

**Mr. sc. Sait Š. ŠABOTIĆ**

*Filozofski fakultet Nikšić*

*JU OŠ „Mileva Lajović Lalatović” – Nikšić, Crna Gora*

E-mail: [sabos@t-com.me](mailto:sabos@t-com.me); [sait.sabotic@os-mllalatovic.edu.me](mailto:sait.sabotic@os-mllalatovic.edu.me)

**1.01 Izvorni naučni rad/Original scientific article**

UDK/UDC: 94:656.2(497.16 Bihor/Novi Pazar)"1850/1909" (093)

DOI: <https://doi.org/10.52259/historijskipogledi.2023.6.10.72>

**UTJECAJ AUSTRO-UGARSKIH PLANOVA O IZGRADNJI  
SANDŽAČKE ŽELJEZNICE NA BIHOR I  
NOVOPAZARSKI SANDŽAK**

**Apstrakt:** *Svojom pojavom željeznice su unijele nove mogućnosti u životu ljudi, ali i one u pogledu političkih planova i djelovanja. Željezničke aktivnosti pokrenute su na Balkanu u drugoj polovini XIX vijeka i bitno su utjecale na međusobne odnose balkanskih država. Ovaj rad se bavi istraživanjem potencijalnih utjecaja planova Austro-Ugarske o izgradnji Sandžačke željeznice na nahiju Bihor i šire kazu Bijelo Polje i Novopazarski sandžak, koji su bili dio Osmanskog carstva. Austro-Ugarska je još prije održavanja Berlinskog kongresa istakla svoje pretenzije prema prostoru Balkana videći u njemu most koji ih je mogao povezati sa toplim Egejskim morem i dalje sa prostorom Bliskog istoka. Austro-Ugarska je imala ambiciju da proširi svoj utjecaj na Balkanu, a izgradnja željeznice bila je jedan od načina ostvarivanja tog cilja. Tako krupne političke namjere nisu mogle proći bez reakcija Osmanskog carstva, koje je nastojalo da očuva svoju teritorijalnu cjelovitost i posjede u tom dijelu Balkana. Slovenske države i slovenski narodi su u Rusiji tradicionalno tražili zaštitu, što jne Rusiji otvorilo mogućnost da i sama iskaže svoje interesovanje za ostvarivanjem političkog utjecaja u tom dijelu Evrope. Uvidjevši da joj je Austro-Ugarska glavni takmac na prostoru Balkana, Rusija je 1897. godine postigla dogovor sa njom o očuvanju situacije po principu status quo. Ovaj dogovor je potvrđen i sporazumom u Mircštetu 1903. godine, koji je težio međusobnom neutralisanju ili podjeli interesnih sfera gdje je Bugarska prepuštena Rusiji, a Srbija Austro-Ugarskoj. Glavni cilj koji je Austro-Ugarska nastojala da ostvari bio je sprječavanje stvaranja jedne velike države na prostoru od Dunava do Jadranskog mora, države koja bi joj zatvarala put prema istoku. Kako se na tom prostoru nalazila Srbija, austro-ugarska propaganda je bila uperena protiv nje i pored tradicionalno dobrih veza sa dinastijom Obrenovića. Svoje političke planove Austro-Ugarska je pokušala da osnaži izgradnjom odgovarajuće željezničke mreže, koja bi joj omogućila lakšu i bržu kontrolu prostora koji je željela da kontroliše. U tom*

smislu Beč je početkom XX vijeka počeo zagovarati plan izgradnje tzv. „Novopazarske željeznice”, koja je imala da poveže Uvac sa Mitrovićem. Međutim, njemački kancelar Bernhard von Bulow savjetovao je ministra vanjskih poslova Austro-Ugarske grofa Agenora Romualda Goluhovskog da napusti tu zamisao zbog nepovoljne situacije u Makedoniji, u kojoj su se nazirali nemiri. Austro-Ugarska diplomatija nije željela da se javno i do kraja izjasni po tom prijedlogu. Sve navedeno imalo je utjecaja na stanovništvo svih djelova Novopazarskog sandžaka. U radu se upravo zato razmatra kako bi izgradnja željeznice podstakla privredni razvoj cjelokupnog kraja stvarajući nove trgovinske puteve, a takođe podstakla investiranje u privredne grane poput trgovine i poljoprivrede. Takođe, u radu se daju nagovještaji u pogledu promjena u demografskoj strukturi kroz doseljavanje stanovništva iz drugih djelova Osmanskog carstva i Austro-Ugarske, jer bi to željeznica nužno nametnula. Takođe, bitno je pomenuti i činjenicu vezanu za pitanje kako bi realizacija tzv. „Novopazarske željeznice” utjecala na etničku i vjersku dinamiku u nahiji Bihor i na širem prostoru.

Ministarstvo vanjskih poslova carske Rusije u više navrata intervenisalo je kod austrijskog cara Franca Josefa i grofa Goluhovskog da napuste plan izgradnje „Novopazarske željeznice”, jer je ruska vlada ostala pri mišljenju koje je dala još 1900. godine. Austro-Ugarska je na kraju pristala. Na kraju, od svega je ostao samo politički utjecaj podržavan propagandnim aktivnostima tajnih službi. Rad ima i karakter temelja za dalja istraživanja i rasprave o ovoj temi.

**Ključne riječi:** Austro-Ugarska, Osmansko carstvo, Novopazarski sandžak, Nahija Bihor, Kaza Bijelo Polje, Novopazarska željeznica, politički sukobi, politički utjecaj, propagandne aktivnosti.

## THE IMPACT OF AUSTRO-HUNGARIAN PLANS FOR THE CONSTRUCTION OF THE SANDJAK RAILWAY ON BIHOR AND THE NOVI PAZAR SANDJAK

**Abstract:** *The emergence of railways brought about new possibilities in people's lives, as well as in terms of political plans and actions. Railway activities began in the Balkans in the second half of the 19th century and had a significant impact on the relationships between Balkan states. This work explores the potential influence of Austro-Hungarian plans for the construction of the Sandjak Railway in the region of Bihor and the broader areas of Bijelo Polje and the Novi Pazar Sandjak, which were part of the Ottoman Empire.*

*Austro-Hungary had expressed its ambitions in the Balkans even before the Berlin Congress, seeing the region as a bridge that could connect them to the warm Aegean Sea and further to the Middle East. The construction of the railway was one of the means by which Austro-Hungary sought to expand its*

*influence in the Balkans. Such significant political intentions did not go unnoticed by the Ottoman Empire, which aimed to preserve its territorial integrity and possessions in that part of the Balkans.*

*Slovene states and peoples traditionally sought protection in Russia, giving Russia an opportunity to express its own interest in exerting political influence in this part of Europe. Recognizing that Austro-Hungary was its main rival in the Balkans, Russia reached an agreement with them in 1897 to maintain the status quo. This agreement was further confirmed by the Treaty of Münzsteg in 1903, which aimed to mutually neutralize or divide spheres of interest, with Bulgaria falling under Russian influence and Serbia under Austro-Hungarian.*

*Austro-Hungary's primary goal was to prevent the creation of a large state in the region from the Danube to the Adriatic Sea, which would block its path eastward. As Serbia was located in that region, Austro-Hungarian propaganda was directed against it, despite traditionally good relations with the Obrenović dynasty. Austro-Hungary attempted to strengthen its political plans through the construction of a suitable railway network, which would facilitate easier and faster control of the desired territory.*

*This led to the advocacy of the so-called "Novi Pazar Railway," which would connect Uvac with Mitrovica. However, German Chancellor Bernhard von Bülow advised Austro-Hungarian Foreign Minister Count Agenor Romuald Goluchowski to abandon this plan due to the unfavorable situation in Macedonia, where unrest was brewing. Austro-Hungarian diplomacy did not want to make a public and final decision on this proposal.*

*All of the above had an impact on the population of all parts of the Novi Pazar Sandjak. The work examines how the construction of the railway would have stimulated economic development in the entire region by creating new trade routes and encouraging investment in economic sectors such as trade and agriculture. The paper also provides insights into potential changes in the demographic structure through the influx of populations from other parts of the Ottoman Empire and Austro-Hungary, which the railway would necessarily impose. Furthermore, it is essential to mention how the realization of the "Novi Pazar Railway" would have affected the ethnic and religious dynamics in the Bihor district and the broader area.*

*The Ministry of Foreign Affairs of the Russian Empire intervened with Austrian Emperor Franz Joseph and Count Goluchowski on several occasions to abandon the plan to build the "Novi Pazar Railway," as the Russian government maintained the same view it had expressed in 1900. Austro-Hungary eventually agreed, leaving only a political influence supported by the propaganda activities of secret services. This work serves as a foundation for further research and discussions on this topic.*

**Key words:** *Austro-Hungary, the Ottoman Empire, the Novi Pazar Sandjak, Bihor District, Bijelo Polje Kaza, Novi Pazar Railway, political conflicts, political influence, propaganda activities.*

## Opšte prilike na Balkanu kroz prizmu željeznica

Od trenutka kada su dva mjesta u Engleskoj, Stokton – Darlington, prvi put povezana željezničkom prugom, 27. septembra 1825. godine, kojom prilikom je isprobana parna lokomotiva kao pronalazak engleskog konstruktora Džordža Stivensona, a koja je na pruži vukla kompoziciju od 12 teretnih i 22 putnička vagona, u svijetu se mnogo šta promijenilo.<sup>1</sup> Brži protok informacija, mogućnost masovnog prevoza tereta i robe, mogućnost prevoza većeg broja putnika i povećana bezbjednost tokom putovanja u odnosu na ranije načine, utjecali su na veću pokretljivost stanovništva i znatno „skraćivanje” rastojanja među pojedinim mjestima. Ali nisu to bile jedine prednosti željezničkih pruga. Sve ubrzaniji razvoj željezničkog saobraćaja odrazio se i na društveni, privredni i kulturni život.<sup>2</sup> Koristeći prednosti ovog vida saobraćaja, privredno razvijenije zemlje pokušale su da ostvare svoj utjecaj na svoje susjedstvo, a potom i na one zemlje koje su stajale na putu njihovih interesa.

Utrka velikih sila za uspostavljanjem ekonomskog i političkog utjecaja u Osmanskom carstvu dijelom je bila pomognuta i napretkom koji je ostvaren na polju željezničkog saobraćaja. U toj utrci posebno je prednjačila Austro-Ugarska iza koje je stajala ujedinjena Njemačka. Austro-Ugarska je svoje pretenzije prema Balkanu, a time i prema teritoriji Osmanskog carstva, pojačala nakon vojnih i diplomatskih poraza u Italiji 1859. i kod Sadove u Pruskoj 1866. godine.<sup>3</sup> Prema zamislama svojih stratega Austro-Ugarska je težila da prodre prema Solunu iz pravca Bosne i Hercegovine preko teritorije tadašnjeg Kosovskog vilajeta. To je bilo područje koje je, uz podršku Njemačke, trebalo da joj bude dato kao nadoknada za gubitke na Zapadu. Odredbe Berlinskog kongresa dale su Austro-Ugarskoj veliku podršku povjerivši joj mandat da okupira Bosnu i Hercegovinu i vrši kontrolu nad Novopazarskim sandžakom.<sup>4</sup> Pored Austro-Ugarske, veliko interesovanje za područje Balkana ispoljavala je Rusija. Ona je težila da se uz pomoć slovenskih država, ali i Bugarske, što više približi Bosforu i Dardanelima. Pretenzije prema preostalim teritorijama Osmanskog carstva na Balkanu imala je i Bugarska. Njen diplomatski establišment je nastojao da slovensko stanovništvo nastanjeno južno od Šarplanine pripoji svojoj teritoriji. Na taj način je stvoreno takozvano *makedonsko*

<sup>1</sup> *100 godina željeznice Crne Gore*, Podgorica 2009, 9.

<sup>2</sup> Do 1845. godine u svijetu je bilo izgrađeno 16.000 kilometara pruge, 1855. godine 487.000, a 1910. godine je bilo više od milion izgrađenih kilometara pruge.

<sup>3</sup> *Istorija novog veka*, u redakciji akademika J. V. Tarlea, Beograd 2008, 490.

<sup>4</sup> Senaid Hadžić & Adnan Velagić, *Balkanska praskozorja, Od idejā do ujedinjenjā*, Mostar 2019, 279-281.

*pitanje* u čijem rješavanju će Bugarska aktivno učestvovati. Njene pretenzije sjevernije od Šar-planine bile su znatno manje izražene.<sup>5</sup>

Prednosti željezničkog saobraćaja bile su brzo uočene i od osmanskog javnog mnjenja, pa su i na Porti razmatrane brojne mogućnosti gradnje željezničkih trasa. Vojna saradnja između Francuske, Engleske i Osmanskog carstva, uperena protiv Rusije u toku Krimskog rata, nastavljena je i nakon njegovog završetka na način što su mlade Osmanlije upućivane na zapad da tamo izučavaju nauku i tehnologiju.<sup>6</sup> Upravo iz njihovih redova poticali su i zagovornici izgradnje željezničkih pruga na teritoriji Osmanskog carstva.<sup>7</sup> Takve ideje imale su svog utjecaja i na tanzimatske reforme koje su bile u toku, a u sklopu njih je razmatrana i ideja o izgradnji pruge Istanbul – Beč, odnosno do granice sa Austro-Ugarskom. Bečki dvor je 1868. godine uspio od Visoke Porte dobiti koncesiju za izgradnju željezničke pruge na liniji Istanbul – Adrianopol (Drinopolje/Edirne) – Plovdiv – Sofija – Niš – Beograd sve do austro-ugarske granice. Gradnja željeznice je započela 1872, ali je privremeno obustavljena zbog ustanaka i ratova na većem dijelu Balkanskog poluostrva tokom „Istočne krize” od 1875. do 1878. godine. Radovi su po završetku krize nastavljeni, a željeznička pruga koja povezuje Istanbul i Beč završena je 1888. godine.<sup>8</sup> Da bi se željeznička mreža što više unaprijedila i razudila, stranim ulagačima su nuđene koncesije i garantiran im je monopol nad linijama. Pri kraju vladavine sultana Abdul Medžida Osmansko carstvo je raspolagalo sa prugama čija je ukupna dužina iznosila 452 km.<sup>9</sup> Pruga čiju je izgradnju investirao belgijski bankar, baron Moritz de Hirsch, povezivala je Istanbul sa Edrenama i Sofijom sa kracima od Edrena prema Alexandroupolisu. Završena je 1874. godine i bila je duga ukupno 562 km.<sup>10</sup> Na tome se nije stalo. Za vrijeme vladavine sultana Abdul Hamida II pruge su se intenzivnije gradile i dosegle su do Monastira, odnosno Bitole 1897. godine.<sup>11</sup>

<sup>5</sup> Vesna Zarković, Reforme u Osmanskom carstvu i Stara Srbija, *Baština*, sv. 35, Priština – Leposavić 2013, 144.

<sup>6</sup> *Istorija Osmanskog Carstva*, priredio Rober Mantran, prevela s francuskog Ema Miljković-Bojanić, Clio, Beograd 2002, 865. (u narednim napomenama prilikom navođenja ove bibliografske jedinice, koristićemo skraćenicu IOC).

<sup>7</sup> Prva željeznica u Osmanskom carstvu izgrađena je na dionici između Izmira i gradova Kasabe (159 km) i Aydina (73 km) u vrijeme vladavine sultana Abdul Medžida (1839-1861).

<sup>8</sup> Charles Jelavich, Barbara Jelavich, *Themelimi i shteteve kombetare te Ballkanit 1804-1920*, Dituria, Tirane 2004, 183. (Navedeno prema: Gazmend Rizaj, Diplomatski sporovi oko transbalkanskih željezničkih projekata od 1900. do 1912. godine u kontekstu albanskog pitanja, *Časopis za suvremenu povijest (ČSP)*, br. 3, Zagreb 2019, 913).

<sup>9</sup> Joseph von Hammer, *Historija Turskog /Osmanskog/ Carstva*, 3, Zagreb 1979, 398.

<sup>10</sup> *Isto*, 398.

<sup>11</sup> *Isto*, 399.

Kako navode Charles i Barbara Jelavich, sredinom XIX stoljeća *sve balkanske zemlje imale su strast za izgradnju željeznica*.<sup>12</sup> Prije nego što će se dogoditi Berlinski kongres i među Južnim Slovenima su se pojavile ideje o izgradnji željezničkih pruga. Težnja za izlazom na more zagovarana je u Srbiji još polovinom XIX vijeka. Tu ideju razradio je Ilija Garašanin u „Načertaniju” iz 1844. godine, zagovarajući potrebu da se od Porte traži slobodan put do Jadranskog mora. Sa završetkom Istočne krize i održavanjem Berlinskog kongresa došlo je do stvaranja nove mape Balkana, ne samo geografske, već i političke, što je podrazumijevalo i pridavanje veće pažnje ukupnoj saobraćajnoj infrastrukturi.

Upravo u navedenom kontekstu našlo se i područje Novopazarskog sandžaka, koje je nakon 1878. godine razdvajalo granice Srbije i Crne Gore. U njegovom sastavu bilo je i područje kaze Akova sa Bihorom.

### **Položaj i značaj Novopazarskog sandžaka nakon Berlinskog kongresa**

Prema članu XXV Berlinskog kongresa, Austro-Ugarska je dobila pravo da okupira Bosnu i Hercegovinu i da postavi svoje garnizone u Novopazarskom sandžaku.<sup>13</sup> Do njihovog uspostavljanja došlo je na osnovu austro-osmanske konvencije od 21. aprila 1879. godine. Svoje trupe Austro-Ugarska je postavila u mjestima Pljevlja, Prijepolje i Priboj.<sup>14</sup> Prvobitno je bilo planirano da se trupe stacioniraju i u Bijelom Polju, ali se od te namjere odustalo zbog besputnosti terena.<sup>15</sup> Mandat koji je Austrougarska dobila na Berlinskom kongresu omogućavao joj je delovanje do linije *au delà de Mitrovitza*, ali je upravo bilo to što je otvaralo vrata za nedoumice i nagađanja u vezi sa novim ambicijama. Ovakvi stavovi predstavnika velikih sila doveli su Novopazarski sandžak u poziciju u kojoj je ostao ukliješten između Srbije i Crne Gore postajući na izvjestan način *politička zemljouzina* pogodna za dalje političke i druge planove Austro-Ugarske na Balkanskom poluostrvu. Za Osmansko carstvo on je bio nada da će se upravo na tom prostoru, u spletu promjenljivih političkih okolnosti, promijeniti i njihova politička pozicija na Balkanu. Kao zapadna kapija geostrateški osjetljivog prostora Kosovskog vilajeta, Novopazarski sandžak, prostor koji je zahvatao površinu od 7.666

<sup>12</sup> Charles Jelavich, Barbara Jelavich, *Themelimi i shteteve kombetare te Ballkanit 1804-1920*, 183. (Navedeno prema: G. Rizaj, *Diplomatski sporovi oko transbalkanskih željezničkih projekata*, 913).

<sup>13</sup> S. Hadžić & A. Velagić, *Balkanska praskozorja*, 303-304; Senaid Hadžić, *Bosna i Hercegovina u vrijeme pojave (veliko)nacionalnih ideja*, Tuzla 2016, 278-279; Josef Matuz, *Osmansko carstvo*, preveo Nenad Maočanin, Zagreb 1992, 147.

<sup>14</sup> Mihovil Mandić, *Povijest okupacije Bosne i Hercegovine (1878)*, Zagreb 1910, 19, 92; Mita Kostić, *Iz istorije Srba u Novopazarskom sandžaku posle Berlinskog kongresa 1878*, *Glasnik Skopskog naučnog društva*, VII, Skoplje 1940, 93;

<sup>15</sup> *Bijelo Polje*, monografija, Beograd 1987, 140.

km<sup>2</sup>,<sup>16</sup> je bio spona sa Bosnom i Hercegovinom, ali i pogodan poligon za ostvarivanje saradnje Osmanskog carstva sa Austro-Ugarskom u raznim pogledima. Takve pozicije u potpunosti je bila svjesna austro-ugarska diplomatija, pa je uz veliku predostrožnost nastojala da Srbiju suzbije u ostvarivanju bilo kakvih utjecaja na tom prostoru. Kao jedan od uslova za priznavanje nezavisnosti Srbije, Austro-Ugarska je na Berlinskom kongresu zahtijevala od srpske vlade da se obaveže da će za izgradnju željezničke pruge od Beograda do osmanske granice, odnosno makedonskih pokrajina, angažovati austrijsku firmu.<sup>17</sup> Suprotno postignutim dogovorima srpska vlada je već u tom periodu isticala namjere da želi da pristupi gradnji željeznice od Merdara, na tadašnjoj srpsko-osmanskoj granici, do Medove na albanskoj obali. Uz dodatne diplomatske pritiske Austro-Ugarska je ipak primorala Srbiju da potpiše dva sporazuma – Sporazum o željeznicama i Sporazum o trgovini, koji je sklopljen u aprilu 1881. godine.<sup>18</sup> Sredinom juna iste godine sklopljen je još jedan sporazum. Radilo se o „tajnoj konvenciji” čijim se drugim članom knez Milan Obrenović, u ime Srbije, odrekao svake političke i vjerske propagande u Bosni i Hercegovini i u Novopazarskom Sandžaku.<sup>19</sup> U zamjenu za to srpski knez je obezbijedio svoju dinastiju za 10 godina i od dvora u Beču dobio dosta neodređeno obećanje *da se neće protiviti sama i da će kod drugih sila pomagati ako ona (Srbija) dođe u položaj da dobije kakvo teritorijalno uveličavanje u pravdu južne granice, ali izvan Novopazarskog Sandžaka.*<sup>20</sup> Ipak, odricanje od bilo kakve propagande ili ostvarivanja utjecaja kneza Milana na području Novopazarskog sandžaka, bilo je samo deklarativnog karaktera. Naime, srpski radikali su u svom programu iz 1881. godine za svoju politiku otvoreno postavili sljedeće ciljeve: slogu s Crnom Gorom i Bugarskom, zatim kulturno pomaganje neoslobođenih djelova srpstva i buđenje svijesti o narodnom jedinstvu.<sup>21</sup> Takav program nije isključivao ni djelovanje na području Novopazarskog sandžaka bez obzira na njegovu demografsku strukturu u kojoj je stanovništvo islamske religije činilo više od polovine ukupnog stanovništva. Na drugoj strani takva politika Srbije dolazila je u sukob sa interesima Austro-Ugarske, a svakako i Osmanskog carstva. No, iako je to bilo tako, veze pravoslavnog stanovništva sa područja Novopazarskog sandžaka, samim tim i

<sup>16</sup> Fikret Midžić, *Granice i teritorija Bosne i Hercegovine od Karlovačkog mira do kraja Prvog svjetskog rata na starim geografskim kartama (1699 – 1918)*, Bihać 2010, 80.

<sup>17</sup> G. Rizaj, *Diplomatski sporovi oko transbalkanskih željezničkih projekata*, 913.

<sup>18</sup> Misha Glenny, *The Balkans: Nationalism, War, and the Great Powers, 1804-1999*, Granta Books, London 2000, 149-150.

<sup>19</sup> Vladimir Čorović, *Odnosi između Srbije i Austro-Ugarske u XX veku*, Beograd 1936, 11-13; Mita Kostić, *O brojnom, socijalno-ekonomskom i političkom stanju Srba pod Turcima u Novopazarskom sandžaku posle Berlinskog kongresa (1878)*, *Istoriski časopis*, knj. XIV-XV, 1963-1965, Beograd 1965, 399.

<sup>20</sup> M. Kostić, *Iz istorije Srba u Novopazarskom sandžaku*, 94.

<sup>21</sup> Jaša Prodanović, *Istorija političkih stranaka i struja u Srbiji*, I, Beograd 1947, 443; M. Kostić, *O brojnom, socijalno-ekonomskom i političkom stanju Srba pod Turcima u Novopazarskom sandžaku posle Berlinskog kongresa (1878)*, 400.

sa područja kaze Bijelo Polje sa Bihorom, sa istomišljenicima u Beogradu, nisu prekidane što potvrđuje i jedan opširni izvještaj od 4. novembra 1887. godine Komande pljevaljske brigade, koji je upućen Komandi 15. kora u Sarajevu.<sup>22</sup>

Znajući da je ukrštanje njihovih interesa sa srpskim i osmanskim interesima na području Novopazarskog sandžaka neizbježno, Austro-Ugarska je pribjegavala diplomatskim potezima „korak po korak”. „Tajna konvencija” Srbije sa Austro-Ugarskom, produžena je 9. februara 1889. i imala je da važi do 1895. godine. Diplomatskim načinom onemogućena da djeluje na pomenutom području, Srbija se orijentisala u pravcu moravsko-varždarske doline.<sup>23</sup> Ohrabrena ovom diplomatskom akcijom kojom je uspjela da uspostavi politički utjecaj u Novopazarskom sandžaku, Austro-Ugarska je od tog trenutka budno pratila sva dešavanja i ponašanja stanovništva, sa ciljem da još više produbi svoju političku dominaciju.<sup>24</sup> Međutim, u svojim namjerama prema svom susjedstvu, nije podbacivala ni Srbija. Budžetom za 1890. godinu za propagandne svrhe bilo je opredijeljeno 200.000 dinara, da bi već naredne godine taj iznos bio povećan na 500.000 dinara.<sup>25</sup> Iz tog budžeta bila su plaćena i lica zadužena za propagandu na području Novopazarskog sandžaka, među kojima se, konkretno za kazu Bijelo Polje, pominje izvjesni Joca Pupiće.<sup>26</sup>

Da bi svoje ciljeve što lakše ostvarivala Austro-Ugarska je u Pljevljima ustanovila komandu c. kr. posadnih trupa u Novopazarskom Sandžaku (*K. K. Besatzungs-Truppen-Kommando*), uz koju je organizovala i obavještajnu službu koja je veoma sinhronizovano djelovala što se dâ vidjeti iz brojnih izvještaja obavještajaca koji su podatke prikupljali na terenu. Izvještaji iz Pljevalja su redovno upućivani c. kr. komandi 15 kora u Sarajevu, odakle su prosljeđivani vladi u Beču.<sup>27</sup> Komanda u Pljevljima imala je jednog generalštabnog oficira kao *civilnog komesara* ili *političkog referenta*, pred kojim su bili postavljeni vrlo ozbiljni zadaci, a prije svega da svestrano prati cjelokupan život stanovništva u Novopazarskom sandžaku i sve pojavnosti koje su bile u vezi sa njim.<sup>28</sup> Glavnu pažnju svog djelovanja, civilni komesar je morao usmjeriti na politička pitanja. Vlada iz Beča je, u tom pogledu, zahtijevala od komesara da radi na: 1) Iznalaženju političkih podjela i to ne

<sup>22</sup> M. Kostić, *O brojnom, socijalno-ekonomskom i političkom stanju Srba pod Turcima u Novopazarskom sandžaku posle Berlinskog kongresa (1878)*, 401, 402.

<sup>23</sup> M. Kostić, *Iz istorije Srba u Novopazarskom sandžaku*, 94; M. Kostić, *O brojnom, socijalno-ekonomskom i političkom stanju Srba pod Turcima u Novopazarskom sandžaku posle Berlinskog kongresa (1878)*, 399.

<sup>24</sup> Dimitrije Đorđević, Austro-srpski sukob oko projekta Novopazarske željeznice, *Istoriski časopis*, knj. VII, 1957, Beograd 1957, 214.

<sup>25</sup> Arhiv Srbije, Ministarstvo inostranih djela, Prosvetno-političko odeljenje (dalje: AS, MID, PPO), 1891, pp, br. 551, red 8, Referat ministru (sačinjen u MID-u), Beograd, 23. februara 1891.

<sup>26</sup> M. Kostić, *O brojnom, socijalno-ekonomskom i političkom stanju Srba pod Turcima u Novopazarskom sandžaku posle Berlinskog kongresa (1878)*, 404.

<sup>27</sup> M. Kostić, *Iz istorije Srba u Novopazarskom sandžaku*, 94; M. Kostić, *O brojnom, socijalno-ekonomskom i političkom stanju Srba pod Turcima u Novopazarskom sandžaku posle Berlinskog kongresa (1878)*, 400.

<sup>28</sup> M. Kostić, *Iz istorije Srba u Novopazarskom sandžaku*, 94.



samo *Sandžaka Novog Pazara*, nego i cjelokupnog Kosovskog vilajeta 2) Što je moguće tačnije ustanovljenje broja stanovništva 3) Pronalaženje kako se broj stanovnika dijeli po vjerama. 4) Iznalaženje broja stanovništva po narodnosti 5) Ustrojstvo uprave i sudstva 6) Proučavanje saobraćaja, željeznica, pošta, telegrafa i cesta 7) Ispitivanje kako stoji s narodnim obrazovanjem.<sup>29</sup> Sve navedene zadatke civilni komesar je, uz podršku potčinjenih službenika, pokušavao da realizuje u zadatim rokovima. Dosljednim poštovanjem postavljenih ciljeva Austro-Ugarska je jedino mogla računati na sigurno ostvarivanje svog interesa na prodor prema Novopazarskom sandžaku.

### **Bosanska Istočna pruga (*Bosnische Ostbahn*)**

Osmansko carstvo tokom druge polovine XIX vijeka nije željelo da zaostane za ostalim evropskim zemljama u pogledu željezničke infrastrukture. Samo desetak godina nakon Krimskog rata na Porti se javila ideja na koji način se povezati sa Zapadom, a prije svega sa austro-ugarskom željezničkom mrežom. U tom pogledu bilo je zamišljeno da se to učini uz pomoć teritorije Srbije, koja nije podržala ovu ideju jer je zahtijevala direktne razgovore sa Portom, pokušavajući da izbjegne razgovore sa predstavnicima kompanija koje su se bavile izgradnjom željeznica.<sup>30</sup> Shvatajući da se na toj strani ne mogu zadovoljiti željeni interesi, a ne želeći da se odrekne Bosne i Hercegovine, Porta je 1869. godine razmatrala potpuno nov projekat koji je predviđao da željeznička trasa ide od Istanbula, preko Edirne – Skoplja – Prištine i Novog Pazara, na Sarajevo, a odatle na Brod ili Banja Luku – Sisak, gdje bi se spojila sa austrijskom željezničkom mrežom.<sup>31</sup> Na ovu bosansko-sandžačku varijantu pruge bečki politički krugovi su blagonaklono gledali, dok su se u Srbiji pribojavali da bi njena realizacija mogla biti krajnje štetna i ekonomski i politički, zbog toga što će austrijska industrijska roba *preplaviti Tursku*, a u slučaju rata Austrija bi mogla veoma lako prebaciti svoju vojsku na jug *prije nego što bi se ruski vojnik mogao maći*.<sup>32</sup> Takva razmišljanja bila su i motiv za rusku diplomatiju da poradi na opstrukcijama u vezi sa ovim planom. Prilika za to ukazala se 1871. godine kada je umro Ali-paša, jedan od najvećih zagovornika *bosanske pruge*. Njegov nasljednik, Mahmud-paša, podlegao je ruskim diplomatskim utjecajima i odustao od projekta *bosanske pruge*,<sup>33</sup> kako je ova trasa nazivana u najširim krugovima stanovništva. S obzirom da se sa Mahmud-pašom nije mogao sklopiti odgovarajući ugovor, baron Moric Hirš, vlasnik Kompanije *Chemins de fer Orientaux (Orientalne pruge)*, sa sjedištem u Parizu, pristupio je potpisivanju potpuno novog ugovora sa Portom 1872.

<sup>29</sup> Isto, 94.

<sup>30</sup> D. Đorđević, *Austro-srpski sukob oko projekta Novopazarske željeznice*, 216.

<sup>31</sup> Isto, 217.

<sup>32</sup> Isto, 217.

<sup>33</sup> Isto, 218.

godine, kojim je odbačen željeznički spoj osmanske sa austro-ugarskom prugom preko teritorije Bosne.<sup>34</sup> Na zalaganje Hiršove kompanije 1873. godine izgrađena je željeznička pruga Solun – Skoplje, koja je naredne godine produžena do Mitrovice. Za izvođača radova angažovana je jedna austrijska firma (na osnovu sporazuma iz 1869). Da bi se ostvarilo što bolje povezivanje balkanskih posjeda na kojima je bila prisutna Austro-Ugarska, bilo je potrebno izgraditi još jedan krak pruge koji bi spojio teritoriju Bosne i Hercegovine i Mitrovicu koja je već imala željezničku vezu sa Solunom.<sup>35</sup> Do kraja 1874. godine na teritoriji Osmanskog carstva u promet je bilo pušteno 1.300 km željezničkih pruga, ali se za gradnju pruge Uvac<sup>36</sup> - Mitrovica morao čekati povoljan trenutak. U međuvremenu dogodila se Istočna kriza (1875-1878), nakon koje je, na osnovu odluka kongresa sazvanog u Berlinu, Austro-Ugarska dobila pravo da okupira Bosnu i Hercegovinu.

Austro-Ugarska diplomatija je u novembru 1900. godine objelodanila vijest da će se ubrzo započeti sa gradnjom tzv. bosanske željeznice koja bi spajala Sarajevo sa Novopazarskim sandžakom, a da će pruga odatle, najvjerojatnije, produžiti do Mitrovice. Jedan od glavnih pokretača ovog projekta 1900. godine, bio je Venjamin Kalaj, upravitelj Bosne i Hercegovine od 1878-1903. godine. Ključni razlozi koji su ga opredijelili za ovu inicijativu bili su u tome što je on smatrao da bi direktna linija Sarajevo – Solun, Austriji dala mogućnost kontrole nad željezničkom mrežom cjelokupnog Balkana, a što bi, opet, obezbijedilo sprovođenje austrijskog utjecaja i volje. Nadalje, Kalaj je bio mišljenja da će takva pruga omogućiti brže dopremanje vojnih snaga u Novopazarski sandžak i Makedoniju, da će otvoriti nova područja austrijskoj trgovini i industriji i da će suzbiti opasnost srpskih, italijanskih i ruskih željezničkih planova koji bi mogli preduhitriti Austriju.<sup>37</sup> Saglasni sa ovako obrazloženim planom, ministar inostranih poslova Goluhovski i članovi Krunskog savjeta su prihvatili Kalajevu ideju i novembra 1900. godine odobrili građenje prve dionice od Sarajeva do sandžačke granice. Njihove pretpostavke išle su u pravcu da će se nakon ove realizacije pristupiti i realizaciji kraka do Mitrovice.<sup>38</sup> Takve vijesti bile su signal za ruskog ambasadora da izvijesti svoju vladu i iznese svoje mišljenje prema kome izgradnja ove željeznice ima za cilj da ogradi Bosnu i Hercegovinu i da onemogući spajanje Srbije i Crne Gore.<sup>39</sup> Ruski ministar spoljnih poslova, Lamsdorf, je februara 1901. godine poručio austrijskom dvoru da bi gradnja ove pruge značila povredu sporazuma od 1897.

<sup>34</sup> Isto, 218.

<sup>35</sup> *British Documents on the Origins of the War 1898-1914*, Vol. V, The Near East, Chapter XXXIX – The Dispute About the Adriatic and Novibazar Railways, 1906-8, doc. № 230, *Sir. E. Goschen to Sir Edward Grey*, Vienna, February 5, 1908, Enclosure in № 230. Memorandum by Mr. Gregory on Baron von Aehrenthal's „Expose”. (Navedeno prema: G. Rizaj, *Diplomatski sporovi oko transbalkanskih željezničkih projekata*, 920).

<sup>36</sup> Uvac je naselje u istočnom dijelu Bosne i Hercegovine, na granici sa Srbijom.

<sup>37</sup> D. Đorđević, *Austro-srpski sukob oko projekta Novopazarske željeznice*, 218-219.

<sup>38</sup> Isto, 219.

<sup>39</sup> ABO DMC, f. Prinovljeni spisi, 1900, br. 61, Izvještaj iz Beča Muravjovu, 4. novembra 1900.

godine između Rusije i Austrije, a samim tim i promjenu stanja na Balkanu. Iako argumentovan, ovaj stav nije naišao na političko razumijevanje bečkog dvora. Štaviše, grof Goluhovski je odgovorio da za protest nema mjesta tvrdeći da gradnja ove pruge proističe iz Berlinskog ugovora i da je kao takva stvar Austrije i Osmanskog carstva.<sup>40</sup> Nezadovoljna odgovorom, Rusija je nastavila sa oponiranjem.

Vijest o gradnji *bosanske željeznice* je iz Beča brzo stigla do Srbije i uznemirujuće odjeknula, jer je bila shvaćena kao direktna prijetnja i stavljanje pred svršen čin. Stoga, uzimajući sve u obzir, srpska diplomatija se pobrinula da pruži adekvatan odgovor. Smatrajući da će Porta promijeniti svoj stav, jer je vijest o gradnji željeznice i u Novopazarskom sandžaku disonantno odjeknula, Srbija je istakla plan o „timočkoj prugi”, koja bi bila produžena do granice sa Osmanskim carstvom.

Godine 1902., ne obazirući se na ruske diplomatske note, grof Goluhovski je uspio da obezbijedi novčana sredstva (75.000.000 kruna) za početak radova na gradnji pomenute pruge. Istočno-bosanska željeznica od Sarajeva do Uvca, sa krakom na Vardište, bila je završena 1906. godine. Međutim, ubrzo se pokazalo da je ona bez svog nastavka do Mitrovice „slijepo crijevo”. Kao dokaz da je ta tvrdnja tačna može poslužiti činjenica koja govori da je na njoj promet putnika i robe bio veoma slab i da ostvareni prihod nije pokrивao ni troškove samog saobraćaja.<sup>41</sup>

### **Sandžačka (Novopazarska) i Jadranska željeznica**

Težnja za izlazom na more pojavila se u Srbiji još polovinom XIX vijeka. Tu ideju razradio je Ilija Garašanin u „Načertaniju” iz 1844. godine, zagovarajući potrebu da se od Porte traži slobodan put do Jadranskog mora. Nakon izgradnje prvih željeznica u Srbiji, a posebno od 1896. godine kada je bio sačinjen projekat tzv. „timočke željeznice”, koja je bila zamišljena da od Kladova ide dolinom Timoka do Niša, ideja o „Jadranskoj željeznici” postala je još interesantnija.<sup>42</sup> U srpskim diplomatskim krugovima se razmišljalo da se „timočka željeznica” od Niša jednom trasom produži do osmanske granice, a odatle preko osmanske teritorije da ide do Jadranskog mora. Na Porti je to pitanje pokrenuto 1897. godine, ali zbog zauzetosti u ratu sa Grčkom i uopšte zbog opštih političkih prilika na Balkanu, sa Porte nije mogao stići očekivani odgovor. Da bi ipak odobrovoljo Srbiju sultan je pomenute godine dozvolio otvaranje škola za srpsku mladež u Bitoljskom i Solunskom vilajetu.<sup>43</sup> Nezadovoljna takvim postupkom, Srbija nije htjela da odustane od svojih planova. S proljeća 1898. godine ponovo je inicirano da Porta dâ svoj pristanak

<sup>40</sup> D. Đorđević, *Austro-srpski sukob oko projekta Novopazarske željeznice*, 219.

<sup>41</sup> *Isto*, 219.

<sup>42</sup> Mihailo Vojvodić, *Putevi srpske diplomatije*, Beograd 1989, 151.

<sup>43</sup> AS, MID, PPO, 1897, red 430, pp, br. 976, Izvještaj iz Carigrada, 11. aprila 1897.

na srpski željeznički projekat. Kako se u tom periodu za Srbiju na Porti nije mogla obezbijediti ruska podrška i ovaj diplomatski pokušaj je ostao bez uspjeha.<sup>44</sup>

Zaoštavanje odnosa između Srbije i Austro-Ugarske 1903. godine, a posebno carinski rat, iznova su aktuelizovali pitanje „Jadranske željeznice”, jer se u vladinim krugovima sve više uviđalo da je Srbiji potrebno trajnije rješenje za njenu spoljnu trgovinu.<sup>45</sup> Međutim, u svojim namjerama oko željeznice nije mirovala ni Austro-Ugarska. „Željeznička politika”, koju je vodio Erental, pokrenuta januara 1908. godine, predviđala je realizaciju tri željeznička projekta. Prvi je bio tzv. sjeverni krak koji je podrazumijevao izradu željezničke trase na relaciji Vardište i Užice. Srednji krak je bio planiran za povezivanje sa teritorijom Kosovskog vilajeta na relaciji Uvac – Mitrovica, dok je južni krak bio usmjeren prema sjevernoj Albaniji povezivanjem Kotora i Medove.<sup>46</sup> Snažna austro-ugarska spoljnopolitička ofanziva, međutim, nije mogla proteći bez određenih reagovanja onih strana na čijim teritorijama je imala da se odvija.

Kako je iz ugla ovog rada posebno važan srednji krak planirane željeznice, ukratko ćemo se osvrnuti na njega. Pruga Uvac – Mitrovica je, nakon izlaska na teren inženjera za proučavanje trase, dobila dvije varijante.<sup>47</sup> One su podrazumijevale da je trasa od Uvca do Prijepolja istovjetna i da treba da prati za saobraćaj prirodno predisponiranu dolinu Lima. Od Prijepolja, prva varijanta je podrazumijevala da produži limskom dolinom na jug. Ona je dobila neslužbeno ime „Rožajska trasa”. Druga varijanta je podrazumijevala odvajanje od Prijepolja i praćenje doline Mileševe, odakle bi se usmjerila prema Sjenici, Novom Pazaru i tako došla do odredišta - Mitrovice. Ova varijanta je neslužbeno bila poznata pod imenom „trasa Rogozna”.<sup>48</sup> Posmatrano iz globalnog ugla i jedna i druga varijanta su odgovarale potrebama stanovništva nahije Bihor, odnosno kaze Bijelo Polje. „Rožajska trasa” je bila planirana tako da direktno prolazi preko područja Bihora i nastavlja prema Beranama i Rožaju da bi na kraju stigla do Mitrovice kao krajnje odredišne tačke. Ovako planirana, ova trasa je i priželjkivana među stanovnicima Bihora, jer je uveliko mogla promijeniti postojeće prilike na tom području. Ona je, u svijesti Bihoraca, bila nagovještaj boljeg života i uopšte ekonomskih prilika. Njen prolazak velikim dijelom teritorije Bihora značio bi izvanrednu priliku za povezivanje ovog područja sa znatno udaljenijim krajevima, ne samo u smislu putne infrastrukture, već u mnogo složenijem i višeslojnjem značenju. Ipak, na kraju sumiranja svih relevantnih činjenica u vezi sa trasama, Beč se konačno odlučio za tzv. „trasu Rogozna”, a da ona prevagne doprinijelo je to što je ova trasa povezivala veća gradska naselja Sandžaka – Prijepolje, Sjenicu i Novi Pazar.

<sup>44</sup> M. Vojvodić, *Putevi srpske diplomatije*, 152.

<sup>45</sup> Novak Ražnatović, Crna Gora i pitanje Jadranske željeznice 1900-1902. godine, *Istorijski zapisi*, 1, Titograd 1968, 113.

<sup>46</sup> D. Đorđević, *Austro-srpski sukob oko projekta Novopazarske željeznice*, 230.

<sup>47</sup> AS, MID, PPO, 1908, red. 256, pp, br. 589, Izvještaj iz Carigrada, 19. marta 1908.

<sup>48</sup> D. Đorđević, *Austro-srpski sukob oko projekta Novopazarske željeznice*, 234.

Nju su priželjkivali i tada aktuelni osmanski vojni garnizoni. Sa strateške tačke posmatranja postojao je još jedan razlog zbog koga je ova dionica dobila prioritet, a on je što je masiv planine Rogozne bio važan osmanski odbrambeni položaj prema Mitrovici i Kosovu, koji je zatvarao pristup iz Bosne i Sandžaka za Makedoniju.<sup>49</sup>



Prilog 1. Projekti Sandžačke (Novopazarske) željeznice.<sup>50</sup>

Kada je Austro-Ugarska objelodanila namjeru da želi da gradi željeznicu od Uvca do Mitrovice na Kosovu, to je u osmanskim političkim krugovima izazvalo zabrinutost jer se uvidjelo da bi se na taj način austro-ugarska željeznička mreža preko Novopazarskog sandžaka, Kosova i vardarske doline, direktno povezala sa Solunom i Sredozemnim morem.<sup>51</sup> Imajući to na umu sultan Abdul Hamid II je crnogorskom poslaniku u Carigradu, Mitru Bakiću, predočio da bi bilo neophodno da Osmansko carstvo, Crna Gora i Srbija, zajednički istupe jednom protestnom notom protiv austro-ugarskih željezničkih planova.<sup>52</sup> U odgovoru iz Crne Gore stajalo je: *Budući smo se*

<sup>49</sup> D. Đorđević, *Austro-srpski sukob oko projekta Novopazarske željeznice*, 235.

<sup>50</sup> Preuzeto iz: Dimitrije Đorđević, *Austro-srpski sukob oko projekta Novopazarske željeznice, Istoriski časopis*, knj. VII, 1957, Beograd 1957, 234. Na ovoj karti naše je dodavanje naziva Bihor.

<sup>51</sup> *Dokumenti o spoljnoj politici Kraljevine Srbije 1903-1914*, knj. III, sv. 1/I, priredili Mihailo Vojvodić i Ljiljana Aleksić-Pejković, Beograd 2010, 9.

<sup>52</sup> Državni Arhiv Crne Gore, Ministarstvo inostranih djela (dalje: DACG, MID), f. 55, dok. br. 1456, Mitar Bakić – Vojvodi Gavru Vukoviću, Carigrad, 21. oktobra 1908; N. Ražnatović, *Crna Gora i pitanje Jadranske željeznice*, 115, 116, 117.

riješili vjerno sljedovati linijom ponašanja u ovom pitanju koju Njegovo Veličanstvo Sultan izvoliće nam odrediti, očekujemo njegova uputstva.<sup>53</sup>

Razumijevajući da je ukupna situacija vrlo važna i vlada Srbije se potrudila da pruži adekvatan odgovor. Suprotstavljanje Srbije namjerama Austro-Ugarske dato je kroz isticanje potrebe da se pristupi gradnji željezničke pruge koja bi povezala Dunav sa Jadranom. Srpska vlada je namjeravala da gradi željeznicu od Merdara (na tadašnjoj srpsko-osmanskoj granici) do Medove na albanskoj obali. Izlaz željeznice na Bar tada je bio neprihvatljiv i zbog toga što je članom XXIX Berlinskog ugovora (1878) Austro-Ugarska imala pravo policijskog nadzora nad crnogorskom obalom. Izgradnjom takve pruge, Srbija bi bila u prilici da u svojim rukama zadrži najvažnije balkanske saobraćajne arterije i tako postane najvažnija tranzitna država na Balkanu.<sup>54</sup> Takva pozicija dala bi joj mogućnost ostvarivanja direktnih utjecaja na područje Novopazarskog sandžaka, što nije odgovaralo ni Osmanskom carstvu, a ni Austro-Ugarskoj.

Zanimljivo je reći da se krajem 1906. pojavio sličan plan o balkanskoj transverzalnoj željeznici. Prema tom zamišljenom projektu bilo je planirano da se izgradi trasa koja bi povezivala Ulcinj i Prahovo na Dunavu. Na toj trasi povezali bi se Skadar, Prizren, Peć, Mitrovica, Kuršumlija i Niš.<sup>55</sup> Izgradnju ove pruge i njenu realizaciju podržala bi mješovita francusko-talijansko-britanska korporacija. Taj plan nije bio slučajna, jer su ga zagovarali upravo Talijani u okviru svoje balkanske politike, a i zbog suparništva s Austro-Ugarskom u ovom dijelu Evrope.<sup>56</sup> I premijer italijanske vlade Đovanni Gioliti i ministar vanjskih poslova Tomazo Titoni, toplo su preporučivali talijansko finansijsko ulaganje u tu željeznicu.<sup>57</sup>

U martu 1908. godine, nakon dobijanja finansijske pomoći u vidu francuskog, britanskog, ruskog i italijanskog kapitala, srpska vlada zatražila je od Porte koncesiju za izgradnju Jadranske željeznice.<sup>58</sup> Iako se nije službeno oglasila protiv dodjele koncesije, Porta je na razne načine prolongirala davanje konačnog odgovora. Karakteristično je istaći da je septembra 1908. godine "sjevernu Albaniju" proputovao i Rus, Aleksandar Bašmakov sa zvaničnim objašnjenjem *da bih raščistio kolike su mogućnosti za izgradnju željezničke pruge koja bi povezivala Srbiju sa Jadranskim morem.*<sup>59</sup> Svakako, Bašmakov kao Rus nije skrivao da je za njega *zaštita slovenskih interesa u isto vrijeme*

<sup>53</sup> Arhivsko-bibliotečko odjeljenje Državnog Muzeja na Cetinju (dalje: ABO DMC), f. Memoari Gavra Vukovića, depeša Mitru Bakiću od 25. oktobra 1900. godine.

<sup>54</sup> Ferdo Šišić, *Predratna politika Italije i postanak Londonskog pakta (1870-1915)*, Split 1933, knj. 7. Прир. Младен Вукомановић, Београд 1980, 56; G. Rizaj, *Diplomatski sporovi oko transbalkanskih željezničkih projekata*, 916.

<sup>55</sup> G. Rizaj, *Diplomatski sporovi oko transbalkanskih željezničkih projekata*, 915.

<sup>56</sup> *Isto*, 915.

<sup>57</sup> *Isto*, 915.

<sup>58</sup> BDOW-VXXXIX, No. 243, Sir F. Bertie to Sir Edward Grey, Paris, March 3, 1908. (Navedeno prema: G. Rizaj, *Diplomatski sporovi oko transbalkanskih željezničkih projekata*, 926).

<sup>59</sup> Aleksandar Bašmakov, *Preko Crne Gore u zemlju Gega*, CID, Podgorica 1996, 7.

*sprovođenje interesa moje zemlje.* Takođe, on nije krio ogorčenje stavom Austrije koju je optuživao da joj je namjera da *srpsko pleme mora leći u grob.*<sup>60</sup> Na kraju, u pogledu trase buduće „Jadranske željeznice”, Bašmakov je zaključio: *Najbolji pravac željezničke pruge koja će jednog dana povezivati Srbiju i Jadransko more je trasa koja ide od Mitrovice pravom linijom preko metohijske ravnice na manastir Visoki Dečani (s jednim krakom za Peć, pa dolinom Dečanske Bistrice i tunelom Bogičevica (7-8 km) na Plav i Gusinje, pa tunelom (iste dužine) ispod Predelca i dolinom Cijevne na Podgoricu, da bi se na kraju završila u pogodnom pristaništu Bar.*<sup>61</sup> U apsolviranju pitanja „Jadranske željeznice” Bašmakov je zanemario činjenicu da se radilo o prostoru na kome su se sukobljavali različiti politički, državni i konfesionalni interesi, što je uvijek bilo potencijalno žarište stvarnih, odnosno oružanih sukoba.



Prilog 2. Željeznički projekti na Balkanu 1908. godine.<sup>62</sup>

<sup>60</sup> Isto, 8.

<sup>61</sup> Isto, 179.

<sup>62</sup> Preuzeto iz: Dimitrije Đorđević, Austro-srpski sukob oko projekta Novopazarske željeznice, *Istoriski časopis*, knj. VII, 1957, Beograd 1957, 231.

Planovi sa željeznicama bili su presječeni u junu 1908. godine, kada je došlo do nemira koji su prerasli u Mladotursku revoluciju.<sup>63</sup> Novi režim se Sandžačkoj željeznici odupirao na diplomatski način. Kada je Mustafa-paša septembra 1908. godine podnio ministru građevina u Carigradu opširan izvještaj o radovima na izgradnji Sandžačke željeznice, ministar je cjelokupnu stvar riješio na način što je proglasio sekundarnom u odnosu na osmanske interese.<sup>64</sup> Ovakav stav izazvao je veliko neraspoloženje u austrijskoj ambasadi u Carigradu, koja je odmah izvijestila svoju vladu u Beču. Planovi o izgradnji Sandžačke željeznice sačekali su aneksiju Bosne i Hercegovine. Povlačenje austro-ugarskih garnizona sa područja Pljevaljskog i Novopazarskog sandžaka, unijelo je nove nade da će radovi biti nastavljeni. Ipak, pregovori povedeni o tome 1909. godine nisu imali pozitivan ishod. Mladoturci nisu bili pristalice željezničkog projekta, već su prvenstveno tražili od Austro-Ugarske da im garantuje vojnu bezbjednost Novopazarskog sandžaka.<sup>65</sup>

Nakon diplomatskih pritisaka u vezi sa investiranjem u „Jadransku željeznicu”, koje smo pomenuli, na kraju je popustila i Porta i u septembru 1909. francuskom dioničarskom društvu data je dozvola za preliminarno sondiranje terena. U oktobru iste godine stigli su francuski inženjeri sa namjerom da izvrše trasiranje željezničke pruge. Međutim, na terenu su naišli na neprijateljski raspoloženo albansko stanovništvo Kosovskog vilajeta, pa su sredinom decembra 1909. godine bili prisiljeni da zaustave radove i vrate se u Istanbul.<sup>66</sup> Na taj način radovi na Sandžačkoj željeznici sveli su se uglavnom na pripreme radnje – proučavanje „trase Rogozna”, povjeravanje budućih poslova glavnom inženjeru Društva orijentalnih željeznica, Fridrihu, obezbjeđivanju i dopremanju vojnih snaga koje bi štatile radnike i samu trasu, odabir Deutsche Bank-e koja je imala da finansira radove i budno praćenje novinskih članaka koji su govorili o razvoju situacije na terenu.<sup>67</sup>

Poslije neuspjeha 1909. godine projekat Sandžačke željeznice nije pokretan sve do balkanskih ratova od strane Erentalovog nasljednika Bertholda. Međutim, dogovorena podjela Novopazarskog sandžaka između Srbije i Crne Gore prvih dana rata, stavila je tačku na ovaj željeznički projekat.

<sup>63</sup> *Dokumenti o spoljnoj politici Kraljevine Srbije 1903-1914, knj. III, sv. 1/1, 10.*

<sup>64</sup> D. Đorđević, *Austro-srpski sukob oko projekta Novopazarske željeznice, 236-237.*

<sup>65</sup> *Isto, 242.*

<sup>66</sup> Đorđe Mikić, Pitanje trasiranja sandžačke i jadranske železnice kroz Kosovski vilajet 1908/9. godine, *Obeležja, III, Jedinstvo, Priština 1976, 106.*

<sup>67</sup> O ovim dešavanjima, zanimljivo je reći, pisao je i beogradski *Trgovinski glasnik*. Opširnije: *Trgovinski glasnik*, br. 67, 70, 73, 84. i 91. od aprila 1908; *Trgovinski glasnik*, br. 167, od 27. jula 1908; *Trgovinski glasnik*, br. 165, 179, od jula 1908. godine





Prilog 3. Mreža balkanskih željeznica u prvoj deceniji XX vijeka: postojeće željeznice, predložene željeznice i projekti željeznica.<sup>68</sup>

### Male sredine i veliki planovi

Administrativnim promjenama sprovedenim prije održavanja Berlinskog kongresa 1878. godine kadiluk Bihar je preimenovan u kadiluk Akova, odnosno *Bjelopoljski kadiluk*. Jedno kraće vrijeme, koje je predstavljalo prelazni period, kadiluk se zvao *Bihorsko-bjelopoljski kadiluk*, da bi od 1866. godine preovladao naziv *Bjelopoljski kadiluk*.<sup>69</sup> U kasablijskim uslovima života ugled bjelopoljskog kadije je porastao, a sa njim i njegova uloga u rješavanju problema iz svakodnevnog života stanovništva koje mu je, po sudskom

<sup>68</sup> Preuzeto iz: Gazmend Rizaj, Diplomatski sporovi oko transbalkanskih željezničkih projekata od 1900. do 1912. godine u kontekstu albanskog pitanja, *Časopis za suvremenu povijest (ČSP)*, br. 3, Zagreb 2019, 925.

<sup>69</sup> *Bosna*, br. 30, Sarajevo, u ponedjeljak 5. i 18. decembra 1866. god.

nadleštvu, pripadalo. Stvaranjem nove političke mape na Balkanu 1878. godine, teritorija Bjelopoljskog kadiluka praktično je postala granično područje prema Crnoj Gori, što je nametalo obavezu sasvim drugačijeg vojnog organizovanja, pa i djelovanja njegovih čelnih ljudi. U novonastalim okolnostima trebalo je ispoljiti svu pragmatičnost kako u političkom, tako i u društvenom djelovanju.

U saobraćajnom pogledu područje Bjelopoljske kaze bilo je prilično neuređeno. Putna mreža je bila u lošem stanju i na nju je pozornost obraćena tek u vrijeme tanzimatskih reformi, preciznije sa donošenjem Zakona o putevima 1869. godine.<sup>70</sup> Iako je mirovni sporazum u Berlinu bio potpisan, te iako je obavezivao sve članice potpisnice, oružani incidenti u graničnoj zoni Bjelopoljske kaze i dalje su bili prisutni i često remetili svakodnevicu uvodeći tamošnje stanovništvo u vojničke obaveze. Pored ovih, u mnogim sandžačkim sredinama javili su se 1880. godine i problemi između lokalnog muslimanskog stanovništva i centralne vlasti vezani za regrutaciju mladića prispjelih za vojsku. Iz Bijelog Polja bio je protjeran kajmekam sa svojim saradnicima, dok je u nekim drugim mjestima regrutnim komisijama rad bio onemogućen. Lokalna kriza je prijetila da preraste u mnogo ozbiljniju krizu, ali je uz velike napore vlasti ipak prevaziđena.<sup>71</sup> Da bi situaciju održala pod kontrolom, Porta je pored kaze Bijelo Polje, formirala i kazu Mojkovac i posebnu nahiju Vraneš. Nešto kasnije (1884-1885), sultanovom iradom obrazovana je kaza Donji Kolašin, spajanjem nahije Vraneš i Ravne Rijeke i dotadašnje kaze Mojkovac.<sup>72</sup> Administrativne promjene ipak nisu mogle zaustaviti narastanje ekonomskih problema, uz koje su pogranični incidenti dodatno otežavali cjelokupnu situaciju. Kada je 28. novembra 1884. godine jedna crnogorska pogranična četa na čelu sa barjaktarom Milošem Radovićem, bez suđenja, ubila devet muslimanskih stanovnika iz Bjelojevića, koji su lovili ribu na Biogradskom jezeru (ukupno ih je bilo 13), na Cetinje nije upućen tačan izvještaj o tom događaju. Istupom osmanskog poslanika na Cetinju, Dževad-paše,<sup>73</sup> cjelokupan slučaj je dobio karakter diplomatskog problema, zbog čega je moralo da se pristupi formiranju mješovite komisije koja je imala zadatak da cjelokupan slučaj ispita i donese konačnu odluku.<sup>74</sup> Sa Cetinja su savjetovali oprez prilikom pregovora sa Raif efendijom, glavnim osmanskim eksponentom u ovom incidentu.<sup>75</sup> Mješovita komisija i pored dobre volje svojih članova, nije

<sup>70</sup> *Bosna*, br. 176, Sarajevo, u ponedjeljak 13. i 25. oktobra 1869. god.

<sup>71</sup> Opširnije vidjeti: Sait Š. Šabotić, *Pobuna Bihoraca povodom regrutacije mladića za osmansku vojsku 1880. godine*, *Almanah*, 73-74, Podgorica 2017, 223-233.

<sup>72</sup> *Bijelo Polje*, monografija, Beograd 1987, 141.

<sup>73</sup> *Glas Crnogorca*, br. 11, Cetinje, 11. marta 1884, 3; *Glas Crnogorca*, br. 12, Cetinje, 18. marta 1884, 3; Jovan Muhadinović, *Osmansko poslanstvo i muslimani Crne Gore 1879-1912*, Podgorica 2022, 27.

<sup>74</sup> DACG, MID, f. 15, dok. br. 40;1, *Serdar Miro Vlahović – Ministru vojnom, vojvodi Plamencu*, Kolašin, 29. novembra 1884. god.

<sup>75</sup> DACG, MID, f. 15, dok. br. 41;1, *Voj. S. Radonjić – Baji Gardaševiću*, Cetinje, 25. januara 1885. god.

mogla otkloniti uzroke pograničnih sukoba, niti konkretno navedenog, pa su se oni nastavili sve do balkanskih ratova.

Nakon Berlinskog kongresa ekonomska situacija se u nahiji Bihor i uopšte Bjelopoljskoj kazi počela pogoršavati. Na takvo stanje utjecalo je više faktora, među kojima je i dolazak muhadžira sa područja Nikšića, Kolašina, Mojkovca, ali i Bosne i Hercegovine.<sup>76</sup> Naime, sticanje nezavisnosti Srbije i Crne Gore i zaposijedanje Bosne i Hercegovine od strane Austro-Ugarske, podstaklo je teritorijalno premještanje stanovništva: muslimanskog stanovništva iz okruga koji su bili pripojeni Srbiji na teritoriju Osmanskog carstva i pravoslavnog stanovništva u obrnutom smjeru.<sup>77</sup> Jedan dio pravoslavnog stanovništva iz Crne Gore takođe se pokrenuo pa je preko teritorije Novopazarskog sandžaka tražio nova staništa u Srbiji. Dio muslimanskog stanovništva iz Bosne i Hercegovine iskoristio je teritoriju Novopazarskog sandžaka kao etapnu stanicu na putu prema Maloj Aziji. Svi ti događaji ostavljali su određene posljedice na prostor i stanovništvo nahije Bihor i šireg prostora. Kako je to bilo i vrijeme velikih reformi u Osmanskom carstvu, situacija se dodatno komplicirala, jer je trebalo usaglasiti sve stavove centralne i lokalne vlasti.<sup>78</sup> Oni muhadžiri koji su odlučili da se zadrže na prostoru Bjelopoljske kaze, naseljavali su se na seoskim utrinama, odnosno zajedničkoj zemlji koju su koristili svi seljani za ispašu. Zauzimanjem tih parcela smanjivao se prostor za gajenje stoke, što je dovodilo do smanjenja stočnog fonda. Opadanjem broja grla stoke koje su seljani gajili, smanjivala se i mogućnost prehranjivanja porodice. Taj proces je dalje vodio prema iseljavanju, odnosno napuštanju vjekovnih ognjišta.<sup>79</sup> Nesuglasje između centralne i lokalne vlasti stvaralo je pojavu odmetničkih družina, koje su pljačkale, zlostavljale i stanovništvo kaze Bijelo Polje i nahije Bihor izlagale raznim drugim vidovima pritisaka, stvarajući ambijent nesigurnosti. Nakon 1880. godine na ovo područje sve češće su upadale i čete iz Crne Gore.<sup>80</sup> To je primoravalo predstavnike vlasti da započnu sa stvaranjem tzv. zaptijskih patrola koje su svojim zasjedama i potjerama nastojale da suzbiju porast kriminala.<sup>81</sup>

Što se tiče drugih privrednih grana i u njima se osjećao izvjestan pritisak, naročito u trgovini. Do Berlinskog kongresa njom su se u najvećoj mjeri bavili muslimani, da bi nakon toga trgovinske aktivnosti počeli

<sup>76</sup> *Bijelo Polje*, 148.

<sup>77</sup> Od 1909-1911. godine 450 muslimanskih porodica, došavši iz Bosne i Hercegovine, naselile su se u Sandžaku, od kojih 185 zapadno od Lima, 110 u donjoj dolini Lima, a oko 50 u oblasti Nove Varoši. Gaston Gravje, *Novopazarski Sandžak* (reprint izdanje), „Jedinstvo“, Novi Pazar 1977, 68.

<sup>78</sup> Žarko Šćepanović, *Srednje Polimlje i Potarje, Istorijsko-etnološka rasprava*, EI SANU, Beograd 1979, 228-230.

<sup>79</sup> Ž. Šćepanović, *Srednje Polimlje i Potarje*, 228-229.

<sup>80</sup> *Isto*, 228.

<sup>81</sup> Među predvodnicima četa koje su pokušavale da zaštite muslimansko stanovništvo od raznih nevolja, prednjačila je jedna formacija pod komandom Fejza Kaljića i hodže Mehmeda Gušmirovića.

preduzimati i pravoslavci. Jedan broj pridošlih muhadžira, naročito oni koji su se nastanili u Bijelom Polju ili Rožajama, počeo je da se bavi zanatlijskim poslovima, mada je bilo i onih koji su stupili u red ulemanskog sloja. Na taj način oni su, unekoliko, potiskivali stanovništvo koje se od ranije nalazilo na prostoru nahije Bihor i gradskih sredina kojima je ona gravitirala. Važnu ulogu u privrednom životu nahije Bihor činile su vodenice i vodeničari koji su ih opsluživali. Iako ni malo lak, vodeničarski zanat je bio prilično cijenjen, a njegovom razvitku doprinosila je sama konfiguracija terena i bogatstvo vodenim tokovima. Prema sačuvanim podacima, u Bjelopoljskoj kazi su 1896/1897. godine bile 173 vodenice.<sup>82</sup>

Na prostoru nahije Bihor stanovništvo je, osim u konfesionalnom pogledu, bilo izloženo i drugim društvenim podjelama. Prije svega tu se podrazumijeva podjela na bratstveničkoj osnovi, koja je bila dosta izražena i naročito primjetna prilikom krvnih osveta.<sup>83</sup> Kod bihorskih bratstava bila je razvijena svijest o pripadnosti istom bratstvu i zajedništvu, kao i o tome da će bratstvo svojom snagom pružiti zaštitu svom članu, ne samo u pogledu fizičke, već i materijalne pomoći ukoliko se za njom ukaže potreba. Za muslimansko stanovništvo u oblasti Bijelog Polja i Bihora, Gaston Gravje tvrdi da je zadržalo instituciju zadruga u kojima je bilo od 50-60 članova: *Ona sačinjava jednu celinu, ona se pokorava jednom starešini, grupiše se oko jednog ognjišta nosi jedno isto ime i skoro uvek sama obrazuje jedno 'selo' koje nosi ime same familije.*<sup>84</sup>

Ukupnu situaciju na prostoru nahije Bihor, koju je karakterisalo latentno postojanje anarhije, loša ekonomska situacija i prisustvo imovinske i lične nesigurnosti, dodatno je pogoršavao blagonaklon stav sultana prema Albancima, neefikasnost lokalnih organa vlasti i rovarenja tajnih pristalica raznih strana – srpske, austro-ugarske i osmanske.<sup>85</sup>

Prema dostupnim podacima, brojnost stanovništva Bjelopoljske kaze iznosila je 1876. godine ukupno 10.183 stanovnika, od čega muslimanskih 6.661 i nemuslimanskih 3.522.<sup>86</sup> Na žalost, nedostaju podaci koji bi ukazivali na konkretnu brojnost svih naselja koja su činila sastavni dio kaze.

Osmanska država je 1881. godine preduzela sve korake da izvrši popis stanovništva. U njemu je odvojeno evidentirana muška i ženska populacija po miletima.<sup>87</sup> Kaza Bijelo Polje sa Bihorom administrativno je pripadala

<sup>82</sup> *Bijelo Polje*, 142.

<sup>83</sup> Sait Š. Šabotić, Jedan primjer krvne osvete iz Bihora, *Almanah*, 29-30, Podgorica 2005, 65-79; Izet Šabotić, Pomirba i krvarina u Gornjem Bihoru – slučaj ubistva Spaha Škrijelja iz Dašče Rijeke, *Glasnik Bihora*, br. 5, Petnjica 2020, 83-98.

<sup>84</sup> G. Gravje, *Novopazarski Sandžak*, 46.

<sup>85</sup> O obavještajnom radu na području Bihora opširnije vidi: Sait Š. Šabotić, Prilog proučavanju obavještajnog djelovanja na području Bihora nakon Berlinskog kongresa, *Almanah*, 89-90, Podgorica 2022, 255-266.

<sup>86</sup> *1296 Tarihi Kosova Vilayeti Salnamesi*, 123.

<sup>87</sup> Kemal H. Karpat, *Ottoman population 1830-1914. Demographic and Social History*, The University of Wisconsin Press 1985, 140, 141, 142, 150, 151.

Novopazarskom sandžaku. U Kosovskom vilajetu popis je obavljen nakon gušenja Prizrenske lige i to pod nadzorom Derviš paše, u periodu jul – septembar 1881. godine.<sup>88</sup> Zbog otpora jednog dijela albanskog stanovništva i popustljive politike koju je prema njima vodio Derviš paša, popis u cjelosti nije bio završen u Prizrenskom, Pečkom i Novopazarskom sandžaku. Uopšteno govoreći to je bio pokušaj uvođenja moderne statistike u osmansku državnu administraciju. Rezultati popisa konačno su objavljeni 1893. godine. Osmanska administracija ih je smatrala vrlo pouzdanim i kao takve ih koristila u razne svrhe. Prema podacima ovog popisa kaza Bijelo Polje imala je ukupno 18.073 stanovnika. Od tog broja muslimanski muški stanovnici su činili 2.416, a ženski 2.217 stanovnika. Pravoslavni muški stanovnici su brojali 7.272 a ženski 6.168 stanovnika.<sup>89</sup> Podaci iz perioda od dvije godine kasnije, sadržani u Salnami za 1883. godinu, potvrđuju da je došlo do uvećanja broja stanovnika kaze. Naime, prema podacima iz 1883. godine u kazi Bijelo Polje sa Bihorom bilo je 8.379 stanovnika muslimanske konfesije i 2.888 stanovnika nemuslimana, odnosno ukupno 11.267.<sup>90</sup> Posmatrano u odnosu na prethodni period, uvećanje muških stanovnika iznosi +1.579 osoba, odnosno 8,59 %. Zbog nedostatka podataka o ženskoj populaciji, nemoguće je dati potpunu demografsku sliku Bjelopoljske kaze u navedenom periodu. Prema sačuvanim podacima iz 1885. godine, primjetno je da se broj muških stanovnika u kazi Bijelo Polje umanjio. Naime, muških muslimanskih stanovnika tada je bilo 6.893, a pravoslavnih 2.442 stanovnika, što će reći da ih je ukupno bilo 9.335.<sup>91</sup> Broj stanovnika, kao što se primjećuje, je oscilirao, da bi 1896/1897. godine kaza imala 18.026 stanovnika (9.723 muških i 8.303 ženskih).<sup>92</sup> Na taj demografski potencijal, koji je računao na svoju budućnost, morala se obratiti dužna pažnja.

Bijelo Polje kao gradsko središte kaze, bilo je očit primjer građevinske aktivnosti krajem XIX vijeka. U toj kasabi bilo je 4.025 domaćinstava, 130 zadužbinskih česama, pored kojih su prisutni i drugi objekti poput javnih zgrada, medresa, kasarni i sl. Do 1898. godine, u Bijelom Polju su postojale ukupno 323 prodavnice, 10 pekara, 8 hanova i 173 mlina.<sup>93</sup> Kasaba je imala 20 muslimanskih osnovnih škola i 1 hrišćansku školu, 1 srednju školu i 1 medresu, zatim jednu kasarnu i jedan državni magacin.<sup>94</sup> Sa ovakvom infrastrukturom Bijelo Polje je svakako moglo odgovoriti svim zahtjevima okolnog stanovništva. Takođe, na osnovu raspoloživih podataka moglo bi se zaključiti da se radilo o području na kome je vladao mir o čemu svjedoči i podatak da je u

<sup>88</sup> *English documents on the Albanian League of Prizren and the Start of the Disintegration of the Balkans (1877-1885)*, II, ed. S. Rizaj, Pristhinë 1996, br. 84, 85.

<sup>89</sup> K. H. Karpat, *Ottoman population 1830-1914*, 140-141.

<sup>90</sup> *1300 Tarihli Kosova Vilayeti Salnamesi*, 139.

<sup>91</sup> *1300 Tarihli Kosova Vilayeti Salnamesi*, 158.

<sup>92</sup> *Bijelo Polje*, 142.

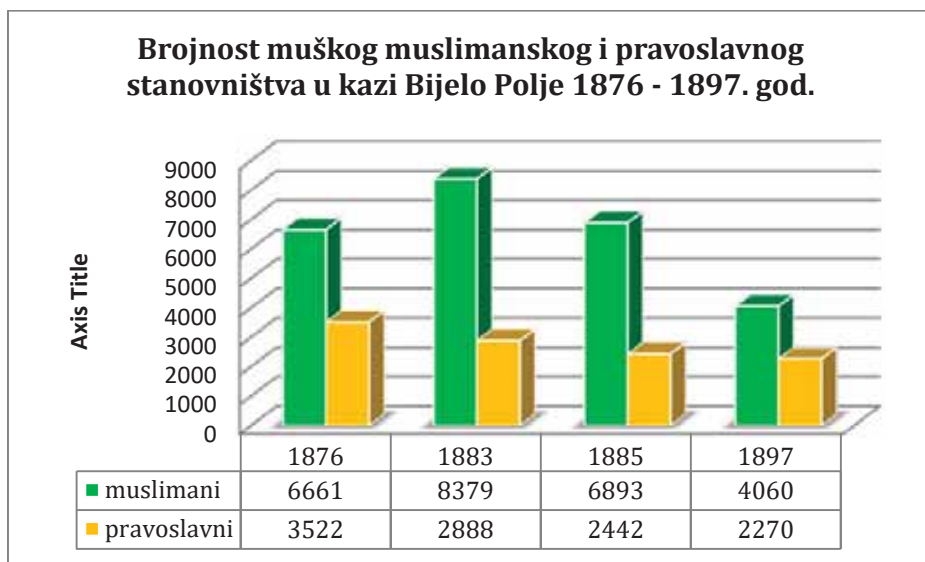
<sup>93</sup> Abidin Temizer, *Osmanli Devleti'nin Balkanlarda Kurduğu Bir Şehir: Akova, Osmanli Donemi Balkan Şehirleri*, 3, editörler: Zafer Gölen & Abidin Temizer, Ankara 2017, 1358.

<sup>94</sup> *Isto*, 1358.

postberlinskom periodu registrovano svega 14 nesreća u gradu i 6 na seoskom području.<sup>95</sup>

Kaza Bijelo Polje je početkom XX vijeka (1902) u svom sastavu imala 4 nahije (Pešter, Bihor, Kamdat/Kamrat i Brzava) sa ukupno 133 sela i pripadala je kazama druge kategorije.<sup>96</sup> Svim stanovnicima, bez obzira na njihova vjerska ili politička ubjeđenja, bili su potrebni mirnodopski uslovi kako bi prevazišli uzroke stalnih nezadovoljstava koji ih nisu ostavljali. Godine 1910. uslijedila je nova administrativna reorganizacija kaze Bijelo Polje. Tada su ukinute nahije Pešter i Kamdat, a ostale su nahija Brzava sa 11 sela i nahija Bihor sa 45 sela (ranije ih je bilo 40). Samom centru kaze – Bijelom Polju, bila su podređena 82 sela.<sup>97</sup>

Kraj XIX i početak XX vijeka kaza Bijelo Polje, kao uostalom i područje cjelokupnog Sandžaka, bilo je poprište izukrštanih interesa Osmanskog carstva, Austro-Ugarske, Srbije i Crne Gore. U takvim uslovima brojni agenti raznih strana pokušavali su da pridobiju „one druge”, kako bi njihova strana ostvarila svoj naum. Tako je bilo i sa željezničkim projektima.



Prilog 4. Grafički prikaz brojnosti muškog muslimanskog i pravoslavnog stanovništva u kazi Bijelo Polje 1876-1885. god. (Podaci iz 1897. godine drugačije su rađeni).

Kada su bolje obaviješteni društveni krugovi u novopazarskoj, sjeničkoj, bjelopoljskoj i rožajskoj čaršiji počeli širiti priču o budućoj željeznici, čija je izgradnja bila u planu, vijesti su počele stizati i na ruralno

<sup>95</sup> Isto, 1358.

<sup>96</sup> *Bijelo Polje*, 142-143.

<sup>97</sup> Isto, 149.

područje. Seosko stanovništvo, iako neobrazovano, bilo je svjesno da će planirane željeznice prvo koristiti državnim interesima, a tek onda širim društvenim slojevima. Saznanje da bi trasa tzv. „Novopazarske željeznice” trebala da od Prijepolja prođe preko Brodareva i Bijelog Polja, a da zatim dolinom Lima dođe do sela Bioče, bilo je prvorazredna informacija koja je budila mnoge nade među stanovnicima Bihora. U onovremenim uslovima željeznica je imala moć da u potpunosti preobrazi mnoge navike, pa se računalo da će tako biti i sa stanovništvom Bihora, tj. da će ga buduća željeznica učiniti znatno pokretljivijim u odnosu na raniji period. Koliko god da su bili uvjereni u određene prednosti koje će doći sa željeznicom - pozitivan utjecaj na društveni, privredni i kulturni život, mogućnost obrazovanja njihove djece i sl., siromašniji su znali da će se sa željeznicom odvijati i asimilacioni procesi, da će ona donijeti ostanak na vjekovnim ognjištima, ali i ubrzanje života, a nužno i promjene koje su bile stalni pratilac svega navedenog. Opšte siromaštvo i prilična kulturna učmalost, bili su, zbog toga, ponajjači motiv zbog koga se priželjkivao prolazak željeznice kroz pomenute krajeve. Samim tim bilo je jasno da je Austro-Ugarska svojom ekonomskom moći i vješto vođenom politikom, koja je podrazumijevala više obećanja, a manje konkretnog rada, uspjela da stanovništvu Bjelopoljske kaze, Bihora i šireg prostora, nametne jednu vrstu razmišljanja usmjerenog ka zadovoljenju svojih interesa uz pomoć moćnijeg političkog faktora. Bio je to, dakle, direktan politički utjecaj ostvaren vještom manipulacijom oličenom u vidu obećanja, koja su opipavala puls stanovništva što je bilo potrebno radi obezbjeđivanja mirne teritorije u slučaju daljih teritorijalnih napredovanja. Ipak, na odluku da željeznica bude dio njihovog životnog ambijenta, mještani Bihora i uopšte Bjelopoljske kaze, nisu mogli utjecati. Zato će ekonomske, političke i društvene nevolje biti pratilac stanovništva Bihora i Novopazarskog sandžaka za još dugi niz godina.

Kada je Austro-Ugarska nakon diplomatskih pritisaka Rusije morala odustati od daljih željezničkih planova, posebno od izgradnje „Sandžačke željeznice”, krenule su i nešto primjetnije migracije sa područja Bihora. Svim razboritijim stanovnicima ovog kraja bilo je jasno da će on bez dobrih saobraćajnica još za dugo ostati učauren unutar svog društvenog bića.

## Zaključak

Željeznice su svojom pojavom unijele potpuno novu dimenziju u istorijske događaje i procese, odnosno dale su nevjerovatan zamah vojno-strateškim i političkim pitanjima kao logistika koja je omogućavala uvođenje potpuno novog diskursa u rješavanju i zadovoljavanju opštih nacionalnih ali i pojedinačnih interesa. Željezničke aktivnosti pokrenute na Balkanu u drugoj polovini XIX i početkom XX vijeka, bitno su utjecale na međusobne susjedske odnose balkanskih država koje su nastojale da izgrade što bolju međunarodnu poziciju.

Prinudena razlozima političke prirode da svoju ekspanziju usmjeri prema Balkanu, Austro-Ugarska već od Berlinskog kongresa i okupacije Bosne i Hercegovine, raznim ekonomskim mjerama i građevinskom djelatnošću velikih razmjera, nastoji da pokaže svoju moć i tako nametne svoju dominaciju ostalim susjedima. Shodno tome, tokom posljednjih decenija XIX i početkom XX vijeka, počinje vrlo snažno uvezivanje ekonomskih i strateških pitanja. Osim Austro-Ugarske i Osmanskog carstva u projekte izgradnje željeznica poslije Berlinskog kongresa uključile se međunarodno priznate države Srbija i Crna Gora, mada će i Italija, Bugarska i Grčka, takođe iskazati svoju zainteresovanost. U vrtlogu izukrštanih političkih i ekonomskih interesa dominantnih balkanskih država, neminovno su se našle i male sredine koje su željeznički projekti mogli izvesti na prosperitetan put ili ih, ako nisu bile direktno vezane za željezničke trase, ostaviti da i dalje budu u potpunoj izolaciji i na marginama svih važnijih dešavanja. Jedna od takvih oblasti bila je i Novopazarski sandžak čiji je važan dio predstavljala i kaza Bijelo Polje sa nahijom Bihor. Priča o planovima gradnje željeznice na prostoru Bihora, tj. Bjelopoljske kaze, tipičan je primjer manipulativnog političkog utjecaja na male sredine i stanovništvo koje u njima živi.

Iako važnog geostrateškog položaja za Osmansko carstvo, Novopazarski sandžak nije uspijevaao da se otrgne ekonomskoj i saobraćajnoj izolovanosti. Dolazak austro-ugarskih trupa i njihovo razmještanje po pojedinim sandžačkim gradovima dodatno će usložiti i političku stranu, tako da će u periodu od Berlinskog kongresa pa do aneksije Bosne i Hercegovine, među bošnjačkim stanovništvom Sandžaka ponestati optimizma koji se osjećao u periodu tanzimatskih reformi. Pored neefikasnog činovničkog aparata nedostatku tog optimizma doprinosila je i loša putna infrastruktura. Novu nadu za popravljjanje ukupnog stanja među stanovnicima nahije Bihor i šireg područja, unijele su austro-ugarske projekcije željeznica koje su se ticale i ovog prostora. Prije svega bio je to projekat Sandžačke odnosno Novopazarske željeznice, pokrenut 1900, a intenziviran 1908. godine, koji je bio zamišljen da se realizuje na relaciji Uvac – Mitrovica. I jedna i druga varijanta ovog projekta – „trasa Rogozna” i „Rožajska trasa”, u biti su trebale da odgovaraju stanovništvu Bihora, jer su mu budile i nudile sasvim nove mogućnosti i svojom realizacijom mogle utjecati na to da se opšte ekonomsko, društveno pa i političko stanje, na ovom području, znatno popravi. Na samom terenu, u pogledu željezničkih projekata, moglo se primijetiti dvojako raspoloženje. Dok je manji dio stanovništva iskazivao svoje nepovjerenje prema ponuđenom projektu, drugi dio je od njega očekivao ispunjenje određenih snova. Međutim, stanovništvo Bihora i Bijelog Polja zanemarivalo je činjenicu da Austro-Ugarska u navedenom projektu prije svega želi da obezbijedi sopstveni ekonomski i politički utjecaj u jugoistočnoj Evropi i uspostavi interesne sfere, čime bi dobila prednost nakon očekivanog raspada Osmanskoga carstva. Drugačije kazano, iza austro-ugarskih obećanja ekonomske prirode, bili su skriveni politički i ekspanzionistički ciljevi. Očekivanja stanovništva Bihora i



uopšte Novopazarskog sandžaka bila su dosta visoka, a uveliko ih je podgrijavała i centralna vlast, jer je bila svjesna činjenice da je Sandžačka željeznica snažno oruđe u rukama Beča u borbi sa ekspanzionističkim namjerama Srbije. Kao što je željeznica drugim sredinama donosila dah nove kulture, novu modu i nagovještaje boljeg života, izgradnju puteva, doseljavanje stanovništva, tako se i na području Bihora očekivalo da će sa željeznicom uslijediti sve veće otvaranje te sredine prema susjedstvu, što se, međutim, nije desilo. Dok se boljitak očekivao, osmanski društveni sistem u Sandžaku trpio je gomilanje problema, odnosno ekonomsko-socijalnu krizu koja je bila poput omče oko vrata. Nakon aneksije Bosne i Hercegovine, snovi o povezivanju nekadašnje osmanske teritorije (Uvac), sa onom koja je i dalje bila u sastavu Osmanskog carstva (Mitrovica) su se raspršili.

Iako Austro-Ugarska nije direktno utjecala na popravljavanje ekonomskog stanja u Bihoru i Novopazarskom sandžaku, jer je pred balkanske ratove potpuno odustala od projekta Sandžačke željeznice, njen politički utjecaj bio je dovoljno snažan da tamošnjem stanovništvu ukaže na nekoliko važnih momenata: prvi od njih svakako je bio organizacija samog društva, drugi, ekonomska nadmoć i politički utjecaj koji je ostajao iza svakog povučenog poteza austro-ugarske administracije. Takođe, cjelokupno stanovništvo Sandžaka, bez obzira na njegovu nacionalnu i konfesionalnu pripadnost, i preko projekta Sandžačke željeznice jasno je moglo uočiti važne krajnje tačke austro-ugarske politike kojima je ona težila (Solun) i na taj način u sopstvenoj sredini podstaći razmišljanja o novim načinima djelovanja koji bi pomogli popravljaju ukupnog stanja na širem sandžačkom području. U tom smislu i trgovci iz Bihora su se od početka XX vijeka sve češće mogli naći na pijacama grčkih gradova.

## Summary

The emergence of railways introduced an entirely new dimension to historical events and processes, providing a significant boost to military, strategic, and political matters. Railways revolutionized logistics, enabling a completely new discourse in addressing and satisfying both general national and individual interests. Railway activities initiated in the Balkans in the second half of the 19th and early 20th centuries had a profound impact on the diplomatic relations among Balkan states, each striving to strengthen its international position.

Due to political reasons, Austro-Hungary was forced to redirect its expansion towards the Balkans. Since the Berlin Congress and the occupation of Bosnia and Herzegovina, Austro-Hungary aimed to demonstrate its power and impose its dominance on its neighboring states through various economic measures and large-scale construction projects. During the late 19th and early 20th centuries, economic and strategic matters became closely intertwined. Not

only Austro-Hungary and the Ottoman Empire, but internationally recognized states like Serbia and Montenegro also engaged in railway construction projects following the Berlin Congress. Italy, Bulgaria, and Greece also expressed interest in the Balkan railway projects.

In the midst of interwoven political and economic interests of the dominant Balkan states, small communities found themselves in a position where railway projects could either propel them towards prosperity or leave them in complete isolation and on the margins of important developments. One such area was the Novi Pazar Sandjak, which included the Bijelo Polje Kaza and the Bihor District. The story of railway construction plans in the Bihor region, particularly the Bijelo Polje Kaza, serves as a typical example of manipulative political influence on small communities and their inhabitants.

Despite its significant geostrategic position for the Ottoman Empire, the Novi Pazar Sandjak struggled to overcome economic and transportation isolation. The arrival of Austro-Hungarian troops and their deployment in various Sandjak cities further complicated the political landscape. The period from the Berlin Congress to the annexation of Bosnia and Herzegovina witnessed a loss of optimism among the Bosniak population of the Sandjak, who had previously been hopeful during the Tanzimat reforms. In addition to the ineffective bureaucratic apparatus, the poor transportation infrastructure contributed to this loss of optimism.

Austro-Hungary's projections of railway construction, including the Sandžak or Novi Pazar Railway project initiated in 1900 and intensified in 1908, offered new possibilities for the inhabitants of the Bihor region and raised hopes for improving the overall economic, social, and political conditions in the area. The „Rogozna Route“ and the „Rožaje Route“ of this project were designed to cater to the population of Bihor, offering them new prospects. However, the population neglected the fact that Austro-Hungary primarily aimed to secure its economic and political influence in Southeastern Europe and establish spheres of interest, giving it an advantage after the anticipated collapse of the Ottoman Empire. Behind Austro-Hungary's promises of an economic nature lay hidden political and expansionist objectives.

The expectations of the people in Bihor and the broader Novi Pazar Sandjak were quite high, and they were further fueled by the central authorities' awareness that the Sandjak Railway was a powerful tool for Vienna in its struggle against Serbia's expansionist ambitions. Just as railways brought a new culture, fashion, and promises of a better life to other regions, the people of Bihor expected that the railway would lead to greater openness with their neighbors. Unfortunately, this did not happen. The Ottoman social system in the Sandjak was facing a mounting crisis, akin to a noose around its neck, as the hopes of connecting the former Ottoman territory (Uvac) with the territory still under Ottoman rule (Mitrovica) faded after the annexation of Bosnia and Herzegovina.

While Austro-Hungary did not directly contribute to improving the economic situation in Bihor and the Novi Pazar Sandjak, its political influence was strong enough to highlight several crucial points to the local population. First and foremost was the organization of society itself, followed by economic superiority and political influence left behind by every move of the Austro-Hungarian administration. The entire population of the Sandjak, regardless of its national and confessional affiliations, could clearly see important points of Austro-Hungarian politics through the Sandjak Railway project. These points included its aims, such as Solun (Thessaloniki), and inspired thinking about new ways of action that would help improve the overall situation in the broader Sandjak area. In this regard, even traders from Bihor began to appear more frequently in the markets of Greek cities from the early 20th century.

## BIBLIOGRAFIJA/BIBLIOGRAPHY

### Neobjavljeni izvori/Unpublished sources:

1. Arhivsko-bibliotečko odjeljenje Državnog Muzeja na Cetinju (ABO DMC),
  - f. Memoari vojvode Gavra Vukovića
  - Prinovljeni spisi, 1900.
2. Arhiv Srbije (AS), Ministarstvo inostranih djela (MID),
  - Prosvetno-političko odeljenje, 1891.
3. Državni arhiv Crne Gore (DACG), Ministarstvo inostranih djela (MID),
  - fasc. 1885, 1908.

### Objavljeni izvori/Published sources:

1. *1296 Tarihli Kosova Vilayeti Salnamesi.*
2. *1300 Tarihli Kosova Vilayeti Salnamesi.*
3. *British Documents on the Origins of the War 1898-1914*, Vol. V, The Near East, Chapter XXXIX – The Dispute About the Adriatic and Novibazar Railways, 1906-8, doc. № 230, *Sir. E. Goschen to Sir Edward Grey*, Vienna, February 5, 1908, Enclosure in № 230. Memorandum by Mr. Gregory on Baron von Aehrenthal's „Expose”.
4. *Dokumenti o spoljnoj politici Kraljevine Srbije 1903-1914*, knj. III, sv. 1/I, priredili Mihailo Vojvodić i Ljiljana Aleksić-Pejković, Beograd 2010.
5. *English documents on the Albanian League of Prizren and the Start of the Disintegration of the Balkans (1877-1885)*, II, ed. S. Rizaj, Pristinë 1996.

### Novine/Newspapers:

1. *Bosna*, 1866, 1869.
2. *Glas Crnogorca*, 1884.
3. *Trgovinski glasnik*, 1908.

### Knjige/Books:

1. *100 godina željeznice Crne Gore*, Podgorica 2009.
2. Bašmakov Aleksandar, *Preko Crne Gore u zemlju Gega*, CID, Podgorica 1996.
3. *Bijelo Polje*, monografija, Beograd 1987.

4. Ćorović Vladimir, *Odnosi između Srbije i Austro-Ugarske u XX veku*, Beograd 1936.
5. Glenny Misha, *The Balkans: Nationalism, War, and the Great Powers, 1804-1999.*, Granta Books, London 2000.
6. Gravje Gaston, *Novopazarski Sandžak*, reprint izdanje, „Jedinstvo”, Novi Pazar 1977.
7. Hadžić Senaid & Velagić Adnan, *Balkanska praskozorja, Od idejā do ujedinjenjā*, Mostar 2019.
8. Hadžić Senaid, *Bosna i Hercegovina u vrijeme pojave (veliko)nacionalnih ideja*, Tuzla 2016.
9. Hammer Joseph von, *Historija Turskog /Osmanskog/ Carstva*, 3, Zagreb 1979.
10. *Istorija novog veka*, u redakciji akademika J. V. Tarlea, Beograd 2008.
11. *Istorija Osmanskog Carstva*, priredio Rober Mantran, prevela s francuskog Ema Miljković-Bojanić, Clio, Beograd 2002.
12. Jelavich Charles, Jelavich Barbara, *Themelimi i shteteve kombetare te Ballkanit 1804-1920*, Dituria, Tirane 2004 Charles Jelavich, Barbara Jelavich, *Themelimi i shteteve kombetare te Ballkanit 1804-1920*, Dituria, Tirane 2004.
13. Karpat Kemal H, *Ottoman population 1830-1914. Demographic and Social History*, The University of Wiskonsin Press, 1985.
14. Mandić Mihovil, *Povijest okupacije Bosne i Hercegovine (1878)*, Zagreb 1910.
15. Matuz Josef, *Osmansko carstvo*, preveo Nenad Maočanin, Zagreb 1992.
16. Midžić Fikret, *Granice i teritorija Bosne i Hercegovine od Karlovačkog mira do kraja Prvog svjetskog rata na starim geografskim kartama (1699 – 1918)*, Bihać 2010.
17. Muhadinović Jovan, *Osmansko poslanstvo i muslimani Crne Gore 1878-1912*, Podgorica 2022.
18. Prodanović Jaša, *Istorija političkih stranaka i struja u Srbiji*, I, Beograd 1947.
19. Šćepanović Žarko, *Srednje Polimlje i Potarje, Istorijsko-etnološka rasprava*, EI SANU, Beograd 1979.
20. Šišić Ferdo, *Predratna politika Italije i postanak Londonskog pakta (1870-1915)*, Split 1933, knj. 7. Прир. Младен Вукомановић (1980), Београд 1933.
21. Vojvodić Mihailo, *Putevi srpske diplomatije*, Beograd 1989.

### Članci/Articles:

1. Đorđević Dimitrije, Austro-srpski sukob oko projekta Novopazarske željeznice, *Istoriski časopis*, knj. VII, 1957, Beograd 1957.
2. Kostić Mita, Iz istorije Srba u Novopazarskom sandžaku posle Berlinskog kongresa 1878, *Glasnik Skopskog naučnog društva*, VII, Skoplje 1940.
3. Kostić Mita, O brojnom, socijalno-ekonomskom i političkom stanju Srba pod Turcima u Novopazarskom sandžaku posle Berlinskog kongresa (1878), *Istoriski časopis*, knj. XIV-XV, 1963-1965, Beograd 1965.
4. Mikić Đorđe, Pitanje trasiranja sandžačke i jadranske železnice kroz Kosovski vilajet 1908/9. godine, *Obeležja*, III, Jedinstvo, Priština 1976.
5. Ražnatović Novak, Crna Gora i pitanje Jadranske željeznice 1900-1902. godine, *Istorijski zapisi*, I, Titograd 1968.
6. Rizaj Gazmend, Diplomatski sporovi oko transbalkanskih željezničkih projekata od 1900. do 1912. godine u kontekstu albanskog pitanja, *Časopis za suvremenu povijest*, br. 3, Zagreb 2019.
7. Šabotić Izet, Pomirba i krvarina u Gornjem Bihoru – slučaj ubistva Spaha Škrijelja iz Dašće Rijeke, *Glasnik Bihora*, 5, Petnjica 2020.
8. Šabotić Sait Š, Jedan primjer krvne osvete iz Bihora, *Almanah*, 29-30, Podgorica 2005.
9. Šabotić Sait Š, Pobuna Bihoraca povodom regrutacije mladića za osmansku vojsku 1880. godine, *Almanah*, 73-74, Podgorica 2017.
10. Šabotić Sait Š, Prilog proučavanju obavještajnog djelovanja na području Bihora nakon Berlinskog kongresa, *Almanah*, 89-90, Podgorica 2022.

11. Temizer Abidin, Osmanli Devleti'nin Balkanlarda Kurduğu Bir Şehir: Akova, *Osmanli Donemi Balkan Şehirleri*, 3, editörler: Zafer Gölen & Abidin Temizer, Ankara 2017.
12. Zarković Vesna, Reforme u Osmanskom carstvu i Stara Srbija, *Baština*, sv. 35, Priština – Leposavić 2013.