

Др Бранислав МАРОВИЋ

НИКОЛА I И ЕКОНОМСКИ РАЗВОЈ ДРЖАВЕ – ПЛАНОВИ И ОСТВАРЕЊА

Тема о којој ћемо говорити веома је комплексна и обухвата дуг период, јер је Никола I, као што је познато, владао скоро 60 година. Сам наслов имплицира обраду овог питања са становишта доношења свих одлука од стране једног човјека, господара Црне Горе Николе I. Управо због те реалности тако смо насловили ову тему. Такве јаке личности као што је био Никола I одлучивале су и давале су смисао живота цјелокупним токовима и кретањима свога времена. Сам назив господар, како се потписивао и како га је народ ословљавао, садржи у себи ону димензију која потврђује наше опредјељење и оцјену да су такве личности биле те које су управо доносиле одлуке и о најмањим питањима како политичког тако и економског живота земље. Та домаћинска брига о својој породици, кући, држави, својствена већини људи овог поднебља код господара Црне Горе, може се слободно рећи, била је не само истакнута већ и условљена позицијом власти коју је имао.

У нашем прилогу даћемо и анализираћемо само она остварења и планове који су били или су могли бити у функцији значајног помака даљег економског развитка Црне Горе. Тих жеља и остварења Никола I имао је заиста много. Нашавши се у времену које је значило прекретницу у историјском смислу, јер је друга половина XIX и почетак XX вијека период распада три моћне царевине које су стварале свјетску историју. Никола I је веома добро схватио вријеме у којем је живио и настојао да га што боље искористи за свој народ и своју државу.

Захваљујући свом енергичном претходнику књазу Данилу, који је ударио темеље државно-политичког уређења црногорске државе, Николи I било је лакше да тај процес настави. На том започетом путу развоја државе Никола I показао је доста државничке мудрости и са успјехом је учврстио, развио и усавршио успостављене институције државне власти и средио друштвено-економске прилике у Црној Гори.

Познату и прихваћену периодизацију историје Црне Горе у новом вијеку коју је дао Васо Чубриловић нећемо у овом раду примијенити, већ ћемо се држати два периода; првог, до 1878. и стицања независности и територијалног ширења и, другог, од 1878. до краја црногорске државности.

Мора се нагласити да је црногорска држава у раздобљу владавине Николе I имала укупно 49 година мирног периода, дакле, периода без ратова, што је за Црну Гору, „ратничку државу”, како су је називали, значило веома много и што ће свакако позитивно утицати на њен свеукупни друштвено-економски развитак.

Од ових 49 година 15 година мирног развоја црногорске државе припада раздобљу прије 1878. и стицања независности, у којем је настављен процес усавршавања државног апарата и бржег друштвено-економског развитка државе; ипак, патријархално-племенска заосталост и даље је била јака, па је процес савлађивања конзервативног наслеђа био спор, али за ондашње услове он је, ипак, био значајан корак напријед.

У првом периоду Црна Гора је у правом смислу пољопривредна земља са довољно обрадивог земљишта које би јој могло обезбиједити довољно хране, па је жита увијек било мало и оно се морало увозити. У пољопривреди, као јединој привредној грани која је нешто значила за живот становника, доминирало је сточарство. Природни услови са богатством пашњака и ливада, затим начин живота, условили су да сточарство добије такав економски значај у животу становника Црне Горе. Значај пољопривреде за живот становника Црне Горе ангажовао је званичну власт да предузме низ мјера за њено унапређење. Екстензивна обрада земљишта и уситњени пољопривредни посјед били су сметња увођењу неких мјера које би утицале на добијање већег приноса.

У периоду владавине Николе I живот црногорског народа тијесно је повезан са сточарством и његовим производима. Многобројни и разноврсни сточарски производи, месо и бијели мрс, чинили су најважнију, а често и основну храну становништва. Народ се снабдијевао и одјећом и обућом захваљујући стоци, она је служила као радна снага за товарење, тегљење, обраду земље, давала ђубриво за одржавање њива и била у функцији обртног капитала за добијање новца који је служио за набавку и подмирење осталих потреба у домаћинству.

Пошто је сточарство било од велике важности и неоцењиве користи за Црну Гору као изразито привредно заосталу земљу, било је покушаја да се оно унаприједи, као и пољопривреда уопште. Један такав предлог потекао је од др Ђорђа Радића, управника прве пољопривредне школе у Црној Гори, отворене у Даниловграду 1875.¹ И Илија Беара, професор Гимназије и Богословије на Це-

¹ „Глас Црногорца” бр. 36, Цетиње 16.IX 1874, Љубо Павићевић, *Прве пољопривредне школе у Црној Гори*, „Пољопривреда и шумарство” бр. 1-2/1964, 97.

тињу, упутио је 1878. године црногорској влади предлог мјера за побољшање стања у пољопривреди.² Познати научник др Леополд Адамец, професор универзитета у Кракову и Бечу, поднио је опширан извјештај о унапређењу сточарства 1895. године Николи I. Доктор Фердинанд Квадрели, обласни ветеринар, поднио је предлог, такође о унапређењу сточарства министру унутрашњих дјела 1906. године. Од ових предлога стручњака не знамо да ли је што реализовано. Други покушај унапређивања пољопривреде кроз школски систем започео је оснивањем „Књажевске црногорске земљодјелске школе” 1893, која је радила укупно шест година.³

О неком развоју других привредних грана у периоду до Берлинског конгреса не може се говорити. Индустијских предузећа нема, осим једне мале пилане на Ријечи Црнојевића. Ову пилану називају неки аутори првим индустријским предузећем које је основано 1873. Ријеч је о пилани „Шегарици” како су је звали, са дневном производњом од 300 дасака од по 5 метара дужине. Пилана је била снабђевена гатером од 12 тестера, које су покретане воденом снагом. Иницијатор за оснивање ове пилане био је лично Никола I, који је био набавио мањи пароброд за довоз сировине – дрвених трупаца од Врањине до Ријеке Црнојевића.⁴ Пилана је престала да ради у ратним годинама 1876-1878. Послије рата радила је неколико година, а затим су њене машине пренијете у Видрован (околина Никшића), гдје је подигнута пилана, која је углавном радила све док је постојала самостална црногорска држава.

Његошева штампарија, која је почела рад 1834, прекинула га је 1852. због рата с Турцима, када су оловна слова претопљена и коришћена за муницију, а наставила је рад 1860. године. Ова је штампарија проширила касније свој рад на књиговезницу и картонажу и радила је све до 1916. године. Потребно је истаћи да је ова штампарија 1864. и 1865. године имала књиговесца, машинисту и слагача.⁵

Никола I набавио је штампарију 1884, а 1906. године набављена је од стране Министарства војног штампарија за израду војних закона и уредаба, формулара и расписа. У овој штампарији ради 1911. и 1914. године фактор, четири слага-

² Илија Радосављевић, *Један занимљив извјештај из 1878. године*, „Историјски записи”, св. 1-2/1955, 377-385.

³ Љубо Павићевић, н.р., 59-66.

⁴ Мирчета Ђуровић, *Трговачки кайшијал у Црној Гори у другој половини XIX и почетком XX вијека*, Цетиње 1958, 46-47, Исти, *Црногорске финансије 1860-1915*, Титоград 1960, 10; Спасоје Меденица, *Привредни развој Црне Горе 1918-1941*, Титоград 1959, 8; Др Душан Вучковић, *Кайшијалистичко искоришћавање шума у Црној Гори*, Титоград 1965, 15.

⁵ Др Ђоко Пејовић, *Развојак њосвјетле и културе у Црној Гори 1852-1916*, Цетиње 1971, 236.

ча, литограф, књиговезац, један машиниста.⁶ Непосредно прије Првог свјетског рата у Државној штампарији, а то значи у оној набављеној 1884, радили су: управник, фактор, подфактор, дванаест слагача и два машиниста. Штампарија је располагала једном малом и двије велике машине за штампање.⁷ У ово вријеме Цетиње је имало и једну приватну штампарију, власништво Антона Рајнвајна.⁸ Крајем XIX вијека Никшић је набавио штампарију, која је радила до 1907. године.⁹ У Подгорици је почела да ради 1907. године ационарска штампарија, која је радила само годину дана.¹⁰

Са првим спроведеним реформама у земљи Никола I је рачунао и на увођење телеграфске службе. Он је приликом свог боравка у Русији 1868. успио да му Русија поклони сав потребни материјал (телеграфске апарате, изолаторе, жицу) за увођење телеграфа. Овај материјал стигао је у Дубровник јула 1869. Уз помоћ србијанске владе, која је послала у Цетиње Николу Брзака, телеграфисту, успостављене су телеграфске станице 1870. године у Цетињу, Ријечи Црнојевића, Орјој Луци и Острогу. Међународна телеграфска служба уведена је преко Котора 1870. Телеграфске станице отворене су у Грахову (1875. г.), Вирпазару (1876. г.), Бару и Никшићу (1877. г.), Улцињу (1878. г.), Подгорици (1879. г.), Колашину и Андријевици (1882. г.), Горанском, Његушима, Крушевцу (код Подгорице) и Тополици (код Бара, 1891. г.), Пристану (Нови Бар, 1895. г.), Св. Николи, Шавнику, Жабљаку, Велимљу (1897. г.), Спужу (1900. г.), Лијевој Ријечи (1908. г.), Боану и Плавници (1909. г.), Бијелом Пољу, Беранама, Тузима, Гусињу, Пљевљима и Рожајама (1912. г.), Владимиру (1914. г.).¹¹

Црна Гора је приступила Међународном телеграфском савезу 1875. године.¹²

У Црној Гори 1915. године било је 27 телеграфских станица са 1234 km дужине линије.¹³

⁶ Ристо Ј. Драгићевић, *Црногорске штампарије (1493-1918)*, „Историјски записи”, бр. 1-2 1956, 38.

⁷ Исто, 38, 39.

⁸ Исто, 39.

⁹ Исто.

¹⁰ Исто.

¹¹ Државни архив Црне Горе (у даљем тексту: ДАЦГ), Главна управа пошта и телеграфа (ГУПТ) 1891. г, бр. 565, 1894 г. бр. 1934, 1897 г. бр. 230, 1900 г. бр. 3969, Министарство унутрашњих дјела (МУД), Поштанско телеграфско одјељење (ПТО), 1895 г. бр. 1006, 1897. г. бр. 957, 1356, 1434, 1848, 1900 г. бр. 775, 1906. г, бр. 625, 1912. г. бр. 15575, 1914 г. бр. 9794, Државни музеј Цетиње, (ДМЦ), Архивско одјељење, Фонд Краља Николе, фас. 1878. г., Службени лист поштанско телеграфског одјељења бр. 45, Цетиње 1911. и бр. 6, Цетиње 1912.

¹² „Отацбина” бр. 5, од 12.V 1928.

¹³ М. Ж. Ђорђевић, *Телеграф и телефон*, Београд 1925, 644.

Телефонска служба уведена је у Црној Гори 1889. године. Међумјесни телефонски саобраћај успостављен је 1895, и то на релацији Цетиње – Ријека Црнојевића – Подгорица.

Код пошта у Цетињу, Подгорици, Никшићу, Бару, Улцињу, Андријевици, Жабљаку и Грахову уведена је телефонска служба 1907. године. Јавна употреба телефона уведена је 1910. године, пошто су изграђене двојичне телефонске линије.

Црна Гора је добила радио-телефонску станицу 3. августа 1904. године, која је постављена на Волујици код Бара. Коришћена је за међународни радио-телефонски саобраћај, док је није уништила артиљерија с аустријске флоте у августу 1914. године.

Склапањем поштанске конвенције с Аустро-Угарском маја 1871. и њеним ступањем на снагу априла 1873. успостављена је редовна поштанска служба између Црне Горе и Котора.¹⁴ У периоду од потписивања поштанске конвенције до њеног овјеравања од стране министра иностраних послова Андрашија, размјена поштанских пошиљака између Црне Горе и иностранства вршена је преко црногорског агента у Котору Петра Рамадановића.¹⁵ Поштанску службу вршиле су поште у Цетињу, Вирпазару и Ријеци Црнојевића све до 1878. године.¹⁶ Затим се отварају нове поштанске станице у Подгорици, Даниловграду, Никшићу, Бару (1879. г.), Улцињу (1880. г.), Колашину (1891. г.) Андријевици (1894. г.), Његушима и Грахову (1896. г.), Шавнику и Жабљаку и Велимљу (1898. г.), Горанском (1903. г.), Лијевој Ријеци (1908. г.), Плавници и Боану (1909. г.).¹⁷ Пренос поштанских пошиљака вршен је пјешацима и коњовођама све до 1895, када се превоз поште и путника врши дилижанским колима прво на релацији Котор – Цетиње, а затим Цетиње – Подгорица – Никшић, Бар – Вирпазар.¹⁸ Превоз поште и путника у својој режији аутомобилом прва је од европских држава увела Управа пошта Црне Горе 1903.¹⁹ Поштански аутомобил је саобраћао на релацијама Цетиње – Котор, Цетиње – Подгорица – Никшић, Цетиње – Ријека Црнојевића – Вирпазар – Бар – Улцињ, Подгорица – Плавница.

Саобраћај на Скадарском језеру нарочито се развија од 70-тих година, када неколико лађа превози робу из Скадра, а 1871. успоставља се стална бродска

¹⁴ „Глас Црногорца” бр. 1 од 21.04.1973.

¹⁵ „Црногорац” бр. 12. од 25.03. и бр. 15. од 15.04.1872.

¹⁶ *50 година на престољу Црне Горе*, Цетиње 1910, 242, „Глас Црногорца” бр. 1. од 21.04.1873.

¹⁷ ДАЦГ, МУД, 1878. г. бр. 1205, ГУПТ, фасц. 1880-1890. бр. 155, ПТО, Зборник расписа и наредба 1889-1908, 1891. г. бр. 186, 1894. г. бр. 625, 1896 г. бр. 1033, 1898 г. бр. 1460.

¹⁸ ДАЦГ, МУД, ПТО, 1900 г. бр. 4665, Зборник расписа и наредба 1879, 1908, св. I.

¹⁹ ДАЦ, МУД, ПТО, 1903. г. бр. 2664.

веза од Ријеке Црнојевића до Скадра. Бојаном и Скадарским језером саобраћај је веома жив, обавља се трговина и превозе путници. Посебно се усмјерава увоз жита и соли. Ријека Црнојевића постаје главно трговачко мјесто у које се слива и одатле даље развози трговачка роба по Црној Гори. Друштво „Англо-монте-негрин” било је и главни заступник лондонског осигуравајућег друштва „Гвардијан” за осигурање од пожара. Друштво је радило 10 година, када је своју имовину 1904. предало италијанском предузећу „Барско друштво”.

Послије Берлинског конгреса и стицања независности Црна Гора је одмах започела успостављање сопствених редовних саобраћајних веза у својим водама. На релацији Ријека Црнојевића – Скадар дипломатску пошту, дипломате црногорске и стране превози пароброд „Славјанин” све до 1885. године, када је стигао пароброд „Жабљак”, који је отворио прву редовну путничко-теретну линију од Ријеке Црнојевића преко Вирпазара и Плавнице до Скадра и обратно. Пароброд „Жабљак” замијенио је пароброд „Даница”, купљен у Енглеској, који је са прекидима, јер се често кварео, саобраћао све до 1918. године. „Књажевско повлашћено паробродарско друштво” основано је октобра 1887. године на Цетињу, са повластицама црногорске владе на 40 година, са задатком да одржава редовну пловидбу између црногорских лука, Боке Которске и Трста. Међутим, први покушај успостављања црногорске пловидбе Скадарским језером и црногорским приморјем није успио из више разлога. Први разлог био је што није сакупљен потребан капитал за почетак и даљи рад Друштва, а затим и због недовољно стручног особља. Године 1890. Никола I добио је на поклон пароброд „Јарослав” са двије парне машине, брзине 15 миља на час.

„Јарослав” је путовао по Средоземљу и Црном мору, као и до лука Западне Европе. Превозио је жито из градова на Црном мору до Бара, Пераста и Рисна и дрво за Малту и Марсељ. Превозио је и стоку од Котора до Марсеља за црногорског извозника Пера Вукотића. Пошто је „Јарослав” био ратни брод са великом поштрошњом горива, враћен је дародавцу, јер није био рентабилан.

Осим пароброда који смо навели, било је још бродова који су припадали Црној Гори од 1882. до Првог свјетског рата, и то: „Галеб”, „Пјесник”, „Вила”, „Црна Гора”, „Ластавица”, „Нови Пазар”, „Обод”, „Удине”.

Крајем XIX вијека било је још 19 страних мањих бродова разних бродовласника који су пловили Црногорским приморјем, Скадарским језером и Бојаном.

У раздобљу од 1879. до 1914. године Црна Гора је улагала значајне напоре да у саобраћају – поморском, језерском, колском, поштанско-телеграфском и радио-телеграфском – направи веће помаке, јер је знала да без развијеног саобраћаја нема економског развоја друштва у цјелини.

Мада сви покушаји нијесу успјели како се жељело, ипак је Црна Гора у епохи Николе I направила искорак у том правцу.

Познато је да је саобраћај окосница развоја укупне привреде и друштва у цјелини. Његов јачи развој убрзава привредну производњу, а спорији доприноси њеној стагнацији. На развој саобраћаја не утичу само природна богатства и могућа производња једне области, већ и њен рељеф и географски положај. Утицај ових елемената на развитак копненог саобраћаја Црне Горе тијесно је повезан са њеним друштвено-економским развојем.

Концепција самосталне црногорске државе све до Берлинског конгреса може се у саобраћајној политици свести на девизу: „Боље без путева, него да непријатељ отвара врата”. Каснија саобраћајна политика одступила је од ове девизе и створен је програм како да се искористи излазак Црне Горе на море, како унаприједити саобраћај на Скадарском језеру и Бојани и како територијално проширење повезати колским путевима.

У раздобљу 1879 – 1914. изграђено је у Црној Гори 540 km колских путева и на њима око 500 m мостова.²⁰ Годишње је, дакле, грађено просјечно по 15,5 km путева.

Први колски пут који је изградила црногорска држава био је Цетиње – Његуши (1884. г.) дужине 23 km. Пут Подгорица – Плавница дуг 19 km изграђен је 1885, Цетиње – Ријека Црнојевића – Подгорица – Никшић у дужини 99 km завршен је 1892, Никшић – Крново – Шавник завршен је 1907, Подгорица – Матешево – Колашин дуг 73 km завршен је 1908, Матешево – Андријевица дуг 37 km завршен је 1907, Никшић – Грахово дуг 45 km изграђен је 1905, Подгорица – Тузи – Албанска граница дуг 25 km изграђен је 1917. од стране аустријских војних власти, Вирпазар – Бар дуг 40 km завршен је 1905, Бар – Улцињ дужине 32 km завршен је 1906, Ријека Црнојевића – Вирпазар дужине 25 km завршен је 1905.²¹ На изградњи ових путева радио је велики број сељака. Тако, на примјер на путу Ријека – Црнојевића – Вирпазар радило је дневно и до 3.000 радника, на путу Бар – Вирпазар на Суторману 1500, а на путу Цетиње – Његуши од 1200 до 1500 радника итд.

Ови путеви изграђени су углавном кулуком и житом које је Црна Гора добијала као помоћ од Русије и других земаља.

Идеја о изградњи јадранске жељезнице појавила се средином XIX вијека када је Србија намјеравала да, уз одобрење Порте, гради жељезницу од Медара до Медове. Све до 1918. и стварања југословенске државе Србија је жељела да изађе на Јадран жељезницом преко Сјеверне Албаније долином Дрима.

²⁰ Божидар Пејовић, *Развитак копненог саобраћаја у НР Црној Гори*, Зборник радова V конгреса географа ФНРЈ, Цетиње 1959, 159.

²¹ 50 година на јресџолу Црне Горе, Цетиње 1910, 242.

Изградња трансбалканске жељезнице била је у центру пажње ондашње јавности. Црна Гора је са великим интересовањем пратила све активности србијанске владе у вези с изградњом и правцем трасе будуће жељезнице. Црна Гора је посебно била заинтересована да траса Јадранске жељезнице прелази преко њене територије и изађе на Бар. Црна Гора је почетком 1907. израдила свој пројекат којим је траса пруге трабало да иде од Бара – Вирпазара – долином Мораче и Таре – Берана и даље правцем преко Рожаја – Куршумлије. За подршку овог пројекта Никола I је желио да придобије Русију, па је због тога путовао у Петровград 1908, јер његов пројекат није наишао на разумијевање за ову пругу, али у томе није успјела, већ се спор пренио на Порту. Аустро-Угарска је била против овог пројекта. Она је 1908. презентирала свој пројекат изградње жељезнице Увац – Митровица, чији је циљ био повезивање са Солуном. Да би спријечила излазак Србије на Јадран жељезничком пругом и да би задржала своју стратешку економску и политичку позицију у овом дијелу Балкана, Аустро-Угарска парира изградњи Јадранске жељезнице својим пројектима пруга Спич – Скадар, Котор – Бар и Мостар – Никшић – Подгорица. Од ових планова црнојуга монархија морала је да одустане, јер је наишла на одлучан отпор Црне Горе.

Изградња Јадранске жељезнице била је интересантно питање не само за Црну Гору и Србију, већ и за балканске и европске земље. Француска влада је била заинтересована да помогне пројекат црногорске трасе Јадранске жељезнице, о чему је ову владу посебно информисао црногорски министар спољних послова Гавро Вуковић, приликом посјете Паризу 1900 године.²²

Никола I, као што се види, покљонио је велику пажњу развоју саобраћаја, јер је видио у току своје дуге владавине шта за Црну Гору значи неразвијен саобраћај, па је стога овој „жили куцавици”, значајној за економски развој и за цјелокупни развој Црне Горе, ангажовао и самог себе. Низ детаља из активности Николе I у разговорима са странцима о саобраћају и другим привредним питањима, набавци и продаји појединих саобраћајних средстава, добијању иностраних кредита за изградњу саобраћајних праваца, потврђују ову нашу констатацију.

Један од тих неостварених планова Николе I о унапређењу саобраћаја јесте изградња жељезничке пруге Цетиње – Вирпазар. У току 1910. и 1912. године био је израђен пројекат ове жељезничке пруге која је требало да иде сљедећом трасом: Цетиње – Липа Добрска – Цеклин – Љуботињ – Подосмин – Стубица Грађанска – Грађани – Погор – Томићи – Брчели – Сотонићи – Вирпазар, у

²² Др Димитрије-Димо Вујовић, *Црна Гора и Француска 1860-1914*, Цетиње 1971, 382.

дужини од 30 km.²³ Градња ове пруге са локомотивама и вагонима требало је да кошта 3,850.000 круна.²⁴

Од неостварених планова Николе I у области саобраћаја поменимо и изградњу електричне жељезнице Плавница – Даниловград (1890. г.) и Подгорица – Колашин (1911. г.), затим од Никшића до Бара (1903. г.) и од Андријевице до Скадарског језера у дужини око 130 km (1891).²⁵ Пруга Андријевица – Скадарско језеро требало је да буде већег привредног значаја, јер би повезивало унутрашњост земље са морем, преко ријеке Бојане, односно према другом пројекту – градио би се мост преко Скадарског језера и повезала пруга са путем Бар – Улцињ. Ове жељезничке правце требало је градити уз помоћ француског капитала. Неостварени план је био и изградња пруге Вирпазар – Подгорица – Даниловград (1912. г.)²⁶, такође уз помоћ француског капитала. Договором француских и италијанских предузећа и њиховим капиталом требало је градити значајне пруге Подгорица – Пећ и Бар – Скадар (1913. г.).

Исушење дијела Скадарског језера и регулисање ријеке Бојане за саобраћај били су један од привредних планова у који су Никола I и Црна Гора полагали велику наду. Црна Гора, оскудна у плодној земљи, требало је да на рачун Скадарског језера добије плодну земљу која јој је била неопходна, јер је глад често харала на њеним просторима. Међутим, тај свој економски идеал Црна Гора није остварила ни тада а ни касније, ступањем у заједничку југословенску државу 1918, нити првим Петогодишњим планом 1947-1951. године у ФНРЈ.

Питање исушења дијела Скадарског језера и уопште уређења његових вода актуелизовано је 1880. године када је француски инжењер Ламберт направио пројекат о уређењу Дрима, према којем је 1882. започета изградња камене бране. Високи водостај разрушио је ову брану 1883.²⁷

Пројекат о уређењу вода Скадарског језера било је више. Тако је Никола I позвао 1885. инж. Хенриха Хилингера да изнесе своје мишљење о овом проблему, што је он учинио, али ни овај пројекат није реализован, као и многи други који су касније израђени од стране инж. Бриоа Лелажа, Равотија, Болотова, Дешковића и других, као и неколико уговора – концесија закључених између Црне Горе и Турске. Све те активности, које су се одвијале до Првог свјетског ра-

²³ Неколико докумената о пројекту жељезничке пруге Цетиње – Вир, припремио и коментарисао Ристо Драгићевић, „Записи”, 1940, књ. XXIII, св. 1, 116-119.

²⁴ Исто, 119.

²⁵ Др Димитрије-Димо Вујовић, н.дј., 381, 387.

²⁶ Исто, 385.

²⁷ Франетовић Динко – Буре, *Хисторија њоморства и рибарства Црне Горе до 1918*, Титоград 1969, 22.

та, доживјеле су заједничку судбину – нијесу реализоване, углавном због тога што турска страна није била довољно заинтересована.

Од неостварених планова Николе I споменућемо и пројекат за изградњу фабрике вјештачког ђубрива у Бару, која је трабало да се гради према потписаном уговору о концесији датој лично од стране краља Николе и владе Анти Дешковићу, уз финансијску помоћ једног норвешког друштва са којим је Дешковић већ био ступио у контакт.²⁸

Пројекти Монфера Балара, француског пословног човјека, о формирању друштва за изградњу више хотела на Цетињу и о формирању хипотекарне банке, такође су доживјели судбину осталих – нијесу реализовани.²⁹

Французи Ибер, Делариел и Помбла предали су Николи I 1875. пројекат са захтјевом за добијање концесије од 50 година о формирању црногорске националне банке чија би се зарада дијелила 80% банци, а 20% Црној Гори.³⁰ До реализације овог пројекта није дошло.

И предлог Огиста Бриана, делегата француске банке „Credit français”, поднијет 1913. о стању два најзначајнија новчана завода, „Народне банке” и „Никшићке штедионице”, и његов захтјев црногорској влади о давању концесије на 30 година поменутој француској банци о формирању једне банке у Црној Гори, такође су остали нереализовани.³¹

Никола I понудио је 1910. године Сједињеним Америчким Државама отварање бесцаринске зоне на простору од Бара до Улциња, што такође није реализовано.

До првог покушаја пласирања француског капитала у области шумарства, како кажу неки извори, дошло је 1873. од стране француских привредних кругова, када су ровачке шуме почеле да се прерађују у пилани подигнутој у шуми и да се грађа извози у Француску.³²

Предлог француског трговца и банкара Ибера, адвоката из Париза Делариела и предузимача Помбла о експлоатацији бјелопавлићких, пиперских, морачких и жупских шума и куповини пилане на Ријечи Црнојевића није боље прошао: иако је уговор закључен марта 1875. и концесионар био у обавези да до августа 1875. отпочне рад, он то није учинио, па је рат 1876 – 1878. омео сваку могућност експлоатације шума.³³ Послије завршетка рата концесионари су

²⁸ Др Димитрије – Димо Вујовић, н.дј., 387.

²⁹ Исто, 389.

³⁰ Исто, 379.

³¹ Исто, 390-391.

³² Др Душан Вучковић, н.дј., 22, 23.

³³ Др Димитрије – Димо Вујовић, н.дј., 378.

тражили да отпочну радове по уговору, али су одбијени зато што нијесу благовремено приступили експлоатацији шума.

И после завршетка ослободилачког рата 1878. црногорске шуме су у центру пажње француског капитала. Већ 1879. француски инжињер Пија преговара са Николом I о експлоатацији црногорских шума.³⁴

Никола I преговара 1886. са једним француским трговцем дрвета из Корбеја за добијање зајма од 1,500.000 франака за изградњу шумских путева.³⁵ Међутим, до реализације ни ових планова није дошло.

Француски шумарски стручњак Картерон и други објавио је у Паризу једну публикацију о условима искоришћавања шума у околини Никшића, док је један други Француз објавио 1901. два извјештаја о црногорским шумама и могућностима експлоатације шуме у Голији.³⁶ Ни ови планови нијесу реализовани.

Мада богата шумама, Црна Гора на тадашњем степену друштвено-економског развоја није могла пружити боље услове за експлоатацију овог свог природног ресурса и развој дрвне индустрије. Страни капитал, као што смо видјели, интересовао се за црногорске шуме, али због скупе експлоатације, у првом реду због тога што шуме нијесу биле повезане саобраћајним комуникацијама, а и остале јавне саобраћајнице нијесу довољно развијене, па стога је транспорт био веома отежан и, наравно, скуп. Све ове околности, недостатак капитала и тешки саобраћајни услови, утицали су и на слаб развој индустријске прераде дрвета. Постојале су парне пилане Браће Марић и Стијовић – Бошковић у горњем току Таре подигнуте 1910. године. Осим ове двије пилане постоји од 1885. године и пилана у Горњем Пољу у околини Никшића.

Индустријски развитак Црне Горе због, више услова који су на њега утицали, у првом реду недостатка капитала, утицај иностране индустријске робе која је била јефтинија од робе која би се могла производити у Црној Гори, текао је веома споро, а сва та формирана предузећа углавном су представљала и по капацитетима и по јачини израженој у коњској снази и по броју запослени радника, мале манифактурне радионице.

Крајем XIX и почетком XX вијека у Црној Гори је подигнуто или реновирано неколико индустријских предузећа. Тако је 1888. године основана фабрика сапуна у Бару, пивара „Оногошт” у Никшићу (1896), два парна млина у Цетињу (1903. и 1905), парни млин у Улцињу (1903) и Грахову (1905), фабрика паште (тјестенине) у Подгорици (1904), фабрика за прераду вуне у Даниловграду (1910), војна радионица на Ријечи Црнојевића и радионица за израду муниције

³⁴ Исто, 379.

³⁵ Др Душан Вучковић, н.дј., 24.

³⁶ Др Димитрије Вујовић, н.дј., 380.

на Цетињу, фабрика пива „Требјеса” у Никшићу (1910), реновирана је штампарија у Цетињу, отворене штампарије у Никшићу и Подгорици и још неколико ситнијих предузећа.

Занатство у вријеме владавине Николе I достигло је завидан степен развоја у односу на друге привредне гране, и то у периоду послје Берлинског конгреса.

У периоду од 1876. године у Црној Гори је на рачун занатства била развијена кућна радиност, за породичне и кућне потребе, гдје се правила одјећа, обућа, посуђе од дрвета. Заузети сталном борбом са Турцима и другим непријатељима, Црногорци су се према занатима односили са подцјењивањем, сматрајући да за ратника није достојно бавити се занатом. Стога је занатлија до 1876. било мало, и они су били углавном са стране. Тако је, на примјер, седамдесетих година на Цетињу било пет занатлија у Ријечи Црнојевића, Вирпазару и Даниловграду. Пошто је село производило занатске производе за себе, мали број градског становништва било је лако подмирити занатским производима. У овом периоду и градови (односно вароши) били су са малим бројем становника. Тако је Цетиње 1879. имало свега око 800 становника.

Послије успјешног завршетка рата 1878. и добијања градова Никшића, Спужа, Подгорице, Колашина, Андријевице, Шавника, Жабљака, Бара и Улциња и удвостручења своје територије, у новоослобођеним градовима привреда је била знатно развијенија у односу на остала мјеста у Црној Гори, односно били су развијени занати, али не и индустрија. Доношењем Закона о наплати таксе за увоз трговачке робе уведен је ред у обављању трговачких послова и извршена регистрација трговачких и занатских радњи. Према том попису, у Црној Гори је 1881. и 1882. било 705 трговачких радњи, и то 526 домаћих и 179 страних; занатских радњи било је 286, и то 232 домаће и 54 стране.³⁷ Од занатских радњи највише је било обућарских (49), затим кројачких (48), опанчарских (30), пекарских (28) итд.³⁸ Занати су били најразвијенији у Подгорици, Никшићу, Бару, Улцињу и Ријечи Црнојевића.

У десетогодишњем периоду 1892–1902. издато је 935 дозвола за трговачке и занатске радње и кафане, и то 420 трговачких, 202 занатске и 313 кафана.³⁹

Црногорска влада у овом периоду улагала је више напора да подигне што већи број домаћег занатског кадра. Тако је 1895. послала на изучавање заната у

³⁷ Др Мирчета Ђуровић, н.дј., 140, 141.

³⁸ Исто.

³⁹ Исто, 147.

Вршцу 12 ђака, у току 1896. послато је још 37 црногорских ђака на изучавање разних заната.⁴⁰

За даљи развој трговине и заната значајно је оснивање 1902. „Фонда за потпомагање домаћег занатлијског и трговачког подмлатка”, који ће већ 1903. промијенити име у „Друштво за потпомагање заната и трговине у Црној Гори”. Ово друштво помагала је финансијски држава, затим привредници из Словеније, Босне и Херцеговине, Хрватске и Југословени из Америке.

Трговина се свакако брже развијала од производње, па је убрзо постала једна од основних привредних грана са битним утицајем на раслојавање становништва и на нови начин живљења. Трговачки капитал постаје најразвијенији и најдоминантнији облик капитала, са великим утицајем на развитак градова и вароши, и скоро једини је био у функцији даљег економског развитка црногорског друштва у посматраном периоду.

Са привредним развитком повећавао се и број градског становништва. Према попису из 1909. године, Цетиње има 5.895 становника, Подгорица 9.895, Улцињ 5381, Никшић 4086, Бар 3516, Ријека Црнојевића 1732, Даниловград 1228, Колашин 1250, Андријевица 802 и Вирпазар 687 становника. Укупно је Црна Гора 1909. године имала 35.000 градског становништва, заједно са становницима варошица Спуж, Жабљак, Шавник, Грахово и Његуши.⁴¹

У периоду владавине Николе I дошло је до унапређења грађевинарства и архитектуре. Направљени су урбанистички планови и започета изградња Даниловграда, Новог дијела Никшића, Подгорице (Миркова варош) и Новог Бара (Пристан).

Осим тако видљивог напретка унутрашње трговине, у поменутом периоду веома се развија спољна трговина. На развој спољно-трговинског промета утицали су значајно склопљени трговачки уговори са 15 европских држава. У периоду од шест година, 1905. до 1910, свеукупни спољнотрговински промет Црне Горе са иностранством показивао је знаке благог успона, осим у годинама 1909. и 1910, док је увоз стално растао, осим 1909. године. Црна Гора је у поменутом периоду имала негативан спољнотрговински биланс – увозила је, дакле, више него што је извозила.

Овако велики дефицит трговачког биланса тешко је било покрити. Задуживање путем узимања кредита у иностранству било је неминовно. Тако је Црна Гора све више зависила од земаља давалаца кредита и била њихов вјечити дужник. У периоду 1879-1914. Црна Гора се задужила са 42 зајма од 46,451.000

⁴⁰ Јован Р. Бојовић, *Преглед економског развоја и развоја социјалистичке мисли у Црној Гори у XIX вијеку*, Историјски записи бр. 3/1986, 36.

⁴¹ П. Ровински, *Черногорија...*, III, Петроград 1915, 457, 458.

рубља, фиорина, франака, фунти стерлинга, круна.⁴² Неки кредити које је тадашња црногорска држава користила, као онај из 1909. године, биће враћени тек 1998. године. Значајно је истаћи да у периоду 1905-1910. половину вриједности извоза, или чак 75% у 1905. години, чини жива стока, суво месо и кожа.

Друштвено-економски развитак Црне Горе последице 1878, као што се види из изложеног, знатно је напредовао. Поједине привредне гране, трговина и трговачки капитал предњачили су у томе. Такав друштвено-економски развитак имао је за потребу стварање новчаних залога који ће га кредитирати. Пошто су трговачки и зеленашки капитал у посматраном периоду били једини облик капитала, он је и могао формирати банке. Оснивању црногорских банака претходило је оснивање „Заложнице црногорске” 1864. која је пословала са прекиди-ма шест и по година. Затим су почетком овог вијека основане сљедеће банке: Прва никшићка штедионица (1901), Подгоричка банка (1904), Црногорска банка (1906), Народна штедионица на Цетињу (1906), Народна банка Књажевине Црне Горе (1909), Државна хипотекарна банка Краљевине Црне Горе (1912). Основни капитал свих црногорских банака износио је у 1913. години два и по милиона перпера.⁴³ Поменута сума представљала је солидну величину, али није била довољна да банке уђу у неке обимније инвестиције.

Никола I је реформама 1879. успоставио министарства. При Министарству унутрашњих дјела основано је 1902. Одјељење народне привреде, а 1906. Привредни савет као консултативно тијело за сва привредна и финансијска питања у ресору Одјељења. Структура запослених у Одјељењу у периоду 1907-1914. показује разноврсност занимања и има 14 разних профила.

Овако кадровски структурирано и организовано, уз обезбијеђена финансијска средства у буџету, Одјељење народне привреде могло је да пружи и стручну и одређену финансијску помоћ свим гранама производње, што је оно и чинило.

Излаз из тешке економске заосталости Црна Гора је морала да тражи у ангажовању страног капитала. Немајући својих финансијских средстава и стручног кадра који је неопходан (поред капитала) за економски напредак, црногорске владе су тражиле помоћ и давале концесије страном капиталу, у првом реду италијанском. Међутим, сва та настојања и жеље Николе I да коришћењем страног капитала покрене економски преображај своје земље тешко су се остваривали, јер тежња сваког капитала је интерес, а Црна Гора на ондашњем степену економског развоја није могла у довољној мјери да га задовољи.

Страни капитал почиње да се интересује за Црну Гору крајем XIX вијека. Прво су то били италијански капиталисти, који већ деведесетих година про-

⁴² Др Мирчета Ђуровић, н.дј., 273.

⁴³ Др Мирчета Ђуровић, *Новчани заводи у Црној Гори*, Цетиње 1959, 65.

шлог вијека шаљу своје људе у Црну Гору, а затим се појављује енглески и холандски капитал.

Прво инострано друштво формирано је у Подгорици 1894. а основала га је енглеска фирма под називом “Anglo montenegrin” које се бавило углавном трговином на велико и саобраћајем по Скадарском језеру и Бојани.

Претходница продирања италијанског капитала биле су разне научне експедиције. Антонио и Луиђи Балдаћи дошли су у Црну Гору 1886. ради проучавања флоре и ради геолошких истраживања. Др Антонио Балдаћи дошао је поново у Црну Гору 1891. године. Италијани су тражили од црногорске владе низ концесија за мљекарство (сир-масло), фабрику за маслиново уље, фабрику коже, млин, фабрику паште, фабрику за прераду рибе у конзервама, фабрику сапуна, свијећа и шибица, фабрику баута, фабрику тканина, фабрику за прераду пријева, фабрику папира; тражили су такође дозволу за истраживање руда: угља, гвожђа, нафте, бакра, магнезијума; затим за експлоатацију букових шума и монопол дувана. Црногорска влада дала им је концесију са повластицама за 10 година за фабрику сапуна, свијећа и шибица и за фабрику кожа.⁴⁴

Осим ових Италијана, 1901. године долазе и други, као на примјер професор Паоло Винаса де Рењи из Болоње са својим помоћником Батинијем, који испитују Куче и Васојевиће у геолошком погледу. Инжењер Анте Дешковић дошао је у Црну Гору почетком 1902. интересујући се за концесију грађења хидроцентра на ријеци Морачи, а обавио је и нека истраживања шума и руда.

Почетком 1903. долази проф. Пиеро Фоскари, са рударским инжењером Галеом и стручњаком за шумарство Колетијем, да испита налазишта гвоздене руде и експлоатацију шума.

Италијански трговци на велико су такође, крајем XIX вијека, стварали повољно тле за наступање италијанског капитала у Црној Гори. Антоније Логолуз, Франћеско Роси, Арналдо Скарпа, Мауро Мострото, Ђ. Космуи велетрговци, трговачки путник Ђулио Рацан, имали су своја стоваришта и трговачке радње у Цетињу и Подгорици. Италијанска влада је настојала да црногорску трговину усмјери према Италији, стога тражи да паробродско друштво „Пуља” успостави пловидбу по Скадарском језеру и Бојани, што ће и остварити 1905. године, када је потписан и уговор са овим Друштвом о превозу путника, робе и поште.

Са експлоатацијом монопола дувана 1903. Италијани су почели већа улагања свог капитала у Црну Гору. Формирањем „Друштва задружне режије црногорског дувана” почетни капитал је износио милион и по хиљада лира, којим је изграђена фабрика цигарета у Подгорици. Већ 1905. капитал овог Друштва, ко-

⁴⁴ Др Мирчета Ђуровић, н.дј., 233.

је је промијенило назив у „Црногорско анонимно друштво”, износио је два милиона и петсто хиљада круна.

Италијанским капиталом формирано је „Барско друштво” 1906, које је имало концесију за изградњу и експлоатацију барске луке и жељезничке пруге Бар – Вирпазар и пловидбу по Скадарском језеру са почетним капиталом од 4 милиона круна.

Италијански капитал преко друштва „Брави” добио је и концесију за исушење и експлоатацију Улцињског поља.

Концесије дате 1911. Анти Дешковићу, односно италијанском капиталу, за изградњу двије хидроцентрале на Морачи, затим експлоатацију гвоздене руде у Созини и истраживање нафте на Приморју – остале су нереализоване због ратова 1912. и 1914.⁴⁵

Црну Гору у овом периоду интересује и капитал из Холандије и Аустрије. Концесија дата Холанђанину Ј. Кокареу 19. фебруара 1914. за експлоатацију петролеја у „Смрдежу” (Црмница) за рок од 50 година у вриједности од 500 хиљада перпера и обавезом да подигне рафинерију у околини Вирпазара или Бара није остварена због почетка Првог свјетског рата.⁴⁶

Аустријски капитал подигао је 1910. електричну централу снаге 200 kw на Цетињу.

Као што се види, утицај италијанског капитала у Црној Гори био је далеко значајнији од почетних корака холандског и аустријског капитала.

Италијански капитал није се задржао само на поменутих улагањима, већ је и преко зајмова настојао да има већи утицај и на политику црногорске државе. Давањем мањег кредита цетињској општини, у износу од 29.921,19 круна, па преко зајма за изградњу пута Вирпазар – Ријека Црнојевића од 340.272,65 круна и задужења црногорске државе код Монопола дувана од око 3 милиона круна довели су црногорску политику у зависан однос.

Италијански капитал, као што смо видјели, није био инвестиран у производњу, у индустријска и друга предузећа, па је самим тим имао мањи утицај у економском развоју Црне Горе, мада се у глобалу не може занемарити његов значај и допринос даљем економском развоју Црне Горе.

На крају можемо констатовати да је Црна Гора у вријеме владавине Николе I постигла значајан економски напредак, посебно послје 1878. године, када је дошло до убрзаног економског развоја у свим областима и гранама привреде. Никола I и црногорска држава настојали су да у оквиру својих скромних економских и друштвених могућности изврше економско преуређење Црне Горе и

⁴⁵ „Глас Црногорца” бр. 18/1911.

⁴⁶ „Глас Црногорца” бр. 11 од 20.2.1914.

ослободе се на тај начин пуке немаштине. То преуређење није, међутим, зависило само од унутрашњих већ и од спољних снага, од којих је црногорска држава бранила оружјем своју слободу и у тој борби губила не само своје драгоцене људске животе већ и своја економска добра.

Branislav MAROVIĆ, D. Sc.

NICHOLAS I AND ECONOMIC DEVELOPMENT
OF MONTENEGRO - HIS ASPIRATIONS AND ACHIEVEMENTS

Résumé

Based on archival materials, periodical papers and literature, the present paper provides a detailed analysis of those aspirations, plans and achievements which were or could have been destined to leave its mark in the economic development of Montenegro in the period of 1860-1914.

Touched upon is the development of traffic, agriculture, industry, forestry, crafts, banking system, foreign investments (from Italy, Netherlands, Austria). The author introduces us to the establishment of different institution of the system which helped to improve the economy of Montenegro, and to the personal efforts of Nicholas in trying to resolve important economic issues.

Finally, the main conclusion arrived at in this work is that a serious attempt was made in Montenegro during the reign of Nicholas I to fight backwardness and that Montenegro succeeded considerably in achieving its economic revival.

