјалом опљачканим у нашој земљи, и то у знатној дужини, док у Србији не само што није изграђен ни један колометар нормалне пруге, већ на против, из основа су тамошње пруге порушене“. Изразио је сумњу да су „за нове пруге у Пољској могли Аустријанци и Мађари правити нови возни парк, ваћ су га довлачили из Србије, Белгије, Француске и Румуније и да би према томе било неправедно увећавати возни парк саме Аустрије и Мађарске, па и Пољске, умањењем југословенског удела у аустро-угарском возном парку“.³¹

Аврамовић је сматрао да пруге грађене за време рата не треба узимати у обзир при деоби возног парка аустроугарских железница. Ипак, у циљу помирљивости био је спреман да се евентуално придружи гледишту „да се узму у обзир само оне саграђене пруге чији су пројекти били израђени и надлежно одобрени још пре рата, но под условом да пољска делегација одустане од свог гледишта“ поводом питања „старе руске Пољске“ и усвоји његово становиште. Предложио је да Пољска делегација достави податке о дужини саграђених железница у Аустроугарској и Пољској за време рата. Аврамовићево становиште подржали су делегати Чешке. При оваквом стању завршена је седница Комисије од 29. априла 1919.³²

Пошто су ставови остали веома удаљени, а британски делегат изјавио „да без нових инструкција из Лондона не може мењати своје гледиште“, следећа седница заказана је за 3. мај. Између ове две седнице пољски делегати одржали су у југословенској делегацији два састанка са Аврамовићем. Истакли су „да они увек у свему помажу југословенског делегата у Бечу, да му чак дају и материјалне помоћи при саставу статистичких података“ и да би желели „да се и овде сложимо“. Саопштили су да ако се усвоји Аврамовићево гледиште у вези *старе руске Пољске*, „онда би то било катастрофално за њих јер принципијелно решење у расподели Аустроугарског возног парка применило би се и на расподелу немачког возног парка“. Према подацима које је пољска делегација поднела Комисији, на територији изван источних граница Пољске из 1815. било је око 224 километра пруге које су преправиле аустроугарске власти и чак 2.327 км пруга које су преправиле немачке власти. „Пољски удео у аустријском возном парку био

³¹ Подела возног парка бивше А-У према чл. 318. Сен Жерменског уговора, Пов. No.437, Р. Аврамовић – Делегацији мира, Париз, 5. мај. 1920, стр. 4, АЈ, 336, 44, II, (6766).

³² Исто, стр. 5.

је око 67% а у угарском око 33%“ , док је југословенски удео у аустријском возном парку чинио свега око 2,5%, а у угарском око 15%. Према томе, на више признатих 224 км за удео Пољске, Краљевина СХС би изгубила око 6 локомотива и 126 вагона, „док би Пољаци на 2.327 километара мање урачунатих пруга према Немачкој изгубили око 700 локомотива и 14.000 вагона“. Пољски делегат замолио је Аврамовића да не инсистира на свом гледишту у вези тумачења појма *стара руска Пољска* „јер би оно било за њих права пропаст“.³³

Аврамовићева искрена жеља да помогне Пољацима у спору са Немцима била је ван сваке сумње. Међутим, пошто није имао никаква овлашћења, сматрао је да не сме „да наноси материјалне штете својој земљи“. Пољском делегату предложио је да „изволи наћи тачку додира“ и он ће је усвојити. После дужег разговора, пољски делегат Валтер понудио је да преда Аврамовићу гарантно писмо за повраћај 6 локомотива и 126 вагона од уступљеног аустроугарског возног материјала Пољској, ако он одустане од свог становишта у вези источних граница Пољске. Аврамовић је прихватио понуду, али да обавезу писмено потврди пољски опуномоћени делегат у име пољске владе. У вези „ратних пруга“ Аврамовић је остао при свом гледишту из принципијелних разлога, то јест да се из основице за поделу возног материјала искључе све нове пруге изграђене по наређењу војних власти. Обећао је да ће у том смислу дати изјаве на следећој седници Комисије. Пре седнице 3. маја пољски делегат предао је Аврамовићу писмену обавезу за 6 локомотива и 126 вагона. Међутим, чешки делегат Осушки изјавио је на седници да остаје при свом гледишту, тј. да се рачунају границе Пољске из 1815. године и да се не признају пруге изграђене током рата.³⁴

После дуже дискусије, Комисија за међународни режим пристаништа, водених путева и железница усвојила одлуку супротну чешком захтеву, у намери „да упрости и убрза рад Комисије за поделу аустроугарског возног парка, једнодушно жељна да нађе једну формулу која би измирила сва изнета гледишта, и налази да: а) Железничке пруге старе руске Пољске имају да се сматрају као пруге које се налазе на територији сада под влашћу Пољске, које су пре рата биле саставни део Руске Царевине и б) Пруге и везе које је израдила на овим

³³ Исто, стр. 5-6.

³⁴ Исто, стр. 6-7.

територијама бивша Аустроугарска монархија по наређењу војних власти, не треба сматрати као пруге које улазе у састав пруга аустријских и угарских“. То је значило да је погодбом коју је Аврамовић закључио са пољским делегатима Краљевина СХС остварила „чисту добит од 6 локомотива и 126 вагона“, зато што је њен представник одустао од инсистирања у вези питања источне границе Пољске.³⁵

Током утврђивања бројног стања вагона и локомотива бивших аустријских и мађарских железница Комисија у Бечу установила је да мађарска железничка управа није пријавила око 9.000 најновијих вагона за нормални колосек. Одлучено је да од ових средстава Мађарска задржи 45%, а да се осталих 55% преда наследним државама према порписаној пропорцији.³⁶

Најтеже питање за Комисију у Бечу у вези расподеле железничких средстава бивше Аустроугарске било је утврђивање количине и стања возног парка у целини, и количине које треба да припадну свакој појединачној наследној држави. Овај посао Комисија није сасвим завршила ни до септембра 1925. тако да је Комитет при Репарационој комисији у Паризу који је вршио процену вредности возног материјала морао с тим у вези да чини накнадне корекције и решава спорове.³⁷

Пренос признатог контингента возног парка бивших аустроугарских железница у својину Краљевине СХС Комисија за расподелу у Бечу је извршила на основу Сенжеменског и Трианонског уговора о миру. Одлуком Комисије од 31. маја 1924. ово је учињено и за возила која су прешла у својину Краљевине 3. новембра 1918. године, а одликом из јула 1924. и за локомотиве које су Аустрија и Италија накнадно предале Краљевини у току 1924.³⁸

Осим деобе возног парка по контингентима (која је окончана у другој половини 1925. године) било је потребно извести и процену његове вредности. То је било и надлежности Стручног комитета репарационе комисије у Паризу. Процену су отежавали компликован метод вредновања и супротстављена виђења учесника у овом процесу. Радило се о различитим становиштима Комисије за

³⁵ Исто, стр. 7-9.

³⁶ Коста Николић, „Наш возни парк по уговорима о миру“, стр. 368.

³⁷ Исто, стр. 366; Vidi: Draško Petrović, „Železnički saobraćaj i modernizacija Kraljevine SHS“.

³⁸ Исто, стр. 365, 367; Vidi: Isto.

расподелу возног парка у Бечу, наследних држава, и Аустрије и Мађарске. У питању су биле велике вредности које је требало одбити или додати репарационим обавезама, па су све стране неодступно браниле своје интересе.³⁹

Комитет Репарационе комисије у Паризу почео је процену вредности бивших аустријских железница 1923. године. Евалуацију угарских железница одложио је за касније. Требало је установити однос између вредности укупно инвестираног капитала у железнице и самог возног парка. Комитет до тада није од Комисије у Бечу добио потпуне податке у вези расподеле локомотива и вагона и није био у могућности да изведе „тачну и праведну процену“. После дугих стручних консултација са представницима наследних држава, Комитет у Паризу утврдио је привремено провизорну вредност возног парка аустријских железница са 18,50% од вредности целокупног инвестираног капитала у железнице. На основу тога спроведена је процена вредности аустријских железница. Тек кад је 1925. Стручни комитет у Паризу добио из Беча мање-више коначне податке, могао је да приступи евалуацији на „праведан начин и по исправним методама“.⁴⁰

Поступак и методологија израчунавања вредности возног парка бивших аустроугарских железница начелно су изгледали овако: Комитет због обима и разноврсности возних средстава није изводио појединачну процену вредности локомотива и вагона, већ су они разврстани по серијама и категоријама. Тек после груписања возних средстава било је могуће дефинисати елементе на основу којих ће се спровести процена вредности.⁴¹

Најважнији елемент за процену вредности био је „трошак набавке“ који су аустријска и мађарска држава имале у вези железничког возног парка. Пошто су наследне државе ставиле приговор на податке које су доставиле аустријска и мађарска влада, Комитет је користио публикацију "Rollingstock"- званично издање Комисије за расподелу у Бечу са поузданим подацима о трошковима набавке, старости и просечној вредности возног парка, свих серија и категорија.⁴²

Пошавши од износа инвестиција, Комитет Репарационе комисије у Паризу могао је релативно лако и тачно да утврди елементе у вези државних трошкова за

³⁹ Исто, стр. 369-370.

⁴⁰ Исто, стр. 370-372.

⁴¹ Исто, стр. 372-373.

⁴² Исто, стр. 373; Коста Николић, „Наш возни парк по уговорима о миру“, *Нови живот*, Књ. XXVII, Св.1, 15. мај 1926, стр. 16.

возна средства аустријске железнице. Међутим, у случају мађарског возног парка Комитет је имао тешкоће јер вагони и локомотиве у Мађарској нису куповани „само о државном трошку већ и у заједници са локалним приватним железницама (вициналним железницама)“. Било је потребно да се прво утврди износ приватних инвестиција и за толчко умање укупни издаци за возни парк мађарске државе.⁴³

Просечна цена возила могла се израчунавати на основу броја возила у оквиру исте групе и њихове укупне вредности. Просечним набавним свотама требало је додати „накнадне инвестиције“ за поправке возног парка. Међутим, и овде су сметњу правили подаци мађарске железнице јер на основу њих није било могуће утврдити износ накнадних инвестиција.⁴⁴

Важан елемент за процену вредности возног парка представљала је и његова „просечна старост“. И ово је такође утврђивано по групама возила, рачунајући време од фабрике испоруке до 3. новембра 1918. Као елемент за процену вредности возног парка морало се укалкулисти и тзт. „нормално хабање“.⁴⁵ Наследне државе предложиле су приближно једнаке коефицијенте, али је усвојен француско-енглеско-италијанск предлог јединствене вредности коефицијента умањења - 2,85 за локомотиве и 2,50 за вагоне, као и да период употребљивости за локомотиве износи 32 године, а за вагоне 37 година. После истека овог периода возна средства третирана су као „стари материјал“, за који је као најнижа вредност утврђено: 8% од набавне вредности за локомотиве и 5% за вагоне. Знатно умањење вредности возног материјала потицало је и од „прекомерног хабања“ током рата. Ова ставка била је веома значајна јер су трошкове поправки сносиле наследне државе.⁴⁶

Посебна скала вредновања утврђена је за возна средства бивших Јужних железница. Процена њихове вредности започета је 1923. године. На име

⁴³ Коста Николић, „Наш возни парк по уговорима о миру“, *Нови живот*, Књ. XXVII, Св.1, 15. мај 1926, стр. 16.

⁴⁴ Чеси су одредили висину накнадних инвестиција на 2,5% за локомотиве и 9% за вагоне од набавне вредности. (*Исто*, стр. 17.)

⁴⁵ Нормално хабање израчунава се умањењем вредности инвестираног капитала за сваку годину старости возила за 3,5% (за локомотиве) и 3,33% (за вагоне), што одговара просечном трајању од 28 година за локомотиве и 30 година за вагоне.

⁴⁶ Статистика из разних земаља је показала да су годишњи издаци на главне поправке локомотива били у послератним годинама више за 40% него у предратним околностима. Овај однос је прихваћен и у вези вагона. (Коста Николић, „Наш возни парк по уговорима о миру“, *Нови живот*, књ. XXVII, св.1, 15. мај 1926, стр. 17-18.)

„нормалног хабања“ одбијено је од основне вредности свега 1,5%, и то само до износа у висини 30% од набавне вредности за локомотиве и 36% за вагоне. Ова методологија процене вредности возног парка Јужних железница усвојена је „због кредита“, тј. због интереса поверилаца претежно француских држављана, јер „финансијско стање Јужних железница приликом њихове расподеле не беше баш сјајно“.⁴⁷

Ово су - начелно и методолошки - били главни елементи и метод у поступку утврђивања вредности возних средстава бивше Аустроугарске монархије која су вреднована при утврђивању чисте добити Краљевине СХС по основу додељеног железничког материјала. Међутим, посао процене се одужио. Комитет у Паризу ни до средине 1926. није утврдио коначну цифарску вредност аустроугарских железница, која је требало да служи као основа за извођење свих осталих појединачних елемената процене.⁴⁸

⁴⁷ Исто, стр. 19.

⁴⁸ Коста Николић, „Наш возни парк по уговорима о миру“, *Нови живот*, Књ. XXVII, Св.2, 22. мај 1926, стр. 54; Vidi: Draško Petrović, „Železnički saobraćaj i modernizacija Kraljevine SHS“.

Железнички материјал српске железнице предат савезницима

Према статистичким подацима Државне железнице Краљевине Србије су 1914. године имале 160 локомотива и 4.673 вагона разних врста. Овај возни парк није задовољавао потребе земље, нарочито после великог територијалног проширења у Првом балканском рату.¹

Проблем оскудице вагона и локомотива нарочито је дошао до изражаја по избијању Првог светског рата. Није много помогла ни набака нових вагона и локомотива у 1915. из Француске и Америке. Према подацима Железничке дирекције од 26. маја 1915. допримљено је из Америке у Солун 10 локомотива и 90 вагона, укључујући и резервне делове за локомотиве. По извештају од 1. септембра у Солун је стигло још 80 вагона за узани колосек. Врховна команда српске војске наредила је да се ради њиховог транспорта пошаљу расположи вагони, „поред 50 кола која су већ сваког дана отпремана ради превоза руског и румунског брута“.²

Приликом евакуације 1915. извесан број локомотива и вагона Српске железнице отпремљен је у Грчку и предат Савезницима „да у ратне сврхе њима управљају“.³ Подаци о броју вагона Српске железнице у Грчкој су различити. Према извештају мајора Михајла Боди, српског делегата у француско-енглеској железничкој комисији, у Грчкој је крајем децембра 1915. било око 355 српских вагона, 50 позајмљених од румунске железнице и 26 „страних“. Према попису од 28. децембра 1915. пронађено је 417 вагона српске железнице, не рачунајући приспели возни материјал из Америке.⁴

¹ За нормални колосек 62 локомотиве за путничке и брзе возове, 46 локомотива са тендером за теретне возове, 14 локомотива за теретне возове – тендерке, 271 путничка, поштанска и службена кола и 3.517 теретних кола разних серија. За узани колосек: 38 локомотива; 98 путничких, поштанских и службених кола; 787 теретних кола разних серија. (Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 238-239.)

² *Исто*, стр. 239.

³ Железнички материјал однет од стране непријатеља и његово враћање, Бр. 728, Врховном савету конференције мира, Париз, 14. 10. 1919, стр. 3, АЈ, 336, 80, (729).

⁴ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 239.

Српска влада покушала је да закључи са Грчком уговор о продаји ових својих возних средстава. Међутим, Француска војна команда је то спречила, па је српска влада 10. јануара 1916. донела одлуку да вагоне и локомотиве преда Французима „на употребу и чување“.⁵ Пописом од 24. јануара 1916. евидентирано је 10 локомотива и 403 вагона у власништву Српске железнице и 43 страна вагона. Све заједно са материјалом приспелим из Америке предато је Французима 27. јануара 1916. године.⁶ Железничка возна средства која су 1916. и 1917. стигла из Америке обухватала су 21 локомотиву и 449 вагона. По окончању рата само мањи део овог материјала је враћен у Србију. Остатак је затражен већ почетком 1919, али није испоручен ни до октобра исте године.⁷

Као што смо раније већ споменули, извесну количину вагона и локомотива српска војска запленила је приликом ослободилачке офанзиве у Србији 1918. и према ратном праву је све то припало Србији. После ослобођења ти вагони су отпремани у Солун ради транспорта робе потребне за обнову земље. Међутим, тамо су их савезничке војне власти реквирирале⁸ и потом упућивале у Цариград ради груписања и међусобне расподеле, а често и због враћања њиховим претходним власницима.⁹

Оваквим поступањем Краљевини СХС наносена је „не само велика неправда него и огромна штета“. Оскудица вагона и локомотива у земљи била је толика да су због тога поједини југословенски крајеви остајали без хране, мада је у земљи постојао вишак намирница. Савезницима су били „сувише добро познати разлози који су ово стање проузроковали“.¹⁰ Пошто је враћање локомотива и вагона који су се налазили код великих савезника било веома значајно и за југословенску спољну трговину,¹¹ Краљевини је у пролеће 1919. преостало једино

⁵ Исто, стр. 239.

⁶ Исто, стр. 239.

⁷ Возни парк и његов повраћај од стране савезника и Бугара, Бр. 21274, Министар саобраћаја – К. Стојановићу, Београд, 30. октобар 1919, АЈ, 336, 80, (774).

⁸ Железнички материјал однет од стране непријатеља и његово враћање, Бр. 728, Врховном савету конференције мира, Париз, 14. 10. 1919, стр. 2-3, АЈ, 336, 80, (729).

⁹ Железнички материјал однет од стране непријатеља и његово враћање, Пов. бр. 11333, Министарство иностраних дела - Делегацији на конференцији мира, Ј. Симић, Београд, 16. септембар 1919, АЈ, 336, 80, (729),

¹⁰ Железнички материјал однет од стране непријатеља и његово враћање, Врховном савету конференције мира, стр. 1, АЈ, 336, 80, (729).

¹¹ Железнички материјал однет од стране непријатеља и његово враћање, Пов. бр. 11333, Министарство иностраних дела - Делегацији на конференцији мира, Ј. Симић, Београд, 16.

да их моли „да помогну и спасу земљу од неизбежне саобраћајне, а следствено, и опште економске катастрофе“.¹²

На тражење Министарства саобраћаја Врховна војна команда обратила се врховном команданту Источне савезничке војске генералу Д’Епереу с молбом да се Краљевини врате све локомотиве и вагони који су одвучени при евакуацији из Србије 1915. као и материјал набављен у Америци 1916. и 1917. који су „поверени бризи Команданту источне војске у Солуну“. Међутим, иступ Врховне команде остао је без резултата. Поводом тога је крајем априла и Министарство иностраних дела учинило представку код француског посланика у Београду. Француско министарство је нотом од 15. маја доставило одговор и извештај генерала Д’Епера према ком се српски материјал морао „и даље задржати јер би се његовим одашиљањем у Србију умањио саобраћај у Бугарској, Турској, Добруци и Грчкој“. Сматрао је да треба сачекати завршетак општег пописа целокупног возног материјала који се у овим земљама налазио у употреби, који је почео 1. маја. Тек потом могло се, евентуално, приступити решавању питања повратка српских возних средстава.¹³

У Србији је средином 1919. било већ више од 800 км провизорно поправљених железничких пруга и потреба за возним материјалом сваким даном постајала је све већа. Стање у ком се земља налазила због оскудице транспортних средстава могло је „поред економских последица имати рђаву реперкусију и на унутрашње политичке прилике“. Разлог који је навео генерал Д’Епере, тј. да би враћање српских возних средстава нанело штету саобраћају у земљама у којима су се она налазила у употреби и да треба чекати завршетак пописа, није био одржив пред потребом Краљевине да и сама успостави свој најнужнији саобраћај.¹⁴ Француска влада је 21. јуна тражила извештај од генерала Д’Епера да ли је „по извршеном инвентарисању овај повраћај потпуно извршен или

септембар 1919, АЈ, 336, 80, (729).

¹² Железнички материјал однет од стране непријатеља и његово враћање, Врховном савету конференције мира, стр. 2, АЈ, 336, 80, (729).

¹³ Реституција нашег железничког материјала, Министарство иностраних дела, Бр. 4596, Мих. Гавриловић, Београд, 25. мај 1919, АЈ, 336, 44, IV, (1876).

¹⁴ Исто.

делимично, и да наведе разлоге зашто овај повратак није извршен у потпуности“.¹⁵ Али је на томе све и остало.

Питањем враћања српског возног парка који је Савезничка команда држала на Источном фронту бавио се и амерички представник у Краљевини за питања саобраћаја, мајор А. Е. Кенет. У свом поверљивом извештају од 15. маја који је поднео америчком представнику у Вишем економском савету, описујући жалосно стање српских и југословенских железница, он између осталог каже: "У вези са возним материјалом речено ми је да у Солуну има 37 локомотива које држе Французи за саобраћај у њиховој зони у Грчкој, да се такође налази и око 80 локомотива у Бугарској које држе Енглези за војне циљеве. Нисам у положају да томе нађем разлога, али то веома омета Србе у њиховој обнови земље". О задржаном српском возном парку, са мајором Кенетом и генералом Менсом, британским делегатом у Комисији за пристаништа, воде и железница при Конференцији мира и шефом целокупног железничког саобраћаја у Енглеској и на фронтovima у иностранству разговарао је делегат министра саобраћаја у економско-финансијској и саобраћајној секцији Ранислав Аврамовић. Разговор са енглеским представником водио је „врло из далека и обазриво“. Генерал Менс се тада управо вратио из Лондона, где је по сопственој тврдњи, настојао „да се од Француза одузме српски возни парк“ јер им је било познато „у каквом је бедном стању“ саобраћај у Југославији. Аврамовићу је препоручио да о свему обавести и југословенску Делегацију у Паризу и да се обрати Председништву Конференције мира.¹⁶

Аврамовић је 12. јула 1919. упутио допис првом делегату Николи Пашићу у коме га је замолио за интервенцију Делегације код Врховног савета „да се задржани возни парк на Солунском и бугарском фронту преда“ Краљевини. По мишљењу саобраћајне секције, поступак савезника био је „у питању саобраћаја наше државе све пре него коректан“.¹⁷

¹⁵ Министарство иностраних дела Бр. 7424, Министарству саобраћаја, Београд, 25. јул 1919, АЈ, 65, 174, 548.

¹⁶ Ослобађање нашег возног материјала из руку савезника на источном фронту, No. 212, Н. Пашићу – Р. Аврамовић, Париз, 12. јул 1919, стр. 1-2, АЈ, 336, 44, III, (7545).

¹⁷ Железнички материјал однет од стране непријатеља и његово враћање, Бр. 729, К. Стојановићу – заступник делегата Драг. Дучић и експерти К. Кумануди, Р. Аврамовић, Вој. Бесаровић, Драго Марушић, Јанко Хацин, Париз, 23. октобар 1919, АЈ, 336, 80, (729).

После „небројаних ургенција“ Министарства саобраћаја, обећано је да ће сав возни материјал бити враћен до августа 1919. Међтим до 12. септембра „од 806 евакуисаних и из Америке примљених вагона враћено је само 226 комада“.¹⁸ После тога, међу југословенским представницима је разговарано о могућности да Краљевина затражи накнаду за коришћење својих возних средстава „за све време“, као и за штету коју трпи због лошег саобраћаја.¹⁹

Делегација је 24. октобар упутила ноту Врховном савету којом је затражила повраћај вагона заплених на територији Србије приликом офанзиве 1918. а које савезници реквирирају чим ови стигну у Солун, као и повратак железничког материјала који је приликом повлачења српске војске 1915. „спасен и предат Савезницима на чување“.²⁰ И ако је поново скренута пажња на тешке саобраћајне прилике у земљи, „на предње тражење“ није добијен никакав одговор.²¹

Покушавајући да покрене ствар с мртве тачке, Ранисав Аврамовић се поводом ноте од 24. октобра састао у новембру са енглеским представницима генералом Менсом и пуковником Хеникером. Они су саопштили да „увиђају оправданост изнетих захтева, али да је у њиховом савету тешко доносити такве одлуке које би биле једна врста наређења за поједине од њих“. У југословенској делегацији закључено је да су у Врховном савету вероватно претресали питање српског возног материјала, али да су само сугерисали да се по могућству удовољи тражењу наведеном у ноти.²²

С обзиром на неповољан исход свих дотадашњих интервенција, Аврамовић је предложио Делегацији да саобраћајна секција припреми за Врховни савет нову представку.²³ Пошто је изгледало „да ће Врховни савет ускоро завршити свој посао и разићи се“, а радило се „о једном он најхитнијих,

¹⁸ Возни парк и његов повраћај од стране савезника и Бугара, Министарство саобраћаја, Бр. 21274/19, К. Стојановићу - Министар саобраћаја, Београд, 30. октобар 1919, АЈ, 336, 80, (774).

¹⁹ Реституција нашег железничког материјала, Министарство иностраних дела, Бр. 4596, Мих. Гавриловић, Београд, 25. мај 1919, АЈ, 336, 44, IV, (1876).

²⁰ Железнички материјал однет од стране непријатеља и његово враћање, Врховном савету Конференције мира, Париз, АЈ, 336, 80, (729).

²¹ Захтев за враћање нашег возног парка, Бр. 774, Ж. Клеменсоу - председнику Конференције мира, Париз, 22. новембар 1919, АЈ, 336, 44, VI, (4686).

²² Захтев за враћање нашег возног парка, Економско-финансијско-саобраћајној секцији – Р. Аврамовић, Париз, 20. новембар 1919, АЈ, 336, 44, VI, (4686).

²³ Исто.

најважнијих и најделикатнијих питања“, саобраћајна секција је сматрала „да је од преко потебе да Врховни савет док је још на окупу донесе повољно решење, јер би се после тешко и не у кратком времену могла наћи друга инстанца која би била компетентна за решавање овог питања“.²⁴ Тако је настала нова представка као допуна ноти од 24. октобра, којом је поново затражен српски железнички материјал набављен у Америци, приспео 1916. и 1917.²⁵ Нота је предата 29. новембра 1919. уз молбу да Врховни савет хитно изда наређење надлежним савезничким властима у Солуну да Србији одмах врате сав наведени материјал.²⁶

Аврамовић је поново интервенисао код енглеских и француских чланова Саобраћајне Комисије при Врховном савету. Све је остало на обећању да ће Команданту Источне војске Францу Д’Еперуе бити послата нова препорука да се српски возни парк ослободи.²⁷

Упркос свих напора који су од завршетка рата улагани у враћање железничког возног парка Србије који се налазио код Савезника, ово питање остало је нерешено до званичног престанка рада Мировне конференције у Паризу.

²⁴ Захтев за враћање нашег возног парка, Бр. 774, Н. Пашићу - Драг. Дучић, Париз, 22. новембар 1919, АЈ, 336, 44, VI, (4686).

²⁵ Возни парк и његов повраћај од стране савезника и Бугара, Министарство саобраћаја, Бр. 21274/19, К. Стојановићу - мнистар саобраћаја, Београд, 30. октобар 1919, АЈ, 336, 80, (774).

²⁶ Захтев за враћање нашег возног парка, Ж. Клеменсоу председнику конференције мира, Париз, 22. новембар. 1919, АЈ, 336, 44, VI, (4686).

²⁷ Извештај економско финансијске секције владе о уговору о миру са Мађарском и Аустријом, Бр. 840, В. Вељковићу министру финансија – К. Стојановић, Париз, 31. децембар 1919, стр. 4, АЈ, 336, 82, VI, (840).

Амерички зајам (1922)

По окончању Првог светског рата све европске државе запале су у економске и финансијске тешкоће. Важност решавања ових проблема, нарочито питања међународних кредита, довела је у септембру 1920. до међународног финансијског скупа у Бриселу. На конференцији је анализирана постојећа финансијска ситуација Европе, "али практичних резултата од ње није било никаквих". Општа начела и закључци Бриселске конференције нису били довољни као "лек за одстрањивање финансијске болести" послератне Европе.¹

Несташница новца за инвестиције нарочито је погађала обнову саобраћаја, као важног чиниоца у размени добара. Да би се и то отклонило било је неопходно решити питање кредита. Међутим, у ово време био је то за већину земаља источне Европе тешко остварив циљ.²

Краљевина СХС је борбу за стране зајмове почела још у фебруару 1919. гоне, чим је на Конференцији мира у Паризу донета одлука да се ратна отштета исплаћује из три извора: "једним стоком готовине у злату и сребру, кредитом и хартијама од вредности и објектима у природи".³ На седници Комисије за накнаду штете 5. фебруара, шеф југословенске економско-финансијске секције Коста Стојановић први је покренуо питање аконтације ратне одштете у виду кредита пре закључења уговора о мира. Његов предлог, и ако подржан од малих држава, није прихваћен због противљења председника комисије - француског министра финансија Клоца.⁴

Економско-финансијска секција Краљевине СХС је већ тада указивала да се до ратне одштете неће доћи брзо, па је влада у Београду почела да се обраћа за финансијску помоћ страним приватним кредиторима. Средином марта 1919.

¹ Страшимир Милетић, „Финансијски проблеми на Ђеновској конференцији“, *Нови живот*, II година, IX књига, Београд, 1922, стр. 276-277.

² Ранислав Аврамовић, „Од Женева до Ђенове – обнова Европе“, стр. 146-147.

³ Извештај о раду економско-финансијске секције, Бр. 38, министру финансија - К. Стојановић, Париз, 18. фебруар 1919, АЈ, 336, 76, I, (38).

⁴ Питање да добијемо аконто на име ратне штете, Н. Пашићу – К. Стојановић, Париз, 5. фебруар 1919, АЈ, 336, 46, IV, (7643).

разматрала је понуду једне групе швајцарских банака⁵. У септембру и октобру распитивала се о понудама „енглеских фирми“ у вези обнове саобраћаја.⁶ С тим у вези, јавиле су се и прве препреке када је група француских финансијера (представника Буњолса) упутила влади захтев "да се дуг према њима обезбеди тако што се Краљевство СХС не може нигде задужити нити дати залогу без пристанка Француске и Енглеске"⁷.

Средином 1921. инострани државни зајам био је за Краљевину неопходност. Оскудица девиза на домаћем тржишту достигала је врхунац. Од ослобођења динар је стално губио вредност. Владе су разним мерама покушавале да зауставе пад домаће валуте, али је она стабилизована само „док је држава на берзи продавала своје депозите у иностранству“. Спас за курс динара видео се једино у иностраном зајму. У "штампи, скупштини, влади, кафани и свуда" говорило се да зајам у иностранству треба закључити што пре.⁸

У то време није било могуће обезбедити кредит искључиво за покриће државног буџетског дефицита и оздрављење динара. У обзир је долазио једино комбиновани стабилизационо-инвестициони зајам за набавку железничког материјала и градње железница. Али ни у том случају није се могло говорити о зајму у кованом злату.⁹ У доба послератне финансијске и индустријске кризе, куповина материјала у држави која даје зајам се подразумевала, јер је "свако настојао да на сваки начин омогући продају властитих продуката". Главну неповољност таквог зајма представљала је опасност од условљавања, тј. "да материјал буде лош и прескуп, па је све зависило о модалитетима набавки".¹⁰

У околностима какве су постојале 1921/22 године зајам у иностранству могао се добити само ако су економске и политичке прилике у једној земљи биле повољне.¹¹ У Лондону и Паризу до тада није закључен ни један страни зајам,

⁵ Понуда финансијске помоћи швајцарских банака, „Eugene Siebenschein“, Цирих, 18. март 1919, АЈ, 336, 44, I, (943).

⁶ Министарство иностраних дела, 19. септембар 1919, АЈ, 138, 20, 80, 17805, 20-333.

⁷ Записник са седнице министарског савета од 21. августа 1919, стр. 2, АЈ, 138, 20, 80, 17804/ХI 3-2, 20-11.

⁸ Д. Новаковић, „Зајам у иностранству“, *Нови живот*, II година, VII књига, Београд, 1921, стр. 339.

⁹ Д. Новаковић, „Зајам у иностранству II“, *Нови живот*, II година, VII књига, Београд, 1921, стр. 368.

¹⁰ Ivo Belin, „Ekonomski pregled – oko zajmova“, *Nova Evropa*, Књига IV, Број 1, 1. јануар 1922, стр. 28.

¹¹ *Isto*, стр. 28.

нерачунајући неколико мањих чисто трговачких зајмова. Британска и француска влада спречавале су пласман страних државних обвезница на својим подручјима, чувајући тако "своје новчане пијаце за своје потребе, не допуштајући да се оптерете ма каквим страним зајмом. Нарочито је у Француској било скоро немогуће закључити зајам јер обнова њених северних опустошених крајева још није била завршена. Пласирање страних зајмова док се обнова северних крајева на приведе крају била је толико непопуларна, да се банке нису смеле примити тог посла".¹²

Према саопштењу директора Народне банке Краљевине СХС Драгољуба Новаковића, који је заједно са министрима финансија водио пеговоре за зајам у Паризу и Лондону, зајам у иностранству било је могуће закључити евентуално ради куповине материјала у земљи која даје зајам и уз давање концесије за грађење и експлоатацију железница. У вези градње железнице у Југославији највеће интересовање постојало је за Јадранску пругу, тј. везу Београда с морем и градњу пристаништа.¹³ Међутим, у Југославији је давање права експлоатације процењивано као велика опсност "јер би ту имали странце који за собом имају своју државу". Осим тога, домаће искуство са страном експлоатацијом железница било је лоше и ова опција је долазило у обзир "само у крајњем случају". Ако се странцима не би одобрила експлоатација, морала би им се дати нека друга гаранција за отплату зајма. Пошто уступање прихода од железница којима управља држава није сматрано довољним обезбеђењем, то је значило и обавезу давања допуне гаранције у монополским приходима. Међутим, какав год да се аранжман договори, било је неопходно и одобрење владе земље у којој се зајам закључује.¹⁴

Према мишљењу Драгољуба Новаковића, Краљевина је једину озбиљну понуду страног зајма добила од енглеске куће „Bolton & Co. То је требало да буде енглеско-амерички зајам. Тражена је концесију за грађење Јадранске железнице и два пристаништа (на Јадрану и на Сави или Дунаву) и предузимачка провизија од 15%. Понуђена вредност зајма је износила 15.000.000 фунти стерлинга с каматом

¹² Д. Новаковић, „Зајам у иностранству“, стр. 341-342.

¹³ Василије Марковић, „Зајам у иностранству у вези са грађењем и експлоатацијом железница и пристаништа“, *Нови живот*, II година, VIII књига, Београд, 1921, стр. 205.

¹⁴ Д. Новаковић, „Зајам у иностранству II“, стр. 370.

од 8 до 8,5 % и курсом 90%. Рок отплате - 25 година. Прве четири године плаћао би се само интерес, потом и амортизација. Гаранцију отплате чинио би приход од саграђених железница и пристаништа, а допуну гаранције монополски приходи. Емитовање обвезница било би извршено у више транши у зависности од динамике радова. „Међутим, Америка није пристала да учествује у овом зајму“ и услови у понуди су измењени. Прва емисија обвезница од 2.000.000 фунти била би намењена општим владиним потребама. Од других 2.000.000 фунти купила би се по систему гаранције Енглеске владе извесна количина возног материјала.¹⁵

По курсу који је важио крајем 1921. године понуђених 15.000.000 фунти износило је око 4,5 милијарде динара. С тим износом "могао се саобраћај одлично уредити, особито ако се сав новац не би употребио за градњу једне проблематичне, моментално апсолутно непотребне пруге", већ "да се постојеће пруге дотерају, њихов материјал обнови и да се проведу везе између појединих наших крајева и разних већ постојећих пруга". Осим тога, остварење зајма изнад 3 милијарде динара стабилизовало би вредност динара па тиме и општу привредну ситуацију у земљи.¹⁶

Највише нада у финансијску помоћ Краљевина је полагала у Америку. Амерички зајам водио је успостављању међусобне привредне сарадње.¹⁷ Обим економске и финансијске помоћи која се након закључења мировних споразума могла очекивати од Америке био је условљен вредношћу америчког извоза у Југославију, отплатом камата за америчке ратне зајмове и стабилизацијом динара.¹⁸ Амерички представници распитивали су се о могућностима економске сарадње са Краљевином. Средином марта 1919. двочлана делегација америчких парламентарараца, припремајући посету Србији, упутила је упитник о развијености индустрије, залихама рудног богатства, висини надница, животним трошковима, радничким удружењима, банкарском и пореском систему итд.¹⁹ Пошто је за Краљевину сваки вид економске сарадње са САД подразумевао задуживање,

¹⁵ Исто, стр. 371.

¹⁶ Ivo Belin, „Ekonomski pregled – oko zajmova“, str. 28.

¹⁷ Љ. Давидовићу председнику министарског савета - Н. Ђоновић, Њујорк, 12. 4. 1920, АЈ, 138, 20, 80, 20-374 – 20-376.

¹⁸ Извештај И. Швегела, Париз, 1. јул 1919, стр. 2, Архив САНУ, Заоставштина Косте Стојановића, 13623.

¹⁹ Питања америчких парламентарараца о индустријском развоју Србије, No. 1090, Економско-финансијској секцији, Париз, 14. март 1919, АЈ, 336, 77, V, (352).

заступник министра финансија је крејем септембра 1919. реферисао "да се у Америци мора правити зајам".²⁰ Месец дана касније, влада је одлучила да у ту сврху образује посебну Комисија, овластивши министра финансија да одреди њен састав.²¹ Међутим, у то време америчка влада још увек није одобравала зајмове Европи због нерегулисаног питање америчких ратних дугова и нестабилних политичких прилика.²²

Почетком 1920. Краљевина СХС нашла се посебно у немилости америчких финансијера. Повод томе била је посета југословенског министра шума и рудника Антона Кристана Бечу. „Поверљиве установе у Паризу и Швајцарској“ које су се под покровитељством утицајне међународе финансијске групе предвођене Пјертон Морганом (окупљене око фирме "Morgan Hardges and Co.) бавиле „контролом финансија у новим државама“, известиле су „да куповина локомотива итд. није био прави циљ пута“ југословенског министра. Према њиховим сазнањима, већ извесно време "чинио се све да се у Југославији сачувају немачки финансијски интереси, на штету америчких, француских и енглеских". Извештаји су оптуживали Кристана да се током бављења у Бечу „састао са једним добро познатим берлинским финансијером и с њим ступио у преговоре који су изазвали велики гнев у важним финансијским круговима“.²³ Нарочито лош утисак остављао је и Кристанов интервју објављен у "Правди" од 3. фебруара, где је изложио своје погледе на "пројекат еманципације југословенске индустрије од иностранства" путем оснивања „Индустријске банке Краљевства СХС“. Овај пројекат био је наводно већ одобрен од стране владе и "примицао се првим фазама ка своме остварењу".²⁴

Све новинске агенције, сви обавештајни официри и више страних посланстава послали су преписе овог чланка својим центрима. Разне инстанце одлучивања у страним земљама сматрале су да је чланак "доказ да неће бити сигурно уложити новац у Краљевини СХС". Енглески "Morning post" одмах је реаговао поручујући да "овакви погледи једног српског министра обесхрабрују

²⁰ Записник са седнице од 23. септембра 1919, стр. 8, АЈ, 138, 20, 80, 20-133 - 20-140.

²¹ Записник са седнице од 24. октобра 1919, стр. 1, АЈ, 138, 20, 80, 20-161 – 20-162.

²² Д. Новаковић, „Зајам у иностранству“, стр. 342.

²³ Министарство војно и морнарице, Пов. бр. 50582, министру председнику - министар војске, Београд, 16. фебруар 1920, АЈ, 138, 20, 80, 20-365.

²⁴ „Индустријска банка СХС“, *Правда*, бр. 32, 3. фебруар, 1920, АЈ, 138, 20, 80, 17820.

уношење страног капитала у ову земљу". Када је један моћни члан групе Пјертон Моргана примио извештај рекао је "да ће се учинити што треба како би се спречило да ова земља добије ма какав зајам од Америке", па "ако Срби воле да тргују са Немачком, нека тамо закључују и зајмове".²⁵

У пролеће 1922. велика очекивања у погледу решење економско-финансијских и саобраћајних проблема Краљевине СХС полагана су у међународну Конференцију у Ђенови. Веровало се да с њом наступа време „примене реалних мера“ за сређивање међународних економских односа. У Краљевини је постојало мишљење да ће основно начело конференције бити "међународни алтруизам" и "да питање привредне обнове Европе није проблем појединих земаља већ први проблем новоуређених односа у светској привреди као једне нераздвојне целине, као и да шири заједнички интерес има да потисне уске и појединачне интересе". Решење проблема обнове Европе сагледавано је кроз модел "финансијског и привредног допуњавања и помагања између земаља економски организованих и оних неорганизованих".²⁶

Показало се, међутим, да су економска, финансијска и саобраћајна питања на Конференцији у Ђенови имала споредно место у односу на политичке теме.²⁷ "Све расправе су вођене у неком академском тону, као предавања универзитетских професора који распредају тешке теоретске проблеме". Само британски министар финансија сер Роберт Хорн је већ на првој седници финансијске комисије отворено изјавио да не треба очекивати успех у решавању финансијских питања, што показује и неучествовање Сједињених држава на Конференцији. "Без америчке помоћи - рекао је - не можемо да изведемо оздрављење Европе. САД су данас једини снажан економски фактор који би могао да среди европске финансије".²⁸ Свега два предлога са скупа у Ђенови могла су имати практичан значај: 1) да се сазове конференција свих емисионих банака (укључујући и банке из САД) која би била посвећена мерама за стабилизацију

²⁵ Министарство војно и морнарице, Пов. бр. 50582, министру председнику - министар војске, Београд, 16. фебруар 1920, АЈ, 138, 20, 80, 20-365.

²⁶ Бог. Марковић, „Привредне заблуде у Ђенови“, *Нови живот*, II година, IX књига, Београд, 1922, стр. 342-343.

²⁷ Страшимир Милетић, „Финансијски проблеми на Ђеновској конференцији“, стр. 276.

²⁸ В, „Финансијски резултати ђеновске конференције“, *Нова Европа*, Књига V, Број 3, 11. јун 1922, стр. 150.

валута и 2) сазивање једне железничке конференције ради регулисања саобраћаја, јер је сматрано да би и најмање сређивање промета могло подстаћи производну активност која је била умртвљена.²⁹ С друге стране, конференцијски закључци о кредитима били су сасвим "платонске природе", тј. да обнова европских земаља не може да почива на државним зајмовима већ на дугорочним кредитима приватних банака, па је препоручено и оснивање једног међународног финансијског конзорцијума. Међутим, начин рада ове асоцијације није даље разрађиван, већ је то остала "тек једна уопштена набачена идеја".³⁰ Према мишљењу енглеског делегата, резолуције конференције о економским и финансијским питањима имале су „да служе као општи принцип кога се државе имају придржавати". То је значило да документи ђеновске конференције постају својеврсна основа финансијског законодавства појединих држава.³¹

Колико год да су закључци Ђеновске конференције били уопштени и необавезујући, они су утицали на промену америчке финансијске политике према Европи. Посебан утицај у том погледу је имала препорука Конференције о формирању међународног банкарског Конзорцијума који би давао зајмове државама „са слабом валутом".³² Иста идеја - али о чисто америчком финансијском конзорцијуму - постојала је у Америци још од 1918. године. Сви који су "доприносили америчком извозу" имали су потребу за таквом асоцијацијом. Оснивачка конференција конзорцијума под називом "Финансијска корпорација за спољну трговину" (Foreign Trade Financial Corporation) одржана је у Чикагу 10. децембра 1921. Позиву се одазвало око 250 угледника из области финансија, трговине и индустрије, од Атлантика до Пацифика. Хон Дрем, председник Америчког Банкарског Друштва и један од идејних твораца Корпорације изјавио је "да се тај важан догађај тиче свих који желе трговинске везе са САД". Главне поруке конференције биле су "да треба заборавити рат", да "амерички банкари имају своју политику" и желе "да остваре оно што време и прилике захвајају. Страни купци - појединци као и владе - треба само да дају довољне гаранције".

²⁹ E. Varga, „Ђеновска конференција“, *Nova Evropa*, Књига V. Број 3, 11. јун 1922, стр. 147.

³⁰ В, „Финансијски резултати ђеновске конференције“, стр. 153.

³¹ Страшимир Милетић, „Финансијски проблеми на Ђеновској конференцији“, стр. 279.

³² Димитрије Боаров, *наведено дело*, стр. 223.

Корпорација је удружила милијарде долара капитала и могла је да обезбеди зајмове с дугим роковима отплате.³³

За време трајања Ђеновске конференције Краљевина СХС је примила три понуде за закључење зајма. Најпре је то учинила америчка група „Bler & Co.“ из Њујорка; затим „почасни генерални конзул Антоан у Анверсу“. У мају 1922. стигла је понуда и од енглеско-америчког друштва „Holgarton-Hambros“.³⁴ Услови ни једне понуде нису били лаки, како у погледу емисионог курса, тако и интересне стопе. Нарочито разочаравајуће било што су амерички финансијери нудили високе камате, тим више што су интересне стопе у Европи биле тада у паду. Код америчких понуђача било је нарочито упадљиво инсистирање да влада у Београду донесе одлуке о њиховим понудама пре завршетка Ђеновске конференције.³⁵

Белгијска понуда имала је две верзије: најпре је гласила на 30.000.000, затим на 40.000.000 фунти. По првој понуди једна трећина зајма била је намењена јавним радовима, а остатак влада је могла да користи за друге потребе. Други предлог предвиђао је за сваку од ових намена по половину укупног износа. Група „Holgarton-Hambros“ понудила је између 100 и 150 милиона долара, од чега 30 милиона за разне владине потребе, а остатак за финансирање јавних радова. Предложени курс зајма износио је 87% уз 8% камате, односно камата 7,5% за курс од 81,75%..³⁶

Југословенски министар финансија Коста Кумануди вратио се из Ђенове у Београд да са страним финансијерима поведе преговоре о зајму.³⁷ Пошто конзул Антоан из Анверса није имао уредно пономоћје и није желео да открије порекло понуде коју је поднео, Министарски савет одбио је ову понуду. Група „Holgarton-Hambros“ је у току преговора променила понуду: „20 милиона долара и 2 милиона фунти за владу, без зајма за радове“. Уз то је био измењен и курс зајма. И ову

³³ Миомир П. Илић, „Из Сједињених држава“, *Нови живот*, II година, V књига, Београд, 1921, стр. 119-120.

³⁴ Димитрије Боаров, *наведено дело*, стр. 223.

³⁵ Душан Узелац, „Зајам у иностранству и економска обнова наше земље“, *Нови живот*, II година, IX књига, Београд, 1922, стр. 182-183.

³⁶ Димитрије Боаров, *наведено дело*, стр. 223-224.

³⁷ В, „Финансијски резултати ђеновске конференце“, стр. 153-154.

понуду влада је одбила, уз образложење да је "понуђена сума недовољна, а спрам ње тражена гаранција сувише велика".³⁸

Влада је прихватила понуду америчке групе „Vler & Co.“ Услови зајма били су тежи од очекиваних. Минстар Кумануди је безуспешно радио на њиховој промени, тј. да готовински део износи 40% а робни 60%. Кад су услови зајма постали познати, часопис "Нова Европа" објавио је да прихватање зајма "значи да су друге две понуде биле неповољније, па је од два зла требало бирати мање".³⁹

У земљи су постојала различита мишљења о америчком зајму. Оптимистичка струја узимала је у обзир потенцијалне шире ефекте. Новац је био намењен градњи Јадранске железнице као и развоју и реконструкцији постојеће железничке мреже, па се веровало да би то земљи могло у будућности донети раст производње, већи извоз и постизање активног трговинског биланса, а тиме и постепени опоравак и јачање динара. Поводом уговарања зајма "Нови живот" је објавио оптимистично предвиђање: "Проширена и уједињена држава ће напредовати не само у економског погледу него у свим правцима државног живота".⁴⁰

Америчка влада одобрила је зајам банке „Vler & Co.“ 15. јуна, а Скупштина Краљевине СХС 23. јула, под називом "Закон о државном спољном зајму у злату из 1922. године Краљевине СХС". Закон је обухватао уговоре закључени у Гернезеју 20. маја и Београду 5. јуна 1922.⁴¹

Уговором о зајму и о грађењу железничке пруге од Београда до Јадранског мора влада СХС поверила је Друштву у финансијском и техничком погледу градњу пруге, као и подизање и уређење њеног завршног пристаништа на мору. Номинални износ зајма био је 100.000.000 долара с каматом од 8% годишње, плативом у златним доларима у полугодишњим ратама сваке године. Емисија зајма је предвиђена у неколико делова, у складу с финансијским потребама државе. Рок отплате зајма утврђен је на четрдесет година - до 1. маја 1962. Отплата капитала почињала је 1. маја 1932. заједно са протеклом каматом. Влада

³⁸ Димитрије Боаров, *наведено дело*, стр. 223-224.

³⁹ Ivo Belin, „Американски зајам“, *Nova Evropa*, Књига V, Број 1, 1. мај 1922, стр. 26.

⁴⁰ Душан Узелац, „Зајам у иностранству и економска обнова наше земље“, стр. 183.

⁴¹ Закон о државном спољном зајму у злату од 1922. год. Краљевине СХС, Уговор о зајму о грађењу пруге од Београда до Јадранског мора, АЈ, 70, 270, 488.

се обавезала да неће емитовати никакав други спољни зајам пре но што се оствари целокупна емисија овог Зајма, тј. до 1. јуна 1925.⁴²

Доњи износ првог дела зајма утврђен је на 25.000.000. долара номиналних и требало је да буде остарен на финансијском тржишту у Њујорку, у року од два месеца од дана потписа Уговора. Ако би прилике на тржишту допустиле износ првог дела се могао повећати за 5.000.000 долара. А ако би се током остварења било ког дела зајма догодио какав поремећај на финансијском тржишту, влада се обавезала ће Друштву дати једно правично продужење рока за извршење уговора.⁴³

30.000.000 долара номиналне вредности била је намењено општим владиним потребама. Влада је овим делом зајма могла да располаже са 15 или 20 милиона долара номиналних, у зависности од висине износа (25 или 30 милиона долара). Осталих 70.000.000 долара номиналних било је предвиђено за градњу и опрему железничке пруге од Београда до Јадранског мора и уређење пристаништа.⁴⁴

Плаћање камата и исплата капитала гарантовани су у потпуности и безусловно. Влада је као нарочиту гаранцију заложила све чисте приходе од државних монопола дувана, цигаретпапира, петролеја, соли, марака, хартија од вредности, палидрваца, приходе од државне царине и целокупне бруто приходе свих државних железница у Краљевини, као и будуће железнице од Београда до Јадранског мора и њеног завршног пристаништа. У случају да чисти приходи државних монопола и царина не буду довољни, влада се обавезала да ће отплату зајма обезбедити из својих општих прихода. Једно од два постојећа места која су од раније била обезбеђена за стране имаоце Обвезница у Управном одбору Самосталне монополске управе, влада је уступила представнику ималаца обвезница Друштва „Vler & Co.”⁴⁵

Номиналних 70.000.000 долара из другог дела зајма било је намењено за: 1) израду железничке пруге нормалног колосека Београд-Вишеград-Которски залив, с пристаништем у Которском заливу; 2) довршење железничких пруга

⁴² Исто, стр. 3-6.

⁴³ Исто, стр. 10.

⁴⁴ Исто, стр. 6.

⁴⁵ Исто, стр. 6-10.

предвиђених Законом о инвестиционом 7%-ном зајму од 500.000.000 динара, у колико оне не би могле бити завршене из првог дела зајма стављенога на располагање влади за опште потребе и 3) за израду железничких пруга нормалног колосека: Београд-Сарајево, Београд-Панчево, Ниш-Прокупље-Приштина са излазом на Которски залив, Скопље – Тетово – Гостивар – Кичево – Брод – Прилеп – Битољ - Охрид; Кочевље - Стари Трг - Врбовско и Ст. Јанж-Севнице.⁴⁶

Влада је добила овлашћење да приступи изради генералних планова за нормалне железничке пруге: 1) Крагујевац – Краљево – Рашка -Митровица; 2) Сарајево - Сплит; 3) Пожаревац - Прахово; 4) Вараждин -Копривница; 5) Ковин - Смедерево; 6) Рашка - Нови Пазар - Увац, 7) Београд –Тузла - Бања Лука - Унска пруга; 8) Прилеп – Градско –Штип - Кочане; 9) Рогатец – Крапина - Голубовац; 10) Врање – Гњилане – Урошевац - Призрен; 11) Бар - Которски залив; 12) Крушевац - Јанкова Клисуре; и пругу уског колосека (0,76м) Лајковац - Београд.⁴⁷

У вези извршења првог дела Зајма предвиђено је да влада пусти прву емисију обвезница од најмање 25.000.000 долара у номиналном износу. Од тога је 15.000.000 долара номиналног износа намењено општим потребама владе, а 10.000.000 долара номиналног износа за потребе грађења железнице и пристаништа. Обвезнице су биле у вредности од номиналних 1.000, 500 и 100 долара. Влада је обвезнице номиналне вредности 25.000.000 долара продала зајмодавцу за 86,75% од номиналног износа.⁴⁸

За исплату обвезница код банке „Vler & Co“ била су предвиђена четири рачуна. Један - за исплату дела камате за време грађења који ће се исплаћивати из износа обвезница; Други - за суму добијену за опште потребе владе; Трећи - за суму добијену за грађење железнице од Београда до Јадранског мора; и четврти рачун - за суму добијену од износа обвезница одређених за грађење пристаништа.⁴⁹

Први део Зајма (15.000.000 долара номиналних) који се стављао на слободно располагање влади, намењен је за: 1) набавку железничких прагова - 1.000.000 долара; 2) набавку материјала и резервних делова за железничке

⁴⁶ Исто, стр. 48.

⁴⁷ Исто.

⁴⁸ Исто, стр. 20.

⁴⁹ Исто, стр. 22-24.

радионице - 600.000; 3) поправку локомотива и вагона - 3.400.000; 4) исплату поручених железничких мостова - 2.000.000; 5) проширење железничких станица - 600.000; 6) израду станова за железничко особље - 300.000; 7) подизање железничких радионица - 600.000; 8) подизање зграда за министарства - 500.000; 9) грађење болница, школа, путева и друге инвестиције - 4.700.000; 10) отплату дуга „Standard Oil Comp“ и Савезном удружењу за спољну трговину - 1.300.000. Други део зајма од 15.000.000 долара номиналних, који је исто стајао на располагању влади, такође је намењем за инвестиционе сврхе, по распореду који одобри Народна скупштина.⁵⁰

Услови зајма били су изузетно тешки. Упоредивани су са старим српским зајмовима код Бонтуове Генералне уније. Београдска "Политика" оценила је „да држава зарад око 10 милиона долара у готовом, мале суме која би одмах стигла, улази у врло неповољну дугорочну обавезу од 100 милиона долара“, и да „примити овај уговор значи предати државну касу у руке Друштва из Гернезеја“.⁵¹

Својеврсну гаранцију за владу представљала је одредба по којој све послове око извршења уговора врши "Друштво за Железничка и пристанишна грађења у Југославији под контролом владе". Пошто је уговор имао пуно компликованих и нејасних одредаба за чије тумачење и примену су била потребна знања из градитељства, финансија и права, а Дирекција за грађење, Министарство Саобраћаја и Министарски савет нису представљали погодна тела за спровођење контроле, министар саобраћаја Велизар Јанковић је 24. марта 1923. предложио формирање специјалног сталног контролног комитета састављеног од једног инжењера, финансијског стручњака и правника, под називом "Стални контролни комитет за грађење железничких пруга и пристаништа из Спољњег златног зајма од 1922." Чланове Комитета одређивали су министри саобраћаја, финансија и правде. Комитет је имао потпуно овалшћење за доношење одлука и санкција о свему на шта је влада по уговору имала право, укључујући одобравање лицитација, набавке, оверу рачуна итд.⁵²

⁵⁰ Исто, стр. 48-50.

⁵¹ Димитрије Боаров, *наведено дело*, стр. 225.

⁵² Министарство саобраћаја Кр. СХС, Бр. 9485, Министарском савету – министар саобраћаја В. Јанковић, Београд, 24. 3. 1923, АЈ, 70, 270, 488.

Прва транша од номиналних 15.000.000 долара, намењена првенствено покрићу дефицита у државном буџету и најхитнијих инвестиција у 1922/23. години, дала је противвредност од 780.750.000 динара. (702.757.442 динара потрошено је по наменама утврђеним Законом о државном спољном зајму, а за разне друге јавне расходе 61.000.000 на основу одлука Финансијског одбора.) Пошто ова свота није била довољна, учињене су нове позајмице на рачун средстава предвиђених за подизање железничких радионица (25.343.105), набавку железничких прагова (5.000.000), плаћање већ наручених железничких мостова (32.000.000) итд.⁵³

Примљена средства од зајма нису омогућавала довршења започетих железничких пруга које су имале прворазредни значај.⁵⁴ Пошто ни буџетом за 1924/25 предвиђене суме за грађење започетих железница нису биле довољне за ову намену, а ситуација на њујоршкој берзи није допуштала банци „Bler&Co“ емисију преосталог дела зајма од 10 милиона долара, једини излаз било је закључење новог зајма у иностранству. Влада је примила две понуде: од Блера (на основу већ донетог закона по спољном зајму од 100.000.000 долара из 1922.) и од Друштва „Armstrong“ из Лондона. Ово друштво није саопштавало никакве ближе услове, осим да ће се зајам састојати од 3.000.000 енглеских фунти намењених набавци материјала и 4.000.000 фунти у готовом. Друштво „Bler&Co.“ понудило је да од владе откупи благајничке записе у износу од 5.000.000 долара, од којих би 2.000.000 долара положили одмах по курсу ал-пари са 6% интереса, наплаћујући 2,5 % од номиналне вредности на име трошкова емисије и штампања ових записа, као и свих осталих трошкова који стоје у вези са овом емисијом. Рок овим записима био би 31. март 1925. али би се могао и продужити. Новац се имао употребити искључиво за грађење железница предвиђених буџетом. Остатак записа од 3.000.000 долара банка би откупила у року од 45 дана од дана потписа уговора. Из ове друге суме од 3.000.000 долара, 2.000.000. употребило би се за набавку железничког материјала од америчких произвођача. Обе суме (2.000.000. и 3.000.000 долара) исплатиле би се из друге емисије од 10.000.000 долара из

⁵³ Славко Шећеров, *наведено дело*, стр. 74-75.

⁵⁴ Министарство финансија, Пов. Бр. 70, Министарском савету – министар финансија М. Стојадиновић, Београд, 7. јул 1924, АЈ, 70, 270, 488.

зајма од 100.000.000 долара. На основу ове понуде, министар финансија Мехмед Спахо је 3. септембра 1924. закључио три уговора са Друштвом „Bler&Co“: 1) „о откупу 6%-них благајничких записа у износу од 5.000.000. долара“; 2) „о другој емисији од 10.000.000 долара“ и 3) „о ликвидацији дотадашњих трошкова Друштва за грађење железнице у Београду“.⁵⁵

Југословенском посланику у Вашингтону одмах је јављено да поводом закључења уговора пође у Њујорк код Блара ради потписивања благајничких бонова, који су били нумерисани од 1 до 5.000 с роком до 31. марта 1925. године и сваки је гласио на 1.000 долара капитала и 45 долара камате. Пошто потпише свих пет хиљада бонова, посланик је требало да са две хиљаде бонова отцепи талоне и преда их Блеру, а осталих три хиљаде бонова да задржи код себе.⁵⁶

Кад се југословенски посланик појавио на Волстриту да поступи по владином упутству, Блер није имао готових бонова за потписивање и посланик је чекао до 15. септембра. У међувремену је влада затражила од Блера да „своје право опције“ од 3.000.000 долара сведе на 1.000.000 долара. Инструкције о томе посланик је примио у лоше дешифрованом телеграму с погрешно назначеним износом камате и другим грешкама. Морао је да тражи накнадна разјашњења, све док се упутства Министарства финансија нису сложила с Блеровим упутствима. Кад је 18. септембра коначно завршио с потписивањем бонова, предао је Блеру 3.000.000 долара бонова и изменио с њим потребна писма.⁵⁷ Истог дана у банци „Bler&Co“ положено је на рачун Народне банке у корист Министарства финансија 2.864.066. долара.⁵⁸

Управа Народне банке је 19. септембра усвојила споразум који је министар финансија СХС закључио са вицегувернером и Генералним директором банке о пријему уплате из зајма „Bler i Co“. Народна банка имала је да прими од „Blair&Co“ чист износ зајма од номиналних 3.000.000 долара, али не да одмах све замени за динаре, већ да их чува за каснија плаћања у иностранству за рачун

⁵⁵ Уговор између владе Краљевине СХС и Друштва Блер и Комп. из Њујорка, министар финансија М. Спахо, Београд, 3. септембар 1924, АЈ, 70, 270, 488.

⁵⁶ Пројекат депеше краљевском посланику у Вашингтону, No. 14970, министар финансија, АЈ, 70, 270, 488.

⁵⁷ Краткорочни зајам код Блера и Комп, Пов. бр. 552, Министарству спољних послова за Министарство финансија – посланик у Вашингтону, 24. септембар 1924, АЈ, 70, 270, 488,

⁵⁸ Пројект писма банке Блер и Комп – за министра финансија М. Спаха, Београд, 5. септембар 1924, АЈ, 70, 270, 488.

државе и евентуалну продају када се на берзама новца у земљи смањи прилив девиза. Народна банка држави је трабало да изда потребне суме у динарима рачунајући долар по 65 динара.

Право располагања динарима по овом рачуну имало је Министарство финансија. Све одлуке о трошењу средстава Министарства Саобраћаја упућивана су преко Министарства Финансија, које је било "фактички наредбодавац за исплате".⁵⁹

⁵⁹ Народна банка Краљевства СХС, Бр. 97776, министру финансија, Београд, 19. септембар 1924, АЈ, 70, 270, 488.

Стабилизација динара и први редовни државни буџет (1922/23)

Средином јула 1922. пред Народном скупштином Краљевине СХС нашла су се два крупна финансијска предмета: Закон о страном зајму од 100 милиона долара и владин пројекат буџета за 1922/23. Ови предмети стајали су у „најтешњој узајамној вези“.¹

Финансијски одбор изменио је владин предлог буџета јер је био пројектован нереално. На измену је утицало више чинилаца, међу којима и поскупљење набавки за железницу. Тако је предлог буџета израђен са изврнутим улогама: „Уместо да буџет прави Министарство финансија, а Скупштина да га контролише и ставља своје примедбе, буџет је израдио парламент (преко свог Финансијског одбора), док је Министарство финансија сведено на постављача примедби“.² Буџет Финансијског одбора разликовао се од владиног предлога у неколико ствари: 1) Владин предлог био је исказан у динарима и крунама; Крунски део, који је био већи, прерађен је; 2) Финансијски одбор је изменио издатака које су се односиле на плате и личне расхода и 3) Одбор је искључио из буџета расходе за инвестиције и пренео их на зајам закључен са „Blair and Co“. На тај начин створена су два буџета: редовних и ванредних прихода и расхода.³

Буџет Краљевине СХС за 1922/23 био је први који је изгласан у парламенту, 31. јула 1922. године под коалиционом демократско-радикалном владом. Расходи су износили 6.934.579.430,39 динара Повећање расхода Министарства саобраћаја у односу на предвиђене је износило 402.000.000 динара. До тога је дошло тако што је Министарство саобраћаја тражило повећање за 1.296.194.613. динара, али је Финансијски одбор ову своту поделио, тако што је део од 402.452.234 динара унет у редовне расходе, а други део је пребачем на доларски зајам.⁴

¹ Милорад Недељковић, „Буџет и зајам“, *Нови живот*, II година, X књига, Београд, 1922, стр. 82.

² *Исто*, стр. 82.

³ Славко Шећеров, *наведено дело*, стр. 31-33.

⁴ *Исто*, стр. 31-33.

Трошкови за железницу представљали су значајан чинилац нарушавања равнотеже државног буџета Краљевине СХС. Ови издаци су "премашивали финансијску снагу народа". Анализирајући буџет, Финансијски одбор је установио да "државна режија железница гута све њихове приходе, па и преко тога, док је пре рата њихова режија износила свега 54% прихода"⁵. То је био један од разлога због којег су расходи градње железница пренети на ванредне приходе од америчког зајма.⁶

Вишегодишње штампање новца без покрића изазвало је пад вредности домаће валуте. Југословенска економија налазила се "укљештена између буџетских дефицита и девалвације новца и није се могла истргнути као из неког замађијаног круга".⁷ Од средине 1922. политика неограниченог задуживања државе код Народне банке изродила се у велику финансијску кризу. У октобру је оптицај новчаница достигао 5.236.000.000 динара. Крајем године вредност динара пала је на 711:100 у односу на француски франак. Банковни зајмови одобравани уз камату од 15-20%, јасно су говорили о ситуацији на новчаном тржишту. Главни узрок оскудици новца био је висок оптицај и чињеница да је чак 4,5 милијарде отишло на државне потребе.⁸ Нада да би финансијска криза могла да ослаби и почне раст пословне активности заснивана је на очекивању да ће Народна банка почети ускоро с кредитирањем привреде.⁹

Промена у том смислу наговештена је 28. септембра 1922. када је Управни одбор Народне банке одбио "да појединим министарствима стави на располагање обртни капитал на подлози буџетских кредита", са образложењем да "Народна банка не располаже довољним контингентом новчаница". Тада је стопирано и ново задужење Министарства Саобраћаја за набавку потребног материјала. Управни одбор Народне банке упутио је владу "да за своје расходе потражи боље изворе него што је штампање новчаница".¹⁰

⁵ М. Недељковић, „Буџет и зајам“, стр. 83.

⁶ Воја Вељковић, *наведено дело*, стр. 7.

⁷ М. Недељковић, „Буџет и зајам“, стр. 84.

⁸ Ivo Belin, „Novčana kriza“, *Nova Evropa*, 1922. Knjiga VI., Broj 7, 1. novembar 1922, str. 222-228.

⁹ Душан Узелац, „Садашња новчана криза“, *Нови живот*, III година, XI књига, Београд, 1922, стр. 172.

¹⁰ Град. П. Козомарић, „Народна банка и скупштина“, *Нова Европа*, Књига VI, Број 9, 21. новембар 1922, стр. 283.

Предлог буџета за 1923/24. поднесен је новембра 1922. у законском року. Међутим, убрзо је избила криза владе; Скупштина је распуштена, а избори заказани за 18. март 1923.¹¹ Пошто је због тога престао рад на буџету, од 1. јануара 1923. поново се прешло на буџетирање по дванаестинама.

Министар финансија у Пашићевој коалиционој влади постао је Милан Стојадиновић, 19. децембра 1922. Он је одмах саопштио своје опредељење за политику дефлације. Исто мишљење је заступао и крајем јануара следеће године када је изјавио да "одобрава политику дефлације коју води Народна банка у интересу домаће валуте, да жели да Народна банка истраје у томе и да ће његова политика бити да се државни дуг никако не повећава, него по могућности смањи". Али већ у марту Стојадиновић је учинио заокрет. Од тада, он више "не жели да спроводи политику строге дефлације него стоји на становишту - ни дефлација ни инфлација". То је значило да се неће повећавати ни новчанични оптицај ни висина државног дуга, већ ће остати на постојећем нивоу.¹²

Међутим, заустављање штампања новца није била последица Стојадиновићеве финансијске политике, већ чињенице да више није било законских могућности за давање нових ванредних кредита држави јер је Народна банка достигла горњу границу за издавање нових новчаница. Прекид штампања новчаница био је изазван околношћу да су почетком 1923. и Народна банка и влада дошли "до ситуације или да мењају закон или да се покоре законским одредбама".¹³

Међутим, упркос свему, од доласка Милана Стојадиновића за министра финансија расходи за државне инвестиције и даље су расли. До тада су већ била утрошена сва предвиђена средства из доларског зајма и министар финансија је нове инвестиције морао да покрива из редовних текућих прихода. Али пошто ни то није било довољно, министар је увео нови начин покривања државних трошкова: исплату на основу будућих очекиваних вишкова прихода. Тако је на основу Закона о државном рачуноводству, у форми привремених издатака одобрен 71 накнадни кредит.¹⁴

¹¹ Славко Шећеров, *наведено дело*, стр. 81.

¹² *Исто*, стр. 55-57.

¹³ *Исто*, стр. 57-59.

¹⁴ *Исто*, 47-53, 88.

Влада Николе Пашића, у настојању да осигура одобрење великих накнадних издатака учињених у време предизборног периода и до краја маја 1923. године, поднела је законски предлог о накнадним и ванредним кредитима у износу од 1.200.000.000 динара. Стојадиновић је тврдио у Народној скупштини да ће буџет и поред тога остати "у равнотежи". Међутим, Главна буџетска контрола установила је да исплате "нису на закону основане и да се не може сагласити с њима". Пошто је Министарски савет остао при својој одлуци, Главна контрола је наведене издатке одобрила условно и упутила их Народној скупштини на одлучивање. Али Закон о ванредним и накнадним кредитима није предвиђао право парламента да одлучује у вези овог питања; Народна скупштина могла је само да "прими на знање и одобрење решења Министарског савета за годину 1922/23 које се односи на ванредне и накнаде кредите по разним струкама, без саопштавања самих решења". Тако је Народна скупштина, ускраћена у свом праву финансијске контроле, 26. јуна 1923. "одобрила решења о кредитима која није ни видела".¹⁵

До почетка октобра Финансијски одбор није завршио претрес буџета за 1923/24. и био је приморан да продужи буџетирање путем дванаестина - најпре до краја 1923. а потом и до марта 1924. године. Укупни расходи који су на тај начин одобрени од јула 1923. до марта 1924. износили су 6.659.000.000 динара.¹⁶

Према Финансијском закону за 1922/23. Финансијски одбор је могао да одобри повећање расхода за извесне производне намене, међу које је убрајан и саобраћај. Пошто је Министарство саобраћаја очекивало да до децембра 1923. оствари вишак прихода од 551.000.000 динара, оно је поднело захтев за њихов утрошак. Међутим, испоставило се да су стварни вишкови премашили наведену пројекцију, достигавши 575.000.000 динара. Због тога је Финансијски одбор почетком фебруара 1924. године, на основу претпоставке о даљем расту повећања прихода, одобрио Министарству саобраћаја 614.000.000 милиона динара.¹⁷

Један од узрока великих трошкова железнице потицао је и од несређених прописа. Радило се о томе да су све железничке Дирекције поступале по наслеђеним прописима из времена пре рата. У финансијском пословању државних

¹⁵ Исто, стр. 47-54.

¹⁶ Исто, стр. 47-54, 84-89.

¹⁷ Исто, стр. 88-89.

железница Краљевине СХС постојала су четири система рада. Први покушај унификације овог сектора учињен је 25. фебруара 1919. доношењем Уредбе о организацији Министарства саобраћаја. Њоме је у оквиру економског одељења био предвиђен посебан одсек рачуноводства. Међутим, Уредба се заснивала на Закону о државном рачуноводству који је такође био у нескладу са различитим системе пословања постојећих железничких дирекција, тако да није дала позитивне резултате. Финансиске службе свих Дирекција наставиле су и после доношења Уредбе да раде по наслеђеним прописима. Све Дирекције задржале су у буџету своје самосталне одељке, а финансијски су биле одговорне Главном државном рачуноводству. Оваква организација остала је до 1. априла 1924. године, када је на снагу ступио Правилник о раду одељења за рачуноводство и финансије.¹⁸

Наведени начин трошења средстава за потребе железнице утицао је на раст буџетског дефицита, али је негативно деловао и на вредност динара, цене и све остале чиниоце привредног живота Краљевине СХС до 1924. године.

¹⁸ Milutin Petrov, „Finansiranje građenja i razvoj računovodne službe železnica“, *100 godina železnica Jugoslavije (1849-1949)*, str. 289-290.

ГЛАВА IV

УНИФИКАЦИЈА И ЦЕНТРАЛИЗАЦИЈА ЖЕЛЕЗНИЦЕ- ПРЕДУСЛОВ ЕФИКАСНИЈЕГ РАДА

Поправка порушених објеката

Лош железнички саораћај после Првог светског рата представљао је један од највећих проблема обнове Европе.¹ Сређивање економских, трговачких и финансијских прилика било је неодвојиво од изградње поузданог жељезничког система. То је налагало хитну обнову железничких пруга, посао који је све земаље стављао пред највеће напоре.²

Влада Краљевине Србије предвиђала је још за време рата да ће непријатељ разрушити железничке пруге у Србији. Увиђајући велику важност железнице „за војничке циљеве, обнову државе, трговине, индустрије и исхрану изгладнелог народа“, влада је већ тада више пута предлагала савезницима да се приступи припреми за њихову поправку. После више поднетих пројеката, савезници су одговорили "да је то њихова брига и да ће они учинити да се наше пруге брзо поправе".³

У октобру 1918. савезничка и српска војска ступиле су на територију Македоније и затекле уништена железничке саобраћајнице. Француске инжењерске јединице започеле су радове на ареконструкцији пруге од Ђевђелије према Скопљу, али су посао убрзо препустиле српским војним железничким органима. Врховна команда савезничке војске желела је из војних разлога хитну обнову пруге Цариброд-Ниш. Тамо су упућене савезничке инжењерске јединице, али је и овде поправка ускоро препуштена српским железничким трупам. Пошто савезници нису давали помоћ у алату и материјалу, српски инжењерци су све „тражили од народа“. Оскудица у средствима за рад остала је једна од главних одлика обнове југословенских железница у првим годинама после Првог светског рата.⁴

После политичког уједињења на југословенском простору владала је тешка ситуација у погледу железничког превоза. Пруге дужине 8.955 километара

¹ Ранислав Аврамовић, „Од Женева до Ђенова – обнова Европе“, стр.147.

² Коста Николић, „Зашто се наше железничке пруге тешко опорављају“, *Нови живот*, Књ. XIX, Св.1, 12. јул 1924, стр. 19-21.

³ Ранислав Аврамовић, „Од Женева до Ђенова – обнова Европе“, стр 148.

⁴ *Исто*, стр 148-149.

нормалног и уског колосека нису представљала јединствен систем. У састав нових државних железница Краљевине СХС ушле су: пруге Краљевине Србије, делови бивших аустријских и мађарских железница укључујући и Јужну железницу, Земаљске железнице у Босни и Херцеговини и војна железничка пруга Бања Лука-Добрљин.⁵

Прве радове на обнови пруга наметало је само тешко стање железничке мреже затечено после рата. Најхитнију интервенцију захтевале су пруге у Србији које су окупационе власти потпуно уништиле током повлачења. У западним југословенским покрајинама стање је било знатно повољније, али и тамо су предстојали велики радови због слабог одржавања пруга током рата.⁶

У периоду од 1919. до 1924. највише радова изведено је на пругама предратне Србије, а знатно мање на пругама бивше мађарске железнице које је Краљевина СХС преузела на основу Тријанонског уговора. Највећу сметњу обнови у почетку је наносио недостатак материјала. Док са суседним државама нису закључени трговачки уговори набавке из иностранства биле су готово немогуће. Домаћа производња прагова, шљунка и осталог материјала такође је била отежана, нарочито због несташице радне снаге. До 1921. године на име репарација није стигло у земљу готово ништа.⁷

Пруге које су стране окупационе војски порушиле у Србији приликом повлачења спречавале брзо успостављање веза са материјалним изворима обнове. Сви мостовски прелази, од најмањих до оног преко Саве код Београда, били су уништени, а тунели, већина железничких станица и постројења, чак и стражаре дуж железничких пруга, јако оштећени. Шине су биле исечене или разнешене динамитом.⁸ Железничка веза са Грчком била је прекинута од Ђевђелије до Скопља; мостови на Вардару такође порушени. Веза са Бугарском није постојала због порушених мостова на Нишави. На деоници од Ниша до Београда били су порушени сви мостови на Морави, а четири тунела непроходна. Савски мост,

⁵ Светислав Милосављевић, „Десетогодишњи напори Краљевине СХС на усавршавању и повећавању своје железничке мреже“, Јубиларна књига државних железница Краљевине Југославије 1919-1929, стр. 65; Vidi: Draško Petrović, „Železnički saobraćaj i modernizacija Kraljevine SHS“.

⁶ Исто, стр. 66-70.

⁷ Коста Николић, „Зашто се наше железничке пруге тешко опорављају“, стр. 19-21.

⁸ Светислав Милосављевић, „Десетогодишњи напори Краљевине СХС на усавршавању и повећавању своје железничке мреже“, стр. 66.

разнесен експлозивом, лежао је потопљен, тако да није постојала железничка веза са западним облстима државе. Нешто мање били су оштећени једино споредни железнички огранци.⁹

Железничка мрежа преузета од Аустроугарске такође се налазила у лошем стању.¹⁰ Тамошње железнице нису рушене, али су „услед прекомерне употребе за време рата толико дотрајале да су многе дошле до крајњих граница издржљивости за јавни саобраћај“.¹¹ Западни делови Краљевине имали су везу са иностранством само преко Шпиља према Аустрији и Логатца ка Италији. Унутрашњи железнички саобраћај био је могућ једино правцем Земун -Загреб - Зидани Мост - Љубљана и Зидани Мост - Марибор. На овим линијама возови су саобраћали по редовима вожње од пре рата.¹²

Велику сметњу ефикаснијој поправци железница представљао је недостатак радне снаге и средстава за одржавање саобраћаја, нарочито у источном делу земље, одакле су стране војске током трогодишње окупације однеле алат и друга помоћна средства.¹³ Оскудевало се и у свим врстама грађе и конструкција.¹⁴

До 1924. године реконструкција железничких пруга прошла је кроз неколико фаза. После ослобођења Србије у новембру 1918.¹⁵ прву провизорну поправку пруга је извршила војска под надзором Војно-железничке Инспекције Врховне Команде. У њеном саставу налазила се већина инжењера српских државних железница и приватних пожаревачких и подринских железница. Овај период обнове, обележен радом у најтежим условима, када се веома користио материјал из ратног плена, трајао је од новембра 1918. до марта 1919.¹⁶ Подизани су „провизорни мостови од самог дрвета или делом од употребљивих

⁹ Бора Поповић, „Обнова железница предратне краљевине Србије у периоду од 1919 до 1929“, стр. 91.

¹⁰ Светислав Милосављевић, „Десетогодишњи напори Краљевине СХС на усавршавању и повећавању своје железничке мреже“, стр. 65.

¹¹ Momčilo Ivanović, „Građenje železnica od 1918 do 1941 godine i građevna politika u tome periodu“, str. 129.

¹² Лаз. Милошевић, „Наш железнички саобраћај – десетогодишњи напори на сређивању“, стр. 180; Vidi: Draško Petrović, „Železnički saobraćaj i modernizacija Kraljevine SHS“.

¹³ Железнички материјал однет од стране непријатеља и његово враћање, Врховном савету конференције мира, Париз, 24. 10. 1919, стр. 1-2, АЈ, 336, 80, (729).

¹⁴ Бора Поповић, „Обнова железница предратне краљевине Србије у периоду од 1919 до 1929“, стр. 94.

¹⁵ Петар Миленковић, *наведено дело*, стр. 271.

¹⁶ Светислав Милосављевић, „Десетогодишњи напори Краљевине СХС на усавршавању и повећавању своје железничке мреже“, стр. 66-67; Vidi: Draško Petrović, „Železnički saobraćaj i modernizacija Kraljevine SHS“.

конструктивних гвоздених елемената“ скинутих са порушених објеката. „Наместо порушених стубова побијни су шипови“. Упоредо са поправљањем мостова радило се и на обнављању колосека. Мађарска је по уговору о примирју требала да обезбеди део материјала и радне снаге за обнову железница у Србији. У јануару 1919. послато је оданде 2.700 лица "међу којима је било најгорих радника, стараца и деце и то без алата и икаквог материјала". У овој групи налазио се и извештан број бољшевичких агитатора. После непуна три месеца, владе Краљевине је донела одлуку да се мађарски радници врате у своју земљу.¹⁷ За мање од четири месеца од ослобођења, војне јединице су провизорно поправиле и пустиле у саобраћај пруге од Ђевђелије до Скопља (164 км), од Скопља до Митровице (119,5 км) и од Скопља до Ниша (208 км), као и од Ниша до Лапова (134 км), укупне дужине 625 километара.¹⁸

Међутим, овај начин рада није био одржив, па се почетком фебруара 1919. приступило оснивању нарочитих стручних грађевинских секција за поправку порушених пруга, којима су дати широк делокруг рада и велика овлашћења.¹⁹ Најпре је 10. фебруара 1919. министар саобраћаја Велислав Вуловић "издејствовао решење Министарског савета за образовање Секције за поправку пруге Лапово-Ниш са широким правима мимо Закона о државном рачуноводству." Ова секција са седиштем у Параћину имала је овлашћење да сече грађу у околним шумама и спроводи плаћени кулук ради превоза грађе. Дуж пруге су печене цигле и цреп за градњу помоћних железничких објеката (станица, магацина, стражара итд.). Ради градње дрвених мостова на Морави код Ћуприје и Ђуниса у сплавовима је допремана дрвна грађа чак са Гоча код Краљева, а за мост преко Мораве код Супова са Јастрепца. Највеће тешкоће је стварало подизање три моста на Морави код Ћуприје, Ђуниса и Суповца. Нова организација рада је за кратко време показала добре резултате.²⁰

Почетком марта 1919. војна управа демобилисала је сво железничко особље. Даљи рад на поправци порушених железничких пруга у Србији прешао је са Војно-Железничке инспекције Врховне команде на цивилне органе, тј. на

¹⁷ Ранислав Аврамовић, „Од Женева до Ђенове – обнова Европе“, стр. 149-150.

¹⁸ Светислав Милосављевић, „Десетогодишњи напори Краљевине СХС на усавршавању и повећавању своје железничке мреже“, стр. 67.

¹⁹ Ранислав Аврамовић, „Од Женева до Ђенове – обнова Европе“, стр. 150-151.

²⁰ Петар Миленковић, *наведено дело*, стр. 273.

Дирекцију за грађење железница у окриву новооснованог Министарства Саобраћаја. Влада Стојана Протића донела је одлуку да се поправка железничке мреже у Србији настави по систему „државне режије“. То је подразумевало плаћено ангажовање домаће радне снаге и спровођење набавки по скраћеном поступку – као што је то радила Секције за поправку пруге Лапово-Ниш. Под управом Дирекције за грађење Министарства саобраћаја примењен је принцип аутономних стручних секција на свим деоницама које је требало обновити. На овај начин радило се до краја августа 1919.²¹ Најпре су оспособљене пруге између великих објеката за лакши теретни саобраћај, а потом и за путнички, робни и тешки теретни саобраћај. Композиције су се кретале брзином до 30 километара на сат.²²

Амерички представник у Краљевини за питања саобраћаја, инжењер. мајор А. Е. Кенет, у свом (већ споменутом) извештају од 15. маја 1919. који је поднео америчком представнику у Вишем економском савету, описао је жалосно стање српских железница у обнављању: „Цео посао се обавља без целисходне спреме. Никаква механуичка снага се не употребљава. Побиање шипова врши се ручном снагом, са маљем од око 300 килограма. Саобраћај радничких возова недовољан је. На секцији између Београда и Велике Плана постоје само две мале неупотребљиве локомотиве и око 20 вагона. Од Смедерева до Ћуприје на располагању је стајало пет локомотива у жалосном стању и око 35 вагона, а у суседној радној секцији само 2 локомотиве и 13 вагона“.²³

За првих пола године рада на подручју железничке Дирекције Београд поправљено је провизорно и пуштено у саобраћај 835,4 километара пруге: „Лапово-Београд (109,6 км), Лапово-Крагујевац (29,3 км), Ниш-Пирот (73 км), Сталаћ-Ужице(165,7 км), Велика Плана - Смедерево (44,4 км), Забрешје - Ваљево (67,5 км), Лајковац - Младеновац (74,4, км), Лајковац - Угриновци (39,4 км), Чачак - Горњи Милановац (21,4 км), Параћин - Зајечар (104,7 км), и Књажевац - Неготин (106 км)“. Првог јула 1919. пуштен је први воз од Београда преко Ниша и

²¹ Светислав Милосављевић, „Десетогодишњи напори Краљевине СХС на усавршавању и повећавању своје железничке мреже“, стр. 67-68; Vidi: Draško Petrović, „Železnički saobraćaj i modernizacija Kraljevine SHS“.

²² Петар Миленковић, *наведено дело*, стр. 274.

²³ Ослобађање нашег возног материјала из руку савезника на источном фронту, No. 212, P. Аврамовић - Н. Пашићу, Париз, 12. јул 1919, стр. 1-2, АЈ, 336, 44, III, (7545).

Скопља до Ђевђелије. Мост преко Саве између Београда и Земуна је оспособљен за саобраћај у првој половини октобра 1919. Издаци за радове износили су: 7.166,000 динара за раднике и 9.587,000 динара за набавку материјала. Цео износ инвестицаја обезбеђен је из ратног кредита²⁴ који су Француска и Британија после завршетка рата наставиле да исплаћују у месечним трансшама. По истом организационо-финансијском моделу извршена је и провизорна поправка пруга у Македонији ширине 0,60 м: Скопље – Тетово – Гостивар – Кичево - Струга (Охридско језеро) и Градско – Прилеп - Битољ.²⁵ Поправка деонице од Кичева до Охридског језера почета је на молбу локалног становништва почетком августа 1919. Рок за завршетак радова није било могуће прецизирати због "велике оскудице у грађевинском материјалу, на првом месту у цементу".²⁶

Дефинитивна поправка пруга за саобраћај у Србији трајала је од краја августа 1919. до краја 1924. Све послове у Србији је од Дирекције за грађење Министарства саобраћаја преузела Дирекција железница Београд.²⁷ Потпуно преузимање надлежности није извршено одмах, већ је трајало до краја 1920.²⁸ Нова управа требало је поступно да замени провизорне мостове, изведе радове на зградама, да постави рампе, сигнализацију, изврши промену прагова и итд.²⁹ Најпреча је била поправка колосека и замена шина на главној прузи Загреб – Београд -Ђевђелија и Ниш - Пирот. На деоницама Београд – Ниш - Скопље, Скопље-Ђевђелија и Ниш-Цариброд требало је заменити више од половине шина од укупно 732 км пруге, без прекидања саобраћаја. Средином јануара 1920. Дирекција за грађење је основала стручне секције: „Скопље - Ђевђелија, Скопље - Ристовац, Скопље - Митровица, Ниш - Ристовац, Ниш - Пирот, Ниш -Књажевац, Ниш - Лапово, Књажевац – Зајечар – Неготин - Прахово, Зајечар -Параћин, Сталаћ – Чачак - Ужице, Ваљево - Забрeжје, Горњи Милановац –Лајковац“ и „Мала

²⁴ Светислав Милосављевић, „Десетогодишњи напори Краљевине СХС на усавршавању и повећавању своје железничке мреже“, стр. 67; Vidi: Draško Petrović, „Železnički saobraćaj i modernizacija Kraljevine SHS“.

²⁵ Петар Миленковић, *наведено дело*, стр. 274.

²⁶ Министарство саобраћаја, Бр. 15261/19, Министарству трговине и индустрије, М. Урошевић, Београд, 6. септемар 1919, АЈ, 65, 1005, 1884.

²⁷ Светислав Милосављевић, „Десетогодишњи напори Краљевине СХС на усавршавању и повећавању своје железничке мреже“, стр. 68; Петар Миленковић, *наведено дело*, стр. 274.

²⁸ *Исто*.

²⁹ Ранислав Аврамовић, „Од Женеве до Ђенове – обнова Европе“, стр. 151.

Крсна - Пожаревац, Градско – Прилеп, Кичево – Охрид“ као и поједину секцију за Савски мост.³⁰

Почетком 1919. влада је уговорила са енглеском фирмом „Викерс“ испоруку конструкција намењених порушеним железничким мостовима. Овај уговор није остварен због тадашњих осцилација вредности валута, које су у то време чиниле сметње целокупној међународној трговини. У јануару 1920. Дирекција за грађење добила је од чешке фабрике Витковица и фабрике мостова Вагнер Курц из Беча понуду за испоруку гвоздених мостова за пруге: „Београд-Ниш, Смедерево-Велика Плана и Ниш-Цариброд“ и закључила је уговоре. Крајем фебруара потписан је и уговор са „Фабриком гвоздених мостова у Решици“ о испоруци привремене конструкције за београдски мост на Сави, а 20. августа 1920. за сталну конструкцију, и вијадукте код Рипња и Раље, као и за мост на Колубари код Лајковца. Монтажа ових мостова завршена је крејем 1923.³¹

Истовремено са радовима у Србији обнављане су пруге и у осталим деловима државе. Мрежа под управом Дирекције Загреб подељена је на 17 секција. Просечна дужина колосека код ових секција износила је 122.2 км. Мрежа код Дирекције Суботица подељена је на 11 секција, просечне дужине колосека по секцији од 174.7 км. Пруге Дирекције Љубљане подељене су на 9 секција, просечне дужине 147,9 км.³²

Прагови су били свуда дотрајали и у колосеке је уграђено преко милион нових комада. Снабдевања новим праговима побољшано је од средине децембра 1919. када је влада на основу предлога помоћника министра саобраћаја донела одлуку о испоруци прагова уз сечу шуме кнеза Турн-Таксис.³³ Осим прагова, на свим пругама је морао бити обновљен и шљунчани застор.

Поједине споредне железничке линије у саставу Краљевине добиле су у измењеном саобраћајном амбијенту нови значај јер су постале делови главних пруга. Деоница Београд-Загреб претворила се у железничку артерију првог реда. Повезана с Љубљаном с једне стране и Марибором с друге, представљала је једину железничку комуникацију читаве државе са западном и централном

³⁰ Петар Миленковић, *наведено дело*, стр. 275.

³¹ Дефинитивна поправка мостова коштала је око 250 милиона динара. (*Исто*, стр. 274-275.)

³² Извештај анкетне комисије о стању на железницама у државној експлоатацији и о мерама које би требало предузети у циљу спровођења штедње, Секције, стр. 27, АЈ, 65, 292, 891.

³³ Записник седнице Мин. савета од 16. децембра 1919, стр. 1, АЈ, 138, 20, 80, 17804.

Европом. И поједине локалне (вициналне) пруге (нпр. Сента-Чока) такође су се нашле на правцу међународног саобраћаја између западног и југоисточног дела Европе и између централне Европе и Блиског истока. За ову нову улогу оне су биле технички неадекватно опремљене и нефункционалне.³⁴

Повећање брзине међународних возова који су се кретали главним југословенским пругама захтевало је већу тежину шина на деоницама Љубљана-Загреб-Београд (и даље преко Ниша према Цариброду и Ђевђелији) као и између Суботице и Кикинде. У 1922. и 1923. реконструисане су вициналне пруге нормалног колосека Суботица – Сента - Чока у дужини 47 км на међународном правцу према Букурешту. На измени шина радило се и на осталим домаћим пругама на којима се јако развио саобраћај. Због тежих локомотива на главним пругама замењени су или појачани и сви велики гвоздени мостови, изграђене су нове или проширене старе станице, водостанице, сигнални уређаји и остале инсталације.³⁵ На прузи Славонски Брод - Сисак (130 км) старе шине замењене су новим - немачког типа од 41,5 кг по метру дужине. На прузи Босански Брод-Сарајево-Метковић (140 км) извршена је замена старих лаких шина (18 кг по једном метру) шинама нормалног колосека тежине 30 кг по метру дужине, које су биле до тада у употреби на железницама предратне Србије или су примљене из Немачке на име ратне одштете. Шине су биле у лошем стању и на деоницама Сплит - Книн (103 км) и Перковић - Шибеник (21,5 км). На овим пругама шине су коришћене још од времена градње 1875. године и толико су биле дотрајале да се њихова тежина од првобитних 30,8 кг свела на 22 кг по дужном метру.³⁶

Услед оваквог рада, настала је железничка мрежа с различитим типовима шина. На југословенским пругама била су заступљена 54 типа шина. Такво стање колосека отежавало је рационално одржавање пруга, захтевајући сталну велику резерву у шинама и осталом колосечном материјалу. То је принудило грађевинско одељење Министарства саобраћаја да изврши стандардизацију шина и колосечног материјала. За нормалне пруге усвојена су три типа шина: за пруге I реда немачки тип С-45 тежине 45,25 кг по метру дужине; за пруге II реда аустријски тип шине

³⁴ Милош Стефановић, *наведено дело*, стр.13.

³⁵ Петар Миленковић, *наведено дело*, стр. 277.

³⁶ Светислав Милосављевић, „Десетогодишњи напори Краљевине СХС на усавршавању и повећавању своје железничке мреже“, стр. 69.

X-а тежине 35,65 кг/м, и за споредне (вициналне) пруге аустријски тип XXIV-а тежине 26,15 кг/м. За пруге уског колосека 0,76 усвојен је босански тип IV-а тежине 22,10 кг/м.³⁷

Раст привредне активности у Краљевини СХС у првим послератним годинама водила је наглom увећању саобраћајних потреба. Првих шест година живота југословенске железнице било је испуњено великим и скупим радовима на постојећој инфраструктури. Због великог значаја, железница се непрекидно налазиле под оком јавности. У почетку је било речи похвале, нарочито о улози војске која је у првим послератним месецима извела најтежи посао. Међутим, врло брзо су преовладали незадовољство и критика.³⁸

И ако на пољу железничког саобраћаја није постигнуто оно што се желело, ипак је учињен знатан напредак. Укупан промет на пругама Краљевине у државној експлоатацији до 1922. године знатно је увећан наспрам 1919. године. У 1919. саобраћало је укупно 163.910 возова, 1920-те 245.139 и 1921. - 353.331 воз. Повећање броја возова у 1920. у односу на претходну годину износило је 49,5%, у 1921. години 44,1%. Повећање саобраћаја у 1921. у односу на 1919. било је 115,5%.³⁹

Највећи повећање саобраћаја остварено је на подручју београдске железничке дирекције, првенствено на станици Београд. У другој половин 1919. у области ове дирекције саобраћало је 8825 возова; 1920. - 29.392 воза; 1921- 69.243 воза. За 1922. предвиђено је повећање до 75.300 возова. Процентуално увећање изгледало је овако: 1920. у односу на 1919. годину - 233%; између 1920 и 1921. - 135%. На раст железничког саобраћаја утицало је више чинилаца: приспеће ремонтваних локомотива и вагона, све боље стање пруга и стално повећање броја путника и количине робе.⁴⁰

Железнице у западном делу земље показивале су спорији раст саобраћаја. У дирекцијама Загреб, Сарајево и Суботица превезено је 1919. године 11.380.000 путника и 16.358.000 тона робе; у 1920 години 13.612.402 путника и 19.362.504

³⁷ Извештај анкетне комисије о стању на железницама у државној експлоатацији и о мерама које би требало предузети у циљу спровођења штедње, Стандардизација горњег строја, стр. 96-98, АЈ, 65, 292, 891.

³⁸ Мих. В. Илић, „О нашем железничком саобраћају“, *Нови живот*, III година, XI књига, Београд, 1922, стр. 22.

³⁹ *Исто*, стр. 19.

⁴⁰ *Исто*, стр. 19-20.

тоне робе, у 1921. години 16.288.668 путника и 22.963.472 тона робе. Процентуално повећање броја путника износило је 19,5 % између 1919. и 1920. године, и 19,6% 1921. у односу на 1920. годину. Теретни саобраћај увећан је за 18,3% између 1919. и 1920. године и 18,5% 1921. у односу на 1920.⁴¹

Међутим, поред свих напретка нико није могао рећи да железнички саобраћај у потпуности одговара потребама. „Шта више, по мишљењу многих па и врло меродавних личности“ био је то „још увек рђав саобраћај“.⁴²

⁴¹ Исто, стр. 20.

⁴² Исто, стр. 22.

Градња нових објеката

Оснивањем Краљевине СХС отворен је низ питања и проблема привредних, политичких и културних односа на југословенском простору. Постојање значајних разлика између делова нове државе, наметало је железници важну улога као чиниоцу који је могао да утиче на њихово ублажавање. Међутим, Краљевина СХС је наследила железничку мрежу са бројним недостацима који су се огледали у „недовољности“ и „неправилној и ненормалној распрострањености и неповезаности“. За решавање ових проблема нису постојали услови, „јер је земља била економски слаба, исцрпљена ратом“.¹

До половине 1920. Краљевина је врло мало урадила на санирању ратних штета. "Кризe политичко-парлментарне однеле су највише времена. Тражећи базу за јаку владу која би могла радити са привременим представништвом, заборавило се на најобичније послове". Дошавши са Крфа „без штампаних новчаница“ влада није била у стању да реши ни једно од горућих привредних проблема, укључујући и питање железничког саобраћаја.²

Даља градња железница подразумевала је пре свега довршење неколико пруга које су биле започете пре рата, затим градњу најнужнијих кратких веза (спојница) ради повезивања пруга које су прекинуле новопостављене државне границе, и повезивања покрајина унутар Краљевине. Радови на пругама започетим пре рата обављени су између 1920. и 1922, а изградња нових деоница од 1922. до 1926 године.³ У том периоду у саобраћај је пуштен 341 километар дограђених пруга нормалног колосека, 125 километара узаног колосека 0,76м и 140 км узаног колосека 0,60м.⁴ Велики радови обављени су и на градњи железничких станица и различитих пратећих инсталација.⁵

¹ Vukan Dešić, „Значај саобраћаја и његова улога у развоју друштва“, *100 година жељезница Југославије 1849-1949*, стр. 45.

² Коста Стојановић, „Економско снажење Краљевства СХС после европског рата“, стр. 159, Архив САНУ, Заоставштина Косте Стојановића, 13620-10.

³ Петар Миленковић, *наведено дело*, стр. 271.

⁴ Петар Миленковић, „Трасирање и грађење пруга код нас“, *Годишњак Југословенских државних жељезница 1931-1932*, стр. 28.

⁵ Светислав Милосављевић, „Десетогодишњи напори Краљевине СХС на усавршавању и повећавању своје железничке мреже“, стр. 70.

Упоредо с решавањем недостатака наслеђене железничке мреже, с гледишта политичких и економских потреба, настајали су и велики развојни планови за будућност. Често су то били "врло демагошки планови" којима су „даване и законске форме”,⁶ визије без утемељења у стварним могућностима, без података о обиму и правцима саобраћаја у земљи и спољној трговини, често и без података о општим домаћим економским приликама. Ови планови били су последица праве помаме за трасирањем нових пруга,⁷ при чему се манипулисало свотама које је држава требало да обезбеди зајмовима у иностранству.

Средиште ове журбе у планирању што више железничких пруга било је Министарство саобраћаја, које је желело да изради дугорочни план железничке мреже. Тако је у првој половини маја 1920. у Београду одржана железничка конференција уз учешће претставника финансијског сектора, инжењера, економиста, војске, индустрије и трговине. Програм рада биле су обухваћене четири области: 1) развој постојеће железничке мреже према захтевима општих државних интереса; 2) развој обласних и локалних пруга; 3) градња нових главних пруга и веза са пристаништима и 4) начин градње и финансирање. Конференција је предложила 28 железничких пруга - око 3.000 километара нових линија и 1.400 километара старих пруга за реконструкцију, за период од 10 година.⁸

Градња нових пруга планирана је претежно за северозападне крајеве земље, пошто је већина учесника конференције сматрала да нове пруге у Србији "не долази на прво место". Не прихватајући овакво становиште, делегат Београдске дирекције поднео је предлог за градњу пруга: 1) „Ниш-Прокупље-Куршумлија-Мердари-Приштина-Призрен; 2) Крушевац-Јанкова клисура до безе са пругом Ниш-Мердари; 3) Крагујевац-Краљево-Рашка-Митровица; 4) Скопље-Прилеп-Битољ-Ресан-Охрид; 5) Градско-Штип-Кочане; 6) Куманово-Кратово-Кочане; 7) Рашка-Нови Пазар-Сјеница-Нова Варош-Увац; 8) Нови Пазар-Пећ-Дјаковица-Призрен; 9) Скопље-Тетово-Гостивар; 10) Увац-Бијело Поље-Колашин-Подгорица; 11) Подгорица-Вир Пазар-Будва-Котор; 12) Подгорица-Никшић-Гацко; 13) Фоча-Пљевља-Бијело Поље; 14) Врање-Гиљане-Урошевац;

⁶ Vukan Dešić, „Значај саобраћаја и његова улога у развоју друштва“, стр. 46.

⁷ Петар Миленковић, „Трасирање и грађење пруга код нас“, стр. 21.

⁸ Василије Марковић, „Грађење нових железница у 1920 и 1921 години“, *Нови живот*, II година, IV књига, Београд, 1921, стр. 55.

15) Штип-Радовиште-Струмица“. И представник војске на конференцији тражио је да се у Србији одмах настави градња већ започетих пруга: „1) Крагујевац-Краљево-Митровица; 2) Ниш-Прокупље-Косово; 3) Књажевац-Ниш“, да се одмах саграде нове пруге: „1) Скопље-Тетово-Кичево-Битољ, са огранком ка Дебру и Охриду; 2) Косово-Пећ-Подгорица-Бока Которска са краком Подгорица-Бар“, као и "важне пруге: 1) Куманово-Крива Паланка; 2) Градско-Штип-Кочане са краком Штип-Струмица“. Конференција је усвојила закључак да се Управи за грађење железница предложи за приоритетну градњу у јужној Србији линије: 1) „Косово-Пећ-Подгорица-Бока са краком на Бар; 2) Крагујевац-Краљево-Митровица; 3) Ниш-Прокупље-Косово. 4) Књажевац-Ниш ; 5) Куманово-Крива Паланка; 6) Градско-Штип-Кочане са огранком Штип-Струмица“. Тиме је питање нових железница у Србији начелно прихваћено. Међутим, остао је проблем финансирања.⁹

Коначни предлог Конференције обухватио је различите радове на железничкој мрежи: За реконструкцију наведене су пруга: 1) „Љубљана-Загреб-Београд-Ниш-Скопље-Ђевђелија, са краком Ниш-Пирот у првокласну пругу; 2) Београд-Сарајево-Мостар-Метковић из уске у нормалну пругу; 3) Угљевик-Рача од дековилске у пругу уског колосека 0,76 м због извоза босанског угља. Започете пруге предвиђене за довршење биле су: 4) Крупа-Бихаћ-Зрмања-Книн; 5) Београд-Пожаревац; 6) Крагујевац-Митровица; 7) Ниш-Прокупље-Косово; 8) Књажевац-Ниш ; 9) Госпић-Зрмања-Книн. Градња нових пруга предложена је за релације: 10) Тител-Орловат - због повезивања Бачке са крајевима преко Тисе; 11) Ужице–Вардиште - због везе србијанских са босанским уским железницама;¹⁰ 12) Мурска Собота-Љутомер-Ормож због споја са Прекомурјем; 13) Боровље-Житаривац, 14) Косово-Пећ-Подгорица-Бока, са краком на Бар; 15) Београд-Панчево са мостом преко Дунава; 16) Тузла-Брчко; 17) Велика Плана-Лапово (дупли колосек); 18) Мостар-Сплит, као део пруге Београд-Сплит; 19) Бања Лука-Јајце; 20) Београд – Ваљево – Ужице – Вишеград –Фоча –Никшић - Бока Которска, са огранком на Дубровник; 21) Добој-Шамац-Брчко-Бијељина-

⁹ Василије Марковић, „Најпре железнице у јужној Србији“, *Нови живот*, II година, IV књига, Београд, 1921, стр. 340-341.

¹⁰ С тим у вези је требало преправити у нормалну пругу зупчаницу преко Иван-планине на уској прузи Сарајево - Мостар и проширити станицу Груж (Дубровник).

Лешница-Ваљево; 22) Крапина-Рогатец и Крапина-Голубовец; 23) Велика Кикинда-Сента уз појачање пруге Сента-Суботица због боље везе Бачке са Банатом; 24) Пожаревац-Неготин; 25) Алексинац-Соко Бања-Књажевац; 26) Куманово-Крива Паланка; 27) Градско-Штип-Кочане са огранком Штип-Струмица; 28) Врховине – Сењ“.¹¹

Конференција није утврдила приоритет градње за наведене пруга већ је све линије оценила подједнако важним, из привредних или војних разлога.¹² Принципе за утврђивање приоритета израдила је Управа за грађење железница у Министарству саобраћаја. Сматрајући да програм радова који је предложила Конференција треба примерити постојећим финансијским приликама, Управа је сугерисала смањење радова за најмане две трећине. Приоритет је дат линијама од значаја за државну одбрану, затим спојницама између појединих југословенских покрајина и прекинутим пруга новим границама, и пругама које имају посебан значај за спољну трговину и транзит, пре свега у служби рударства, нарочито експлоатације угља.¹³

Конечан план радова усклађен је према расположивим буџетским средствима која су Министарству саобраћаја стајала на располагању за ову намену. На основу Привременог закона о буџету и финансијским законом за 1920/21 годину одређено је за најхитније радове на железничким пругама 40.000.000 динара. Посебним решењем Министарског савета, на предлог министра саобраћаја, предвиђено је 5.000.000 динара за „трасирање нових пруга: а) Београд-Шабац-Дрињача-Сарајево-Мостар-ушће Неретве са огранком на Сплит; б) Панчево-Београд-Вишеград-Фоча-Шавник-Никшић-Котор; в) Унска пруга Бихаћ-Зрмања (Книн); г) Пожаревац-Неготин; д) Мурска Собота-Љутомер-Орнош; њ) Боровље-Житаровац; е) Крапина-Рогатец, Крапина-Голубовец; ж) Станица Бакар-пристаниште Бакар. За довршење пруге Ниш-Књажевац 2.000.000; за довршење пруге Госпић-Книн 3.000.000, за градњу пруге Ужице-Вардиште 5.000.000; за довршење пруге Горњи Милановац-Угриновци 7.000.000; за довршење пруге Бихаћ-Нови 2.400.000; за довршење пруге Топчидер - Мала Крсна 2.000.000; за довршење пруге Мала Крсна -Пожаревац 1.000.000; за пругу

¹¹ Милош Стефановић, *наведено дело*, стр. 69-70.

¹² Василије Марковић, „Грађење нових железница у 1920 и 1921 години“, стр. 55.

¹³ Василије Марковић, „Најпре железнице у јужној Србији“, стр. 342.

Тител-Орловат 2.000.000; за поправку и градњу македонских пруга 0,60 м Кичево-Охрид, Струма-Охрид, Охрид-Битољ, итд 4.000.000; за довршење пруге Угљеник-Рача 1.500.000; за изградњу жичане железнице у Сењском руднику 600.000“.¹⁴

Предлог београдске железничке конференције и програм утврђен на основу буџетског закона није задовољио ни привреднике, ни представнике државне управе, ни војску. Главни разлог овом незадовољству било је нерешено питање директног железничког споја Београда са морем, „које је заправо било центар свеколике дискусије“ на конференцији. Оно је остало у жижи интересовања и после конференције, све до закључења зајма у Америци 1922. године. Зајам је покренуо широку јавну расправу о тзв. Јадранској прузи. "Књиге, брошуре, конгреси, предавања и разне акције преплавиле су земљу. Пројекти за ову пругу ницали су као из земље. Свако је имао своју трасу. Студије са често наивним фактима, са плитким аргументима правио је свако".¹⁵

У Југославији су већ постојале три железничке везе Београда са Јадранским морем.¹⁶ Предлози за градњу нових линија до Јадрана засниване су на различитим саобраћајним, али и политичким концептима. У том смислу, два решења су била карактеристична. Јадранска пруга нормалног колосека Београд – Рипањ – Лазаревац – Топола – Крагујевац – Краљево – Рашка – Митровица – Приштина – Пећ – Андријевица – Беране - Равна Река – Мојковац – Колашин – Подгорица - Котор, дужине 810 километара, требало је да повеже Београд са Јадранским морем и у исто време споји Војводину и Србију са Косовом, Метохијом, Санџаком и Црном Гором. С друге стране, деоница нормалног колосека Београд – Лазаревац – Ваљево – Тузла – Добој -Бања Лука – Бихаћ – Книн - Сплит (770 км)¹⁷ такође је требало да повеже Београд са српским живљем у Босни и средњој Далмацији, али да економски не угрожава постојећу пругу Београд – Винковци – Загреб, већ да траса иде кроз области које немају железницу нормалног колосека.¹⁸

¹⁴ Василије Марковић, „Грађење нових железница у 1920 и 1921 години“, стр. 55-57.

¹⁵ Милош Стефановић, *наведено дело*, стр. 71-72.

¹⁶ Две пруге нормалног и једна уског колосека: 1) Београд-Загреб-Сушак; 2) Београд-Загреб-Оштарије-Сплит, са огранком Перковић-Шибеник и 3) ускотрачна железница (0,76м) Београд-Обреновац-Ужице-Вардиште-Сарајево-Метковић (односно Дубровник и Зеленика).

¹⁷ Деонице Бања Лука-Бихаћ и Книн-Сплит већ су постојале. Требало је изградити нове линије: Ваљево-Тузла; Добој-Бања Лука и Бихаћ-Книн (345 км).

¹⁸ Светислав Милосављевић, „Десетогодишњи напори Краљевине СХС на усавршавању и

На основу Закона о Блеровом зајму основан је Биро америчких инжињера. Међу задацима овог тела налазила се израда студије за Јадранску пругу. Претходне године југословенска Дирекција за грађење железница је преко својих секција за трасирање израдила нацрте за пругу Београд-Котор, тако да је Амерички биро на основу већ постојећих планова, са више уцртаних варијанти, препоручио (у јуну 1923.) правце: Београд-Шабац-Вишеград-Никшић-Рисан-Котор (са дуплом вучом) и Београд-Шабац-Вишеград-Никшић-Будва-Котор (са обичном вучом). Финансирање Бироа остваривано је из средстава зајма. Убрзо по изради планова за јадранску пругу Биро је због високих тршкова укинут одлуком владе.¹⁹

Трасирање и обележавање пруга спровођено је и у осталим југословенским покрајинама. У фебруару 1923. формирана је секције за трасирање пруга ради везе Словеније са морем: Кочевје-Врбовско и Свети Јанж-Севница. Извођене су студије и трасирања пруга које су требале да повежу источне и западне делове Македоније са главном пругом Ниш-Скопље-Ћевђелија.²⁰ У Босни и Црној Гори трасиране су пруга Добој-Тузла-Лозница и Требиње-Никшић.²¹ Планиране железнице најчешће нису задовољавале основне критеријуме рентабилности. Прорачун интензитета саобраћаја у појединим пројектима није био тачан, као што нису планирана ни каснија евентуална проширења и повећања капацитета.²²

Радови на градњи пруга у Краљевини СХС започети су у крајње неповољним околности за велике инвестиције. Економски положај земље 1921. године стално се погоршавао. Спољнотрговински биланс показивао је дефицит од 80%. Домаћи економисти имали су различита мишљења о узроцима оваквог стања. Поједини међу њима сматрали су да "главни фактор који узрокује пасивност трговинског биланса јесте управо неуређен железнички саобраћај". Други су упозоравали: "Кад уредимо саобраћај треба да се питамо чиме ћемо

повећавању своје железничке мреже", стр. 81-82.

¹⁹ П. Миленковић, *наведено дело*, 305-306.

²⁰ Велес-Штип ; Штип-Царево село-Берово ; Куманово-Штип-Струмица ; Велес-Прилеп, Прилеп - Градско ; Призрен-Урошевац-Гилане-Бујановац; Приштина-Лебане-Лесковац; Алексинац-Књажевац.

²¹ Петар Миленковић, *наведено дело*, стр. 313-314.

²² Коста Николић, „Реч-две о економији железница“, *Нови живот*, Књ. XX, Св. 11, 13. децембар 1924, стр. 329-330.

трговати и да ли смо способни за експорт и светску конкуренцију?". Неповољни економски токови утицали су на пад вредности динара. Према подацима које је објавио часопис „Нови живот“ 1. јануара 1921. француски франак плаћао се у Београду 220 динара, а годину дана касније чак 600 динара. Почетком 1921. курс динара у Цириху био 20, а 1. јануара 1922. - 740.²³

Градња пруга спровођена је на два начина: "у државној режији" (помоћу грађевинских секција и посебних одбора за грађење са великим овлашћењим), и ангажовањем домаћих или страних предузимача. После 1921. „одбори“ су успешно завршили велики број пруга. Међутим, радило се о најскупљем начину градње због великих могућности злоупотреба. Томе је доприносио и начин избора чланови одбора на основу политичке припадности.²⁴

Приватним предузимачима послови су додељивани путем јавног надметања. Често се догађало да посао не добије непосредни извођач радова, већ посредник који касније ангажује једног или више подизвођача.²⁵ Оваквav начин градње показао се као нарочито лош током 1921/1922. године када је висока инфлација стварала велике тешкоће приватним предузећима да дођу до обртног капитала, а држава још није успоставила систем корекције цена утврђене уговорима. То је имало за последицу да приватна предузећа у условима сталних поскупљења банкарских кредита, материјала и радне снаге нису могла да изврше преузете обавезе. Оба начина градње имала су недостатке. Међутим, пракса је показала да је градња помоћу „одбора“ давала боље резултате пошто је обезбеђивала континуитет радова.²⁶

Недовршених железничких линија чија градња је почете пре Првог светског рата било је највише на подручју предратне Краљевине Србије. С радовима се кренуло после балканских ратова 1912/13 да би се постојеће железнице повезале с припојеним областима у Старој Србији и Македонији. Већину ових радова прекинуо је рат 1914.²⁷ Започете пруге на подручју предратне

²³ Алекс. Гавела, „Економски проблеми“, *Нови живот*, II година, VIII књига, Београд, 1921, стр. 178-180.

²⁴ Momčilo Ivanović, „Građenje železnica od 1918 do 1941 godine i građevna politika u tome periodu“, стр. 132.

²⁵ *Isto.*

²⁶ Василије Марковић, „Грађење железничких пруга у државној режији“, *Нови живот*, III година, XI књига, Београд, 1922, стр. 110, 143, 145.

²⁷ Василије Марковић, „Грађење нових железница у 1920 и 1921 години“, стр. 52-53.

Србије биле су: „1) Ниш - Књажевац; 2) Топчидер - Мала Крсна - Пожаревац; 3) Чачак -Горњи Милановац - Лајковац; 4) (Ниш) Доњевац – Прокупље – Куршумлија -Мердари; 5) Крагујевац – Краљево - Рашка; 6) Крушевац - Тулари; 7) Ваљево –Осечина“. Концесије за трасирање и градњу дато је неколицини домаћих предузимача и Француско-српском друштву за градњу железница и индустријских постројења, које је радило на пругама Доњевац – Прокупље - Куршумлија и Краљево - Рашка.²⁸ Избијање рата приморало је владу да наставак радова финансира из редовног државног буџета.²⁹ У току 1914/15 године грађене су по захтеву војних власти пруге Мала Крсна - Пожаревац, Чачак - Горњи Милановац и Ниш - Књажевац, али оне због евакуације крајем 1915 нису завршене.³⁰ После рата, Француско-српско друштво је почетком 1919. затражило раскид уговора о грађењу железница. Поведен је међународни судски поступак. Одлуком међународног суда 1925. године спор је окончан у корист Друштва и Србија је платила вишемилионску одштету, не добивши ни један километар нове железничке пруге.³¹

После ослобођења у Македонији су остале незавршене пруге “Скопље-Тетово – Гостивар – Кичево – Охрид – Струга - Ташморуниште и Градско – Прилеп – Битољ“. Започетих пруга било је и у западним југословенским областима: „Врховине-Госпић-Грачац-Прибудић-Книн (Личка пруга), Босанска крупа-Бихаћ (Унска пруга), Ужице-Шарган-Мокра Гора-Вардиште и Босанска Рача - Бјељина-Угљевик“.³²

Одељење за грађење нових пруга у Сарајеву затражило је 27. августа 1919. дозволу за продужетак радова на деоници Бихаћ-Нови и за трасирање пруге Ужице-Вардиште. Одељење за грађење у Загребу такође је желело да продужи рад на прузи Врховине-Грачац.³³ Због мањка новца Дирекција за грађење није одобрила ове захтеве. Средства намењена градњи била су недовољна за довршетак свих започетих пруга. Због тога је Дирекција била принуђена "да свеколику делатност ограничи на најмању меру не би ли на тај начин успела да

²⁸ Петар Миленковић, *наведено дело*, стр. 289-290.

²⁹ Василије Марковић, „Грађење нових железница у 1920 и 1921 години“, стр. 53.

³⁰ *Исто*, стр. 53.

³¹ Петар Миленковић, *наведено дело*, стр. 290.

³² *Исто*, стр. 289-290.

³³ *Исто*, стр. 289.

доврши бар оне пруге које су најпотребније и најпрече, које се са најмање трошкова и за најкраће време могу довршити, а имају послужити читавој земљи и колико толико спојити сада раздвојене крајеве њезине у једну целину".³⁴

Када је крајем јуна 1921. године закључен унутрашњи 7%-ни зајам од 500.000.000 динара, одређено је 146.000.000 динара за хитно довршење започетих железничких пруга. Приоритет је добила линија Ниш - Књажевац. Радови су у почетку извођени у државној режији преко грађевинских секција формираних 5. јануара 1920. Међутим, био је потребан ефикаснији начин за довршење пруге из средстава зајма. Процењено је да расписивање лицитације и ангажовање само једног предузећа није добро, јер одузима пуно времена око административних процедура, а затим доведе до "бескрајне свађе и објашњења са предузећем око обрачуна и начина констатовања радова". Постојала је могућност и "да се целе пруга уступи једном или двојици старијих и искуснијих предузимача, с тим да се радови не обрачунавају по јединичним ценама, него да се предузимачима да награда, која би износила 6% до 7% од бруто коштања целе пруге". На крају је одлучено да се радови изведу у "државној режији" преко стручних одбора.³⁵

Министарски савет је 29. јула 1921. донео одлуку да се довршење пруге Ниш - Књажевац повери трочланом стручном одбору Министарства саобраћаја с овлашћењем да спроводи набавке у земљи и иностранству и одређује извођаче. Одбор је почео с радом августа 1921. Први воз на прузи Ниш - Књажевац прошао је 19. маја 1922,³⁶ чиме је у редован саобраћај пуштена цела пруга Ниш – Књажевац – Зајечар – Неготин - Прахово, пошто је деоница Књажевац - Прахово била предата саобраћају још 20. фебруара 1920.³⁷ Показало се да је градња железничке пруге на овај начин могућа "на време, за одређену суму и без икаквих рекламација".³⁸ После доброг искуства с пругом Ниш - Књажевац, Министарство саобраћаја поверило је државним инжињерима радове на још неколико раније започетих пруга.³⁹

³⁴ Дирекција за грађење нових железница, Бр. 6649, Одговор градоначелнику Бихаћа, Београд, 10. 10. 1921, АЈ, 65, 174, 548.

³⁵ Василије Марковић, „Грађење железничких пруга у државној режији“, стр. 110-111.

³⁶ Исто, стр. 111.

³⁷ Петар Миленковић, *наведено дело*, стр. 290-291.

³⁸ Исто, стр. 291.

³⁹ Василије Марковић, „Грађење железничких пруга у државној режији“, стр. 145.

Радови на завршетку пруге Топчидер - Мала Крсна почети су после рата на основу лицитације и изабраног предузимача, зато што није било могуће проценити вредност већ завршених радова. Међутим, влада је 21. септембра 1921. одлучила да се и ова пруга доврши у државној режији, помоћу стручног одбора Министарства саобраћаја. Вредност инвестиције процењена је на 50.000.000 динара, не рачунајући шине и скретнице. Рок за довршење радова одређен је 19. октобар 1923. Пруга је пуштена за привремени саобраћај 11. новембра 1923.⁴⁰

Пруга Чачак - Горњи Милановац - Лајковац (0,76 м) била је пред рат довршена око 80%. Имала је стратешки значај због фронта према Аустро-Угарској. Кад је рат почео, аустро-угарска војска је убрзано наставила њену градњу и пуштена је у саобраћај за војне транспорте. Међутим, због клизавог земљишта пруга је већ после 15. композиције исклизнула. Завршена је после рата, и предата саобраћају 1922.⁴¹

У Македонији је после рата довршена пруга Скопље-Гостивар-Кичево-Охрид-Струга-Ташморуниште (0,60 м). За време окупације грађена је због снабдевања бугарско-немачких јединица и транспорта руда. Са радовима се дошло близу Охрида. Приликом повлачења окупациона војска је део пруге оштетила. После рата, Дирекција за грађење основала је 16. јануара 1920. секцију која је поправила деоницу од Скопља преко Кичева до Охрида и наставила с радовима према Дебру, Струги до Ташморуништа (365 км). Пруга је пуштена у саобраћај 15. јула 1922. до станице Ђенерал Ханри. Део пруге Скопље-Ђенерал Ханри пуштен је у саобраћај 26. јула 1923.⁴² Уску пругу Градско-Прилеп-Битољ (185 км) такође су саградили Немци за време рата због војних потреба. Приликом повлачења 1918. порушили су деоницу Градско-Прилеп. После рата је основана Секција за поправку пруге (16. јануара 1920.), која је предата саобраћају 4. јула 1920.⁴³

У западним југословенским покрајинама преузетим од Аустроугарске затечено је неколико пруга у грађењу. Прва железничка деоница у Хрватској грађена после Првог светског рата ишла је од Врховине преко Госпића и Грачаца

⁴⁰ Петар Миленковић, *наведено дело*, 291-292.

⁴¹ *Исто*, стр. 293-294.

⁴² *Исто*, стр. 295.

⁴³ *Исто*, стр. 295-296.

до Книна, као део "Личке пруге" од Огулина до Книна. Део од Огулина до Врховине преузет је саграђена, остатак пруге је био недовршен. У новембру 1918. Народно веће у Загребу основало је „Грађевинско равнатељство Личке железнице у Госпићу“ за градњу дела Врховине-Госпић. Послови су споро напредовали. Равнатељство је у мају 1920. распуштено и формирана је Секција за грађење у Грачцу. Пруга до Госпића отворена је 21. јануара 1921. а до Грачца 15. јуна 1922. Ради завршетка деонице до Книна, Дирекција за грађење Министарства саобраћаја је 30. јануара 1922. поделила овај део пруге у две радне целина: Грачац-Прибудић и Прибудић-Книн. Први део урађен је у државној режији, други већи и тежи ангажовањем предузимача. За део Грачац-Прибудић (40 км) владином одлуком од 1. априла 1923. формирана је Секција за грађење која је поделила радове на четири деонице. „Дирекција за грађење овлашћена је да на предлог шефа секције и референта за ову пругу аутономно врши све набавке у земљи и на страни, да одобрава акорде за поједине послове за ову пругу до суме од 100.000 па до 500.000 динара“. Овлашћење за самосталну набавке у земљи и иностранству до 2.000.000 динара имао је министар саобраћаја, а преко тог износа на основу владиног решења. Пруга је завршена јуна 1925. Овај начин организације радова - који није био ни "потпуна режија", ни грађење "путем предузећа", већ "нешто средње" - није дао добре резултате. Као што је већ наведено, део пруге од Прибудића до Книна грађен је помоћу предузимача ("Приморско грађевинско друштво С. С. Ј." из Сплита) коме је концесија уступљена почетком новембра 1921.⁴⁴ Пруга Врховине – Госпић - Грачац – Прибудић - Книн грађена је као везе Загреба, тј. Хрватске, са Сплитом, Шибеником и целом Далмацијом. Од самог почетка је упозоравано да "Личка пруга" неће бити рентабилна. И заиста, „услед погрешног правца, ова железница није испунила улогу која јој је намењена". То је била "стратегијска пруга". Као саобраћајница, она у економском погледу (зато што је пролазила кроз пасивне крајеве) није могла да се пореди са пругом Огулин-Сушак-Ријека. Цела деоница (218 км) предата је саобраћају 22. јула 1925.⁴⁵

⁴⁴ Услед девалвације динара и поскупљења радне снаге и материјала извршено је повећање уговорених цена, чији раст се кретао од 42,35% у другом тромесечју 1922. до 128,79% у првом тромесечју 1924. године.

⁴⁵ Петар Миленковић, *наведено дело*, стр. 296-300.

Пруга Босанска Крупа-Бихаћ (39,2 км) грађена је као део Унске пруге. Одељење за нове градње при Дирекцији Загреб продужило је радове после рата, али их је из финансијских разлога обуставила. Решењем владе од 9. августа 1922. градња је настављена и пруга је пуштена у саобраћај 18. јуна 1924.⁴⁶

Стварањем јединственог југословенског привредног простора после уједињења, железничка веза између Ужица и Вишеграда добила је прворазредни економски значај. Већ у марту 1919. Трговачко-обртничка комора за Дубровник и Котор упозорила је Министарство за исхрану и обнову да је изградња ове пруге "од неопходне нужде ако се хоће да осигура прехрана такозваних пасивних крајева (Херцеговина, Црна Гора и Далмација) јер је најближи и најјефтинији пут из богатог подунавља". Кад је касније спроведена Анкета о доградњи луке Груж и изградњи прилазне железнице, дубровачко-каторска Комора поново се заузела за градњу ове пруге, истичући овог пута њену трговачку и економску важност јер би спојила "два главна трговачка пута Краљевине - Дунав и Јадран". До почетка 1921. ова подручна комора упутила је више дописа и Министарству Трговине и Индустрије с молбама да се "што скорије предузму радње за овај железнички спој", указујући да је градња могућа "са врло малим трошковима и у кратко време".⁴⁷

Трасирање пруге Ужице-Шарган-Вардишта први пут је изведено 1903. године од стране српских инжињера. За време Првог светског рата нову трасу су обележили „босански инжињери“. Да би се избегао клизав терени од Мокре Горе до Шаргана траса је „пројектована у виду осмице на здравом земљишту“. После евакуације Србије 1915. аустроугарска војска је приступила градњи пруге због војних потреба, али „са провизорним мостовима – вијадуктима“. У време повлачења аустроугарске војске 1918. пруга је била довршена од Вардишта до Мокре Горе. После ослобођења на довршењу пруге је од 1. марта 1921. радила Железничка дирекција Сарајево. Радови су напредовали споро. Октобра исте године, на основу решења министра саобраћаја, пруга је путем лицитације уступљена приватним предузећима. Деоницу Ужице-Шарган добило је предузеће "Феникс". Због девалвације динара радови су каснили, па је Дирекција за грађење

⁴⁶ Исто, стр. 300-301.

⁴⁷ Трговачко обртничка комора за Дубровник и Котор, Бр.138, Министарству трговине и индустрије, Дубровник 2. фебруар 1921, АЈ, 65, 174, 548.

на основу чл. 84 Закона о државном рачуноводству ускладила цену са поскупљењем радне снаге и грађевинског материјала. Рок за довршење радова продужен је најпре до 30. јуна 1924., затим до 30. јануара 1925. Деоницу Шарган - Мокра Гора - Вардиште градило је предузеће "Плавшић", с роком до 24. априла 1924. У припремној фази предузеће је уложило знатан капитал у набавку машина за дробљење камена, пречишћавање песка и другу опрему, а кад је требало да почне радове на самој прузи "у великом обиму", остало је без новца. Током годину и по дана обављено је свега 19% предвиђених радова. После више опомена, предузећу је 13. јула 1923. одузета концесија и пруга је завршена у државној режији, помоћу Одбора, који је 20. августа формирало Министарство саобраћаја. То је био трећи Одбор по реду коме је држава поверила довршење пруге на којој су радови били обустављени због финансисјких тешкоћа приватних предузимача. Одбор је завршио радове два месеца пре рока.⁴⁸

После поправке постојећих пруга, Дирекција за грађење железница почела је неколико нових железничких деоница ради повезивања пруга које су биле прекинуте новим државним границама или су имале локални привредни значај. Радови су финансирани средствима Америчког зајма из 1922. Саграђене су пруге: „1) Тител - Орловат, 2) Мурска Субота - Љутомер - Ормож; 3) Велес – Штип - Кочане; 4) Ниш - Прокупље; 5) Параћин - Сталаћ; 6) Београд –Обреновац“ у дужини од 175 километара нормалног колосека и 60 километара узаног колосека (0,76. м). Као интегративни чинилац, ове пруге имале су велики привредни и национални значај.⁴⁹

Приоритет је имала пруга Тител - Орловат, као веза између Баната и Бачке. Непостојање овог споја била је последица претходне аустроугарске саобраћајне политике која је спроводила принцип одвојености између југословенских покрајина. Банат и Бачка били су железнички повезани са Бечом и Пештом, али не и међу собом. Директна саобраћаја веза између ових области први пут је успостављена за време Првог светског рата кад је аустроугарска војска подигла мост преко Тисе код Сенте намењен друмском и железничком саобраћају. Овај

⁴⁸ Петар Миленковић, *наведено дело*, стр. 301-304.

⁴⁹ Петар Миленковић, „Трасирање и грађење пруга код нас“, стр. 28.

мост је на крају рата порушен. После оснивања Краљевине СХС одлучено је да се између Старог и Новог Бечеја изгради преко Тисе нови мостовски прелаз.⁵⁰

Радови су октобра 1921. поверени предузимачу инжењеру Светозару Аранђеловићу, који их је "са извесним попустом процента" пренео предузећу "Слога". Због девалвације динара и финансијских тешкоћа предузеће је почело с радовима тек крајем 1922. И ако је пруга била дуга свега 28 километара, Министарство саобраћаја је шест пута продужавало рок градње. Завршена је тек новембра 1925. - скоро три године после предвиђеног рока.⁵¹

Градња моста преко Тисе имала је своју посебну историју. На предлог сгручне комисије коју су чинили представници министарстава саобраћаја, грађевина и војске, министар саобраћаја донео је решење о градњи моста за железничку и друмску намену. Стубови су требали да буду грађени у државној режији, али Немачка је понудила из ратне одштете гвоздену конструкцију и Дирекција за грађење је променила пројекат тако што је смањила број стубова, а повећала саму конструкцију. Међутим, Немци су одустали од испоруке и извођач је на крају изабран путем лицитације. Од 10 пристиглих понуда – најповољнија је била из "Творнице вагона, стројева и мостова Д. Д. Брод на Сави". „Стубове за мост градило је предузеће *Обнова*, а кесоне фабрика *Сартид*". Стубови су завршени марта 1925, а мостовска конструкција тек јула 1927. Мост је предат саобраћају 15. јула исте године, четрнаест месеци после предвиђеног рока.⁵²

Пруга Мурска субота-Љутомер - Ормош изграђена је ради повезивања слепих железничких колосека у Међумурју и Прекомурју који су настали после коначног утврђивања државне границе Краљевине СХС. Пошто су ове области остале без железничке везе са Загребом и Љубљаном, транспорт је обављан преко Аустрије од Радгоне до Марибора. Средином августа 1921. одређена је траса Мурска Субота – Вержеј – Љубомер – Жеровинци – Иванковци – Павловци - Ормош. Министарски савет је 9. августа 1922. одлучио да се изгради пруга нормалног колосека дужине 37,5 км, у државној режији, преко посебне Секције и контролног инспектора. Пруга је предата саобраћају 22. новембра 1924.⁵³

⁵⁰ Петар Миленковић, *наведено дело*, стр. 314-315.

⁵¹ *Исто*, стр. 315-316.

⁵² *Исто*, стр. 316-318.

⁵³ *Исто*, стр. 318.

Из истог разлога изграђена је и ускотрачна пруга Црња - Кларија (0,76 м) после исправке државне границе према Румунији. Секција за грађење основана је 22. октобра 1924. а пруга пуштена у саобраћај априла 1926.⁵⁴

Пруга Параћин - Сталаћ узаног колосека (0,76м) изграђена је као веза између железничких мрежа уског колосека у западној и источној Србији да би се успоставио континуитет саобраћаја између ова два подручја и омогућило снабдевање западне железничке мреже угљем из Сењског рудника. Пројекат је израдила Дирекција за грађење; лицитација је одржана 7. октобра 1921. а финансирање осигурано из 7% инвестиционог зајма. Пруга је пуштена у саобраћај 4. октобра 1923.⁵⁵ У прво време изгледало је да пруга неће бити исплатива. Транспорт се развио тек после изградње узаних пруга од Ужица преко Шаргана које су повезале Србију са Босном. Временом је пруга почела да служи за снабдевања борског рудника коксом из Дубровника, и за извоз бакра.⁵⁶ Међу приоритетима у овом периоду налазила се и пруга узаног колосека Београд – Обреновац. Она је повезала Београд и северну Србију са железничком мрежом у западној Србији, Босни и са Дубровником.⁵⁷

Велики значај имала је и пруга Велес - Штип (51,5 км). Дирекција за грађење добила је 5. јула 1923. инструкцију министра саобраћаја да за владу хитно припреми пројекат за ову пругу. Све је рађено по скраћеном поступку. Одређен је рок за градњу од годину дана, ако се пруга гради у државној режији. Снимање терена обављено је од 8. до 12. јула 1923. и већ следеће недеље у Велес је упућена секција за трасирање. Избор извођача обавио посебан Одбор Министарства саобраћаја. Као рок за завршетак радова одређен је крај фебруара 1925. Краће деонице уступљене су приватним предузимачима с мањим капиталом. Због важности пруге, кратког рока и великог обима послова, радови су извођени уз помоћ војске. Највећи објекат на прузи био је мост преко Вардара код Велеса, дужине 241 метар.⁵⁸

⁵⁴ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 297.

⁵⁵ Петар Миленковић, *наведено дело*, стр. 319.

⁵⁶ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 295-296.

⁵⁷ Светислав Милосављевић, „Десетогодишњи напори Краљевине СХС на усавршавању и повећавању своје железничке мреже“, стр. 75.

⁵⁸ Петар Миленковић, *наведено дело*, стр.320-325.

Охрабрена брзом и јефтином градњом пруге, влада је преко министра саобраћаја Андре Станића одобрила наставак радова у државној режији и на деоници Штип - Кочани (33,8 км). Овде је као радна снага такође употребљена војска. Пруга је предата саобраћају 1. септембра 1926.⁵⁹ Имала је велики "привредни, културни и национални значај", као веза "некомуникативног" Малешева на Брегалници са долином Вардара.⁶⁰

Пруга нормалног колосека Дољевац - Прокупље (22,3 км) представљала је остатак предратне железничке политике Краљевине Србије. Градња је започета 1913. с намером да се јужна Србија преко Косова повеже с морем. Међутим, Србија је после Првог светског рата добила излаз на море преко лука на северном Јадрану и узаног колосека преко Босне до Дубровника, па је пруга "Ниш – Косово - море" изгубила значај који је имала до рата. И поред тога, одлучено је да се деоница од Дољевца до Прокупља доврши "из економско-привредних разлога и као признање топличком крају за жртве учињене за време рата". Концесија за градњу дата је предузећу "Рекорд". Пруга је пуштена у саобраћај са закашњењем од пола године, 25. децембра 1925.⁶¹

Расходи за грађење нових пруга од 1920. до краја 1925. износили су 12.381.828 долара (према одговарајућим курсевима - 911.000.000 динара). Део од 217.000.000 покривен је из 7% зајма, 165.000.960 од Америчког зајма, а остатак је обезбеђен из редовних финансијских извора државе.⁶²

⁵⁹ Исто, 327-328.

⁶⁰ Владан Јовановић, „Железнице у Јужној Србији 1919-1929“, Лесковачки зборник, XXXVIII, Лесковац, 1998, стр. 113.

⁶¹ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 296.

⁶² Петар Рудченко, „Питање железница у Краљевини СХС и француске приватне железнице“, *Нови живот*, Књ. XXVII. Св. 5, 12 јун 1926, стр. 148.

Стране приватне железнице

До првог светског рата у европским земљама примењивани су различити модели експлоатације приватних железница. Највећим делом су се налазиле у државној управи, али је било и земаља које нису преузеле ову надлежност. У појединим земљама је као најцелисходнија примењивана експлоатација пруга од стране самих њених власника уз давање различитив видова државних субвенција потпоре, мада су и те приватне железнице биле под надлежношћу посебних саобраћајних државних установа. Земље са изразито либералном економским уређењем нарочито су инсистирале на самосталном положају приватних железница.¹

Питање експлоатације приватних железница нашло се После првог светског рата међу важним саобраћајним проблемима. У земљама у којима су поред државних пруга биле заступљене и железнице приватних друштава чињени су покушаји да се управа и функционисања приватних пруга унапреди. Решавање овог питања показало је две опречне тежње: с једне стране, општи економски, финансијски и војни чиниоци наметали су државну управу железницом; с друге стране, материјални интереси су подстицали власнике приватних железница да што дуже задрже самосталност над експлоатацијом.² У Европи је ово питање решено углавном тако што су државе у којима су преовладавале приватне железнице и приватна експлоатација преузеле постепено експлоатацију у своје руке.³

Краљевина СХС налазила се међу државама које су примениле систем искључиве државне експлоатације свих железница на својој територији. Осим неких сасвим споредних пруга, читава железничка мржа на подручју Југослвије налазила се у државној експлоатацији. То, међутим, није значило да су све пруге постале власништво државе. Велики део пруга у Хрватској, Славонији и Војводини и даље је остао власништво разних деоничарских друштава, а држава

¹ Коста Николић, „Преимућство државне експлоатације на приватним железницама“, *Нови живот*, Књ. XXIV, Св. 9, 30. октобар 1925, стр. 276–279.

² *Исто*, стр. 276.

³ Ivo Belin, „Aktuelna privredna pitanja“, *Nova Evropa*, Књига VIII, Број 9, 21. септембар 1923, стр. 244.

је уз плаћање сталних паушала само преузела руковођење њиховом експлоатацијом.⁴

Вициналне железнице

Под вициналним железницама сматране су „локалне железнице приватне својине у државној или приватној експлоатацији које су служиле саобраћајним и привредним потребама само једног краја“.⁵ Ове пруге су грађене и због повезивања привредно и политички инфериорних области са главним пругама. Име "вицинална железница" води порекло од француске речи која значи „општински пут“, и која је примењена и на железницу.⁶

У техничком погледу вициналне железнице знатно су заостајале за главним железничким пругама и имале су мањи капацитет саобраћаја.⁷ Пре свега разликовале су се по квалитету "доњег строја" јер су за подлогу често коришћени већ постојећи пољски путеви. Осим тога, имале су сасвим једноставне сигурносне уређаје, станичну сигнализацију, заштитне оргаде најчешће нису постојале, а на прелазима уместо рампи су стајали само знаци упозорења или забране прелаза пруге.⁸ Вициналне железнице карактерисао је и нарочити тип шина. На територији Краљевине СХС ширина колосека износила је претежно 1.435м, али је било и трачница ширине од 1 м, 0,76 м. и 0,60 м. Највише су коришћене шине "Vignol-sistem" од 23,6 кг по дужном метру, уз дозвољену брзину кретања возова до 40 километара на сат. Такозване „мале“ (узане) железнице имале су шине од 9 до 17 кг тежине по дужном метру и дозвољену брзину до 30 километара на сат.⁹

У Краљевини СХС једну трећину целокупне железничке мреже чиниле су приватне - претежно вициналне - железнице. Ове пруге, дужине 2.899 километара, припадале су приватним друштвима којих је било 40. Њихова седишта налазила су се „у Љубљани, Марибору, Загребу, Београду, Беочину, Панчву, Будимпешти и

⁴ *Isto*, str. 244.

⁵ Светислав Милосављевић, „Наше вициналне железнице“, *Јубиларна књига државних железница Краљевине Југославије 1919-1929*, стр. 167.

⁶ Josip Gorničić Brdovački, *navedeno delo*, str. 177.

⁷ Светислав Милосављевић, „Наше вициналне железнице“, стр. 167.

⁸ Josip Gorničić Brdovački, *navedeno delo*, str. 177.

⁹ Коста Николић, „Наше вициналне железнице“, *Нови живот*, Књ. XXIII, Св. 4, 4. јул 1925, стр. 105.

Бечу“. Преовладавао је капитал страног порекла: мађарски, аустријски, швајцарски, немачки, холандски, енглески. Инвестициони капитал уложен у ове пруге износио је 253.899.487 аустријских круна, а капитал друштва 301.607.487 динара.¹⁰ Акције ових железница налазиле су се претежно код страних и домаћих банака које су биле њихови повериоци.¹¹

У другој половини 19. века када је значај железнице за општи напредак друштва постао већ неоспоран, све економски развијене земље тежиле су да што брже изграде железничку инфраструктуру. Пошто саме државе нису имале довољно средстава за градњу свих пруга на својим подручјима, своју активност у том погледу ограничавале су само на главне железничке пруге од примарног државног интереса у циљу повезивања важних економских центара или за војне потребе. За градњу локалних железничких пруга, државе су се определиле за систем подстицаја приватном капиталу.¹² Захваљујући томе, у целој Европи вициналне пруге су постале "алиментарне жилице великих и главних саобраћајних артерија", а у економски слабије развијеним областима и пресудан чинилац напретка.¹³

Градња вициналних железница раширила се захваљујући државним субвенцијама у виду финансијских олакшица, повластица и доприноса при градњи, као и државним гаранцијама извесних прихода приватним друштвима, под условом да своје железнице предају у државну експлоатацију. То је деловало подстицајно на приватне улагаче јер су били безбедни "да и у случају слабог саобраћаја неће трошкови експлоатације прогутати приходе транспорта, ваћ да ће ипак сразмерни део чистих прихода њима припасти".¹⁴

Захваљујући овом систему подстицајних мера, градња вициналних железница се раширила и у Аустроугарској. У Аустрији је питање "локалних железница" законски уређивано у више наврата: 25. маја 1880, 31. децембра 1894.

¹⁰ Извештај анкетне комисије о стању на железницама у државној експлоатацији и о мерама које би требало предузети у циљу спровођења штедње, Вициналне пруге – приватна својина у државној експлоатацији, стр. 23-24, АЈ, 65, 292, 891.

¹¹ Светислав Милосављевић, „Наше вициналне железнице“, стр. 171.

¹² Фран Бончина, „Проблеми вициналних железница“, *Годишњак југословенских државних железница 1931-1932*, стр. 119.

¹³ Коста Николић, „Наше вициналне железнице“, стр. 104.

¹⁴ *Исто*, стр. 106.

и 8. августа 1910. године; У Мађарској је регулисано законима из 1880. и 1888. Држава је на основу ове правне регулативе преузела у експлоатацију велики број вициналних железница.¹⁵

Приликом концесионирања вициналних железница држава је са акционарским друштвом закључивала уговор о преузимању његове железнице у властиту експлоатацију. То је значило да она на тој железници о свом трошку преузима вођење „опште управе“, „тарифирања“, „комерцијале“, „одржавање постројења“ и „возних средстава“. Међутим, најзначајније уговорно право државе било је да железница после истека концесије (обично 90 година) прелази у њено власништво. У извесним случајевима „држава је имала и право да и откупи вициналну железницу“ пре истека концесије. У таквом случају „цела вредност“ железнице је отплаћиванс у годишњим ратама, а њихова висина обично је одређивана према средњој вредности 2чистих прихода од последњих пет година“.¹⁶

Концесионар је имао обавезу да оснује акционарско друштво, које је за потребе финансирања градње железнице издавало деонице у износу прописаном концесијом. Постојале су *приоритетне* и *основне* деонице. За учешће у железничком акционарском друштву највише су били заинтересовани локални инвеститори. Њима су на располагању стајали различити видови учешћа (од новчаних уплата и уступања свог земљишта до давања субвенција разних врста) и за то су обично добијали *основне акције*. Осим локално заинтересованих лица, у железничким друштвима учествовали су и органи локалне самоуправе (жупаније, општине, градови), али и држава. Међутим, средства сакупљена из ових извора различитог порекла често нису била довољна за градњу железнице па је тражен и „локално незаинтересовани капитал“. За упис ове врсте капитала издаване су *приоритетне акције*. Њих су највише куповале банке, финансијске групе, железничка предузећа и друга капиталистичка удружења, често због спекулативних разлога. Приоритетни капитал имао је гаранцију државе у виду амортизације и камате на уложени капитал. Гаранција коју је давала аустријске државе била је обично непосредна. Законом је дефинисао начин и износ до ког је

¹⁵ Vladimir Stehlik, „Postanak i razvitak železnica u Jugoslaviji“, *100 godina železnica Jugoslavije (1849-1949)*, str. 74, 76.

¹⁶ Коста Николић, „Наше вициналне железнице“, стр. 106-108.

аустријска држава гарантоваола за приватни капитал уложен у локалну железницу. У Мађарској је гаранција била посредна, јер је концесионар своја уговорна права остваривао преко Мађарске државне железнице, која је имала обавезу да му до истека концесије плаћа 50-60% од укупног прихода с његове пруге.¹⁷

И ако су до првог светског рата вициналне железнице имале важну друштвену улогу, о њиховом значају у "народно-господарственом, финансијском и културном" погледу постојала су различита мишљења. Поједини стручњаци истицали су "позитивне моменте и резултате". Други су тврдили да су то "сасвим пасивна подuzeћа и баласт за државне финансије". У том смислу био је и извештај угарске владе из 1911. где је наведено да "посао вициналних железница државне железнице трајно надоплаћују и да се врше проучавања ширег опсега, којима је сврха да преиначе уговоре с тим вициналним железницама с обзиром на вођење посла."¹⁸ Потреба преиспитивање статуса вициналних железницаје већ тада је указивала да њихова организација и функционисање више не одговарају потребама државе. У тешким економским околностима после Првог светског рата, питање финансијског статуса приватних железница добило је за државе пресудан значај.

Наследне државе бивше Аустроугарске (Чехословачка, Румунија, Пољска, Италија, Краљевина СХС, Аустрија и Мађарска) годинама су имале нерешен имовинско-финансијски однос са власницима вициналних железница на својим територијама. Споразуме су (као апсолутни правни наследници) најбрже постигле Аустрија и Мађарска. Италијанска држава је од друштава вициналних железница на својој територији купила већи део акција. Дошавши тако до „већине гласова у управним одборима друштава“, закључила је нове експлоатационе уговоре у складу са својим интересом. Чехословачка је 1921. године постигла заједнички петогодишњи провизорни договор са већином друштава вициналних железница на својој територији, с тим да се по истеку тог рока изврши подржављење свих тих железница. Са преосталих десетак железничких друштава ово питање је решила

¹⁷ Фран Бончина, „Проблеми вициналних железница“, стр. 120.

¹⁸ Josip Gorničić Brdovački, *navedeno delo*, str.184.

тако што су она наставила да постоје, а држава је откупила све њихове приоритетне акције. Поставши главни акционар, преузела је њихове пруге у експлоатацију. Са појединим власницима вициналних железница, Чехословачка је и десет година после рата још увек била у преговорима или судским споровима. У Румунији је постојало 41 друштво вициналних железница. До краја прве поратне деценије румунска држава уредила је односе са 17 друштава, која су у свом власништву имала 1416 километара пруга. На основу споразума, држава је стекла већину у управи друштава тако што је купила све приоритетне акције „по цени 14 швајцарских франака за номиналних 100 круна, у државним боновима који гласе на енглеске фунте са 5% интереса“.¹⁹

На подручју Краљевине СХС управу над вициналним пругама после рата преузела је држава. Сматрало се да ће на тај начин, с гледишта општих потреба у организационом и финансијском смислу, бити обезбеђена њихова најрационалнија експлоатација и одржавање. Држава је тиме добила могућност примене јединственог тарифног система, планске реконструкције и развоја пруга. Саме вициналне железнице, услед смањене рентабилности не би могле без учешћа државне да обезбеде приходе за покриће свих својих обавеза и морале би да редукују сабораћај, што би водило погоршавању и онако већ лоших саобраћајних прилика у земљи. У исто време, корист од државне управе исказивала се и према акционарима вициналних железница, којима је на овај начин обезбеђен приход "ма како мало носиле акције".²⁰

По завршетку рата Краљевини СХС припала је велика мрежа вициналних железничких пруга у северозападним областима.²¹ У новој држави део ових пруга изгубио је локални карактер који је имао до рата и добио је нову значајну улогу с гледишта унутрашњег или међународног железничког саобраћаја. То је и био један од важних разлога што се тежило њиховом подржављењу.²² Међутим, главна сметња регулисању имовинско-финансијског односа између друштава

¹⁹ Светислав Милосављевић, „Наше вициналне железнице“, стр. 175-176.

²⁰ Коста Николић, „Преимућство државне експлоатације на приватним железницама“, стр. 277.

²¹ У Срему - 153 км, у осталом делу Војводине - 1317 км, у Хрватској и Славонији - 1090 км, у Словенији - 337 км.

²² Према овом извору дужина југословенских вициналних пруга је износила 3.104 километра. (Светислав Милосављевић, „Наше вициналне железнице“, стр. 167.)

вициналних железница и државе потицала је од несређених јавних финансија и недостатка новца у државној каси.

За грађење сваке од 40 вициналних железничких пруга на подручју Краљевине СХС формирано је својевремено по једно акционарско друштво. Њихове основне и приоритетне акције биле су углавном у односу 35:65. Експлоатациони уговори примењени код 35 друштава вициналних железница на југословенском подручју предвиђали су поделу 50:50 „укупног бруто прихода“ између друштва и државних железница које су експлоатисале пруге. Поједини експлоатациони уговори предвиђали су да држава од прихода подмирује све експлоатационе трошкове, а евентуални остатак прихода припадао је друштву. Да би се ови обрачуни упростили, експлоатациони трошкови временом су преиначени у паушалне исплате. На ове начине држава и покрајина обезбеђивале су друштвима „минималан приход за амортизацију и укамаћење зајма“. Код појединих вициналних железница постојао је чист закупни однос, тј. државне железнице које су вршила експлоатацију приватне железничке линије плаћале су друштву утврђену годишњу закупнину у висини покрића амортизације и камате на уложени капитал.²³

После Првог светског рата сва друштва вициналних железница тражила су од Краљевине СХС да призна све повластице по основу различитих уговора закључених са Аустријом и Угарском. Нарочито су инсистирали на правима финансијског карактера. Краљевина је то одбила, полазећи од става да су уговори супротни принципима међународног права, тј. да држава није апсолутни правни наследник бивше монархије.²⁴ Уговори нису признати и зато што су у условима измењених саобраћајно-економских и финансијских прилика после рата сматрани штетним по интересе државе.²⁵

Тражен је начин да се правни и финансијски односи између државе и друштава вициналних железница промене. Требало је одлучити да ли да се односи уреде куповином или закупом железница, или да се задрже ранији уговори, са

²³ Исто, стр. 168-171.

²⁴ Фран Бончина, „Проблеми вициналних железница“, стр. 120.

²⁵ Светислав Милосављевић, „Наше вициналне железнице“, стр. 174.

извесним изменама.²⁶ Начелно је заузет став да се проблем реши у складу с одредаба уговора о миру.

Расправа о вициналним железницама почела је 7. јануара 1920. године пред Комисијом за пристаништа, водене путеве и железнице Конференције мира. На решења која је понудио предлог мађарског мировног уговора, Мађари су одговорили својим противпредлозима, с тенденцијом "да се по сваку цену очува што је могуће више њихове целине и избегну обавезе по основу будућег Уговора о миру. Истакли су извесне принципе на основу којих би по географском, саобраћајном и економском положају, данашња Мађарска и земље које су отпале од ње, морале сачињавати једну недељиву економску целину". У супротном, Мађарску би задесила пропаст. У члану 301. предлога мировног уговора Мађари су тражили измену по којој би сва права мађарске државе која проистичу из концесија железничким друштвима била осигурана држави Мађарској, док би сва обавезе Мађарске према друштвима имале пасти на новоосноване земље. У чл. 304. тражили су измену којом би приватним повлашћеним железничким друштвима од стране Мађарске која су се налазила на територији Краљевине СХС било и даље гарантовано јединство. Захтеви су одбијени јер су задирали у права суверених земаља у погледу самоопредељивања у вези концесија датих друштвима вициналних железница.²⁷

По Сен-Жерменском и Тријанонском уговору о миру Краљевина СХС је добила у експлоатацију све вициналне железнице на њеном државном подручју.²⁸ Према чл. 304. да би се обезбедио редован саобраћај на пругама приватних друштава на територијама наследних држава, административну и техничку реорганизацију сваке мреже је требало спровести споразумно између друштва и сваке поједине државе. Спорови при закључивању споразума и тумачење концесија налазили су се у надлежности међународних судова које је именовао Савет Друштва народа.²⁹

²⁶ Извештај анкетне комисије о стању на железницама у државној експлоатацији и о мерама које би требало предузети у циљу спровођења штедње, Вициналне пруге – приватна својина у државној експлоатацији, АЈ, 65, 292, 891.

²⁷ Закључци по репарационим питањима, Примедбе на противпредлоге Мађара на партију XII уговора, Бр. 339, Р. Аврамовић -Економско-финансијској и саобраћајној секцији, Париз, 25. фебруар 1920. стр. 1-3, АЈ, 336, 83, II, (885).

²⁸ Светислав Милосављевић, „Наше вициналне железнице“, стр. 174.

²⁹ Ранислав Аврамовић, „Међународни саобраћај - према уговорима о миру и конвенцијама под

Првих послератних година регулисање односа вициналних железница према југословенској држави стално је одлагано. У јавности је вођена расправа да ли држава треба да откупи вициналне железнице на начин како су то урадиле и остале земље које су наследиле делове бивше Аустроугарске. Као главна аргументација истицано је да саобраћајна средства представљају важан економски, финансијски и војни фактор који држава треба да има под својом управом, и да откуп значи искључивање утицаја страног капитала.³⁰

Године 1926. решење питање вициналних железница постало је неодгодиво. На основу студија које је израдила посебна стручна комисија, Краљевина је крајем 1926 почела преговоре са власницима вициналних железница на свом подручју. Пошло се од гледишта да би „требало под повољним условима откупити већи део мреже тих вициналних железница, а остатак вратити сопственицима да их сами за свој рачун експлоатишу“. Преговори су трајали током целе 1927. и 1928. године. Са већим бројем друштава прешло се чак и на разговоре о износу откупнине.³¹

За Краљевину је регулисање односа према вициналним железницама значило велике финансијске издатке. И ако је рок концесија износио 90 година, држава је имала право да откупи вициналне железнице већ после 30 година. Цена откупа у том случају исплаћивала се у годишњим ратама. То је отварало три питања која су финансијски задирала у државне интересе: 1) Да ли чекати бесплатни прелаз вициналних железница у власништво државе по истеку концесије? 2) Да ли извршити откуп пре истека концесије? 3) Како утврдити вредност вициналних железница и начин исплате.³²

1) Право државе на бесплатно преузимање вициналних железница у посед после истека рока концесије било је врло значајно. Међутим, закони Аустрије и Угарске предвиђали су да је њихово бесплатно пружање могуће „једино као компензација за вредности које је држава пружила приватним железничким предузећима“. 2) Поједине државе преузеле су у свој посед приватне локалне железнице путем откупа пре истека концесије, али је купопродаја извршена на

окриљем Друштва народа“, стр. 19.

³⁰ Коста Николић, „Треба ли држава да откупи вициналне железнице“, *Нови живот*, Књ. XXVI, Св. 3, 6. март 1926, стр. 86-87.

³¹ Светислав Милосављевић, „Наше вициналне железнице“, стр. 175.

³² Коста Николић, „Треба ли држава да откупи вициналне железнице“, стр. 87-88.

основу новог уговора између државе и приватних власника. 3) Државни Комитет који је требало да изврши процену, морао је да узме у обзир стање пруга и осталих железничких инсталација, као и њихову исплативост. Пошто су железнице сматране комерцијалним установама - то је њихову вредност одређивао ниво њихових прихода. Из свега је произлазило да приликом процене вредности вициналних железница треба користити "метод који проистиче из комбинације инвестираног капитала смањивањем вредности по фактичном стању пруге и вредности чистих прихода из експлоатације као двеју резултанти."³³

Од завршетка рата Краљевина СХС је власницима вициналних железница више година исплаћивала из буџета "аконтацију на рачун њиховог дефинитивног примања".³⁴ До 1929. године је закључила нове споразуме са 24 друштва пређашњих мађарских вициналних железница (1.800 км). Поједина друштва претходно су поднела тужбе међународним судовима у Хагу и Женеви које је за надлежне одредио Савет Друштва народа. Краљевина је њихове захтеве побијала чињеницом "да су се политичке и економске прилике толико измениле, да вициналне железнице немају више онај значај што су га имале пре светског рата". Није прихватала ни тврдњу друштвава „да капитал инвестиран у вициналне железнице претставља златну вредност“. Споразуми су постигнути тек пошто су мађарска друштва одустала од захтева да Краљевина призна њихове концесије и експлоатационе уговоре које су својевремено закључила са мађарском државом.³⁵ Уважавајући принцип приватне својине, Краљевина је коначном решењу овог питања приступила у смислу чл. 250 Трианонског уговора о миру. То је значило да накнада коју је држава треба да исплати власницима железница мора због њихове мале комерцијалне вредности да се прилагоди приликама које су постојале после рата.³⁶

Према коначном споразуми, Краљевина СХС је преузела обавезу да друштвима вициналних железница плати накнаду „за приоритетни капитал који на дан 1. јануара 1919. није још био амортизован“. Износ је утврђен тако што се држава обавезала да 1. јануара 1931. откупи „све неамортизоване приоритетне

³³ Коста Николић, „Треба ли држава да откупи вициналне железнице“, *Нови живот*, Књ. XXVI, Св. 5, 20. март 1926, стр. 150-155.

³⁴ Светислав Милосављевић, „Наше вициналне железнице“, стр. 175.

³⁵ Фран Бончина, „Проблеми вициналних железница“, стр. 120-121.

³⁶ *Исто*, стр. 121.

акције уз цену од приближно 18 швајцарских центима за једну аустро-угарску круну, а за период од 1. 1. 1919. до 31. 12. 1930. имала је да плати камате у висини од приближно 3% и за капитал који би био утврђен путем релације 18 швајцарских центима за 1 круну аустријску³⁷ Регулисањем питање приоритетних акција решен је финансијско-имовински однос између Краљевине СХС и 24 друштва вициналне железнице.³⁸

Јужне железнице

"Јужна жељезница" била је пред Први светски рат највеће приватно жељезничко предузеће бивше Аустроугарске. Дужина њених пруга износила је 2.224.километра. У овом предузећу преплитали су се интереси крупног капитала бивше Аустро-угарске монархије, Француске, Њемачке, Италије и других земаља.³⁹ Италија је преузела пруге на територији које је окупирао после рата. Остале деонице на подручју Аустрије, Мађарске и Краљевине СХС остале су у експлоатацији предузећа Јужне железнице, које је имало концесију за експлоатацију до 1968. Пошто је концесију потврдио мировни уговор, ни једна од наследних држава није могла да преузме или откупи пруге пре истека њеног рока.⁴⁰

За Краљевину СХС питање преузимања Јужних железница после рата имало је посебан значај. С обзиром да су остале приватне пруге на југословенском подручју већ прешле у државну експлоатацију, посебан положај Јужне железнице значао је нарушавање јединственог жељезничког система. Проблем је појачавала и чињеница да су пруге Јужне железнице имале важну улогу у домаћем промету: пруга Ракек–Љубљана-Марибор била је једина жељезничка деоница у земљи са две трачнице, а део од Зиданог Моста преко Загреба до Сиска налазио се у саставу главне жељезничке линије Љубљана (односно Марибор) – Загреб-Београд. Овом пругом обављан је шретежан део робне размене са иностранством. С обзиром на

³⁷ Исто, стр. 121.

³⁸ Исто, стр. 122.

³⁹ Josip Gorničić Brdovački, *navedeno delo*, str. 168.

⁴⁰ Ivo Belin, „Aktuelna privredna pitanja“, str. 246.

ове околности, за Краљевину је било неприхватљиво да се тако важан део домаће транспортне мреже налази у приватном власништву, и то страног предузећа.⁴¹

Вишедеценијска историја Јужне железнице прошла је кроз неколико фаза. Градња појединих њених пруга везана је за почетке градње железница у Хабзбуршкој монархији од 1841. године, у државној режији. Када је влада у Бечу, услед недовољних буџетских извора, напустила 1854. године овај концепт, омогућила је ангажовање приватног капитала у железничком саобраћају уз давање државне гаранције прихода. У годинама након тога оснивана су приватна друштва, а државне железнице приватизоване.⁴² Железнице у јужном делу Монархије преузело је "Царско-краљевско повлашћено јужно државно ломбардијско венцијско и средње-италијанско жељезничко друштво". Међутим, у рату против Француске и Пијемонта 1859. године Аустрија је изгубила Ломбардију. Пруге на том подручју откупила је новоформирана италијанска држава, путем исплата годишњих рате.⁴³

Промењена политичких и финансијских околности која је потом наступила, представљала је повод да се за пруге у јужном делу Монархије оснује посебно деоничко друштво. У њега су између осталих ушли породица Ротшилд, кнез Шварценберг и још неки магнати из Аустрије. Предузеће је било познато као „Друштво Јужне железнице“ (Südbahngesellschaft) или „Судбан“. Оно је преузело завршене и незавршене пруга за своту од 100 милиона форинти у сребру. Међу незавршеним пругама налазила се и деоница од Зиданог Моста преко Загреба до Сиска и огранак према Карловцу. Њихову градњу довршило је друштво "Јужних железница" и пустило у саобраћај 1862. односно 1865. године. Концесија Јужној железници продужена је 1867; почетак рока од 99 година рачунао се од 1865. Године 1873. пуштена је у саобраћај пруга Карловац-Ријека у власништву Државних железница у Хрватској и Мађарској. Пошто је развоју ове пруге сметала пруга Јужне железнице Загреб-Карловац, Друштво је уступило своју пругу Државним железницама.⁴⁴

⁴¹ Дужина пруга Јужне железнице у Хрватској износила је крајем 1918. године 244,5 км. (*Isto*, str. 245-246.); Vidi: Draško Petrović, „Železnički saobraćaj i modernizacija Kraljevine SHS“.

⁴² Момир Самарџић, *наведено дело*, стр. 29.

⁴³ Рента је 1914. године износила 31.577.078.46 круна. (Josipa Gorničić-Brdovački, *navedeno delo*, str. 169.)

⁴⁴ Вредност ове пруге другог реда је утврђена на 9.600.000 РМ. (*Isto*, str. 168-171, 173-174.);

Управа пруга "Јужне железнице". подељена је 1889 на два дела. Једној управи су припале пруге у Аустрији, другој пруге у Транслајтанији (мрежа на подручју Угарске). Послове пруга у Хрватској и Мађарској водила је Управа у Пешти. Оваква управна организација одржала се мање-више до 1923. године.⁴⁵

Јужна железница била је „у кризи већ деценијама“ пре Првог светског рата. Приходи предузећа нису покривали ни камате за издате обвезнице⁴⁶ и стално су опадали. Власници основних акција примали су извесно време по 1 франак дивиденде, а од 1874. године ни толико. Највећи деоничари, међу којима су се налазили „Едмунд и Лонис Фреихер фон Ротшилд, Алберт Вајсхут, Ернст Мејер“, успевали су да обезбеде себи приход на дрги начин. Они су учествовали у деоничким друштвима која су у свом власништу имала фабрике и магацине уз пруге Јужне железнице. За та своја предузећа они су обезбедили ниже транспортне тарифне од стране Јужне железнице, какве нису важиле за остала предузећа. Зараде које су крупни сувласници Јужне железнице остваривали на овај начин омогућавале су им да подносе „ниске или никакве дивиденде“ из жељезничког посла.⁴⁷

Ратни догађаји 1914-1918 погоршали су тешку финансијску ситуацију Друштва.⁴⁸ Деоничко друштво Јужних железница имало је после рата издатих деоница у вредности око 150.000.000 круна (односно франака), а приоритетних 3,4% и 5%-них облигација близу 1,5 милијарде франака. Око једне милијарде франака тих облигација налазило се у власништву француских држављана. С обзиром на лоше финајсијско стање, Друштво није могло дуго да се одржи и не оде под стечај. Пошто је то значило огромну финансијску штету за француске повериоце, они су „настојали да Друштво спасу од пропасти“.⁴⁹

Очекујући решење Конференције мира, власници Јужне железнице предложили су интернационализовање њихових пруга и давање новчане позајмице предузећу од стране земаља преко којих су пруге пролазиле (Аустрија, Мађарска, Италија и Краљевство СХС). Мишљење министра саобраћаја

Момир Самарцић, *наведено дело*, стр. 29.

⁴⁵ Josipa Gorničić-Brdovački, *navedeno delo*, str. 168.

⁴⁶ Ivo Belin, „Aktuelna privredna pitanja“, str. 246.

⁴⁷ Josip Gorničić Brdovački, *navedeno delo*, str. 172.

⁴⁸ Извештај Р. Аврамовића о Јужним Железницама – министру саобраћаја, Париз, 17. март 1920, АЈ, 336, 44, III, (5913).

⁴⁹ *Исто*, стр. 1-2.

Краљевине СХС било је да она као независна држава не треба да пристане на интернационализацију. Наводио је да такав случај у дотадашњој историји железница није познат. У вези позајмице је сматрао да се Друштву може изаћи у сусрет само ако се пртходно све државе преко чијих територија пруге пролазе споразмеју са опуномоћеним представницима акционара и француском владом о правима сваке државе на део пруге у њиховим границама, као и о тарифама. Захтев је био заснован на тези да Краљевина има првенствено право откупа железничке мрежа на својој територији и да експлоатацију пруге преузме по напред утврђеној цени од километра, чим се утврди да издаци експлоатације премашују приходе.⁵⁰

Преговори о Јужним Железницама најављени су за другу половину новембра 1919. у Паризу.⁵¹ Пре тога био је усвојен мировни уговор са Аустријом, који је у чл. 320. садржао посебну одредбу о регулисању односа и решавању спорова између привредних друштва и државе.⁵² Услед критичног стања у коме се налазила Јужна железница и да би се избегао њихов стечај, у Париз су дошли делегати Управног одбора Судбана да преговарају са представницима свих држава преко чијих територија прелази њихова пруга, затим са заступницима приоритетних обвезница (који су били већином Французи), као и са француском владом која је по том основу била заинтересована у овом питању. Циљ преговора било је закључење једног провизорног аранжмана на основу којег би државе преко којих пролази Јужна железница давале извесне субвенције - до дефинитивног уређења овог питања у смислу чл. 320. уговора о миру са Аустријом. Преговоре у име Краљевине водио је Ранислав Аврамовић, делегат Министра саобраћаја и члан делегације Краљевине СХС на конференцији мира.⁵³

⁵⁰ Јужне железнице, No. 7557, А. Трумбићу министру иностраних дела, Београд, 15. јуни 1919, АЈ, 336, 44, II, (2403).

⁵¹ Преговори у Паризу о Јужним Железницама, Бр. 16/II, за делегата И. Жолгера, Љубљана, 10. новембар 1919, АЈ, 336, 44, III, (7539; 7540).

⁵² Извештај Р. Аврамовића о Јужним Железницама – министру саобраћаја, Париз, 17. март 1920, стр. 2, АЈ, 336, 44, III, (5913).

⁵³ На дневном реду разговора нису била само техничка питања већ и економске и финансијске природе, Делегација је тражила од Економско-финансијске и саобраћајне секције да поднесе мишљење о овом предмету, да би о томе известила владу; Извештај о раду Економско-финансијске секције, Питање о Јужној железници, Д. Марушић, Париз, 7. 4. 1919. стр. 10-11, АЈ, 336, 78, I, (382).

После седнице Комисије за транзит, водене путеве и железнице, Конференције мира одржане 20. јануара 1920. председник комисије скренуо је пажњу Аврамовићу да се у Паризу налазе директор и управни одбор Судбана. Пошто су већ били разговарали са италијанским техничким делегатима, питао је да ли би и он могао да их прими. Аврамовић је прихватио сусрет у "незваничном својству и ради обавештења". Сутрадан су га посетили генерални директор Судбан-а, председник и потпредседник управног одбора, директор аустријске Кредитансталт банке, председник и потпредседник Англо-аустријске банке. На почетку састанка су "наваљивали да им се безусловно стави још пре 1. фебруара сума од 5-6 милиона круна за исплату особља за текући месец и да Аврамовић пошаље телеграм влади у том смислу".⁵⁴

Не постигавши свој наум, саопштили су да су у Париз дошли с првобитном намером да се споразумеју са француским повериоцима и издејствују „Дефинитивну уредбу у смислу чл. 320. Сен-Жерменског уговора“. Међутим, после разговора са надлежним чиниоцима у Паризу закључили су да би то дуго трајало и одлучили су да траже привремено решење у виду „Провизорне уредбе“. Њоме су желели да постигну два циља: „Да спасу Друштво од банкротства, и да осигурају јединство у администрацији и експлоатацији у смислу права по концесији“. Због тога су предложили оснивање једне „Мешовите комисије од делегата све четири заинтересоване земље“ којом би председавала "једна пета сила која би пазила да се не повреде суверена права дотичних земаља“. У исто време, биле би формиране и локалне Дирекције, каква је од августа 1918. већ постојала у Љубљани. Предлог су образложили вишеструким користима: смањењем трошкова и неуредног саобраћаја, могућношћу јединственог тарифирања и експлоатације возних средстава дуж целе железничке мреже Судбан-а, као и олакшаним преласком државних граница.⁵⁵

Ипак, најважнија је била финансијска страна питања. Огроман мањак прихода Јужна железница је до тада покривала зајмовима од Аустрије и Мађарске (око 120 милиона круна). Велика неликвидност постојала је на пругама

⁵⁴ Привремена експлоатација Јужних железница, Пов. бр. 299, министру саобраћаја, Париз, 23. јануар 1920, стр. 1-2, АЈ, 336, 44, III, (5529).

⁵⁵ Јужне железнице траже уредбу о експлоатацији и кредит, Пов. бр. 322, министру саобраћаја – Р. Аврамовић, Париз, 23. фебруар 1920.стр. 1-2, АЈ, 336, 44, III, (7542).

у Краљевини СХС због смањеног саобраћаја, али и зато што су од 1. јула 1919. знатно повећане плате железничком особљу. Мада је влада у два маха одобрила повећавање возарине и дала предузећу аванс за своје транспорте, то није било довољно да покрије расходе Јужне железнице на јуословенском подручју.⁵⁶

Пошто је даља експлоатација пруге до дефинитивног решења била могућа само уз финансијску помоћ Аустрије, Мађарске, Југославије и Италије, представници Друштва су предложили да „четири заинтересоване државе покривају на свом подручју сразмерно дужини пруге Јужне железнице све новчане потребе друштва (изузев интереса на хартије од вредности) за време Провизорне уредбе, која би трајала најдаље до краја 1922“. Југословенска влада је требало да учествује са 3.100.000 француских франака - као сталним обртним капиталом који би се месечно доплаћивао у складу с повећањем расхода (на име плата, пензија, угља итд). Повраћај ових позајмица био би извршен тако што би по истеку предложеног режима био утврђен њихов износ са 4% интереса и исплаћен у годишњим ратама до караја трајања концесије. „За случај ранијег банкротства Друштва ове исплате би дошле на последње место“.⁵⁷

Друштво „Судбан“ било је спремно да преговара са владама четири заинтересоване земље и о њиховом откупу Јужне железнице, али под следећим условима: „1) Погодбе о откупу могле би да се примене само ако се са све четири владе постигне споразум о откупу једновремено; 2) „Од дана извршеног откупа Друштво би продужило експлоатацију железница у целини и за рачун дотичних влада, према условима који би се утврдили на име признања трошкова, прихода на капитал и награда; 3) Једна мешовита Комисија, састављена од делегата четири заинтересоване земље под председништвом једне пете силе, старала би се о извршењу суверених права четири заинтересоване земље“.⁵⁸

Аврамовић је предочио представницима „Судбан“-а да су власти Краљевине наклоњене овом предузећу и његовим легитимним тражењима. Ово се по његовом мишљењу видело по томе што је у Југославији предузећу после рата остављена експлоатација пруге, што Италија, на пример, није учинила. Због тога

⁵⁶ Исто, стр. 2-3.

⁵⁷ Исто, стр. 2-3.

⁵⁸ Исто, стр. 3.

је сматрао „да је акција Судбан-а требало да почне у Београду, а не у Паризу“.⁵⁹ Пошто су представници Јужне железнице желели брзо и успешно решење, од њих је тражио „да своју прву представку допуне подацима из којих би се видело да су тражења основана, тј. да сума од 3.100.000 франака није произвољно узета већ да одговара сразмерној дужини железничке мреже Судбана“ на југословенском подручју, уложеном капиталу итд., као и да "лојално покажу" шта су постигли у преговорима са Италијом, Аустријом, и Мађарском.⁶⁰

Аврамовић је сматрао да услови које нуди Јужна железница за зајам од 3.100.000 франака нису повољни. Држава би уплатила тражени износ да Друштво њиме покрива дефицит, али шта се сматрало дефицитом није било прецизирано. Даље, Краљевини је било „стало да железнице на њеној територији функционишу, али у предлогу Судбана нигде није казано да се ради о покрићу дефицита само на пругама у нашој држави“. Осим тога, јемство које је нудила Управа Јужних железница није била никаква гаранција јер би зајам Јужној железници представљао тражбину државе која би у случају да Друштво оде под стечај била последњег реда, па до подмирења не би ни дошло.⁶¹

Економско-финансијска и саобраћајна секција југословенске делегације на Конференцији мира у Паризу оценила је финајсијско стање Јужних железница као критично и да би њихов одлазак под стечај значио велику финансијску штету за француске повериоце. Влада Краљевине је желела да пруге Јужне железнице на државном подручју функционишту, али и да "по могућности обзиром на Француску штеди интересе француских поверилаца". Код просуђивања захтева друштва за зајам узето је у убзир "да се ради само о једној провизорној мери ради одржања промета на државном подручју, а да ће дефинитивно решење односа Јужне железнице према држави бити у смислу мировног уговора". Делегација је предложила влади да се давање зајма Јужној железници у сврху одржања промета веже уз следеће услове: 1) да у погледу пруга Јужне железнице на подручју Краљевине сва права бивше Аустрије и Угарске пређу на Краљевство СХС; 2) да

⁵⁹ Привремена експлоатација Јужних железница, Пов. бр. 299, министру саобраћаја, Париз, 23. јануар 1920, стр. 2, АЈ, 336, 44, III, (5529).

⁶⁰ Јужне железнице траже уредбу о експлоатацији и кредит, Пов. бр. 322, министру саобраћаја – Р. Аврамовић, Париз, 23. фебруар 1920.стр. 3, АЈ, 336, 44, III, (7542).

⁶¹ Извештај Р.Аврамовића о Јужним железницама, министру саобраћаја, 17. март 1920, стр. 3, АЈ, 336, 44, III, (5913).

се изједначи пословни делокруг равнатељства Јужне железнице у Љубљани и Будимпешти; 3) „да службени језик тог равнатељства и пруга“ буде "наш језик"; 4) да намештеници Јужне железнице на подручју Краљевине буду искључиво њени држављани; 6) да зајам који се даје Железници служи искључиво за покриће издатака у сврху одржање промета на пругама у Краљевини; 7) да се ради надзора при равнатељству у Љубљани постави посебан владин повереник и 8) да се владин зајам сматра предујмом за режијске трошкове Друштва, а повратак тражбине да Друштво осигура својом непокретном или покретном имовином и признавањем предности наплате у односу на првенствене обвезнице.⁶²

Разговори које су после тога водили делегати Судбан-а са представницима осталих заинтересованих држава нису постигли успех. Предајући 16. фебруара Аврамовићу своју нову представку пожалили су се да преговори преко делегата на Конференцији мира иду споро и да им Италијани још од објаве рата не плаћају годишње отплате које чине њихов главни извор прихода.⁶³ Нису успели да се споразумеју ни са Французима (Asosiasion Nasional) у погледу равноправности акција у власништву Аустро-Мађара и власника облигација Француза, јер су Французи за своје облигације тражили првенство. Пошто је за руководство било најважније да „Судбан“ спасе од банкротства, одлучило је да привремено одустане од преговора преко делегата на конференцији мира и да се за одобрење траженог зајма директно обрати заинтересованим владама. Ради што бржег решења, били су спремни да одустану од услова у вези формирања Мешовите комисије.⁶⁴ Јужним железницама је одмах било потребно 12 милиона франака (од Аустрије 3,6; од Италије 4,0; од Угарске 1,3; и од Краљевине СХС 3,1). Од укупне дужине железничке пруге (2.234 км), на Краљевство СХС је долазило 584,5 км (26,16%); „од укупног инвестиционог капитала до краја 1918. (изузев возног парка) у износу 860 милиона - око 231,4 милиона (око 26,9%)“. С друге стране, у обртном фонду од укупно 12 милиона франака који је Друштво

⁶² Исто, стр. 3-5.

⁶³ 29,5 милиона франака у злату годишње до 1954, а по том по 12,75 милиона франака до 1986.

⁶⁴ Јужне железнице траже уредбу о експлоатацији и кредит, Пов. бр. 322, министру саобраћаја – Р. Аврамовић, Париз, 23. фебруар 1920.стр. 4, АЈ, 336, 44, III, (7542).

тражило у виду позајмице, Краљевство је требало да учествује свега са 3,1 милион, тј. 25,83.%.⁶⁵

Неколико дана по пријему друге представке „Судбан“-а Аврамовић је разговарао са инспектором француског Министарства финансија Жеисоном као представником француске владе и са Де Клозиером, представником Националног удружења француских носиоца хартија од вредности. Они су му предали своју ноту у којој су истакли „да је интерес француских сопственика обвезница“ друштва Судбан „интерес кредитора“ тог предузећа, као и да се не противе никаквом пројекту реорганизације Друштва. Међутим, пошто би то дуго трајало, сматрали су за потребно да се установи привремени режим до постизања коначног решења. Шеисон је у име француске владе учинио и усмену изјаву: "да је њој позната улога Судбана у однорођавању нашег народа и да оставља пуну слободу акције према Друштву, али пошто су власници обвезница Друштва Французи, то Француска влада обраћа највећу пажњу овом питању и користиће се увек својим ауторитетом да га подржи. Она у првом реду жели да се друштво Судбан спасе од банкротства, пошто би иначе аустријске власти отвориле оставинску масу и под њиховим руководством појели све, што би изазвало и поремећај на целој мрежи, па и недогледне штете за заинтересоване земље. Да би се то избегло једини начин је да се изађе у сусрет молби делегата Судбана". Аврамовићу је саопштио и „да је француска влада у том циљу већ наложила свом посланику у Београду да скрене пажњу тамошњој Краљевској влади на важност коју придаје овом питању и да изађе у сусрет молби Судбана“.⁶⁶

Аврамовић је уверио саговорнике да Краљевској влади "интереси француских грађана исто тако леже на срцу као и њених сопствених, те да ће у границама могућности изаћи у сусрет". Ипак је скренуо пажњу да предлог Судбана мора бити одређенији, јер се из њега не види ко је сопственик новчаних износа које траже, где ће они бити депоновани, као ни да ли постоји право контроле утрошка.⁶⁷

После саветовања са "надлежним француским факторима" делегати Судбана поднели су 22. фебруара и трећу своју представку којом су изјавили: а)

⁶⁵ Исто, стр. 4-5.

⁶⁶ Исто, стр. 6-7.

⁶⁷ Исто, стр. 7-8.

да тражени обртни капитал и све позајмице представљају својину владе Краљевства и да се враћају на крају провизорнога режима или у случају банкротства; б) да ће новац бити положен „у једну банку у Љубљани, на име владе Краљевине СХС у виду привременог рачуна“; али ће „друштво Судбан слободно располагати овом сумом за исплату свог дефицита“. По окончању „провизорног режима, или у случају банкротства, право располагања Друштва овим рачуном би престало“ и било би пренето на владу Краљевине. Друштво је на крају изјавило и да одустаје од предлога да потраживања државе у случају банкротства долазе на последње место.⁶⁸

Тражење решења које би бар делимично задовољило власнике предратних обвезница Јужне железнице, већином држављане Француске, настављено је наредних година на састанцима у Бечу, Паризу, Порторожу и Риму. Након дугих преговора проблем је решен тако што је Италији, Југославији, Аустрији и Мађарској признато право да уз плаћање годишњег паушала преузму у властиту експлоатацију пруге Јужне железнице на њиховим подручјима. Власништво није промењено - сама пруга и возни парк и даље су остали имовина Јужне железнице до 1968. године када је истицао рок концесије и железнице прелазиле у власништво држава на чијој су се територији налазиле. Краљевина СХС је до тада имала обавезу да Јужној железници плаћа годишње 5.800.000 франака у злату, док је сав приход од пруга припадао држави. За тај годишњи паушал од 5.800.000 златних франака, Краљевина је добила у експлоатацију све пруге и возни парк Јужне железнице на својој територији, и уз то могућност вођења јединствене железничке политике.⁶⁹

Оријенталне (турске) железнице

Завршетак првог светског рата обновио је питање регулисања односа према страним железницама у јужном делу Краљевине СХС. Историја овог питања сезала је у 60-те године 19. века - време Аустријских и Немачких

⁶⁸ Исто, стр. 5-6.

⁶⁹ Ivo Belin, „Aktuelna privredna pitanja“, str. 246-247.

настојања да својом железничком политиком обезбеде преко Турског царства експанзију према истоку.

Крајем 60-тих година 19. века на челу спољне политике Турске налазили су се Фуад паша и Али паша, заговорници јачања економских веза Турске са Западном Европом. У том смислу, развој железничке везе представљало је важно средство и турска влада је у априлу 1869. закључила уговор о концесији са банкарном Хиршом, који је примио обавезу да трасира пругу у дужини од преко 2.000 километара. На основу концесије Хирш је добио право на експлоатацију ове железнице на 99 година и 28.000.000 франака годишње (14.000 по километру).⁷⁰

Хирш је почетком 1870. основао „Друштво за подизање железница“ и „Друштво за експлоатацију железница“. Друштво које је добило железнице у експлоатацију наплаћивало је другом друштву годишњу ренту од 16.000.000 франака. тј. 8.000 по километру. Плаћање закупа за првих 10 година преузела је турска држава.⁷¹

Капитал за градњу обезбеђен је тако што је турску влада емитовала лутријске обвезнице у вредности 792.000.000 номоналних, са роком амортизације од 99. година. У наредне три године Хирш је пласирао обвезнице у износу 285.000.000.⁷²

Међутим, 1871. године после смрти Али Паше, велики везир постао је Махмуд паша - присталица политичког приближавања Турске Русији, који је настојао да спречи градњу железнице између Турске и Западне Европе. Изведена је промена уговора између турске владе и Хирша, тако што је искључена железничка деоница кроз Новопазарски санџак као непосредна веза Турске са Западом. Хирш је прихватио ову ревизију због великих трошкова на овом делу пруге. У исто време, Друштво за подизање железница продало је своја права турској држави. Тако је Друштво за експлоатацију преузело од државе закуп железнице. Друштво за подизање железница завршило је градњу 1875. године. Железничка мрежа је обухватала пруге: Цариград-Једрене (318 км), Једрене-

⁷⁰ Милан Тодоровић, *наведено дело*, стр. 90; 105-111.

⁷¹ *Исто*, стр. 90-91.

⁷² *Исто*, стр. 91.

Белова (243 км), Трнова-Јамболи (106 км), Једрене-Дедеагач (149 км), Солун-Скопље-Митровица (363 км).⁷³

Од укупно 100.000 акција, у Хиршовом власништву налазило се 88%. Године 1890. он је свој део продао удружењу банака које су предводили бечки „Bankverein“, Deutsche bank“ и „Societe de Kredit Suisse“, уз зараду од око 180.000.000 . Исте године, синдикат је у Цириху основао банку која је преузела акције.⁷⁴

Ново поглавље у историји железнице у европском делу Турске отворено је избијањем Првог балканског рата у октобру 1912. Убрзо је постало јасно да Турска губи рат и „да ће највећи део пруге Збевче-Солун ући у састав српске државне области“. Предвиђајући овакав исход, Аустроугарска је ангажовала групу банака предвођену бечким „Bankverein“, „Bodenkreditanstalt“ и „Ungarische Kreditbank“ ради откупа већине акција Оријенталних железница. Према писању неких аустроугарских листова синдикат је откупио 51.000 акција; по другој верзији је постао власник свих 100.000 акција.⁷⁵

Краљевина Србија је на освојеној територији преузела од Турске управу над Оријенталним железницама још у току Првог балканског рата. Њој су после рата припале заједно са припојеном територијом пруге од Ђевђелије до Скопља и Митровице (285 км); од Скопља до Зибавче, тј, до границе код Ристовца (85 км) као и пруга Друштва "Солун-Битољ" од Кенала до Битоља (16 км).⁷⁶

Чланом 6. Лондонског уговора о миру од 30 маја 1913. предвиђено је да сва финансијска и економска питања у вези с ратом реши међународна финансијска комисија у Паризу. Балканске савезнице успеле су да обезбеде за себе решавајући глас у овој Комисији и захваљујући томе није у овом телу донето „ни једно обавезујуће решење“ за победничке балканске земље, укључујући и питање регулисања приватних права поданика неутралних држава у вези са Источним железницама.⁷⁷ Ово је српској влади омогућило да преговоре са

⁷³ Исто, стр. 91-92.

⁷⁴ Исто, стр. 93.

⁷⁵ Исто, стр. 99-100.

⁷⁶ На овим пругама затечено је 97 локомотива, 430 путничких и 2.030 теретних вагона, и различит железнички инвентар и материјал. (Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 268-269.)

⁷⁷ Министарство иностраних дела доставља ноту о нашем учешћу у турском дугу, Пов. бр. 2510, В. Маринковић, Београд, 19. март 1920, стр. 1, АЈ, 336, 42, IV, (5957).

Друштвом поведе из врло повољне позиције. Разматране су различите могућности: 1) да се од друштва откупи право концесије; 2) да се железница преузме у интернационалну управу; 3) да се оснује ново „друштво за експлоатацију тих железница са седиштем у Београду“, у ком би учествовао аустријски и француски каптиал итд. Међутим, до споразума се није дошло.⁷⁸

Спорна питања решена су уговором између Краљевине Србије и Турске закљученим у Цариграду 1/14 марта 1914. којим је ратификован Лондонски уговор од 17/30 маја 1913.⁷⁹ У вези Оријенталних железница према члану 11. цариградског уговора српска влада је преузела права и обавезе турске државе „према Друштву источних железница и према Друштву „Солун-Битољ“ за делове железница у областима уступљеним Србији, као и да сва питања која се на њих односе буду изнета пред „Финансијску комисију за балканска питања у Паризу“. У вези имовинских односа констатовано је да су Оријенталне железнице „власништво турске државе“ која је експлоатацију препустила друштвима „Оријенталних железница“ и Друштву „Солун-Битољ“, с роком концесије до 1958. године.⁸⁰

Пошто је преузела експлоатацију пруга, Србија је требало да плати накнаду железничким друштвима. Преговори о износу накнаде трајали су од априла до јуна 1914. Друштво „Оријенталних железница“ тражило је 43.688.815 динара; са српске стране је понуђено 39.443.080 динара. Договорено је да се разлика преполови, као и камата од 4.75% до потпуне исплате. Србија је од ове разлике требала да плати накнаду за „материјал, инвентар и возна средства 1.524.837 златних динара“, за одрицање Друштва од концесије за градњу железничке деонице Скопље-Гостивар 1.250.000 златних динара и за намештај 15.000. Потписивање споразума обављено је 18. јуна 1914. године, али није ратификован због избијања Првог светског рата.⁸¹

⁷⁸ Уговор о миру са Турском, Министарству иностраних дела, Париз, 1. април 1920, стр. 4-5, АЈ, 336, 42, IV, (5824).

⁷⁹ Извештај о раду Економско-финансијске секције, Врховном савету Конференције мира, Париз, 7. 4. 1919, АЈ, 336, 78, I, (382).

⁸⁰ Уговор о миру са Турском, Министарству иностраних дела, Париз, 1. април 1920, стр. 4-5, АЈ, 336, 42, IV, (5824).

⁸¹ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 268-269.

После Првог светског рата проблем Оријенталних железница добио је сложенију форму отварањем низа повезаних питања која су се тичала односа Краљевине СХС према турској држави, приватних интереса власника Оријенталних железница, и нарочито њихових поверилаца који су били државњани великих савезничких сила, првенствено Француске. Још у преговорима после балканских ратова, које је у име српске владе водио Воја Маринковић, српска страна је заузела став да она према турској држави нема никаквих обавеза и да не признаје никакво потраживање. Али са страним повериоцима турске државе ствар је стајала другојачије: О њиховим интересима Краљевина Србија је хтела да води рачуна и у неодређеном облику дала је такву изјаву, пошто је то било у складу са општом политиком тадашњих балканских савезника и њиховим „гледањем на приватна права“.⁸²

Делегати великих сила на Конференцији мира у Паризу расправљали су о овој ствари са гледишта интереса поверилаца које су представљали. Воја Маринковић је заступао став да питање о приватним правима на подручјима одузетим од Турске у Првом балканском рату треба решити „како је предвиђено у Лондонском уговору, тј. путем једне међународне Комисије“ у којој не би учествовали представници Немачке, Аустрије и Угарске.⁸³ То је сматрао јединим начином да се избегне диктат великих сила. Међутим, у већ закљученим мировним уговорима са Немачком, Аустријом и Бугарском било је усвојено начело по ком се сви уговори од пре Првог светског рата укидају. Ово начело међународног права „истакнуто је у економским клаузулама мировних уговора“, и односило се и на Цариградски уговор од 1/14 марта 1914. – „у колико поједине његове одредбе нису већ извршене“.⁸⁴

Није било изгледа да се за Краљевину СХС новим уговором постигне повољније решење од оног у цариградском уговору. У југословенској делегацији на Конференцији мира констатовано је да је Турска после Првог балканског рата била у стању да извршава своје финансијске обавезе према европским

⁸² Министарство иностраних дела доставља ноту о нашем учешћу у турском дугу, Пов. Бр. 2510, В. Маринковић, Београд, 19. март 1920, стр. 2, АЈ, 336, 42, IV, (5824).

⁸³ Исто, стр. 5.

⁸⁴ Уговор о миру са Турском, Бр. 903, Н. Пашићу - Заступник председника економско-финансијске секције и саобраћајне секције Д. Марушић, Париз, 20. март 1920, стр. 1, АЈ, 336, 42, IV, (6046); Уговор о миру са Турском, Бр. 5824, Министарству иностраних дела, Париз, 1. април 1920, стр. 1, АЈ, 336, 42, IV, (5824).

повериоцима, што после Првог светског рата није био случај. Зато се очекивало „да ће велике силе настојати да што више обавеза превале на државе које су 1913. и 1918. добиле турске територије“, да би тако спасле финансијске интересе својих држављана. И у формалном погледу, Србија је после рата 1912/13. боље стајала него Краљевина СХС 1918/19. У првом случају Србија је непосредно преговарала са Турском и могла је донекле да одеђује услове мира, док је после Првог светског рата одлучивао Врховни Савет (односно конференција амбасадора), без учешћа Краљевине СХС која је имала само да потпише одлуке великих сила.⁸⁵

С обзиром да су 1914. одредбе цариградског уговора изгубиле своју важност због избијања новог рата између Србије и Турске, Краљевини СХС је по окончању рата остајала могућност да ступи у непосредне преговоре са акционарима преузетих железница, без туђег мешања. Југословенска делегација у Паризу усвојила је ову тезу априла 1920.⁸⁶ али из предострожности није обавестила Конференцију мира да Краљевина жели сама да се споразуме са акционарима друштава Оријенталне железнице ("Compagnie des Chemins de fer orientaux") и Друштвом „Солун-Монастир“ ("Societe de Salonique – Monastir"). За такву одлуку било је више разлога. Прво, Делегацији „није било познато да ли је ово питање до тада уопште расправљано на Конференцији мира“, а постојала је могућност (и ако је то било мало вероватно) да оно „неће ни бити унето у уговор о миру са Турском“. И друго, ако би Краљевина изјавила „да жели споразум са интересентима Оријенталних железница“, то би било унето у уговор о миру као њена обавеза, што би јој знатно ослабило позицију у преговорима са акционарима.⁸⁷

Југословенска делегација препоручила је влади да у овој ствари прати поступање Грчке, која је већ закључила уговор са Друштвом „Salonique-Monastir“ и 24. фебруара 1920. преузела делове ове железнице на својој територији. Делегација је била уверења да ће Краљевина СХС моћи да учини исто, „не само

⁸⁵ Уговор о миру са Турском, Бр. 5824, Министарству иностраних дела, Париз, 1. април 1920, стр. 1-2, АЈ, 336, 42, IV, (5824).

⁸⁶ Извештај о раду Економско-финансијске секције, Прилог 2 уз акт No. 919, Краљевској влади, Париз, 30. март 1920, АЈ, 336, 78, I, (382).

⁸⁷ Извештај о раду економско-финансијске секције, No. 919, А. Трумбићу, Париз, 30. март 1920, стр. 2, АЈ, 336, 78, I, (382).

према Друштву „Salonique-Monastir“ него и према „Compagnie des Chemins de fer Orientaux“.⁸⁸

Када је у марту 1920. Врховни савет у Лондону разматрао о клаузулама уговора о миру са Турском⁸⁹ међу важним питањима нашле су се и Оријенталне железнице. Југословенска делегација саветовала је владу да одмах ступи у везу с Грцима јер су се интереси две земље у овом питању подударали.⁹⁰ Становиште грчке делегације било је „да се железнице просто узму у државну својину, а њихову вредност да исплате Немачка и Аустрија ранијим сопственицима из ратне одштете, тим пре што су се акције налазиле у рукама „Deutsche Bank“ и „Wiener Bank Werain“.⁹¹

Министарски савет Краљевине СХС усвојио је на седници 19. априла 1920. предлог министра саобраћаја Антона Корошца у вези железничких пруга у јужној Србији - Жбевац-Скопље (85 км) и Граница-Ђевђелија-Скопље-Митровица (284 км) - које су својевремено изграђене из средстава отоманске државе, а до 1912. их је експлоатисало друштво Оријенталних железница (Compagnie d Exploitation de Chemins de fer Orientaux) „да се Делегација на Конференцији мира у Паризу овласти да ово питање реши у начелу онако како је предложила делегација Грчке за пруге на својој територији“. На исти начин требало је решити и питање дела пруге Солун-Битољ који се налазио на подручју између југословенско-грчке границе и Битоља, „који је припадао Друштву железнице „Солун-Битољ“.⁹² Међутим, није било никаквог изгледа да се оствари захтев да Немачка и Аустрија плате надокнаду власницима акција из победничких земља,⁹³ из било ког финансијског извора.

⁸⁸ Исто.

⁸⁹ Економска и финансијска питања између нас и Турске, Бр. 891, Ст. Протићу председнику министарског савета, Париз, 1. март 1920, АЈ, 336, 42, IV, (5656).

⁹⁰ Министарство иностраних дела доставља ноту о нашем учешћу у турском дугу, Пов. Бр. 2510, В. Маринковић, Београд, 19. март 1920, стр. 6, АЈ, 336, 42, IV, (5824).

⁹¹ Оријенталне железнице, Но. 371, Ст. Протићу министру председнику - Р. Аврамовић, Париз, 20. 3. 1920, АЈ, 336, 44, III, (5930).

⁹² Решење Министарског савета о оријенталним железницама, Министарство саобраћаја, Пов. бр. 250/20, министар А. Корошец – Министарском савету, Београд, 19. април 1920, АЈ, 336, 83, V, (949).

⁹³ Извештај поводом економско-финансијских клаузула уговора о миру са Турском, Но. 955, Николи Пашићу - заступник председника економско-финансијске и саобраћајне секције Д. Марушић, Париз, 15. јун 1920, стр. 8-9, АЈ, 336, 83, V, (955).

У пројекту уговора о миру са Турском (секција 4. партија 9.) предложено је решење за правни положај друштава (и концесија) на турској територији или територији која је отцепљена од Турске. Овој категорији припадале су и Оријенталне железнице. Чланом 312. установљено је да државе које су добиле турске територије треба да преузму обавезе Турске према концесионарима и поседницима уговора и да одрже на снази признате гаранције. Ове државе су имале да обезбеде извршавање концесија и уговора без прекида. Међутим, у вези концесија и друштава која се налазе на територији цедираној (уступљеној) осталим државама (дакле и Краљевини СХС) чл. 312 је само одредио „да се могу од дана ступања на снагу уговора о миру започети преговори између поједине државе и власника уговора и концесије ради постизања споразума тако да се те концесије и уговори доведу у склад са законодавством дотичне државе и са новим економским приликама“. А „у случају да се у року од 6 месеци такав споразум не постигне“, држава или власници концесије или уговора могли су покренути спор пред међународним судом. О обавези откупа концесије или уговора није било ништа наведено.⁹⁴

Већина акција Оријенталних железница налазила се у рукама "Doiche bank" и "Viner Bank Werain". Краљевска влада била је свесна да ће ако не откупи већину акција, преговори са акционарима око коначног решења бити врло неповољни по њу. С друге стране, већина акција у владиним рукама отвара је могућност да Краљевина стекне право на именовање чак „два члана изборног суда“. Ипак, најостваривије решење било је да се акције у државним рукама предају привремено неком домаћем заводу или финансијској групи и затим, „уз споразум са осталим савезничким власницима акција“, обезбеди за државу право наименовања једног члана међународног суда.⁹⁵ Тиме се стварала могућност да Краљевина СХС у питању Оријенталних железница оствари сличан положај какав је имала Краљевина Србија после Цариградског уговора.

Питање Оријенталних железница решено је у лето 1923. Влада Краљевине овлашћена је у јуну на основу Закона о буџетским дванаестинама (члан 26) да

⁹⁴ Исто, стр. 8.

⁹⁵ Исто, стр. 9-10.

приступи решавању спорних питања са Друштвом Оријенталних железница. Пре тога су већ били завршени преговори и требало је само још одобрити и потписати коначни споразум.⁹⁶

Током разговора отворено је и питање пруге Ђевђелија-Солун (77 км) која се од јесени 1915. налазила у експлоатацији грчке државе. Грци нису пристајали ни да је откупе, ни да плате Друштву накнаду. Друштво је одлучило да пругу понуди Краљевини СХС за 22.348.000 француских франака. Да би се приступило преговорима о откупу пруге на грчкој територији формиран је 15. јула 1923. у Београду "Национални железнички синдикат" - удружење банака и других установа „за грађење, откуп и експлоатацију приватних железничких пруга, железничких постројења и свега што је стајало у вези са саобраћајем“. За председника је изабран Лука Ђеловић. Синдикат је у ствари био основан већ раније. Преговори о прузи завршени су до 1. јула 1923. Синдикат је обавестио владу да је споразум о откупу пруге Ђевђелија-Солун постигнут и да је са Друштвом закључена конвенција на основу које Синдикат преноси сва своја права на државу као јединог власника имаоца права експлоатације.⁹⁷

Вредност споразума (који је обухватао пругу Ђевђелија-Митровица и од Скопља до Зибавче, пругу Битољ-Кенали и Ђевђелија-Солун) износила је 149.971.581.04. франака. Рок отплате утврђен је на 10 година, почев од 1. новембра 1924. са 7,5% камате. Влада је одобрила споразум 13. јула 1923. и потом је усвојен и потписан.⁹⁸

Железничку деоницу Ђевђелија - Солун железница Краљевине СХС није никад преузела у сопствену експлоатацију због противљења Грчке. После више неуспелих покушаја да то питање реши, Краљевина СХС одрекла се 1929. године свих својих права.⁹⁹

⁹⁶ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 269-270.

⁹⁷ *Исто*, стр. 270.

⁹⁸ *Исто*, стр. 270.

⁹⁹ *Исто*, стр. 271.

Изградња железничке управе

После сукоба и разарања у Првом светском рату, било је потребно "зближавање раздвојених народних маса да у сарадњи на заједничким интересима створе што повољније и лакше услове за узајамни и заједнички економски напредак". То се нарочито односило на железницу која је сматране „жилом куцавицом сваког државног организма“ и средством зближавања националних економија.¹

Железнички саобраћај у јединственој југословенској држави после успостављања мира био је неповезан захваљујући империјалистичкој политици бивше Аустроугарске монархије. Ова наслеђена поцепаност посебно је сметала у време када "су ударани темељи новој држави" пошто је железница требало да буде важан чиниоцем националног јединства и стабилности. Од ње се очекивало да олакша економску обнову и игра важну улогу у политичком, социјалном и националном повезивању унутар нове државне заједнице. Народно јединство је било незамисливо без уређеног железничког саобраћаја.²

Слом Аустроугарске монархије донео је железници у западним припојеним областима право расуло. "Возови путују неуредно и предуго. Задржавају се по станицама много више него што треба, а у појединим станицама сустиже се више возова него што оне могу да приме, те се са возовима маневрише, због чега настају закашњавања". У време највећег послератног хаоса управу железничким саобраћајем прво су преузеле покрајинске владе и Народна већа преко својих повереника за саобраћај. Прва влада из Београда послала је у важније железничке центре на прузи Београд - Загреб своје представнике да успоставе координацију између Београда и покрајинских влада и Народних већа. Убрзо се показало да оваква организација не може да обезбеди јединство железничког саобраћаја. Дуж железничке мреже постојало је више наслеђених система експлоатације, са

¹ Срећко Мајзац, „Унификација у међународном саобраћају железница и њезини фактори“, *Железнички алманах 1928–1929*, Београд, 1928, стр. 30.

² Анте Радојевић, „Јединство у саобраћају“, *Нови живот*, I година, III књига, Београд, 1921, стр. 375-376.

различитим прописима који међусобно нису били усклађени. Возови су се кретали по редовима вожње израђеним пре или током рата. Транспорт робе није био сигуран. Због закрчености на пругама владала је пометња у отпреми робе, а сами корисници железнице морали су често да најме пратњу за своје пошиљке.³

У време уједињења Срба, Хрвата и Словенаца у државну заједницу само су две железничке дирекције имале од раније потпуну организацију. То су биле Дирекција српских државних железница у Београду и Дирекција босанско-херцеговачких железница у Сарајеву. Остале железничке пруге на територији Далмације, Хрватске, Славоније, Бачке, Баната, Барање и Словеније припадале су разним управама чије су надлежности по завршетку рата сасвим престале или су измењене. Железнице на територији предратне Краљевине Србије „подпадале су под Дирекцију српских државних железница у Београду. Железнице уског колосека (0,76 м) у Босни и Херцеговини подпадале су под Дирекцију босанско-херцеговачких земаљских железница у Сарајеву“. Железницама на територији Баната, Бачке и Барање управљало се из дирекција мађарских железница у Печују, Темишвару и Суботици. Извесне пруге у Срему такође су биле под управом у Суботици, односно у Печују. Железнице на територији Хрватске, Славоније и делу Срема такође су организационо биле поцепане, под управом дирекција у Загребу, Суботици, Печују и Сегедину. Уске пруге на територији Далмације (59,2 километра) биле су под управом у Грузи - звале су се "Јужно-далматинске линије царско-краљевских аустријских железница“. Железнице нормалног колосека у Далмације припадале су дирекцији у Трсту, као и аустријске државне железничке пруге на територији Словеније. Приватне пруге Јужних железница на територији Словеније имале су Дирекцију у Бечу, а железничка пруга Бања Лука - Добрљин посебну управу "Цесар-карљевске војне железнице Бања Лука-Добрљин."⁴

После уједињења, Дирекција српских државних железница у Београду наставила је са радом који је био прекинут евакуацијом крајем 1915. године. Активности су биле у почетку усмерене на обнављање пруга у Србији; а када су

³ Лазар Милошевић, „Наш железнички саобраћај – десетогодишњи напори на сређивању“, стр. 179-180, 182; Vidi: Dražko Petrović, „Železnički saobraćaj i modernizacija Kraljevine SHS“.

⁴ Извештај анкетне комисије о стању на железницама у држаној експлоатацији и о мерама које би требало предузети у циљу спровођења штедње – Организација државних саобраћајних установа, стр. бр.1-2, 12, АЈ, 65, 292, 891.

постале функционалне постепено се прешло на послове у вези њихове експлоатације. Највећи део железница у Босни и Херцеговини остао је под управом предратне Дирекције у Сарајеву. Експлоатацију пруга у Банату, Бачкој и Барањи наставила је бивша мађарска саобраћајна управа у Суботици под надзором Војно-железничке инспекције (до 1. маја 1919.), а после под надзором Комисије Министарства саобраћаја.⁵

Слично стање као на подручју Војводине било је и на железницама у Хрватске и Славоније. До краја рата оне су биле подељене на четири управе, од којих су три имале седишта на територији Мађарске. Управа у Загребу имала је 50% надлежности на територији Хрватске - остало је било подељено између управа у Суботици, Сегедину и Печују. Првог децембра 1919. Дирекција у Загребу преузела је пруге у државној експлоатацији у Хрватској, Славонији и Словенији.⁶

До првог светског рата за државне железнице у Словенији постојала је дирекција у Трсту, а управа Јужних железница за подручју Словеније налазила се у Бечу. За време рата Дирекција државних железница и управа Јужних железница пренети су у Љубљану. Кад се рат завршио, покрајинска влада у Словенији основала је 14. новембра 1918. „Дирекцију државних железница у Љубљани“, а Јужне железнице су за свој део пруге основале „Равнатељство у Љубљани“.⁷

Дуго по уједињењу на територији југословенске државе нису постојали јединствени прописи о организацији железничких „државних саобраћајних установа“. Да би се кренуло са спровођењем конкретних мера, прва влада предвидела је 1918. „Министарство железница“ као вид централне управе.

⁵ После коначног разграничења са Мађарском и Румунијом из експлоатације Дирекције у Суботици су изузете пруге : Камараш Шума -Реске; Суботица-Батасек-Печуј; Бачалмаш-Риђица_Баја; Брег-Баја; Сириг-Чика (изузев дела Банатско Арандјелово-Св. Хуберт; БанатскоАрандјелово-Сириг; Велики Бечкерек Бегеј-Жомбољ и Велика Кикинда-Мариенфелд. Ове пруге припале су Мађарској односно Румунији. Касније ће под суботичку дирекцију доћи пруге: Винковци-Брод; Осијек_Шамац ; Осијек-Жупања-Савска обала; Винковци-Брчко; Велики Бечкерек-Јулијин Мајур; Сечан-Јаша Томић; Јаша Томић - Нинчићево, а у 1925. години и пруга Нови Сад-Томашевац. (Извештај анкетне комисије о стању на железницама у државној експлоатацији и о мерама које би требало предузети у циљу спровођења штедње – Организација државних саобраћајних установа, стр. бр.1-2, 4-5, 12-13, АЈ, 65, 292, 891.)

⁶ Под надзор Дирекције Загреб дошле су и приватне пруге у приватној експлоатацији Загреб-Самобор (0,76м) 18,9 км и Подравско-Славонске железнице (Гутманове – ширине колосека 1м) дужине167 км. (Исто, стр. 8-9, АЈ, 65, 292, 891.)

⁷ Исто, стр. 10-11.

Међутим, указом о првој влади Краљевине СХС је основано јединствено Министарство саобраћаја. Надлежности министарства дефинисана је Уредбом од 25. фебруара 1919. али њома није прописана и организација обласних железничких дирекција. У члану 15. Уредбе наведено је да се под Министарством саобраћаја налази „пет обласних дирекција за експлоатацију целокупне мреже државних железница, чија ће надлежност и ближи делокруг рада бити регулисани посебним законом о њиховом уређењу“. Иако уредбом „није прописана организација обласних железничких дирекција“, министру саобраћаја је на основу члана 17. „остављена могућност да може образовати обласне железничке дирекције и у њима постављати службенике“ - на основу Закона о уређењу Дирекције Српских Државних Железница.⁸ Тако је руковођење железницама у покрајинама препуштено Обласним дирекцијама, али под управом Министарства саобраћаја као централног органа надлежног за железничку политику у земљи.⁹

Територије обласних дирекција обухватале су железничке мреже према гравитацији појединим саобраћајним чворовиштима и покрајинским центрима. Границе појединих дирекција мењале су се у зависности од различитих утицаја и тажњи, које нису увек биле искључиво саобраћајне природе.¹⁰ Дирекцији у Сарајеву је од јануара 1919. проширена надлежност на пруге уског колосека у јужној Далмацији. Новоформирана Дирекција државних железница у Љубљани укинута је 2. септембра 1919. а државне железнице у Словенији прикључене су дирекцији Загреб. У Љубљани је уместо бивше дирекције установљен Инспекторат. Другог јануара 1920. у Суботици је основана нова обласна Дирекција државних железница у чију су надлежност дошле железничке пруге које су раније припадале саобраћајним управама мађарских железница у Суботици, Темишвару и Печују. Суботичка дирекција организована је по узору на дирекцију Београд. Особље разних специјалности преузето је од бивших мађарских, српских, босанско-херцеговачких и бањалучких железница. Под управу београдске дирекције 1921. године дошле су пруге у Срему: Земун-

⁸ Исто., стр. 12-13.

⁹ Лазар Милошевић, „Наш железнички саобраћај – десетогодишњи напори на сређивању“, стр. 183.

¹⁰ Исто.

Петроварадин и Винковци-Борово, касније и пруга Рача-Угљевик (0,76 м) на територији Босне. И ако су дирекције у Београду, Суботици, Загребу и Сарајеву имале формално исту организацију, свака управа је обављала службу на свом подручју по прописима од пре рата.¹¹ Свака дирекција спроводила је своју саобраћајну политику и свој начин пословања. Тако је, на пример, дуго после уједињења суботичка дирекција слала извештаје о пословању у Пешту, на мађарском језику.¹²

Систем самосталних обласних железничких дирекција није омогућавао задовољавајуће функционисање југословенских железница. Пруге су биле „претрпане, станице закрчене, возови хладни, неосветљени, закашњења огромна. Жалбе су долазиле са свих страна. Возови су путовали као да немају ред вожње. Често се дешавало да по више возова истог броја стоји на отвореној прузи чекајући одобрење за улазак у станицу. Транспорт робе је у неким случајевима трајао месецима. Крађе робе биле су честе, па се појавила „нова професија спроводиоца робе и вагона“, често наоружаних. Уз све то, раширила се и корупција међу железничким особљем.¹³ Министарство саобраћаја није имало довољно снаге и ауторитета да надјача локалне железничке сепаратизме, чему су доприносиле и честе персоналне промена у Министарству саобраћаја.¹⁴ Период од 1919. до краја 1922. био је обележен неуспелим покушајима да се прилике појединачно доведу у ред на територији сваке обласне дирекције, јер су оне предност давале „локалним приликама и покрајинским него интересима целине и јединства саобраћаја“.¹⁵

Од самог настанка југословенска железница налазила се изложена оштрој критици. Најтеже замерке упућиване су Министарству саобраћаја зато што ради "по плану и програму који нису израдили стручњаци већ већином лаици,

¹¹ Извештај анкетне комисије о стању на железницама у држаној експлоатацији и о мерама које би требало предузети у циљу спровођења штедње – Организација државних саобраћајних установа., стр. 2-12, АЈ, 65, 292, 891.

¹² Момчило Ивановић, „Грађење железница од 1918 до 1941 године и грађевна политика у томе периоду“, стр. 130-131.

¹³ Димитрије Шрепловић, „Наше железнице“, *Годишњак Југословенских државних железница 1931-1932.*

¹⁴ Лазар Милошевић, „Наш железнички саобраћај – десетогодишњи напори на сређивању“, стр. 183.

¹⁵ Исто.

нестручни и недорасли за те послове, од којих су неки пре тога железничку експлоатацију само толико познавали, у колико су имали личну потребу да чешће железницом путују". То је било оцењено као последица "мешања политике и политичког утицаја на стручне послове саобраћаја".¹⁶

Железнички стручњаци упозоравали су на проблеме још током припреме Уредебе о устројству Министарства саобраћаја, која је објављена 25. фебруара 1919. Одстрањени са овог посла, поједини од њих покушали су потом да скрену пажњу јавности на погрешан правац којим се креће. Уредбу су оцењивали као документ израђен "на брзу руку за неколико дана који има доста празнина, грешака и недостатака". Уредба је омогућила да у Министарству саобраћаја буду ангажовани и поједини саобраћајни стручњаци, али то није било довољно, пошто на послове од којих је зависила организација железничког саобраћаја није распоређен "опробан, енергичан и ваљан" кадар. Нека од ових важних места остала су непопуњена више од годину дана по завршетку рата. За то време, не само да није урађено ништа на сређивању обласних Дирекција, већ су неке од њих додатно "управо утицајем одозго дезорганизоване и ослабљене".¹⁷

Део малобројног стручног особља Београдске Железничке Дирекције упућен је у Министарство саобраћаја и обласне дирекције. Лоше кадровске прилике одликовале су и Загребачку дирекцију. То је било забрињавајуће јер се у њеној надлежности налазило највише пруга у експлоатацији, укључујући и пруге укинута Љубљанске дирекције, која је после рата била "најбоље организована и на својим пругам одржавала редован и правилан саобраћај". Најгоре стање било је на подручју Бачке, Банате и Барање где су „после преврата Беле Куна пруге од наше стране биле скоро напуштене и остављене без управе“. Постепено успостављање надлежности нове железничке власти на овом подручју почето је тек 1920. оснивањем Дирекције у Суботици. Најбољу ситуација у погледу одржавања саобраћаја имала је дирекција Сарајево. Тамо такође није одмах извршена реорганизација, али железнице под њеном управом нису биле уништене што јој је омогућавало већу ефикасност. Захваљујући сачуваном целокупном возном парку

¹⁶ А. Панић, „Организација наших железница“, *Нови живот*, Књ. II, Св. 4, 4. септембар 1920, стр. 110.

¹⁷ *Исто*, стр. 110-111.

узаног колосека, материјалу и сигурним изворима угља из босанских рудника, ова дирекција је успевала да одржи прилично редован саобраћај.¹⁸

Министарство саобраћаја ни до 1921. године није постало "централа јединства целокупног саобраћаја, у којој се сва саобраћајна питања заједнички расправљају и решавају, како то политички, економски, технички, организациони и војни интереси државе као целине захтевају".¹⁹ И ако је саобраћајна политика схватана као „најважније и најтеже питање од пресудног значаја за економски положај земље", управо је лош железнички саобраћај био "битан повод тешком социјалном и политичком животу у земљи“, као и тежњама „за подвојеним управама“ које се „нису тако јако оцртавале две године раније". Јединство у земљи подразумевало је јединство у саобраћају, али тог јединства није било.²⁰ Као што је недостајало способности за организацију унутрашњег саобраћаја, још мање је било "појмовања за светски промет који је морао постојати у централи државног жељезничког апарата Краљевине“. Оваква примедба имала је посебну тежину јер је долазила од представника привреде.²¹

Све међународне конвенције на којима су до рата почивали односи међу железницама биле су раскинуте. "Директних међународних возова није било. На пограничним станицама путник је морао сићи са воза којим је дошао, купити нову карту за даље путовање возом земље кроз коју му ваља проћи, и тек ту, на граничној станици, могао је сазнати када ће поћи и којим путем. Није другачије било ни са робом; око њеног транспорта преко границе тешкоће су биле још веће и многобројније. Такви односи, скопчани са великим губљењем времена и многим и непотребним трошковима кочили су привредни живот на све стране. Неповерење међу државама, врења и субверзивни покрети настали у појединим земљама, нагле и вратоломне промене у валутама и толики други узроци и невоље у свакој земљи посебице, нису допуштали да се међународни односи обнове и успостави какав-такав директан саобраћај међу европским земљама".²²

¹⁸ Исто, стр. 112.

¹⁹ Анте Радојевић, „Јединство у саобраћају“, стр. 376-377.

²⁰ Исто.

²¹ Извештај поднет на манифестацијској скупштини у Љубљани 6. октобра 1922, одељак VII, АЈ, Централа индустријских корпорација у Краљевини Југославији (76), 6, 14.

²² Милош Стефановић, *наведено дело*, стр. 35.

Обнова међународног железничког саобраћаја спроведена је постепено, најпре за путнички, потом и за робни промет.²³ Потреба за стручним проучавањем питања међународног саобраћаја и новог међународног уређења железничког промета појавила се још током париске мировне конференције.²⁴ Најпре је на иницијативу француске владе августа 1919. у Паризу одржана конференција међународних представника на којој су разматрани најхитнији проблеми међународног железничког саобраћаја, укључујући питање „продужења Симплон-Ориент-Експреса“, организације теретног промета и „привремене измене бернске конвенције“ као новог законског оквира у области међународног саобраћаја.²⁵ Затим се у октобру исте године у Паризу састала међународна "Комисија за проучавање слободе саобраћаја и транзита". Те године је за 10. новембар била заказана и посебна железничка конференција у Београду. Међутим, Краљевина је отказала организацију овог скупа с образложењем да није у могућности да обезбеди довољно хотела за смештај учесника. Уместо у Београду, конференција је одржана од 24. новембра у Паризу.²⁶

На иницијативу француске владе "Комисија за проучавање слободе саобраћаја и транзита" проширена је представницима неколико неутралних земаља и преименована у "Комисију за студију слободе саобраћаја и транзита". На крају је окупила све европске земље (изузет поражених држава у Првом светском рату) као и државе изван Европе. На основу Резолуције Савета Друштва народа од 13. фебруара 1920.²⁷ Комисија је требало да припреми предлоге за оснивање једне сталне организације у оквиру Друштва Народа која би се бавила проучавањем питања међународног саобраћаја и израдом предлога општих међународних конвенција за железнице.²⁸ На седници Комисије 28. маја 1920. године, у Министарству грађевина у Паризу, била је заступљена и Краљевина СХС.²⁹

²³ Исто, стр. 36.

²⁴ „Међународна конференција за саобраћај и провоз“, стр. 247.

²⁵ Питање Симплон експреса, Јов. Марковићу – опуномоћеном министру, шефу канцеларије Делегације на конференцији мира у Паризу, АЈ, 336, 44. II, (3068).

²⁶ Железничка конференција у Београду, No. 756, Шефу канцеларије Делегације у Паризу – за министра саобраћаја, К. Стојановић, АЈ, 336, 44. II, (4375); Шефу канцеларије Делегације - Р. Аврамовић, Париз, 3. новембар 1919, АЈ, 336, 44. II, (6765).

²⁷ Извештај о привременом одбору при Савету лиге народа у вези чл. 23. пакта Лиге народа, Бр. 416, Делегацији мира – Р. Аврамовић, Париз, 27. април 1920, АЈ, 336, 44, III, (6782).

²⁸ „Међународна конференција за саобраћај и провоз“, стр. 247.

²⁹ Дневним редом било је предвиђао читање извештаја о пројектима раније усвојених Генералних Конвенција и прво читање пројекта Генералне конвенције о железницама;

До 1. јуна 1920. Комисија је завршила предлоге конвенција: „1) о уређењу организације Опште Конференције и Сталног Комитета за саобраћај и провоз (транзит); 2) О слободи провоза и 3) О међународном уређењу железница“. Општа Конференција требало је да се састаје периодично уз учешће стручних представнике свих чланова Друштва Народа ради припремања међународних споразума из области саобраћаја, док је Стални Комитет био замишљен као стално стручно радно тело од 13 чланова. Осам чланова требало је да бира Општа Конференција, а осталих пет би „долазили по праву“ као представници сталних чланица Савета Друштва Народа.³⁰

Посебан значај имао је предлог Опште конвенције о међународном уређењу железничког саобраћаја. Пошто је експлоатација железничких пруга у различитим земљама обављана под различитим условима, Конвенција је садржала „директиву за закључење посебних споразума између појединих држава и њихових железничких дирекција“. Нека од основних начела конвенције односила су се на забрану неједнаког поступања и "неправедног повлашћења заснованог на народности путника, пореклу робе, застави под којом се пренос врши". Поновљена је и одредба Бернске конвенције о забрани закључивања посебних споразума мимо „одобрених и објављених тарифа.“³¹

Марта 1921. године у Барселони је одржана прва Општа међународна конференција за саобраћај и транзит, која је прихватила предлоге Комисије. И ако усвојена општа документа нису садржали велике новине у односу на међународне конвенције из предратног времена, она су показала "да су међународни споразуми великог обима у области саобраћаја могући, и да иницијатива Друштва Народа даје практичне резултате".³²

У пролеће 1921. године, када су у нормализовању међународног железничког поретка већ постизани значајни резултати, у Краљевини СХС још увек су доминирали "разбијеност железничких дирекција, неспособност и разноликост управног апарата". Ни Министарство саобраћаја није још било

Железничка пруга Париз-Београд, Бр. 464, Делегацији мира – Р. Аврамовић, Париз, 20. мај 1920, АЈ, 336, 44, I, (621).

³⁰ „Међународна конференција за саобраћај и провоз“, стр. 247-248.

³¹ Исто, стр. 249.

³² Исто, стр. 249-250.

ефикасно организовано.³³ Критика на рачун железнице није престајала. И Народна скупштина оштро је напала „лабаву владину железничку политику“.³⁴ Привредна удружења такође су критиковала Министарство саобраћаја да "није ни из далека дорасло својим дужностима" јер не спроводи унификацију прописа и саобраћајних правилника па се због тога у употреби још увек налазе предратни аустријски, мађарски, босански и српски закони.³⁵

У домаћим стручним круговима преовладавало је мишљење да у погледу организације железничког саобраћаја треба применити страна достигнућа, тј. "оно што је дугогодишњим искуством и праксом као добро признато, морамо и ми примити и усвојити" уз прилагођавање домаћим приликама. Постојала је сагласност да се "безусловно одмах мора створити засебна Главна дирекција, која ће самостално и стручно приступити организацији наших железница и вршити њихову експлоатацију". Као узор за организацију „Главне дирекције“ и „Обласних дирекција“ препоручиване су установе швајцарских, белгијских и чехословачких железница у државној експлоатацији. Нарочито су хваљени швајцарски прописи због својих кратких и прецизних одредби. Најважније је било "да се администрација упрости и што јаче одвоји од чисто техничке и извршене експлоатационе службе“. Осим тога, и извршна служба у саобраћајном и машинском одељењу и одељењу за одржавање пруга под управом централе морала је да буде у што непосреднијем и сталном додиру са „Обласним дирекцијама“.³⁶ То је значило да обласним дирекцијама треба омогућити да задрже широка овлашћења у складу са захтевима локалних интереса, али не губећи притом из вида потребе целине са унутрашњег и спољног аспекта.³⁷

Изложена притисцима због неуређеног железничког саобраћаја, влада се нашла принуђена да приступи реформи. Уредбом о организацији Министарства саобраћаја и саобраћајне службе од 21. маја 1921. (која је ступила на снагу 7. јуна) прописана је нова организација Министарства саобраћаја, Обласних железничких дирекција и осталих државних саобраћајних јединица. У тачки 8. Уредбе као

³³ Momčilo Ivanović, „Građenje železnica od 1918. do 1941. godine i građevna politika u tome periodu“, str. 130.

³⁴ Петар Миленковић, *наведено дело*, стр. 283.

³⁵ Извештај поднет на манифестацијској скупштини у Љубљани 6. октобра 1922, одељак VII, АЈ, 76, 6, 14.

³⁶ А. Панић, „Организација наших железница“, стр. 112-114.

³⁷ Анте Радојевић, „Јединство у саобраћају“, стр. 376-377.

надлежности Министарства саобраћаја наведено је поред осталог: „законодавство, државно-саобраћајна политика и надзор над експлоатацијом државних и приватних железница“.³⁸

Најзначајнију новину коју је Уредба донела представљало је оснивање „Генералне дирекције железница са подручним обласним дирекцијама“. Дужности Генералне дирекције обухватале су „једнообразно вршење службе на основу постојећих закона, експлоатацију свих државних и најмљених железничких установа“ и надзор. Дирекција, са седиштем у Београду, требало је да „има осам одељења: грађевинско, машинско, саобраћајно, комерцијално, економно, администативно-првно, финансијско и за контролу прихода“. Највише руководство Дирекције чинили су генерални директор, два помоћника и Железнички савет.³⁹

Уредба је предвидела надлежност Генералне дирекције над четири обласне дирекције: у Нишу, Новом Саду, Загребу и Сарајеву. То је у исто време значило премештање београдске дирекције у Ниш и дирекције из Суботице у Нови Сад. Међутим, ова промена није остварена. При обласним дирекција били су предвиђени железнички Одбори као саветодавни органи. Циљ ових измена био је непосредно повезивање обласних железничких дирекција са Генералном дирекцијом⁴⁰ с обзиром да је она постала надлежна за спровођење јединства и контроле саобраћаја. Притом је извршна власт остајала и даље обласним дирекцијама.⁴¹

Генерална дирекција започела је с радом почетком 1923. године. „Правилник о изједначењу и побољшању саобраћаја“ дефинисао је као врховну железничку управу на нивоу читаве државе. Првих неколико година после тога представљало је период „у коме се обласне дирекције и Генерална дирекција боре о престиж. Обласне дирекције, још увек боље организоване и административно јаче од новостворене Генералне дирекције, оспоравају јој компетенцију за вођење

³⁸ Извештај анкетне комисије о стању на железницама у држаној експлоатацији и о мерама које би требало предузети у циљу спровођења штедње – Организација државних саобраћајних установа, стр. 14, АЈ, 65, 292, 891.

³⁹ Састав Железничког савета чинили су генерални директор, помоћници, сви начелници и шефови правног и санитетског одсека; Исто, стр. 14-15, АЈ, 65, 292, 891.

⁴⁰ Исто, стр. 15, АЈ, 65, 292, 891.

⁴¹ Лазар Милошевић, „Наш железнички саобраћај – десетогодишњи напори на сређивању“, стр. 183.

послова и покушавају да се ишчупају испод њене власти, да умање њен ауторитет“⁴² и остану ближе локалним интересима.⁴³ Упркос томе, деловање Генералне дирекције одмах се осетило кроз побољшање саобраћаја. Попуњена стручњацима из свих обласних дирекција, који су познавали наслеђене прописе и системе експлоатације, Генерална дирекција успела је постепено да унифицирала железнички саобраћај „учвршћујући све више своју власт и узимајући вођство послова у своје руке“.⁴⁴

Када је 1. септембра 1923. на основу Римског споразума Краљевина СХС преузела у експлоатацију пруге Јужних железница у Словенији и Хрватској, у Љубљани је основано привремено руководство под називом Државна управа Јужне железнице. Јануара 1924. ова организациона јединица је прерасла у нову Дирекцију државних железница под чију управу су дошле пруге у Словенији. Од тада се под управом Генералне дирекције налазило пет обласних дирекција - у Београду, Загребу, Сарајеву, Суботици и Љубљани.⁴⁵

Унификацијом управе југословенских железница створена је постепено једна органска целина и до 1926. године саобраћај је прилично сређен.⁴⁶ О промени услова у којима је радила и развојала се југословенска железница говоре и статистички подаци. Брзина возова је повећана. "Симплон експрес" достигао је 70 км на сат, остали путнички возови 50-60 км на ста. Теретни транспорти кретали су се брзином 25-30 км, брзи теретни 40-45 км на сат, путнички возови на уским пругама 30-40 км на сат. Године 1922. и 1923. број путника износио је

⁴² Димитрије Шрепловић, „Наше железнице“.

⁴³ Лазар Милошевић, „Наш железнички саобраћај – десетогодишњи напори на сређивању“, стр 183.

⁴⁴ Димитрије Шрепловић, „Наше железнице“.

⁴⁵ Смене и премештаји директора и начелника у Генералној дирекцији железница и обласним железничким дирекцијама биле су честе. До 1. јануара 1928. на челу дирекције Београд променило се 5 директора, 9 помоћника и начелника; Загреб - 8 директора и помоћника директора; Суботица – 7 директора и 7 помоћника директора; Сарајево – 6 директора и 4 помоћника директора; Љубљана од почетка 1924 до краја 1928 – 5 директора и 3 помоћника иректора. Сваке године или године и по сменивао се по један директор, помоћник или начелник. Ове честе промене неповољно је утицало на рад службе. Из расположивих података види се да су руководиоци (директори, начелници) веома осуствовали са посла. Тако у једној години један од директора се налази на путу или боловању 136 дана. Поједини начелници Генералне дирекције у једног години одсуствује између 82 и 199 дана; Извештај анкетне комисије о стању на железницама у држаној експлоатацији и о мерама које би требало предузети у циљу спровођења штедње – Организација државних саобраћајних установа; АЈ, 65, 292, 891.

⁴⁶ Петар Миленковић, „Грађење железница у Краљевини СХС од ослобођења до данас“, *Јубиларна књига државних железница Краљевине Југославије 1919-1929*, стр. 118.

36.535.165, односно 38.046.533. У 1924. години путнички саобраћај достигао је максимум са превезених 40.028.042 путника. На овом нивоу задржао се и наредних година. Увећавао се и обим теретног саобраћаја: 1922. - 11.401.282 тона, 1923. - 13.158.275 тона, 1924. - 21.093.286. тона. Следеће године забележен је пад теретног промета, да би се у наредне две године стабилизовао на око 19.000.000 тона.⁴⁷

⁴⁷ Милош Стефановић, *наведено дело*, стр. 40, 42-43, 47-52.

Штрајк железничара (1920)

У свим зараћеним земљама Европе четири ратне године уништиле су велики део људске радне снаге због војних потреба. То је после рата имало за последицу смањење аграрне и индустријске производње, несташицу робе и новца. Готово све европске државе покушале су да реше овај проблем штампањем великих количина новца, али је то само убрзало пад вредности валута и подстакло раст цена.¹

И у Краљевини СХС 1919. и 1920. година биле су обележене ниском производњом, великим потребама потрошње и опадањем вредности новца и куповне моћи.² Услед наглог пада вредности динара најосновнији артикли су постали недоступни великом делу становништва.³ Незадовољство скупоћом је расло. На њу су се жалили "сиромашни и имућни, земљорадници, чиновници, радници, трговци". У настојању да сузбију скокове цена, владе су примењивале различите привредне мере - од увођења слободне трговине до ограничења трговачке марже - али ни једна од њих није дала жељени ефекат.⁴ Као последица сталног раста цена јавили су се захтеви за повећање надница, нарочито међу радништвом које је имало фиксирани приход.⁵

Међу слабо плаћеним радницима налазили су се и железничари. После великог рата, кадровске прилике на железници биле су врло тешке. У рату је страдао велики број железничког особља. Многи који су раније радили на мађарским и аустријским пругама одселили су се или су отпуштени с посла, па се појавила потреба за великим бројем нових радника. Како је "експлоатацију железница требало наставити по сваку цену, узимано је особље тако рећи са

¹ Мих. Живанчевић, „Садашња економска ситуација“, *Нови живот*, II година, IV књига, Београд, 1921, стр. 23.

² *Исто.* стр. 24.

³ М. С. Лапчевић, „Новчана криза“, *Нови живот*, IV година, XIV књига, Београд, 1923, стр. 150.

⁴ 31. децембра 1921. усвојен је закон који је одређивао „да сваки трговац мора имати извешене цене и да добитак не сме надилазити 25% чистих“ и претило се оштрим казнама. (Анте Гавела, „Сузбијање скупоће и појефтињавање живота“, *Нови живот*, IV година, XVI књига, Београд, 1923, стр. 340-341.)

⁵ Мих. Живанчевић, „Садашња економска ситуација“, стр. 25.

улице, ко је год имао вољу да дође на железницу". Ово ново особље било је у великом проценту "нестручно и недисциплиновано".⁶

Код железничара се брзо развијао колективни дух. Повезаност железничке мреже и честе прерасподеле радника стварали су повољне услове за настанак синдикалне организације.⁷ Већ у новембра 1918. железничари су одржали свој први велики скуп. Средином децембра су организовали изборе делегата за оснивачку „Конференцију опште синдикалне организације железничара Југославије“, а 23. и 24. марта 1919. у Љубљани је одржана конференција железничара на којој је основана "Општа железничка синдикална организација Југославије" са 49.000 чланова. Конференција је усвојила закључак о ниским платама железничара и донела одлуку да се Министарству саобраћаја упути предлог за њихово повећање.⁸ У мају је организован први послератни штрајк „радника ложионице, мостовске радионице и секцијских радника“ у Нишу.⁹ Велика синдикална активност резултирала је у септембру 1919. оснивањем гранске организације под називом "Савез транспортних и саобраћајних радника и службеника Југославије".¹⁰

Незадовољство платама и тешки услови рада олакшавали су деловање "Савеза транспортних и саобраћајних радника и службеника Југославије". Особље возова често је радило без прекида по 30-40 сати, а станично и по три дана.¹¹ Савез је у многим местима основао своје подружнице, које су приступиле организовању локалних штрајкова.¹²

Министарство саобраћаја (у време мандата министра Вуловића) почело је 6. октобра преговоре са "Савезом транспортних и саобраћајних радника и службеника Југославије". Договор постигнут 24. октобра, озваничен је у документу под називом "Протокол споразума". Њиме су уређена „питања плата и радничких надница“, осмочасовног радног времена, „плаћања прековременог рада,

⁶ Коста Николић, „Дисциплина у саобраћајној служби и њени предуслови“, *Нови живот*, Књ. XXVII, Св. 11, 24. јул, 1926, стр. 340-342.

⁷ Andrija Šneperger, „Veliki štrajk železničara Jugoslavije 1920. godine“, *100 godina železnica Jugoslavije (1849-1949)* str. 346-347.

⁸ Vladeta Ćosić, „Sindikalna organizacija železničara u staroj Jugoslaviji“, *100 godina železnica Jugoslavije (1849-1949)*, str. 355.

⁹ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 281.

¹⁰ Vladeta Ćosić, „Sindikalna organizacija železničara u staroj Jugoslaviji“, str. 355.

¹¹ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 281.

¹² Vladeta. Ćosić, „Sindikalna organizacija železničara u staroj Jugoslaviji“, str. 355.

напредовања у служби, ограничавања самовоље руководиоца, ограничавања непотребног премештања жељезничара, сталност у служби“, учешћа представника синдиката у распоређивању особља, контроли болесничког фонда и др. Споразум је осим министра саобраћаја требало да одобри и министар унутрашњих послова Драшковић, који је убрзо после постизања споразума био ангажован као члан специјалне владине делегације на мировној конференцији у Паризу. Влада је одобрила Протокол и 15. новембра 1919. објављен је у Службеним новинама Краљевине СХС.¹³

Међутим, Министарство саобраћаја није поступило у складу са одредбама "Протокола споразума". Међу железничарима дошло је до нових немира, најпре 7. јануара 1920. у Нишу, потом 18. јануара на Тимочким железницама у зајечарском крају.¹⁴ Прекретницу је учинио повратарк министра унутрашњих послова Драшковића из Париза. На челу Министарства саобраћаја извршена је смена, када је Вуловића заменио Антон Корошец.¹⁵

У међувремену је Министарство саобраћаја припремило нови документ - „Привремени правилник“ - који је требало да замени "Протокол споразума". Петог фебруара 1920. почели су нови преговори између представника железничара и Министарства саобраћаја. Представници државе су инсистирали на усвајању "Привременог правилника" и он је убрзо озакоњен. Гласило Савеза жељезничких и транспортних радника Југославије "Жељезничар" у свом броју од 17. марта 1920. у уводном чланку под насловом "Неизбежни слом" отворено је запретио генералним штрајком. Од пролећа 1920. почео је нови талас протеста железничара. Крајем марта у Загребу је одржана Конференција „Савеза саобраћајних и транспортних радника“ уз учешће делегата из свих крајева земље. Једногласно је одлучено да се затражи примена "Протокола споразума" или у супротном да се ступи у штрајк. „Савез“ је 1. априла. издао проглас под називом "Одбранбена борба жељезничара Југославије", са захтевом да власт повуче

¹³ Andrija Šneperger, „Veliki štrajk železničara Jugoslavije 1920. godine“, str. 347-348, 350.

¹⁴ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 281.

¹⁵ Vladeta Čosić, „Sindikalna organizacija železničara u staroj Jugoslaviji“, str. 355.

"Привремени правилник" а да „Протокол споразума" важи до новог споразума, као и да се плате ускладе са растом цена.¹⁶

Пошто влада није испунила ни један од захтева, представници све 33 синдикалне подружнице "Савеза" састали су се 10. априла у Љубљани и договорили о ступању у генерални штрајк.¹⁷ Са скупа је упућен проглас у коме је саопштено: "Разлози овом штрајку су већ довољно објашњени јавности. И прије него ли је дошло до одлуке од толике далекосежности добро су размотрена сва питања која ту долазе у озбир. "Протокол споразума" којима су били регулирани радни и плачевни одношаји жељезничара био је савремен и пружао је могућност да се саобраћај подигне. Плаће су према њему одређене према приликама у октобру 1919. године, да за случај поскупљења живежних потреба буду повишене. Осамсатни рад је био загарантиран. Али што је донио Привремени правилник - снизио је плаће и продужио радно вријеме у бесконачност. Ево како је снизио плаће: Правилник је повисио темељну надницу, а снизио додатак на скупоћу тако да предвиђа његову исплату само за радне дане, што је према "Протоколу споразума" било исплаћивано за све дане у мјесецу. Но, 1. априла, када су жељезничари код исплате видјели како су пуно мање плаће добили, хтјели су одмах обуставити посао. Вођство само их је упутило на рад изјавом да су захтјеви ради тога већ поднешени Министарству и да се очекује повољан одговор. Но, дошао је 15 април када су и опет биле снижене плаће исплаћене. Министар је на захтјеве жељезничара одговорио да ће и даље исплаћивати снижене плаће. Питамо сву јавност - јесу ли жељезничари на тај атак могли остати мирни. Борба је доиста материјалне нарави и оправдана. Надаље, питамо сву поштену јавност да ли је по државу штетно да жељезничари буду заступани у жељезничком одбору и да тамо само са својим савјетујућим гласом помогну дићи саобраћај. Дакако у тим одборима је ваљало уредити споразумно са Дирекцијама и правилнике о мировинској заклади, за премјештења, за болесничку благајну. Хиљаде породица је материјално посве уништено јер су им очеви без икакова разлога били премјештани са једног краја државе на други. Мировинска заклада је само на папиру, јер мировина је прије бакшиш. А истом болесничка благајна, та посве

¹⁶ Andrija Šneperger, „Veliki štrajk železničara Jugoslavije 1920. godine“, str. 350-352.

¹⁷ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 281-282.

радничка институција је ругло од социјалне институције. Дирекције хоће и да у тим благајнама буду неограничени господари. Жељезничари од те болесне благајне имају то да у њу морају плаћати чланске приносе, а кад оболе, да си плаћају скупе лијечнике и лијекове, а потпоре да буде само онда када се то шефовима свиди. Према одредбама Протокола споразума у тој благајни још није ништа учињено. Из свега овога јасно је да се жељезничари боре за корицу круха. Жељезничари жале да су на државној управи људи који су их својим поступком натјерали да се послуже задњим легалним борбеним средством - штрајком. Ну они су то морали учинити, јер сви њихови апели остадоше глас вапијућег у пустињи“. Захтеви железничара били су: 1) Да се изван снаге стави Привремени правилник и да се зајамче жељезничарима сва права која даје Протокол споразума до нове уредбе, 2) Да се наднице и плате ускладе са растом цена, 3) Да због штрајка нико не буде кажњен ни отпуштен; 4) Да се то односи и на Јужне жељезнице. Жељезничари су тражили одредбе Протокола споразума у форми наредбе министра саобраћаја.¹⁸

У ноћи 15/16. априла железнички саобраћај прекинут је у целој земљи. У побуну се укључило око 60.000 железничара, бродара и транспортних радника. Пошто је ово изазвало застој привредног живота, влада је издала саопштење да штрајк угрожава ред и мир у земљи и донела је „Уредбу о угушивању штрајкова и побуна на железницама“. „Малим економским уступцима“ успела је да раздвоји бродаре од жељезничара, и они су само два дана касније почели поново с радом.¹⁹

Осамнаестог априла објављен је краљев указ: "На предлог Министра војног и морнарице, а по саслушању Министарског савета, на основу члана 85. Закона о устројству војске и морнарице, одлучено је да се у 1920. години по потреби позову на двомесечну војну вежбу обвезници сва три позива и последње одбране који су у железничкој служби“.²⁰ И полиција је издала проглас да сви жељезнички намештеници од 21 до 45 године старости имају обавезу да се до 19. априла у подне одазову позиву.²¹

¹⁸ Andrija. Šneperger, „Veliki štrajk železničara Jugoslavije 1920. godine“ (Plakat - Obrambeni štrajk željezničara), str. 349.

¹⁹ Isto, str. 352.

²⁰ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 282.

²¹ А. Šneperger, „Veliki štrajk železničara Jugoslavije 1920. godine“, str. 348, (faksimil Novosti, br. 63, Zagreb, 20. travnja 1920.)

Војска, жандармерија и полиција стављене су у пуну приправност. Широм земље избили су сукоби. У Босанском броду 18. априла "пало је неколико људских живота". У близини Добоја "непознати људи" пуцали су на владин воз. Стража је узвратила паљбом, али су нападачи умакли. Војни командант станице у Мостару ухапсио је у Коњицу шефа железничке станице "јер је ширио лажне и тенденциозне вести у корист штрајкачког покрета". У Сарајеву је војска заузела све јавне зграде. „На прузи између Дервенте и Босанског Брода пуцано је на локомотиву“ путничког воза. „Машиновођа је смртно рањен, али је ипак херојским напором довео воз до станице у Босански Брод и за мало времена иза тога подлегао својим озледама“. Да би се железнички саобраћај бар делимично успоставио, „полиција, жандармерија и војска хватали су железничаре: машиновође, ложаче, кочничаре итд. и оружјем их присиљавали да покрећу возове“.²²

У Суботици је 20. априла избила радничка побуна. У току ноћи побуњеници су заузели део града и општинску кућу. „Велики штрајкачки збор одржан је и у Нишу где се налазила Главна железничка радионица. Огромна поворка железничара, којој су се придружили и остали радници Ниша, кренула је од радничког дома на главни трг где се одржавао збор. Кордон жандармерије запосео је главни трг, али је разбијен. Збор је одржан пред упереним митраљезима и топовима. И по осталим градовима и железничким центрима где су одржавани зборови дошло је до сукоба између штрајкача и полиције“. Највеће крвопролиће догодило се у Љубљани, на Залошкој цести, 24. априла. Када су окупљени железничари и остали радници Љубљане пошли према граду с намером да тамо одрже збор, жандармерија је пуцала. Погинуло је 14, а рањено 75 демонстраната.²³ После дванаест дана штрајк је обустављен. И ако је влада дала амнестирајућа обећања, бише хиљада железничара стављено је на "црне листе". Многи су отпуштени с посла и касније прогоњани и осуђени. Следеће године (1921) донет је закон на основу ког је „распуштена и забрањена синдикална организација железничара - Савез саобраћајних и транспортних радника Југославије“.²⁴

²² *Isto*, str. 348. 352.

²³ *Isto*, str. 352-353.

²⁴ *Isto*, str. 353.

Сређивање материјалног стања железничара почело је од јесени 1923. године, када је с поправљањем економских прилика у земљи под утицајем нове реформске монетарне политике, „динар стао на чвршће ноге, инфлација заустављена, а цене стабилизоване”.²⁵

²⁵ Јездимир С. Николић, *наведено дело*, стр. 282.

**Блокада саобраћаја
на подручју загребачке железничке дирекције
(1921/22)**

Краљевину СХС је од самог њеног оснивања оптерећивао српско-хрватски сукоб око државног уређења. Овај дуготрајни спор политичке природе утицао је на све области државног живота и укупне односе у друштву. У 1922. години он је на драматичан начин дошао до изражаја и у области железничког саобраћаја.

Хрватске политичке странке у Привременом представништву основале су 6. марта 1919. "Народни клуб", а током лета и један чвршћи савез под именом "Хрватска заједница". Главни циљеви ове коалиције били су „одбрана аутономног положаја Хрватске“ и супротстављање увођењу централизма који је водио сужавању надлежности локалних органа власти.¹

Када је заказивање избора за уставотворну скупштину за 28. новембар 1920. године отворило оштру расправу о будућем уставном решењу, радикалски посланици и министри сматрали су да "браћа Хрвати имају погрешна мишљења и схватања" и да су "за народно јединство и државну заједницу, само с нагодбом". Дебата се показала јаловом и додатно је побудила „злу крв“.² „Три месеца пре избора Стојан Протић као министар за Конституанту“ објавио је свој предлог устава у ком је предложио „систем народних самоуправа - једну врсту средине између централизма и федерализма“. Хрватска заједница је десетак дана пре избора одговорила објављивањем свог нацрта заснованог на принципу федерализма.³

После избора за уставотворну скупштину 28. новембра 1920. „Хрватска Пучка сељачка странка Стјепана Радића постала је владајући политички чинилац у Хрватској“.⁴ С њом је у Скупштини избио сукоб око усвајања Пословника, који је предвиђао изгласавање устава простом већином и полагање посланичке заклетве краљу. Хрвати су у томе видели наметање одлуке о облику владавине и

¹ Бранислав Глигоријевић, *Парламент и политичке странке у Југославији (1919-1929)*, стр. 39-40.

² Ђорђе Станковић, *Никола Пашић и Хрвати*, Београд, 1995. стр. 79.

³ Крста Марић, „Хрвати и устав“, *Нови живот*, II година, IV књига, Београд, 1921, стр. 363.

⁴ Ђорђе Станковић, *Никола Пашић и Хрвати*, стр. 109.

нарушавање суверенитета Конституантинте.⁵ Радић је одлучио да "баци рукавицу Србима": На Ванредној скупштини у Загребу 8. децембра Хрватска пучка сељачка странка усвојила је републикански програм, донета је одлука о бојкоту Уставотворне скупштине, а име странке је промењено у „Хрватска републиканска сељачка странка“.⁶ Кад је 29. јануара 1921. усвојен Пословник, Хрватска републиканска сељачка странка је већ била изван Конституанте,⁷ На дан изгласавања Видовданског устава у скупштини је апстинирала већина „политичких представника хрватског народа“.⁸

Видовдански устав није био „компромисно дело“ између различитих политичких тежњи Конституанте већ резултат надгласавања и победе већине над мањином. Пошто се није радило о споразуму који је узимао у обзир различита национална и идеолошка расположења у Конституанти, уставом „није била задовољна ни једна странка у држави“.⁹

Реакција хрватске политичке елите на доношење Видовданског устава испољавала се у све ширем и организованијем отпору. Радићеви зборови стварали су "велику духовну заједицу" Хрвата, а оснивањем широке коалиције хрватских странака 31. јула 1921. под називом "Хрватски блок" образован је и својеврсни "политички орган отпора Хрвата".¹⁰ На седници хрватских народних посланика 28. октобра у Загребу "Хрватски блок" је усвојио "Декларацију Хрватском народу и јавном мњењу свих просвећених народа". У последњем делу овог прогласа је између осталог "препоручен прекид свих пословних и друштвених односа са Србијом". Претња прекидом пословних односа требало је да учини притисак на Београд у правцу постизања споразума. Радић је обавестио јавност да "Хрватска републиканска сељачка странка није само обична политичка партија већ и свестрани политички, господарски и културни покрет свеукупног хрватског народа".¹¹

⁵ Исто, стр. 99.

⁶ Исто, стр. 109.

⁷ Исто, стр. 102.

⁸ Исто, стр. 110.

⁹ Крста Марић, „Видовдански устав и хрватско питање“, *Нови живот*, III година, XIII књига, Београд, 1923, стр. 322.

¹⁰ Хрватска тежачка странка из БиХ, Хрватска заједница, Хрватска странка права, ХРСС, Хрватски раднички савез. (Ђорђе Станковић, *Никола Пашић и Хрвати*, стр. 81-82, 113.)

¹¹ Исто, стр. 127-129.

Даље заоштравање српско-хрватских односа изазвао је Закон о подели земље на области. Рок за његово усвајање био је пола године по изгласавању Устава. Рад посебног скупштинског одбора на овом закону почео је 17. јануара 1922. остављајући утисак да се на основу Видовданског устава спроводи "парцелација Хрватске".¹² Тим поводом "Хрватски блок" издао је 11. априла два саопштења о "спорним пределима ван банске Хрватске", изражавајући своје незадовољство предлогом закона. Упркос томе, коалициона радикално-демократска влада Николе Пашића је 26. априла 1922. донела Уредбу „о подели земље на области без консултовања“ Народне скупштине. На основу Уредбе, Краљевина је подељена на 33 области. Хрватска и Славонија подељене су на Загребачку, Осијечку и Приморско-крајишку област, а Далмација на Сплитску и Дубровачку. Мањи део Славоније ушао је у састав Сремске области, са центром у Вуковару.¹³

Све веће погоршање српско-хрватских односа оптерећивало је читаво југословенско друштво. Хрвати су говорили да су од Срба преварени јер је њихов идеал федерална држава. Влади су пребацивали што „фаворизује из странчарских интереса неспособност и поквареност државних чиновника“, што за годину дана „није доспела да унификује ни једну грану јавне управе“ и што је у економско-финансијској политици направила низ грешака „издавањем уредаба које су својом пренагљеноћу и протусловљем изазвале несигурност и неред у трговинском промету“. Осим тога, Хрвати су били незадовољни железничим саобраћајем и недовршењем аграрне реформе. Све ово представљало је разлоге због којих Хрвати нису хтели да се врате у парламент.¹⁴ Хрватским политичким тежњама су осим овога сметале још две ствари: неповољно решење питање Ријеке на конференцији у Ђенови 1922. и промена политичког става словеначких странака и њихово одустајање од бојкота скупштине.

¹² Исто, 145-147.

¹³ Исто, стр. 150-153.

¹⁴ Анте Гавела, „Политички положај - поводом загребачког конгреса јавних радника“, *Нови живот*, III година, XI њига, Београд, 1922, стр. 162-163.

Могућност решења кризе Хрватски блок везивао је за нове изборе заказане за март 1923. очекујући „да на њима ојача своје позиције и постане политички фактор с којим ће српски политички кругови морати преговарати“.¹⁵

* * *

Опредељеност за „прекид свих пословних и друштвених односа са Србијом“ као средства у борби за политичке циљеве усмерило је акцију Хрвата према железници. Блокада железнице могла је да изазове обуставу рада, производње, трговине и промета и да додатно закомпликује и онако већ тешку економску ситуацију. Тврдње да жељезница у Краљевини може да обустави рад чуле су се често још од завршетка рата. И сам министар саобраћаја је "оцртао положај државних жељезница са откривеним песимизмом". У јавности је преовладавало мишљење да су приче о прекиду жељезничког саобраћаја празне претње. Међутим, у пролеће 1922. заиста је дошло до прекида жељезничког промета између западног и источног дела земље. Блокада се догодила на подручју Железничке дирекције Загреб. Уздрмала је читаву државу, а посредно највише погодила Словенију јер је прекинула њене везе с тржиштима у Хрватској, Војводини и Србији. У Словенији је као кривац за ову "катастрофу" означена "безглава политика загребачке железничке дирекције",¹⁶ у чијој су надлежности биле и државне пруге у Словенији.

На пругама према Загребу и Карловцу, Загребачка дирекција прогласила је низ ограничења за транзитни саобраћај: према Босанском Броду од 14. априла до 21. маја и од 9. до 23. септембра; према свим станицама на подручју Суботичке дирекције од 10. до 31. маја; према станицама ка Београду и Земуну од 18. маја до 9. јуна. Транзитни промет на државним жељезницама преко Карловца (осим Загреба) поново је успостављен 30. августа, али је опет прекинут већ 19. септембра. Преко „Јужне жељезнице“ транзит за Загреб и Сисак укинут је на неодређено време.¹⁷ Загребачка државна железничка станица преузимала је

¹⁵ Бранислав Глигоријевић, *наведено дело*, стр. 135.

¹⁶ „О нашем железничком саобраћају“, II поглавље, Извештај поднет на манифестацијској скупштини у Љубљани 6. октобра 1922, стр. 2, АЈ, 76, 6, 14.

¹⁷ Исто, стр. 2-4.

дневно само 50-100 теретних вагона, а станица у Сиску до 150 вагона. У Загребу је прихватан само "режијски угаљ" за локомотиве, железнички прагови, композиције са дрветом за Београд и до 10 вагона друге робе (материјал за државне железнице, намирнице за пасивне крајеве и нешто празних вагона). Сва остала роба стајала је на пругама.¹⁸

Железничке пруге у државној експлоатацији у Словенији од Јесеница до Љубљане и до Бубњараца и Карловца, као и Јужне железнице од Марибора до Загреба и Сиска, биле су "затрпане" вагонима. Ту се налазило неисправних вагона и натоварених робом, који нису могли да се упуте даље, празних вагона и нових репарационих вагона пристиглих из Немачке. Њихов број свакодневно се повећавао. Почетком октобра 1922. било је 1882 депонована вагона у Љубљани (у Дрављама) и на станицама пруге Љубљана-Јесенице.¹⁹ На станицама од Љубљане до Метлике 17. септембра 1922. "заостали товар који услед затрпаности Карловца није могао напред" налазио се у 242 вагона. До 30. септембра број депонованих вагона попео се на 531.²⁰ Дрветом је било натоварено 134 вагона, угљем 72 вагона, гвозденим производима 12 вагона, пошиљкама за потребе железнице 26 вагона. Истог дана на словеначким доленским пругама стајало је осим празних вагона и 65 репарацијских вагона, а на горенској прузи чак 108 вагона. Репарациона комисија у Висбадену и Фраиласингу обавестила је југословенску управу железница „да се морају репарацијски возови безусловно примати“, па је до 30. септембра депоновано још 250 таквих вагона. На свим станицама словеначких долењских пруга била је репарационим вагонима заузет по један коловоз тако да депоновање возова није више било могуће.²¹

Хаотичне прилике владале су и на станицама Јужне железнице. Крајем септембра 1922. стајало је у Тезну код Марибора депоновано: „царинске робе за Загреб 293 вагона, нецаринске робе 164 вагона, 308 вагона реекспедиције за Сисак“ итд. - укупно 1003 вагона само на тој једној станици. У Зиданом мосту је било 265 вагона за Загреб, у Севници 85 вагона за Загреб. У Загребу је стајало 125

¹⁸ Исто.

¹⁹ Исто. (Неисправних вагона на пругама у Краљевини СХС било је око 14.000.)

²⁰ Исто. (На малој станици Рожнидол-Прибишје пред Семишким тунелом стајало је тога дана 94 натоварена вагона, на станици Ново место 48 вагона, у Мирној Пешћи 44, у Великој Локи 53, на Гросупљу 61.)

²¹ Исто, стр. 3-4.

вагона, у Залогу 215 вагона за Загреб, 114 вагона за Сисак итд. На станицама Јужне железнице било је 29. септембра. укупно 2175 натоварених вагона без могућности отпреме. Вагони су били натоварени коксом, експлозивом за рудокопе, лепенком, вагонским осовинама, железним конструкцијама, челиком, пољопривредним машинама, угљем, стаклом итд.²²

Теретни железнички промет преко Загреба, Сиска, Карловца и Цапрага био је фактички укинут. Упркос томе, Дирекција државних жељезница у Загребу тврдила је „да не постоји никво ограничење саобраћаја“ и у том смислу је издавала обавештења иностранству. Полазећи од тога, из Аустрије је најављено да ће се свакодневно одашиљати 250 репарационих вагона. У исто време, „чим је Дирекција у Загребу прогласила да нема ограничења и да је Карловачка пруга отворена, почели су трговци дрветом одмах изважати дрво према Београду“. Међутим, ове композиције нису могле да прођу. Начелник станице у Карловцу обавестио је телеграмом 28. септембра да је један коловоз већ потпуно заузет и да више не може депоновати никакве вагоне. Изјавио је и „да Загребачки државни колодвор већ 15 дана не прима товари и да је зато његова станица тако натрпана да једва отправља и особне влакове“. Шеф станице у Карловцу је „на своју руку затворио пругу да је не би долазећи товари потпуно затрпали“.²³ „Дирекција државне железнице у Загребу“ својом објавом „да нема ограничења промета проузрочила је да је из иностранства дошло око хиљаду туђих вагона“, који су распоређени по домаћим станицама. Пошто је Дирекцији у Загребу било познато да композиције не могу да пролазе кроз Карловац и Цапраг, издала је наредбу својим „подређеним органима да не преузимају нове пошилике и да странкама саопште да је пруга додуше отворена, али да нема вагона за отпрему робе“. За стране вагоне који су стајали на домаћим пругама држава је плаћала страним жељезницама дневну најамнину од 5-6 француских франака за вагон. Најамнина за стране вагоне износила је дневно преко 25.000 динара.²⁴

„Тврдња Загребачке дирекције“ да непостоји ограничење промета имало је и своје „друго лице“. Пошто се у иностранству знало да су станице Загреб, Цапраг и Сисак сасвим закрене, композиције из иностранства за Југославију долазиле су

²² Исто.

²³ Исто, стр. 3-4.

²⁴ Исто.

преко Мађарске - из Печуја у Осијек и из Баје у Сомбор и Суботицу. Тако је страна роба, нарочито аустријска и мађарска, несметано улазила у Југославију, док је роба из Словеније остајала „потпуно искључена“. Уз саму границу ишла је пруга „Јужне железнице“ по мађарској територији, али је ова пруга затворена „можда баш само у ту сврху да не би могли доћи транспорти из Словеначке у Славонију и Војводину“. Пошто је инострана роба из Мађарске долазила само на главне пруге источно од Загреба, ови транспорти су отправљани до Београда, док је роба из Словеније стајала „по целе месеце“. На овај начин Дирекције Загреб потпуно је спречила приступ производима словеначке индустрије у источни део земље. Тако на пример, фабрика за емајлиране посуде „Вестен“ из Цеља имала је 35 вагона робе продате у Славонији и Србији, коју није могла да испоручи. У истом положају налазио се велики број и других словеначких фабрика. Стање словеначке индустрије постајало је све теже, а финансијска катастрофа скоро неизбежна. Словенија је у погледу пољопривредне производња била „пасивна земља“ која је тај недостатак могла да надокнади „са доносом обртног и индустријског дела и из догодака трговине“. Пошто услед блокаде није била могућа продаја словеначке индустријске робе, запретили су „незапосленост и глад“.²⁵

Било је и других видова опструкције од стране Железничке дирекције Загреб. Према саопштењу трговинске и обртне коморе у Сплиту из јуна 1922. предвиђени превоз локомотива за далматинске железнице преко Трста није спроведен јер Загребачка дирекција железница није никако успевала да оконча преговоре с предузећима која су понудила превоз. Разлог за неуспех преговора били су тешки услови које је поставила загребачка Дирекција.²⁶ У септембру 1922. Краљевина је примала из репарација нове тешке локомотиве. Међутим, баш тада је на државном железничкој станици у Загребу нестало машинског уља и "осетљиви механизам тих великих стројева се покварио".²⁷

Блокада на подручју Железничке дирекције Загреб превазилазила је размере саобраћајног проблема. Из Словеније је указивано да "поступање

²⁵ Исто, стр. 4-5.

²⁶ Покрајинска управа за Далмацију – министру саобраћаја, Бр. 4122/22, Довоз локомотива у Далмацију, Покрајински намјесник Метличић, Сплит, 6. јул 1922, АЈ, 65, 174, 548.

²⁷ „О нашем железничком саобраћају“, Извештај поднет на манифестацијској скупштини у Љубљани 6. октобра 1922, стр. 3, АЈ, 76, 6, 14.

Дирекције Загреб проистиче из непријазности према словеначкој индустрији и Словенији у опште, али да нереду на пругама дирекције Загреб доприносе и политични бојеви у Хрватској". Министар шума и руда Рафајловић окупио је 19. септембра представнике индустрије на разговор о приликама у жељезничком саобраћају. Закључено је да читава југословенска привреда, углед државе у иностранству, њен „кредит, валута“ зависе „од стања жељезничког промета“, као и да је жељезнички застој "проблем привредног колико и политичког опстанка државе".²⁸

На позив Савеза индустријалаца у Љубљани је 6 октобра 1922. године одржана велика скупштина индустријалаца, трговаца и представника других привредних група поводом тешких прилика у жељезничком теретном промету. Скупштини су присуствовали делегати привредних предузећа и организација из свих покрајина Краљевине, „заступници жељезничких службеника и индустријских радника“, делегати владе, „Дирекције државних жељезница у Загребу, Инспектората државних жељезница у Љубљани и прометног равнатељства Јужних жељезница у Љубљани“.²⁹ Скупштина је једногласно усвојила резолуцију у којој су изнете чињенице о положају домаћег жељезничког саобраћаја. Савез индустријалаца упозорио је "владу и све чинитеље законодавства и државне управе" на "недогледну штету и последице катастрофе у жељезничко-товарном промету". Наглашено је да ће "читав привредни живот у Словенији пропасти ако се не стане на пут тој мизерији". Пословање словеначких фабрика било је већ толико угрожено да се почела да "множи у Словенији беспосленост индустријског радништва". Фабрике нису биле у могућности да запошљавају и исплаћују раднике јер им је услед немогућности испоруке и наплате производа почело недостајати новчаних средстава. У исто време у Словенији се погоршао и положај жељезничких службеника који су "услед мизерног финансијског положаја почели да напуштају жељезничку службу". Нарочито је одлазило стручно особље, инжењери и машиновође.³⁰

²⁸ Исто, стр. 5-6.

²⁹ Савез индустријалаца Словеније, Бр. 5609, Министарству унутрашњих дела, Љубљана, 5. октобар 1922, АЈ, 65, 1005, 1884.

³⁰ Исто, стр. 7-8.

Скупштина савеза индустријалаца у Љубљани посебно је апеловала на министра саобраћаја да нарочиту пажњу посвети раду дирекције Загреб, коју је означила као највише криву за створено стање. Затражено је да Дирекција у Загребу "одмах разгласи фактички постојеће ограничење промета, да првенствено отпрема домаће транспорте и не прима иноземских транспорта све док не буду растерећене домаће железничке станице и омогућена отпрема робе железничким пругама".³¹

Транспорту домаћих производа требало је дати предност у односу на инострану робу. Тражено је да се привремено забрани увоз страних производа "бар докле постоје запрете за домаће транспорте". Скупштина је прихватила и мишљење "да треба озбиљно уважити преустрој управе државне железнице у чисто комерцијалном смислу и ослободити ту управу од бирократизма". Скупштинари су се сагласили да државне железнице треба приватизовати, при чему се имало у виду да управу преузме „велики конзорциј домаћих подuzeћа“. У уверењу да је проблем железничког промета од највећег и одлучујућег значаја за привредни и политички опстанак Краљевине, Скупштина у Љубљани тражила је од Министарства саобраћаја "да посвети сву позорност наведеним чињеницама и да ради свим силама на остварењу“ изложених „предлога и захтева".³²

Железничке блокада током 1922. указала је на проблем инструментализације железнице у циљу наметања хрватских политичких циљева. Није искључено да је блокада убрзала и доношење одлуке о централизацији железничке управе. Мере у том смислу огледале су се у формирању Генералне железничке дирекције у Београду 1923. године и цепању управног подручја Железничке дирекције Загреб, оснивањем нове железничке Дирекције у Љубљани, 1924. године.

³¹ „О нашем железничком саобраћају“, Извештај поднет на манифестацијској скупштини у Љубљани 6. октобра 1922, стр. 7-8; Савез индустријалаца Словеније, Бр. 5620, Резолуција, Љубљана, 6. октобар 1922, АЈ, 76, 6, 14.

³² Савез индустријалаца Словеније, Бр. 5609, Министарству унутрашњих дела, Љубљана, 5. октобар 1922, АЈ, 65, 1005, 1884.

ГЛАВА V

ЖЕЛЕЗНИЦА У ФУНКЦИЈИ ПРИВРЕДЕ – ЧИНИЛАЦ ИЛИ СМЕТЊА НАПРЕТКА

Развојни планови

До Првог светског рата Аустроугарска монархија је у привредном погледу показивала велику самодовољност. Економије западног и источног дела државе били су делови целовитог привредног организма који су се у производњи и размени добара значајно допуњавали. Међутим, територијалне промене до којих је дошло после рата на овом простору стварњем нових националних држава, довеле су у том погледу до далекосажних економских промена. Старо велико привредно подручје је разбијено, а новонастале државе нису биле економски ни приближно самосталне као бивша монархија. Пред њима је стајао пут еманципације и тек је требало да створе основне претпоставке свог економског живота - пре свега јединство националних економија и организацију унутрашњих тржишта.¹ Међу условима за остварење ових циљева налазио се и развој железничког саобраћаја.

На уједињењем југословенскомн простору настало је привредно подручје од око 13 милиона становника, са царинским баријерама, које су пружале заштиту првенствено од надмоћних индустрија Аустрије, Мађарске и Чешке. Ове две околности највише су погодиле развоју такозване "пречанске" индустрије² у северо-западним областима југословенске државе.² С друге стране српска индустрија која је у рату скоро сасвим уништена, није била у стању да започне опоравак. Држава је у првом моменту „оштећеним индустријалцима“ ставила на располагање 30.000.000 динара, али је то било далеко од стварних потреба. У новим околностима српска индустрија нашла се према "пречанској" индустрији у инфериорном положају, који је био сличан оном у ком је "пречанска индустрија стајала пре рата према аустро-чешкој индустрији".³

Врло брзо по уједињењу влада Краљевине СХС дефинисала је опште одреднице државне привредне политике. Истакнута је потреба "старања

¹ Marta Romportlova, „Promene i kontinuiteti u ekonomiji novonastalih država nakon 1918. godine“, Prilozi, Sarajevo, XXII, 23, 1987, str. 73-76.

² Иво Белин, „Индустријализација Југославије“, *Нова Европа*, Књига V, Број 6, 21. јун 1922, стр. 184-185.

³ Veselin Vukićević, „Industrijska politika Srbije“, *Nova Evropa*, Knjiga V, Broj 11, 11. avgust 1922, str. 348.

повољних услова за привреду, који ће држави обезбеити материјално благостање и тиме јој пружити материјалну основу за извршење њених многостраних културних, политичких и социјалних задатака." У финансијском смислу то је значило да "политику државног газдинства" треба усмерити ка обезбеђењу активног платног биланса. Међутим, то је само био један „економско-политички аксиом признат у пракси свих држава“.⁴

Већи практични значај имали су закључци о потреби подстицања "само оне производње која је рентабилна". Тим пре што је усвајање критеријума рентабилности при опредељивању државе у вези привредног развоја захтевало израду и једне анализе привредних грана за чији су развој постојали природни услови. У циљу постизања "активног државног газдинства" било је "све једно да ли се ради о аграрној или индустријској производњи". Пресудно је било "да ли је та производња рентабилна". То је посматрано као "просто ствар рачунице". Међутим, пошто су пољопривредни производи чинили чак девет десетина укупне југословенске производње, требало је "тражити сигурнији ослонац него што је извоз житарице и подстицати прерађивачку производњу - аграрно-индустријску, осталу индустријску и занатску“.⁵

Промена структуре домаће производње и повећање извоза били су повезани с питањем транспорта. Није се могло ни помислити на напредак и успех док у саобраћају владају хаотичне прилике. Сређивање саобраћаја била је "насушна потреба". Да се схвати колико је стање на железници тешко, требало је "само пропутовати од Ријеке до Београда и видети теретне вагоне који стоје недељама“.⁶ Развојни програм привреде подразумевао је уређене железнице тако да задовољава потребе трговине, индустрије, земљорадње и путничког превоза,⁷ што је саобраћајну политику стављало у ред најважнијих и најтежих питање без чијег дефинисања није било могуће поправљање економског положаја земље.⁸ Министарски савет, наглашавајући "утицај железничке политике на повећање

⁴ Становиште министарства трговине и индустрије у погледу опште државне привредне политике, стр. 1, АЈ, 65, 1002, 1874.

⁵ Исто, стр. 1-6.

⁶ Анкета за трговачка и индустријска питања сазвана од стране Министарства трговине и индустрије, II седница, председавао министар трговине и индустрије В. Вељковић, 25. јули 1919.стр. 5-6, АЈ, 65, 1002, 1873.

⁷ Мих. В. Илић, „О нашем железничком саобраћају“, стр. 18.

⁸ Анте Радојевић, „Јединство у саобраћају“, стр. 375.

домаће производње", препоручио је да се саобраћајни програм сачини "како траже географски положај, конфигурација тла и река, богатство тла, привреда и национална радиност." Од саобраћаја се очекивало "да подупре домаћу привреду" и допринесе стварању повољних услове за њено напредовање.⁹

Све ово налагало је да се утврде „недостаци постојеће железничке мреже са гледишта реалних економских услова“, потреба „и перспективе даљег развоја“.¹⁰ Државна територија Краљевине СХС, углавном привредно неразвијена, била је до уједињења састављена углавном од малих привредних подручја чију су величину у суштини одређивале "могућности преноса материјала". Економски потенцијали тих подручја нису биле искоришћени и њихов живот је у привредном погледу био пасиван. Развој железничке инфраструктуре требало је овим привредним областима да омогући повезивање у сложеније привредне целине и системе, компатибилне на нивоу целе државе.¹¹

Било је потребно сагледавање и свођење материјалних потенцијала земље, на основу којих би могла да се донесе одлука о градњи нових железница. У то време подаци о приближном обиму и врстама домаће пољопривредне, индустријске и рударске производње којој је потребан железнички транспорт нису били познати.¹² Најтачнији одговор на ова питања могли су да дају непосредни чиниоци домаће производње и трговине, указивањем на сопствене привредне могућности, потребе, планове и недостатке.¹³ Тако се железница као најважнија врста транспортног средства која обавља „лавовски део размене добара“, појавила као својеврсни „барометар који региструје стање привредног живота“ земље.¹⁴

У априлу 1919. Министарство трговине и индустрије спровело је преко покрајинских влада анкету "о могућностима подизања нових врста индустрија успостављањем саобраћајних веза". По наредби минситра трговине и индустрије, анкетом је руководио инспектор Миливоје Савић. Министарство је послало

⁹ Министар трговине и индустрије - Предлог метода рада и мера за министарство трговине и индустрије, стр. 2, АЈ, 65, 1002, 1874.

¹⁰ Vukan Dešić, „Значај саобраћаја и његова улога у развоју друштва“, стр. 45.

¹¹ Nikola Đurić, „Богатство земље и саобраћај“, *Železnički almanah 1928-1929*, Београд, 1928, стр. 34-36.

¹² Vukan Dešić, „Значај саобраћаја и његова улога у развоју друштва“, стр. 52-53.

¹³ „Трговина, привреда и жељезнице“, *Železnički almanah 1928-29*, стр. 70.

¹⁴ Никола Ђурић, „Финансије југословенских државних жељезница“, *Годишњак Југословенских државних жељезница, 1931-1932*, стр. 48.

упитник покрајинским владама с молбом да "код свих вароши и варошица" учине неколико питања у вези локалних економија. Уколико општинске управе не би саме могле да понуде одговоре, упућене су да консултују локална занатско-индустријска и трговачка удружења или људе који се баве индустријским и занатским пословима. Питања су била следећа: „1) За коју врсту индустрије су пре рата постојали пројекти у њиховој области; зашто ти пројекти нису остварени; које сметње су стајале на путу да се једна привредна делатност започне и у опште шта смета привредном развоју општине; 2) Које индустрије би се могле основати у конкретној вароши с обзиром на повољне чиниоце као што су јефтина моторна снага, јефтин угаљ, извори сировина, повољне комуникације; 3) Сматра ли Општина да би се отварањем већих радова на подизању железничких веза у њеном подручју могла развити једна или више индустријских грана; и 4) Колико се са конкретног локалног подручја извози воћа, грожђа, чаура свилене бубе, жита, вуне, коже, брашна дрвета, угља, јаја, живине, стоке, уљног семена, кудеље, фабричких израђевина и где“.¹⁵

Велики део општина навео је да локалном привредном развоју сметају "слабе комуникације", првенствено одсуство железничких пруга, јер их то чини одсеченим од локалних сировинских подручја, осталих крајева државе и ширих домаћих тржишта. Недостатак комуникација означено је и као сметња развоју већ постојећих привредних делатности у појединим местима, чак и када су се налазила у близини већих привредних центара. Радило се првенствено о потреби за железничким спојевима између локалних средишта и периферије, или важнијих места у оквиру једне области.¹⁶

У разним крајевима постојали су још пре Првог светског рата планови економског развоја чије је остварење било директно условљено развојем железничких веза. Семберија је у том погледу представљала сликовит пример. Општина Бијељина тражила је више година од бивше земаљске владе у Сарајеву

¹⁵ Анкета о могућности подизања нових индустрија у појединим местима стварањем повољних услова изградом пројеката, давањем повластица и помоћи и успостављањем сабраћајних веза, Министарство трговине и индустрије, Број 5757, Миливоје Савић, Београд, 14. април 1919, АЈ, 65, 991, 1834.

¹⁶ Међу таквим деоницама наводе се: Крупа- Бихаћ, Бјеловар-Чазма-Изванић Град, Грубишно поље – Спишић –Буковица - Вировитица, Гарешница - Банова јаруга; Тузла-Бијељина, Тузла-Добој-Усора-Теслића до Бања Луке, Фојница-Прокос-Долац., Митровица-Врдник-Ириг-Сремски Карловци; Каменица-Ириг-Рума-Шабац; спој Крашић- Петровина-Јастребарско са пругом Карловац-Метлика., Краљево-Рашка-Нови Пазар-Увац и др.(Исто, АЈ, 65, 991, 1834.)

железничку пругу која би је повезала с Тузлом, Брчком и Рачом. Ова ствар је разматрана и пред босанским сабором, који је 1912. донео одлуку о градњи железнице у бијељинском срезу. Међутим, утицајни трговци из Брчког осујетили су ову замисао тражећи да се пруга гради само на релацији Бијељина-Брчко. Град Брчко био је до аустријске окупације 1878. центар увоза и извоза „горње источне Босне, нарочито са Србијом“. После аустријске окупације 1878. извозна трговина сувим шљивама, пекмезом, ракијом, воћем, рогатом и ситном стоком толико се развила да је Брчко прозвано „босански Хамбург“. У граду је било 5 новчаних завода, велики број извозника, велетрговаца и занатлија. Постојали су пројекти за градњу фабрике шпиритуса, пиваре, шећеране, творнице корпи и др. У близини града налазили су се велики комплекси букове шуме, што је било довољно за рентабилан рад једне парне пилане. У исто време, и грађани Тузле тражили су пругу Бијељина-Тузла. Сукобљени интереси Бијељине, Брчког и Тузле омели су градњу било какве железничке везе. У више наврата су упућиване делегације на "меродавна места". На крају је покрајинска влада одложила доношење решења.¹⁷

Котарско бијељинско вијеће после рата је поново покренуло питање железнице, сматрајући "да је будућност и господарски развитак среза, ако не добије железнице, без икаквог изгледа" и ако "остали услови за снажан развој постоје". Одлучено је да се Министарству пошта и железнице упути молба за изградњу железничке пруге Рача-Бијељина и Бијељина-Тузла, с аргументом да се "у свим другим местима скупље земаљски производи продају, чиме се земљоделци много оштећују", као и да због слабих саобраћајних комуникација пропадају велике количине локалне производње.¹⁸

Истом привредном подручју припадао је и Добој, који је био један од највећих железничких чворишта. У околини града постојала је приватна циглана, више индустријских предузећа међу којима шећерана и неколико рудника. Репа за шећерану допремана је из Посавине, из појаса уз железничку пругу. Да би шећерана радила пуним капацитетом било је потребно проширење пруге у

¹⁷ Котарски уред у Бијељини – Земаљској влади у Сарајеву, Бр. 6122/19, 25. јун 1919; Градско поглаварство Бијељина – Котарском уреду у Бијељини, бр. 1634, Бијељина, 22. јун 1919; Управа општине града Брчког – Котарском уреду, Бр. 907, Брчко, 3. 7. 1919; 139068/19, Среско начелство у Брчком – Земаљској влади у Сарајеву, Бр. 4415/19, Брчко 16. јул 1919, АЈ, 65, 991, 1834.

¹⁸ Градско поглаварство Бијељина – Котарском уреду у Бијељини, бр. 1634, Бијељина, 22. јун 1919, АЈ, 65, 991, 1834.

пречнику од најмање 8 километара. Због близине рудника угља Крека и добрих саобраћајних веза, Добој је био подесан и за развој пољопривредне прерађивачке индустрије. Производња овог подручја обухватала је разне врсте воћа, нарочито шљиве, потом шишарке, јаја, живина, стока, шећер, креч, цигле, камен. Међутим, ради повећања обима пласмана проширење железнице представљало је неопходност. Пре рата био је израђен пројекат за пругу нормалног колосека од Славонског Шамца дуга 62 км која је требало да пролази кроз најплодније крајеве средње босанске посавине. После уједињења пруга је могла да има велики развојни значај не само за привреду Добоја, већ и читаве Босне и Југославије.¹⁹

Привредном напретку бихаћке општине такође су сметале неразвијене железничке везе. Изградњом пруге Крупа-Бихаћ и Сплит-Бихаћ могло се покренути више делатности, пре свега пољопривреда, сточарство и трговина. У Старом Мајдану (Сански Мост) од успоставе железничких веза зависио је развој металске индустрије и експлоатација каменог угља.²⁰

„Трговиште Ђаково“, у Славонији, са 55 села, спајало је Подравину са Посавином. „Источни део котара пресекала је вицинална железница Осијек-Врпоље, док је железница нормалног колосека Брод-Винковци тангирала јужни део“. Главни производи овог подручја потицали су од пољопривреде и сточарства. И овде је развој локалне привреде зависио у великој мери од нових железничких веза. Пре рата били су израђени пројекти за спој са луком Сплит, за вициналну железницу Ђаково-Нашице и ускотрачну пругу Ђаково-Андријевци. Железница је била услов за подизање "индустрије дрвне робе, кланице и месне индустрије, творница кудеље и млинске индустрије“.²¹ Иригу, који је припадао жупанијској области у Вуковару, били су из привредних разлога потребни железнички спојеви Митровица - Врдник - Ириг до Сремских Карловаца и Каменица – Ириг – Рума - Шабац.²² Општина Јастребарско, која је производила знатне количине вина и

¹⁹ 150205/19, Котарској испостави у Добоју, Градоначелник Хаџимуџић, АЈ, 65, 991, 1834.

²⁰ 133383/19, Градско поглаварство Бихаћ – Котарском уреду у Бихаћу, бр. 653, Бихаћ, 30. мај 1919, АЈ, 65, 991, 1834.

²¹ Котарска област у Ђакову – Жупанијској области у Осијеку, Бр. 5119-1919, Ђаково, 18. септањ 1919, АЈ, 65, 991, 1834.

²² Котарска област – Жупанијској области у Вуковару, Бр. 3250/1919, Ириг, 4. 6. 1919, АЈ, 65, 991, 1834.

дрвета, тражила је железничку везу од Петровина преко Крашића са пругом Карловац-Метлика.²³

Сењска општин навела је да главни саобраћајни предуслов за развој индустрије на овом подручју представља железничк веза са Бихаћем. Деоница је требало да повеже Сењ са непосредним залеђем и преко Бихаћа са читавом Југославијом. Траса за ову железницу била је завршена још 1880. године, међутим политика "мађарских властодржаца" спутавала је економски развој овог подручја недозвољавајући градњу железница. Водило се рачуна о интересима мађарске трговине оријентисане на луку Ријека. Тек после уједињења, створени су услови за градњу железница у овом крају, укључујући индустријске и шумске железнице ради експлоатације великих шумских комплекса на Велебиту, Красноу и Горском Котару. Шумске железнице Јасенак - Криви пут - Сењ и Красно – Вратник - Сењ, које су одавно биле пројектоване, требало је повезати с пругом Бихаћ – Оточац - Сењ. Њиховом градњом били би створени услови за развој велике шумске индустрије и трговине.²⁴

Политика бивше Аустроугарске монархије која се огледала у осиромашивању подручја насељених југословенским елементом доследно је примењивана на подручју Босне, Хрватске и Далмације. "Ишло се на увлачења немачко-мађарског капитала", а тамо где он није налазио интерес "народ је био изложен потпуној беди и препуштен сам себи". Изабравши Ријеку за своју морску луку, Мађари су саградили железничку пругу Ријека-Будимпешта која је "намерно и опрезно обилазила све приморске тачке" погодне за развој поморске трговине. Њеним отварањем уништена је трговина са залеђем широм Приморја. Исту политику Аустријанци су примењивали на далматинској обали, тако да од Ријеке до Котора (осим железничке пруге Мостар-Груж) није било ни једног већег широкотрачног железничког споја приморских градова са залеђем. Последица тога било је одумирање старих лука у Бакру, Краљевици, Новом и Сењу, које су до тада "цветале бујним трговачким животом".²⁵

²³ Котарска област у Јастребарском – Жупанијској области у Загребу, Бр. 5716, Јастребарско, 6. коловоза 1919, АЈ, 65, 991, 1834.

²⁴ 5767/19, Министарству за трговину и индустрију (одељак Загреб), Бр. 526, Сењ, 1. рујна 1919, АЈ, 65, 991, 1834.

²⁵ Подаци за унапређење индустрије у жупанији модрушко-ријечкој, Прилог уз број 2675-1919, АЈ, 65, 991, 1834.

Југословенско уједињење актуелизовало је реализацију предратних пројеката и у Крижевачком котору, где је постојао план за железницу Крижевци - Св.Хелена - Вратно. Градско поглаварство у Осијеку било је пред само избијање рата спремно да приступи реализацији припремљених пројеката за унапређење постојеће локалне железничке мреже. После уједињења, градска општина је предложила промену "постојеће грађевне регулаторне основе" да би се омогућила градња огранака железничке пруге преко којих би сва индустријска предузећа добила прикључке на државну железницу. У ту сврху град Осијек тражио је од Министарства саобраћаја концесију за градњу.²⁶ Општина Оточац после рата је такође исказала потребу "да се што пре приступи изградњи већ засноване железничке пруге Бихаћ - Плитвичка језера – Врховине – Оточац -Приморје, јер је од великог интереса с гледишта господарских, индустријских трговачких и обртничких тог краја".²⁷

У анкети Министарства трговине и индустрије, извештај жупаније модрушко-ријечке био је карактеристичан за читаво приморје. Као полазно становиште узето је да "сада код господарственог рада треба главно упориште да буде на Јадрану". У већим местима ове жупаније већ је постојала разноврсна привредна структура. Цриквеница је имала парну пилану, млин, творнице леда, глинене робе, циглану, прераду дрвета. У Селцу је до рата виноградарство било главна привредна грана и требало га је обновити. Нови је имао више хиљада јутара јелове и букове шуме у власништву државе. Од 1909. постојао је пројекат за експлоатацију шуме који је обухватао и градњу шумске железнице Јасеник - Водице са излазом на море у Новом. Предконцесија за градњу железнице издата је у лето 1918. шумарском равнатељству у Загребу. За финансирање пројекта било је заинтересовано више домаћих новчаних завода и трговаца дрветом. Међутим, и у овом случају је бивша мађарска држава стала на пут економском развоју својом изолационистичком привредном и саобраћајном политиком према приморју. У општини Крмпоте-Леденице услов за развој дрвнопрерађивачке индустрије и других индустријских предузећа била је изградња ускотрачне железница од Живе

²⁶ Котарска област у Осијеку – Жупанијској области у Осијеку, Бр. 5983/1919, Осијек, 28. септа 1919; Поглаварство слоб. и кр. града – Кр. земаљској влади одјелу за трговину, обрт и индустрију у Загребу, Бр. 19.241/1919, Осијек, 6. рујна 1919, АЈ, 65, 991, 1834.

²⁷ Опћинско поглаварство у Оточцу – Которској области у Оточцу, Бр. 5413/1919, Оточац, 2. рујна 1919, АЈ, 65, 991, 1834.

воде до Стаика, где су могли да пристају бродови. Приморским општинама модрушко-ријечке жупаније требала је железничка веза са неком од постојећих железничких станица у Плесу, Бакру, или Огулину. Водећи људи Сушака сматрали су да је у њиховој општини "у најкраће време и у најширем опсегу" могућ развој велике парне пилане, творнице покућства, хемијских производа, чак и железничких вагона и локомотива. Успех ових делатности везиван је за градњу железничке инфраструктуре. За "индустријски подхват" у граду Бакру било је потребно да се од железничке станице Меја изгради према Бакру вицинална железница. Шири значај имали су планови за пругу кроз Винодол, преко Сења и Оточца до Сарајева и даље према Београду, која би спојила "две крајње тачке државе". Неплодно и каменито подручје Гробничког поља било је погодно за градњу стоваришта и складишта робе, али је претходно требало изградити спој са индустријским крацима железничке пруге са станице у Бакру.²⁸

Највећи развојни потенцијал општине Краљевица било је бродоградилиште, старо више од једног века. Поштанско друштво "Ganc und Comp. – Danubius" намеравало је у годинама пред рат да изгради велико модерно бродоградилиште, првенствено за ратне бродове, али та замисао није остварена. Уместо тога формирана је само подружница овог великог бродоградилишта поред Ријеке. Током рата спремао се и велики банкарски консорцијум на челу са Ескомпт банком да овде подигне велико бродоградилиште, али су промене у међународним односима после рата осујетиле остварење и овог плана.²⁹

Настанком југословенске државе створени су услови да бродоградилиште „Данубиус“ у Краљевици пређе у домаће руке. Стогодишња традиција бродоградилишта, пројекти за ново бродоградилиште и разни пратећи погони (ливнице, талионице, фабрике машина и др.) показивали су да овде постоје услови за ту врсту индустрије. Међутим, велико модерно бродоградилиште није се дало замислити без железничког споја за допрему потрошног материјала (гвожђе, угаљ, дрво, петролеј, уље, бензин и др.) из разних делова земље. Транспорт потрошног материјала преко Ријеке био је нерационалан из материјалних и организационих

²⁸ Подаци за унапређење индустрије у жупанији модрушко-ријечкој, Прилог уз број 2675-1919, АЈ, 65, 991, 1834.

²⁹ Исто.

разлога и планирана је градња лука у Бакру и Краљевици, а с тим у вези и пруга Бакар-Краљевица.³⁰

Пошто је "цело приморје од Истре до Драча имало више заједничких додирних интереса међусобно", модрушко-ријечка жупанија је одговарајући на анкету предложила да се ово подручје организује "у једном или више департмана са једном аутономном управом". На њеном челу налазили би се "стручњаци, који познају цели проблем и уже интересе. Том би се телу морале од стране владе дати повластица да у свом делокругу провађа што треба. На тај начин могао би се створити јединствени програм за промицање интереса целог Приморја".³¹ Предлог је био особен јер је, полазећи од економских потреба, узимао привредне и саобраћајне карактеристике једне области као критеријум за њену административно-територијалну организацију.

На подручју бивше Краљевине Србије такође је постојао изванредан број неостварених железничких пројеката. У Србији и Македонији 1913/14. године биле су у градњи пруге Ниш-Књажевац; Ниш-Прокупље-Мердаре; Крушевац-Јанкова клисура до везе са пругом Ниш-Мердаре; Крагујевац-Краљево-Рашка, а истрасиране деонице Рашка - Митровица; Рашка - Увац; Скопље - Битољ; Мердаре – Приштина – Призрен – Скадар - Сан Ђовани.³²

Анкета Министарства трговине и индустрије показала је да и у југоисточном делу земље унапређење економије значајно зависи од развоја саобраћајних веза. Недовољан и скуп саобраћај не само да је спречавао економско напредовање, већ је био и узрок пропадања постојећих предузећа. Неготину, на пример, била је потребна веза са пристаништем у Прахову на Дунаву. Остварењем постојећег пројекта железничке пруге до Прахова и моста преко Дунава, цела земља повезала би се са Румунијом и Русијом, а укључивање Тимочке крајине у овај међународни железнички правац појачало би економску снагу тог подручја и неминовно подстакло индустријализацију.³³ Јагодинској привреди недостајала је жеклезничка веза уског колосека са Ћупријом и Сањским рудником како би се решио проблем претовара угља за предузећа, затим железничка веза са Раковцем,

³⁰ Исто.

³¹ Исто.

³² Василије Марковић, „Најпре железнице у јужној Србији“, стр. 339.

³³ Суд Општине града Неготин – Начелству округа крајинског, Бр. 4068, Неготин, 21. мај 1919, АЈ, 65, 991, 1834.

спој на Крушевачку пругу као и веза са Деспотовачким и Ресавским срезом, одакле је највише снабдевана јагодинска пијаца. Спој Јагодине са пожаревачком пругом требало је да повеже локалне руднике угља и омогући бржи и економичнији транспорт.³⁴

У Новом Пазару до уједињења није било никаквих индустријских пројеката. Општински челници сматралису да је потребна изградња пруге Краљево – Рашка - Нови Пазар - Увац.³⁵ Одсуство индустријских планова била је карактеристика и Косовског округа. Природни потенцијали стварали су претпоставке за подизање неколико млинова, фабрике кудеље, циглане, али "за то појединци нису имали ни довољно капитала ни умешности". Жито, вуну, коже и друге производе овај срез могао је да пласира на шире југословенско тржиште, али је ово било условљено подизањем железничких веза између Гњилана и Призрена, корекцијом пруге Скопље-Митровица ради споја са Приштином и градњом "јадранске железнице" која би од Ниша повезала Прокупље, Куршумлију, Подујево и Приштину.³⁶ У Овчем Пољу (у Брегалничком округу) богатство у стоци стварало је услове за подизање радионица за прераду вуне већег обима. Недостајале су пруге уског или нормалног колосека Куманово – Штип - Кочане и Велес - Штип.³⁷

Главни извозни артикли из Јужна Србија били су стока, воће и индустријско биља (опијум, дуван, свила, памук, пиринач). Транспорт се одвијао преко Солуна. Постојале су и велике залихе руда (хрома, бакра, олова и угља). Међутим, јужна Србија је у саобраћајном погледу била неразвијена. „Испресецана недовршеним пругама уског колосека“, није имала услова за знатнији привредни развој. Од свих постојећих пруга шири значај имао је само део трансверзалне пруге Београд - Атина, која је јужну Србију пресекала на пола, чинећи је тиме транзитном облашћу.³⁸

³⁴ Министарству трговине и индустрије, Суд општине Јагодинске, Бр. 3911, Јагодина, 22. мај 1919, АЈ, 65, 991, 1834.

³⁵ Начелство округа рашког – министру трговине и индустрије, Бр. 5808, Нови Пазар, 13. јун 1919, АЈ, 65, 991, 1834.

³⁶ Начелство округа косовског – Министарству трговине и индустрије, Бр. 3330, 27. мај 1919, АЈ, 65, 991, 1834.

³⁷ Начелник Среза овчеполског – Начелству Округа брегалничког, Бр. 2730, 16. мај 1919, АЈ, 65, 991, 1834,

³⁸ Владан Јовановић, „Железнице у Јужној Србији 1919-1929“, стр. 118-122.

Пруге у јужној Србији биле су потешне пре свега због политичких разлога, с обзиром на непријатељско држање Бугарске, Албаније и донекле Грчке, као и због повезивања Србије са Црном Гором. Потрба за железницом потицала је и од унутрашњополитичких разлога, јер без саобраћаја није било могуће уређење ових крајева. Ове пруге са становишта економских и трговачких потреба државе, по мишљењу власти, нису имале приоритет.³⁹

Анкета Министарства и индустрије из 1919. године указала је на велике потенцијале у пољопривредним производима, шумама, изворима енергије и рудном богатству који су стајали на располагању за експлоатацију, индустријску прераду и трговину. Већина тих средстава била је неискоришћена и тек их је требало капитализовати. Детаљно приказане економске карактеристике „области, срезова и мањих јединица“ указала су на „места сувишка и места недостатка извесне робе. Из тих података виде се правци струјања робе које треба да реши добро организован саобраћај. Из података о количинама види се какви су саобраћајни путеви потребни“ и колике инвестиције у њих су исплативе. Анкета је показала да су саобраћане потребе југословенских области врло велике, и да развој железнице представља један од најважнијих предуслова економског напредовања. Улога железничког саобраћаја била је "да приведе у привредну заједницу све крајеве земље" и државу повеже у "један моћан привредни систем".⁴⁰

Као део општег железничког плана југословенске државе постојала је и замисао о изградњи тзв. Београдског саобраћајног система. Основна теза била је да је "историја југословенског уједињења ставила у дужност изградњу излаза Србије на море, чиме је уједно одредила и главни део програма за изградњу земаљске жељезничке мреже и поставила један од главних темеља политици у саобраћају".⁴¹

Широко виђење „Београдског саобраћајног система“ (које је 1922. објавио часопис „Нови живот“) представило је Београд као политичко и економско

³⁹ Василије Марковић, „Најпре железнице у јужној Србији“, стр. 339.

⁴⁰ Никола Ђурић, „Богатство земље и саобраћај“, стр. 35-36.

⁴¹ Р. Сарделић, „Излаз Србије на море“, *Нови живот*, II година, IX књига, Београд, 1922, стр. 334.

средиште државе и природно полазиште и стециште свих железничких комуникација у земљи, на Балкану, чак и у Европи. "Дунав и његове притоке Сава, Драва, Тиса, Тамиш и Морава чине Београд средиштем речне звезде која захвата читав слив средњег Дунава. Тај систем река, радијално распоређених према Београду, намеће се по себи за главну природну подлогу уређења и изградње железница у средњем дунавском сливу".⁴²

Дефинисани су и анализирани и остали елементи овог ситета. Постојећој „Панчевачкој лепези жиљезница између Тисе и доњег Дунава“ недостајао је мост као веза са Београдом. „Новосадска лепеза жељезница“ између Тисе и горњег Дунава која је већ била повезана са Београдом, као и жељезнице између Драве и горњег Дунава преко Осијека. Уз Драву је већ постојала готово потпуна веза до Београда, као и дуж Саве и уз Мораву. „Слив Вардара у саобраћајном погледу“ представљао је спољну зону „моравског сектора“. Морава и Вардар су представљали „једну географску целину“ и пресецајући Балкан повезивали су средњи Дунав са Солунским заливом.⁴³

С друге стране, део Јадранског слива „од Сењске Ријеке до Бојане“ посматран је као 1.000 километара удаљени „приморски руб“ Савског и Дринског сектора. До југословенског уједињења саобраћај уз Саву, а поготову уз Драву, „није био друго већ конгломерат локалног или територијалног саобраћаја“. Београдски систем требало је да их претвори у главну саобраћајну линију, у чему се највише и огледала предност Београдског средишта као железничке спојнице. Требало је још „да се изгради и доњо-дунавска артерија, која је делимично већ постојала (Београд-Раља-Мала Крсна-Пожаревац). „Овај систем радијалних артерија“ пратио је водене путеве, којима је Београд такођем био средиште.⁴⁴

У наведеном систему Београд је означен и као „главно чвориште веће дунавско-балканске саобраћајне зоне“. Преимућство „Београдског радијалног система“ састојала се у томе „што својим радијалним артерија даје излазе на море: излаз Морава-Вардар на Солун, Дринска артерија у јужно приморје, Подунавска артерија (Пожаревац-Прахово) излаз на Црно море“. Могућност излаза Балкана на

⁴² Исто.

⁴³ Исто, стр. 335-336.

⁴⁴ Исто, стр. 335-337.

три мора преко београдског радијалног система могла је да има велики значај за краљевину СХС због знатног повећања њене транзитне улоге.⁴⁵

Остварење ових замисли подразумевало је да Краљевина СХС ради упоредо на више великих железничких пројеката. На првом месту налазила се градња „двоструког колосека првог реда од Београда преко Босне за Јадранско море“ до Которског залива или око ушћа Неретве.⁴⁶ Ова железница повезала би "престоницу и широко залеђе Јадрана са свим главним већим пристаништима преко Босне и Херцеговине, Црне Горе и Далмације са Јадранским морем" и омогућила "природну еволуцију наших економских снага".⁴⁷ Требало је довршити и пругу Београд – Топчидер - Мала Крсна – Неготин – Прахово ради везе Југославије преко Румуније са Одесом. Требало је и постојеће главне пруге Љубљана – Загреб – Београд – Ниш -Цариброд и Ниш – Скопље - Солун проширити градњом другог колосека ради повећања пропусног капацитета. „И цела мрежа босанских и српских железница узаног колосека“ требало је „у што краћем времену од Обреновца везати са Београдом“.⁴⁸

Развој београдског саобраћајног радијалног система стајао је у сагласју и са потребама одбране. У овом погледу велики значај имала је чињеница да је „железничка мрежа у крајевима северно од линије Дунав – Сава – Ријека“ већ задовољавала војне потребе; остајало је да се изграде мостовске везе с крајевима северно од Саве и Дунава, које би биле заправо завршеци „железничке лепезе са доње Дрине“. Потенцијално се радило о најмање пет прелаза преко Саве. Посебну вредност „дринској лепези“ давао је њен централни положај који је био погодан за успоставу веза са читавим сливом Дрине, затим са Моравским и Вардарским

⁴⁵ Исто, стр. 338-342; Београд је по свом географском положају представљао природно саобраћајно и трговинско средиште. На пловном путу Дунава од Регенсбурга (1224 км) до Сулине (утоке Дунава у Црно море -1165 км) Београд се налази скоро на средини. И на главном међународном железничком правцу кроз Југославију је заузимао средишње место. Од Логатеца (граничној станици према Италији) удаљен је 618 км, од Ђевђелије 615 км, од Солуна (694 км), од Беча (822 км), од Букурешта (1029 км) и Цариград (1065 км). (А. Панић, „Београд са саобраћајног и трговинског гледишта“, *Нови живот*, I година, III књига, Београд, 1921, стр. 333.)

⁴⁶ А. Панић, „Београд са саобраћајног и трговинског гледишта“, стр. 334.

⁴⁷ Велитзар Јанковић, „Наша саобраћајна железничка политика“, *Јубиларна књига државних железница Краљевине Југославије 1919-1929*, стр. 209.

⁴⁸ А. Панић, „Београд са саобраћајног и трговинског гледишта“, стр. 334.

сливом, с морем са излазом на Боку и даље на албанске луке (за које је постојала процена да би у случају рата могле остати неутралне), као и са Солуном.⁴⁹

У стратешком смислу, велики недостатак представљало је одсуство везе између западних крајева и источног дела земље са главном железницом Вардар - Морава и Морава - Тимок. У источном делу централни положај имала је „Ибарска радиална артерија“ која је требало да служи као „стратешка паралела Моравско-Вардарске железнице и уједно веза са Косовом као стратешким средиштем југо-источних крајева“, одакле би „ибарска радијална артерија“ настављала до Битоља и Охрида уз ток горњег Вардара. „Тако би имао читав слив Мораве и Вардара нормалну и врло способну везу са Дрином, Савом и Боком“.⁵⁰

За потребе одбране „доње Зете и приморја јужно од Неретве“ постојао је „дрински излаз преко Никшића на Боку“. За остали део приморја „главни браник“ била би веза са Личком железницом, а за западни део земље „радиална артерија Београд – Осиек – Вараждин - Марибор и Мура“. На тај начин добила би се у склопу Београдског радиалног система стратешких железница саобраћајна кичма на којој би се налазили Дринска лепеза, Косово, Уна као средиште северозападне железничке мреже са својим везама с морем, горња и средња Сава, средња Драва, Босна, Лика и Далмација.⁵¹

Средином јуна 1922. војни часопис „Ратник“ објавио је списак пруга нормалног колосека, које је инжињерски пуковник Петар Прокић означио као потешне са аспекта војних и привредних потреба земље: „Београд – Ужице - ушће Лима – Сарајево - Сплит; ушће Лима – Фоча – Никшић - Бока Которска; Косовска Митровица – Рашка - ушће Лима; Лашва – Травник - Бања Лука; Прахово – Зајечар – Параћин – Сталаћ - Ужице; Прахово - Пожаревац; Крагујевац – Крљево - Рашка, Босански Брод - Сарајево; Царево село – Штип –Градско – Прилеп – Битољ – Охрид - Дебар; Прилеп - Кичево; Скопље – Тетово - Гостивар; Урошевац –Призрен – Пећ ; Орљане – Прокупље – Приштина -Вучитрн и Митровица – Андријевица - Бока Которска“.⁵²

⁴⁹ Р. Сарделић, „Наше стратешке железнице“, *Нови живот*, III година, XI књига, Београд, 1922, стр. 22-24.

⁵⁰ *Исто*, стр. 24.

⁵¹ *Исто*, стр. 25.

⁵² Петар Прокић, „Грађење нових железница“, *Ратник*, свеска VI, година XXXVIII, јун 1922, стр. 24.

Међутим, насупрот ових великих и смелих војно-цивилних планова о Београду као саобраћајном средишту и мрежи пруга које пресецају земљу у свим правцима, налазила се суморна послератна реалност. Свако ко је дошао на железничку станицу у Београду могао је да види "на овој малој станици, са недовољним просторијама и колосецима стрпан сваколики наш путнички и теретни саобраћај, који је ту у трајном нереду и застоју. Цела манипулација са робом вршила се на најпримитивнији начин". Складишног простора није било довољно. Станица је била "неспособна да прими и савлада тадашњи домаћи саобраћај". Упозоравано је да ће Београд због тога "на велику нашу штету обићи и суседни и транзитни међународни саобраћај и трговински промет, ако за времена Београд не преобрази и удеси станицу, како би без сметње и застоја могао тај саобраћај примити и савладати".⁵³

И с тим у вези постојале су величанствене визије. Предлагано је „да се саобраћај у Београду децентралише и подели на неколико железничких станица“. За постојећу станицу препоручивано је проширење "са десет до петнаест перонских колосека под стакленим кровом, за путнички саобраћај". Технички је било изводљиво „да станица за локални саобраћај остане у истом нивоу, а да се по примеру нових американских и немачких перонских станица у висини Савског моста преко вијадуката поставе поврх данашњих перонских колосека и други перонски пролазни колосеци за саобраћај међународних и директних путничких возова“. Веза с другом страном Дунава „тунелом испод Београда или на други начин“ остављено је да се утврди каснијим студијама. Предлагана је и изградња "мање станице на београдској косини око Тркалишта". За локални теретни саобраћај предлагано је подизање више посебних станица, као и маневарских станица у широј околини града. Упоредо са Београдским железничким чвором сматрана је неопходном и градња "других железничких центара као што су Загреб, Љубљана, Сарајево и остали, јер је сваки од њих имао свој засебан значај".⁵⁴

⁵³ А. Панић, „Београд са саобраћајног и трговинског гледишта“, стр. 335.

⁵⁴ Исто, стр. 336 -337.

Средином 1920. године Краљевина СХС још увек није имала програм дугорочног развоја железничког транспорта. Ово је јавно критиковано и означавао као узрок нереда у саобраћају.⁵⁵ Провизорна поправка српских железница је у то време већ привођена крају и на ред је долазило саобраћајно повезивање уједињених југословенских области. Поводом тога је у Београду од 3. до 7. маја одржана конференција у Министарству саобраћаја, која је требала да понуди један општи програм развоја железница са назначеним "приоритетима". Централна тема конференције било је питање „најпогоднијег железничког споја Београда са морем“. И ако није дала одговор на ово питања, конференција је израдила први званични предлог програма железничког развоја за читаву земљу, полазећи од привредних, политичких и војних потреба.⁵⁶

Предлог је обухватао реконструкцију железничких пруга у дужини око 1.400 км и довршење раније започетих линија од око 3.000 км. - укупно 28 железничких пруга. Истакнуто је да су све ове линије "подједнако важне и неодложне из привредних или војних разлога“, али њихов редослед градње није прецизиран. Наведен је једино рок од 10 година у ком се пруге „имају изградити и пустити у саобраћај“.⁵⁷

Предлог конференције веома је одударао од финансијских могућности земље. Привремени закон о буџету за 1920/21 одредио је за "најпотребније

⁵⁵ А. Панић, „Наша саобраћајна политика“, *Нови живот*, Књ. I. Св. 11, 31. јул 1920, стр. 339-341.

⁵⁶ Милош Стефановић, *наведено дело*, стр. 68-71.

⁵⁷ 1) „Претворити железницу Љубљана-Загреб-Ниш-Скопље-Ђевђелија, са крилом Ниш-Пирот у прворазредну пругу; 2) Угљевик-Рача, уског колосека (за извоз босанског угља на Саву); 3) Тител-Орловат (спој Бачке и Баната преко Тисе); 4) Ужице-Вардиште (привремено уског колосека, дефинитивно нормалног), у вези с тим спустити и претворити у нормалну адхезиону пругу преко Ивана на железници Сарајево-Мостар и проширити станицу Груж; 5) Мурска Собота-Љутомир-Ормош; 6) Боровље-Житаравас (у случају наповољног исхода другог дела плебисцита у Корушкој); 7) Ккрупа-Бихаћ-Зрмања-Книн (у градњи); 8) Косово-Пећ-Подгорица-Бока, са краком на Бар ; 9) Београд-Панчево (мост преко Дунава), 10) Београд-Пожаревац (у градњи) ; 11) Крагујевац-Митровица (у градњи) ; 12) Ниш-Прокупље-Косово (у градњи) ; 13) Књажевац-Ниш (у градњи); 14) Госпић-Зрмања-Книн (налази се у градњи) ; 15) Тузла-Брчко ; 16) Још један колосек на одсеку Велика Плана-Лапово ; 17) Мостар-Сплит, као део пруге Београд-Сплит ; 18) Бања Лука-Јајце, и с тим у вези искључење одсека железнице на зупце преко Комара; 19) Београд-Ваљево-Ужице-Вишеград-Фоча (долином Пиве)-Никшић-Бока Которска, са огранком на Дубровник (има да се изближе проучи); 20) Нормализирање пруге Вишеград-Сарајево-Мостар-Метковић; 21) Добој-Шамац-Брчко-Бјељина-Љешница-Ваљево; 22) Крапина-Рогатац и Крапина -Голубовец; 23) Велика Кикинда-Сента и појачање пруге Сента-Суботица (спој Бачке и Баната) ; 24) Пожаревац-Неготин; 25) Алексинац-Сокобања-Књажевац; 26) Куманово-Крива Паланка; 27) Градско-Штип-Кочане, с огранком Штип-Струмица; 28) Врховине-Сењ“. (Василије Марковић, „Грађење нових железница у 1920 и 1921 години“, стр. 54-55.)

грађење и довршавање нових железничких пруга" 40.000.000 динара. Влада је на основу тога донела решење о градњи свега 13 пруга,⁵⁸ По истеку буџетске 1920/21. године министру саобраћаја је "пало у дужност да се постара за потребну финансијску подлогу за наставак започетих пруга и евентуално за почетак грађења бар најпотренијих нових пруга".⁵⁹ Влада је одлучила да развој железнице у будуће финансира из ванредних извора. То је најпре довело до расписивања унутрашњег инвестиционог 7% зајма 1921. године, а следеће године и до закључења доларског зајма у Америци.

План развоја који је понудила железничка конференција у Београду оцењен је углавном као неуспео. "То је била једна железничка мрежа слична паучини, где су повучене железничке пруге за сваку речну долину и где треба и где не треба железница". Економских проучавања готово да није ни било, „она су вршена код нас само за индустријске пруге“. Предност су добили тзв. „национални разлози“, пошто су сматрани важнијим од економских. Од железница се није очекивало да буду рентабилне "већ да подигну трговину, индустрију и пољопривреду и изврше национално-културни утицај".⁶⁰

По завршетку конференције, у целој земљи је почела широка расправа о новим железницама, нарочито о везама престонице са Јадраном. "По дневним листовима штампани су многи чланци, по часописима угледале су света многе документоване и стручне, као и површне студије општег или локалног значаја. Штампане су засебне књиге и брошуре, износећи своје погледе о питању плана будуће железничке мреже".⁶¹ Дискусији су се прикључила и разна струковна и локална удружења која су износила ставове из угла својих интереса. Њихови јавни иступи у виду резолуција, молби, зборова и протеста представљали су посебну

⁵⁸ 1) „Трасирање нових пруга: а) Београд-Шабац-Дрињача-Сарајево-Мостар- ушће Неретве са огранком на Сплит.; б) Панчево-Београд-Вишеград-Фоча-Шавник-Никшић-Котор ; в) Унска пруга Бихаћ-Зрмања (Книн); г) Пожаревац-Неготин; д) Мурска Сوبота-Љутомер-Орнош; њ) Боровље-Житаровас; е) Крапина-Рогатени Крапина-Голубова(е)ц; ж) Станица Бакар-пристаниште Бакар; 2) Довршење пруге Ниш-Књажевац 3) Довршење пруге Госпић-Книн 4) Израда пруге Ужице-Вардиште 5) Довршење пруге Горњи Милановац-Угриновци; 6) Довршење пруге Бихаћ-Нови; 7) Довршење пруге Топчидер - Мала Крсна; 8) Довршење пруге Мала Крсна -Пожаревац; 9) Израда пруге Тител-Орловат; 10) Оправка и израда македонских пруга 0,60м Кичево-Охрид, Струма-Охрид, Охрид-Битољ; 12) Довршење пруге Угљеник-Рача; 13) Израда жичане железнице у Сењском руднику“. (*Исто*, стр. 56-57.)

⁵⁹ *Исто*, стр. 56-57.

⁶⁰ Петар Миленковић, *наведено дело*, стр. 284, 285-286.

⁶¹ Светислав Милосављевић, „Десетогодишњи напрори Краљевине СХС на усавршавању и повећавању своје железничке мреже“, стр. 77-78.

врсту развојних планова железнице. Заједничко им је било придавање великог значаја саобраћајном планирању и стављање акцента на предлоге од привредног интереса.

Удружење Југословенских инжењера и архитеката је средином 1921. године, на својој другој редовној годишњој скупштини у Љубљани, дискутовало на тему "Железничке везе наше земље са морем и наше морске луке". Усвојен је закључак да је "ово важно питање у доношењу програма извођења целокупне железничке мреже" Удружење је предложило "да Министарство саобраћаја изради програм за једну општу државну железничку мрежу с обзиром на ново створену ситуацију након народног уједињења, те о том програму састави законски предлог и поднесе га на претрес парламенту". Дефинисана су начела: 1) Да се у току краћег или дужег низа година све наше покрајине вежу најповољнијим железничким путевима са најближим морским пристаништима на Јадранском мору, односно да се везе које већ постоје допуне и побољшају; 2) Узане железничке пруге не треба преправљати у нормалне, већ србијанске и босанске узане железнице повезати у једну целину; 3) Да се у року од 3-4 године доврше све железничке везе које су пре рата оцењене као потребне; 4) Да се изграде нове пруге које још нису започете (8-10 година); 5) Бржи темпо градње железница; 6) Да се прво изграде излази на Јадранско море у северном делу између Ријеке и Сења, на средњем приморју до сплитске и шибенске луке, а у јужном делу Јадрана у Грузи, Боки Которској и Бару. Везу са Задром требало је спречити на сваки начин "докле год је само италијанска лука".⁶²

У октобру 1921. године Главни задружни савез СХС у Београду је поводом закључења Инвестиционог 7%-ног зајма поздравио програм градње железница, очекујући да његовом реализацијом пољопривреда, шумарство и рударство добију "нове, живе побуде за повољни свој развитак". То се посебно односило на железницу нормалног колосека између Београда и мора. Међутим, по мишљењу Задружног савеза ово није решавало постојећи проблем ускотрачних жељезница Србије, Босне, Херцеговине и Далмације које су имале излаз у лукама Метковић,

⁶² Представке, резолуције, извештаји о железничком саобраћају у Југославији, Удружење Југословенских инжењера и архитеката, Главна управа – министру трговине и индустрије, Бр. 5, Резолуција о железничким везама наше земље са морем и наше морске луке, Београд, јун 1921, АЈ, 65, 292, 891.

Груж и Зеленика. Пошто оне ни до тада нису могле без претовара да задовоље потребе великог робног промета (воћа, угља камена, дрвета) за ове производе је требало изградити директну линију до неке далматинске луке великог капацитета. Мислило се првенствено на Сплит. Препоручено је да се уз већ предвиђене кратке деонице ускотрачних жељезница у Србији и Ужице-Вардиште, изгради и жељезница уског колосека Бугојно-Сењ „или која друга траса до Сплита“. Хитна потреба постојала је и за довршењем пруге Книн-Госпић да би се преко Лике спојила Хрватска са Далмацијом, и тако велики део извоза из Словеније, Хрватске, Славоније и Војводине преусмерио на луке Сплит и Шибеник. У исто време, изградњом железничке пруге у хрватском приморју од Бакра до Сења извоз из Словеније, Хрватске, Славоније и Војводине скренуо би ка лукама Бакар, Бакарац, Краљевица, Црквеница, Нови и Сењ и не би више зазисио од луке у Ријеци.⁶³

Питање споја Сплита са залеђем, односно са тзв. "Јадранском железницом", није силазило с дневног реда у средњој Далмацији. У Сплиту је 1921. основан Конзорциј који је требало "да студира планове и да води пропаганду у том смеру". У марту 1922. за председника Конзорција изабран је Јосип Смодлака. Велики капитал за ову намену обезбедиле су бројне банке. Проблем железница у средњој Далмацији није сматран само привредним већ и најважнијим политичким питањем. Оно је било подесно као заједничка платформа за удруживање разних интересних група и странака у јединствени блок, јер је процењивано да ће се преко тог питања опредељивати највећи број бирача из привредних кругова у свом ставу према влади.⁶⁴

На питању железнице вођена је борба интереса и између средње и јужне Далмације. Трговини јужног јадрана није одговарало да ратну луку у Боки Которској користи као луку за трговину. Тражено је да се у близини Боке изгради посебна трговачка лука у Гружу, што је подразумевало и градњу железничког

⁶³ Представке, резолуције, извештаји о железничком саобраћају у Југославији, Главни задружни савез – Министарству трговине и индустрије, Бр. 142, Љ. Прохаска, Београд, 11. октобар 1921, АЈ, 65, 292, 891.

⁶⁴ Представке, резолуције, извештаји о железничком саобраћају у Југославији, Покрајинска управа за Далмацију – Одјељење трговине и индустрије, Бр. 2082/22, Министру трговине и индустрије, Покрајински намјесник, Сплит, 28. март 1922, АЈ, 65, 292, 891.

споја Груж-Бока преко Никшића и Требиња или преко Фоче и Гацка до Требиња.⁶⁵

У мају 1922. одржан је у Боки протестни скуп због бојазни "да железничка веза Београда са морем неће проћи Црном Гором на Боку и Бар". Бока је страховала да у том случају њој "следује катастрофа и коначна економска смрт". Са скупа је упућена молба народном посланику Љуби Јовановићу да искористи свој "патриотизам, политички ауторитет у партијском клубу и Скупштини и уложи све своје силе да онемогући овај атентат против државе и народа" и да спречи "да пруга оде на Клек". Одлучено је да се са железничким конзорцијумом у Сплиту ступи у везу ради заједничке борба против Клека. Бока је на тој основи била "спремна сарађивати у пуној хармонији са Сплитом".⁶⁶

Трговачка комора у Београду априла 1922. разматрала је питање Јадранске железнице. Усвојена је резолуција у којој је истакнуто да су трговини северних крајева у новим околностима неопходни нови трговачки путеви. Као једну од најважнијих нових пруга Комора је означила будућу Јадранску пругу са више излаза на море, на местима где има највише услова за развој трговинских пристаништа. Нове пруге нису смеле обићи већ постојеће трговинске центре. Предност је давана вези већ постојеће пруге од Љубљане и Загреба са пристаништима на Јадранском мору.⁶⁷

И грађани Дубровника - на позив Општине и тамошње Трговачко-обртничке коморе - одржали су скуп у априлу 1922. на ком су тражили што бржи почетак градње ускотрачне пруге од Устипраче на Дрини преко Фоче, Гацка и Билећа до Требиња, дужине око 200 км. Прузи је придаван велики комуникациони, економски, политички и војни значај. Том линијом "била би изведена цела западна ускотрачна Србија са Београдом најприроднијим путем на море, и то за најкраће време и на јефтин начин". Тиме би Дубровник добио своје

⁶⁵ Представке, резолуције, извештаји о железничком саобраћају у Југославији, Покрајинска управа за Далмацију – Одјељење трговине и индустрије, Бр. 2283/22, Министру трговине и индустрије, Покрајински намјесник, Сплит, 7. април 1922, АЈ, 65, 292, 891.

⁶⁶ Представке, резолуције, извештаји о железничком саобраћају у Југославији, Министарство унутрашњих дела – Министру трговине и индустрије, Д. Бр. 1383, три прилога, Београд, 4. мај 1922, АЈ, 65, 292, 891.

⁶⁷ Представке, резолуције, извештаји о железничком саобраћају у Југославији, Трговачка комора у Београду, Бр. 2689, министру трговине и индустрије, Радојловић, 24. април 1922, АЈ, 65, 292, 891.

природно гравитационо подручје, а "одвојком од ове пруге преко Никшића до Подгорице била би покривена и потреба Црне Горе".⁶⁸

Савез индустрије Словеније подржао је у октобру 1922. пројекат велике трансверзалне јадранске железнице "коју тражи државни интерес", али је истакао да та пруга не представља примарну потребу словеначке привреде. Тамошња индустрија била је првенствено заинтересована за санацију већ постојећих железничких линија, у првом реду "главне жиле које везују Загреб са Београдом, почевши са изградњом државног колодвора у Загребу и паралелних и споредних пруга које воде према центру државе". У том смислу, за Словенију су биле најважније пруге Бубњарци–Карловац–Цапраг, Дуго Село–Новска, и паралелна линија Копривница–Вировитица–Нашице–Осијек.⁶⁹

Оснивањем Ријечке државе и италијанском окупацијом Сушака, домаћа "најсавршенија железничка пруга која је имала спој са Ријеком остала је без директног споја с морем". Према оцени Трговачко-обртничке коморе у Загребу ова промена пореметила је југословенску трговину и наметнула промену организације југословенског железничког саобраћаја. Домаћа извозна и увозна трговина преко Ријеке је од тада обављана туђим железницама преко туђе територије и луке, чинећи је зависном од иностранства. Губитак ове најважније железничке везе с морем имао је осим економских и политичке последице, пошто је Краљевину СХС лишио најјачег оружја у борби против италијанске експанзије на Кварнеру. Проналажење алтернативног споја ријечке пруге са обалом у северном Јадрану оцењено је као неодгодива потреба државе.⁷⁰

И штампа је често објављивала чланке који су указивали на потребу изградње „појединих краћих железничких пруга“. Честа тема била је и градња "једног чисто експортног пристаништа". Претежан део југословенског извоза на Јадран чинили су дрво и руда. Већина предузећа за експлоатацију шума и руда налазила се око сливова Босне, Врбаса и Неретве и углавном је била повезана железницом (0,76 м) с пругом Славонски Брод - Метковић. Три главна

⁶⁸ Представке, резолуције, извештаји о железничком саобраћају у Југославији, Министарству трговине и индустрије, Бр. 972, Дубровник, 26. април 1922, АЈ, 65, 292, 891.

⁶⁹ Извештај поднет на манифестацијској скупштини у Љубљани 6. октобра 1922, стр. 7, АЈ, 76, 6, 14.

⁷⁰ Представке, резолуције, извештаји о железничком саобраћају у Југославији, Трговачко обртничка комора у Загребу, Бр. 9322/1922, Министарству трговине и индустрије – препис за Министарство саобраћаја, Загреб, 27. просинац 1922, АЈ, 65, 292, 891.

пристаништа на јадранском мору била су Метковић, Груж и Зеленика. До 1923. дрвна и остала индустрија знатно се развила, а железница због неадекватног распореда пруга није била у стању да задовољи потребе извозног транспорта, ни према мору ни према Сави. Влади су јавно упућивани захтеви да што пре реши неколико горућих железничких пролема: 1) „корекцију дела пруге на Ивану од Пазарића до Коњица“; 2) „Израду модерног пристаништа у Александровој луци и везе са Метковићем“ и 3) Градњу пруге Мостар-Сплит. Од ових линија се очекивало да компензују губитак Ријеке и "отворе широм врата извозној трговини".⁷¹

"Технички лист" за 1923. годину у тексту под насловом "Грађење нових железница - мишљење Удружења југословенских инжењера и архитекта", објавио је програм градње железничких пруга који је израдило Инжењерско удружење. Повод овог предлога била је одлука Народне скупштине да "у највећој журби" озакони један железнички програм који се веома разликовао од програма удружења инжењера. Ни појединци нису остали по страни у овом питању, већ су и сами првили своје планове железничке мреже. Тако је 1924. инжењер Управе за грађење железница Здравко Васковић објавио у својој књизи план развоја железничке мреже за читаву земљу, који је био врло сличан плану удружења инжењера, у чијој је изради био веома ангажован.⁷²

Развој железнице зависио је од напретка привреде. Међутим, остварење привредних планова није зависило само од економских чинилаца, већ и политичких. Од самог оснивања државе постојале су "тенденције да се привредни интереси појединих привредних редова заогрну плаштом политичко-паритјских покрета и борби, што није могло имати ничег стварног са привредном политиком државне заједнице. Те тенденције су уносиле пометњу у правилан економски развитак земље, јер су стварале противничке таборе са јако истакнутим и искључивим интересима појединих привредних редова". У тим околностима било је тешко створити повољне услова за шири економски и друштвени развој, укључујући и развој железничког саобраћаја.⁷³ У новој држави, наставило се са

⁷¹ А. Прокић, „Отворимо врата нашој извозној трговини“, *Нови живот*, IV година, XIV књига, Београд, 1923, стр. 371-373.

⁷² Петар Миленковић, „Трасирање и грађење пруга код нас“, стр. 24.

⁷³ Бог. Марковић, „Привреда и страначке борбе“, *Нови живот*, Књ. II, Св. 5, 11. септембар 1920,

радом "старим непродуктивним методама високе политике партијских надмудривања. Што је једно министарство на привредном пољу урадило, то је друго оборило и поништило".⁷⁴ Последица тога била је да ни после четири године од „народног уједињења“ није пронађено коначно решење ниједног привредног проблема.⁷⁵ Политика јачања динара, најављена у време министра финансија Косте Куманудија, а остваривана за време Милана Стојадиновића од 1923. године, довела је до несташице кредита и на крају прерасла „у једну општу привредну кризу“.⁷⁶ У исто време, цене главних пољопривредних производа имале су негативну тенденцију. Цене житарица пале су до 1923. године скоро 30 %. И југословенска индустрија такође је бележила лоше резултате, изузев дрвне индустрије.⁷⁷ Негативни биланси у привреди значили су ниске јавне приходе, што се даље одражавало неповољно на развојне планове железнице, који су подразумевали велика улагања.

У раздобљу 1918-1924 Краљевина СХС није успела да уклони основне недостатке наслеђене железничке мреже и да је прилагоди својим најпречим економским потребама. Велико ограничење у том смислу представљао је и модел државног власништва над железницом који је искључивао директно улагање домаћег и страног приватног капитала, па је финансирање развојних планова зависило само од могућности државе да се задужује у иностранству. Све је то утицало да уместо јасног дугорочног програма, заснованог на повезаности привредне и саобраћајне политике, настану планови без утемељења у стварности - један конгломерат предлога који у послератном амбијенту спорог развоја југословенске економије није био остварив ни за више деценија.

стр. 140-142.

⁷⁴ М. Б, „Економски преглед - Погледи на нашу привредну политику“, *Нова Европа*, Књига I. Број. 6, 4. новембар 1920, стр. 235.

⁷⁵ Иво Белин, „Наша привредна политика у год. 1922“, *Нова Европа*, Књига VII, Број. 2, 11. јануар 1923, стр. 54.

⁷⁶ И. Б, „Криза наше привреде“, *Нова Европа*, Књига VIII, Број 11. и 12, 11. октобар 1923, стр. 305.

⁷⁷ Иво Белин, „Стање наше привреде у години 1923“, стр. 13-15.

Снабдевање железнице угљем

До првог светског рата угаљ је представљао главну енергетску сировину. Индустрија и железнички саобраћај зависили су од доступности угља њиховим потребама. До 1914. светска производња угља задовољавала је потребе потрошње. Међутим, избијање рата изазвало је поремећај у снабдевању, који се појачавао до краја сукоба. Када је рат завршен, "кризе угља" постала је једна од највећих сметњи послератне обнове Европе.¹ Оскудица у угљу била је највећа у прве две послератне године. Све земље које су пре рата извозиле угаљ, укључујући Енглеску, Чехословачку и Пољску, ограничиле су извоз због сопствених потреба. Једино су САД имале велике вишкове угља за међународну трговину. После две године кризе, производња и снабдевање угљем почели су полако да се нормализују.²

Нестацица угља у Краљевини СХС била је један у низу чинилаца који су ометали послератну обнову. На највишем државном нивоу оцењено је да недостатак угља представља један од „најосновнијих узрока општим невољама и кризама у целом социјалном животу земље”.³ У основи, питање се сводило на то да ли ће Краљевина и у којој мери морати да купује угаљ у иностранству.⁴

Србија је до рата успевала углавном сама да задовољи своје потребе за угљем, и то највише захваљујући малој потрошњи. Највећи произвођач угља у Србији пре рата био је Сењски рудник. У почетку рада давао је 60.000 тона годишње, али је производњу повећао врло брзо на 120.000 тона. Почетком рата производња је повећана на 200.000 тона годишње. Ова количина чинила је

¹ Smiljana Đurović, „Krizna uglja na teritoriji Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca 1919. godine“, *ACTA HISTORICO-OECONOMICA IUGOSLAVIAE*, VOL. II, Zagreb, 1975, str.67-68; Vidi: Draško Petrović, „Železnički saobraćaj i modernizacija Kraljevine SHS“.

² *Isto*, str.68.

³ Представка Р. Аврамовића о стању на железницама, Међународна криза у потреби угља и повећање његове производње, Р. Аврамовић - Н. Пашићу; Париз, 15. август 1919, АЈ, 336, 44, II, (3243).

⁴ Опсервација економско-финансијске и саобраћајне секције о уговору о миру са Бугарском, стр. 7, АЈ, 336, 42, II, (6785).

половину укупне производње угља у Србији. Од 45 српских рудника угља, Сењски рудник био је главни снабдевач домаћих железница.⁵

У Србији се највише производио мрки угаљ, затим камени, и лигнит. Поред Сењског рудника, велики произвођачи угља у Србији били су: Алексиначки рудници (70.000 тона годишње), Вршка чука (40.000 тона), Костолац (30.000 тона), Кленовник (20.000 тона) итд.⁶ Локомотиве су као гориво користиле мрки угаљ или мешавину мрког и каменог угља. Домаћи угаљ својим квалитетом није задовољавао критеријуме који су важили за погонско гориво локомотива. Већина српских рудника испоручивала је тзв. "ровни угаљ" који је био непречишћен, с пуно прашине, какав се вадио из рударског окна. Угаљ овако ниског квалитета није могао да конкурише страним угљевима, па није много ни извожен.⁷

По заузећу Србије окупационе власти преузеле су управу над свим рудницима угља "баш кад је рад у њима био у највећем полету". То је зауставило развој рударских предузећа, наносећи им директну штету. У току три окупационе године, угаљ је експлоатисан за војне потребе окупационих власти,⁸ уз употребу домаће радне снаге и транспортних средстава. За то време нису плаћане никакве експлоатационе таксе, а штета је нанета и "братској бази".⁹ Многи рудници нису одржавани "те су се обурвали или запалили". За време окупације извађено је и однето из српских рудника угља до 50% од вредности укупно уложеног капитала у материјална добра и основне рударске радове.¹⁰

У току рата Сенски рудник произвео је око 550.000 тона угља, Костолачки 200.000 тона, Кленовник 24.000, Звездан 50.000, Краљевац 90.000, Ртањ 100.000, Ресава 200.000, Св. Петар 250.000 тона, итд.¹¹ Приликом повлачења окупациона

⁵ Реферат о рударству и другим нашим предузећима и ратној штети која им је причињена, Реферат о рударству, С. Радовановић и П. Илић, стр. 2, АЈ, 336, 77, II, (223).

⁶ Ратна штета нанета нашим рудницима, Бр. 6897, Министарство иностраних дела – Делегацији мира, Београд, 2. јун 1919, АЈ, 336, 79, I, (526).

⁷ „Наше угљарство“, *Железнички алманах 1928-1929*, Београд, 1928, стр. 106-107.

⁸ Штете нанете занатству, индустрији и трговини у Србији, Мемоар о рударству у Србији, С. Радовановић, П. Илић, Париз, 23. март 1919, АЈ, 336, 47, III, (7588).

⁹ Ратна штета и накнада за руднике у Србији чији су сопственици Француска и др, Бр. 1627, Протић, Београд/Солун/Париз, 29/31. март 1919, АЈ, 336, 77, III, (303).

¹⁰ Штете нанете занатству, индустрији и трговини у Србији, Мемоар о рударству у Србији, С. Радовановић, П. Илић, Париз, 23. март 1919, АЈ, 336, 47, III, (7588).

¹¹ Smiljana Đurović, „Krizna uglja na teritoriji Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca 1919. godine“, str.75.

војска намерно је запалила или потопила велики број српских рудника, а део рударских инсталација је однет из земље. Нанете штете имале су дугорочне последице за многа рударска предузећа.¹²

Југословенске земље у саставу Аустроугарске пре рата нису задовољавале своје потребе за угљем из сопствених извора. Недостатак је надокнађиван увозом. Смањена производња и поремећена размена током рата довели су до оскудице угља на овом подручју. У јесен 1918. Хрватски Лојд је упозорио на велику несташицу пошто се Аустрја спремала да обустави испоруке угља у Угарску и очекивало се да ту меру прошири и на Хрватску. Несташица је угрозила железнички саобраћај, чак и транспорт војних јединица у Војводини. „О кризи угља говори се и на преговорима о примирју са представником министарства угарске Брауном Карољијем“.¹³

После рата криза угља је нарочито погодила Србију, услед ратних разарања. Било је оштећено 25 рудника угља.¹⁴ Рудници Добра, Раденка, Скобаљ, Велико-Црљени, Стубица, Стрмостен, Стењевац, Петровац, Рановац, Орешац, Букошевце и Јарандол нису радили током окупације, али су се после рата налазили у веома лошем стању тако да у њима дуго није било могуће започети експлоатацију.¹⁵ За српске руднике наступиле су тешке прилике. Велики број копова био је уништен, а расположива радна снага недовољна. Било је потребно доста времена да се рудници поново упосле после војне демобилизације. Тешко је набављан и потрошни материјал за рад (експлозив, лампе, машинско уље, бензин). Знатне количине овог материјала уступљене су рудницима из ратног плена. За оштећене руднике у Србији влада је предвидела 3.000.000 динара помоћи за обнављање производње и кредит од 50.000.000 круна за набавку опреме „и отварање нових државних рудника у Мостару, Букињу и Угљевику“.¹⁶ Упркос

¹² Штете нанете занатству, индустрији и трговини у Србији, Мемоар о рударству у Србији, С. Радовановић, П. Илић, Париз, 23. март 1919, АЈ, 336, 47, III, (7588).

¹³ Smiljana Đurović, „Krizna uglja na teritoriji Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca 1919. godine“, str.76.

¹⁴ Подаци о рударским предузећима, Делегацији за мир – Економско- финансијској секцији, No. 523, Париз, 12. март 1919. АЈ, 336, 76, IV, (158).

¹⁵ Ратна штета нанета нашим рудницима, Бр. 6897, Министарство иностраних дела – Делегацији мира, Београд, 2. јун 1919, АЈ, 336, 79, I, (526).

¹⁶ Дим. Антула, „Производња угља 1919. године у Краљевству СХС“, *Нови живот*, Књ. I, Св. 4, 10. април 1920, стр. 112; Smiljana Đurović, „Krizna uglja na teritoriji Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca 1919. godine“, str.71.

свим овим мерама, већина српских рудника угља није почела с радом ни до краја 1919. године. Током јесени је активирано свега неколико копова. Српски рудници остварили су те године тек 1/10 своје предратне производње.¹⁷

Највећу сметњу раду југословенских рудника угља стварала је лоша организација железница, пре свега недостатак вагона. Рад у рудницима је због тога био знатно ограничен. Да су рудници имали на располагању довољно вагона за транспорт, они би и поред свих тешкоћа већ у другој половини 1919. остварили производњу приближну предратној. У септембру 1919. производња угља у Босни и Херцеговини износила је 320 вагона, док је железница стављала на располагање рудницима највише до 240 вагона. Количине угља на депонијама босанских рудника у јеку "угљене кризе" износиле су близу 3.000 вагона.¹⁸

Проблем недостатка вагона за руднике угља продужио се и 1920. године. На Сењској прузи саобраћај је због недостатка локомотива био сведен на минимум и ако је ова пруга била скоро искључиво намењена превозу угља из Сењских и осталих околних рудника. Сењски рудник је 1920. дневно могао да произведе 60 вагона угља, али је железницом превожено свега 10 вагона дневно. На депонијама рудника "Сисевац" и "Ресава" налазило се 200 вагона угља. Због недостатка вагона били су приморани да обуставе рад, и ако су дневно могли произвести преко 20 вагона. И „рудник Боговина, на прузи Парафин-Зајечар“, који је пропорционално својој величини имао највећу производњу мрког угља у Србији, отпремао је једва 20 вагона угља дневно, од тога 10 вагона државној железници. Рудник је дневно могао да произведе до 50 вагона. Наведени рудници били су у стању да производе дневно до 150 вагона угља, али су због мањка возних средстава испоручивали једва четвртину од својих капацитета. На целој територији Краљевине СХС 1919. производња угља је због недостатка вагона и локомотива била смањена за 30% у односу на предратну и износила је свега 2.494.000 тона, наспрам 3.587.432 тоне у 1913. години. Наметао се закључак да ће криза угља у Југославији бити "оног момента отклоњена чим железнице буду

¹⁷ Smiljana Đurović, „Križa uglja na teritoriji Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca 1919. godine“, str.71.

¹⁸ Дим. Антула, „Производња угља 1919. години у Краљевству СХС“, стр. 112-114.

опремљене потребним саобраћајним средствима и започне редован транспорт угља".¹⁹

Проблем снабдевања угљем додатно је појачавао и сукоб између цивилних и војних власти, јер је после рата расподела угља остала у надлежности Врховне команде српске војске. Сукоб је решен тек крајем 1919. када је железници признат приоритет, а расподела угља пренета на Министарство саобраћаја у Београду.²⁰ После тога расподела угља је спровођена преко нарочитих покрајинских секција, на основу одобрења „Централе за расподелу угља у Београду при Министарству саобраћаја“. Првенство су имале потребе железничког и паробродског саобраћаја. Остатак угља је усмеравао индустријским предузећима – „најпре млиновима, фабрикама шећера и ливницама, затим за пољске радове и електричним фабрикама“. Остала индустрија и становништво били су изложени највећој оскудици. Стање је погоршавало и крајње смањење увоза угља. Према подацима с почетка септембра 1919. увоз угља на југословенско подручје износио је свега 5.000 тона месечно, у односу на 103 910 тона месечно пре рата.²¹

"Криза угља" у југословенским земљама погубно је утицала на железнички саобраћај. Једино железнице у Словенији и Босни и Херцеговини успеваале су да одрже нормално функционисање. У осталим деловима земље путнички саобраћај био је 1919. године сведен до крајње границе, па је влада издала чак забрану даље редукације. Често се догађало да возови остану без угља на отвореној прузи и путници сами купују дрва за гориво локомотиве. Ограничења су погађала и теретни транспорт. У Сиску је стајало хиљаду вагона натоварених житом. Стајали су и војни транспорти, композиције са животним намирницама, транспорт заробљеника из Италије и многи други. У јулу 1919. несташица угља довела је у питање и повлачење српске војске из Темишвара. Да не би обуставиле саобраћај због несташице угља, поједине дирекције прибегле су одузимању угља намењеног

¹⁹ Производња угља у Србији је 1919. износила 103.730 тона, у 1913. - 311.365 тона; У Босни и Херцеговини 1919. године - 674.930 тона, 1913. око 800.000 тона; У Хрватској и Славонији 1919. - 251.293 тона, 1913 - 205.000 тона; У Словенији 1919. године - 1.153.338 тона, 1913. - 1.471.067 тона. У окупираној области у Барањи (Печујски рудници) 1919. - 310.767 тона, 1913. око 700.000 тона. (*Исто*, стр. 113-114.)

²⁰ Smiljana Đurović, „Kriza uglja na teritoriji Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca 1919. godine“, стр.81.

²¹ Подаци о производњи угља, Министарство иностраних деела – Делегацији на Конференцији мира, Бр. 9621, Д. Антула, Београд, 4. септембар 1919, АЈ, 336, 44, II, (3786).

индустрији, па су се многа предузећа жалила да им прети због тога обустава рада. Континуитет саобраћаја одржан је једино у међународном промету.²²

Несташица угља осећала се највише на подручју Београдске железничке дирекције. На депонијама железничких станица није било резервног угља. Често се дешавало "да угаљ не стигне и воз не пође, чак ни са београдске железничке станице". Несташица је приморала железницу да користи непробран угаљ који је слабо горео, остављајући велике количине пепела. Угаљ лошег квалитета изазивао је застоје у саобраћају, али и увећавао кварове локомотива.²³

Настојећи да ублажи несташицу угља Краљевина СХС је 1919. и 1920. године на разним странама чинила покушаје да обезбеди набавке. Снабдевеност земље угљем зависила је од увоза из иностранства. Било је најважније пронаћи сигуран основ за сталне и гарантоване испоруке страног угља, које неће зависити од колебања тржишта или воље и рачунице добављача. Полазећи од потребе за сигурним годишњим контингентом, одлучено је се од поражених земаља у рату затражи накнада у угљу као вид ратне одштете.²⁴

Већ приликом припреме прелиминара за мировне уговоре видело се да ће ратна одштета у угљу имати важно место. Прве такве захтеве према Немачкој почетком новембра 1918. поставиле су Француска, Белгија и Италија.²⁵ Пошто је велики број рудника у источној Србији експлоатисан током рата од стране Немаца, Краљевина је од Комисије за репарацију затражила одобрење накнаде у угљу за штете нанете рудницима.²⁶ Процењено је да би Немачка „за обнову економског живота у Србији“ требала годишње да доставља 400.000 тона каменог

²² Smiljana Đurović, „Krizna uglja na teritoriji Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca 1919. godine“, str. 70-72.

²³ Андра Станић, „Наш железнички саобраћај“, стр. 246.

²⁴ За потребе индустрије у 1913. потрошено је из Чехословачке 83.000 тона угља и 52.000 тона кокса. Претпоставља се да је годишња потрошња чешког угља у индустрији југословенских области бивше Аустроугарске износила 103.000 тона и 62.000 тона кокса. На југословенским железничким пругама бивше Аустроугарске годишња потрошња је износила око 230.000 тона чешког угља и 72.000 тона кокса. Осим чешког је увозен и угаљ из Петрожена (у Румунији) и из Пруске. Само у Хрватској је годишње трошено 170.000 тона пруског угља. На територији Краљевине СХС трошено је 1913. године месечно око 70-80.000 тона угља више него 1919. године. (Smiljana Đurović, „Krizna uglja na teritoriji Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca 1919. godine“, str. 79.)

²⁵ Наш захтев да нам Немачка лиферује угаљ на рачун репарација, No. 6035, Протић, Београд, 15. мај 1919, АЈ, 336, 39, I, (1710).

²⁶ Ратна штета нанета нашим рудницима, Бр. 6897, Министарство иностраних дела – Делегацији мира, Београд, 2. јун 1919, АЈ, 336, 79, I, (526),

угља и 100.000 тона кокса, у трајању од 10 година.²⁷ Тражену количину од 500.000 тона годишње југословенска страна је сматрала сасвим одмереном.²⁸ Просечна немачка годишња производња угља пре рата износила је 250.000.000 тона, тако да је тражена накнада чинила свега 0,02% од ове количине „или 20 кг по вагону“. У прелиминарном уговору о мира са Немачком „предвиђена накнада за уништене руднике и повађен угаљ у Француској“ износила је „7 милиона тона каменог угља годишње за 10 година; за Белгију 6,5 милиона тона за 10 година; за Италију 8 милиона тона, за Луксембург колико му треба“. Ове количине угља Немачка је требало да уступи „по цени коју одреди Репарациона комисија“, а вредност се одбијала од накнаде штете.²⁹ Захтев Краљевине СХС, одлуком Комисија за репарације, није добио место у уговору о миру са Немачком. Југословенска делегација је одлучила да захтев понови према осталим пораженим земљама.³⁰

Крајем маја 1919. године опуномоћени делегати требало је да "на надлежном месту предузму потребне кораке и уложе свој утицај да се у уговору са Бугарском обезбеде државни интереси", тако да се "осигура еквивалент онога што су Французи и Белгијанци за себе условили Конвенцијом о примирју од 11. новембра 1918. и 10. јануара 1919. као и у Уговору о миру са Немачком".³¹

Делегација је у јулу послала свој предлог Врховном савету, с молбом да се узме као основа за текста бугарског мировног уговора. Међутим концепт репарационих клаузула који су велики савезници спремили за Бугарску био је потпуно удаљен од предлога југословенске Делегације. Шта више, званични пројекат уговора је "показао политику великог менаџирања Бугарске". Главна тешкоћа потицала је отуда што је Врховна репарациона Комисија надлежност у вези репарација од Бугарске требало да пренесе на нарочиту трочлану Комисију сачињену само од представника Британије, Француска и Италија, дакле без

²⁷ Подаци о производњи угља, Министарство иностраних дела – Делегацији на Конференцији мира, Бр. 9621, Д. Антула, Београд, 4. септембар 1919, АЈ, 336, 44, II, (3786).

²⁸ Ратна штета нанета нашим рудницима, Бр. 6897, Министарство иностраних дела – Делегацији мира, Београд, 2. јун 1919, АЈ, 336, 79, I, (526).

²⁹ Писмо Д. Антуле са подацима о производњи угља у Немачкој у циљу наших репарација, Београд, 27. 6. 1919, АЈ, 336, 39, III, (7617).

³⁰ Угаљ из Немачке на рачун репарација, No. 466, К. Стојановић, Париз, 25. мај 1919, АЈ, 336, 39, I, (1827).

³¹ Бугарска и ратна штета коју нам је причинила, Н. Пашићу - председник економско-финансијске и саобраћајне секције, Париз, 26. мај 1919, стр. 4, АЈ, 336, 78, V, (477).

југословенског учешћа. Предложени текст за бугарски уговор веома се разликовао и од Немачког уговора, иако је он требало да служи као основа за све остале уговоре.³²

За случај да пројекат мировног уговора са Бугарском остане неизмењен, југословенска делегација је израдила један „Мемоар о економско-финансијској ситуацији која би у том случају настала за Србију“. Миленко Веснић је задужен да преда мемоар америчкој делегацији, "која се највише заузимала у корист Бугарске".³³

Конечна верзија мировног уговора са Бугарском није ни из далека задовољила југословенске захтеве. Бугарска је обавезана да Србији пет година "по нахођењу Савезничке комисије предаје годишње по 50.000 тона угља из рудника Перник" Једину повољност за Краљевину представљала је одлука да вредност овог угља не иде на рачун репарационог плаћања.³⁴

Делегација је сматрала да је "Бугарска оваквим уговором о миру недолично фаворизована" на штету Краљевине СХС. Проблем се сводио на то "да ли ће Србија, којој су Бугарска и њени савезници упропастили мајдане, морати куповати угаљ на страни или ће то чинити Бугарска". Делегација је тражила "да се с обзиром на познату неспособност Бугара да експлоатишу мајдане, јер су експлоатацију уступали раније странцима, и то Немцима" призна Краљевини право на експлоатацију рудника у Пернику у њеној властитој режији. Тим пре, што је катастрофално стање железничког саобраћаја у Србији била последица поступка Бугара и њихових савезника за време рата.³⁵ Овај захтев показао се претераним.

Под притиском несташнице угља за железницу, затражено је преко Министарства саобраћаја и Министарства војске и морнарице "да Бугарска почне издавати угаљ који је дужна лиферовати према уговору о миру (50.000 тона годишње)". Међутим, и ово се испоставило неостваривим. Министарство је

³² Бугарска и економске клаузуле уговора о миру, председнику владе Ст. Протићу – Јанковић, Париз, 29. 7. 1919, АЈ, 336, 80, I, (621).

³³ Мемоар о економско финансијској ситуацији у Србији и пројектовани уговор о миру са Бугарском, Н. Пашићу – делегат Економско-фин. и саобр. секције, Париз, 7. 8. 1919, АЈ, 336, 80, II, (640).

³⁴ Бугарска и одредбе о репарацијам у уговору о миру, министру председнику, Париз, 22. 9. 1919, АЈ, 336, 81, I, (711).

³⁵ Опсервација економско-финансијске и саобраћајне секције о уговору о миру са Бугарском, стр. 7, АЈ, 336, 42, VII, (6785).

добило од Команде савезничких трупа у Бугарској одговор да "услед разних тешкоћа у бугарском руднику у Пернику неће бити могуће да лиферују угљ Србији, предвиђен по уговору".³⁶ Бугарска је своје испоруке Краљевини почела редовно да извршава тек у априлу 1920. године. Примало их је Министарство саобраћаја и располагао њима за потребе железница.³⁷

Највећи значај за ублажавање „кризе угља“ у Југославији после Првог светског рата имао је мађарски угљ, пошто је 1918. и 1919. српска војска запосела неколико рудника угља у Печују на подручје окупираних јужне Угарске. Организацију њихове експлоатације преузела је српска Врховна војна команда.³⁸ И ако је производња угља у овој области била сведена на трећину од предратне,³⁹ „према Барањи, Бачкој и Банату 1919. је оријентисан економски живот опустошене Србије“.⁴⁰

На основу статистичких података о становништву Печујског округа, Делегација Краљевине СХС на мировној конференцији у Паризу тражила је његово уступање југословенској држави. Захтев је аргументован тврдњом да је то "најједноставније решење и према етнографском саставу ове територије и најправедније решење питања које је не само у политичком, него и у економском погледу, од огромне важности за земљу".⁴¹ Као најважнији економски интерес означен је управо печујски угљ, од којег је зависио не само унутрашњи југословенски железнички саобраћај већ и „његово уклапање у међународну мрежу“.⁴²

„Председник народне организације за одбрану Барање и изасланик београдске владе за Барању“ навео је у свом извештају да је ова област "неоспорно наша најлепша и најбогатија покрајина по разноврсности свог

³⁶ Угљ који је дужна да изда Бугарска, Министарство иностраних дела – Делегацији на конференцији мира, КТ Бр. 325, Београд, 12. фебруар 1920, АЈ, 336, 43, I, (7512).

³⁷ Момчило Нинчић, *наведено дело*, стр. 96.

³⁸ Smiljana Đurović, „Krizna uglja na teritoriji Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca 1919. godine“, стр. 81.

³⁹ Рудници угља у Барањи и њихова производња, Бр. 776, Н. Пашићу – Д. Дучићу, Париз, 20. новембар 1919, АЈ, 336, 82, I, (776).

⁴⁰ Smiljana Đurović, „Krizna uglja na teritoriji Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca 1919. godine“, стр. 76.

⁴¹ Печујски рудници, стр. 1, АЈ, 336, 41, V, (5933).

⁴² Андреј Митровић, *Југославија на конференцији мира 1919-1920*, стр. 95.

земљишта као и по својим природним богатствима. Барања је у Мачки планини имала богат угљени мајдан, који је 1915. године донео чисте добити од 1.170.809 круна." Он даље каже да су ти „економски разлози и руководили Барањце кад су тражили да Печуј буде саставни део Краљевства СХС, јер би као индустријски центар бар донекле надокнадио изгубљени Темишвар" и "својим богатством врло много допринео олакшању и сређивању државног буџета".⁴³

У "печујском ревиру" налазило се девет рударских окана. Два су била исцрпена и у њима је производња обустављена. Од осталих седам окана, четири су била на "нашој територији", а три на мађарској.⁴⁴ Значај ових рудника за Краљевину најбоље се осетио у зиму 1919. када је избио раднички штрајк, који је изазвао прекид целокупног железничког промета у Бачкој, Банату и Барањи.⁴⁵

Врховна команда проценила је да политичке и економске последице штрајка могу бити катастрофалне за многе крајеве. У складу с наређењем да се штрајк прекине што пре, начелник штаба војвода Мишић ступио је у преговоре са делегатима радничких организација у Печују и 12. марта постигао с њима договор да се штрајк обустави и настави с радом. Радници су прекинули штрајк под условом да сви ухапшени услед штрајка буду пуштени на слободу, да власти никога не позове на одговорност; „да се дозволи рад радничким синдикатима; да се дозволи издавање дневних листова под превентивном цензуром“ и да се „укину телесне казне“ и „оштре мере“ које су биле „издате услед штрајка“.⁴⁶

Захтеве економске природе (који нису улазили у надлежност војне команде) раднички делегати требало је да усагласе са надлежним властима у Београду. Захтеви су се углавном односили на то да се фабрикама у Печују осигурају сировине потребне за организацију производње како радници не би остали без посла. Штрајкачи су као главни проблем означили да се из Барање одвозе велике количине намирница, а да у замену не стижу потребне сировине.

⁴³ „Само две печујске пиваре плаћале су дневно држави потрошарине 10.000 круна, што је значило месечно 300.000, тј. годишње 3.000.000 круна“. (Економски подаци о Барањи, Н. Пашићу – председник народне организације за одбрану Барање и изасланик Краљевске београдске владе за Барању, Париз, 18. март 1920, АЈ, 336, 83, III, (923; 924.)

⁴⁴ Производња угља у Барањи, Пов. No. 13953, Давидовић, Београд, 24. 11. 1919, АЈ, 336, 41, IV, (4638).

⁴⁵ Smiljana Đurović, „Križa uglja na teritoriji Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca 1919. godine“, str. 76.

⁴⁶ Штаб врховне команде – министру трговине и индустрије, О. Бр. 37056, начелник штаба војвода Ж. Мишић, Београд, 15. март 1919, АЈ, 65, 1007, 1892.

Војвода Мишић је сматрао да то нису прави узроци штрајка, то јест да побуна није избила „толико услед економских незгода већ услед наговора мађарске владе“. Према прикупљеним информацијама, мађарска влада послала је штрајкачима 15.000 круна и „наредила свим државним чиновницима да морају да ступе у редове социјалистичких партија и да се услед овога синдикати сматрају обавезним да их узму у заштиту“. У исто време, побуна је имала и национални карактер.⁴⁷ Производња угља у Печујским рудницама нормализована је до почетка септембра 1919. Од тада су сва четири рудника под контролом Врховне команде југословенске војске била веома продуктивна. Дневна производња је износила 126. вагона и очекивало се да вишкови печујског угља изађу ускоро на тржиште.⁴⁸

Пројекат Уговора о миру са Мађарском налазио се тада у завршној фази. За угљем из печујских рудника највише су се интересовали Британци. То се видело већ у августу 1919. на основу изјаве генерала Менса - „делегата британске владе у Вишем економском савету“ мировне конференције - да би он желео "да се производњи угља у нашој земљи поклати што већа и најозбљнија пажња". Виши економски савет имао је податке да се у Југославији на томе не ради довољно, јер „још нису ослобођени војне службе сви спремни и иоле умешни рударски радници". Сматрао је да би требало "на нашем највишем месту томе поклонити највећу пажњу".⁴⁹ Почетком септембра Печујски рудник посетио је енглески генералштабни капетан Петерсон, који је послат од стране своје владе у специјалну мисију у Барању. Југословенска војска и цивилне власти оценили су да је "резултат његове мисије био врло повољан".⁵⁰

Пројектом мирног уговора са Мађарском, сви југословенски захтеви у вези ратне одштете, укључујући и накнаду у угљу, одбијени су. Испоставило се да југословенска делегација није ни тражила право експлоатације печујског рудника јер је процењено да је "више но сигурно" да то не би било прихваћено. Чак је одбијен и њен "много скромнији захтев да се Угарска обавезе да

⁴⁷ Исто, АЈ, 65, 1007, 1892.

⁴⁸ Информација о рудницама у Печују, Пресбирио, Београд, 4. септембар, 1919, АЈ, 336, 41, IV, (3661).

⁴⁹ Представка Р. Аврамовића о стању на железницама - Н. Пашићу, Париз, 15. август 1919, стр. 1-2, АЈ, 336, 44, II, (3243).

⁵⁰ Информација о рудницама у Печују, Пресбирио, Београд, 4. септембар, 1919, АЈ, 336, 41, IV, (3661).

Краљевини испоручује годишње 100.000 тона каменог угља за време до пет година“.⁵¹

Министарство финансија СХС реаговало је чим је примило извештај Делегације да није тражено "право за експлоатацију печујског рудника због слабог изгледа на успех". Министар финансија сматрао је да је "ипак потребно учинити покушај" да се то право оствари.⁵² Краљевини СХС је одговарала и опција да јој се печујски рудници уступе у експлоатацију у властитој режији, чак и са ограниченим контингентима угља. Међутим, ако би јој се „само гарантовала извесна количина угља из Печујских рудника у мађарској или у енглеској режији“, унапред је било сигурно да она од тога не би имала „никакве користи“.⁵³

Исто је Делегацији у Паризу поручио и министар саобраћаја. Његово мишљење било је да уступање рудника Краљевини "треба да буде независно од решења питања коме ће припасти територија на којој се ови рудници налазе“. Министар саобраћаја правдао је тражење угља потребама железничког саобраћаја. У то време Печујски рудници давали су Југославији 800 вагона угља дневно. Од тога 300 вагона је одлазило Трифалским рудницима у Словенији, јер тамошњи угљак није могао да се употреби за локомотиве док се не помеша с печујским. Губитак печујског угља значило је да Краљевина остаје без могућности да користи и трифалски угља, што је водило колапсу железничког промета на домаћим пругама.⁵⁴

Било је потребно ускладити интересе осталих заинтересованих земаља према печујским рудницима - нарочито Британије - са интересом Краљевине да одржи функционисање свог железничког саобраћаја. Нота по тражењу југословенског министра саобраћаја упућена је Врховном савету 4. октобра 1919. Осим мотивације, садржала је и предлог текста који је у вези печујског угља

⁵¹ Економске клаузуле уговора о миру са Угарском, No. 697, Д. Дучић – В. Вељковићу министру финансија, Париз 11. септ. 1919, АЈ, 336, 41, VI, (3649).

⁵² Тражење експлоатације рудника у Печују, Министарство иностраних дела – Делегацији на Конференцији мира, Пов. бр. 11261, Београд, 20. септембар, 1919, АЈ, 336, 41, VI, (4046).

⁵³ За ово је најбољи доказ била оскудица коју је Краљевина трпела у речном саобраћају 1919. године. „Само зато што је енглески адмирал Трубрич распоређивао шлепове и лађе целог нашег речног саобраћаја, велики део југословенске жетве од претходне године остао је неизвезен речним путевима“. Према подацима којима је располагао Коста Стојановић, Енглеска режија дала је Чесима преко 500 шлепова на рачун југословенског саобраћаја. (Захтев да нам се уступе рудници угља у Печују, No. 720, М. Веснићу - К. Стојановић, Париз, 4. октобар 1919, АЈ, 336, 41, IV, (3961);

⁵⁴ Печујски рудници, Делегацији на Конференцији мира, АЈ, 336, 41, IV, (4047).

требало унети у уговор о миру са Мађарском. По оцени југословенске економско-финансијске и саобраћајне секције било је мало изгледа да Краљевина обезбеди експлоатацију печујских рудника, пре свега због велике оскудице угља у самој Мађарској. Други разлог неуспеха лежао је у скоро искључивом ангажовању енглеског капитала у печујским рудницима и могло се очекивати да ће "свакако Енглези хтети да експлоатишу ове руднике за свој рачун". Ипак је остајала нада да ако Југославија не добије експлоатацију печујских рудника у своју режију, да Врховни Савет пристане да јој на рачун репарација од Мађарске додели „извесну количину угља истог квалитета какав је печујски, за време од пет или више година“. Овим компромисом било би постигнуто бар делимично очување интереса Краљевине у погледу функционисања њеног железничког саобраћаја.⁵⁵

Уз свој захтев Делегација Краљевине је приложила и посебан извештај о експлоатацији Печујских рудника. „Саобраћајне прилике у Краљевству СХС су очајне“ - каже се у том пропратном документу. „Само најважније пруге су у саобраћају, а већина возова иде брзином од седам колометара на сат. Систематски рад на реконструкцији опустшене Србије не може се услед тога ни отпочети“. Две жетве (од 1918. и 1919.) „које су спремне за извоз, леже неупотребљене и кваре се“, док је у исто време несташица намирница у суседним земљама велика. Већина индустријских предузећа, у којима је Југославија и иначе оскудевала, обуставила је рад, а долазећа зима претила је несташицом огрева у градовима, нарочито у Београду, Загребу, Сарајеву и Љубљани.⁵⁶ Као главни узрок овом тешком стању означен је недостатак угља. Производња домаћег угља, која је у јулу 1919. достигла 208.100 тона, била је далеко испод потреба. Ова цифра обухватала је и производњу печујског угља. Краљевина није тражила од савезника да јој дају угаљ, али је очекивала да јој омогуће да га добије од Мађарске. Тим пре што јој уговорима о миру са Немачком и Аустријом није додељена никаква количина угља, а 50.000 тона годишње предвиђених за њу уговором са Бугарском представљало је „ништавну количину“. Краљевини је "остајала само Угарска", која је имала довољно угља и могла без тешкоћа да задовољи скромне југословенске захтеве. Печујски угаљ био је Југославији од

⁵⁵ Подаци наших експерата у вези нашег захтева за експлоатацију рудника у Печују, К. Стојановићу – Д. Дучић, АЈ, 336, 41, V, (6764).

⁵⁶ Нацрт ноте за Врховни савет – 1. прилог, Бр. 720, Париз, 4. октобар, 1919, АЈ, 336, 81, I, (717).

животне потребе и сваки застој у његовој испоруци могао је за њу да има тешке последице.⁵⁷

Врховни савет упутио је 22. октобра 1919. југословенску ноту о печујским рудницима угља на мишљење Врховном економском савету, заједно са нотама других савезничких држава по истом предмету. Те "савезничке државе" биле су Италија и Енглеска. Коста Стојановић је замолио првог делегата Николу Пашића да југословенски опуномоћени делегати лично интервенишу код чланова Економског савета.⁵⁸ Стојановић је са Костом Куманудијем и Раниславом Аврамовићем 3. новембра разговарао са Моклером, шефом кабинета Лушера – „француског министра за обнову индустрије и председником Одбора за организацију Сталне репарационе Комисије“.⁵⁹ Моклер им је саопштио „да не сумња да ће Врховни савет одобрити тражену количину угља“, али је упозорио „да ће бити великих тешкоћа“ да се Краљевини „додели сопствена експлоатација“ печујских рудника на пет година.⁶⁰

После ових разговора, као и после посете Ранислава Аврамовића америчком делегату Хачинсону, остао је утисак да би било корисно да се осим представке Врховном савету од 4. октобра, још једном образложи потреба зашто баш Краљевина СХС да добије експлоатацију печујског рудника. Економско-финансијск секција израдила је и предала нову ноту, 11. новембра. После тога Аврамовић је одржавао контакте са савезничким стручњацима који су о тој ноти требали да реферишу Врховном савету.⁶¹

Делегација је 11. новембра предочила Врховном савету нове моменте који су указивали "колико је оправдано и у пракси оствариво ово тражење“. Прво, на целом југословенском подручју потебе за угљем после рата биле су далеко веће него 1913. - првенствено због економске обнове Србије. У исто време, производња угља знатно је опала у односу на 1913. због непријатељског уништавања домаћих рудника током рата. Производња угља на југословенском

⁵⁷ Исто.

⁵⁸ Железнички материјал однет од стране непријатеља и његово враћање, Бр. 729, М. Драшковићу министру саобраћаја, Париз, 24. октобар, 1919, АЈ, 336, 81, II, (729).

⁵⁹ Нота о експлоатацији рудника у Печују, Бр. 759, Делегацији Краљевине СХС - К. Стојановић Париз, 8. 11. 1919, АЈ, 336, 41, IV, (4455).

⁶⁰ Извештај Делегације о раду Економско-финансијске секције, No. 760, В. Вељковићу министру финансија – К. Стојановић, Париз, 8. новембар 1919, стр. 2, АЈ, 336, 81, IV, (760).

⁶¹ Нота о експлоатацији рудника у Печују, Бр. 759, Делегацији Краљевине СХС - К. Стојановић, Париз, 8. 11. 1919, АЈ, 336, 41, IV, (4455).

подручју 1913. године (без печујских рудника) била је 2.811.840 тона, а потребе су износиле 3.866.760 тона. Већ тада је постојао мањак од 1.054.920 тона. После рата просечна производња угља износила је 188.600 тона месечно, односно 2.263.200 тона годишње, што је значило повећње дефицита за 45.720 тона месечно, односно 548.000 тона годишње, тако да је укупни годишњи мањак угља у односу на потребе износио 1.603.560 тона. Друго, наглашено је да Угарска може без тешкоћа да задовољи југословенску „најпречу потребу“ за угљем. Године 1910. производња угља у Угарској према званичној статистици износила је 9.036.268 тона. Пошто мађарски рудници нису уништавани током рата, претпостављало се да ће њихова производња после рата задржати ниво из 1913. Осим тога, пронађена су у Татабањи нова налазишта угља од преко 200.000.000 тона. На овом терену отворено је до краја 1912. девет јама, које су 1913. произвеле 2.000.000 тона. Крајем 1913. отворена је и десета јама, а још четири су биле у изградњи. Свака јама имала је капацитет од најмање 250.000 тона годишње. Њиховим пуштањем у рад годишња производња брзо би се подигла за преко 1.000.000 тона у односу на 1913. годину. Такође, производња угља Шалготаријанског акционарског друштва у Киш-Терену износила је преко 10.000.000 тона. Било је и других нових рудника, пошто су у Мађарској 1916. и 1917. извршене велике инвестиције у производњу угља.⁶² Печујски рудници које је тражила Југославија произвели су 1915. 700.800 тона угља. На основу свега овога изведен је закључак да би Угарска могла "потпуно и на вечита времена уступити Југославији печујске руднике без штете по своје потребе".⁶³

Делегација Краљевине предочила је Врховном савету своју сумњу да би Југославија властите потребе за угљем могла да обезбеди тако што би се њој уговором о миру са Угарском обезбедио контингент угља, пошто би мађарска експлоатација Печујских рудника за рачун Југославије наилазила на сметње које она никако не би могла да отклони. У том погледу "не можемо рачунати на добру вољу са сигурношћу какву би ми желели, а поготово нећемо имати ни средстава

⁶² Ако се са овом производњом упореди југословенска производња угља из 1913. од 2.811.840 тона, произлази да је те године Угарска у новим границама произвела 2.742.038 тона више него Краљевство СХС у новим границама после рата. (Нота о експлоатацији рудника у Печују, Врховном савету Конференције мира, Париз, 8. новембар 1919, стр. 1-3, АЈ, 336, 41, IV, (4455).)

⁶³ Исто, стр, 4.

ни могућности да Мађарску присилимо да испуни своје обавезе, а да и не помињемо још и несређено стање у Мађарској које је настало услед болшевичког режима" – наведено је на крају образложења. Надајући се да је доказала оправданост тражења, Делегација је поновила молбу да се у одељку за репарације уговора о миру са Угарском унесе текст који је предложила у својој ноти од 4. октобра 1919.⁶⁴

У нотама од 4. октобра и 11. новембра 1919. Делегација Краљевине истакла је велику важност коју за њу имају печујски рудници угља, нарочито у првим годинама обнове земље. Уједно је поднела и релевантне податке о могућности Угарска да без последица по своје потребе за угљем задовољи југословенско тражење.⁶⁵ Међутим, током разговора југословенских делегата са експертима савезника о питању експлоатације Печујских рудника, енглески и други представници истицали су „да би Мађарска без печујских рудника у опште остала без каменог угља и да би имала само угаљ лошијег квалитета“.⁶⁶ Ове тврдње биле су у супротности са мађарском изјавом из септембра 1919. "да угља не требају и да га имају и без Печујских рудника“ који су се налазили у југословенској експлоатацији. По речима председника владе Давидовића „они који и после тога за њих траже рудник Печујски (били) су већи католици од папе“.⁶⁷

Виши економски савет желео је да се непосредно обавести о разним појединостима у вези производње угља и функционисања железница у средњој Европи. За известиоца је одређен енглески делегат и члан Савета генерал Менс. Он је 5. новембра отпутовао у Беч и Будимпешту, а потом је посетио и Београд где је разговарао са југословенским министром саобраћаја.⁶⁸ После тога, питање печујских рудника у вези тражења југословенске делегације нашло се 2. децембра на дневном реду Врховног савета. Међутим, доношење одлуке је одложено, јер је предмет упућен на мишљење Репарационој комисији.⁶⁹

⁶⁴ Исто, стр 5-6.

⁶⁵ Печујски рудници, АЈ, 336, 41, V, (5933).

⁶⁶ Камени угаљ у Угарској, Бр. 772, Драг. Дучић, заступник председника економско-финансијске и саобраћајне секције – Н. Пашићу и М. Драшковићу министру саобраћаја, Париз, 18. новембар 1919, АЈ, 336, 41, IV, (4525).

⁶⁷ Камени угаљ у рудницима у Печују, No. 13871, Давидовић, Београд, 22. 11. 1919, АЈ, 336, 41, IV, (4620).

⁶⁸ Железничка конференција у Београду, Пов. No. 262, Р. Аврамовић – министру саобраћаја, Париз, 4. 11. 1919, АЈ, 336, 44, II, (4377).

⁶⁹ Врховни савет и рудници угља у Печују, Пашић, АЈ, 336, 41, V, (4723).

Већ пре тога постало је актуелно питање евакуације српске војске из Печујске области. Министарство саобраћаја заузело је став да "Печујске руднике нипошто и ни под којим условима" не треба евакуисати, уз упозорење да би њихов губитак значао за Југославију тренутну обуставу железничког саобраћаја у Бачкој, Банату и Барањи и смањење промета на прузи Љубљана – Загреб -Београд, која је тада већ била међународна саобраћајница.⁷⁰

У међувремену, знатан успех постигле су интервенције југословенског политичког делегата Радовића и члана економско-финансијске секције Аврамовића. Врховни савет одобрио је да се у пројекат уговора о миру са Угарском дода ставка која Мађарску „обавезује да савезницима ставља годишње извесну количину угља из печујских рудника, за потребе железница, на рачун репарација“. Део ове количине, коју би периодично утврђивала Комисија за Репарацију, припао би и Краљевини СХС.⁷¹

Таква је била ситуација у вези мађарског угља 20. децембра 1919. кад су у Паризу боравили изасланици југословенске владе Милорад Драшковић, Драгомир Протић и Коста Стојановића.⁷² Приликом њихових преговора са Моклером и Лушером (по питању аванса ратне отштете за Србији) Лушер је прихватио да се "Краљевини делегира од стране Сталне репарационе комисије експлоатација Печујских рудника под контролом савезника". С тим у вези изасланици владе поднели су 22. децембра нову представку Врховном савету, као допуну ранијих нота у вези овог питања.⁷³ За Краљевину је тражено минимум 60% целокупне производње печујских рудника и да Краљевина буде извршилац Репарационе комисије. Међутим, пројекат уговора о миру са Угарском предвидео је одредбу о печујским рудницима која је била врло удаљена од југословенског захтева. Тенденција Конференције није ишла у прилог тежње Краљевине "да бар донекле успостави еквилибриј који је био поремећен особито у економским односима сломом Аустроугарске монархије". У исто време, „за све савезничке државе које

⁷⁰ Печујски рудник, No. 13891, Давидовић, 24.11. 1919, АЈ, 336, 41, IV, (4644).

⁷¹ Извештај Економско-финансијске секције владе о уговору о миру са Мађарском и Аустријом, Бр. 840, В. Велковићу министру финансија – К. Стојановић, Париз, 31. 12. 1919, стр. 2, АЈ, 336, 82, VI, (840).

⁷² Исто.

⁷³ Извештај о раду Економско-финансијске секције, Бр. 930, Ст. Протићу министру председнику – заступник председника Економ-фин. и саобр. секције Д. Марушић, Париз, 31. март 1920, стр. 6, АЈ, 336, 78, I, (382).

су биле ратом директно оштећене“, а нису имале „довољно властитог угља за реконструкцију“ предвиђене су извесне количине угља, једино за Краљевину СХС није ништа дефинитивно одређено.⁷⁴

И поред тога, Мађарска је уложила приговор тражећи промену клаузула. Њени захтеви заснивали су се на тврдњи да су "различити делови Угарске били пре мировног уговора са економских гледишта уско везани и да се без највећих економских штета не би те везе могле сада раскинути". Мађари су тражили да се из печујских рудника не да Краљевини СХС угаљ на име репарација, већ да она обезбеди Мађарској у замену за угаљ прехрамбене намирнице и сировине.⁷⁵

То је био повод да Делегација у својим примедбама на коначни предлог уговора о миру са Мађарском, а и у одговору на мађарске контразахтеве, још једном затражи да се усвоји југословенски предлог од 22. децембра, који је означила као "минимум својих захтева у овом питању". Конференција је 22. марта 1920. поново затражила од Делегације податке „о производњи угља у печујским рудницима 1913. године и о количинама угља које су добиле железнице, приватна лица и предузећа“ на послератној територији Југославије. Због тога је економска секција југословенске делегације сачинила нову ноту као допуну у вези овог питања, и предала је Врховном савету 30. марта 1920.⁷⁶

Постојала је нада да ће Конференција уважити југословенски предлог у погледу Печујских рудника, јер се није много разликовао од одредбе унете у први пројект уговора о миру са Мађарском.⁷⁷ Печујски рудници били су удаљени од југословенске границе свега педесетак километара и повезани железницом Печуј - Осијек. Ова повољна околност стварала је уверење да транспорт угља из Мађарске за Југославију не би требало да наилази на тешкоће.⁷⁸ Међутим за Краљевину СХС је било од животне важности да добије и формалне гаранције да

⁷⁴ Нацрт ноте у вези неуношења југословенских предлога у уговору са Угарском, Врховном савету, стр. 2, АЈ, 336, 83, I, (859).

⁷⁵ Мађарске примедбе на одредбе мировног уговора, No. 885, Н. Пашићу – Д. Марушић, Париз, 25. фебруар 1920, АЈ, 138, (Министарски савет и председништво министарског савета Краљевине Југославије 1919-1941, књ. II), 22, 89, 22509-22511.

⁷⁶ Извештај о раду Економско-финансијске секције, Бр. 930, Ст. Протићу министру председнику – заступник председника Економ-фин. и саобр. секције Д. Марушић, Париз, 31. март 1920, стр. 6-7, АЈ, 336, 78, I, (382).

⁷⁷ Питање експлоатације печујских рудника угља, No. 947, Н. Пашићу – заступник предс. Економ-фин. и саобр. секције, Париз, 15. мај 1920, стр. 2, АЈ, 336, 83, V, (947).

⁷⁸ Печујски рудници, АЈ, 336, 41, IV, (5933).

ће се достава угља из Печуја одвијати редовно, без прекида и у довољној количини. Затражено је да се Краљевини да "јемство, да ће заиста добити оно што јој је Конференција мира у принципу признала".⁷⁹

Мировним уговором са Мађарском Краљевини је признато право да пет година добија за властите потребе извесну количину угља из Печујских рудника, коју ће периодично одређивати Комисија за репарације. На основу тога, Краљевина је примала 100 вагона угља дневно до 27. марта 1923. Тада је Комисија за репарације одобрила измену режима на основу југословенско-мађарског споразума, да Мађарска убудуће испоручује 88 вагона дневно, „јер је више било немогуће лиферовати ранију количину“. Коначан споразум о томе закључен је 3. фебруара 1924. Мађарска је примила обавезу да до 12. септембра 1926. отпрема Краљевини 880 тона сваког радног дана.⁸⁰

Од јесени 1919. Краљевина СХС покушавала је да на још једној основи обезбеди угаљ из иностранства. У Моравској Острави, у Чешкој, била је образована Међусавезничка комисија за расподелу угља с циљем „да утврди какве су потребе за угљем држава настале на простору бивше Аустроугарске монархије и да додели свакој појединој држави извесну годишњу количину угља из рудника у Тешинској области“ (у Чешкој). У Комисији су осим великих сила биле заступљене Чехословачка, Пољска, Аусрија, Немачка и Мађарска – „државе које су су се пре рата снабдевале угљем из ових рудника“. Краљевини СХС није признато право на представника у Комисији. Међутим, с обзиром да су до рата области бивше Аустроугарске монархије које су 1918. ушле у састав Краљевине СХС набављале чешки угаљ за железницу и индустрију, нова југословенска држава имала је основ за учешће у Комисији.⁸¹

По подацима југословенске Делегације у Паризу југословенске земље у саставу бивше Аустроугарске монархије увезле су 1913. из Чешке („нарочито из Тешинске области“) 230.000 тона угља и 72.000 тона кокса.⁸² О потрошњи чешког угља на железницама у 1919. године једино је Словенија имала тачан податак

⁷⁹ Питање експлоатације печујских рудника угља, No. 947, Н. Пашићу – заступник предс. Економ-фин. и саоб. секције, Париз, 15. мај 1920, стр 2, АЈ, 336, 83, V, (947).

⁸⁰ Момчило Нинчић, *наведено дело*, стр. 109, 113.

⁸¹ Међународна комисија и расподела угља, АЈ, 336, 44, III, (5578).

⁸² Велике количине угља испоручиване су на југословенско подручје у саставу Аустроугарске монархије и из Петрошенских рудника у Румунији и из Пруске - око 600.000 тона.

(27.000 тона). За Хрватску, Банат, Бачку и Барању то није било могуће утврдити јер се Централна управа железница за набавку и расподелу угља налазила у Будимпешти. Количине угља и кокса употребљене за индустрију и железнице у југословенским областима бивше Аустроугарске износиле су 1913. приближно 70.000 - 80.000 тона угља месечно више него 1919. године.⁸³

Међусавезничка комисија у Моравској Острви располгала је податком према ком је годишња потрошња каменог угља и кокса у југословенским земљама бивше Аустроугарске износила свега 66.000 тона. Пошто Краљевина СХС није имала право на представника у Комисији, она није могла да утиче на евентуалну исправку овог података. Уочи састанка Конференције у Моравској Острви 19. октобра 1919. изасланик владе Краљевине СХС обратио се председнику Комисије Нуту с молбом да му дозволи да заступа Краљевину на Конференцији, али је његов захтев одбијен. Пошто је ово одобрење могла дати само Конференција мира, Делегација Краљевине у Паризу јој је упутила молбу.⁸⁴ Истакнуто је „да је Југославија једина земља чије области су биле у саставу Аустроугарске пре Првог светског рата која није заступљена у Савезничкој комисији за расподелу угља“, поготово што „су неке њене области пре рата снаббеване угљем из Тешенске области“.⁸⁵ Уједно је за југословенског делегата у Комисији предложен Јарослав Хавличек, „врховни инжењер фабрике гвожђа у Витковици“.⁸⁶

Кад је формирана Комисија у Моравској Острви, Министарство саобраћаја СХС обратило јој се с молбом да Краљевини одобри 75.000 тона угља месечно, али јој је одређено свега 2.000 тона угља и 2.000 тона кокса месечно.⁸⁷ Међутим, испорука ни тих „непримерених и недовољних“ количина није одржана.

⁸³ Учешће Краљевине СХС у међусавезничкој комисији за поделу угља, Министарство иностраних дела, Бр. 16760, Делегацији на Конференцији мира, Београд, 17. децембар 1919, АЈ, 336, 83, I, (841).

⁸⁴ Међународна комисија и расподела угља, АЈ, 336, 44, III, (5578).

⁸⁵ Smiljana Đurović, „Krizna uglja na teritoriji Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca 1919. godine“, str. 68, 79-81.

⁸⁶ Хавличек је у Чешкој требало да остане до 1921. када је прелазео у Загреб да преузме катедру на Техничком факултету. (Учешће Краљевине СХС у међусавезничкој комисији за поделу угља, Министарство иностраних дела, Бр. 16760, Делегацији на Конференцији мира, Београд, 17. децембар 1919, АЈ, 336, 83, I, (841).

⁸⁷ Исто; Smiljana Đurović, „Krizna uglja na teritoriji Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca 1919. godine“, str. 79.

Краљевина СХС је у септембру 1919. добила 1901 тону, у октобру 3.875 тона, у новембру 1651 тону, а у децембру само 951 тону.⁸⁸

Делегација Краљевине у Паризу исцрпно је приказала Међусавезничкој комисији у Моравској Острави очајно стање саобраћаја у држави, које је спречавало "сваки смишљени и систематски рад на реконструкцији опустошене земље". У југословенским нотама истицано је да несташница угља представља главни разлог свих тешкоћа у југословенском саобраћају. Промет на железници налазио се на минимуму. То је ограничавало увоз потребног материјала (алата, машина и других фабрика) неопходног за покретање производње, отварање и експлоатацију рудника, реконструкцију порушених објеката, пољопривреду, експлоатацију шума итд. Због несташнице угља две жетве (1919. и 1920.) биле су само делимично извезене. Поља нису била обрађена у пуној мери јер је увоз потребних алата није био могућ. А крајњи исход исказивао се кроз очајно финансијско стање државе. Тежак положај Краљевине услед неповољних саобраћајних прилика стварао је сметње и у међународном транзиту преко њене територије.⁸⁹

Југословенске представке остале су без практичног резултата. На крају је Делегација 31. марта 1920. упутила молбу Врховном савету да "изволи решити да Међусавезничка комисија у Моравској Острави лиферује по 20.000 тона угља месечно југословенским железницама све док се не донесе коначна одлука колика се количина угља и кокса има месечно издавати за југословенске прометне потребе".⁹⁰

Нешто више успеха у набавци чешког угља влада Краљевине постигла је на основу међудржавних компензационих уговора. У марту 1919. закључила је са Чехословачком билатерални споразум о испоруци 1.200 вагона угља месечно. Чехословачкој је на основу компензације призната повластица да у Југославији „купује маст за јело по 15 југословенских круна за један килограм, а да свој угаљ

⁸⁸ Према статистичким подацима тадашњи месечни дефицит Југославије у угљу је износио 171.530 тона. (Питање снабдевања угљем, Конференцији мира, стр.3-4, АЈ, 336, 83, IV, (931).

⁸⁹ Исто, стр. 1-3.

⁹⁰ Исто, стр. 4.

продаје по 200 чешких круна“ за једну тони. Југославија је у марту 1919. требало да добије из Моравске Острове 1.454 тоне угља.⁹¹

Током преговора између Краљевине и Чехословачке о робним контингентима, појавила се опасност да до споразума не дође јер Чехословачка није могла да гарантује тражене количине угља. Због мањка угља Чехословачка је бележила пад индустријске производње. Продукција угља у Чехословачкој била је 1919. сведена на испод 60% у односу на 1913. годину, а од расположивих количина чехословачка индустрија добијала је свега 45 %,. Остатак је одлазио Аустрији и Пољској „по сили уговорних обавеза или за потребе набавке сировина“. Овакво стање чинило је разумљивим „немогућност Чехословачке да другој држави изађе на сусрет у траженим количинама лигнита, каменог угља и кокса“. На крају је ипак постигнута сагласност.⁹² Према неким извештајима Југославији је у марту 1919. послато на име компензације из Чехословачке 7.939. тона угља.⁹³

До 1924. године Југославија није успоставила производњу угља примерену својим потребама и у великој мери је и даље зависила од иностранства.⁹⁴ Највеће сметње раду југословенских рудника угља наносили су неорганизован саобраћај и неразвијена и недовољна железничка мрежа. Несташица угља у Југославији по општој оцени произлазила је из "простог разлога што железница није (била) у стању да га превуче или рудници уопште нису ни били везани пругом, те нису могли почети јачу продукцију". Осим тога, и рад у рудницима био је слабо механизован.⁹⁵

Највећи власник рудника угља у Југославији била је држава, а од приватних власника „Трбовљанско друштво“. У Србији држава је имала „Сењски рудник и Доњу Горијевницу, у Хрватској - Врдник, у Словенији - Велење и Забуковце“, у Босни и Херцеговини све велике руднике. Рудници „Трбовљанског

⁹¹ Smiljana Đurović, „Krizа uglja na teritoriji Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca 1919. godine“, str. 80.

⁹² З. Станковић, „Чески угаљ“, *Нови живот*, Књ. II. Св. 11, 23. октобар 1920, стр. 336-339.

⁹³ Smiljana Đurović, „Krizа uglja na teritoriji Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca 1919. godine“, str. 80-81.

⁹⁴ Ранко Деспих, „Наше рударство“, *Јубиларни зборник живота и рада Срба, Хрвата и Словенаца 1918-1928*, стр. 199.

⁹⁵ Михајло Којић, „Угљена индустрија“, *Нови живот*, II година, X књига, Београд, 1922, стр. 342.

Друштва“ налазили су се у Словенији и од осталих рудника у земљи разликовали су се по модерној опреми.⁹⁶

Претежан део каменог угља производио се у североисточној Србији, док је производња каменог угља у Мајевици код Тузле била без већег значаја. Производња каменог угља кретала се: 1919. - 20.674 тона, 1920. - 65.885 тона, 1921. - 77.599 тона, 1922. - 101.861 тона, 1923. - 136.267 тона, 1924. - 131.633 тона. Експлоатација мрког угља постојала је у разним деловима Југославије, али је била највећа у словеначким рудницама „Трбовљанске угљенокопне Дружбе“ (преко 50%) и државним рудницама у Босне и Херцеговине (око 23 %). Производња мрког угља износила је: 1919. - 1.681.729 тона, 1920. - 2.077.034 тона, 1921. - 2.281.764 тона, 1922. - 2.616.317 тона, 1923 - 2.972.264 тона, 1924. - 3.121.087 тона. На југословенском подручју лигнит је био „најраспрострањенија врста угља“, али због слабог квалитета и високе цене није ни приближно експлоатисан у количинама које су одговарале залихама.⁹⁷

Домаћа производња угља нагло је расла од 1919. до 1924. године. Велика потражња за угљем мотивисала је инвестициони капитал. Постојећи рудници обновљани су и проширивани, а отварен је и приличан број нових.⁹⁸

Укупна производња угља у Краљевини СХС износила је : 1919. - 2.239.511 тона, 1920. - 2.887.599 тона, 1921. - 3. 091.380 тона.⁹⁹ У свим областима Југославије производња угља је већ 1921. године превазишла предратни ниво, осим у Србији.¹⁰⁰ Производња у 1922. повећана је на 3.729.429 тона, 1923. на 4.100.704 тоне.¹⁰¹

Међутим, стабилизација динара 1923. године изазвала је пад цене угља, и довела до затварања мањих и слабих рудника. У 1924. поново је забележен минималан раст производње до нивоа од 4.185.240 тона. Опадање репарационих испорука од 1927. године покренуло је нови скок производње угља (14,5% у

⁹⁶ Исто, стр. 342.

⁹⁷ Ранко Деспић, „Наше угљарство“, стр. 200-201.

⁹⁸ Исто, стр. 199.

⁹⁹ Исто, стр. 199.

¹⁰⁰ Михајло Којић, „Угљена индустрија“, стр. 340.

¹⁰¹ Ранко Деспић, „Наше угљарство“, стр. 199-200.

односу на 1926. годину). Полет је трајао до 1929. године, када је нагло пресечен општом економском кризом.¹⁰²

¹⁰² Исто.

Јавне набавке за железницу

Све сукобљене земље у Првом светском рату примењивале су инфлаторни начин финансирања за покриће својих огромних ратних расхода. Завршетак ратног сукоба није донео крај овој пракси, пошто је послератна обнова захтевала велика материјална улагања. Тако су увећање новчане масе и високе стопе инфлације постале већ до краја 1919. године основне карактеристика економског амбијента у свим европским државама.¹

Цене су постепено расле, све док средином 1920. није дошло до великог удара који је изазвао „читаву револуцију на берзама робе и покретних вредности“. За свега неколико месеци, цене већине акција на берзама су преполовљене. У исто време, производња робе јако је опала, док су цене наставиле да расту, додатно подстакнуте падом вредности папирног новца према злату.²

Међутим, тада је почела обнова производње подстакнута растом цена. Произвођачи су поверовали у могућност продаје своје робе, такорећи по произвољним ценама. Али су се преварили, јер су реални приходи потрошача опадали. "Стари закон понуде и тражње показао је опет своју тачност: високе цене су једнако утицале на повећање производње, тј. понуде, као и на ограничење потрошње, односно тражње".³

У таквим привредним околностима, на југословенском простору држава постаје највећи улагач и купац. Увећана новчана циркулација првенствено је служила покрићу огромних јавних расхода и све већег државног буџетског дефицита. У условима када је на кредите приватном сектору привреде одлазило мање од 1/10 новчане циркулације, држава се у појединим привредним гранама појавивала као доминантни учесник. Железнички саобраћај представљао је област привреде у којој је држава имала апсолутни монопол.

Улагање инвестиционог и обртног капитала државе било је уређено Законом о државном рачуноводству. После уједињења, на територији Југославије остали су у примени различити прописи који су уређивали питање јавних

¹ Мих. М. Живанчевић, „Садашња економска ситуација“, стр. 23-25.

² Исто, стр. 23.

³ Исто, стр. 24.

набавки. У Србији је у употреби био Закон о државном рачуноводству Краљевине Србије од 6. марта 1910. У време када је ступио на снагу овај пропис био је примерен постојећим околностима и потребама. Међутим, у условина промењених односа после рата старе законске одредбе показале су се „скученим“ и представљале су сметњу у раду на државним лиферицијама. Јавила се потреба за изменом овог прописа, првенствено у погледу „уговора и набавки“. Проблем ове неодговарајуће законске регулативе, у Србији је делимично и привремено превазиђен законском допуном којом је уведена установа „одбора за оцену државних набавки“. Ова измена била је првенствено мотивисана спречавањем злоупотреба.⁴

Поједине одредбе Закона о државном рачуноводству Краљевине Србије из 1910. проширене су на целу територију Југославије Указом од 30. децембра 1919. године, али је одељак "Б" о „уговорима и набавкама“ тада изостављен. У "припојеним покрајинама" набавке и закључивање уговора спровођени су и даље „по законским прописима који су важили пре уједињења“. То је значило да за набавке нису тражена одобрења од виших инстанци, или је то чињено тек после извршења набавки. Услед тога, набавке су "измицала контроли централних власти, због чега није била искључена ни могућност штете по државне интересе". Није постојао систем који би обезбедио једнообразност у овим пословима и омогућио "да се стане на пут шпекулацијама појединих државних лифераната".⁵

До 1921. у систему спровођења јавних набавки испољен је велики број недостатака. Притужбе су стизале из иностранства и земље. Једна од општих замерки из иностранства односила се на „врло кратке рокове за подношење оферата“ које су државна надлештва одређивала при расписивању лицитација за набавке. Страна посланства у Београду су преко Министарства спољних послова „више пута скретала пажњу на ову незгодну околност“, изражавајући „жаљење што се њиховим националним индустријама спречава да узму учешћа у том погледу“. Министарство спољних послова је ове жалбе преносило Министарству трговине и индустрије, Министарству саобраћаја и другим надлештавима, уз

⁴ Министарство финансија – Министарству трговине и индустрије, Бр 35510, Београд, 20. март 1921, АЈ, 65, 915, 1704.

⁵ Исто.

сугестију да учешће страних предузећа може бити корисно јер ствара конкуренцију и подстиче пад цена.⁶

Реакције домаће привреде у вези јвних набавки такође су највише ишле преко Министарства трговине и индустрије. У јануару 1921. ово министарство проследило је циркуларно „жалбу индустријалаца да централна државна надлештва, а међу њима и железнице, при набавкама потребног материјала не узимају у обзир понуде домаће индустрије како се то жели у циљу подизања и помагања домаће индустрије“. Наведен је пример фабрике челика у Гуштан-Ражњу која је "у великом делу наруџбина за железнице пренебрегнута и да железнице поред домаће индустрије гвожђа подмирују своје потребе код разних фирми у иностранству".⁷

Хрватски привредници слали су жалбе Министарству трговине и индустрије зато "што немају никакве оријентације о прописима у погледу државних довава и стога се често догађа да се иноземству повјеравају набавке робе, која се у земљи може добити". Сматрали су да је постојећи "офертални поступак несходан" и да "не пружа довољно заштите домаћој индустрији и занатству". Пошто је ово наносило штету домаћој привреди и самој држави кроз одлив новца у иностранство, утичући негативно на трговински биланс и валуту, привредници су указивали на неопходност да се ово питање реши.⁸

Средином јануара 1921. Министарство саобраћаја је у интересу запошљавања домаће индустрије позвало "све домаће фабрике да јаве шта би по врсти и количини могле да лиферују железницама". Министар саобраћаја је свим подручним дирекцијама железница упутио наређење "да се при набавкама за железнице у првом реду узму у обзир понуде домаћих фабрика према њиховом капацитету и другим способностима". Упозорио је да "неће одобрити ниједну набавку ако у разматрање не буду узети првенствено домаћи производи" или му "са довољно оправданих разлога не буде објашњено зашто се поднесена набавка не може извршити у земљи".⁹ У то време Министарство трговине и индустрије

⁶ Министарство спољних послова – Министарству трговине и индустрије, No. 64, Београд, 10. јануар 1921, АЈ, 65, 915, 1704.

⁷ Дирекцијама железница: Београд, Загреб, Суботица, Сарајево - Министар саобраћаја, АЈ, 65, 915, 1704.

⁸ Бр. 4730/921, Министарству трговине и индустрије, Загреб, липањ 1921, АЈ, 65, 915, 1704.

⁹ Дирекцијама железница: Београд, Загреб, Суботица, Сарајево - Министар саобраћаја, АЈ, 65,

није имало потпуне податке о врсти и обиму домаће производње и признало је да се "поједини потребни артикли често пута само из незнања набављају са стране".¹⁰

Посебна група жалби домаћих привредника у вези јавних набавки односила се на "provedбену праксу". Она је сматрана "тако наподесном да су се интересенти устручавали натецати".¹¹ Заинтересовани понуђачи масовно су се жалили на "бирокуратски поступак код издавања добава" и високе кауције (гаранције), које су углавном полагање у виду гарантних писама банака, за које су понуђачи сносили велике издатке, што се на крају исказивало кроз поскупљење понуде.¹²

У комуникацији са привредним удружењима, Министарство трговине и индустрије наводило је "необавештеност" као главни разлог слабог одзива домаће привреде на конкурсе за јавне набавке и радове. Препоручило је "да интересенти држе и прате Службене новине Краљевине СХС" у којима су објављивани конкурси из којих су се могли "разабрати сви нужни подаци".¹³

Загребачка трговачка и обртничка комора покушала је да утврди још неке разлоге због којих домаћи привредници слабо учествују у јавним набавкама. Управни одбор Коморе расправљао је о овом предмету на својој седници 3. фебруара 1921. Усвојени закључак понудио је виђење проблема који је представљао општу појаву. Надметања на лицитацијама била су препуштена „самовољи органа“ задужених за њихово спровођење, при чему су често одлучивале "клике и котерије, сваке руке". Надметања су прилагођавана и "интересима политичких странака или су на друге начине изигравана од свог правога позива и значаја, постајући пуким формалностима, док су у истину већ унапред имале одређене своје фактичне извршиоце". За корупцију је речено да је ту "у пуноме своме цвату".¹⁴

915, 1704.

¹⁰ Министарство финансија – Министарству трговине и индустрије, Бр. 122, Београд, 16. март 1921, АЈ, 65, 915, 1704.

¹¹ Бр. 2759/921, Министарству трговине и индустрије, Загреб, 19. просинац 1921, АЈ, 65, 915, 1704,

¹² Исто.

¹³ Савез хрватских обртника, Бр. 1734/921, Трговачкој и обртничкој комори у Загребу, Загреб, 15. просинац 1921, стр. 1, АЈ, 65, 915, 1704.

¹⁴ Исто, стр. 1-2.

Улазећи у појединости, Комора је ставила низ примедби - најпре на "Службене новине што излазе у Београду" и у већину места широм земље долазе са закашњењем. Затим на државна и самоуправна надлештва, која расписују конкурсе у приватним новинама, при чему највише у београдским. Ово је у Хрватској доживљавано "као нека пристрасност", која је била још упадљивија у случајевима конкурса објављиваним у чисто партијским новинама. Комора је сматрала да објаве за лицитације треба слати „свим привредним организацијама и то свима без разлике“, односно стручним и службеним гласилима трговачких, обртничких и индустријских удружења. У постојећем поретку, "Службене новине" највише су користили "становити београдски предузимачи и посредници који су најчешће по својим везама већ унапред сазнавали за какву лицитацију па се за њу спремали и чим буде службено објављена подносили су журно своје понуде, док су прави извођачи радова и произвођачи сазнавали за те објаве веома касно". Ови предузимачи, који су јавне набавке сматрали својим монополом, нису непосредно учествовали у реализацији послова већ су их давали својим подизвођачима у складу са сопственим интересима. Најкрупнији посредници ове врсте биле су банке, које су за добијање јавних набавки и радова имали да захвале пре свега "особитим везама" својих руководстава.¹⁵

Осим тога, констатовано је и да су огласи за јавне набавке често неразумљиви и пуни нестручних описа. За подношење конкурсних пријава су одређиване високе таксе и гаранције. А као круна свега, долазио је лош поступак надлежних чиновника и референата на јавним надметањима, који су "обично сматрали нудиоце као какве елементе којима се милостиња дели". Све је то "огорчвало легитимне обртнике сваке гране" због чега су се они устезали од учешћа у јавним набавкама.¹⁶

Са овим притужбама била је сагласна већина привредних удружења у земљи. У пролећа 1921. привредни кругови били су сагласни да је, уз учешће струковних организација, потребно донети нов „модеран закон којим би се уредило питање државних добава и јавних радња“. Од Министарства трговине и

¹⁵ Исто, стр. 2-3.

¹⁶ Исто, стр. 3.

индустрије се очекивало да буде покретач и посредник између интереса државе и привреде.¹⁷

Министар финансија основао је Комисију за израду „пројекта измена и допуна у Закону о државном рачуноводству Краљевине Србије од 6. марта 1910. године - одељак "Б" - који се односио на уговоре и набавке“. Предлог измена и допуна је у марту 1921. достављен „Трговачкој, Занатлијској, Индустијској и Радничкој комори у Београду као и трговачко-занатлијским и обртничким коморама у покрајинама“. Одређен је рок од десетак дана да своје примедбе доставе Генералној дирекцији државног рачуноводства министарства финансија.¹⁸ Нови Правилник за извршење одредаба из одељка "Б" - Уговори и набавке, Закона о државном рачуноводству - министар финансија прописао је крајем јуна 1921. године.¹⁹

Набавке за железницу нису биле сконцентрисане у једној служби. Њих су самостално спроводиле обласне железничке дирекције и друге организационе јединице различитих нивоа. „Економско одељење генералне дирекције вршило је набавку угља, шљунка и прагова“. Обављало је и својеврсну посредничку улогу - када обласне дирекције одрже лицитацију, преко овог одељења достављана су им

¹⁷ Трговачко обртничка комора у Загребу, Бр. 4730/921, Министарству трговине и индустрије, Загреб, 28. липањ 1921, АЈ, 65, 915, 1704.

¹⁸ Трговачка комора у Београду сугерисала је измену члана 82: "Пре него што се приступи ма којој од ових куповина, треба тражити понуде и цене преко "Службених новина" и то: за вредности испод 100.000 дин. одредити рок од 15 дана, а преко те суме од 30 дана." (Министарство финансија, Бр. 35510, Министарству трговине и индустрије, Београд, 20. март 1921, АЈ, 65, 915, 1704.)

¹⁹ Чл. 82а: Јавна надметања су офетална или усмена. Који ће се од ова два начина надметања употребити и кад, решаваће надлежни министар, зависно од њихове целисходније примене за дотичну набавку; Чл. 84: Уговори с државом закључени не могу се после на штету државе раскидати или мењати; Чл. 85а (нов): Сви материјали и артикли за државне потребе, набављаће се, по одредбама овога закона, искључиво у земљи од домаћих произвођача или предузетника, који су држављани Краљевине СХС. Но, у колико ових материјала, артикала, предмета и осталих потреба не би имало, нити би се могло произвести, прерадити и израдити у земљи, такве набавке објављиваће се у страним новинама и у оној држави одакле се намеравају добити; Чл. 85б (нов) : За метеријале, артикле, предмете и остале потрбе којих има у земљи, па се не би могли набавити услед тога што домаћи произвођачи, прерађивачи и набалвјачи (лиферанти) неће да учествују у набавкама, или су нудили цене не сразмерно велике према ценама на страним тражиштима, надлежни министар може наредити неограничену лицитацију, на којој могу учествовати и страни држављани; Чл. 95а: Резултати извршених лицитација или непосредних уговора (погодба) морају бити поднесени надлежном министру, или ономе којег је он за то овластио, на одобрење. За тај циљ постоји у Генералној дирекцији рачуноводства Министарства финансија, стручно одељење под називом "Одељење за оцену државних набавака". (Министарство трговине и индустрије, No. 591, Индустијско-занатском одељењу, Београд, 18. март 1921, АЈ, 65, 915, 1704.)

коначна директорска, министарска и владина одобрења. Тек уредбом министра саобраћаја из 1927. године набавке за железницу су централизоване у посебној служби Генералне дирекције железница.²⁰

Другог новембра 1927 године, на основу наредбе министра саобраћаја формирана је анкетна комисија која је извршила преглед магацина и документације о набавкама за железнице у читавој земљи. Комисија је радила до маја 1929, када је поднела извештај о свим областима рада железнице, укључујући и материјални сектор. Управа железница није се могла похвалити сређеном документацијом о извршеним набавкама.²¹ Централни магацин и магацини појединих јединица нису редовно водили књиге инвентара и остале евиденције, а врло често Министарству саобраћаја и Генералној дирекцији нису достављали обрачунае и месечне извештаје. Обласне дирекције водиле су своје евиденције на различите начине. У суботичкој железничкој дирекције књиге су годинама после уједињења вођене на мађарском језику. У књиге набавки често су уношени подаци из којих се није видела динамика издавања материјала. Поједини службеници водили су своје приватне евиденције. Увођење централног књиговодства почело је тек 1928/29. године.²²

„Потрошни материјал није нормиран“, тј. нису била прецизно одређена требовања по организационим јединицама. У средишњем магацину у Батајници као и код појединих секцијских, радионичких и станичних магацина издавање материјала вршено је „од ока“. У многим јединицама „контрола о утрошку потребног материјала“ није постојала, а није спровођена ни контрола инвентара. Код потрошног материјала јављали су се мањкови. Магацини појединих јединица налазили су се у нереду.²³

Извештај комисије дао је обједињене и сређене податке о снабдевању државних железница радионичком, скретничком и мостовском грађом, праговима

²⁰ Извештај анкетне комисије о стању на железницама у државној експлоатацији и о мерама које би требало предузети у циљу спровођења штедње – Снабдевање железница радионичком, скретничком и мостовском грађом и праговима, стр. 65-66, АЈ, 65, 292, 891.

²¹ Извештај анкетне комисије о стању на железницама у државној експлоатацији и о мерама које би требало предузети у циљу спровођења штедње, министру саобраћаја – председник анкетне комисије Г. Чупић, Београд, 30. мај 1929, АЈ, 65, 292, 891.

²² Извештај анкетне комисије о стању на железницама у државној експлоатацији и о мерама које би требало предузети у циљу спровођења штедње, стр. 66, АЈ, 65, 292, 891.

²³ Исто, стр. 67.

итд.²⁴ Утврђено је да су набавке често остајале неизвршене, и да због несавесног рада службеника многе набавке нису успеле. У много случајева констатоване су злоупотребе. Железничко особље је свакодневно извођено пред дисциплински суд. У 1928. године пред другостепени дисциплински суд при Генералној дирекцији изашло је 480 оптужених службеника државних железница.²⁵

Комисија Економног одељења Генералне дирекције железница прегледала је податке о набавкама у 1923. години код Дирекције у Сарајеву. Извештај је показао да „набавке нису вршене лицитацијом“. Осим набавке бакра, све остале спроведене су "кратким путем". Набавке су уситњаване „и један исти материјал набављен је сваког дана или у један дан по нелокило пута, да не би набавке ишле вишој инстанци на одобрење“. Набавке су приказиване као „врло хите“, да би после испоруке трајале од 10 до 360 дана.²⁶

Примери непоштовања прописа и злоупотреба били су бројни. Својом множином и разноврсношћу они говоре о функционисању, стању и проблемима на железници боље од сваке званичне статистике, дајући уједно слику друштва, схватања, односа, организације, тежњи. Лиферантима су од 1923. до 1926. године уплаћене аконтације у 94 случаја, у износу од 11.079.981,86 динара, од чега ни до 1929. није испоручена роба у вредности од 823.519,63 динара. „Понуде су често исправљане“; текст је писан на писаћој машини, а цене уношене руком. Лиферантима су на рачун железничког предузећа плаћани „возарина, царине, државна трошарина, шпедитерски трошкови, амбалажа, поштарина, па чак и таксе

²⁴ Исто, стр. 62-64, (Храстове грађе за скретнице и мостове набављено је у 1922. и 1923. години 4.000 кубика по 540 динара, 1924. године по 900 динара. Прагова је набављено у 1920. г. 47.630 + 189.665 + 225.537 + 114.950; у 1921. године 27.634 + 56.360 + 164.651 + 105.000 ; у 1922. години 122.574 + 466.740 + 709.630 + 201.000 ; у 1923. години 9.011, 30.244 , 90.315, 17.300. ; у 1924. гдини 66.784, + 325.372 + 479.228 , 283.500. Поред ових количина добила је железница од Дирекције шума у 1922. и 1923. години 285.000 комада, на име извозне царине у натури; а 1923. и 1924. 109.976 комада прагова. Од закупаца државних шума добила је железница 61.957 прагова по ниској цени, а такође и прагова из шума кнеза Турн-Таксиса. Дирекција Београд снабдевала се праговима и преко Завода за импрегнасање у Обилићеву. Према извештају економног одељења Генералне дирекције у колосецима у експлоатацији налазило се 13.000.000 прагова. Нормалан рок трајања прага износио је 12. година, што је значило да би годишња потреба изнела 1.200.000 комада. Међутим, та количина није набављана, па ни замењивана. Због лошег квалитета прагова, Дирекција Београд наводи да су у неким случајевима прагови мењани и полсе 2-3 године; Дирекција Суботица наводи да се на њеном подручју избаци годишње пре времена до 15.000 прагова, што је чинило 5% више расхода на годишњем нивоу. Дирекција Љубљана извештава да и код ње има случајева да су прагови мењани после 3-5 година, односно да је 10% превремено замењених прагова.)

²⁵ Исто, стр. 37-38.

²⁶ Исто, стр. 69.

за уверења о пореклу“ робе. Испоруке су у неким случајевима уступане скупљим лиферантима. „Фирмама је понекад признавана већа цена него што су тражиле. Нису вршена ужа надметања. Поручиван је један материјал, а приман други“. Тако је од једног испоручиоца „поручена сива боја, а примљена црвена, са образложењем да се може употребити“. Код једне набавке цемента плаћена је кауција од 10 динара по цаку, „па су после купљене те вреће без икакве потребе. Затим је уговор раскинут па је тај исти цемент купован кратким путем од исте фирме”.²⁷

Железница 1922. године поручује бакар од фирме "Јадран" по цени од 1.455.335 динара. Пошто фирма није на време извршила испоруку, од ње је накнадно примљена једна количина и признато повећање цене од 132.726.10 динара без надлежног одобрења.²⁸ Фирми "Јадрина" исплаћено је марта 1925. код дирекције у Суботици 6.700.000 динара на име испоручене грађе у 1.500 вагона, и ако је фирма грађу почела да испоручује тек 15 месеци касније, „и то грађу треће класе“. Исплата је извршена на основу лажно састављеног записника о пријему грађе и лажног пријема и књижења од стране централног магацина у Суботици.²⁹

„Комисија Дирекције у Суботици примила је 2.000 комада прагова од Ернеста Свећанског“. Накнадно је утврђено да свега 110 комада испуњава критеријуме квалитета и димензије. „Свећански је изјавио да је шкартиране прагове купио од надзорника пруге Карла Најтафна, који је, и ако активни службеник, имао своју протоколisanу фирму за трговину грађом“. Дисциплински суд казнио је Најтафна укором, „али је он дао оставку па није ни суђен“.³⁰

Дирекција у Сарајеву спровела је лицитацију за набавку "уља за реновирање": Фирма "Ферум" понудила је цену од 9,98 динара за килограм, фирма "Извор" је понудила килограм уља за 36 динара, а фирма "Јадрина" по 36,30 динара. Испорука је додељена фирми "Извор" по 36,20. динара по кологураму.³¹

Генерална дирекција железница закључила је вишегодишњи уговор са фирмом "Пломба" о куповини оловних пломби за затварање вагона: „за прву

²⁷ Исто, стр. 69-70.

²⁸ Исто, стр. 70.

²⁹ Исто, стр. 37.

³⁰ Исто, стр. 38.

³¹ Исто, стр. 38-39.

годину најмање 2.400.000 комада, а за остале две године да се количина одреди према потрошњи из претходне године. Дирекција је плаћала комад по 2 динара и дала аванс лиферанту у 1/3 уговорне суме. Прве године купљено је 2.400.000 комада и зато исплаћено фирми 4.800.000 динара“. Уговор је у 1925. г. раскинут јер фирма није на време испоручила уговорену количину. До краја августа 1928. железница је имала непродатих 1.512.825 комада пломби. „Тако је остало умртвљених“ преко 3.000.000 динара државног новца“, јер ове пломбе трговци нису хтели да купују од железнице зато што нису представљале никакво осигурање.³²

„Случај код дирекције у Суботици: вагон приватног угља утрошен је у ложионици Суботица 1922. години, а записник о пријему угља је састављен 1926“. Случај са закупом страних вагона преко фирме "Мецгер": Ова фирма понудила је 200 вагона по 1,20 швајцарских франака по вагону за један дан, а плаћено јој је 1,5 франак. „Уговор о закупу вагона склапају се без учешћа саобраћајног одељења као надлежног“. Вагони су узети под закуп на годину дана, а у земљу су стигли тек у јануару и фебруару „кад многи државни вагони стоје незапослени“.³³

Средином 1922. поручено је 200 вагона за превоз живине. Пошто су били неупотребљиви за ову намену, коришћени су за превоз дрва. Са Српским акционарским друштвом за израду вагона и машина у Крушевцу 30. јуна. 1923. закључен је уговор о поправци вагона иако друштво још није имало фабричку радионицу, већ се тек спрема да је сагради. Поправке су биле означене као хитне.³⁴

Закон о државном рачуноводству предвиђао је да се извршење набавке не сме почети пре него што се осигурају финансијска средства. Међутим, дешавало се да се лицитације спроводе и уговор закључује без осигурања потребног новца. Тако су на терет Државних железница годинама гомилани дугови.³⁵

Тешке последице државним железницама наносила је и околност што нису имале слободу руковођења у складу са интересима и потребама самог железничког предузећа. Руководство железнице налазило се под притиском

³² Исто, стр. 39.

³³ Исто, стр. 39.

³⁴ Исто, стр. 40.

³⁵ Исто, стр. 44.

„утицаја са стране“. Утицајни појединци и групе настојали су на разне начине да обезбеде своје интересе. Таквих случајева било је много у вези поправке возног парка и различитих набавки, нарочито угља. „И код најситнијих питања саобраћајне установе нису могле самостално и независно делати“. Такав случај био је са „правилником о повластицама за вожњу железницом“. Овај правилник је до 1929. три пута мењан и тада је прерађиван по четврти пут. Дешавало се да правилник већ буде послат у штампу, чак и одштампан, па „да појединци или поједине групе успеју правилник променити само да би себи осигурали какву повластицу у вожњи или да би у погледу издавања легитимација извукли какву корист“.³⁶

Одсуство слободe у раду државног железничког предузећа оцењено је као један од главних узрока штета на железници. За њу је то била "права неман", која ју је претварала у прост „објекат“ у служби појединаца, који су преко ње долазили до зараде и остваривали личну корист.³⁷

³⁶ Исто, стр. 45.

³⁷ Исто, стр. 45–46.

Железница и развој домаће металске индустрије

Индустрија на територији Краљевине СХС до уједињења 1918. године настала је и развијала се у различитим околностима. Индустријализација западних крајева, која је спровођена у складу са аустријском и мађарском привредном политиком, најпре је захватила Словенију, Хрватску и Војводину,¹ затим и Босну. Тако је основано и неколико предузећа тешке индустрије, која су релативно добро напредовала захваљујући првенствено заштитној царинској политици Аустроугарске монархије. Унутрашњу конкуренцију спречавао је тзв. "железни картел". Уз погодности које је стварала држава, постојале су и повољне природне претпоставке за развој металске индустрије.²

У оквиру металске гране развио се сектор специјализованих предузећа за одржавање железничких возних средстава, који су чиниле државне и приватне радионице за поправку локомотива и вагона и израду резервних делова. Поједини од ових погона убрајани су међу већа индустријска предузећа. Скоро све железничке радионице на југословенском простору грађене су од средине 19. века. Њихов настанак стајао је у вези с градњом пруга које су предузимали Беч, Будимпешта, Цариград и Београд, „свако са свог политичког, економског или стратешког интереса“.³

Убрзо после отварања пруге Беч - Љубљана 1849. године “Друштво јужних железница” преузело је њену експлоатацију. Друштво је у Марибору изградило прву железничку радионицу на југословенском простору. Кад је довршена 1866. располагала је са 46 стајалишта за локомотиве и 250 за вагоне. Четири године касније, у радионици је радило већ више од 1000 радника.⁴

Железничка радионица у Загребу подигнута је 1878. Првобитно је опслуживала пруге Зидани Мост – Загреб - Сисак и Загреб – Карловац - Ријека, које су грађене између 1862. и 1875. године. Када је 1894. отворана пруга

¹ Цветко Грегорић, „Наша индустрија“, стр. 156-157.

² Карл Нут, „К проблему југословенске индустрије жељеза и челика“, *Нова Европа*, Књига X, Број 13. и 14, 1. новембар 1924, стр. 453.

³ Накија Наџићасановић, „Razvitak naših železničkih radionica“, *100 godina železnica Jugoslavije 1849-1949*“, стр. 215-216.

⁴ *Isto*, стр. 216.

Бекењеш - Ботово радионица у Загребу је проширена, одвојена од ложионице и претворена у испоставу централне радионице у Будимпешти. Од самог настанка имала је одељење за монтажу локомотива. У почетку је било запослено око 200 радника, а пред први светски рат 900 радника.⁵

Градњу радионице у Зрењанину - у близини железничке станице - почело је 1887. године једно приватно друштво за израду мотора на унутрашње сагоревање. Највећи сувласник друштва био је гроф Чекоњић, крупни земљопоседник преко чије земље је пролазила ускотрачна пруга. Године 1905. „држава је преузела радионицу“, проширила је, и почела да користи за ремонт железничких возила. Пред први светски рат у радионици је било запослено око стотину радника.⁶

Железничка радионица у Сарајеву изграђена је због ремонта возног парка на ускотрачној прузи Сарајево - Метковић, која је пуштена у саобраћај 1890. године. У возном парку ове пруге налазило се 400 возила. Њихова поправка у радионицама изван Босне стварала је велике тешкоће при транспорту преко нормланог колосека. Због тога је 1892. подигнуто у Сарајеву више нових погона за монтажу локомотива, ремонт вагона, ливница и одељења за обраду дрвета. Месечни капацитет радионице 1918. године износио је девет поправки локомотива и око 70 двоосовинских вагона. Пред крај Првог светског рата радионица је запошљавала 1.500 радника.⁷

Железничка радионица у Суботици подигнута је 1902. као помоћни погон „радионице Сегед Рокуша“. Запошљавала је 75 радника и служила за „текућу поправку“ вагона. У саставу раемонтног погона налазили су се „стругара, машинска обрада греда и ковачница“. Вагони су у почетку поправљани на отвореном, а 1916. је подигнута хала за ремонт која је могла да прими две локомотиве.⁸

Прву железничку радионицу у Србији изградило је 1885. године у Нишу француско "Друштво за грађење и експлоатацију српских државних железница", пошто је претходне године у августу месецу била пуштена пруга Београд-Ниш.

⁵ *Isto*, str. 218.

⁶ *Isto*, str. 223-224.

⁷ *Isto*, str. 221.

⁸ *Isto*, str. 223.

Радионица је имала два одељења за поправку локомотива и вагона, стругару, ливницу и ковачницу. У радионици је било запослено стотинак радника. Рад није био механизован. О начину рада говори податак да је годишње поправљано свега 7-8 локомотива. Тек од 1907. ремонтвана је једна локомотива месечно. Кад је почео Први светски рат поручена је за радионицу већа количина материјала. Претежан део ове поручбине „стигао је непосредно пред саму евакуацију Србије 1915.“ и заплешен је од стране непријатеља. На крају рата радионица је порушена. Већи део машина алатљика је однет у Бугарску, а остало је оштећено.⁹

Систем за одржавање железничких средстава бивше Аустроугарске монархије укључивао је и читав низ приватних и државних погона изван југословенског простора. Веће радионице за одржавање возног парка из западног дела земље налазиле су се у Пешти и Темишвару. После стварања Краљевине СХС ови погони нашли су се одвојени „баријерама административне, монетарне и политичке природе“,¹⁰ што је југословенској железници створило проблем недовољности капацитета.

Један од аргумената за политичко уједињење југословенског простора био је "снажнији развој капиталистичке производње". Међутим, остварење ове замисли отежавали су различити негативни чиниоци: наповољно историјско наслеђе које се огледало у заосталости капиталистичких односа, закаснелој и неуједначеној индустријализацији, како по врстама делатности тако и у територијалном распореду.¹¹ Када је реч о металској индустрији, радило се о привредној грани која се тек налазила у зачетку.

Развој индустрије у Југославији после Првог светског рата налазио се под притиском и низа других неповољности, пре свега чињенице да је политичком интегрисању давана предност у односу на економска питања.¹² Међутим, прве послератне године дале су слабе резултате на пољу унутрашњег политичког уређења као и на пољу економије, па је овај период био обележен неуређеношћу у сваком погледу.¹³

⁹ *Isto*, str. 219-220.

¹⁰ Димитрије Шрепловић, „Наше железнице“.

¹¹ Смиљана Ђуровић, *Државна интервенција у индустрији Југославије 1918-1941*, Београд, 1986, стр. 17-18.

¹² *Isto*, стр. 19.

¹³ Hugo Holzman, „Strani kapital u našoj industriji“, *Nova Evropa*, Knjiga X, Broj 15, 21. novembar

И ако се у то време многа постојећа предузећа проширују и отварају нова, "развијање индустријске делатности било је једним делом неприродно. Индустријска предузећа оснивана су често без система, без довољне стручне спреме и без довољних сопствених средстава". Обнова индустрије после рата почела је најпре у бившим аустроугарским областима, али је нарочито стихијна била у Србији. Индустрија овог подручја "препуштена је својој властитој иницијативи и снази, те је морала сама себи да нађе протребне капитале за подизање порушених фабрика и обрт. На рачун признате ратне штете могао се користити само мали део оштећене индустрије, и то само постепено и делимично".¹⁴

Велика финансијска улагања у привреду била су могућа једино ангажовањем јаким новчаних завода или путем приватних позајмица. Али банкарског капитала није било довољно, што показују и каматне стопе из тог времена, које су имале стални раст. У 1919. години банкарске камате кретале су се око 7%; 1922. порасле су на 12%, а 1925. достигле ниво од 30%. Било је јасно да само оријентација на страни капитал може да обезбеди знатнији индустријски напредак.¹⁵ Сметњу развоју индустријских предузећа у Југославији после Првог светског рата правио је и „економски сепаратизам“ између покрајина. Чињеница да су се историјске границе поклапале са засебним економским целинама,¹⁶ значила је за домаћу индустрију немогућност да ради максималним капацитетом. Томе је доприносило и "бедно функционисање саобраћаја".¹⁷

Велику сметњу стварала је и несташица угља. Када је постепено решен проблем с угљем, појавиле су се тешкоће око набавке сировина. Увоз сировина из иностранства, нарочито из прекоморских земаља, био је неисплатив због ниског курса динара, а набавка из домаћих извора готово немогућа због високе железничке возарине.¹⁸ То показује пример Творнице стројева из Бјеловара - СМЕВ која се у фебруару 1919. обратила Министарству трговине и индустрије с молбом да се постојеће цене железничког робног транспорта темељно ревидирају.

1924, str. 482.

¹⁴ Цветко Грегорић, „Наша индустрија“, стр. 156-157.

¹⁵ Смиљана Ђуровић, *наведено дело*, стр. 36-37.

¹⁶ *Исто*, стр.19-20.

¹⁷ МВД, „Криза наше индустрије“, *Nova Evropa*, Књига II, Број 4, 21. април 1921, str.145-146.

¹⁸ *Исто*, стр.146-147.

Фабрика се жалила на велике вишемесечне тешкоће око набавке „сировог и округлог жељеза из Аустрије и Чехословачке“ и да је приморана због тога да своју потребу за овим производима подмирује код босанских железара у Варешу и Зеници. Међутим, „невероватно висока возарина, која је потицале још од мађарске тарифне политике, поскупљивала је тај материјал“ толико да фабрика „није били у стању и даље добављати ове производе од споменутих железара“. Возарина за 10 тона сировог жељеза од Витковице у Моравској до Бјеловара износила је 580 круна, док је од Зенице у Босни за округло жељезо износила 1642 круне.¹⁹

Развој домаће индустрије имао је вишеструку важности за државу. Од индустрије се очекивало да повећа производњу намењену домаћој потрошњи и допринесе смањењу увоза, да преради домаће сировине, омогући повећање извоза и поправи спољнотрговински биланс. Домаћа индустрија је за државу представљала и важан извор фискалних прихода, али и чинилац који утиче на већу запосленост у земљи и смањење иселјавања становништва. Индустрија је велики значај имала и за војску.²⁰ Међутим, у Краљевини СХС је скоро у потпуности царовала привредна политика "нека тече како тече".²¹

Подстицај индустрије од стране државе сводио се на свега неколико појединачних мера. Оне су биле корисне, али недовољне. На основу расписа из 1920. године произвођачима је омогућен бесцарински увоз машина и опреме, сировина, полупрерађевина и помоћног материјала којих није било у земљи. Затим, домаћи производи имали су првенство код јавних набавки. То је у постојећем привредном амбијенту, где је претежан део новчане циркулације одлазио за попуну јавних финансија, био важан подстицај за индустрију. Знатан подстрек имала је индустрија и од градова и општина, које су бесплатно или јефтино уступали грађевинско земљиште.²²

¹⁹ Мбр. 1283 I/IV, СМЕВ - Творница стројева Бјеловар, – Министарству за трговину, Бјеловар, 21. 2. 1919, АЈ, 65, 319, 943, 4944.

²⁰ Цветко Грегорић, „Наша индустрија“, стр. 156-157, 162-164.

²¹ Смиљана Ђуровић, *наведено дело*, стр. 57-58.

²² Цветко Грегорић, „Наша индустрија“, стр. 170-173, (Према члану 85а Закона о државном рачуноводству јавне набавке су се извршавале у замљи од домаћих произвођача. Прва лицитација према чл. 85б била је ограничена само на понуђаче домаћих производа. Тек ако домаћи лиферанти не би узели учешће у лицитацијама или су имали високе цене, могао је надлежни министар да распише неограничену лицитацију на којој су могла да учествују и страна предузећа. Највишу повластицу је давао чл. 140 Закона о радњама Краљевине Србије (који је 1927/28 измењен и

За државне железнице највећи значај имао је развој металске и машинске индустрије. Овај сектор поседовао је велике развојне потенцијале и могућности због обиља квалитетних сировина, и великих потреба домаћег и суседних тржишта.²³ У земљи су постојала четири предузећа за производњу сировог челика (Јесенице, Зеница, Шторе, Гуштањ). Највиши ниво њихове годишње производње до 1923. износио је 51.000 тона.²⁴ Ове четири домаће фабрике могле су годишње да произведу до 137.500 тона челика, али су радиле далеко испод својих могућности. За даљу обраду метала постојале су широм земље ливница различите величине и капацитета, у чијем су се производном асортиману налазили и артикли намењени потребама железнице, као што су: „ваљано нефасовано гвожђе у шипкама, железничке шине до 21,2 кг тежине по дужном метру, разне врсте специјалног челика за израду алата, осовине, федери за вагоне и др.“. Укупни капацитет ових фабрика задовољавао је потребе земље за овим производима, али је производња због разних неповољних околности била знатно мања. (1923. - 50.623 т; 1924. - 41.836 т; 1925. - 51.852 т.) Само велика ливница гвожђа у Варешу имала је капацитет од око 700 вагона годишње. Гвоздене конструкције израђивало је девет предузећа, а постојао је и знатан број предузећа за израду производа од лима, окова, гвозденог намештаја итд.²⁵

У Београду је радила „Југословенска фабрика машина и потреба за железнице уског колосека А. Д.“ која је производила све врсте материјала за железнице уског колосек - скретнице, вагонетне окретнице и др.²⁶

„Осјечка лџваоница жељеза и творница стројева Д. Д.“ могла је да преузме разне поруџбине од државне железнице, нарочито 2све врсте ливених предмета“ до тежине 1500 кг по комаду (лагере, цилиндри, колбне) који су израђивани према

проширен на целу земљу), према ком су се при набавкама за државу, округе, срезове и општине морале усвојити понуде домаћих производа ако цене нису преко 10% више од најниже понуде страног понуђача по урачунатој царини и транспорту.)

²³ Mirko Kosić, „*Naša industrija*“, *Jubilarna knjiga državnih železnica Kraljevine Jugoslavije 1919-1929*, str. 303.

²⁴ Карл Нут, „Криза наше привреде“, *Нова Европа*, Књига X, Број 13. и 14, 1. новембар 1924, стр. 453.

²⁵ Цветко Грегорић, „*Наша индустрија*“, стр. 182.

²⁶ Југословенска фабрика машина и потреба за железнице уског колосека А. Д. – Министарству трговине и индустрије, Београд, 1. октобар 1925, АЈ, 65, 319, 943.

„моделима или по цртежу“. До августа 1920. за Државне жељезнице обављала је сасвим незнатне послове.²⁷

„Деоничко друштво за жељезну индустрију Зеница“ после рата је подмиривало све захтеве државних жељезница за шипкастим жељезом. Сирово гвожђе као репроматеријал добијало је искључиво „из државних подuzeћа у Зеници и у Варешу“. Сама жељезара у Варешу израђивала је за Босанску државну железницу највише запорнице, али и остале машинске делова по нацрту или узорку од гвозденог туча.²⁸

"СМЕВ" - Творница стројева Бјеловар“ радила је за државна предузећа и пре рата. Могла је да излије комаде до 3 тоне. У лето 1920. уложено је у проширење фабрике око 8.000.000 круна. За железницу фабрика је могла да израђује све машинске делове од „сивог лива“ и бронзе. Дневни капацитет ливнице био је 10 тона. У прве две године после рата фабрика је радила за државне железнице веома мало. Услед „опште новчане кризе“ своје ангажовање условљавала је сигурном и брзом исплатом потраживања. У допису који је у августу 1920. упутила Министарству трговине и индустрије наведено је: „Пошто данас живимо, радимо и егзистирамо тако рећи из руке у уста“, то је у интересу несметаног рада и брзе испоруке потребно „да се и исплате не завлаче и отежавају сувишним али уобичајеним формалностима“.²⁹

„Прва хрватска творница стројева и лџваоница жељеза д. д. у Загребу“ израђивала је пре уједињења „за државне железнице разне гвоздене констрекције“ и друге предмете од ливеног гвожђа. После рата је наставила с радом за железницу. Обим годишњих испорука ове фабрике до средине 1920. износио је „800 тона разних одливака за вагоне, локомотиве“ и друге уређаје. После проширења погона 1920. капацитет творнице повећан је на 150-200 вагона разних одливака, укључујући и израду најкомпликованијих делова. Да би развила пословање, фабрика је тражила од Министарства трговине и индустрије да јој се омогући слободан увоз чешког кокса и сировог ливеног челика, поједностављење

²⁷ Осјечка лџваоница жељеза и творница стројева Д. Д. - Министарству трговине и индустрије, Осјек, 20. август 1920, АЈ, 65, 933, 1735.

²⁸ Деоничко друштво за жељезну индустрију Зеница – Министарству трговине и индустрије, Бр. 258, Зеница, 14. 9. 1920, АЈ, 65, 933, 1735.

²⁹ "СМЕВ" - Творница стројева Бјеловар – Министарству трговине и индустрије, 21. коловоз 1920, АЈ, 65, 933, 1735.

процедуре за прикључак са Јужном жељезницом, рок исплате радова за државну жељезницу највише месец дана, и да се фабрици призна право на нижу железничку возарину за грађевински материјал.³⁰

У Марибору је постојала „Товарна стројев, ливарна жељеза ин ковин К. и Р. Жежек“. Ово предузеће радило је пре рата за Јужне жељезнице. Могло је да преузима и нарудбине од државних железница. Велику сметњу у пословању предузећу првих поратних година чинили су несташица кокса и ливеног гвожђа.³¹

„Стројне товарне ин ливарне д. д. Љубљана“ израђивале су разноврсне металске производе. Знатне количине испоручиване су Јужним железницама. За потребе југословенске државне железнице фабрика је могла да преузме израду лежајева за локомотиве, ковинастих лежаја и др.³² „Крањска индустријска дружба - Јесенице – Фужине“ могла је државним железницама да испоручује ваљану жицу. Постојао је и низ других металских предузећа („Јосип Кларић - творница стројева, љеваоница гвожђа и ковина“ Осижек“, „Творница стројева, љеваона коvine и жељеза Фрањо Ефенбергер“ из Дарувара и др.) која су такође била у стању да по поруџбини производе за железницу опрему за градњу пруга, стругарске и токарске израђевине у гвожђу и челику, спојнице, шрафове, разне врсте ситног алата и друге металске артикле.³³

Потреба за сређивањем возног парка после рата ставила је пред државне железнице велике задатке. Једина већа радионица у државном власништву на подручју Србије налазила се у Нишу "потпуно опустошена". У западним областима земље постојале су радионице средњег капацитета.³⁴ Прво је почето с реконструкцијом ложионичких радионица, с намером да се веће поправке пренесу што пре у главне радионичке погоне.³⁵ Поправке локомотива и теретних вагона

³⁰ Прва хрватска творница стројева и љеваоница жељеза д. д. у Загребу – Министарству трговине и индустрије, 19. колдовоз 1920, АЈ, 65, 933, 1735.

³¹ Товарна стројев, ливарна жељеза ин ковин К. и Р. Жежек – Министарству трговине и индустрије, Марибор, 24. август 1920, АЈ, 65, 933, 1735.

³² Стројне товарне ин ливарне д. д. Љубљана – Министарству трговине и индустрије, Љубљана, 27. 8. 1920, АЈ, 65, 933, 1735.

³³ Крањска индустријска дружба - Јесенице – Фужине, Јосип Кларић – творница стројева, љеваоница гвожђа и ковина“ Осижек“, „Творница стројева, љеваона коvine и жељеза Фрањо Ефенбергер – Министарству трговине и индустрије, АЈ, 65, 933, 1735.

³⁴ Димитрије Шрепловић, „Наше железнице“.

³⁵ Милан Јојић, „Наш возни парк“, стр. 128.

извођене су у почетку у ложионичким радионицама у „Новом Саду, Вршцу, Сомбору, Сплиту, Бања Луци, Српским моравицама, Вараждину, Винковцима, Карловцу, Бјеловару, Пакрацу, Осјеку, Загребу, Сиску, Црвеном Крсту, Скопљу, Индији, Ћуприји, Зајечару и Београду, Зајечару, Младеновцу, Лајковцу, Ћуприји, Крушевцу, Усори и Босанском Броду“.³⁶ „Рад у државним радионицама имао је да се сведе на оправку само оних возила која су испадала из саобраћаја услед природнег хабања. Али и ова овако оправљена и назови исправна кола пуштана су у саобраћај по нужди и њихово се курзирање могло толерисати само у нездравим саобраћајним послератним приликама. Ова на хитну руку и без доброг материјала оправљена возила, сама по себи непотпуно способна, употребом су лако испадала из саобраћаја и морала пре времена бити поново слата натраг у радионицу ради оправке“.³⁷ Од расположивих возних средстава за саобраћај је било употребљиво нешто више од једне трећине локомотива и једва нешто преко половине свих врста вагона нормалног колосека.³⁸

Железничка радионица у Нишу дочекала је крај рата потпуно уништена. Радионичке зграде су обновљене, али 8 машина алатљика Бугарска је вратила тек 1920. Следеће године „монтирана су два бензинска мотора за погон трансмисије, а 1923. и једна парма машина са генератором од 340 КВА“. Две године касније „монтирана је још једна парма машина са генератором од 220 КВА“.³⁹ Нишка радионица имала је испоставе у Штипу, Велесу и Љубићу.⁴⁰

На земљишту железничке радионице и Марибору аустроугарска војска још за време рата саградила је погон за поправку авиона, а приватно Друштво јужних железница преуредило га је 1919. у железничку радионицу, повећавши дотадашњи капацитет. До средине 1922. у радионици су поправљене 43 локомотиве и око 840 вагона нормалног колосека Државних железница. Државна

³⁶ Милош Стефановић, *наведено дело*, стр. 31-33.

³⁷ *Исто*, стр. 26.

³⁸ Милан Јојић, „Наш возни парк“, стр. 124. (Почетком 1919. било је локомотива за нормални колосек 1671, од тога исправних 632, неисправних 1039, локомотива за колосек 0,76 м. - 424, испарних 230, неисправних 194, локомотива колосека 0,60 м. - 182, исправних 45, неисправних 137. Теретних вагона свих врста за нормални колосек било је 34.056, од тога у саобраћају 24.222, неисправних 9.844; теретних вагона за колосек 0,76 - 6.343, од тога у саобраћају 5.003, неисправних 1340; теретних кола за колосек 0,60 - 777, од у саобраћају 643, неисправних 134.)

³⁹ Накија Hadžihasanović, „Razvitak naših železničkih radionica“, стр. 220.

⁴⁰ Милош Стефановић, *наведено дело*, стр. 32.

железница преузела је мариборску радионицу 1924. године, када је запошљавала око 2.000 радника.⁴¹

Железничка радионица Загреб такође је проширена после рата. Године 1920. саграђена је ливница, а 1922. пилана. Ефикасност рада повећана је од следеће године и увођењем "акордног система плаћања радника". „Први парни локомотивски цилиндар“ изливен је у радионици 1924. У наредним година проширена су „постојећа одељења за испитивање кочница, за лакирницу, тапетарију и столарска радионица“. Монтиране су нове машине алатљике, и рад је све више механизован.⁴²

Железничка радионица у Сарајеву била је пре рата опремљена врло оскудно. После рата изграђена је 1921. године нова преносница, а две постојеће су реконструисане за већу носивост. Део радионице страдао је 1922. у пожару. После тога изграђен је нови погон за поправку теретних кола, који је адаптиран „од једне аутомобилске радионице добијене на рачун репарација“. У наредним годинама повремено су извођене доградње, али радионица због слабе опреме није остваривала већу продуктивност.⁴³

Железничка радионица Суботица имала је после рата стотинак радника. Две године касније, почела је с мањим поправкама локомотива и вагона. Тек 1925. подигнута је нова радионица дужине око 200 метара, а број радника повећан на 450.⁴⁴

Железничка радионица Зрењанин имала је 1918. године 800 запослених радника. Капацитет поправки износио је 5 локомотива и 60 вагона месечно. Све до 1925. године, када је подигнута зграда за монтажу и поправку кола, радови су извођени на отвореном простору.⁴⁵

Између 1920. и 1924. проширен је капацитет домаћих железничких радионица. И ако је број поправки у њима удвостручен,⁴⁶ то није било довољно да

⁴¹ Hakija Hadžihasanović, „Razvitak naših železničkih radionica“, str. 216-217.

⁴² Isto, str. 218.

⁴³ Isto str. 221-222.

⁴⁴ Isto str. 223.

⁴⁵ Isto str. 223-224.

⁴⁶ Милан Јојић, „Наш возни парк“, стр. 127-128, (Локомотиве нормалног колосека 1920. г. – 246, 1924. г. – 441. Путнички вагони нормалног колосека : 1920. године - 2.220, 1924. године – 4.645, Теретни вагони нормалног колосека: 1920. године - 3.567, 1924.године - 266.)

покрије кварове ни из редовног саобраћаја, због чега је велики број вагона и локомотива упућиван на поправку у иностранство.⁴⁷

Недовољност државних радионичких капацитета остављао је велик простор за ангажовање приватних предузећа. У Белишћу, у Словенији, фирма „Гутман“ имала је погоне „за поправку и израду нових вагона“. Ово предузеће је пре рата одржавало возна средства Славонске подравске железнице, индустријских железница и повремено радила за „државне железнице бивше Угарске“. После рата могло је да се укључи и у послове за потребе Југословенских државних железница.⁴⁸ У јануару 1920. посетио је радионицу у Белишћу представник Министарства саобраћаја да би се упознао с могућностима поправке локомотива и вагона уског колосека у њеним погонима. Прегледао је постројења и разговарао у вези услова за преузимање послова. Радионица у првом моменту није прихватила радове због својих обавеза према Подравској железници и због несташнице материјала. Међтим, пословодство фабрике обавестило је убрзо Министарство саобраћаја да су спремни „да учине све што лежи у њиховој могућности да што више допринесу успостављању и обнови државних локомотива и вагона, јер знају ценити од колике је важности за државу да што пре добије редован железнички саобраћај“. Могли су да „приме увек по две локомотиве са мањим поправкама и 5-10 вагона“. Били су спремни да повећају и број радника. Са своје стране поставили су услове да „државне железнице морају обезбедити сав материјал који је потребан за поправак њених локомотива и вагона, исплата рачуна да буде у готовом новцу и да влада по државним максималним ценама изда брашно, шећер и остало за све раднике који раде на државним оправкама“.⁴⁹

Предузеће "Ферум" из Суботице такође је имало радионицу за поправку теретних вагона. Погон је 1924. године запошљавао преко 1100 радника и могао дневно да изврши „главну ревизију“ 15 теретних кола. Предузеће је планирало да

⁴⁷ Милош Стефановић, *наведено дело*, стр. 33, (Машинска служба, у чијој су надлежности били послови поправке учинила је половину свих издатака. За ову намену потрешено је 1925. године 1.295.827.402 динара.)

⁴⁸ Министарство трговине и индустрије, Бр. V Вр. 3749, Министарству саобраћаја, Београд, 29. октобар 1919, АЈ, 65, 320, 944.

⁴⁹ S. H. Gutmann, Белишће, Делегату министарства саобраћаја, Белишће, 29. јануар 1920, АЈ, 65, 933, 1735.

у Новом Саду подигне још „једну велику модерно уређену радионицу“ месечног капацитета поправки 12 путничких кола и 6 вициналних локомотива.⁵⁰

Пошто у земљи није било довољно радионичних погона за радове на возном парку, вагони и локомотиве слати су у Чехословачку, Аустрију и Мађарску. До средине 1922. у Аустрији је поправљено 32 локомотиве и 360 вагона за све врсте колосека, у Мађарској око 1350 вагона и 362 локомотиве, у Чехословачкој 38 локомотива. На основу закључених уговораа „број поправљеног возног парка требало је бити знатно већи“.⁵¹

Многа домаћа металска предузећа, упркос великих тешкоћа око набавке капитала, сировина и угља, настојала су да се прилагоде новом великом југословенском тржишту. Највећу сметњу њиховој већој активности представљао је мањак средстава за инвестиције, али и неспремност домаћих инвеститора да се упусте у велике финансијске подухвате у металском сектору.⁵²

Раскорак између потреба и могућности наметао је потребу ангажовања страног капитала у домаћој привреди. Међутим, било је „људи на истакнутим местима“ који нису желели да прихвате ову неопходност и фаворизовали су политику инвестирања домаћег новца. Неки од њих сматрали су „да смо окружени непријатељима“ који инвестициони капитал користе „за остварење субверзивних циљева“. Било је и тврдњи да капиталисти из Чехословачке, Аустрије и Немачке имају „антидржавне и противнационалне аспирације“. С друге стране, многи нису имали „никаких илузија да можемо сами на своју руку створити и одржати велику индустрију“ и да ће једино велики страни капитал, „који се пласира рентабилно у домаћа предузећа“ бити „прворазредни привредни фактор“.⁵³ Ова сукобљавања нису остављале добар утисак у иностранству. Лошем гласу земље доприносила је и одлука државне власти да се секвестрирају сва индустријска предузећа страних држављана из поражених земаља. Све је то смањивало углед Краљевине у иностраним финансијским круговима, појачавајући њихово подозрење.⁵⁴

⁵⁰ Ферум д. д. Суботица – Министарству трговине и индустрије, 1. 2. 1924, АЈ, 65, 319, 943.

⁵¹ Ранислав Аврамовић, „Од Женева до Ђенове - обнова Европе“, стр. 152-153.

⁵² Hugo Holcman, „Strani kapital u našoj industriji“, str. 482-485.

⁵³ *Isto*, str. 483-484.

⁵⁴ MBD, „Krizna naše industrije“, str. 146.

Велика тражња и могућност развијања пословања навела је 1920. године групу страних улагача да се обрате Министарству саобраћаја с понудом за оснивање акционарског друштва под именом "Прва Југословенска творница вагона, стројева и мостова д. д. у Броду на Сави". Као већински власник предузећа наведен је мађарски концерн Брајхредер, који је већ имао своју фабрику вагона у Киштарни у Мађарској. Као суоснивачи наведени су „Југословенска Банка д.д. из Осиека“, „Славонија д.д. за индустрију дрва у Броду на Сави“, Српско акционарско друштво угљена у Београду“ и „Славонско трговачко друштво угљена Кауфмана и другови у Славонском Броду“.⁵⁵

Потреба за једним оваквим предузећем била је очигледна, и оснивачи су затражили од Министарства саобраћаја посебну гаранцију ради заштите од свих страних и домаћих предузећа ове врсте која би касније евентуално била основана у земљи.⁵⁶ Сматрајући да имају право на државну помоћ (на основу Закона о заштити домаћег обрта Краљевине Србије из 1898.) од министра финансија затражили су привремено ослобођење од пореза, а од министра саобраћаја попуст од 25% за транспортне трошкове код државних железница.⁵⁷ Сматрали су да им припада право и на опште важеће „повластице и олакшице које важе за сва домаћа индустријска предузећа“, које су укључивале ослобађање од наплате „царина за све машине, машинске делове и други матетијал потребан за подизање и инсталацију фабрике“, као и повластице на основу „Закона о радњама“ који је „домаћим индустријским предузећима приликом лицитација за државне набавке давао „првенство пред страним предузећима и онда кад су по цени за 5-10 % скупљи од најниже понуде страних фабриката“.⁵⁸

После “многих преговора” оснивачи "Прве Југословенске творнице вагона, стројева и мостова д. д. у Броду на Сави" закључили су 20. децембра 1920. године с Министарством саобраћаја прелиминарни уговор о концесијама у смислу обезбеђења посла и олакшица при подизању фабрике, на основу закона Краљевине Србије о помагању домаће индустрије од 16. јула 1898. Испосавило се,

⁵⁵ Министарство саобраћаја, Бр. 189/21, министру трговине и индустрије и Бр.1109, Реферат, Београд, 15. фебруар 1921, стр. 1, АЈ, 65, 320, 944.

⁵⁶ Исто, стр.1-2.

⁵⁷ Прва југословенска творница вагона, стројева и мостова Д. Д. Брод на Сави, Бр. L, министру за трговину и индустрију, Брод, 11. август 1921, АЈ, 65, 320, 944.

⁵⁸ Министарство трговине и индустрије, Бр. V No. 1109, министру саобраћаја, 11. април 1921, стр. 2, АЈ, 65, 320, 944.

међутим, да је важење овог закона престало 1903. године. Нови министар саобраћаја је у фебруару 1921. скренуо пажњу на овај пропуст и одбио је да призна уговорене повластице, уз образложење да је одлука о томе у надлежности Народне скупштине и Министарства трговине. Тим поводом експерти Министарства трговине и индустрије поднели су 30. марта 1921. реферат у ком су подржали мишљење да се оснивачима може одобрити градња фабрике само „под општим условима и олакшицама која важе и за сва друга домаћа предузећа“.⁵⁹

Државна управа изашла је у сусрет оснивачима предузећа само у једном захтеву: узимајући у обзир високе цене железничког материјала и тешкоће око његове набавке, као и општу потребу за што бржом изградњом ове фабрике, министар саобраћаја је донео одлуку „да није претеран захтев друштва да Министарство саобраћаја о свом трошку веже потребним колосеком железничку станицу у Броду на Сави са фабриком, као и да се друштву по цени коштања уступи потребан материјал за унутрашњи фабрички колосек“. Ово је учињено јер приватни предузетници у тадашњој општој несташици нису могли доћи до потребног материјала, пошто су државна предузећа имала првенство при његовој набавци.⁶⁰

„Прва југословенска творница вагона, стројева и мостова д. д. Брод на Сави“ основана је 17. фебруара 1921. Уплаћена деоничка главница износила је 55.000.000 динара. Погони су изграђени северно од железничке станице у Броду, на земљишту површине 67 јутара.⁶¹ Осим две хале за монтажу (свака површине 4.800 квадратних метара) фабрика је имала модерно опремљену „ковницу, браварску, столарску, тапетарску и лицилачку радионицу“. Фабричка централа имала је „турбодинамо“. Планирано је запошљавање 4.000 радника. Пословни планови предвиђали су израду и поправку „локомотива, путничких, теретних, поштанских, кондуктерских и трамвајских вагона“, израду „свих вагонских делова осим точкова“ као и железничких и друмских гвоздених мостова и металних конструкција. У погледу сировина, предузеће се оријентисано на домаће

⁵⁹ Министарство саобраћаја, Бр. 189/21, министру трговине и индустрије – В. Јанковић, 19. фебр. 1921; Бр. 1109, Реферат, Београд, 15. фебруар 1921, стр. 1-2, АЈ, 65, 320, 944.

⁶⁰ Министарство трговине и индустрије, Бр. V No. 1109, министру саобраћаја, 11. април 1921, стр. 2, АЈ, 65, 320, 944,

⁶¹ Прва југословенска творница вагона, стројева и мостова Д. Д. Слав. Брод. Бр. 670, АЈ, 65, 320, 944.

изворе. Само оно што није било могуће набавити у земљи, увозило би се из иностранства, првенствено из Немачке. Пласман је планиран у земљи и осталим државама Балкана. Пошто је предузеће требало да запосли домаће радништво и користи домаће сировине, пословодство је замолило Министарство саобраћаја да фабрици поверава поправку локомотива и вагона државних железница и израду мостова, између осталог зато што би новац исплаћен за радове „у држави остао“.⁶²

Поправка вагона у Броду на Сави почела је у јуну 1922. У наредним годинама вагонско одељење израдило је и већи број нових вагона: за грејање возова, поштанске фургоне, вагоне за транспорт угља, вагоне са цистернама, трамвајска кола за градове Београд, Љубљану и Дубровник и вагонете за индустријске железнице. Поправка и израда локомотива почела је у септембру 1924. Радионица за градњу мостова почела је с радом 1925. Следеће године изграђен је и модерни локомотивски погон.⁶³

Године 1923. Краљевину је захватила финансијска криза услед заокрета у монетарној политици. Нагли прекид штампања новца изазвао је несташицу кредита, која се потом изродила у општу економску кризу. Фабрика вагона у Броду на Сави је већ крајем фебруара 1923. тражила од Министара финансија „ослобођење фабрике од свих директних државних пореза и такса пореског карактера“. Пословодство фабрике обратило се и Министарству трговине и индустрије да са своје стране подржи ову молбу. Захтев је био мотивисан решењем Министарског савета од 14. октобра 1921. којим су бродарска предузећа и бродоградилишта, као саставни део морске пловидбе, ослобођена на 10 година плаћања свих такса, непосредних пореза и осталих државних давања. Ово владино решење полазило је од становишта да домаћи „млади поморски саобраћај треба у општем јавном интересу да ужива помоћ државе тако дуго док се не развије и ојачао“. Пословодство фабрике вагона у Броду на Сави сматрало је да „као што су бродоградилишта држави важна“ за водени саобраћај, тако је исто и њихово

⁶² Прва југословенска творница вагона, стројева и мостова Д. Д., Бр. I, Министарству трговине и индустрије, Брод, 8. март 1922, АЈ, 65, 320, 944.

⁶³ До 1927. године држави је испоручено 12.650 поправљених теретних и 750 путничких вагона. До 1931. године пуштен је у саобраћај знатан број мостова које је израдила ова фабрика, међу којима велики мост преко Тисе код Титела тежине 3.000 тона, двоспратни мост код Камијоре и мостови на прузи Краљево-Рашка-Косовска Митровица. (Прва југословенска творница вагона, стројева и мостова Д. Д. Славонски Брод Бр. 670, АЈ, 65, 320, 944.)

предузеће „неопходно потребан саставни део домаћег копненог саобраћаја“. У допису је наведено да ако фабрика не добије ову повластицу, за њу „престаје могућност рада и преостаје само обустављање ове за државу у сваком погледу важне и потребне инситуције“. ⁶⁴ Захтев је подржала Индустијска комора „јер овакве и сличне установе у другим земљама су добијале небројане олакшице, повластице и државне субвенције за дуги низ година, док су се подигле на ступањ на коме се данас налазе“. Надлежна министарства нису прихватила захтев. ⁶⁵

Постоји могућност да се иза покушаја власника да своје предузеће ослободи од државних дажбина крила својеврсна шпекулација. На то упућује вест будимпештанског лист „Пешта Хирлап“ од 8. јула исте године да ће се „ускоро појавити на пијаци акције једине фабрике вагона у Југославији, које је уједно и најзначајније металургијско индустријско предузеће“. Основна главница предузећа је тада износила 40.000.000 динара, а вредност акције од 100 динара номиналних процењивана је на 600-700 динара по комаду. Продају акције требало је да обаве загребачка, бечка и будимпештанска берза. У то време, фабрика је имала поруџбине за неколико година унапред и претежно се радило о лиферијацијама држави. ⁶⁶ Месечни капацитет поправки вагона износио је 300-350 теретних и 15 путничких вагона. Фабрика је запошљавала 1.200 радника. ⁶⁷

Године 1923. у оснивању је било и једно металуршко предузеће у Србији под именом „Српско акционарско друштво за израду машина и вагона у Крушевцу“. Пошто у то време није имало изграђене погоне, своју активност почело је закључењем уговор са Министарством саобраћаја о ангажовању три покретне радионице (радионичка воза) за поправку вагона нормалног и уског колосека. Као места за стационирање ових возова одређени су Љубић код Чачка, Ћићево и Огулин. ⁶⁸

⁶⁴ Прва југословенска творница вагона, стројева и мостова Д. Д. Брод на Сави – Министарству трговине и индустрије, Београд, 22. фебруар, 1923, АЈ, 65, 320, 944.

⁶⁵ Индустијска комора, Бр. 1092, Св. Бр. 818, Министарству трговине и индустрије, Београд, 10. мај 1923, АЈ, 65, 320, 944.

⁶⁶ Трговачко-занатлијска комора у Новом Саду, бр. 3388, Извод из „Пешта Хирлап“, Министарству трговине и индустрије, Нови Сад, 3. август 1923, АЈ, 65, 320, 944.

⁶⁷ Прва југословенска творница в гона, стројева и мостова Д. Д. Брод на Сави – Министарству трговине и индустрије, Београд, 18. фебруар 1924, АЈ, 65, 320, 944.

⁶⁸ Српско акционарско друштво за израду машина и вагона у Крушевцу – Министарству трговине и индустрије, Београд, 29. фебруар 1924; Реферат – Фабрика вагона у Крушевцу, АЈ, 65, 320, 944.

Убрзо је Друштво саградило малу фабрику у близини крушевачке железничке станице. Монтирано је свега неколико машина за обраду метала и дрвета, један парни чекић, ковачница са 8 ковачих ватри и осталим најнеопходнијим уређајима. Видевши да са овом опремом неће моћи ни из далека да задовољи потребе, управа предузећа одлучила је да знатно повећа погон. Планирана је изградња једне хале за монтажу са три колосека, а касније још неколико хала са два, пет и шест колосека. Постављање нове опреме почело је у зиму 1923/24. Крајем септембра 1925. Друштво је обавестило Министарство трговине и индустрије да су радови на новој фабрици завршени и замолило је да се пошаље комисија ради прегледа и изда дозволе за рад.⁶⁹ Међутим, комисија која је крајем новембра прегледала радионицу утврдила је „да предвиђена проширења нису још довршена и да су само машине за обраду метала монтиране“. Пошто је већ тиме капацитет радионице био подигнут на 120 поправки вагона месечно, предузећу је издата привремена дозвола за рад, али да се „дефинитивно одобрење може дати кад сва предвиђена проширења буду извршена“.⁷⁰

Домаћа металска предузећа била су укључена и у велике и скупе послове око изградње железничким мостова. Ови ангажмани постали су актуелни почетком 20-тих година када је Дирекција за грађење Министарства саобраћаја приступила постепеној замени импровизованих мостовских конструкција трајним железним инсталацијама. У земљи је било више предузећа за израду гвоздених конструкција: „Опште грађевинско друштво из Марибора“, „Београдска фабрика машина и гвоздених конструкција А.Д“, „Српско акционарско рударско топионичко индустријско друштво“, ⁷¹ „Хрватска творница стројева и леваоница жељеза у Загребу“, Осјечка леваоница жељеза и творница стројева д.д.“ и „Прва

⁶⁹ Реферат – Фабрика вагона у Крушевцу - Министарству трговине, председник Управног одбора Павловић, Београд, 26. септембар 1925, АЈ, 65, 320, 944.

⁷⁰ Министарство трговине и индустрије, V. No. 20.071, Београд, 27. 11. 1925; Министарству трговине и индустрије – индустријско одељење, Београд, 26. 3. 1926, АЈ, 65, 320, 944.

⁷¹ Министарству трговине и индустрије – Опште грађевинско друштво, Београдска фабрика машина и гвоздених конструкција А.Д, Прва југословенска творница вагона, стројева и мостова Д.Д., Српско акционарско рударско топионичко индустријско друштво, Београд, 26. септембар 1922, АЈ, 65, 320, 944.

југословенска творница вагона, стројева и мостова из Брода на Сави“.⁷² Године 1920. увезено је гвоздених конструкција 828 тона, у вредности од 3.774,945 динара, а 1921. још већа количина. Држава је 1922. године извршила нову велику наруџбу у Немачкој на име репарација, „и ако је могла поручити само гвожђе које би се код нас обрадило“.⁷³

Прва искуства Министарства саобраћаја са домаћим предузећима за градњу мостова нису било повољна. Тако на пример, реконструкција љубичевског моста на прузи Мала Крсна - Пожаревац коју је изводило „Опште грађевинско друштво из Марибора“ по утврђеној цени и роком до фебруара 1922. није била завршена ни до средине октобра. Предузеће је „нашло за боље да посао развуче и да после у томе нађе разлог да тражи да му се повећају уговорене цене“. И радове на два мања моста на истој прузи ова фирма је, на основу сопствене понуде, најпре прихватила, а „када је дошло до потписивања уговора дигла је руке од њих, причинивши тако тешки губитак на времену и оставивши нас без мостова“. „Српско акционарско рударско-топионичко-индустријско друштво“ такође није у више случајева испунило преузете обавезе. Мостови на прузи Горњи Милановац-Угриновци, дати овом предузећу у градњу од материјала који је обезбедило Министарство саобраћаја, били су завршени са великим закашњењем. Два моста на прузи Ниш-Књажевац, који су требали да буду довршени у марту 1922. нису до октобра исте године били „ни у радионици свршени, тако да се овом пругом саобраћај и даље вршио преко провизорних дрвених конструкција“. Па ипак, „крај

⁷² Миливоје Савић, „Наша производња гвоздених конструкција“, *Нови живот*, II година, X књига, Београд, 1922, стр. 52. (Београдска фабрика машина и гвоздених конструкција А. Д. била је опремљена парном машином од 140 коња, електричним генератором од 80 килвата за покретање мотора у појединим својим одељењима. Парна машина је покретала компресор од 35 коња за производњу збијеног ваздуха за машине за пнеуматичку обраду метала. Имала је и шест машинских преса за бушење гвожђа, машина за рендисање лимова од 8 метара дужине, девет машина за бушење и четири тоцила. У згради је била монтирана електрична дизалица са три мотора, за подизање терета до 10 тона. Капацитет фабрике био је 2.500 тона гвоздених конструкција и мостова годишње, што је представљало два пута већу количину од укупног годишњег увоза увоза металних конструкција Краљевине Србије пре рата, када је градња железница била у пуном јеку. Осјечка леваоница жељезна и творница стројева д.д. имала је три хале. У свом другом одељењу, које је било опремљено модерним машинама, могле су да се израђују и највеће жељезне конструкције; Хрватска творница стројева и леваоница жељеза из Загреба, имала је дугу традицију. Пре рата је израђивала гвоздене мостове за железницу, зграду за локомотиве у Ријечи, гвоздене конструкције за радионица државних железница у Загребу; Опште грађевинско друштво из Марибора било је опремљено машинама за обраду 1.500 до 2.000 тона гвожђа годишње. Осим мостова за железнице је израђивала окретнице за локомотиве и вагоне. Имала је 120 запослених радника.)

⁷³ Исто, стр. 52.

свег овако рђавог искуства са домаћим фирмама“ Министарство саобраћаја је „било вољно да увек претпостави домаћу страном индустрији“. Кад год томе нису стојали на путу „битни државни разлози и потребе, оно је своје наруџбе гвоздених конструкција подмиривало код домаћих предузећа“.⁷⁴

Министарство саобраћаја имало је исту немеру и почетком 1922. године када се обратило домаћим фабрикама поводом градње више гвоздених мостова, од материјала који је требало набавити на рачун репарација из Немачке.⁷⁵ Све домаће фабрике гвоздених конструкција позване су од стране Дирекције за грађење нових железница да поднесу оквирне предлоге за ове мостове, у укупној тежини од 5.000 тона. Десетог маја 1922. у Дирекцији за грађење одржан је састанак где је постигнут начелан договор да се израда мостова повери домаћим извођачима.⁷⁶

Према том споразуму, домаће фирме требало је до одређеног рока да припреме тачне пројекте на основу којих би се поручио материјал у Немачкој, пошто је преко Репарационе комисије већ било резервисано 5.000 тона гвожђа. Међутим, домаће фирме то нису учиниле. По тврдњи Дирекције за грађење „оне су у самом почетку, показале спорост и готово немар“. Поједине пројекте, непотпуне и овлаш израђене, поднеле су Дирекцији са великим закашњењем, што је изазвало бојазан да резервисани материјал у тој години неће бити добијен, поготово што је Немачка нерадо давала необрађено гвожђе за репарације. Чак и када би дала обећање, настојала да омете испоруку. Ово је навело Дирекцију за грађење да одустане од своје првобитне намере и да на рачун репарације у Немачкој поручи не „сиров материјал, већ готове мостовске конструкције“.⁷⁷

Поводом тога уследила је крајем септембра 1922. реакција домаћих произвођача мостовских конструкција. У заједничкој представци Министарству трговине и индустрије они су тврдили да су „израдили све детаљне планове и прорачуне како за мост преко Тисе код Титела и мост преко Дрине и Лима код

⁷⁴ Министарство трговине и индустрије, Бр. V. No. 13792, Министарству саобраћаја, Београд, 29. 9. 1922, АЈ, 65, 320, 944.

⁷⁵ Исто.

⁷⁶ Министарству трговине и индустрије – Опште грађевинско друштво, Београдска фабрика машина и гвоздених конструкција А.Д, Прва југословенска творница вагона, стројева и мостова Д.Д., Српско акционарско рударско топионичко индустријско друштво, Београд, 26. септембар 1922, АЈ, 65, 320, 944.

⁷⁷ Министарство трговине и индустрије, Бр. V. No. 13792, Министарству саобраћаја, Београд, 29. 9. 1922; Министарство саобраћаја, Бр. 33291/22, Београд, 3. 10. 1922; АЈ, 65, 320, 944.

Међеђе, тако и за све остале“ и да су „сви нацрти и таблице за набавку сировине благовремено предати Дирекцији за грађење“. Сматрали су да је „услед овакве одлуке домаћа радиност тешко погођена“, и да је за исти новац који је дат за набавку готовог моста преко Тисе могао да се набави полузавршен метеријал за оба велика моста преко Дрине и Лима. При том, „новац за израду остао би у земљи, а домаће фабрике би имале прилике да докажу своју вишу способност у овој области радиности“.⁷⁸

Домаћи произвођачи тврдили су да су „намерно искључени“ из овог посла. Не само због овог случаја, већ и због предстојећих набавки других мостова, упозорили су „на немиле последице које ће се неизоставно јавити ако се и даље буде овако маћехински поступало са домаћом индустријом“. Изјавили су да „ако Индустријско одељење не би могло легалним путем заштитити интересе домаће радиности и у последњем тренутку издејствовати да се одлука Дирекције за грађење опозове, онда би њихове творнице морале затворити своје радионице“.⁷⁹ Ова тврдња показале се прилично тачном када 1927. године фабрика у Броду на Сави у име домаће „мостоградње“ буде известила Министарство трговине и индустрије да је та грана „већ неколико година због набавке на рачун репарација потпуно умртвљена“.⁸⁰

Упосленост великих металских предузећа обезбеђивана је првенствено државним поруцбинама. Претежан део њихових прихода потицао је од поправки и израде железничких саобраћајних средстава. Међутим, континуитет овог пословања угрожавала су велика дуговања Министарство саобраћаја према приватним предузећима. У септембру 1924. дуг овог министарства према четиви велике фабрике металског сектора (Српско акционарско рударско-топионичарско-индустријско друштво, Прва југословенска творница вагона, стројева и мостова а.д., Српско А.Д. за израду машина и вагона у Крушевцу, Јасеница А. Д. за

⁷⁸ Министарству трговине и индустрије – Опште грађевинско друштво, Београдска фабрика машина и гвоздених конструкција А.Д, Прва југословенска творница вагона, стројева и мостова Д.Д., Српско акционарско рударско топионичко индустријско друштво, Београд, 26. септембар 1922, АЈ, 65, 320, 944.

⁷⁹ Исто.

⁸⁰ Министру трговине и индустрије – Српско акционарско рударско-топионичко-индустријско друштво, Прва југословенска творница вагона, стројева и мостова Д.Д. Брод, Сплошна ставбена дружба Марибор, Београд, 18. март 1927, АЈ, 65, 320, 944.

поправку и конструкцију железничких вагона) износио је само за извршене поправке вагона и локомотива преко 100.000.000 динара.⁸¹ Фабрике су због тога периодично долазиле у кризу јер нису биле у стању да извршавају своје обавезе према повериоцима и запосленим радницима. То је доводило у питање пословање и опстанак ових предузећа, чији је значај био велик не само за државне железнице већ и читаву југословенску привреду.⁸²

На основу владине одлуке, Министарство саобраћаја је са овим предузећима имало закључене појединачне уговоре о поправци саобраћајних средстава државних железница, “по једној формули“ која је примењивана у многим земљама. Министарство је плаћало материјал и радну снагу „према стварном утрошку“ плус извршен проценат на име зараде предузећа. Материјал је набављан по понудама и ценама које одобри Министарство, с којим су споразумно утврђиване и радничке зараде.⁸³

И ако средином 1924. године ови уговори још нису били истекли, Министарство саобраћаја затражило је од металуршких предузећа да се одрекну договореног начина обрачуна за поправке и да прихвате „паушалну цену по вагону“. Не желећи да ризикују и улазе у велике губитке и доводе у питање свој опстанак, предузећа су указала на ниску цене коју је предложило Министарство, као и на друге „незгоде од таквог рада“. Проблем је био у томе што су оштећења и кварови вагона били врло различити - пошто је највећи део долазио из депонија у којима је стајао још од рата - тако да није било могуће „правично одредити једну цену“. Осим тога, бојали су се и произвољности, нарочито да „једна фабрика не добије оне најмање оштећене, а друга оне највише оштећене вагоне“.⁸⁴

Министарство саобраћаја остало је при свом захтеву. Министар саобраћаја донео је 25. августа 1924. одлуку да : 1) Цена велике поправке затвореног

⁸¹ Министру трговине и индустрије – Српско акционарско рударско- топионичко-индустриско друштво, Прва југословенска творница вагона, стројева и мостова А. Д., Српско акционарско друштво за израду машина и вагона у Крушевцу, Јасенице А. Д за оправку и конструкцију железничких вагона, Београд, 2. септембар 1924, АЈ, 65, 320, 944.

⁸² Трговачко-индустриска и занатска комора у Новом Саду, Број 6385, министру трговине и индустрије Ј. Деметровићу, Нови Сад, 4. новембар 1929, АЈ, 65, 320, 944.

⁸³ Министру трговине и индустрије – Српско акционарско рударско- топионичко-индустриско друштво, Прва југословенска творница вагона, стројева и мостова А. Д., Српско акционарско друштво за израду машина и вагона у Крушевцу, Јасенице А. Д за оправку и конструкцију железничких вагона, Београд, 2. септембар 1924, АЈ, 65, 320, 944.

⁸⁴ Исто.

теретног варога са две осовине (10 т. носивости) са кочницом, износи 22.500 динара; 2) Дотадашњи начин упућивања вагона на оправку у домаће радионице престаје са даном објављивања ове фиксиране цене; 3) Упућивање вагона у приватне радионице требало је од тада да спроводи један новоустановљени „контролни орган“ Министарства саобраћаја; 4) Само оне фабрике које пристану на нову јединствену цену и начин обрачуна и обавезу се “да ће вољно сарађивати” на што бржем закључењу нових уговора, могле су и даље да добијају вагоне на поправку.⁸⁵

Овим актом Министарство саобраћаја фактички је отказало своје уговорне обавезе према домаћим металским фабрикама. Оне су то протумачиле као „да држава неће да поштује њихова права из уговора, већ их ништи користећи се својим положајем и јачином“. Два дана после одлуке Министра саобраћаја, четири фабрике (Српско акционарско рударско топионичарско индустријско друштво, Прва југословенска творница вагона, стројева и мостова а.д., Српско А.Д. за израду машина и вагона у Крушевцу, Јасеница А. Д. за опрачку и конструкцију железничких вагона)⁸⁶ упутиле су Министарству саобраћаја предлог „да се проба ради уведе за извешан контингент вагона паушални начин поправке, те да обе стране из тога извуку извесна искуства“. У исто време замолили су да се опозове наредба којом се прекида упућивање вагона на поправку у њихове фабрике. Металска предузећа предложила су: а) да им се на рачун обавезног контингента по уговору пробно повере поправке извесног броја вагона по паушалној цени, (као што је наведено у акту Министарства), али да се цене предходно јасно утврде; б) да им се призна право на рекламацију и одбијање оних вагона који су јако оштећени и чија би поправке премашила утврђену цену; в) „да им се у оном броју вагона уступљених за поправку по паушалној цени имају дати 2/3 вагона из саобраћаја а највише 1/3 из депоа“; г) „да у свако доба после проба оваквог начина поправке од највише 100 вагона имају право изјавити да не могу даље на тај начин поправке њихове вршити“ и да тиме престаје њихова

⁸⁵ Министарство саобраћаја, Бр. 18.155, Београд, 25. август 1924 и Министарству саобраћаја – одговор на акт Бр. 18.155, Београд, 27. август 1924, АЈ, 65, 320, 944.

⁸⁶ Министру трговине и индустрије – Српско акционарско рударско- топионичко-индустријско друштво, Прва југословенска творница вагона, стројева и мостова А. Д., Српско акционарско друштво за израду машина и вагона у Крушевцу, Јасеница А. Д. за оправку и конструкцију железничких вагона, Београд, 2. септембар 1924, АЈ, 65, 320, 944.

обавеза да у будуће изводе поправке по овом режиму. Затражили су и да се на основу анализе овог пробног рада приступи што пре закључивању нових уговора “Учтиво молимо – стоји у допису - да се ова наша добра воља разумно узме, оцени и прими. Тиме би се избегло једно стање које би водило ка спору. Ми би морали на штету државе отпустити раднике и чиновнике, исплаћујући им према законима о осигурању радника петнаестодневну награду, а чиновницима по уговорима за неколико месеци. Ми бисмо морали позвати државу на откуп материјала из магацина наших спремљеног по уговору. Ми бисмо морали тражити накнаду штете услед овога прекида рада. Ми бисмо морали рекламирати: да се једно решење Министарског савета и закључени уговор ништи и без знања Министарског савета, и без одобрења Државног савета, како то прописују закони земаљски. Да све то не би било, ми смо колико год можемо и смемо, а да не доведемо у питање капитал својих предузећа, овим изашли довољно у сусрет и држимо да ће то наћи праведну оцену меродавних фактора“.⁸⁷

Допис четири металске фабрике од 27. августа 1924. остао је без одговора. Министарство саобраћаја није било задовољно квалитетом рада и високим ценама фабрика са којима је сарађивало, док су оне оптуживале министарство због неисплаћених рачуна и самовоље. Најављујући престанак рада и распродају, металска предузећа поставила су питања: „Да ли све то одговара потребама одбране земље? Да ли то одговара социјалним приликама, да се у оскудно време и опште незапослености, отпусте толики радници? Да ли то одговара програму владе да се домаћа индустрија развија и подржава? Да ли то одговара добром гласу државног кредита кад смо заваљени до гуше у дугове да посао одржимо, а држава не плаћа што је дужна, већ нас пушта низ воду да пропадамо и уједно одузима посао“? А док се тако радило са домаћим предузећима, држава је и даље плаћала „високу закупнину за стране вагоне“, на штету државног буџета, вредности динара и домаће привредне активности.⁸⁸

⁸⁷ Министарству саобраћаја – одговор на акт Бр. 18.155, Београд, 27. август 1924, АЈ, 65, 320, 944.

⁸⁸ Министру трговине и индустрије – Српско акционарско рударско-топионичко-индустријско друштво, Прва југословенска творница вагона, стројева и мостова А.Д., Српско акционарско друштво за израду машина и вагона у Крушевцу, Јасенице А. Д. за оправку и конструкцију железничких вагона, Београд, 2. септембар 1924, АЈ, 65, 320, 944.

Без државне заштите проблем југословенске металске индустрије није био решив. По мишљењу стручњака, започети пут није водио „до бујне домаће жељезне индустрије“ већ у зависност „од иностраних привредних односа, а у погледу цена од иностраних картела“. После шест година од оснивања јединствене југословенске државе отворено је питање: „Има ли југословенска индустрија жељеза и челика још оправдања за своју егзистенцију“.⁸⁹ И ако је можда било претерано, ово питање указивало је да металску грану привреде оптерећују велики проблеми и да се још увек налази далеко од стања уређености - с великим последицама по железнички саобраћај.

⁸⁹ Карл Нут, „К проблему југословенске индустрије жељеза и челика“, стр. 454.

Железница и спољна трговина

До првог светског рата свет је захваљујући саобраћају „постао једна идејна и привредно-економска целина и постао је међузависан“.¹ У међународном економском поретку извозна и увозна роба с југословенских простора налазила је до тада „веома zgodne пијаце“ на подручју Немачке и Аустроугарске. Временом, највећи део понуде с југословенског подручја прилагођен је потребама ових двеју земаља.² Главне извозне југословенске артикле чиниле су сировине и непрерађени пољопривредни производи.

Ратни догађаји од 1914. до 1918. изазвали су велике промене у робном и саобраћајном промету Европе. Целокупни међународни привредни поредак који је до Првог светског рата постојао на старом континенту “избачен је из редовне равнотеже мирног доба“.³ У појединим земљама саобраћајна средства сасвим су уништена или знатно оштећена, саобраћајне везе прекинуте, а „трговински токови и саобраћајни правци измењени“.⁴ Размена добара и функционисање железнице прилагођени су ратним приликама и потребама.

У ратним околностима спољна трговина Краљевине Србије нашла се изложена великим променама. Упућена до рата углавном ка средње-европским земљама, она је после избијања војног сукоба 1914. морала „да потражи други правац и ступи у ближи додир првенствено са западним савезничким а по потреби и неутралним државама“, са којима до тада није имала много економског контакта. Већ 18. октобра 1916. влада Краљевине Србије у Солуну усвојила је „закон о узимању на знање и одобрење одлуке Париске економске конференције, у ком су теоријски изнети принципи за развиће трговине и економских веза по закључењу мира“. Практично спровођење поменутог закона наметало је потребу да велики део производа широке потрошње који су раније

¹ Ranslav Avramović, „Međunarodni saobraćaj - prema ugovorima o miru i konvencijama pod okriljem društva naroda“, str. 13.

² Министру народне привреде – о оријентацији домаће спољне трговине, Женева, 10. 11. 1918, АЈ, 65, 195, 613.

³ Драг. Ђ. Новаковић, „Стабилизација“, стр. 28.

⁴ Ranslav Avramović, „Međunarodni saobraćaj - prema ugovorima o miru i konvencijama pod okriljem društva naroda“, str. 14.

увожени искључиво из Немачке и Аустроугарске „буду замењени индустријским производима из савезничких и неутралних земаља“.⁵

По завршетку рата новоствореној југословенској држави била је неопходна стабилизација. То је условљавало обнову спољне трговине, и с њом повезаног железничког саобраћаја. Међутим, усклађивање железнице са спољнотрговинским потребама земље није ишло лако. Иако се експлоатација железнице налазила у државним рукама, то није гарантовало њено рационално коришћење. Пошто настојања државне управе у том правцу нису давала резултат, настао је својеврсни „прелазни период“ испуњен кризом.⁶

Средином 1919. „најтежи и најмучнији“ проблем за трговину био је железнички саобраћај. Није се радило само о разореним железничким везама у Србији или прекиду комуникације са Солуном, већ о “огромном нереду” који је владао у овој области. Крајња несигурност на железницама била је повод учесталим жалбама трговаца “да су изложени труду и великим трошковима да добију вагоне за пренос, а још више да робу спроведу до места потрошње”. И поред свих напора да се роба осигура, на железницама су се догађале “систематске крађе, у којима су учествовали и они који су били позвани да штите безбедност и личну својину”. Саобраћај је опасним чинило постојање организованих лоповских дружина. Осим тога, и сама поправка железничких пруга одвијала се споро и тешко.⁷

Министар трговине Воја Вељковић изјавио је средином 1919. да је неоспорна међусобна условљеност саобраћаја и трговине и да с тим у вези треба спровести нарочиту анкета. Трговачка удружења и трговачке конференције су такође означиле саобраћај као „најглавније питање о ком има да се решава“. Подржали су иницијативу да се сазове анкетна комисија састављена „од трговаца, економиста и представника Министарства трговине и индустрије, па да се и о томе питању једанпут коначно реши, шта треба да се уради да би се дошло до редовног саобраћаја“. Као што је било потребно „да фабрике добију своје раднике и да се трговци упуте на своје редовне послове“, тако је требало „омогућити и лак

⁵ Министру народне привреде – о оријентацији домаће спољне трговине, Женева, 10. 11. 1918, АЈ, 65, 195, 613.

⁶ Драг. Ђ. Новаковић, „Стабилизација“, стр. 28.

⁷ Трговачка комора Београд, Бр. 3557, министру трговине и индустрије, Београд, 27. јун 1919, АЈ, 65, 174, 548.

промет и добар саобраћај ради ефикаснијег извоза робе“.⁸ Суштина захтева сводила се на увођење реда у саобраћају и рационалну употребу саобраћајних средстава ради остварења привредних циљева.⁹ С једне стране, добар железнички саобраћај био је предуслов развоја привредних снага у земљи, с друге, „отварао је приступ у велику светску привредну заједницу“.¹⁰

Највећи саобраћајни проблеми настајали су током жетве и у време “извозне сезоне”. Тада је железнички саобраћај највише критикован. У “мртвој сезони од јануара до августа“ југословенске железнице имале су вишак вагона, али од августа до јануара сва возна средства су била ангажована и појављивао се значајан мањак.¹¹ Трговци из Војводине највише су осећали шта значи бити без саобраћаја када је најпотребнији и поручивали су да је „за највећу осуду што у најбогатијим областима Југославије где постоје и железничке пруге и вагони и машине - нема исправног саобраћаја“.¹²

Велику сметњу функционисању спољне трговине у првим послератним година причињвала је и железничка тарифна политика која је после уједињења толерисала постојање две старе „железничке класификације“ и четрнаест различитих тарифа. По општем мишљењу, тарифе на домаћим железницама биле су високе и сметале су извозу на страна тржишта.¹³ Од тарифске политике се очекивало да узима у обзир финансијске потребе железнице, социјалне, политичке и државне интересе, али и опште потребе привреде. Међутим, високи тарифски ставови „оптерећивали су робу више него што је могла да поднесе“.¹⁴ Од пролећа 1922. године, када су новине објавиле вест о намери Министарства саобраћаја да од 1. маја повиси возарину за 50% да би из увећаних прихода намирило трошкове

⁸ Записници са конференције сазване од стране МТИ за трговачка и индустријско-занатска питања у вези слободе унутрашње трговине, увоза и извоза индустријских односно пољопривредних производа, валутне политике као и саобраћаја у служби привредног развоја, Анкета за трговачка и индустријска питања, сазвана од стране Министарства трговине и индустрије - председавао министар трговине и индустрије др Воја Вељковић, II седница, 25 јул 1919, АЈ, 65, 1002, 1873.

⁹ Министру трговине и индустрије, IV Вр.5176, Резолуција трговаца о валути, Београд, 11. новембар 1921, АЈ, 65, 197, 617.

¹⁰ Велизар Јанковић, „Наша саобраћајна железничка политика“, стр. 203.

¹¹ Лазар Милошевић, „Наш железнички саобраћај – десетогодишњи напори на сређивању“, стр. 198.

¹² Анкета за трговачка и индустријска питања, сазвана од стране Министарства трговине и индустрије, Председавао министар трговине и индустрије В. Вељковић, II седница, 25 јула 1919, АЈ, 65, 1002, 1873.

¹³ Лазар Милошевић, „Наш железнички саобраћај – десетогодишњи напори на сређивању“, стр. 196-197.

¹⁴ Милош Стефановић, *наведено дело*, стр. 57.

„за најнужније инвестиције“, кренуо је нови талас притужби на рачун железничке тарифне политике. Последица поскупљења транспорта показала се одмах кроз поскупљење робе и смањену конкурентност.¹⁵

Од спољна трговине се очекивало да утиче на стабилизацију домаће валуте и подстакне раст производње. И поред великог значаја који јој је придаван, спољна трговина је у првим поратним годинама била изложена разним експериментима,¹⁶ недоследностима и заокретима. У регулисању извозне трговине стално се лутало и никако се није излазило на прави пут „који би се могао причврстити бар до уређења и других тешких питања у Краљевству“.¹⁷ Све то одражавало се и на организацију и ангажовање железнице.

Да би се послератно домаће тржиште заштитило од несташнице, најпре је заведено ограничење извоза. Решењем Министарског савета утврђена је листа роба које су ослобођене плаћања извозних царина, а за осталу робу (првенствено намирнице) омогућен је извоз само у прописаним количинама и уз плаћање извозне таксе. Приликом регулисања спољне трговине до изражаја је дошао и политички критеријум када је у пролеће 1919. објављена наредба министра финансија о прекиду „трговине са непријатељским земљама“ (Немачком, Аустријом, Турском, Мађарском и Бугарском).¹⁸ С тим у вези образована је при Министарству трговине и индустрије „Централна управа за трговачки промет са иностранством“, која је почев од 1. априла одобравала „све молбе за извоз у непријатељске и неутралне државе“.¹⁹ Међутим, чак и у условима тако ограниченог извоза појавио се проблем транспорта и „многа животних намирница нису могле при тадашњем недостатном саобраћају“ да се отпреме у иностранство.²⁰

¹⁵ Земаљски савез индустријалаца – Министарству трговине и индустрије, Бр. 1062/1922, Загреб, 11. април 1922; Министарству саобраћаја поводом повишице подвозне тарифе, Бр. 1061/1922, 11. април 1922, АЈ, 65, 1005, 1884.

¹⁶ Извозна банка – министру финансија, IV Бр. 1120, Београд, 24. април 1922, АЈ, 65, 197, 617.

¹⁷ Трговачка комора Београд, бр. 1399, министру трговине и индустрије, Београд, 2. 3. 1920, АЈ, 65, 197, 617.

¹⁸ Земаљски савез хрватско-славонских индустријалаца, Бр. 549/1919, С. Рибарцу министру трговине и индустрије, Загреб, 22. ожујак 1919, АЈ, 65, 195, 613.

¹⁹ Земаљска влада за Босну и Херцеговину, број 1930, свим котарским уредима и испоставама, Сарејево, 18. март 1919, АЈ, 65, 195, 613.

²⁰ Представка са збора трговаца из свих крајева земље – влади Краљевине СХС, Београд, 18. септембар 1919, АЈ, 65, 195, 613.

Момчило Нинчић писао је у „Новом животу“ да „можда ни једна грана државног живота није остала у тако хаотичном стању, после близу годину и по дана постојања Краљевства, као трговина спољна и унутрашња“. Као узрок томе навео је управо систем извозних дозвола (извозница) јер значи “организовати извозну трговину на начин који највише даје могућности за хаос, злоупотребе и сумњу у исправност државних органа. Страст за давањем извозница била је толика, да се неколико министарстава централне владе отимало за то право, и не могући доћи до споразума, сви су се бавили тим интересантним послом. Страст је прешла и на земаљске владе. И они су се грабили за давање извозница. Отуда нико није могао да ухватити рачун, колико је извозница издато“. Иначе, о извозницама је владало „више мање неподељено мишљење да се увек свршавају на нашу штету и да уместо да уносе реда у спољну трговину, стварају само забуну“. ²¹ О потреби њиховог укидања постојала је већ тада „велика сагласност“. Мишљења су се разликовала само око тога чиме их заменити? Постојала су два супротна гледиште. Једни су заговарали „државни монопол“, други „потпуну слободу извоза“. ²² Свако од ових решење било је на свој начин повезано и с питањем организације железничког транспорта.

Одељење за спољну трговину и трговинску политику Министарства Трговине и индустрије, припремајући нову уредбу „о извозу у вези са увозом“ која је требало да важи за 1920. годину, спровело је „код свих заинтересованих чинилаца“ анкету са следећим питањима : „1) Да ли је време пустити извозну и увозну трговину сасвим слободно, или их треба ограничити и водити надзор над њима; 2) Да ли овај надзор треба концентрисати код једног државног надлештва, и које би требало да буде, или треба у том циљу отворити нарочиту установу; 3) За које би артикле требало забранити извоз, а за које увоз; 4) За које би артикле требало ограничити количине за извоз; 5) Колико би од тога било на располагању за извоз до идуће жетве; 6) Чеге има дотична покрајина највише за извоз, и којим се нарочито интересује; 7) Које су увозне потребе за дотичну покрајину најјаче и из којих земаља; 8) Да ли би целисходније било завести монопол извоза за ограничене количине и у чијим рукама би тај монопол требао бити; 9) Да ли

²¹ Момчило Нинчић, „Централизовање трговинске политике“, *Нови живот*, Књ. I, Св. 5, 17. април 1920, стр. 143.

²² *Исто*, стр. 144.

треба извоз уступити само за здраву валуту или и за компензацију у нужним артиклима“.²³

За систем државног монопола били су углавном „чиновници“ и присталице начела што ширих државних овлашћења. Слободу извоза су заговарали „практични људи и установе које се баве извозом“. Полазећи од заштите својих материјалних интереса, они су уверавали да је „време ограничења прошло чим се рат завршио и да сада треба заводити нормалне односе“.²⁴

Међутим, „дохваћено политичком борбом питање нашег извоза постало је предмет најживље партијске агитације“. Више се није тражило најбоље решење с гледишта општих интереса, већ како ће се „најбоље агитовати код бирача“. Тако се „дошло до закључка да се извоз најважнијих предмета исхране повери једној централној установи која ће једина имати право да их извози“. Ни једна влада није желела да одобри слободан извоз хране; Сагласност међу странкама постојала је само око „извоза одређеног контингента“.²⁵ Међутим, предложени модел организације извоза значио је да се уводи „један нов, ружан и опасан монопол“, али не само у трговини, већ и у железничком саобраћају. Јер, ко се могао користити извозом по принципу контингента - осим извозника „који добију за то нарочиту повластицу“. А пошто је за извоз било „једино потпуно организовано неколико великих извозничких установа, нарочито банака“ оне би „прве набавиле храну, и с овом доспеле на границу“. Те велике извозне куће, које су се налазиле

²³ Пресбируу – одељење за спољну трговину и трговинску политику Министарства трговине и индустрије, IV Бр. 1580, 3. 3. 1920, АЈ, 65, 197, 617.

²⁴ Момчило Нинчић, „Централизовање трговинске политике“, стр. 144.

²⁵ Непосредно пред образовањем концентрационе владе Миленка Веснића, кабинет Стојана Протића донео је решење да се извоз најважнијих намирница повери једној установи чији ће главни акционари, осим државе, бити једна „Средишња земљорадничка задруга“ и произвођачи земљорадничких производа. Сва добит од продаје би по одбитку 6% ишла највише за помоћ земљорадње и земљорадника. Међутим, одмах по образовању концентрационе владе Миленка Веснића „отворена је из саме владе борба против ове установе“. Тај сукоб је избио неочекивано, јер при образовању владе није било никаквих примедби на рачун „Средишње задруге“. Осим тога, и влада Љубе Давидовића донела је у фебруару 1920. решење о оснивању једне „Средишње задруге“ која би имала монопол извоза. Борба против Средишње Задруге водили су људи и установе чији су материјални интереси овим били погодјени. Они су преко гласила трговачких удружења, као што је „Трговински гласник“ тражили "да се извоз не монополиште, већ дозволи слободан промет свима који су трговали, у контингентима што већим". То је значило, када држава одреди контингент хране за извоз да се трговцима препусти да тај контингент извезу. На тај начин је уместо монопола Средишње задруге требало да се омогући „слободна утакмица трговаца за извоз. (Момчило Нинчић, „Питање нашег извоза“, *Нови живот*, Књ. I, Св. 9, 17. јул 1920, стр. 267-268.)

претежно у рукама странаца, оствариле би фактички монопол извоза.²⁶ Њихов утицај пренео би се неминовно и на железницу, на штету компетенције и самосталности железничке управе.

Међусобне везе и утицаји који су постојали између државне спољно-трговинске политике, политичких странака, домаћег крупног капитала и железнице као транспортног средства, осликава пример извоза шљива из Краљевине СХС у Аустрију и Немачку. Због повољних природних услова, воћарству је после Првог светског рата било намењено важно место у националној економији, јер је давало широку основу за развој трговине и домаће прерађивачке индустрије. Трошкови гајења воћа у поређењу са трошковима гајења других биљних култура били су „врло незнатни“, док су у исто време просечни приходи од воћа били већи. Међутим, да би воћарски производи стигли до страних тржишта било је потребно задовољити више услова. Међународна трговина воћем захтевала је уређене међудржавне трговинске односе, слободне трговинске везе, осигурану зараду, и уређен и организован транспорт.²⁷

По завршетку рата шљива је постала један од првих извозних артикала Краљевине СХС. Изгледи за пласман великих количина сувих шљива доброг квалитета у Француску и Енглеску били су повољни, јер су „транспорт преузимали купци од Фијуме, односно Дубровника“.²⁸ Већ 4. децембра 1918. Министарство народне привреде покушавало је да обезбеди пласман у савезничке земље 4.000 вагона шљива и 1.200 вагона пекмеза, и молило да се у случају незадовољавајућих цене издејствује од савезника одобрење за продају Централним силама “у замену за робу која нама треба”.²⁹ Као потенцијални посредници у извозној трговини шљиве помињане су „Извозна Банка Београд“ и „Привредна Банка Сарајево“.³⁰

²⁶ Исто, стр. 268-269.

²⁷ Благ. Д. Тодоровић, „Воћарство Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца“, *Нови живот*, II година, X књига, 1922, стр. 179-181; Види: Исто, стр. 213-217, 242-246, 274-277, 304-309, 371-373; Благ. Тодоровић, „Воћарство у Краљевини Срба, Хрвата и Словенаца“, *Нови живот*, III година, XI књига, Београд, 1922, стр. 53-57.

²⁸ Наш пласман сувих шљива, за министра исхране – министар финансија М. Нинчић, 4. 2. 1919, АЈ, 336, 44, I, 121; Наш пласман сувих шљива, Ј. Т. Марковићу, шефу Канцеларије Делегације Кр. СХС, No. 378, М. Савчић, Париз, 26. април 1919, АЈ, 336, 44, I, 1307.

²⁹ Министарство иностраних дела Краљевства СХС, бр. 718, министру трговине и индустрије, Београд, 15. фебр. 1919, АЈ, 65, 195, 613.

³⁰ Наш пласман сувих шљива, Ј. Т. Марковићу, шефу Канцеларије Делегације Кр. СХС, No. 378, М. Савчић, Париз, 26. април 1919, АЈ, 336, 44, I, 1307.

Упркос првих назнака да у савезничким земљама постоји велика тражња за шљивом, југословенски извоз овом робом вратио се својим предратним тржиштима Аустрије и Немачке. У Бечу је већ 27. фебруара 1919. директор „Српске Привредне Банке“ Владимир Сушић, као заступника земаљске владе за Босну и Херцеговину, закључио уговор са Бироом за саобраћај робом за Аустрију о компензационој продаји око 1.400 вагона робе, највише сувих шљива и пекмеза. Уговор је предвиђао и војну пратњу железничких композиција до станица у Аустрији, „да се роба не покраде“, као и пратњу „из Аустрије до места предаје“ на југословенској страни.³¹ Штаб Врховне команде је у вези осигуравања ових транспорта издао потребна наређења. Међутим, употреба великог броја војника у ове сврхе слабила је посаде појединих места и излагала војнике великим напорима и тешкоћама. Војвода Живојин Мишић упозорио је да ако се буде и даље излазило у сусрет сличним захтевима, који су у то време били врло учестали, „могу наступити штетне последице по морал трупа и безбедност територије“. Сматрао је да војне трупе треба ослободити ове обвезе и да би оне као обезбеђење могле „суделовати у колико им то као посадама железничких станица и специјалних железничких осигурања спада у дужност, али непосредно осигурање транспората је требало да врше друштва или појединци, којима транспорти припадају“.³²

Министарски савет донео је 3. новембра 1919. одлуку о извозу тзв. „ратног пекмеза“ (куваног без шећера за време рата).³³ До пролећа 1920 извоз пекмеза и сувих шљива из Југослвије био је већ превасходно оријентисан на Немачку. То показује и решење Министарства финансија о регулисању извозне трговине од 28. априла 1920. на основу ког је извоз робе у иностранство могао да се врши само за стабилну страну валуту („америчке доларе, енглеске фунте, швајцарске франке, француске франке, белгијске франке, шпанске пезете, холандсе форинте,

³¹ Земаљска влада за БиХ, број 56, министру војном Краљевства СХС (извоз 1.400 вагона сувих шљива, Сарајево, 8. март 1919, АЈ, 65, 1005, 1884.

³² Штаб Врховне команде, О. Бр. 38127, Начелник штаба Војвода Ж. Мишић, - министру војном, Београд, 10. април 1919, АЈ, 65, 1005, 1884.

³³ Записник седнице Министарског савета од 3. новембра 1919, АЈ, 138, 20, 80, 20-176, 17804/11 3-2 (1919).

италијанске лире и грчке драхме“), а само је за извоз пекмеза и сувих шљива била допуштена продаја за немачке марке.³⁴

Од тог времена у Краљевини СХС чине се напори да се установи један целовит систем извоза шљива, који је укључивао и организацију железничког транспорта. На првој седници „Саветодавног одбора за шљиварску трговину“ 29. јула наложено је босанској покрајинској влади да „учини анкету код извозничких удружења и шљиварских трговаца у Босни“ и да извести о резултатима Министарство трговине и индустрије. Београдско удружење извозника требало је да „свим извозничким и трговачким удружењима“ упути обавештење „да ће бити много корисније ако се шљива у иностранство буде извозила решетана, јер ће се као таква много боље и скупље продати, а новац који се употреби за решетање остаће у земљи“. У вези транспорта одлучено је да се од министра саобраћаја издејствује споразум са аустријском и немачком железницом о стављању на располагање потребног броја вагона искључиво за извоз сувих шљива и пекмеза у ове земље. Затим, „да првенствено буде додељивање вагона на главним станицама (Младеновац, Земун, Крушевац, Босански Брод и Сисак); да се формирају специјалне композиције које би за 5-6 дана стигле на југословенску границу; да железница ограничи отпрему других артикала мање вредности и који су мање изложени квару“. Од железнице је тражено да саопшти коликим возним капацитетима располаже за извоз шљива у Немачку. У исто време, од „Бродарског синдиката“ очекивало се да обезбеди што бржи транспорт воденим путем.³⁵

Међутим, према подацима тржишних комисија и бројних приватних извозника, целокупна домаћа шљиварска трговина налазила се крајем новембра 1920. у великој кризи „како због оскудице у саораћајним средствима, тако и услед поновног увођења осигурања валуте при извозу шљива“. У то време била је још

³⁴ Министарство финансија Краљевства СХС, Генерални инспекторат, И.Бр. 14873, Решење, Београд, 28. април 1920, АЈ, 65, 197, 617.

³⁵ По питању паковања сувих шљива : Одлучено је да се од посланства у Букурешту тражи извештај могу ли се у Ердељу добити дашчице за сандучиће од 25 кг. у којој количини и по којој цени. По предлогу Извозне банке да се шљива ослободи извозне царине одлучено је да се молба достави Генералној дирекцији царина. У вези извозних кредита одлучено је да се код Министра финансија издејствује да Народна банка стави на расположење 10 милиона динара ради кредитирања искључиво шљиварске трговине. По питању валуте је одлучено да се Министар финансија замоли за дозволу да се сува шљива може извозити за све валуте, па и за аустријске круне, сем мађарских. Одлучено је да се формира и посебна Комисија за контролу и гаранцију квалитета шљиве за извоз;. (Записник I седнице саветодавног одбора за шљиварску трговину одржане 29. јула 1920, АЈ, 65, 198, 619.)

увек неизвезена једна трећина целокупне производње.³⁶ У почетку сезоне изгледало је да ће се захваљујући железничком и бродском транспорту шљиварски производи лако отпремати у иностранство. Тражња је била добра, па су и цене на домаћим пијацама биле високе, („од 250-320 динара товар“). Међутим, транспорт Савом и Дунавом био је услед ниског водостаја јако смањен, а по негде сасвим обустављен, па је на домаћим железницама дошло до застоја у транспорту. Многи трговци не могући да извезу своју робу у количинама и роковима које су уговорили са страним купцима, застали су са откупом. Услед тога, цене су одмах пале на 200 до 250 динара за товар.³⁷

Шљиварски извозници нашли су се у тешком положају. У складу са споразумима које су закључили са страним трговачким кућама, они су откупили велике количине шљиве. Само у Ваљево било је више од 200 вагона шљиве у магацинима. Од тога је две трећине робе пропало, јер није могла да се отпреми због мањка локомотива на прузи Ваљево - Забрежје. Осим тога, угаљ који је коришћен као гориво за локомотиве није био доброг квалитета, па је и то изазивало велике застоје у транспорту. Вредност шљиве у ваљевским магацинима процењивана је на више од 6.000.000 динара. Пошто домаћи трговци због недовољних саобраћајних средстава нису на време испоручили контингенте на које су се обавезали, тражња за шљивом из Југославије почела је да слаби. Страни трговци, незадовољни непоштовањем рокова, престали су да чине нове поруџбине.³⁸

Имајући у виду „велике количине сувих шљива по трговачким магацинима у главним шљиварским центрима“ и још веће количине код самих произвођача, који су због пада тражње и цена престали да их нуде на продају, као и приближавања истека трговачке сезоне, „Саветодавни одбор за трговину шљивама и пекмезом“ замолио је министра саобраћаја да хитно испуни неколико захтева: „На прузи Ваљево - Забрежје да се обезбеде бар још две исправне локомотиве као и да се стави на располагање угаљ бољег каквоће како би се

³⁶ Записник VI седнице саветодавног одбора за трговину сувим шљивама и пекмезом одржане 19. новембра 1920 и Министарство трговине и индустрије, IV Бр.10.247, Београд, 23. 11. 1920, АЈ, 65, 198, 619.

³⁷ Министарство трговине и индустрије, Одељење за спољну трговину и трговинску политику, Бр. 10247, министру саобраћаја, Београд, 23. XI 1920, АЈ, 65, 198, 619.

³⁸ Исто.

убрзао саобраћај“; „Да се на прузи Ваљево - Забрежје ставе бар два специјална воза за превоз шљива како би се што пре испразнили магацини ваљевски“ и трговци почели поново са откупом од произвођача; „Да се на местима претовара сувих шљива (Сталаћ – Младеновац) претовар врши у што краћем времену, за 24 сата најдаље“; „Да се успостави директан саобраћај Ваљево – Забрежје – Бољевац - Батајница са пројекторима на Забрежју како би се скратио транзит и олакшала пруга Београд -Ниш од робе из западне Србије“.³⁹ Међутим, проблем транспорта није решен до краја извозне сезоне у зиму 1921. године.

Управо тада, Краљевина СХС покренула је решавање кључног проблема који се тичао њеног извоза у Немачку. Радило се о закључењу билатералног међудржавног трговинског уговора.⁴⁰ У 1920. години југословенски извоз у Немачку достигао је 7,58% од њеног укупног извоза, док је увоз из Немачке износио свега 1,45% њеног укупног увоза.⁴¹ При таквом билансу робне размене Краљевина СХС имала је интерес да уговором регулише трговинске односе са Немчком због својих великих пољопривредних вишкова, које је једино Немачка могла да купи у замену за индустријске производе. Радило се првенствено о машинским уређајима и возним средствима из Немачке, који су били Краљевини неопходни ради обнове земље и индустријализације. Набавка ове врсте робе из Француске или Енглеске била је тада неизводљива због несређених валутарних односа.⁴²

Трговински споразум са Немчком закључен је крајем јануара 1921. Недостајали су још „одобрење немачког парламента и ратификација па да овај важан уговор ступи на снагу“.⁴³ Међутим, тада је југословенска страна једноставно отказала споразум, уз изјаву „да са Немчком нећемо склапати уопште никакав уговор“. Пошто је тих дана у Београду боравио маршал Франш Д епере, часопис „Нова Европа“ констатовао је да „није тешко погодити чијем смо притиску морала попустити у овој ствари“. То је имало за последицу да је

³⁹ Исто.

⁴⁰ I. Belin, „Nemačka reparacija i Jugoslavija“, str. 229-231.

⁴¹ Ivo Belin, „Trgovinski ugovor sa Nemačkom“, *Nova Evropa*, Knjiga IV, Broj 7, 1. mart 1922, str. 213.

⁴² Ivo Belin, „Nemačka reparacija i Jugoslavija“, str. 229.

⁴³ Ivo Belin, „Trgovinski ugovor sa Nemačkom“, str. 211-212.

Краљевина још читавих годину дана обављала робну размену са својим најважнијим трговинским партнером у условима нерегулисаних односа.⁴⁴

Многи производи југословенске пољопривреде, нарочито кукуруз и шљиве, одлазили су у Немачку, а оданде су стизале „разне машине“, хемијски и други индустријски производи. Због одсуства трговинског уговора, увоз из Немачке био је оптерећен „максималном царином“.⁴⁵ Немачка роба стизала је у Југославију посредством чешких и аустријских трговачких фирми, које су „највише профитирале“ од југословенско-немачке робне размене. Народна скупштина Краљевине СХС коначно је одобрила трговински уговор са Немачком 31. јануара 1922. Његовим потписивањем коначно су створени услови за развој директних трговачких веза између две земље.⁴⁶

Међутим, за тих годину дана (од јануара 1921. до јануара 1922.) материјалне прилике у Немачкој јако су погоршане. Сурвавање немачке марке почело је средином 1921. и у другој половини године је већ наступио њен слом.⁴⁷ Почетком 1922. долар се продавао за 188 марака, да би до почетка новембра имао цену од скоро 10.000 марака. За десет месеци немачка валута је педесетоструко изгубила вредност. Узроци који су немачку валуту довели до овог стања били су различити. Осим плаћања ратне одштете у новцу, на јачање кризе у Немачкој утицали су: издржавање окупационе војске у подручју Рајне и разна давања у натури. Осим тога, држава је помагала најшире слојеве становништва пласирајући на тржиште многе животне намирнице по нижој цени од набавне. Разлика је ишла на терет државног буџета, стварајући огроман дефицит који је додатно подстицао слабљене вредности марке.⁴⁸

У то време, у Краљевини СХС била је у јеку кампања за извоз сувих шљива на немачко тржиште. Погони за етиважу постојали су у центрима шљиварске трговине: Шапцу, Ваљеву, Обреновцу, Крагујевцу, Београду, Брчком, Осјеку, Сарајеву, Земуну, Сиску, Загребу. Поједине веће сушаре имале су капацит

⁴⁴ Ivo Belin, „Nemačka reparacija i Jugoslavija“, str. 229.

⁴⁵ Ivo Belin, „Trgovinski ugovor sa Nemačkom“, str. 212-213. (Jugoslovenski uvoz iz Nemačke u prvih 6 meseci 1921. iznosio je 3,75%, dok je izvoz za prvih 9 meseci iste godine povećan na 18,19% - skoro jednu petinu ukupnog jugoslovenskog izvoza.)

⁴⁶ Isto, str. 213.

⁴⁷ М. Недељковић, „Економски преглед: Слом немачке марке – Француско-немачки споразум – Међусавезнички зајмови, Изгледи на веће међународне зајмове“, стр. 210-211.

⁴⁸ „Немачка низбрдица“, *Нови живот*, IV година, XIV књига, Београд, 1923, стр. 83-84.

до 50 вагона. Домаћа шљива сушена је и у иностранству: у Бечу, Михелсбруну, Будимпешти, Хамбургу, Роршаху у Швајцарској, Плохингену, Пасау. Чак $\frac{3}{4}$ српске шљива извожено је у непрерађеном стању.⁴⁹ Као подстицајна извозна мера, предложено је да се за непрерађене шљиве „удари извозна царина од 20 динара за 100 килограма, док би етивирание шљиве биле слободне од царине, као и да се одреди јевтинији железнички став за етивирание, него за неетивирание“, пошто је тада био „обрнут случај“. С обзиром на лоше искуство од претходне године, требало је испунити и „познате жеље експортера етивираних шљива у погледу саобраћаја“.⁵⁰

На захтев конференције шљиварских извозника од 2. јула 1922. Министарство пољопривреде упутило је „државне економе кроз срезове“ да воћарима држе „курсева о подизању сушница“ с препоруком да уместо печења и производње ракије суше што веће количине шљива. Уверавали су их да ће цена сувим шљивама те сезоне бити између 10 и 15 динара по килограму. Кампања је постигла знатан успех. „Окуражен добром обећаном ценом и уверен да је боље и паметније сушити шљиве но производити ракију, сељак је похитао са грађењем препоручених сушница“. Уз писмена упутства за употребу сушница, само у Шапцу и околини подигнуто је неколико а у Подринском округу чак тридесетак оваквих објеката.⁵¹ Међутим, када је осушена већа количина шљива, у нади за добром продајном ценом, појавио се проблем откупа и пласмана. Произвођачи су почели са жалбама на ниске цене које нуде извозници. Раширило се мишљење да „те цене нису стварно тржишне, већ да исте даје и одржава картел извозника и банака, које овај извоз помажу“.⁵²

Поводом пада цене сувих шљива произвођачи ваљевског округа одржали су збор 29. септембра 1922. У прогласу са збора изразили су протест против „рада капиталистичких представника банака и трговаца, који својом шпекулацијом оборише цене шљивама толико да је доведена у питање у опште могућност гајења шљиве“, затим, против „саобраћајне политике владине која не ставља довољно

⁴⁹ Миливоје Савић, „Наша етиважа шљива“, *Нови живот*, II година, IX књига, Београд, 1922, стр. 86-88.

⁵⁰ *Исто*, стр. 90-91.

⁵¹ Министарство пољопривреде и вода, Бр. 33337/V, Министарству трговине и индустрије, Београд, 20. новембар 1922, АЈ, 65, 199, 621.

⁵² Министру трговине и индустрије - Светозар Ђорђевић, Београд, 3. октобар 1922, АЈ, 65, 199, 621.

вагона за извоз шљива“, као и против рада шљиварских комисија „које при прегледу шљива шиканирају земљораднике“. Том приликом су подсетили да „земљорадници произвођачи шљива још нису примили ратну одштету да би обновили опустошене воћњаке“. Са скупа је упућен захтев „да држава сама или преко Савеза земљорадничких задруга узме шљиву од народа по једној утврђеној цени, прода је на међународном тржишту, па после продаје накнади разлику произвођачима“. И коначно – да се већ једном стави довољно саобраћајних средстава за извоз шљива и обезбеди уредан транспорт.⁵³

Проблем је стигао и до Народне скупштине у виду посланичких питања: “Да ли је ово познато господину министру пољопривреде, и где је обећање министарства? Камо цена од 100 до 150 динара за 100 килограм? Какав је разлог по мишљењу господина министра да цена сувим шљивама падне тако рећи на нулу“? Министарство пољопривреде замолило је Министарство трговине и индустрије „да изволи поводом предњег издати званични извештај о узроцима ниских цена сувих шљива, како би се произвођачи с тим упозналили и да се не би сматрало да је ово министарство само и на своју руку агитовало и радило у народу ради подизања већег борја сушница и сушења шљива у већим количинама, него да је то била и жеља извозника“. Кривица је била до свих „који су развијали пропаганду за сушење шљива за извоз, а нису нашли за њих пијаце на страни“.⁵⁴

Најтачнији одговор на ова питања стигао је кроз извештај једне велике немачке фирме за трговину воћем („С. М. Ф. Шмит“) из Хамбурга, који је објављен у југословенској штампи 26. септембра 1922. Из њега се најбоље могло закључити о стању у Немачкој - највећем и најбољем купцу југословенске шљиве. Велетрговац је саопштавао да још не може дати „налоге за овогодишњу шљиву. Суво воће уопште је скупо за потрошаче и избегава се. Под овако бедним околностима народа, нико не може да плати око 100 марака за фунту (пола колограма). Кад је један артикал за масу тако скуп, увози се у незнатним

⁵³ Резолуција са збора произвођача шљива округа ваљевског, председник збора – М. Кузмановић, Ваљево, 29. септембар 1922, АЈ, 65, 199, 621.

⁵⁴ Народна скупштина, Бр. 579, питање за министра трговине - Милан Бошковић, Београд, 20 новембар 1922, АЈ, 65, 199, 621.

количинама. Хлеб, маст и огрев ближи су народу, него шљиве. Зима ће бити страшна у Немачкој“.⁵⁵

Било је јасно због чега је цена југословенској шљиви пала. Она се морала прилагођавати ценама шљива из других земаља, које су такође биле у паду. По тадашњем курсу, шљива је коштала 3,65 динара по килограму. Бесарабијске и чешке шљиве конкурисале су југословенским шљивама у Немачкој, која нашавши се у тешким приликма задовољавала се јефтином робом. Да би се подмириле најнужније потребе, није се тражио квалитет. Калифорнијска шљива продавана је франко станица Хавр, са роком плаћања од 30 дана. Ни француско воће није имало никакву тражњу; Било је још непродате робе од прошлостишње бербе. Осим тога, цену сушеној шљиви обарао је и врло обилан принос осталог воћа, нарочито крушке и јабуке. У Алжиру, Италији, а посебно у Шпанији смокве су те године толико родиле да су нуђене по 100 франака сто килограма. Српска шљива имала је слаб пласман и у Француској. Претходне године тамо је продато свега стотинак вагона, по врло ниској цени. У јесен 1922. у Француску је упућена знатна количина за консигнацију. Пласман је зависио од тога да ли ће „експедовани вагони да стигну тамо пре калифорнијске робе“. У сваком случају, шљиву из Југославији требало је нудити врло јефтино да не би остала без купца.⁵⁶

Међутим, то није било изводљиво. Извоз шљива из Југославије оптерећивали су знатни трошкови и дажбине. Расходи по једном вагону шљива кретали су се овако: „Превоз од Ваљева до Марибора износио је око 6.000 динара. Царина и експедициони трошкови 1.000 динара. Цакови за амбалажу 2.500 дин. Манипулација, пренос, утовар у вагон - 1.500 динара. Свега динара 11.000“. Према томе, само трошкови до границе износили су преко један динар по килограму. Пошто се превоз кроз транзитне земље плаћао „у скупљој валути“, транспорт до места испоруке износио је око 2,50 динара по килограму. Било је јасно зашто југословенска шљива није конкурентна.⁵⁷ Кад се у обзир узму сви чиниоци ове „компликоване трговине“, произлазило је „да је ова коњукура

⁵⁵ „Шљиварска трговина – садашње стање и изгледи на даље“ (новински чланак), АЈ, 65, 199, 621.

⁵⁶ Исто.

⁵⁷ Исто.

закачила неке елементе који нису били дорасли за шљиварски посао“.⁵⁸ Међу њима се налазила и железница.

Спор и непоуздан робни железнички транспорт у првим годинама после Првог светског рата негативно је утицао на спољну трговину Краљевине СХС. При оцени биланса њене робне размене са иностранством, железница је представљала ограничавајући фактор који је наносио значајне губитке. Југославија је била земља првенствено пољопривредног карактера. Југословенска извозна роба имала је велику запремину и пропорционално ниску вредност. Њену конкурентност могао је значајно да повећа једино јефтин железнички транспорт.⁵⁹

Поуздани статистички подаци о спољној трговини Краљевине СХС постоје тек од 1922. године, када је обим увоза износио 1.232.414 тона, а извоза 2.213.881 тона. У 1923. увоз је био 1.123.019 тона, извоз 3.025.914; 1924 увоз - 1.127.686 тона, извоз 3.915.700 тона. „Однос количина увезене и извезене робе није одговарао односу њихових вредности. Увезене количине знатно су мање од извезених“, али су имале већу вредност. То је долазило отуда што су увожени углавном „индустријски производи“, а извожени производи пољопривреде.⁶⁰

Све до 1924. године трговински биланс Краљевине СХС био је пасиван. Неповољан однос био је нарочито изражен 1922. када је вредност увоза била скоро двоструко већа од извоза. У 1923. години пасива у спољној трговини „нагло се смањује и скоро изчезава“. У 1924. извоз је био већи за 16%. од увоза, упркос томе што је и сам увоз порастао за више од 80.000.000 златних динара у односу на претходну годину. Активан спољнотрговински биланс очуван је и 1925.⁶¹

Међу чиниоцима који су утицали на раст извоза било је и сређивања прилика на железници, и њен постепени излазак из вишегодишњег стања провизоријума.

⁵⁸ Исто.

⁵⁹ Svetislav Marodić, „Naša spoljna trgovina“, *Jubilarna knjiga državnih železnica Kraljevine Jugoslavije 1919-1929*, str. 292.

⁶⁰ Исто, str. 292-294.

⁶¹ Исто.

ЗАКЉУЧАК

У Првом светском рату европске железнице служиле су првенствено војним циљевима, и у том погледу су одиграле значајну улогу. Коришћене до крајњих граница употребљивости и слабо одржаване, крај рата су дочекале у веома лошем стању. У исто време, железничка мрежа је у појединим земљама увећавана градњом нових или преправком постојећих пруга, које су обе зарађене стране спроводиле на правцима ратних операција и око великих фронта.

Стање железница у југословенским земљама после рата било је различито. Српска државна железница потпуно је уништена. Велика штета нанета јој је најпре у јесен 1915. године приликом евакуације српске војске која је порушила већи број железничких мостова и тунела, да би се између њих гарирали вагони и локомотиве које није било могуће извести из земље. Спасено је 10-20 локомотива и неколико стотина вагона, који су у Грчкој предати савезницима „на чување“.

Српске пруге и возна средства током трогодишње окупације Србије користиле су окупационе власти Немачке, Аустроугарске и Бугарске. Већ тада је преостали возни парк био смањен. Највећа штета Српској државној железници нанета је приликом повлачења окупационих снага пред ослободилачком офанзивом у јесен 1918. године. Тада су потпуно уништени целокупна железничка инфраструктура и помоћни објекти, и одвучен је скоро читав возни парк. После ослобођена Србије, стање железнице било је такво да је требало градити из почетка.

Железница у западним југословенским крајевима током рата није уништавана на начин као у источном делу. Лоше стање тамошњих пруга и возних средстава на крају рата потицало је првенствено од прекомерне употребе и слабог одржавања. Трачнице су биле расточене, а вагони и локомотиве великим делом неупотребљиви. И поред тога, у западном делу земље било је могуће организовати бар какат-такав саобраћај.

Завршетак рата тренутно је променио функцију железнице. Од средства у служби војних циљева и разарања, железница у мирнодопским условима постаје један од најважнијих чинилаца послератне обнове. Важност железнице показала

се већ у економским клаузулама у уговорима о примирју, којима су Француска и Белгија обавезале Немачку да им преда одмах 5.000 локомотива и 150.000 вагона. Међу тим железничким материјалом била су и возна средства српске железнице. Знатан део српских вагона и локомотива затекао се после рата и у Мађарској и Бугарској, под управом савезничких војних власти у Грчкој и Турској, које су одбијале да га врате. Велике победничке земље, пре свега Француска, истицале су своје велике ратне материјалне жртве и настојале су да обезбеде себи најповољније услове за послератну реконструкцију.

Обнова Европе после Првог светског рата наметала је потребу што брже нормализовање железничког саобраћаја. На бројним међународним скуповима, почев од Конференције мира у Паризу, преко састанака Врховног света до разних економских конференција, железница је означвана као „техничка помоћ економске обнове“. То је реконструкцију железнице стављало у шири контекст, при чему су два основна проблема представљали: финансирање и снабдевање угљем. Решавање ових питања зависило је од раста привредне активности и обнове међународне трговине.

Ове опште проблеме делила је и новооснована југословенска железница, али уз бројне специфичности, будући да се преко ње преламало мноштво питања у вези унутрашњих односа Краљевине СХС. Брза нормализација железничког саобраћаја у земљи подразумевала је постојање снажних и сигурних извора финансирања. Међутим, Краљевина то није имала. Неразвијена индустрија и екстензивна пољопривреда нису могле да обезбеде велике вишкова, а било је јасно да се ни до ратне одштете неће доћи брзо, поготово не у новцу. Због тога је југословенска делегација на Конференције мира у Паризу покушавала већ од самог почетка да за Србију и Црну Гору обезбеди реституцију, укључујући и железнички материјал. Ова настојања остала су су без резултата јер се економске клаузуле уговора о примирју са Немачком нису односиле на Србију. Потоњи захтеви југословенске стране да се проблем реше накнадним анексима уговора и притиском великих сила на поражене земље да врате Србији однете ствари, такође су били једнако неделотворни. У исто време, југословенска делегација је покушавала да обезбеди за Србију првенство при исплати дела ратне одштете, уз образложење да је трогодишња окупација нанела земљи пропорционално највеће

штете, и да је немогуће почети обнову без помоћи иностранства. Међутим, Врховни савет Конференције одбацио је начелно свако формално признавање приоритета било којој земљи осим Белгије.

У првим месецима 1919. југословенска влада надала се да се до знатних средстава за финансирање обнове може доћи путем директних страних државних зајмова (као током рата) који би били гарантовани будућим репарацијама Србије. Међу великим победничким земљама које су ратних година кредитирале Краљевину Србију, постојало је у почетку начелно расположење за давање оваквих кредита. Међутим, оне су у другој половини 1919. престале са исплатама из својих буџета. За Краљевину СХС је то значило да остаје препуштена задуживању код приватних банака под комерцијалним условима.

Отуда се суштина одштетног захтева Краљевине СХС сводила на то да велике победничке земље утврде висину ратне одштете Србије, како би могла да служи као гаранција при задуживању код приватних банака у иностранству. Међутим, и ова опција се у пракси показала неостваривом, јер стране банке нису сматрале будуће репарације сигурном подлогом за одобравање зајмова. После тога, Краљевини је једино преостало да чека појединачно закључење уговора о миру са пораженим земљама и потом исплату своје ратне одштете из заједничког репарационог фонда, по општеважећој процедури за све победничке земље којима је Конференција мира признала право на наплату.

Проблем утврђивања износа ратне одштете коју су поражене земаље требале да плате огледао се у томе што је стварна ратна штета превазилазила њихове могућности плаћања. Зато је Конференција мира, преко своје Репарационе комисије, утврдила износ ратне одштете узимајући у обзир стварне финансијске могућности поражених земаља, али ипак задржавајући право корекције износа, динамике и начина плаћања. У првим месецима рада Конференције мира постојала је идеја да пропорционално веће учешће у ратној одштини од Немачке припадне земљама које су поднеле највећи финансијски терет рата, пре свега Француској и Британији, а да мале земље у већем проценту учествују у репарацијама од економски слабијих поражених земаља - Аустрије, Мађарске и Бугарске. И ако је Конференција усвојила принцип јединственог репарационог

фонда и годишњих квота исплате за сваку победничку земљу, ова замисао је спроведена. Највећи део ратне одштете пао је на Немачку.

У погледу репарација од бивше Аустроугарске монархије, Краљевина СХС налазила се у двојном положају. Њене западне области, као делови бивше поражене монархије, имали су обавезу плаћања према заједничком репарационом фонду, док су источни крајеви (подручје бивше Краљевине Србије и Краљевине Црне Горе) имали право на одштету из репарационог фонда. То је значило да одштете која је требало да се слије у новоформирану заједничку југословенску државу одговара разлици између плаћања западних области и примања бивше Краљевине Србије. Овај принцип компензације носио је многе опасности јер није постојала тачна процена ових двеју вредности и њиховог међусобног односа. Није било искључено да се ове две вредности међусобно потру и Србија остане без накнаде. У првом моменту, велики савезници понудили су за Србију својеврсно задовољење у виду „упрошћене компензације“ и „салда“ од свега пола милијарде франака. Овај износ веома се разликовао од одштетног захтева Србије, који је у својој максималној варијанти достигао износ од око 17 милијарди. Друга велика опасност потицала је од идеје да се поравнање на југословенском подручју изврши „тренутном компензацијом“. То је значило да ако дуг западних југословенских области према репарационом фонду износи 1/3 ратне одштете коју треба да прими Србија, да се тај износ одбија од њених примања и рачуна као аванс - тј. као да је она већ примила 1/3 свог потраживања. На овај начин, Србија би на основу опште одредбе уговора о миру изгубила право на исплате из заједничког репарационог фонда све док остале земље с правом на репарацију не наплате 1/3 својих потраживања. У француском случају, на пример, то је износило више десетина милијарди, што је значило да би Краљевина СХС на неодређено време остала лишена било каквог примања. Проблем је решен непосредним преговорима и погодбом између југословенског државног врха и француских и британских представника у Врховном савету Конференције мира. Висина ратне одштете Србије утврђена је на 5% од укупног износа репарација, а одбици од српске одштете по основу дуга западних области одложени су на 12 година.

Политика наплате ратне одштете Краљевине СХС заснивала се на принципу „што се наплати у натури то ће се и имати“. Одлучено је да се поручује

што више вагона, локомотива, мостовских конструкција, шина, радионичке опреме и разног другог железничког материјала. У овом облику у земљу су ушле велике вредности. Међутим, то није било довољно да се подмире потребе обнове железнице. Решење је тражено у закључењу једног великог банковног зајма у Америци, која је после рата била једина у стању да извози капитал и робу за реконструкцију Европе. На путу остварења ове замисли стајало је нерешено питање ратних дугова европских земаља према Америци, која није хтела да почне са одобравањем нових позајмица док се не изврши консолидација њених потраживања. Нове америчке зајмове убрзала је чињеница да је Европа била неопходна Америци као привредни партнер и купац. Без привредне сарадње са Европом, Америка није могла напредовати. Европа је била потребна Америци „ради ње саме“. Условљена овом зависношћу, Америка се нашла приморана да у обнову Европе инвестира нове зајмове.

Свој први велики зајам у Америци намењен железничким потребама, Краљевина СХС закључила је 1922. године. У међувремену, обнова државне железнице је финансирана на различите начине: задуживањем код Народне банке, путем буџетског дефицита, нагомилавањем дугова Министарства саобраћаја, и из једног јавног инвестиционог зајма организованог у земљи 1921. године. До великих вредности (у виду железничких возних средстава) Краљевина СХС дошла је и по основу права на пропорционални део железнице бивше Аустроугарске монархије, као и из ратног плена.

Недостак возних средстава представљао је велики проблем југословенског железничког саобраћаја. Али је било и других разлога због којих се железница споро опорављала, као што су: спора поправка порушених и градња нових објеката, споро прилагођавање железничке мреже измењеним околностима у међународном и домаћем саобраћају, одсуство повезаности између различитих железничких система на државном подручју, неуједначеност железничких прописа, нејединство железничке управе, нерешени имовински односи између приватних железничких друштава и државе, која је после рата преузела њихове железнице у сопствену експлоатацију.

Поправка порушених и градња нових железничких објеката од 1919. до 1924. године прошла је кроз више фаза. По успостављању мира прва провизорна

реконструкција у Србији изведена је помоћу затеченог материјала од порушених објеката, затим од ратног плена, репарационих испорука, и материјала набављеног средствима наменских зајмова. У погледу организације радова није одмах успостављен јединствен систем. У првим месецима највише је ангажована војска. Од пролећа 1919. прешло се на уступање радних концесије домаћим приватним предузимачима путем јавних лицитација. Овај начин градње у режији приватних предузећа није обезбедио потребну ефикасност, поготово у годинама високе инфлације кад су предузећа тешко долазила до обртног капитала. Због тога је уведен нови начин рада под управом Министарства саобраћаја, преко посебних Одбора за градњу са великим овлашћењима, који су били састављени од државних железничких инжењера и стручњака. Ова организациона неуједначеност била је последица прилагођавања постојећим условима оскудице у материјалу и капиталу, високој инфлацији, али и притисака различитих интересних група. Било је случајева када су радови на железничкој инфраструктури извођени комбинацијом различитих организационих модела, као што се догађало и да градња почне по једном, а заврши се по другом режиму рада.

Посебан вид унификације наметала је промена карактера и намене појединих локалних пруга које су се нашле после рата на правцима међународног саобраћаја, захтевајући знатне реконструкције и прилагођавања новој намени. Уједначавање је обухватало и градњу спојева између железничких система појединих југословенских покрајина између којих до тада нису постојале везе, као и делова постојећих пруга које су пресечене новим државним границама.

Нејединство железничке управе проузроковало је велике сметње ефикаснијем функционисању југословенске железнице после Првог светског рата. Међутим, ту се није радило само о техничком питању организације, већ о преплитању различитих аспеката железнице, од привредног до друштвено-политичког. По завршетку рата, железничка управа је организована по систему аутономних обласних железничких дирекција. То се на почетку заједничког државног живота уклапало у општи провизорни поредак управе, разних врста и новоа. Међутим, после усвајања унитаристичког устава из 1921. године, који није узео у обзир федералистичке захтеве Хрвата, железничке дирекције су као својеврсна форма самоуправне организације добиле извесно политичко обележје.

У том поледу истицала се железничка дирекција у Загребу, чија надлежност је покривала простор Хрватске и Словеније. Као средство политичке борбе Хрвата, у циљу опструкције унитарне организације државе, Загребачка дирекција се 1922. године појавила као организатор вишемесечне блокаде железничког саобраћаја на свом управном подручју, са тешким последицама за читаву земљу. Вишемесечни колапс државне економије који је блокада изазвала, био је један од повода за убрзано доношење одлуке о укидању постојећег система аутономних железничких управа и увођењу Генералне железничке дирекције у оквиру Министарства саобраћаја у Београду, као врховног управљачког органа за железнички саобраћај у целој земљи. Централизација железничке управе спроведена је у пракси постепено, јер су обласне железничке дирекције пружале снажан отпор „подчињавању“. Било је потребно неколико година да Генерална дирекција стекне „ауторитет“ и превласт.

Сепаратизам обласних дирекција имао је утемељење и у неуједначености железничких прописа, које је Краљевина СХС наследиле из предратног и ратног периода и наставила да примењује на свом подручју. На путу унификације железничке управе стајали су и материјални мотиви различитих интересних група. Тој врсти проблема припадало је и питање имовинских односа између приватних железничких друштава и државе која је њихове пруге преузела у експлоатацију. Ово питање стајало је отворено читаву деценију. Делимично је решено када је држава већини приватних железница признала финансијска права из старих уговора о концесијама које су она закључила својевремено са Аустријом и Угарском. Главни разлог спорог решавања овог важног питања налазио се пре свега у финансијским ограничењима југословенске државе.

Економска интеграција била је важан мотив државног уједињења на југословенском простору после Првог светског рата. Железница је у том погледу требало да игра двојаку улогу: као транспортно средство у функцији привреде, и као највеће предузеће у земљи у државној управи. Од самог настанка југословенске државне заједнице, транспортна функција железнице истицана је као једна од најважнијих претпоставки послератне обнове и привредног развоја, како на државном тако и локалном нивоу. Колики значај може железница да има за развој подручних економија открила је анкета из 1919. године спроведена на

нивоу читаве земље. Анкета је показала да велики привредни потенцијали на локалним нивоима остају пасивни због неразвијене капиларне железничке мреже. Главни ограничавајући чинилац у том погледу била је држава, са својим оскудним финансијама и отпором према непосредном ангажовању приватног капитала у железничком послу. У основи овакве државне железничке политике налазио се страх од губитка утицаја у области која је сматрана стратешким државним интересом. Без утицаја није била ни чињеница да је целокупна железница у западним југословенским покрајинама преузетим од Аустроугарске монархије, представљала заправо део ратне одштете Краљевине Србије. Потребе развоја домаћег железничког саобраћаја превазилазиле су финансијске и организационе капацитете државе, што се негативно одражавало не само на развој економије већ и укупне односе у земљи. Нико није крио незадовољство што железница не функционише у складу са општим потребама.

Важност државне железнице исказивана је и кроз њену улогу великог наручиоца од привреде. Железница је у условима послератне кризе могле да обезбеди уписаност и оживљавање читавих сектора привређивања, првенствено металског комплекса и трговине, унутрашње и спољне. Међутим, дејство железнице је и на овом плану остало ограничено. У првом моменту железница је подстакла активност постојећих металских предузећа и довела до оснивања нових, укључујући и ангажовање страног капитала. Али убрзо је наступила криза услед лоше уређених односа, неизмиривања финансијских обавеза државе и великих репарационих набавки из Немачке, које су сметале развоју додмаће металске индустрије. Као крајњи резултат јавило се обострано незадовољство, што се одразило и кроз успорени опоравак железничког саобраћаја. Ово последње био је можда главни разлог зашто су између 1919. и 1924. године највише истицане две опречне одлике југословенске железнице - њена важност, и њена неефикасност.

ABSTRACT

During World War One, European railways primarily served military goals, and in that respect they played an important role. Exploited to their limits and poorly maintained, at the end of the war they were in a very poor condition. At the same time the railway network in some countries grew by constructing new or rehabilitating existing railroads, which was undertaken by both warring sides in the directions that war operations took and in the vicinity of large front lines.

After the War, situation with the railways in Yugoslav countries was different. The Serbian state railways was completely devastated. It was badly damaged first in autumn of 1915, when Serbian army during their evacuation demolished a large number of railway bridges and tunnels and marshalled between them railway cars and locomotive engines that could not have been taken out of the country. Several hundred rail cars and 10 – 20 locomotives were saved and in Greece they were turned over to the Allies “for keeping”.

During the three years of occupation, Serbian rail roads and rolling stock were used by occupation authorities of Germany, Austro-Hungary and Bulgaria. It was at that time already that the remaining fleet was much reduced. Most of the damage to Serbian State Railways was inflicted at the time of occupation forces withdrawing before a liberating offensive in the autumn of 1918. It was then that the entire railway infrastructure and ancillary facilities were completely destroyed, and almost the entire fleet was hauled away. After the liberation of Serbia, the situation with the railways was such that it had to be built anew.

In western Yugoslav areas the railways was not destroyed in the same manner as in the eastern part. The poor condition of rail roads and rolling stock at the end of the war in those parts was mostly due to overexploitation and poor maintenance. The tracks were dilapidated, and cars and engines unusable for the most part. Despite all that, it was possible to organise at least some kind of traffic in the western part of the country.

The end of the war immediately changed the function of the railways. From the means that served military ends and destruction, the railways now in peacetime conditions became one of the most important factors of post-war reconstruction. The

importance of the railways was quite evident already in the economic clauses of the armistice agreements, where France and Belgium required from Germany to hand them over immediately 5,000 locomotive engines and 150,000 railway cars. This railway material included the rolling stock of the Serbian railways. A considerable part of Serbian rail cars and locomotives happened to be in Hungary and Bulgaria as well, and also under the management of Allied military authorities in Greece and Turkey, and they refused to give them back. Large victorious countries, and France above all, insisted on their large material war damages and attempted to provide for themselves the most favourable conditions for post-war reconstruction.

Rebuilding of Europe after World War One required that railway traffic should be normalised as soon as possible. At many international conferences, starting from the Paris Peace Conference and meetings of its Supreme Council to different economic conferences, the railways were termed to be “technical assistance to economic reconstruction”. This placed the reconstruction of the railway within a broader context, where two major problems were financing and coal supply. Resolving these issues depended on economic activity growth and restoration of international trade.

These general problems were shared by the newly established Yugoslav railways, but there were a number of specificities as well, since many of the issues concerning internal relations within the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes were also reflected here. Swift normalisation of railway traffic in the country called for large and certain funding sources. However, the Kingdom had no such sources. Undeveloped industry and extensive agriculture could not provide large surpluses, and it was evident that war reparations would not be coming soon, and particularly not in money. That is why the Yugoslav delegation at the Paris Peace Conference from the very beginning attempted to ensure restitution for Serbia and Montenegro, which included railway material. These attempts were all in vain, since the economic clauses of armistice agreements with Germany did not apply to Serbia. Likewise, subsequent requests made by the Yugoslav side for the problem to be resolved by later annexes to the agreements and by pressures to be exercised by great powers on the defeated countries to return to Serbia the things that had been taken, were ineffective as well. At the same time the Yugoslav delegation attempted to obtain for Serbia priority in war reparation payments, with the justification that the three years of occupation resulted in largest damages

proportionally, and that it was impossible to start reconstruction without assistance from abroad. However, the Paris Peace Conference Supreme Council in principle ruled out any formal recognition of priority to any other country except for Belgium.

During the first months of 1919 the Yugoslav government hoped that it might be able to obtain considerable funds for funding the reconstruction through direct foreign state loans (like during the war) to be guaranteed by Serbia's future reparations. At first, the large victorious countries that had provided loans for the Kingdom of Serbia during the war were, in principle, in favour of granting such loans. However, in late 1919 they stopped making payments from their budgets. For the Kingdom of SCS this meant that it had to resort to taking loans from private banks under commercial terms and conditions.

Consequently, the essence of the claim of the Kingdom of SCS was that large victorious countries should determine the amount of war reparations for Serbia which then could be used when taking loans from private banks abroad. However, in practice this option turned out to be unworkable, since foreign banks did not see future reparations as a secure base for approving loans. After that, the only thing that the Kingdom could do was to wait until individual peace agreements with defeated countries were concluded, and then wait for payments of their war reparations from the common reparations fund, in line with the generally applied procedure for all victorious countries that the Peace Conference recognized as entitled to collect.

The problem with determining the amount of war reparations that the defeated countries were to pay was that the actual war damage exceeded their capacities for payment. That is why the Peace Conference, through its Reparations Commission, determined the amount of war damage taking into account the actual financial capacities of the defeated countries, but still preserving the right to adjust the amounts, timing and manner of payments. In the first months of functioning of the Peace Conference there was the idea that proportionally larger participation in war reparations from Germany should belong to the countries that had to bear most of the financial burden of the war, France and Great Britain primarily, and that smaller countries should have a larger share of reparations coming from economically weaker defeated countries – Austria, Hungary and Bulgaria. And although the Conference adopted the principle of the single reparations fund and annual quotas for payments to each of the victorious countries, this

idea was put into practice after all. The largest part of war reparations was to be borne by Germany.

With regard to reparations from the former Austro-Hungarian Monarchy, the Kingdom of SCS faced a double position. Its western areas, as parts of the defeated Monarchy, had the obligation to make the payments into the common reparations fund, while the eastern parts (territories of the former Kingdom of Serbia and Kingdom of Montenegro) were entitled to claim damages from the reparations fund. This meant that the damages to be given to the newly formed Yugoslav state should relate to the difference between the payment to be made by the western parts and the reparations to be received by the former Kingdom of Serbia. This principle of compensation involved many dangers, since there was no exact assessment of these two values and their mutual relationship. It could even happen that these two values would cancel each other and that Serbia would remain without any compensation. The great powers among the Allies at first offered to Serbia a satisfaction of a kind in the form of “simplified compensation” and “balance” of only half a billion francs. This amount differed significantly from Serbia’s claim, where the highest mentioned amount was about 17 billion. The other grave danger stemmed from the idea that settlement concerning the Yugoslav territory should be carried out by “immediate set-off”. This meant that if the debt of western Yugoslav areas to the reparations fund was 1/3 of the war reparations to be received by Serbia, that this amount was to be deducted from Serbia’s receivables and calculated as advance payment – i.e. as if Serbia had already received 1/3 of the reparations to be received. Thus, in accordance with the general provisions of the peace treaty, Serbia would lose the right to payment from the common reparations fund until other countries entitled to reparations managed to collect 1/3 of what they were to receive. In case of France, for instance, this amounted to several dozen billion, which meant that the Kingdom of SCS would remain without any payments coming its way for an indefinite period of time. The problem was solved by direct negotiations and the arrangement between the Yugoslav top officials and French and British representatives in the Peace Conference Supreme Council. The amount of war reparations for Serbia were determined to be 5% of the total amount of reparations, and the deductions from the damages allocated to Serbia related to the debt owed by its western parts were postponed for the period of 12 years.

The policy of collecting war reparations in the Kingdom of SCS was guided by the principle “what is received in kind is what we will have”. It was decided that as many as possible rail cars, locomotive engines, bridge constructions, rails, workshop equipment and other railroad materials should be ordered. In this form the country received large values. However, it was not sufficient to meet the needs of railway reconstruction. The solution was sought in concluding a large bank loan in America, the only country that after the war could export capital and goods for the reconstruction of Europe. However, an obstacle to executing this idea was the unresolved issue of European countries’ debts to America, and the U.S. did not want to start approving new loans until previous debts were consolidated. New American loans were expedited by the fact that Europe was necessary to America as a business partner and a buying customer. Without economic cooperation with Europe there was no progress for America. America needed Europe “for its own benefit”. Faced with such dependence, America was compelled to invest new loans into the restoration of Europe.

The agreement for its first large loan from America that was intended for the railway was concluded by the Kingdom of SCS in 1922. In the meantime the reconstruction of the state railway was funded in different manners: by taking loans from the National Bank, through budget deficit, by the Ministry of Traffic incurring debts, and also from a public investment loan organized in the country in 1921. The Kingdom of SCS obtained large values (in the form of rolling stock) also based on being entitled to the proportionate part of the railway of the former Austro-Hungarian Monarchy, and also from the spoils of war.

Shortage of rolling stock was a considerable problem of Yugoslav railway traffic. However, there were other reasons for the sluggish restoration of the railways, such as: slow reconstruction of the devastated facilities and construction of the new ones, drawn-out adjustment of the railway network to the changed circumstances in the international traffic and also traffic in the country, lack of connections between different railway systems in the territory of the state, differences in railway regulations, disagreements in the ranks of railway management, unresolved property issues between private railways companies and the state, taking over their railways after the war and starting to exploit them.

The repairs of the destroyed and construction of the new railway facilities in the period from 1919 to 1924 took place in several phases. After peace was established, the first makeshift reconstruction in Serbia was undertaken using what material was at hand, from destroyed buildings and other structures, from the spoils of war, reparations deliveries, and the materials obtained using the funds of special purpose loans. With regard to organization of works, a unified system was not introduced at once. During the first months it was mostly the military who were engaged. From spring 1919 works concessions were granted to national private contractors and developers through public auctions. This way of construction, as directed by private companies, did not provide the needed efficiency, in particular during the years of high inflation when it was difficult for the companies to get operating capital. That is why the new method of work was introduced, managed by the Ministry of Traffic, through special Committees for Construction with broad powers, whose members were state railway engineers and experts. Such organizational discrepancies resulted from adjusting to the existing conditions of lack of material and capital, high inflations rate, but also pressures exercised by various interest groups. There were cases when works on the railway infrastructure were performed by combining different organisational models, and it also happened that construction started under one and finished under the other work regime.

A special kind of unification was dictated by the change in character and purpose of specific local rail roads that after the war happened to be located along the routes of international traffic, requiring considerable reconstructions and adjustments to the new purpose. Standardisation involved also constructing links between the railway system previously unconnected, located in different areas of Yugoslavia, as well as parts of the special railroads that were crossed over by new state borders.

Lack of unity and accord in the railway management caused considerable obstacles to more efficient functioning of the Yugoslav railways after World War One. However, this was not just a technical issue of organisation, but a combination of different aspects of the railway, from the economic to socio-political one. After the end of the war the railway management was made up of autonomous district railway directorates. In the beginning of living together in the common state that was well suited to the provisional, in general, structure of the administration of different types and levels. However, after the adoption of the unitary Constitution of 1921, which

ignored the federalist demands of the Croats, railway directorates, as a quite specific form of self-management organisations, assumed certain political qualities. In that regard, a particularly prominent railway directorate was the one in Zagreb, whose authority covered the territory of Croatia and Slovenia. As a tool of political struggle of the Croats, with the aim of obstructing the unitary organisation of the country, Zagreb Directorate in 1922 appeared as the organiser of several-month-long blockade of railway traffic in its administrative area, which had grave consequences for the entire country. The state economy collapse that lasted for several months, a consequence of the blockade, was one of the reasons for promptly making the decision on abolishing the existing system of autonomous railway directorates and introduction of the Directorate General of Railways as part of the Ministry of Traffic in Belgrade and the top administration authority for railway traffic in the entire country. Centralisation of the railways management was carried out gradually in practice, since district railway directorates strongly resisted being made “subordinate”. It took several years for the Directorate General of Railways to gain “authority” and supremacy.

Separatism of district directorates was also founded on differences in railways related regulations that the Kingdom of SCS inherited from the periods before and during the war, and continued to apply in their territories. Among the obstacles to unification of railways administration there were also financial motives of various interest groups. This type of problems included also the question of property issues between private railway companies and the state that took over their railroads for exploitation. This particular issue remained open for an entire decade. It was partly resolved when the state recognised – to most private railways – financial rights from former concession contracts that they had earlier concluded with Austria and Hungary. The main reason for slow resolution of this important issue was primarily the financial limitations of the Yugoslav state.

Economic integration was an important motive of state unification in the Yugoslav territory after World War One. In that regard, the railway was to play a dual role: a means of transport serving the economy, and also the largest company in the country managed by the state. From the very beginning of the Yugoslav state community, the transportation function of the railway was pointed out as one of the most important prerequisites of post-war reconstruction and economic development,

both at the national and at the local levels. How important the railways might be for the development of economy in various areas was evident from the 1919 survey that was conducted in the whole country. The survey showed that large economic potentials at local levels remain unexploited and inactive due to undeveloped capillary railway network. The main restricting factor in this respect was the state, with its scarce funds and resistance to direct involvement of private capital in railway business operations. In the background of such state policy concerning railways was the fear of losing influence in the area considered to be of strategic interest to the state. Moreover, also of importance was the fact that the entire railway system in western Yugoslav provinces taken over from the Austro-Hungarian Monarchy was in fact part of the war reparations for the Kingdom of Serbia. The needs of developing national railway traffic exceeded the financial and organisational capacities of the state, which adversely influenced not only the development of the economy but also overall relations within the country. Nobody concealed their dissatisfaction about the railway not functioning in accordance with what was generally needed.

The importance of the state railways for the economy was expressed also through its role of a large customer. In the conditions of post-war crisis, the railways could provide jobs and pump life into entire industries, primarily metal industry and trade, both internal and foreign. However, the effects achieved by the railways in this regard remained limited. At first the railways stimulated the activity of the existing metal industry companies and led to the establishment of the new ones, where foreign capital was also involved. However, it was not before long that the crisis started, due to poorly regulated relations, the state defaulting on its financial obligations, and large reparations deliveries from Germany, which hindered the development of national metal industry. The end result was mutual dissatisfaction, reflected in the sluggish recovery of the railway traffic. The last mentioned issue was perhaps the main reason for the two contradictory characteristics of the Yugoslav railways being underlined most often in the period from 1919 to 1924 – its importance and its inefficiency.

ИЗВОРИ И ЛИТЕРАТУРА

ИЗВОРИ

1. Необјављени извори:

1. Архив Југославије у Београду

Фондови:

1. Министарство финансија Краљевине Југославије (70)
2. Министарство трговине и индустрије Краљевине Југославије (65)
3. Централа индустријских корпорација у Краљевини Југославији (76)
4. Министарски савет Краљевине Југославије (138)
5. Делегација Краљевине СХС на Конференцији мира у Паризу (336)

2. Архив Српске академије наука и уметности у Београду

Историјска збирка:

Оставштина:

1. Косте Стојановића

2. Објављени извори:

1. Богдан Кризман, Богумил Храбак, *Записници са седница Делегације Краљевине СХС на Мировној конференцији у Паризу 1919-1920*, Београд, 1960.

3. Штампa и периодика:

1. Нова Европа (1920-1925)
2. Демократија (1920)
3. Југословенска обнова – Њива (1920)
4. Нови живот (1920-1926)
5. Ратник (1922)
6. Политика (1920)

ЛИТЕРАТУРА

1. Драгомир Арнаутовић, *Историја српских железница 1850-1918*, Београд, 1934.
2. Р. Аврамовић, *Од Женева до Ђенове – обнова Европе*, Нови живот, II година, IX књига, Београд, 1922.
3. Ranislav Avramović, „Међународни саобраћај - према уговорима о миру и конвенцијама под окриљем Друштва народа“, *Џелезнички алманах 1928 – 1929*, Београд, 1928.
4. Дим. Антула, *Производња угља 1919. године у Краљевству СХС*, Нови живот, Књ. I, Св. 4, 10. април 1920.
5. I. В, „Крiza наше привреде“, *Nova evropa*, Књига VIII, Број 11. и 12, 11. октобар 1923.
6. Иво Белин, „Државне финансије и Народна банка“, *Нова Европа*, Књига II, број 5, 1. мај 1921.
7. Иво Белин, „Буџет за 1922“, *Нова Европа*, књига IV. број 4, 1. фебруар 1922.
8. Иво Белин, „Инвестициони зајам“, *Нова Европа*, Књига II, Број 12, 11. јул 1921.
9. Ivo Belin, „Око зајмова, 7% инвестициони зајам“, *Нова Европа*, Књига IV, Број 1, 1. јануар 1922.
10. Ivo Belin, „Немачка репарација и Југославија“, *Нова Европа*, Књига II, Број 6, 11. мај 1921.
11. Иво Белин, „Немачка привредна криза“, *Нова Европа*, Књига VI, Број 11, 11. децембар 1922.
12. Ivo Belin, „Трговински уговор са Немачком“, *Нова Европа*, Књига IV, Број 7, 1. март 1922.
13. Иво Белин, „Индустијализација Југославије“, *Нова Европа*, Књига V, Број 6, 21. јун 1922.
14. Иво Белин, „Немачка у знаку окупације Рура“, *Нова Европа*, Књига VII, Број 10, 1923.
15. Ivo Belin, „Американски зајам“, *Нова Европа*, Књига V, Број 1, 1. мај 1922.
16. Ivo Belin, „Новчана криза“, *Нова Европа*, 1922. Књига VI., Број 7, 1. новембар 1922.

17. Ivo Belin, „Aktuelna privredna pitanja“, *Nova Evropa*, Knjiga VIII, Broj. 9, 21. septembar 1923.
18. Иво Белин, „Наша привредна политика у години 1922“, *Нова Европа*, Књига VII, Број. 2, 11. јануар 1923.
19. Иво Белин, „Стање наше привреде у години 1923“, *Нова Европа*, Књига девета, од 1. јануара до 30. јуна 1924.
20. Фран Бончина, „Проблеми вициналних железница“, *Годишњак југословенских државних железница 1931-1932*.
21. Димитрије Боаров, *Апостоли српских финансије*, Београд, 1997.
22. Благоје Богавац, *Сто година железница Југославије 1849-1949*, зборник чланака поводом стогодишњице железница Југославије, Београд, 1951.
23. Младен Вогић, *Pregled razvoja železniškog omrežja na širšem gravitacijskem območju Slovenije in Istre*, Ljubljana, 1989.
24. Фернан Бродел, *Динамика капитализма*, Сремски Карловци, 1989.
25. Fernan Brodel, *Materijalna civilizacija - ekonomija i kapitalizam od XV do XVIII veka*, прва књига, Београд, 2007.
26. Александар Булатовић, Срђан Кораћ, *Корупција и развој модерне српске државе*, Београд, 2006.
27. В, „Финансијски резултати ђеновске конференце“, *Нова Европа*, Књига V, Број 3, 11. јун 1922.
28. Е. Varga, „Ђеновска конференција“, *Nova Evropa*, Knjiga V. Broj 3, 11. jun 1922.
29. Veselin Vukićević, „Industrijska politika Srbije“, *Nova Evropa*, Knjiga V, Broj 11, 11. avgust 1922.
30. Јосип Вебер, *Железница у Боки Которској 1901-1968*, Херцег Нови, 2005.
31. Јосип Вебер, *150 година железничког саобраћаја у Војводини*, Панчево, 2006.
32. Воја Вељковић, *О буџету*, Београд, 1922.
33. Vuk Vinaver, *Jugoslavija i Francuska izmedju dva svetska rata*, Београд, 1985.
34. Станислав М. Велимировић, „Први план за изградњу железнице у Србији“, *Историјски гласник*, бр. 4/1965.
35. Алекс. Гавела, „Економски проблеми“, *Нови живот*, II година, VIII књига, Београд, 1921.
36. Алекс. Гавела, „Политички положај - поводом загребачког конгреса јавних

- радника“, *Нови живот*, III година, XI књига, Београд, 1922.
37. Анте Гавела, „Сузбијање скупоће и појефтињавање живота“, *Нови живот*, IV година, XVI књига, Београд, 1923.
38. Географ, „Привредна структура наше државе“, *Нови живот*, III година, XI књига, Београд, 1922.
39. Георге, „Међусавезничка конференција у Паризу“, *Нови живот*, II година, IV књига, Београд, 1921.
40. Георге, „Мађарска спољна политика“, *Нови живот*, II година, IV књига, Београд, 1921.
41. Цветко Грегорић, „Наша индустрија“, *Јубиларни зборник живота и рада СХС 1918-1928*, Београд, 1928.
42. Питер Геј, *Вајмарска култура*, Београд, 1998.
43. Бранислав Глигоријевић, *Парламент и политичке странке у Југославији (1919-1929)*, Београд 1979.
44. Dragana Gnjatović, *Stari državni dugovi 1862-1941*, Beograd, 1991.
45. Милан Грујић, *Железнице Србије - 120 година, 130 година, 150 [година]*, Београд, 2004.
46. Ненад Говедаревић, *Сто двадесет година железнице у Нишу*, Ниш, 2004.
47. Јосип Горничкић-Брдовачки, *Железница у Хрватској до 1918.године : грађење, организација и финансијални односи*, Загреб, 1952.
48. Ранко Деспих, „Наше рударство“, *Јубиларни зборник живота и рада Срба, Хрвата и Словенаца 1918-1928*.
49. Дипломатикус, „Немачка пред грађанским ратом“, *Нови живот*, IV година, XVI књига, Београд, 1923.
50. Vukan Dešić, „Значај саобраћаја и његова улога у развоју друштва“, *100 година жељезница Југославије 1849-1949*.
51. Мита Димитријевић, *Привреда и трговина*, Београд, 1913.
52. Сергије Димитријевић, *Страни капитал у привреди бивше Југославије*, Београд, 1958. Сергије Димитријевић, *Привредни развој Југославије (1918-1941)*, Београд, 1962.
54. Сергије Димитријевић, Предговор, Љубиша Протић, *Развој индустрије и промет добара у Србији за време прве владе кнеза Милоша* Београд, 1953.

55. Мирко Докић, *Модернизација и развој железничке мреже Србије (1884-2004)*, Београд, 2004.
56. Мирко Докић, "Историјат железничке мреже Србије", Железнице, бр. 1/2, 2004.
57. Др. Ђ, Предлог закона о буџетским дванаестинама, Нови живот, Књ. I, Св. 2, 27. март 1920.
58. Др. Ђ, „Међународна финансијска конференција у Бриселу“, *Нови живот*, I година, III књига, Београд, 1921.
59. Др. Ђ, Финансијски преглед – буџетске дванаестине, Нови живот, II година, V књига, Београд, 1921.
60. Др. Ђ, „Буџет за 1920/21 годину“, *Нови живот*, Књ. 1, Св. 11, 31 јул 1920.
61. Др. Ђ, „Француске финансије“, Нови живот, Књ. I. св. 5, 17. април 1920.
62. Димитрије Ђорђевић, „Аустросрпски сукоб око пројекта новопазарске железнице, (*Отисак из Историјског часописа VII*), Београд, 1957.
63. Милан П. Ђорђевић, „Једна слика из нашег државног буџета“, *Нови живот*, II година, IV књига, Београд, 1921.
64. Никола Ђурић, „Богатство земље и саобраћај“, *Железнички алманах 1928-1929*, Београд, 1928.
65. Смиљана Ђуровић, „Криза угља на територији Краљевине Срба Хрвата и Словенаца 1919. године“, *ACTA HISTORICO-OECONOMICA IUGOSLAVIAE*, VOL. II, Zagreb, 1975.
66. Смиљана Ђуровић, *Државна интервенција у индустрији 1918-1941*, Београд, 1986.
67. Никола Ђурић, Финансије југословенских државних железница, Годишњак Југословенских државних железница, 1931-1932.
68. Мих. Живанчевић, „Садашња економска ситуација“, *Нови живот*, II година, IV књига, Београд, 1921.
69. Драган Р. Живојиновић, „Вилсон, Италија и четрнаест тачака на међусавезничкој конференцији у Паризу“, *Историјски часопис*, XVI-XVII, Београд, 1970.
70. L. Žimbrek, „Kako izgleda današnja Nemačka“, *Nova Evropa*, knjiga VIII, broj. 8. 11. septembar 1923.

71. Momčilo Ivanović, „Građenje železnica od 1918 do 1941 i građevna politika u tome periodu“, *100 godina železnica jugoslavije (1849-1949)*.
72. Миомир П. Илић, „Савезници и наш дуг Сједињеним државама“, *Нови живот*, II година, IV књига, Београд, 1921.
73. Миомир П. Илић, „Из Сједињених држава“, *Нови живот*, II година, V књига, Београд, 1921.
74. М. П. Илић, „О зајму од 500.000.000 динара“, *Нови живот*, II година, VII књига, Београд, 1921.
75. Мих. В. Илић, „О нашем железничком саобраћају“, *Нови живот*, III година, XI књига, Београд, 1922.
76. Велизар Јанковић, „Бриселска финансијска конференција“, *Нови живот*, I година, III књига, Београд, 1921.
77. Велизар Јанковић, „Наша саобраћајна железничка политика“, *Јубиларна књига државних железница Краљевине Југославије 1919-1929*.
78. Велизар Јанковић, *Уговор о миру и наша оштета*, Београд, 1920.
79. Милан Јојић, „Наш возни парк“, *Годишњак југословенских државних железница, 1931-1932*.
80. Владан Јовановић, „Железнице у Јужној Србији 1919-1929“, *Лесковачки зборник, XXXVIII*, Лесковац, 1998.
81. Драгољуб Јанковић, *Кроз историју југословенских железница*, Београд, 1957.
82. Цевад Јузбашевић, *Изградња железница у Босни и Херцеговини у свјетлу аустроугарске политике од окупације до краја Калајеве ере*, Сарајево, 1972.
83. Цевад Јузбашевић, „Изградња железница у Босни и Херцеговини и аустроугарске економске супротности“, *Преглед 2-3*, 1981.
84. Клеменсо у Америци“, *Нови живот*, III година, XI књига, Београд, 1922.
85. Град. П. Козомарић, „Народна банка и скупоба“, *Нова Европа*, Књига VI, Број 9, 21. новембар 1922.
86. Михајло Којић, „Угљена индустрија“, *Нови живот*, II година, X књига, Београд, 1922.
87. Мирко Косић, „Наша индустрија“, *Јубиларна књига државних железница Краљевине Југославије 1919-1929*.
88. Bogdan Krizman, „Solunsko primirje od 29. septembra 1918“, *Vojnoistorijski*

- glasnik*, januar-april 1968, broj 1, godina XIX.
89. В. Krizman, „Završne operacije srpske vojske u jesen 1918“, *Vojnoistorijski glasnik*, 2, maj-avgust 1969, broj 2, godina XX.
90. Стеван Куколеча, *Индустрија Југославије 1918-1938*, Београд, 1941.
91. Душан Лончаревић., *Наше железнице*, Београд, 1939.
92. Л. „Политичке прилике у Бугарској“, *Нови живот*, IV година, XIV књига, Београд, 1923.
93. М. С. Лапчевић, „Новчана криза“, *Нови живот*, IV година, XIV књига, Београд, 1923.
94. М. А. „Одлагање плаћања аустријске отштете“, *Нови живот*, II година, X књига, Београд, 1922.
95. М. Б., „Економски преглед - Погледи на нашу привредну политику“, *Нова Европа*, Књига I. Број. 6, 4. новембар 1920.
96. Срећко Мајзец, Унификација у међународном саобраћају железница и њезини фактори, *Железнички алманах 1928–1929*, Београд, 1928.
97. Крста Марић, „Хрвати и устав“, *Нови живот*, II година, IV књига, Београд, 1921.
98. Крста Марић, „Видовдански устав и хрватско питање“, *Нови живот*, III година, XIII књига, Београд, 1923.
99. Svetislav Marodić, „Naša spoljna trgovina“, *Jubilarna knjiga državnih železnica Kraljevine Jugoslavije 1919-1929*.
100. Бог. Марковић, „Поратни хаос“, *Нови живот*, II година, VII. књига, Београд, 1921.
101. Богдан С. Марковић, „Мисли о привредној обнови“, *Нови живот*, књ. I. св. 3, Београд, 1920.
102. Бог. Марковић, „Привредне заблуде у Ћенови“, *Нови живот*, II година, IX књига, Београд, 1922.
103. Бог. Марковић, „Привреда и страначке борбе“, *Нови живот*, Књ. II, Св. 5, 11. септембар 1920.
104. Василије Марковић, „Зајам у иностранству у вези са грађењем и експлоатацијом железница и пристаништа“, *Нови живот*, II година, VIII књига, Београд, 1921.

105. Василије Марковић, „Грађење нових железница у 1920 и 1921 години“, *Нови живот*, II година, IV књига, Београд, 1921.
106. Василије Марковић, „Најпре железнице у јужној Србији“, *Нови живот*, II година, IV књига, Београд, 1921.
107. Василије Марковић, „Грађење железничких пруга у државној режији“, *Нови живот*, III година, XI књига, Београд, 1922.
108. Л. Марковић, „Како да заштитимо наше репарације“, *Нови живот*, IV година, XVI књига, Београд, 1923.
109. М. Maletin, „Krizа nemačke државе“, *Nova Evropa*, Књига VI, Број 11, 11. децембар 1922.
110. MBD, „Krizа наше индустрије“, *Nova Evropa*, Књига II, Број 4, 21. април 1921.
111. Петар Миленковић, „Трасирање и грађење пруга код нас“, Годишњак Југословенских државних железница, 1931/32.
112. Страшимир Милетић, „Финансијски проблеми на Ђеновској конференцији“, *Нови живот*, II година, IX књига, Београд, 1922.
113. Петар Миленковић, *Историја грађења железница и железничка политика код нас (1850-1935)*, Београд, 1936.
114. „Међународна конференција за саобраћај и провоз“, *Нови живот*, II година, IV књига, Београд, 1921.
115. Светислав Милосављевић, „Организција ратне војно-железничке службе“, *Ратник*, свеска VII, јули 1923.
116. Светислав Милосављевић, „Железнице колосека 60 цм и њихова примена на солунском фронту 1916-1918. године“, *Ратник*, свеска VII, јули 1922.
117. С. Милосављевић, „Десетогодишњи напори Краљевине СХС на усавршавању и повећавању своје железничке мреже“, *Јубиларна књига државних железница Краљевине Југославије 1919-1929*.
118. С. Милосављевић, „Наше вициналне железнице“, *Јубиларна књига државних железница Краљевине Југославије 1919-1929*.
119. Лазар Милошевић, „Наш железнички саобраћај – десетогодишњи напори на сређивању“, *Јубиларна књига државних железница Краљевине Југославије 1919-1929*.
120. Мијо Мирковић, *Економска историја Југославије*, Загреб, 1958.

121. Мијо Мирковић, *Економска структура Југославије*, Загреб 1952.
122. Андреј Митровић, *Југославија на конференцији мира 1919-1920*, Београд, 1969.
123. Андреј Митровић, *Стране банке у Србији 1878-1914*, Београд, 2004.
124. Андреј Митровић, *Србија у првом светском рату*, Београд, 1984.
125. Милић Милићевић, *Пруга ка Јадрану*, Лепосавић, 2007.
126. Иван Мохорич, *Згодовина железниц на Словенском*, Љубљана, 1968.
127. Ivan Manzoni, *Mirovni ugovori*, Београд, 1936.
128. „Наше угљарство“, *Железнички алманах 1928-1929*, Београд, 1928.
129. Немачки информативни уред, *Примирје 1918/1940*.
130. М. Недељковић, „Валутне невоље“, *Нови живот*, II година, VII књига, Београд, 1921.
131. М. Недељковић, „Пројекат буџета за 1922. годину“, *Нови живот*, II година, VII књига, Београд, 1921.
132. Милорад Недељковић, „Предлог буџета за 1922 год.“, *Нови живот*, II година, VIII књига, Београд, 1921.
133. Милорад Недељковић, „Буџет и зајам“, *Нови живот*, II година, X књига, Београд, 1922.
134. М. Недељковић, „Економски преглед: Слом немачке марке – Француско-немачки споразум – Међусавезнички зајмови, Изгледи на веће међународне зајмове, Нови живот, II година, VII књига, Београд, 1921.
135. М. Недељковић, „Економски преглед“, *Нови живот*, II година, VII књига, Београд, 1921.
136. „Немачка пред прагом мира“ (писмо из Немачке, 13. септембра 1923), *Нови живот*, IV година, XIV књига, Београд, 1923.
137. „Немачка низбрдица“, *Нови живот*, IV година, XIV књига, Београд, 1923.
138. Коста Николић, „Ратне последице на железницама“, *Нови живот*, Књ. XXI, св. 10, Београд, 28. фебруар, 1925.
139. Коста Николић, „Наш возни парк по уговорима о миру“, *Нови живот*, Књ. XXVI, Св. 12, 8. мај 1926.
140. Коста Николић, „Наш возни парк по уговорима о миру“, *Нови живот*, Књ. XXVII, Св.1, 15. мај 1926.

141. Коста Николић, „Наш возни парк по уговорима о миру“, *Нови живот*, Књ. XXVII, Св.2, 22. мај 1926.
142. К. Николић, „Зашто се наше железничке пруге тешко опорављају“, *Нови живот*, Књ. XIX, Св.1, 12. јул 1924.
143. К. Николић, „Реч-две о економији железница“, *Нови живот*, Књ. XX, Св. 11, 13. децембар 1924.
144. Коста Николић, „Преимућство државне експлоатације на приватним железницама“, *Нови живот*, Књ. XXIV, Св. 9, 31. октобар 1925.
145. Коста Николић, „Наше вициналне железнице“, *Нови живот*, Књ. XXIII, Св. 4, 4. јул 1925.
146. Коста Николић, „Треба ли држава да откупи вициналне железнице“, *Нови живот*, Књ. XXVI, Св. 3, 6. март 1926.
147. Коста Николић, „Треба ли држава да откупи вициналне железнице“, *Нови живот*, Књ. XXVI, Св. 5, 20. март 1926.
148. Коста Николић, „Дисциплина у саобраћајној служби и њени предуслови“, *Нови живот*, Књ. XXVII, Св. 11, 24. јул, 1926.
149. М. Нинчић, „Буџет као уредба“, *Нови живот*, II година, IV књига, Београд, 1921.
150. М. Нинчић, „Финансије и парламенат“, *Нови живот*, Књ. I, Св. 1, 20. март 1920.
151. М. Нинчић, „Финансијске одредбе у уставном предлогу“, *Нови живот*, II година, V књига, Београд, 1921.
152. М. Нинчић, „Централизовање трговинске политике“, *Нови живот*, Књ. I, Св. 5, 17. април 1920.
153. М. Нинчић, „Питање нашег извоза“, *Нови живот*, Књ. I, Св. 9, 17. јул 1920.
154. Момчило Нинчић, *Спољна политика Краљевине СХС у год. 1922-1924*, Београд, 1924.
155. Д. Новаковић, „Зајам у иностранству“, *Нови живот*, II година, VII књига, Београд, 1921.
156. Д. Новаковић, „Зајам у иностранству II“, *Нови живот*, II година, VII књига, Београд, 1921.
157. Драг. Ђ. Новаковић, „Стабилизација“, *Железнички алманах 1928–1929*,

- Београд, 1928.
158. Драг. Ђ. Новаковић, „Народна банка – оптицај њених новчаница“, „Народна банка – оптицај њених новчаница“, *Нов живот*, Књига I, Св. 9, 17. јул 1920.
159. Карл Нут, „К проблему југословенске индустрије жељеза и челика“, *Нова Европа*, Књига X, Број 13. и 14, 1. новембар 1924.
160. Карл Нут, „Криза наше привреде“, *Нова Европа*, Књига X, Број 13. и 14, 1. новембар 1924.
161. Јездимир С. Николић, *Историја железнице Србије, Војводине, Црне Горе и Косова*, Београд, 1980.
162. Божидар Никашиновић, *Српска извозна трговина*, Београд, 1903.
163. Петар Опачић, *Србија између Антанте и Централних сила 1915-1917*, Београд, 2009.
164. „Одштета Србији – шта је постигнуто у Паризу“, *Политика*, година XV.
165. Бранко Павлица, „О немачким репарацијама и надокнади штете Југославији после првог и другог светског рата“, *Зборник Матице српске за историју*, 58, Нови Сад, 1998.
166. А. Панић, „Организација наших железница“, *Нови живот*, Књ. II, Св. 4, 4. септембар 1920.
167. А. Панић, „Београд са саобраћајног и трговинског гледишта“, *Нови живот*, I година, III књига, Београд, 1921.
168. А. Панић, „Наша саобраћајна политика“, *Нови живот*, Књ. I. Св. 11, 31. јул 1920.
169. Milutin Petrov, „Finansiranje građenja i razvoj računovodne službe železnica“, *100 godina železnica Jugoslavije (1849-1949)*.
170. Бора Поповић, „Обнова железница предратне краљевине Србије у периоду од 1919. до 1929“, *Јубиларна књига Државних железница Краљевине Југославије 1919-1929*.
171. П. Прокић, „Грађење нових железница“, *Ратник*, свеска VI, година XXXVIII, јун 1922.
172. П. Прокић, „Отворимо врата нашој извозној трговини“, *Нови живот*, IV година, XIV књига, Београд, 1923.
173. П. Прокић, „Отворимо врата нашој извозној трговини“, *Нови живот*, IV

- година, XV књига, Београд, 1923.
174. Новак Поповић, Душан Мишић, *Наша домаћа привреда*, Београд 1929.
175. Привредна историја народа ФНРЈ, Београд, 1951/52.
176. Р, „Писмо из Софије“, *Нови живот*, Књига XVII, Св. 12, 12. април 1924.
177. Анте М. Радојевић, „Јединство у саобраћају“, *Нови живот*, I година, III књига, Београд, 1921.
178. М. Радосављевић, „Висбаденски споразум“, *Нови живот*, II година, VIII књига, Београд, 1921.
179. С. Развигоровић, „Наш конфликт са Бугарском“, *Нови живот*, I година, III књига, Београд, 1921.
180. „Резултати последњих преговора у Паризу о накнади штете“, *Демократија*, година II, Београд, 12. фебруар 1920.
181. Marta Romportlova, „Promene i kontinuiteti u ekonomiji novonastalih država nakon 1918. godine“, *Prilozi*, Sarajevo, XXII, 23, 1987.
182. Петар Рудченко, „Питање железница у Краљевини СХС и француске приватне железнице“, *Нови живот*, Књ. XXVII. Св. 5, 12 јун 1926.
183. Владимир Розенберг, *Иностранни капитал у југословенској привреди*, Београд, 1937.
184. С, „Енглеско гледиште у питању репарација“, *Нови живот*, III година, XI књига, Београд, 1922.
185. М. Савић, „Наша производња гвоздених конструкција“, *Нови живот*, II година, X књига, Београд, 1922.
186. Миливоје Савић, „Наша етиважа шљива“, *Нови живот*, II година, IX књига, Београд, 1922.
187. Р. Сарделић, „Излаз Србије на море“, *Нови живот*, II година, IX књига, Београд, 1922.
188. Р. Сарделић, „Наше стратешке железнице“, *Нови живот*, III година, XI књига, Београд, 1922.
189. Ст, „Финансијски преглед – два зајма, берза, жетва, скупоба“, *Нови живот*, II година, V књига, Београд, 1921.
190. Ст, „Финансијски преглед: ратна отштета, зајам, финансијски одбор“, *Нови живот*, II година, V књига, Београд, 1921.

191. Ст. „Финансијски преглед – резултати зајма, берза, пут министра финансија“, *Нови живот*, II година, VII књига, Београд, 1921.
192. Андра Станић, „Наш железнички саобраћај“, *Нови живот*, Књига. I, Свеска 8, Београд, 10. јул 1920.
193. М. Станојевић, „Писмо из Немачке“, *Нови живот*, IV година, XIV књига, Београд, 1923.
194. Vladimir Stehlik, „Postanak i razvitak železnica u Jugoslaviji“, *100 godina železnica Jugoslavije (1849-1949)*.
195. Коста Стојановић, *О увозу и извозу Србије*, Београд, 1902.
196. Коста Стојановић, „Економско снажење Краљевства Срба, Хрвата и Словенаца после европског рата“, *Југословенска обнова-њива*, година IV бр. 8, 10. април, Београд, 1920.
197. Коста Стојановић, „Конференција парламентарна интернационална за трговину“, *Југословенска обнова-њива*, бр. 16, 1920.
198. Милан Стојадиновић, „Финансијска политика и питање скупоће“, *Нови живот*, II година, IV књига, Београд, 1921.
199. Милан Стојадиновић, „Питање репарација“, *Нови живот*, II година, V књига, Београд, 1921.
200. М. Стојадиновић, „Наш државни дуг“, *Нови живот*, I година, III књига, Београд, 1921.
201. Ђорђе Станковић, *Никола Пашић и југословенско питање, 1-2*, Београд, 1985.
202. Ђорђе Станковић, *Никола Пашић и Хрвати (1918-1923)*, Београд, 1995.
203. З. Станковић, „Чески угаљ“, *Нови живот*, Књига II, Св. 11, 23. октобар 1920.
204. Драгиша Станојевић, *Интереси српства*, Београд, 1885.
205. Милош Стефановић, *Наше железнице после рата 1918-1928*, Београд, 1929.
206. Момир Самарцић, „Посета барона Хердера Србији и први план за изградњу железнице“, *Истраживања*, књ. 18, 2007.
207. Момир Самарцић, *Железничко питање у спољној политици Србије 1878-1888*, Нови Сад, 2007.
208. “Сједињене Америчке државе“, *Енциклопедија Британика*, Београд, 1967.
209. Благ. Годоровић, „Воћарство Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца“, *Нови*

- живот*, II година, X књига, Београд, 1922.
210. Благ. Тодоровић, „Вођарство у Краљевини Срба, Хрвата и Словенаца“, *Нови живот*, III година, XI књига, Београд, 1922.
211. Милан Тодоровић, *Наша економна политика*, Београд, 1925.
212. „Трговина, привреда и железнице“, *Железнички алманах 1928-29*.
213. Љубинка Трговчевић, *Научници Србије и стварање југословенске државе 1914-1920*, Београд, 1983.
214. Ћ, „Спољни преглед“, *Нови живот*, III година, XI књига, Београд, 1922.
215. Ћ+И.Б, „Криза наше привреде“, *Нова Европа*, Књига X, Број 13. и 14, 1. новембар 1924.
216. Гј. Ћ, „Прва главна скупштина Народне банке СХС“, *Нова Европа*, књига V, број. 7, 1. јул 1922.
217. Vladeta Ćosić, „Синдикална организација железничара у старој Југославији“, *100 година железница Југославије (1849-1949)*.
218. Душан Узелац, „Зајам у иностранству и економска обнова наше земље“, *Нови живот*, II година, IX књига, Београд, 1922.
219. Душан Узелац, „Садашња новчана криза“, *Нови живот*, III година, XI књига, Београд, 1922.
220. Dunja Hercigonja, *Velika Britanija i spoljnopolitički položaj Jugoslavije 1929-1933*, Beograd, 1987.
221. Nakija Hadžihasanović, „Razvitak naših železničkih radionica“, *100 godina železnica Jugoslavije (1849-1949)*.
222. Hugo Holcman, „Strani kapital u našoj industriji“, *Nova Evropa*, Knjiga X, Broj 15, 21. novembar 1924.
223. Владимир Љ. Цветковић, *Економски односи Југославије и Француске 1918-1941*, Београд, 2005.
224. Ч, „Енглеска, Француска и репарације“, *Нови живот*, III година, XI књига, Београд, 1922.
225. Andrija Šnepreger, „Veliki štrajk železničara Jugoslavije 1920 godine“, *100 godina železnica Jugoslavije (1849-1949)*.
226. Димитрије Шрепловић, „Наше железнице“, *Годишњак Југословенских државних железница 1931-1932*.

227. Славко Шећеров, *Наше финансије (1918-1925)*, Београд, 1926.

БИОГРАФИЈА

Душан М. Илијин рођен је 31. 10. 1963. године у Београду. Дипломирао је 1993. на Одељењу за историју Филозофског факултета у Београду. Од 1985. до 1993. године био је запослен у Савезном секретаријату за иностране послове СФРЈ. Од 1999. године ради у средњој стручној школи као професор историје.

Из области историје, у својству копроређивача, објавио је са колегама Небојшом Јовановићем и Драганом Хамовићем *„Устаничку читанку (1804-1815“*, Београд, 2004; као самостални приређивач *„Стојан Новаковић – правни списи“*, Београд, 2006; а као коаутор са Татјаном Катић уџбеник *„Историја за први разред гимназије свих смерова“*, Београд, 2013.

Прилог 1.

Изјава о ауторству

Потписани-а _____

број уписа _____

Изјављујем

да је докторска дисертација под насловом

Обнова железнице у Краљевини СХС (1919-1924)

- резултат сопственог истраживачког рада,
- да предложена дисертација у целини ни у деловима није била предложена за добијање било које дипломе према студијским програмима других високошколских установа,
- да су резултати коректно наведени и
- да нисам кршио/ла ауторска права и користио интелектуалну својину других лица.

Потпис докторанда

У Београду, _____

Прилог 2.

Изјава о истоветности штампане и електронске верзије докторског рада

Име и презиме аутора _____

Број уписа _____

Студијски програм _____

Наслов рада _____

Ментор _____

Потписани _____

изјављујем да је штампана верзија мог докторског рада истоветна електронској верзији коју сам предао/ла за објављивање на порталу **Дигиталног репозиторијума Универзитета у Београду**.

Дозвољавам да се објаве моји лични подаци везани за добијање академског звања доктора наука, као што су име и презиме, година и место рођења и датум одбране рада.

Ови лични подаци могу се објавити на мрежним страницама дигиталне библиотеке, у електронском каталогу и у публикацијама Универзитета у Београду.

Потпис докторанда

У Београду, _____

Прилог 3.

Изјава о коришћењу

Овлашћујем Универзитетску библиотеку „Светозар Марковић“ да у Дигитални репозиторијум Универзитета у Београду унесе моју докторску дисертацију под насловом:

Обнова железнице у Краљевини СХС (1919-1924)

која је моје ауторско дело.

Дисертацију са свим прилозима предао/ла сам у електронском формату погодном за трајно архивирање.

Моју докторску дисертацију похрањену у Дигитални репозиторијум Универзитета у Београду могу да користе сви који поштују одредбе садржане у одабраном типу лиценце Креативне заједнице (Creative Commons) за коју сам се одлучио/ла.

1. Ауторство
2. Ауторство - некомерцијално
- 3.** Ауторство – некомерцијално – без прераде
4. Ауторство – некомерцијално – делити под истим условима
5. Ауторство – без прераде
6. Ауторство – делити под истим условима

(Молимо да заокружите само једну од шест понуђених лиценци, кратак опис лиценци дат је на полеђини листа).

Потпис докторанда

У Београду, _____
