

Момир Самарџић  
 Универзитет у Новом Саду  
 Филозофски факултет  
 Одсек за историју  
 samomomir@yahoo.com

Оригиналан научни рад  
 примљено: 1. јул 2012  
 прихваћено: 1. октобар 2012

## ПРОТОКОЛ СЕДНИЦЕ ДРЖАВНОГ САВЕТА ОД 12/24. ОКТОБРА 1855. ПРИЛОГ ИСТРАЖИВАЊУ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПОЛИТИКЕ УСТАВОБРАНИТЕЉА

**Сажетак:** Рад је посвећен седници Државног савета од 12/24. октобра 1855. као једном од најзначајнијих тренутака у артикулацији државне политике Кнежевине Србије према идеји изградње трансбалканске железнице. У прилогу доносимо целовит текст протокола седнице Државног савета.

**Кључне речи:** Државни савет, уставобранитељи, Србија, модернизација, трансбалканска железница, 1855.

Један од раних повесничара српске железнице Петар Миленковић<sup>1</sup> први је, и до данас једини, истраживач железничке политике „уставобранитељске Србије“ на основу архивских фондова Државног савета, уз кнеза Александра Карађорђевића најзначајније институције власти.<sup>2</sup> У студији *Историја грађења железница и железничка политика код нас (1850–1935)*, осврћући се на настојања владајућих кругова у Србији да у јесен 1855. заштите државне интересе у вези са најављеном изградњом трансбалканске железнице Истанбул–Београд, Миленковић је кратко поменуо делатност Државног савета у септембру 1855, односно његово решење „на (...) седници 12. октобра 1855 год. (...): да се тражи од Великих Сила да оне дејствују

<sup>1</sup> Први покушај реконструкције настојања српске државе ка изградњи железнице представљало је дело Тасе Ђ. Ивковића (*Споменица двадесетпетогодишњице српских државних железница. Од 3. Септембра 1884. до 3. Септембра 1909. год*), пригодно настало 1909, поводом двадесетпетогодишњице отварања линије Београд–Ниш, прве железнице у Србији. После Првог светског рата прво је Драгомир Арнаутовић 1934. објавио преглед историје изградње српске железнице (*Историја српских железница од 1850. до 1918. г*), да би убрзо, 1936, као трећа, била објављена Миленковићева студија *Историја грађења железница и железничка политика код нас (1850–1935)*.

<sup>2</sup> Миленковић при томе у фусноти 1 на страни 14 наводи да је користио исписе Алексе Јовановића из архивског фонда Државног савета, односно да сам није истраживао грађу поменуте државне институције.

на Високу Порту, да се Србији дозволи да сама прави уговоре и да даје концесије за грађење железнице кроз Србију“.<sup>3</sup> Иако суштински тачно одражава један сегмент актуелног питања, Миленковићев пашални помен недовољно квалитетно детерминише место седнице Савета у дефинисању државне стратегије усмерене ка заштити интереса османске вазалне Кнежевине Србије. У том смислу, седница Савета од 12/24. октобра 1855, занемарена од каснијих истраживача историје српске железнице упркос Миленковићевом помену, има изузетан значај у истраживачким настојањима реконструкције осмишљавања дугорочне концепције државне стратегије у вези са позиционирањем Србије и њених интереса у контексту актуелних пројеката трансбалканске железнице, предвиђених да пређу преко њене територије.

Приликом контекстуализације места и значаја поменуте седнице, неопходно је поћи од констатације да је појављивање железничког питања у српској политици уопште, па и у јесен 1855, било спољнополитички условљено, те га је потребно посматрати кроз призму односа великих сила и Османског царства средином 19. века, односно настојања западних сила, пре свега Велике Британије, да изградњом неопходне саобраћајне инфраструктуре убрзају процес привредне трансформације Османског царства са крајњим циљем његове потпуне инкорпорације у оквиру светског капиталистичког система постизањем компатибилности са захтевима капиталистичке економије, обезбеђујући сировинску базу за даљи успон западноевропске индустрије.<sup>4</sup> Остварењу идеје изградње трансбалканске железнице пре Кримског рата, британски финансијери били су најближе почетком педесетих година, а Порта је у пролеће 1852 први пут британским инжењерима одобрила проучавање трасе линије Истанбул–Београд.<sup>5</sup> Негативно расположена према целокупном концепту страних улагања, односно узимања дугорочних зајмова, Порта није желела да преузме обавезе на које није била приморана, те су покушаји почетком педесетих пропали.

Тек савезништво Велике Британије и Француске са Османским царством у рату против Русије 1854–1855. ослабило је османски отпор привредним уступцима и отворило је врата страном капиталу. Прихватајући зајмове које су савезници наметнули, на Порти су постепено губили и могућност да се супротставе понудама

---

<sup>3</sup> П. Миленковић, нав. дело, 14. Каснији аутори прегледа историје српске железнице који су помињали железничку политику уставобранитеља (Dragomir Arnaoutovich, *Histoire des chemins de fer Yougoslaves 1825–1937*, Paris 1937, 48; Јездимир С. Николић, *Историја железница Србије, Војводине, Црне Горе и Косова*, Београд 1980, 35), па и Даница Милић која је написала доскора једини рад фокусиран на уставобранитељску време у контексту идеја за изградњу трансбалканске железнице (D. Milić, *Die Pläne zum ausbau der Eisenbahn in Serbien in der Mitte des 19. Jahrhunderts*, Eisenbahnbau und Kapitalinteressen in der Beziehungen der Österreichischen mit den Südslawischen Ländern (Hrsg. R. G. Plaschka), Wien 1993, 33), ослањали су се на Миленковићеве наводе, без додатног истраживања.

<sup>4</sup> Immanuel Wallerstein, Hale Decdeli, Reşat Kasaba, *The incorporation of the Ottoman Empire into the world-economy*, *The Ottoman Empire and the World Economy* (Ed. H. İslamoğlu İnan), Cambridge 2004, 88–95; Reşat Kasaba, *The Ottoman Empire and the world economy: the nineteenth century*, New York 1988, 4–6, 35–36.

<sup>5</sup> Момир Самарџић, *Суочавање са модернизацијским изазовом: британски инфраструктурни пројекти на Балкану 1851–1852. и Србија*, Истраживања 22 (2011), 264. У наведеном раду налазе се детаљна анализа старије литературе и извора о британски напорима почетком педесетих година 19. века.

за улагање капитала и ангажовање страних стручњака. Страни финансијски саветници придружени су државној благајни, а група западних инжењера одређена је да саветује Савет танзимата о неопходним јавним радовима.<sup>6</sup> Под њиховим утицајем, Савет танзимата је почетком септембра 1855. истакао значај развоја саобраћајне инфраструктуре, односно изградње железница, за привредни развој царства и његово повезивање с Европом. Линија Истанбул–Београд посебно је поменута као начин на који би ово питање могло да буде решено.<sup>7</sup> Убрзо су објављени у прецизни услови за уступање концесије за изградњу железнице – било је предвиђено да друштво подлеже османским законима, односно да евентуални судски спорови између друштва и Порте буду суђени пред османским судовима, грађење и експлоатацију требало је да надзире Порта, у њеном власништву остало би земљиште на којем би железница била изграђена, док би коришћење дрвене грађе и угљенокопа уз трасу било уступљено друштву на основу накнадног споразума са Портом.<sup>8</sup>

Српски кнез Александар, Државни савет и министри пажљиво су током 1855. пратили развој догађаја у Истанбулу, као и писање стране штампе у вези са давањем концесије за изградњу линије до Београда, а изјава Савета танзимата којом се предност даје овој линији, као и пратеће вести, нашле су своје место на страницама *Србских новина*.<sup>9</sup> Из текста услова за давање концесије било је лако уочити да Порта намерава да располаже земљиштем и природним богатствима Србије не водећи рачуна о њеном аутономном статусу, односно да вазални положај Србије не сматра ограничењем за самостално одлучивање о овом питању. Развој догађаја указивао је на постојање одређених разлика у односу на 1852, јер тада није постојала начелно изражена спремност Порте да приступи коначном решавању питања трансбалканке железнице. Непосредан позив страним финансијерима, као и осмишљени услови концесије, упућивали су на одлучност Порте да гради железницу ка Београду, и то без учешћа Србије у преговорима о концесији.

Седница Државног савета од 12/24. октобра представљала је важну тачку у дефинисању стратегије отпора намерама Порте. Негативан став и намера Србије да самостално одлучује о изградњи железнице на властитој територији, као основе државне политике, дефинисани су већ 1852. у првим контактима кнеза Александра и страних дипломатских представника у Београду.<sup>10</sup> Оквири нове саобраћајне

---

<sup>6</sup> Gerhard Rosegger, John H. Jensen, *British Railway Builders along the Lower Danube 1856–1869*, The Slavonic and East European Review, Volume XLVI, Number 106 (January 1968), 106–108.

<sup>7</sup> Walter Rechberger, *Zur Geschichte der Orientbahnen: Ein Beitrag zur österreichisch-ungarischen Eisenbahnpolitik auf dem Balkan in den Jahren von 1852–1888*, Wien 1958, рукопис докторске дисертације, 29; *Србске новине*, бр. 102, 7. септембар 1855.

<sup>8</sup> *Србске новине*, бр. 111, 1. октобар 1855.

<sup>9</sup> Исто, бр. 101, 6. септембар 1855; бр. 102, 7. септембар 1855; бр. 111, 1. октобар 1855.

<sup>10</sup> М. Самарцић, нав. дело, 264–273. Том приликом водећа личност у усмеравању државне политике у вези са овим питањем био је кнез Александар, док не постоје сачувани подаци да се о железници формално расправљало у оквиру Државног савета. У познатим сачуваним изворима, односно фондовима државних институција из 1852, нисмо пронашли ниједан податак о железници, како о доласку страних инжењера, тако и о ставу владајућих кругова у Београду. Није познато на основу којих извора је Таса Ђ. Ивковић писао о ставу Србије почетком педесетих година 19. века, али је на основу извештаја страних

политике Порте, формулисани почетком септембра 1855, наметнули су неопходност конкретизације државне политике и јасно формулисање става према Портиним намерама. Убрзо после написа у страниој штампи и пријема вести од српског капуџеџа у Истанбулу Константина Николајевића, уследила је седница Државног савета од 13/25. септембра, прва званична седница на којој је било речи о изградњи железнице.<sup>11</sup> Дефинисање државних интереса у контексту очувања постојећих аутономних права водило је, после кореспонденције са Попечитељством иностраних дела и капуџеџом,<sup>12</sup> ка седници 12/24. октобра.

Николајевићев извештај из османске престонице о разговору са Фуад-пашом, министром иностраних дела, указивао је на одлучан став Порте да Србија нити има право сама да гради железницу у Србији, нити сме да преговара са страним компанијама о уступању концесије, а да ће свако противљење намерама Порте водити заобилажењу Србије повезивањем са аустријским железницама преко Видина. Фуад-пашин став као два најзначајнија питања расправљана на седници Савета 12/24. октобра одредио је право Србије да самостално гради железницу и са тим циљем уступи концесију страним друштвима. Полазећи од међународноправног статуса у којем се Србија налазила, чланови Савета оквире супротстављања намерама Порте тражили су у актима на којима је њен аутономни положај био утемељен – хатишерифима из 1830. и 1833, односно „Турском“ уставу, хатишерифу из 1838. У одбрани права Србије да самостално одлучује о градњи железнице, Савет је полазио од члана 5. хатишерифа из 1830, који Србији даје слободу деловања у унутрашњим пословима, односно чланова 50. и 51. „Турског“ устава, којима се грађење путева такође одређује као њено унутрашње право. Одбрану права на самостално преговарање Савет је темељио на члану 5. Устава којим је кнезу дозвољено оснивање „особене Канцеларије“, темеља будућег Министарског савета, односно владе, задужене између осталог, преко Попечитељства иностраних дела, за односе са страним државама, као и на постојећој пракси сарадње са страним привредницима током процеса механизације првих индустријских погона у Србији. Поред тога, чланови Савета полазили су од става да је правним актима утврђена унутрашња аутономија неостваривим чинила сваки покушај уступања земљишта, коришћења материјалних добара и организације експлоатације, уз подразумевајући полицијски надзор.<sup>13</sup> Другим речима, став Државног савета био је у целини супротстављен ставовима Порте, а седница 12/24.

---

дипломатских представника у Београду, као јединог познатог извора за реконструкцију ставова владе у вези са овим питањем 1852, јасно да су Ивковићеви наводи или погрешни или спорни без ишчитавања нових извора. (М. Самарџић, нав. дело, 264–265 (фуснота 56), 268 (фусноте 71 и 72)

<sup>11</sup> Протокол седнице Државног савета од 13/25. септембра 1855, № 1105, Архив Србије (=АС), Државни савет (=ДС), 1855, Протоколи седница. Вест о одлуци Савета танзимата први пут се помиње у *Србским новинама* од 6/18. септембра 1855, да би детаљно била образложена у следећем броју, 7/19. септембра. Реакција Државног савета уследила већ на седници 13/25. септембра.

<sup>12</sup> Државни савет Попечитељству иностраних дела, Београд 13. септембра 1855, АС, ДС, П№ 465/855; Попечитељство иностраних дела Државном савету, Београд 24. септембра 1855, исто; протокол седнице Државног савета од 30. септембра/12. октобра 1855, № 1173, АС, ДС, 1855, Протоколи седница.

<sup>13</sup> Протокол седнице од 12/24. октобра 1855, АС, ДС, 1855, Протоколи седница.

октобра представљала је до тада најзначајнији тренутак артикулације политике Србије у вези са пројектом трансбалканске железнице. Имајући у виду чињеницу да су основе утврђене на наведеној седници остале основе железничке политике Кнежевине током више од две деценије, односно до стицања независности 1878, сачувани протокол представља изузетно значајан извор у реконструкцији развоја државне политике према једном од значајнијих питања којим се српска дипломатија бавила све до осамдесетих година 19. века – обезбеђењу места Србије на траси трансбалканске железнице.

Полазећи од раније наведеног, као и од чињенице да, поред Миленковића који је користио само извод грађе архивских фондова Државног савета, српска историографија није имала прилику да се упозна са овим изузетно интересантним историјским извором, у прилогу доносимо целокупан текст протокола седнице Државног савета од 12/24. октобра 1855. Документ се чува у Архиву Србије, фонд Државни савет и има обим од 17 страна. Доносимо га у оригиналу, уз неопходне интервенције у оквиру угластих заграда.

Протоколъ совѣтования

Главно Засѣданіе

№ 1228

12. Октобрія 1855.

У Бѣограду

У союзу са извѣстіемъ П[о]п[е]ч[и]т[е]лства Иностранны' Дѣла', подъ 24. Септемврія т. г. П№ 3101,<sup>14</sup> Совѣту поднесенномъ,<sup>15</sup> да є оно посредствомъ сръбскогъ Капићехає већ, чинило сходне кораке кодъ високе Порте къ предохранѣнью земальскогъ права собствене автономіе у предмету грађења гвозденногъ пута крозь Сербію наспрамъ намѣре високе Порте, у званичномъ Цариградскомъ листу пре краткогъ времена объявлѣне,<sup>16</sup> градити гвозденный путь одъ Цариграда до Бѣограда, за предузеће чега она є и разне Компаніе (иностране) явно позвала, Княжескій Представникъ и Попечитель Иностранны' Дѣла', Г. Алекса Симић, саобштіо є Совѣту извѣстія Капи-ћехає у предмету.<sup>17</sup>

Капићехая явля, како є имао по овомъ предмету дугу конференцију съ г. Фуадъ-Пашомъ, Министромъ Иностранны' Дѣла' Бл[ы]стателне] Порте, кое є резултатъ био неповолянь, и у којој є Фуадъ-Пашає у сущестственности умствовао овако:

„У ствари, о којој є вопросъ, имаю се разликовати прирѣнья начела, и прирѣнья аппликаціе. Послѣдня само могує саюжавати са прирѣньяма наши' внутренны' права; преимущества' и автономіе; а што се годъ тиче отношенія између странаца и оттомански' Држава, и ма какви' концессія' и повластица' странцима у овымъ државама, то спада подъ режимъ трактата; у надлежность централногъ

<sup>14</sup> Извештај Попечительства иностранных дела о првим корацима на Порти од 24. септембра/6. октобра 1855. чува се у под сигнатуром АС, ДС, П№ 465/855.

<sup>15</sup> Протокол седнице Државног савета од 30. септембра/12. октобра 1855, АС, ДС, 1855, Протоколи седница.

<sup>16</sup> Реч је о тексту објављеном у часопису *Журнал де Константинопл* (Journal de Constantinople) 29. августа/10. септембра 1855, пренетом у *Србским новинама* 7/19. септембра 1855.

<sup>17</sup> Николајевићев извештај није сачуван, али се може претпоставити да је, према уобичајеној пракси у административној преписци, у протоколу седнице Савета изложен готово у целини.

суверенскогъ Правительства. Тако н. пр. по овимъ начелама вазаллске државе не само нису властне са странцима ништа трактирати, или овима икакве повластице уступати безъ нарочногъ саизволѣня Портиногъ, него не могу се ни пртивити, да Порта то сама, кад' по свомъ собственномъ побужѣню нађе за добро, у ны'овимъ земляма као саставнимъ частима царства, чини.

Тако и концессіе гвозденны' путова страннымъ Компаніями, было то у непосредственнымъ, было у вазаллскимъ областима, она є єдина надлежна допущати кад' се предлажу иницијативомъ вазаллски' Правительства', и предписвати їй овима за признаванѣ, кад' їй она сама по своіой собственной иницијативи презъ уговоре допушта. Режимъ привилегія', повлашћены' вопроснымъ државама, не може ни наймане ову вр'овну власть нѣну ограничавати, но само у толико може быти говора и особеній опредѣлѣня при оваквимъ послонима, да се вазаллскимъ државама осигураю за ны'овъ собственный рачунъ користи одъ оне части грађевине овогъ рада кое се буду у границама ны'овы земля извршиле.

За подкрѣплѣнѣ положеня овогъ навео є Фуадъ-Паша примѣръ гвозденногъ пута Египатскогъ, сад' у проекту стоєћегъ канала Суецскогъ, єдну скорашню концессію Портину нѣкой Компаніи за построѣнѣ подморскогъ Телеграфа одъ Цариграда до Александріе, и одандѣ преко Египта до восточне Индіе, и найпослѣ примѣръ Француске компаніе мобилиярногъ кредита,<sup>18</sup> коя є непосредственно предлагала Молдавскомъ Князу, да она начини гвозденный путь крозь Молдавію одъ Аустрійске границе до Галаца. У свимъ овимъ случаемъ, говорію є онъ, Порта є себи задржала власть предварителногъ разсмотреня и одобреня, одъ кое є веѣ и употреблѣнѣ учинила при послу гвозденногъ пута Египатскогъ и садашнѣ концессіе подморскогъ Телеграфа. И ова последня да може ѣшт' служити за примѣръ и темель, како се грађенѣ гвозденногъ пута одъ Цариграда до Бѣограда съ нама може регулирати. Начело є спрема Египта то поставлѣно да вицекарль мора допустити построѣніе линіе телеграфическе преко нѣговогъ территорияма съ Портомъ трактировшой Компаніи, а приходе одъ ове части линіе онъ не самъ имати право сабрати за свой рачунъ. Тако дакле и толико и нама бы се могло одъ наше части гвозденногъ пута оставити.“

Кад є на ова умствованя Фуадъ-Пашина Србскій Капи-бехая сходна возражанія давао, Фуадъ-Паша є найпослѣ казао да ние пробитачно за Србско Правлѣніе, не соглашаватисе у предмету съ начелима Порте, ерѣ у таквомъ случаю или бесе она наѣи принуђена, не узети у прирѣніе наша предлаганя, или овомъ путу другий праваць дати, н. п. къ Видину, па не то за нашу землю ѣшт веѣа и неощѣйна штета быти.

Изъ овогъ извѣстія Капибехає видеѣи Совѣтъ, да умствованѣ Г. Фуадъ-Паше иде на повреду наши' народны' права', и да є нужно постарати се о средствама къ предохраненю овы', важногъ овогъ предмета ради сазвао є данашъ Главно Засѣданіе, у комъ є предметъ посмотрѣнъ 1., у отношенію къ праву Србскомъ на самограђенѣ гвозденногъ пута крозь Сербію, 2., у отношенію къ праву Србскомъ, чинити у томъ предузећу уговоре съ компаніями иностраннымъ:

Што се тиче првогъ питаня, оно є рѣшено самымъ яснымъ текстомъ высочайши' Акта', коима су преимущества Народа Србскогъ осигурана, као преимущество внутреннѣгъ правлѣнія, у кое предметъ грађеня мостова, путова и друмова, безъ свакогъ изузиманя гвоздены', принадлежи, кое се право Устава Земальскогъ §§<sup>има</sup> 50. и 51. изрично проглашує, као што тїи §§<sup>и</sup> гласє: „Трошкови, кое причинява садржанѣ и уређенѣ мостова и путова быће расположены на обшество села", коя су у околини“. „Тако исто, као што є Правленіе централно Княжества дужно имати управленѣ и старанѣ о великима друмовима, куда пролазе

---

<sup>18</sup> Реч је о парижкој финансијској кући *Креди мобилије* (Crédit mobilier).

поште, о мостовима и о прочима общеплезним Зданіяма.“ По овомъ праву Сербія є и досадъ правила мостове, путове и друмове, нити ѿой ишта може быти на путу, правити и гвозденный путь у внутренности своіой. И кадъ бы она имала собственыя средства, она бы онако исто, као што є и досаданъ друмове свое правила, и као што є у послѣднѣ време и Телеграфъ подигла,<sup>19</sup> и гвозденный путь у внутренности Србіє не може быти сумнѣ, тимъ манѣе, што и § 5<sup>мѣ</sup> высочайшегъ Хаттишерифа одъ 1830. год. овако говори: „Власти не мое Високе Порте не ѣсе мѣшати ни у внутранныя дела, ни у судейска рѣшенія землѣ исте, ни шта выше захѣвати, ни аспре єдне, кромѣ данка.“ Почемъ дакле граженѣ путова спада у кругъ внутреннѣгъ правлѣнія, и предузеће граженя ны’овогъ може дати повод, къ претресаню и рѣшенію судейскомъ, то є и изъ овогъ §<sup>а</sup> Хаттишерифа очевидно, да є право граженя свакогъ пута, слѣдователно и гвозденногъ, чисто право Србско.

Но изъ извѣстія Капи-ѣхасє и не видисє, да Г. Фуадъ-Паша само ово право Србско на граженѣ гвозденногъ пута крозь Сербію оспорава, но видисє да онъ оспорава право Србско, правити уговоре и давати уступлѣнія у предмету граженя пута овогъ, и уобште у подобны предмета, иностраннымъ компаніяма. И то є 2.<sup>а</sup> тачка вопроса, коя є у Главномъ засѣданію, посмолрена.

Но и ова є тачка рѣшена самымъ рѣшеніємъ прве тачке и яснымъ текстомъ высочайшия Акта’ обезбѣжаваюћи преимуѣства Народа Србскогъ, и осимъ тога право ово освеѣено є дуготраюћомъ и многоплодномъ практикомъ.

По првомъ положенію шта бы значило горнымъ начиномъ доказано Србско право на граженѣ гвозденногъ пута, ако Сербія не би могла безусловно ползоватисє нѣмє? Ово ползованѣ правомъ овимъ ограничило бысє яко ако Сербія не би могла у нѣговомъ упражняваню ползоватисє средствима иностранныма, и не бы было читаво, но было бы само полакъ права.

По другомъ положенію не само никаквымъ §<sup>омѣ</sup> предпихвалѣны Царски’ Аката’ нисє прекраѣено овакво Србско право, но напротивъ изрично изречено є земальскогъ Устава §<sup>омѣ</sup> 5.<sup>мѣ</sup> кои Князу Србскомъ говори: „Ти ѣшє Теби устрои одну особенну канцелларію, коя ѣ быти подѣ управлѣнѣмъ Твогъ мѣстоблостителя, Представника, коме ѣшє Ты наложити, издавати паспорте, и управлѣти сношеніяма сущєствующимъ измеѣу Срба и властїй иностранныя.“ Природно раѣсє питанѣ, какъма ѣє сношеніяма са иностранныма управлѣти Представникъ, ако неѣє то быти сношенія са предузимаюћимъ Компаніяма Иностраннымъ? И како сє може изводити изъ овогъ ясногъ и безусловногъ, а тако исто природно истакшегъ текста разлика какъа измеѣу иностранныя? Текстъ є изрекао сношенія съ властима Иностраннымъ, кое є далеко вышша и крѣпчїя мысао, неголи што су приватны иностранцы, и ко има право сношенія съ властима Иностраннымъ, тимъ пре има са приватнымъ иностраннымъ, природно слободнымъ, по себи допадаюћимасє условіяма ступити у погодбе са Србскимъ Правлѣніємъ.

Гдѣ пакъ сама природа ствари, и положени закони говоре, ту изчєзєва свака Ѳєорїя о смотреню начєла и смотреню аппликацїє, тимъ пре, што є у царскимъ Актима изрично предохранѣно право высочєственно Нѣговогъ Величєства, Султана, у Сербїи, но у комъ овакавъ принципъ, какавъ Г. Фуадъ-Паша изводи, никако не налазисє.

---

<sup>19</sup> За време Кримског рата успостављена је телеграфска веза између западне Европе и Истанбула, једним делом прелазећи и територију Србије. Телеграфски законик донет је 20. јануара/1. фебруара 1855 (*Сборникъ закона’ и уредба’, и уредбєнны’ указа’ изданы’ у Княжєству Срби. (Одъ пошетка 1854. до конца 1855. годинє.)*, VIII, Београд 1856, 50–51), а телеграфски саобраћај са Хабзбуршком монархијом на линији Београд–Земун успостављен је 15/27. марта исте године. (*Модерна српска држава 1804–2004: хронологија*, (Ур. Бранка Прпа), Београд 2004, 93)

По трећемъ положено ограниченѣ овакво Србскогъ права одъ стране Вис[оке] Порте появилобысе као чрезвычайна, у очи упадајућа новостъ у Србији.

Србско е Правителство толике уговоре везивало не само са компанијама, но и са Државама Иностраннымъ. Тако постое уговори између Вис[окогъ] Двора Аустрийскогъ и Правлѣнія Србскогъ у смотреню союза Телеграфическогъ, у смотреню узаямногъ наслѣдованя обостранны' подданика', у смотреню даваня и приманя соли; тако е оно правило уговоре съ Аустрийскимъ и Французскимъ Правлѣніемъ за извѣстна лица, коя е одъ ныи' за свое службе изисквало. Съ приватныма пакъ компанијама Аустрийскимъ, Енглескими и Белгійскими, правило е оно уговоре о добавляню разны' машина', и нѣкими е покрай уговора давало уступлѣнія, као у смотреню печеня поташе, и т. д.

Јавно доказателство, да е право ово Србско многородномъ и дуготраинномъ практикомъ освѣћено, и да бы ограничаванѣ нѣгово по основима Г. Фуадъ-Паше у Србији чрезвычайнымъ появилосе.

После овы' посмотреня у основима приступлѣно е къ посматраню предмета у овога извршеню, и нађено е, да бы нѣгово извршенѣ по основу Г. Фуадъ-Паше како за Вис[оку] Порту, тако и за саму компанию коя бы се посла примила, наишло на ужасне, даже необориме тегабе.

За грађенѣ гвозденногъ пута иштесе земљиште, иштесе материяль, иштесе надзираніе полицайно. Ни Правителство Вис[оке] Порте, ни приватни Турци, немаю, и не могу имати изванѣ градова и предградія Бѣоградскогъ, никаквы' непокретны' добара, како по 11. точки Вис[очайшегъ] Хаттишерифа одъ 1830. год., гдѣ се каже: „Кромѣ гарнизона градова пребыванѣ у Србији забранѣно е свакомъ другомъ Турчину сасвимъ“, тако и по хатишшерифу одъ год. 1833. гдѣ се каже: „Турци неће ни кућа', нит' ичега другогъ изванѣ Бѣоградскогъ предградія задати“, и гдѣ се иначе у оба Хаттишерифа каже да Турци своя непокретна добра изванѣ градова имаю Срблыма предати. По чему ни Вис[ока] Порте не може располагати ни земљиштемъ, ни майданима каменогъ углѣна, о коима у свомъ програму говори, или съ другимъ майданима у Србији. Землѣ су собственности Правителства или приватны', материяль морасе набавляти у внутренности, надзираніе е полицайно у Србији Србско. Какви ће средства стояти на руци Вис[окой] Порте и компанији мимо Правителства Србскогъ къ извршеню предузећа овогъ по реченнымъ отношеніямъ? Осимъ тога предузеће ово захтѣва за себе посебный и особенный законъ. Ко ће издати у Србији мимо Правителства Србскогъ овакавъ законъ? Ко може осимъ Правителства Србскогъ, испытати и изнаћи, какавъ за Србию приличи законъ? И наипослѣ, ко мимо Правителства Србскогъ има право, и може у Србији извршавати законъ?

Наипослѣ Правителство Србско има на себи обвезатность, свима поступцима своима оправдати предъ народомъ Србскимъ повѣренѣ, съ коимъ земльомъ и народомъ управля. Каква ће средства имати она за ово оправданѣ у очима народа, кой зна, и у свомъ е праву свѣстанѣ, да внутренѣ правленіе, и сношеніе съ иностранцима, куд' и грађенѣ гвозденногъ пута, и погодба съ иностраннымъ компанијама безспорно принадлеже, припада Правителству Србскомъ? И немаюћи Правлѣніе никаквы' средства' къ оправданю едногъ противуправногъ поступка свога, како ће моћи стояти добро за послѣдце, изъ овога породитисе могуће?

По свемъ овомъ посмотреню нађено е, и да право грађеня гвозденногъ пута припада народу Србскомъ, и да е нѣгово право, погодбе съ иностранныма компанијама за ово предузеће чинити, и повластице овима – безъда се дира право Вис[оке] Порте сузеренско издавати, неспоримо, по чему е и рѣшено,

Да Княжескій Представникъ предметъ овай разложи овде станујућою Иностранны' высокы' Дворова, ество за обдржанѣ Србски' права' на себе узевши',



Господи Консулима, и да њи умоли, да они ствар објасне односителнымъ посланицима у Цариграду съ молбомъ одъ стране Правлѣнія Србскогъ да они по праву реченогъ емствованя, и по милости своѣй моћнымъ ходатайствомъ своимъ подѣйствую кодъ Выс[оке] Порте о предохранѣнїю вопроногъ права Србскогъ, и да се Сербїи остави право уговоре правити и концесїе давати иностраннымъ компанијама кое бы се овогъ посла грађеня гвозденногъ пута крозь Сербїю примиле, па было то каква особита компанија, было она съ коїомъ бы Выс[ока] Порта уговоръ за овай путь од Цариграда до Србске границе заключила.

Уговоръ Выс[оке] Порте и уговоръ Сербїе неће моћи бити еднаки, почемъ моћиће на другий начинъ и у другомъ количеству компаниї дати спомагателны' средства', као земљишта, дрва', камена, каменогъ углѣна, гвозђа, руку', новаца, нежели што ће овога свега дати Выс[ока] Порта.

Царски Хаттишерифи, одъ кои ранни обезбеђаваю, а послѣдний потврђуе права народа Србскогъ са изгледомъ на њино распрострањѣнїе, ако Србљи, као свагда, остану верни и привржени Выс[окой] Порти, препуно емствую добро споразумѣнїе у предмету, тимъ већма, што є народъ Србскїй у послѣднїхъ критическо време засведочио свою вѣрность и приверженость къ Выс[окой] Порти, и што є тимъ заслужио далеко пређе у изгледъ поставлѣно распрострањѣнїе, а не стѣшнїе свои' права', какво Г. Фуадъ-Паша умствуе.

Кад' Г. Г. Консули примесе тога ходатайства и буду стваръ препоручили односителнымъ посланицима, онда у истомъ смыслу и по овомъ протоколу Представникъ да да наставлѣнїе Србскомъ Капићехай у Цариграду, съ препорукомъ, да онъ у истомъ смыслу говори и дѣйствуе съ дотичны' выс[окы'] Дворова Посланицима, и кад' получи и њїово участвованїе о ходатайство, онда да съ истимъ разлѣзима дѣйствуе кодъ Высоке Порте о целисходномъ предохранѣнїю вопроногъ права Србскогъ.

Протоколлъ овай поднети князу.

Предсѣдатель Совѣта:  
Стеф[ан] Стефановић

## Извори и литература:

### Извори:

Архив Србије, Државни савет, 1855.

Архив Србије, Државни савет, 1855, Протоколи седница.

*Сборникъ закона' и уредба', и уредбены' указа' изданы' у Княжеству Србии. (Одъ почетка 1854. до конца 1855. године.)*, VIII, Београд 1856.

*Србске новине*, 1855.

### Литература:

Арнаутовић, Д., *Историја српских железница од 1850. до 1918. г.*, Београд 1934.

Arnaoutovich, D., *Histoire des chemins de fer Yougoslaves 1825–1937*, Paris 1937.

Wallerstein, I., H. Decdeli, R. Kasaba, *The incorporation of the Ottoman Empire into the world-economy*, In: H. İslamoğlu İnan (Ed.), *The Ottoman Empire and the World Economy* (), Cambridge 2004, 88–95;

Ивковић, Т. Ђ., *Споменица двадесетпетогодишњице српских државних железница. Од 3. Септембра 1884. до 3. Септембра 1909. год*, Београд 1909.

Kasaba, R., *The Ottoman Empire and the world economy: the nineteenth century*, New York 1988.

Миленковић, П., *Историја грађења железница и железничка политика код нас (1850–1935)*, Београд 1936.

Milić, D., *Die Pläne zum ausbau der Eisenbahn in Serbien in der Mitte des 19. Jahrhunderts*, R. G. Plaschka (Hrsg.), *Eisenbahnbau und Kapitalinteressen in der Beziehungen der Österreichischen mit den Südslawischen Ländern*, Wien 1993, 31–41.

Николић, Ј. С., *Историја железница Србије, Војводине, Црне Горе и Косова*, Београд 1980.

Прпа, Б. (ур.), *Модерна српска држава 1804–2004: хронологија*, Београд 2004.

Rechberger, W., *Zur Geschichte der Orientbahnen: Ein Beitrag zur österreichisch-ungarischen Eisenbahnpolitik auf dem Balkan in den Jahren von 1852–1888*, Wien 1958, рукопис докторске дисертације.

Rosegger, G., J. H. Jensen, *British Railway Builders along the Lower Danube 1856–1869*, *The Slavonic and East European Review*, Volume XLVI, Number 106 (January 1968), 105–128.

Самарџић, М., *Суочавање са модернизацијским изазовом: британски инфраструктурни пројекти на Балкану 1851–1852. и Србија*, *Истраживања* 22 (2011), 255–278.

MOMIR SAMARDŽIĆ

**PROTOCOL OF THE MEETING  
OF THE NATIONAL COUNCIL FROM 12/24 OCTOBER 1855  
A CONTRIBUTION TO THE STUDY  
OF THE RAILWAY POLICY OF CONSTITUTIONALISM**

Summary

Frameworks of the new transport policy of Porta after the Crimean War, which was formulated in September 1855 with the emphasis on the construction of the Trans-Balkans railways Istanbul-Belgrade, imposed the necessity of specifying the state policy of the Ottoman vassal Principality of Serbia, and clear formulation of attitudes toward Porta's intentions aimed at disruption of its autonomous rights. The meeting of the National Council from 12/24. October 1855 was an important point in the definition of the long-term concept of the national strategy regarding the positioning of Serbia and its interests in the context of the current railway project, determining the framework of the state policy over the next two decades.

**Keywords:** National Council, constitutionalism, Serbia, modernization, Trans-Balkans railways, 1855