

Кочо СИДОВСКИ

ПЛАНОВИТЕ НА ИТАЛИЈА ЗА ИЗГРАДБА НА ЖЕЛЕЗНИЦИ ВО ЕВРОПСКА ТУРЦИЈА СО ПОСЕБЕН ОСВРТ НА МАКЕДОНИЈА (1870—1903)

По 1825 година, откако проработила првата локомотива во Европа,¹⁾ на првата железница за патнички сообраќај, железничкото прашање постанало не само важно економско туку, со премијот во епохата на империјализмот и политичко прашање на големите европски империјалистички држави. Овие држави, а со тек на време и малите балкански држави, во железниците гледале моќно средство за економска и политичка експанзија. Инаку главната цел на експанзионистичките апетити на европските држави биле пространите и богати провинции на Отоманската империја каде што се судрувале нивните интереси.

Во подесеттите години на XIX век кога настапува интензивно градење на железниците, а имајќи го предвид развитокот на тогашната меѓународна политика, Турција гледала со недоверба на тоа. Па сепак, токму меѓународната политичка констелација на силите непосредно повлијаела за промената на ставот во највисоките владеачки кругови во Отоманската империја по прашањето за комуникациите, а во тој контекст и на железничките. Впрочем и самата Кримска војна недвосмислено ја наметнала потребата од изградба на железници посебно во европскиот дел на Империјата. Европските провинции на империјата претставувале објект на интересирање на моќните соседни држави Русија и Австрија (Австро-Унгарија),²⁾ а потоа и Италија, како непосредно заинтересирани земји, и на Германија и на другите големи империјалистички сили, посредно. Италија, по завршувањето на акутната фаза на Источната криза од 1875—1878 година кога таа се решавала по оружен пат, почнала поинтензивно да се интересира

1) Петар Миленковиќ, Историја градења железница и железничка политика код нас (1850—1935), Београд, 1936, 11.

2) По склучувањето на австро-унгарската спогодба од 1867 година.

за изградба на железнички патишта во Отоманската империја коишто би ги граделе турските власти преку разни акционерски друштва. Се разбира изградбата на железниците ја гледала од аспект на развојот на својата трговија и своите стратегиски интереси.

Во Отоманската империја во размислувањата за железничките линии секогаш се тргнувало од тоа дека тие требало да се градат во правците на некогашните главни комуникациони патишта на Балканскиот Полуостров кои, во поново време, за Империјата, не само што не го загубиле, туку напротив им се зголемило стратешкото значење. Во тој правец, во Отоманската империја започнало да се работи на подготвување на првите железнички проекти, со кои биле предвидени и првите железници во Македонија. Така во еден генерален план — мапа на проектот за отомански и австриски железници уште во 1856 година во Македонија била планирана линија во правец на Солун—Димотика. Во една друга литографска карта на Турција, во која се прикажани и можните железнички комуникации во Империјата во 1895 година, во Македонија била планирана линијата Битола—Солун.³⁾

Инаку интересот на Италија за изградба на железнички линии на територијата на Отоманската империја се појавил уште кога таа не била обединета како единствена држава на Апенинскиот Полуостров. Проектите за тие железници секогаш на видно место ја имале Македонија. Како трговска и поморска сила на Јадранот Италија била сврзана за политичката и економската иднина на европските провинции на Турција меѓу кои на првите места се наоѓала и Македонија. Таа најголемо внимание покажувала кон проектот за изградба на железничката линија Солун—Виена имајќи го предвид нејзиното значење во врска со намерите на Австро—Унгарија за нејзиното ширење на Исток. Италијанските дипломатски претставници на територијата на Отоманската империја ја согледале целта на Австро—Унгарија преку оваа засилена изградба на железници да го наметне своето влијание врз балканските земји. Впрочем, ова истото го изјавувале и самите агенти на Австро—Унгарската империја. Целта на Империјата била Србија и Бугарија да ги повлече во своите граници со статусот каков што го имале Хрватска и Унгарија. Заради остварувањето на оваа своја цел Австро—Унгарија настојувала да го зачува статус-квото и интегритетот на Отоманската империја меѓу другото и заради изградба на свои железници. Во такви околности гореспоменатите италијански дипломатски претставници ѝ препорачувале на својата влада будно да ја следи оваа активност на Австро—Унгарија. Инаку треба да се спомне дека во врска со

³⁾ Михајло Миноски, Плановите на Австро-Унгарија за директна железничка врска Виена—Солун преку Босна (1869—1902). Гласник, XVIII/3, 1974, 86.

оваа проблематика владите на Италија и на Русија имале блиски гледишта во почетокот на 1867 година.

Италија, покрај другото, била прилично заинтересирана за изградба на железничката линија Валона—Солун—Цариград, имајќи ја предвид близината на Валона спрема италијанскиот брег на Јадранското Море. Од евентуално изградената линија Италија би имала економска корист, а Турција политичка и воена корист.⁴⁾

Во контекстот на овие настани, а кои се однесувале на италијанските планови за изградба на железнички комуникации во Турција, италијанската влада настојувала да докаже дека турската влада не требала повеќе да искажува недоверба кон овие планови. Ова уште повеќе ако се имало предвид дека Италија имала интерес повеќе од која и да било друга сила да се зачува интегритетот на Отоманската империја.

Нереален бил нејзиниот поранешен страв дека еден ден можат четите на Гарибалди да продрат во Турција. Ваквите сомневања во намерите на Италија не оделе во интерес на Високата Порта зошто султановите министри не забележувале од која страна се наоѓала вистинската опасност а според италијанската влада таа доаѓала од страна на Австро-Унгарија. Со евентуалната изградба на железничка комуникација Валона—Солун—Цариград од италијанската страна се наблегнувало на бројните врски коишто произлегувале од заедничките општи интереси на Италија и Отоманската империја.⁵⁾

Имаку многу сериозен чекор во планирањето на железниците во Отоманската империја бил направен кога „кон 1865 година било наредено на специјален министер со помош на многу европски инженери и интеллигентни Турци, да подготви проект за железничка мрежа (курзивот е на Ив. Доросиев — М. М.) во Европска Турција“.⁶⁾ Уште истата 1865 година бил усвоен подготвениот проект. Со него се предвидувало железничките комуникации да се градат во правец на римските патишта, а при тоа за главна железничка линија била предвидувана железничката линија Цариград—Софија—Ќустендил—Скопје—Митровица до границите со Австрија. Потоа, на таа линија се предвидувало да се приклучат линиите коишто би се граделе во иднина: Одрин—Дедеагач, Охрид—Шумен и Скопје—Солун. Вкупната должина на проектираната мрежа изнесувала 2.500 км со нормален колосек.⁷⁾

4) Archivio Storico del Ministero degli Affari Esteri—Roma. Arhiv na Makedonija — Skopje, vo natamošniot tekst AMS. Constantinopoli 28 giugno 1869, M/100.

5) Ibidem.

6) Михајло Миноски, *op. cit.*, 87; Ив. Доросиев, *История на желџниците*. Софија, 1935, 105.

7) Михајло Миноски, *op. cit.*, 87; Ив. Доросиев, *История на Железниците*, 105.

Од гореизнесеното може да се заклучи дека Отоманската империја недвосмислено ја покажала својата жалба да се поврзе, преку железничката мрежа, со Средна и Западна Европа преку Австрија.

По обединувањето на Италија во 1870 година во една единствена држава во неа почнало уште поинтензивно да се размислува во врска со разните проекти за изградба на железнички линии за коишто постоела намера да се прадат на територијата на Отоманската империја. Ова уште повеќе ако се имало предвид дека Италија како и другите капиталистички држави во Европа, во железниците гледале моќно средство за брзо и масовно префрлување на своите индустриски стоки на тамошните пространи пазари и за увоз на ефтини сировини, а посебно за воспоставување и засилување на своето политичко влијание во западниот дел на Балканскиот Полуостров. Затоа и е разбирливо зошто Италија уште од самиот почеток, кога во Отоманската империја започнало да се расправа за градба на железници, активно се вклучила во решавањето на тоа многу важно прашање. За нас од интерес е да го проследиме каков бил италијанскиот став спрема проектот за изградба на железничката линија од Солун до Митровица и намераваното поврзување на оваа железничка линија со една друга исто таква што би тргнувала од едно од пристаништата во Бар или Улцињ. Меѓутоа претходно би требало да се воспостави врска помеѓу двата брега на Јадранот односно помеѓу Италија и Турција, која би ја проширила оваа врска со внатрешноста на земјата (со мисли на Турција — б. м.) и би продолжила или преку Скадар или Валона или пак во Драч и оттаму за Битола или пак би одела до Скопје, или би се надоврзала на истата во Солун.

Италијанските дипломатски претставници ја согледувале важноста на главните центри на Македонија што се наоѓале на трасата на проектираната железничка линија Солун—Митровица. Скопје го сметале како важен производствен центар, а пак за Солун сметале дека ќе постане главен јазол за сите железници на Европска Турција; оттаму лесно би се одржувале врските со Јадранот, а оттаму Архипелагот⁸⁾ би бил отворен за одвивање на трговијата со Левантот, оттаму најпосле без тешкотии по крајбрежјето на морето би се одвивале железничките врски со Цариград. По поврзувањето на Солун со Дедеагач и по намераваното поврзување на Валона со новата железница, Солун би се нашол, како што сметал италијанскиот конзул во Јанина Е. Де Губернатис по малку време поврзан со Босна и Србија преку Митровица, со Тракија преку Дедеагач, со Бугарија преку Скопје и Софија, со Италија преку Валона и Битола.⁹⁾

⁸⁾ Се мисли на островите во Егејското Море.

⁹⁾ AMS. Rapporti in arrivo Turchia, Janina 20 maggio 1875, M/171.

Инаку треба да се нагласи исто така дека сигурно италијанската влада во поддржувањето на оваа или онаа железница се раководела од тројна цел. Прво, од локални интереси, за да се најде полесно едно друштво кое од местата низ коишто би врвела проектираната железница би ја прифатило градбата и многу полесно би можело да се издејствува кај турската влада согласност за концесија. Второ, италијански и европски интереси, и во колку овие последните се согласувале со италијанските, ова би придонесло за една полесна работа за Италија што се огледувала во нејзините трговски операции за кои бил потребен излез на Левантот. Овие трговски операции би придонесле исто така значително да се зголеми транзитот за Италија. Од изложеното се забележува настојувањето највеќе да се оди на изградба на железничка линија за Валона со која би се поврзал Солун преку железничката линија Солун—Митровица. Трето, целта била политичка во врска со претензиите на Австро-Унгарија кон Солун.

Според сето погоре изнесено Италија сакала проширување на своето влијание во цела Европска Турција, која од поодамна била прочуена со одржувањето на интензивни трговски врски со Ѓенова и Венеција. Италија настојувала од вака проектираната железничка комуникација да извлече максимален благодет за локалните интереси на подрачјата низ кои ќе минувала железничката линија, за италијанските интереси, за европските интереси и воопшто за идната италијанска политика. Со изградбата на оваа железница Италија настојувала да биде независна во своите односи што биле во врска со плановите на Австро-Унгарија на Истокот. Италијанскиот конзул во Јанина во својот извештај од 20 мај 1875 год., упатен до италијанскиот министер за надворешни работи го истакнува значењето на железничката линија Солун—Митровица за Италија и во исто време ја дава својата полна доверба на изградбата на железничката линија од Валона до Солун или од Солун до Драч, сметајќи дека малку ќе имало значење местото на растоварување на стоките од Италија — то ест пристаништето, а многу му давал меѓутоа значење на изборот на овие или оние предели низ кои ќе се ширеле трговските операции а истовремено и политичките влијанија.¹⁰⁾

Меѓутоа во новонастанатите прилики по Берлинскиот конгрес одржан во 1878 год., кога Австро-Унгарија ја доби Босна и Херцеговина и го подготви теренот за решавање на железничкото прашање на Исток во согласност со своите интереси (санкционирани со чл. 21 и 38 од Берлинскиот мировен договор), а кои се судирале со интересите на Италија на овој дел на Балканот, се сметало дека повеќе не постоеле никакви пречки за градење на Босанската железница, т.е. директната железничка врска Виена—Солун преку Босна, а за кое во 70-тите години така упорно се

¹⁰⁾ Ibidem.

спротивставувале другите сили. Па сепак прашањето за градба на споменатата железница не беше покренато сè до 1890 година. Тогаш, во врска со планираната градба на железницата Солун—Битола, кога се поставило прашањето за тоа во која насока би требало да биде продолжена, Австро-Унгарија официјално се застапила во изградба на Босанската железница и за поврзување на новата железница кај Велес со постојната железница Солун—Скопје—Митровица.¹¹⁾

Инаку интересирањето на Италија кон проектите за изградба на железнички линии на територијата на Отоманската империја вклучително и Македонија, а кои би ги поврзувале и соседните балкански држави, продолжило и во 80-тите години на XIX век. Кон секој проект од страна на италијанските официјални кругови се давала оценка од гледна точка на италијанските интереси дали тие со тоа добивале или губеле.

Во врска со замислата за изградба на железничка линија што ќе водела од бугарската граница кај Кустендил до Скопје а оттаму ќе се приклучела кон постојната железничка линија за Солун италијанскиот дипломатски агент во Софија вели: „дека таа ќе биде една значајна железничка линија, дека таа ќе го поврзува Егејското со Црното Море, и, во исто време, од Дунав завршувајќи во Солун, патот ќе станел пократок за стоките за Индија“. Според него секоја меѓународна железничка линија, било за Србија, било за Бугарија, која излегувала во Солун, го намалувала прометот на италијанското пристаниште во Бриндизи.¹²⁾

Секоја изградба на железничка линија што се предвидувало да се изгради на територијата на Балканскиот Полуостров била во центарот на вниманието на италијанските дипломатски претставници а и на другите италијански официјални лица. Во врска со намераваното поврзување на Источните железници со линијата Пиреј—Лариса во еден извештај на италијанскиот конзул од Солун од 15 декември 1884 година се вели дека: „големата линија што би одела од Пиреј за Солун, а оттаму би продолжувала за Виена, ќе има неоспорно најзлокобни ефекти за економската иднина на Италија, ако оваа не се погрижела во догледно време за изградба на еден железнички пат, кој тргнувајќи од Валона, би се поврзал со линијата Солун—Пиреј“.¹³⁾

Според погоренаведениот италијански конзул во Солун евентуално изградената железничка линија од Валона со приклучок за Солун би придонесла да се одржи за италијанските железници транзитот што тогаш се извршувал преку Бриндизи и да се централизира во едно пристаниште на Јадранот, најблиско до Брин-

¹¹⁾ Михајло Миноски, *op. cit.*, 96.

¹²⁾ AMS, Sofia 16 agosto 1881, M/100.

¹³⁾ AMS, Salonico 15 dicembre 1884, M/175.

дизи, еден дел од трговијата на Балканскиот Полуостров, на Грција и на Архипелагот.¹⁴⁾

Инаку италијанскиот инженер Сакати проектот за изградба на железничката линија од Валона до Солун го презентирал на Високата Порта во 1879 година. Уште тогаш италијанскиот дипломатски претставник во Цариград Л. Корти му доставил подробен извештај за тоа прашање на италијанското Министерство за надворешни работи во кој ја изложува користа што ќе ја имала трговијата од изградбата на горенаведената железничка линија¹⁵⁾

Треба да се истакне дека освен разгледувањето на проектите во врска со изградбата на разните железнички линии, од Италија биле испраќани лица коишто директно се запознавале со ситуацијата на теренот во врска со горното прашање. Така, на пример, една италијанска железничка дирекција испратила во Солун инженер да ја проучува линијата Солун—Белград, а една друга италијанска железничка дирекција испратила исто така инженер во врска со плановите за изградба на железничката линија Солун—Лариса. Инженерот Микеле де Фраен ја проучил железничката линија Солун—Прешево и за своите резултати го известил надлежното министерство на Турција.¹⁶⁾

Веќе во почетокот на 90-тите години на XIX век италијанската влада почнала на прашањето за изградбата на железниците во Отоманската империја а и на нејзините соседни балкански држави да му посветува поголемо внимание коешто се огледало во пошироките контакти на нејзините дипломатски претставници со владите на останатите заинтересирани европски сили. Така италијанскиот амбасадор во Виена Аварна имал чести контакти со австро-унгарските официјални лица во врска со изградбата на железнички линии во Бугарија и Турција. Аварна исто така разговарал во врска со горното прашање и со австро-унгарскиот министер за надворешни работи Калноки каде што последниот инсистирал италијанската влада да побара од Високата Порта железниците што ќе се граделе во Бугарија да бидат поврзани со оние во Турција.¹⁷⁾

И покрај ваквите меѓусебни контакти на италијанските и австро-унгарските претставници во врска со изградбата на железници постоела меѓусебна недоверба за нивните идни планови. Ова особено може да се забележи во врска со прашањето каде би требало да биде продолжена железницата Солун—Битола, кога се искристализирале главно две мислења и тоа: во насока кон Јадранското Море и спрема Велес, за поврзување со железницата Солун—Митровица.

¹⁴⁾ Ibidem.

¹⁵⁾ AMS, Rapporto in arrivo Turchia, Constantinopoli 26 dicembre 1884, M/175.

¹⁶⁾ AMS, Rapporto in arrivo Turchia, Salonico 19 settembre 1887, M/176.

¹⁷⁾ AMS, Vienna 14 ottobre 1891, M/101.

Што се однесува до јадранската насока покрај Отоманската империја, главно од воено-стратешки потреби, биле заинтересирани и: Велика Британија, која заедно со Австро-Унгарија доминирала во трговијата во Битолскиот вилает, и Италија која своите експанзионистички погледи сè повеќе ги свртувала кон Јужна Албанија а понатаму и на Балканскиот Полуостров. Како што и погоре е истакнато железницата Валона—Битола за Италија имала и важно економско значење. Најблиска до Бриндизи, Валона би претставувала големо стовариште за италијанските стоки, за нивното разнесување во срцето на Абланија, Македонија и цел Епир.¹⁸⁾ Впрочем Италија со право сметала дека „преку тоа многу pogodно пристаниште со железницата Валона—Битола и Дунавско-Јадранските (пристаништа), да го зголемува своето трговско влијание сè повеќе и повеќе на Балканскиот Полуостров“.¹⁹⁾

Меѓутоа за изградбата на железницата Битола—Јадранско Море остро се спротивставила Австро-Унгарија, бидејќи таа погодувала на италијанските аспирации во Албанија, со што ќе ги загрозила нејзините сопствени позиции не само на тоа подрачје туку и на целиот Балкански Полуостров воопшто. Таа во горенаведената железница гледала „чисто италијанска железничка линија“. За Италија таа ќе имала економско, меѓутоа, Австро-Унгарија во неа спрема себе гледала само политичко значење. Со помош на неа Италија би станала апсолутен господар во Јужна Албанија во која нејзината пропаганда и „мирно продирање“ во многу би го потиснало австриското културно продирање. Откако веќе еднаш ќе постанела господар во Јужна Албанија како блиска и со така солидна база, Италија би ја потиснувала Австро-Унгарија и во Северна Албанија каде што нејзината пропаганда успешно се борела со австро-унгарската и го загрозувала вековниот план на Австрија за господство под западната половина на Балканскиот Полуостров. Таа железничка линија и италијанското навлегување преку неа биле спротивни на основната желба на Австро-Унгарија за продирање кон Солун, која налагала да се поседува Албанија и Македонија на тој пат.²⁰⁾

Инаку без поголемо докажување може да се согледа дека директната железничка линија Битола—Валона, кога се има предвид дека последната се наоѓала во непосредна близина со Италија како поблиска точка на спротивниот брег наспроти пристаниште-

¹⁸⁾ Михајло Миноски, *op. cit.*, 97; Цитирано според: Један дипломата, Нови балкански железнички планови, Архив за правне и друштвене науке, Београд, 1908/III, кн. V, бр. 3, 271.

¹⁹⁾ *Ibidem*: Инаку Италија особено внимание посветила на зголемувањето на пласманот на своите производи на пазарите во Отоманската империја. Ова најдобро го илустрира податокот дека во временскиот период од 1900 до 1904 година увозот од Италија во Турција двојно се зголемил.

²⁰⁾ Михајло Миноски, *op. cit.*, 99; Цитирано според Јован Н. Томиќ, Аустро-Угарска и арбанашко питање; Београд, 1913, 94.

то Бриндизи, го загрозувала патот на Австро-Унгарија за Солун а на самата Италија ѝ обезбедувала директен излез во тоа важно меѓународно пристаниште на брегот на Егејското Море. Како што забележувале и самите италијански дипломатски претставници во економски поглед железничката линија Солун—Битола—Валона за Италија имала првостепена важност бидејќи ѝ овозможувала директен пласман на своите индустриски стоки во Битолскиот и Солунскиот вилает и воопшто на пространите пазари на Отоманската империја. Од друга страна, постоела и реална можност дел од копнената трговија на Западна Европа да се насочи преку Италија до Бриндизи и по железничката линија Валона—Битола—Солун, пат што значително бил покус и за кој пројавувала определен интерес и Велика Британија. Треба да се истакне и една друга незначајна опасност што и се заканувала на Австро-Унгарија во врска со таа железница. При евентуално загосподарување од страна на Италија со Валона и нејзиниот залив, кога од другата страна на Јадранското Море го имала военото пристаниште Бриндизи, таа во секој момент можела да ѝ послужи како нова база за флотата. Тоа би ѝ овозможило на Италија да постане потполен господар на Јадранското Море во кое, и колкава и да била австро-унгарската флота, би се наоѓала во стапица. Ако тоа се случи Италија би ги држела клучевите од Јадранското Море и нејзината флота, усидрена на едниот и на другиот морски брег, можела да го спречува влегувањето и излегувањето на австро-унгарската флота од Јадранското Море.²¹) Имајќи ги предвид претензиите и намерите на Австро-Унгарија што оделе во правец на Солун тогаш паѓањето на Валона во италијански раце би било политички и економски, катастрофа за Монархијата.

Со оглед на сето искажано досега, тогаш разбирливо е зошто Австро-Унгарија така решително се спротивставувала на продолжувањето на железничката линија од Битола во правец кон Јадранското Море, линија што за неа немала никакво економско и уште помалку политичко значење, а можела да ѝ донесе безброј проблеми. Австро-Унгарија ги презела сите мерки што и стоеле на располагање и засекогаш ја спречила изградбата на оваа железница.

Што се однесува до прашањето за железниците во Турција и Бугарија освен италијанската влада големо внимание му поветувале и самите италијански железници. Тие давале посебна оценка за оправданоста на поддршката на Италија на соодветните влади за изградбата на проектираните железници. Така во еден свој извештај кралскиот генерален инспектор на железниците, централна администрација, што бил направен во врска со барањето од Италијанското министерство за надворешни работи, за оценка што се однесувала по прашањето за проектираната железница од Кустендил до Куманово се даваат и податоци во вр-

²¹) Михајло Миноски, *op. cit.*, 99; Јован Н. Томић, *op. cit.*, 94—95.

ска со положбата на местата во Бугарија каде што се имало намера да врви таа железница. Исто така се опишува положбата на местата низ кои таа ќе врвела во Македонија што се наоѓале во составот на Отоманската империја. На крајот од овој извештај се даваат и неколку нови податоци за меѓународната трговија на Бугарија и особено на нејзините трговски врски со Италија.²²⁾

По разгледувањето на редица елементи произлегувало дека железничката линија Шумла—Кустендил, кога би била поврзана со железничката линија од Скопје до Солун со потегот Кустендил—Куманово, имала за цел или да упатува кон Солун еден дел од меѓународната трговија на Бугарија, дотогаш практикувана на линијата преку Дунав, или да придонесе за поголем растеж на целокупната трговија. Инаку Италија не гледала некој особен интерес за изградбата на горенаведената железница зашто трговијата меѓу неа (Италија) и Бугарија била малку развиена. Меѓутоа во случај да била изградена една железничка линија од Јадранскиот морски брег, ако се имало предвид близината на Италија (види погоре за плановите за евентуална изградба на железничка линија од Битола во правец кон Јадранското Море), која би се надоврзала на железничката линија Скопје—Солун а се потегот Куманово—Кустендил со Бугарија тогаш Италија можела сериозно да конкурира во зголемувањето на својата трговија со Бугарија.²³⁾

Генералниот инспектор сметал дека иако не постоеле особени интереси за Италија да ја поддржи изградбата на гореспоменатата железница, со која ќе се придонесло за развивањето на меѓународната трговија на Бугарија, би требало да се поткрепат чекорите што ги преземала оваа земја во Цариград за изградба на делот од железницата Кустендил—Куманово.²⁴⁾

Меѓутоа по една неполна година, веројатно заради тоа што не успеала да добие одобрување од Високата Порта за изградба на железницата Кустендил—Куманово, Бугарија ја променила својата првобитна намера и се ориентирала на проектот за изградба на железничката линија Струма—Серес, која ќе ја поврзела Бугарија со Солун. Италијанскиот дипломатски претставник во Цариград во врска со бараните информации од својата влада што биле потребни за да се поткрепи ова барање на бугарската влада го изнесол мислењето дека од Софија до Солун со овој проект на железничката линија патот се скратувал за цели 124 километри нешто што било попогодно за одвивање на трговијата со Италија.²⁵⁾

Во врска со гореспоменатиот извештај Министерството за надворешни работи на Италија, со своја одлука бр. 24463 што се однесувала на „Бугарско-турските железници“, го известило от-

²²⁾ AMS, Roma 28 ottobre 1891., M/101.

²³⁾ Ibidem.

²⁴⁾ Ibid.

²⁵⁾ AMS, Terapia 12 giugno 1892, M/101.

правникот на работите на италијанската амбасада во Цариград за тоа дека италијанската влада била наклонета да го поддржи проектот за изградба на железницата Струма—Серес. Италијанскиот отправник на работите ова требало да го стори согласно со неговите колеги од Австро-Унгарија и од Англија.²⁶⁾

Meѓутоа од сето погоре изнесено во врска со изградбата на гореспомнатите железници слабо се реализирало во практиката. Дури во 1897 година италијанскиот дипломатски претставник во Софија Г. Силвестрели во својот извештај од 27 октомври 1897 година јавувал дека како резултат на последната посета на бугарскиот кнез Фердинанд на Цариград султанот издал Ираде за изградба на железничка линија од бугарската граница близу Кустендил до Куманово каде што ќе се приклучувала на линијата Ниш—Солун.²⁷⁾ Но како што знаеме до тоа не дошло.

Во почетокот на XX век Италија повторно почнала да ѝ посветува внимание на изградбата на железничката мрежа во Турција. Како што истакнавме погоре изградбата на железничките линии многу придонесувало и за политичкото и економското продирање во Турција.

Во 1900 година станало извесно за намерата на Австро-Унгарија да го гради железничкиот пат од Сараево кон Митровица, кој го пресекувал Балканот од северо-запад кон југо-исток. Во Митровица тој би се приклучувал на Румелиската железничка мрежа, во Сараево со Босанската, и тогаш на располагање, на Австро-Унгарија и Германија би им се укажал непосреден железнички пат „од Балтичкото до Егејското Море“ („од Берлин и Виена до Солун“). Митровичкиот железнички пат би им дал на Австријците економско и политичко преовладување во Стара Србија, Македонија, вонредно би им ги засилил позициите во Албанија, би им овозможил на Германија и Австро-Унгарија брзо да ги пренесат во случај на потреба своите војски, не зборувајќи веќе за упатување на стоки во различните реони на Отоманската империја. (За ова види погоре).

Во Русија, Франција, Србија, Италија биле растревожени. „Во денот, кога Берлин и Виена ќе бидат поврзани со непосреден пат со Солун, Бриндизи ќе почувствува смртоносен контраудар. Опирајќи се на Солун, австро-германската дејност ќе се распространувала на Балканот, како маслена дамка на вода, ќе ја проголтала целата италијанска трговија“, — пишувала римска „Три-

²⁶⁾ AMS, Roma 30 giugno 1893. Допис на Кралското министерство за надворешни работи на Италија бр. 24463, што со својата одлука која се однесувала на проблемот на изградба на железници помеѓу Бугарија и Турција, го известува отправникот на работите на кралската амбасада на Италија во Цариград за тоа дека италијанската влада била наклонета да го поддржи проектот за изградба на железницата Струма—Серес. М/101.

²⁷⁾ AMS, Sofia 27 ottobre 1897, M/101.

буна“. Таа ја повикувала италијанската влада „по секоја цена да го спречела тоа, за австро-германската конкуренција засекогаш да не би ја прекинула италијанската експанзија.“²⁸⁾

Во врска со проектот од страна на Србија за изградба на трансбалкански Дунавско-јадрански железнички пат, кој бил составен уште во 80—90-тите години на XIX век, што би го пресекувал Балканот од северо-исток кон југо-запад и би ја поврзал Србија со Јадранското Море, а преку Романија би можело да се поврзе со Русија ако Романците би изградиле мост на Дунав, Србија се надевала да ги добие потребните средства од Русија, но оттаму не ги добила, Белград свртил погледи кон Италија.²⁹⁾

„Откривајќи ја вратата“ за проникнување во внатрешните реони на Балканскиот Полуостров на италијанските стоки и италијанското влијание, тој би станал за Италија важен адут во нејзиното соперништво со Австро-Унгарија на Балканот. Италијанскиот печат пишува дека Дунавско-јадранскиот пат ќе им овозможи на италијанските експортери потесно да се поврзат со пазарите на Јужна Русија, ќе им овозможен на италијанските поморски компании да превезуваат на своите кораби во земјите на Средоземноморието руско жито и романска нафта, доставени и по Дунавско-јадранскиот железнички пат кон бреговите на Јадранот. Иако изградбата на Митровачкиот железнички пат италијанското општествено мислење го примило одвај, како смртоносен удар по интересите на Италија, тоа за изградбата на Дунавско-јадранскиот железнички пат на мнозина им се видело како сјаен процут на италијанската трговска флота и на италијанските јадрански пристаништа, претворање на Италија во „поморски возач“ во Средоземноморјето и трговски посредник помеѓу Западот и Истокот.³⁰⁾

За железничката линија покажувале заинтересираност и италијанскиот министер за надворешни работи Принети и кралот Виктор Емануел но, италијанската влада немала средства и Принети го препорачувал проектот, во поодделности на италијанските претприемачи. Биле водени преговори меѓу француски и италијански претприемачи за изградба на оваа железничка линија но не била добиена концесија од Високата Порта за тоа.

Така неславно завршил обидот на италијанско-француските претприемачи да го изградат Дунавско-јадранскиот железнички пат со сопствени сили. А во 1903—1904 година кога избувнало

²⁸⁾ К. Э. Кирова, *Итальянская экспанзия в Восточном Средиземноморье* (в. начале XX в.). Москва, 1973, 233.

²⁹⁾ *Ibidem*, 234.

³⁰⁾ *Ibid.*, 234—235.

Илинденското востание во Македонија, а потоа и движењето во Албанија (по чии територии бил планиран да минува Дунавско-јадранскиот железнички пат), прашањето за него воопшто било симнато од дневниот ред. Но сепак италијанското општествено мислење не сакало да се раздели со неговата многу сакана идеја и во италијанскиот печат од време на време продолжувале да се појавуваат статии, кои ја докажувале важноста на Дунавско-јадранскиот железнички пат за Италија.³¹⁾

*
* *
*

Од гореизложеното може да се заклучи дека како италијанските официјални политички кругови, така и разни поединци од Италија му посветувале прилично внимание на прашањето за проектите за изградба на железници во Отоманската империја а и соседните на неа балкански држави. Посебно внимание се разбира имало спрема Македонија затоа што секој проект за изградба на железници на територијата на Турција морал да ја зафаќа и Македонија којашто го зазема централниот дел на Балканскиот Полуостров. За центрите на Македонија Скопје, Солун и Битола се предвидувало во тие проекти да бидат поврзани со железнички линии а особено се сметало Солун да стане главен железнички јазел.

Меѓутоа, италијанската влада за реализирање на овие проекти немала средства а и не секогаш сретнувала на благонаклонет однос на Турција за да може самата да учествува во реализирањето на тие проекти. Италија ја согледувала важноста на железниците за освојување на погодни позиции на Балканот наспроти нејзиниот најголем противник на Балканот иако и сојузник од Тројниот сојуз, Австро-Унгарија. Железниците биле битен предуслов за трговската и политичката експанзија во одредени реони за секоја земја а во конкретниот случај и за Италија.

На крајот можеме да го истакнеме тоа дека „економско-политичките цели и стратегиските интереси на европските сили и на нивните експоненти — балканските држави, имале големо значење и реперкусии врз политиката на планирањето и изградбата на железниците во Македонија”,³²⁾ не само во периодот до 1903 година туку и потоа, до крајот на османлиското владеење во Македонија.

³¹⁾ Id., 237.

³²⁾ Данчо Зографски, *Развитокот на капиталистичките елементи во Македонија за време на турското владеење, Скопје, 1967*, 343.

THE ITALIAN PLANS FOR BUILDING OF RAILWAYS
IN THE EUROPEAN TURKEY WITH SPECIAL TURNING
TO MACEDONIA (1870—1903)

S u m m a r y

The Italian official and political circles devoted certain attention to the question about plans for building of railways in the Ottoman Empire and the neighbouring Balkan states. It was foreseen that the centres of Macedonia, Skopje, Salonica and Bitola should have been connected by railway lines, and Salonica was considered to become the main railway junction.

But the Italian government had no investments for carrying out these plans and very rarely they used to have a support by Turkey. Italy had faced the significance of the railways for attaining convenient positions in the Balkans, in spite of its bigger enemy in the Balkans and an ally of the Triple Union, Austria and Hungary. The railways were an essential condition for business and political expansion in some regions and in this case for Italy, too.