

OD ISTOG PISCA

SRPSKI VALCER

OPANAK ILI ŽELEZNICA

Ko je i kako Srbiju posvađao
sa Zapadnom Evropom

MOMČILO ĐORGOVIĆ

Copyright © 2021, Momčilo Đorgović
Copyright © ovog izdanja 2021, LAGUNA

Roditeljima moje majke, železničaru Đorđu Marinkoviću (Niš, 1907 – Smederevo, 1941) i Milici (Niš, 1908 – Smederevo, 1941), dedi i babi koje nikada nisam upoznao. Poginuli su 5. juna 1941. u eksploziji na smederevskoj železničkoj stanici. Đorđe je u 14 časova i 14 minuta podigao ruku, prineo pištaljku usnama, dao znak da voz krene, i orkan eksplozije ih je zbrisao...

Sadržaj

Uvodna reč	11
U potrazi za izgubljenim vozom	15
Uljezi nam ne daju da mirno živimo.	18
Opasna železnica.	20
Stop svetu.	24
Protiv mitova.	27
Konstantinovićev Svetozar	30
Kapitalizam je napredak.	34
Stvaranje radikalskog naroda.	39
Vernici i vojnici	45
Mafija i izdajnici	47
Ogromno Neznanje	50
Radikalske laži	53
Miloš i gvozdeni put.	55
Životno pitanje.	59
Rusi protiv	61

Psihodelična histerija	64
Kratka predistorija železničkog pitanja	67
Zastrašivanje okupacijom	73
Besmisleni „patrijotizam“	76
Juriš Pašićevih studenata	79
Skupština u Srbiji košta 200.000 franaka	82
Generalna unija završila posao u rekordnom roku.	87
Ruska igra.	88
Ruska željeznica.	90
Piroćanac brani ugovor sa Bontuom.	93
Najpovoljniji mogući ugovor	95
Razbojništvo nad Bontuom.	97
Riznica Svetog groba.	99
Sudbonosni datum – srce tame.	103
Energija i globalizacija.	111
Izgradnja „na ruke“	114
Okončana robinzonijada	117
Železnička stanica	119
Niška ložionica	123
Lokomotive i vagoni.	125
Proizvodnja podozrivosti	127
Red vožnje – novo vreme	129
Doček Evrope.	131
Veza sa 584 grada	135
Željeznice oko nas	138
Otimanje željeznice.	141
Ceh „državnog banditizma“ platio je narod.	147

Stvaranje konflikta	149
Svestrani Franc Vinter.	151
Srpski inženjeri protiv stranih	153
Kako radikali grade	155
Gori od kolonijalne uprave	157
Pljačkanje zajmovima	160
Zlatnici u masti – šverc preko Rijeke	163
Nedovoljna iskorišćenost	165
Rat ih spasao od robije.	168
Jadranska pruga	170
Zbog pruge Veliki rat	173
Beč nudio izlaz na more.	175
„Ruske prišipetlje“	178
Može Jugoslavija samo u monarhiji	180
Velika uobraženost	183
Dimitrije Tucović – vojni aspekt željeznice	185
Gradnja usred rata	188
Događanje naroda	190
Propadanje i oživljavanje željeznice	192
On-line pismo iz ministarstva	195
<i>Osnovna literatura</i>	213
<i>Indeks imena</i>	217
<i>O piscu.</i>	223

Uvodna reč

Za Srbiju je izgradnja železnice bila ravna čudu egipatskih piramida.

Najveće tehnološko postignuće u Srbiji od 19. pa do polovine 20. veka jeste železnica. Ona i danas, u 21. veku, predstavlja kičmu međunarodnog železničkog Koridora 10 i čini Srbiju geostrateški važnim prostorom od velikog političkog, trgovačkog i vojnog interesa. Izgrađena je za samo tri godine. Kralj Milan Obrenović, Jovan Ristić, Čedomilj Mijatović, Stojan Novaković i Milan Piroćanac bili su najnapredniji ljudi tog doba u Srbiji i razumeli su koliko je železnica bitna za modernizaciju države i njeno uključivanje u međunarodni poredak. Grandioznu infrastrukturu koja je državu izvukla iz balkanske rupe i povezala je sa modernim svetom kompromitovali su i oklevetali Svetozar Marković, Nikola Pašić i Pera Velimirović sa ostalim radikalnim drugovima. Izvanredan iskorak iz zaostalosti, pokušaj da se napravi moderna država i uvede u kosmopolitski svet – oni su pretvorili u aferu.

Železnica je stotinama hiljada ljudi promenila život, omogućila tehničko obrazovanje naroda i podigla inženjere

i druge profesije, hiljade porodica živele su od nje, milioni tona robe su se prevezli, Beograd i Niš su uvršćeni u centre evropske železničke mreže, postali su kapije za orijentalnu trgovinu, u redu vožnje su se pojavile palanke za koje niko ranije nikad nije čuo. Vreme je prestalo da bude orijentalna močvara i nije se više računalo samo po crkvenim praznicima i slavama, uvelo se tehnološko i poslovno precizno vreme. Noć nije pripadala vilama, anđamama, kroz nju su jurile, piskale lokomotive, odjekivao ritam teških točkova voza, škripale skretnice i svetleli signalni uređaji.

Pašićeva radikalska kampanja protiv železnice bila je tako temeljna i agresivna da je izbacila iz istorijske svesti njen značaj. Nalog Svetozara Markovića da Srbija mora da preskoči kapitalizam i ustukne pred Zapadnom Evropom izvršen je sa vojničkom odlučnošću.

Pašić je bio vrstan populistički alhemičar – od progresa je pravio bruku i preko nje se domogao vlasti. Ukrao je stvarni događaj i sebe je instalirao kao događaj. Umesto saradnje sa svetom i uključivanja u industrijske revolucije, stanovnike Srbije je, sa ratnim vrbovanjem za oslobađanje i ujedinjenje srpstva, okovala grupa agitatora i unazadila njihova partokratija. Grupa pohlepnih avanturista i kockara pretvoriće ih, baš kao u pripoveci Radoja Domanovića, u zombirane pratioce slepaca i odvesti u istorijska bespuća, Srbiju u Stradiju.

Na Berlinskom kongresu Srbija je uz svesrdno zalaganje Austrougarske odvojena od Turske i primljena je u Evropu. Sama caristička Rusija ju je ohrabrila na savez sa bečkom diplomatijom. Priznata joj je nezavisnost (do tada je bila turski protektorat), proširena je sa četiri okruga prema jugoistoku i,

da bi stvarno postala deo evropske privredne mreže, dobila je obavezu da izgradi prugu od mosta na Savi do turske granice, a Austrougarska je prihvatila da o svom trošku izgradi prugu od Pešte do Zemuna.

Ruski pristanak je, međutim, bio varka. Strategija Rusije bila je da Srbija bude trojanski konj, neka vrsta mostobrana (kako je kasnije govorio Kosta Stojanović) koji će joj poslužiti za destabilizaciju jugoistočne Evrope i sprečavanje prodiranja uticaja Zapada u ruske interesne zone. Posle odluka Berlinskog kongresa, sa kojima se i ona saglasila, Rusija bez ikakvih skrupula narušava tek stečenu nezavisnost Srbije i Crne Gore. Pošto nije bila sposobna da svoj uticaj ostvari ekonomskom ekspanzijom i izvozom kapitala, ona deluje politički, javno i tajno, preko stranaka, oficira, agenata, novinara. Iako se saglasila da evropska monarhija anektira Bosnu i Hercegovinu, ona istovremeno Srbe i srpstvo poziva na pobunu. Petrograd nije bio zadovoljan podelom sveta na Berlinskom kongresu i čim se on završio, pokrenuo je podzemnu mašineriju da se odluke obezvrede i ne realizuju. Za duše masa bili su zaduženi pravoslavna crkva i razna slovenofilska udruženja. Preko Svetozara Markovića i Nikole Pašića, koji su bili u kontaktu i sa šefom ruskog Azijskog departmana i sa ruskim pravim i prerusenim socijalistima i anarhistima, pokrenuli su stvaranje političke stranke koja će od osnivanja biti produžena ruka ruskih geostrateških interesa. To je bila Narodna radikalna stranka. Pašić je dobio nalog da po svaku cenu Srbiju izbaci iz Evrope, onemogućiti prodor industrijske revolucije i izgradnju bilo koje instalacije ili potpisivanje ugovora preko kojih je Dunavska monarhija mogla da ima uticaj u Srbiji. Primio je obavezu da „naš mali čamac priveže za veliki brod naše sestre Rusije“.

Prvi su na udaru bili – železnica i kralj Milan Obrenović, kralj naklonjen Evropi.

Opanak ili železnica?

Svetozar Marković, Nikola Pašić i Pera Todorović izabrali su opanak. Produžili su mu rok trajanja, i upregli ga da se večno bori za zaostalost.

U potrazi za izgubljenim vozom

Često sam putovao vozom od Niša do Beograda i natrag, i kao dečak, kada sam odlazio u posetu rođacima, i kasnije kao student. Gledao sam u kupeima prave gozbe s piletinom i rakijom, ali vodio i „ozbiljne“ razgovore sa ljudima koje sam poznao samo u tih pet sati putovanja. Živeo sam pored čuvene niške palilulske rampe i slušao njeno zvonjenje dan i noć, gledao kompozicije kako tutnje prema Sofiji i za Istanbul. Niš i Beograd, spojeni železnicom, bili su mi jedan grad. Poseban osećaj uzbuđenja prožeo bi me kada stignem na železničku stanicu, bilo da dolazim ili odlazim, i čujem glas iz razglasa koji najavljuje odlaske i dolaske vozova i upućuje na broj koloseka. Skretnice, semafori, pisak lokomotive, teško i ritmično treskanje točkova, jeka metalnih mostova preko reka, uniformisani železničari, *vagon-lit* i *schlafwagen*, noćna i dnevna putovanja, miris železnice, stanica, kupei – sve je to ostalo pomešano sa mojim poslovima i danima.

Nisam razmišljao odakle ta niško-beogradska železnica svuda oko mene, niko nam nije pričao kako je nastala, ko ju je pravio, niti je o njenoj istoriji bila istaknuta informacija na

stanici. Srpski književnici je nisu opisivali u svojim delima, nisam je video na slikama umetnika, nije ušla u njihovu imaginaciju i sudbinu, čvrsto su se držali „naše pastorale“.

Železnica je zatim iščezla, ne samo iz mog života, zbog automobila, autobusa, aviona, sve je bilo brže od nje, a i raspad države ju je bacio na marginu, gotovo da je propala. Lako se nje Srbija bila odrekla, kao da nije ni postojala. Kada sam počeo da se bavim političkom, ekonomskom i kulturnom istorijom Srbije, došao sam i do tekstova o pokušajima modernizacije Srbije i iznenadio se koliko je otpora bilo još u vremenu kada se železnica gradila. Otišao sam do muzeja železnice i opet se iznenadio u kakvom je jadnom stanju. Poslednja knjiga o istoriji železnice pisana je pre pedeset godina, a ostale pre Drugog svetskog rata. Te knjige su fragmentarne, sa nabacanim materijalom i prožete političkim strastima autora. Tek je 2010. dr Momir Samardžić disertacijom *Roads to Europe, Serbian Politics and the Railway Issue 1878-1881*. osvetlio nastanak „gvozdеноg puta“ u nas. Prošlo je, dakle, sto trideset godina od izgradnje železnice u Srbiji da bi se istražilo kako je i u kojim uslovima ona nastala.

Otkud nemar i ravnodušnost? Železnica se upotrebljavala, ali se svest o njoj ograničavala, kao da je bila izopštena. U zemljama Zapada postoji kult železnice, čitava železnička kultura. Uprkos avionima, kamionima, automobilima, ona je i dalje vrlo poželjno transportno sredstvo i neodvojivi deo svakodnevnog života.

Dok je bila sastavni deo Jugoslavije, i mi u Srbiji živeli smo u jednom širem prostoru, koji se rasprostirao do Alpa, Jadranskog mora i Grčke. Posle raspada Jugoslavije bili smo svedeni na granice i prirodne prepreke koje su nas ograničile i sputale. A železnica se usporila, malaksala, od Beograda do

Subotice, za rastojanje od 200 kilometara, trebalo joj je četiri i po sata. Imao sam utisak kao da smo u zatvoru.

Završavam pisanje o železnici kada je Ilon Mask dobio *Axel Springer* nagradu. On već uveliko priprema *starships* za Mesec na pogon međuplanetarne gravitacije, dok mi teško možemo da stignemo iz Beograda do Niša, a prvo treba i da pronađemo železničku stanicu u Beogradu. Mask je na Teslinim istraživanjima utemeljio svoje naučnofantastične projekte, dok se u Srbiji za Teslinu urnu otima Srpska pravoslavna crkva da bi je stavila u temelje svog hrama.

Uljezi nam ne daju da mirno živimo

Tim Maršal je u svojoj knjizi *The Prisoners of geography* Srbiju uvrstio u „zatvorenike geografije“. Ideju da napiše ovu knjigu Maršal je dobio baš kada je kao reporter BBC-ja sa krova beogradskog hotela *Hajat* kamerama pratio varvarsko bombardovanje NATO-a 1999. godine. I tada je Srbija jednom Englezu izgledala odsečena od sveta, kao što je bila u 19. veku. Visoki planinski venci i široke i duboke reke bez mostova bili su velike prepreke. A Pašić je želeo proširenu Srbiju, ali i zgrčenu u samoizolaciji. Poređenje sa bunkerom nije bilo preterano. Radikali su gradili u javnosti predstavu da je Srbija u opsadnom stanju, da se ne graniči sa susedima, već da je sa svih strana okružena neprijateljima.

U jednom od retkih spisa o istoriji srpskih železnica, objavljenom 1934. godine, autor u uvodu piše: „Čudnovata je i nezavidna sudbina Srpskog naroda! Sa Istoka navaljuju varvarske horde, a sa Zapada je izložen nezajažljivim prohtevima evropskih Tevtonaca: Nemaca, Austrijanaca i Mađara...“ A za razliku od njih „Srpski narod ima plemenite napore i lepe želje: da poživi u miru, i da ide za

progresom i civilizacijom, ne čineći zla nikome i ne tražeći ni od koga ništa drugo...“ Međutim, srpskim nevoljama, po ovom autoru, nije tu kraj: „U maloj Srbiji – Pijemontu Jugoslovenstva – njen maleni narod bio je osuđen još i na to: da deli Balkansko poluostrvo sa drugim narodima, koji su oduvek protivnici mira i koji su stalno prelazili na njenu teritoriju, uznemiravali je i nisu joj dozvoljavali da se mirno i stalno razvija.“

Puni krug opsade je zatvoren. Mi smo, zapravo, pod višestrukom opsadom: i susedi, i velike sile, i svi na svetu, osim Rusije, žele da nas porobe i unište. Poruka je jasna: Balkansko poluostrvo pripada isključivo srpskom narodu, svi ostali su uljezi koji „nam“ smetaju i zbog njih se ne možemo razviti. Za razliku od njih, „Srpski narod je, od uvek, težio ka lepome i dobrome, čime je civilizacija obdarila čovečanstvo. On je težio uvek progresu, usavršavanju u svim pravcima, ali večite borbe za samoodržanje sprečavale su ga da učini i jedan korak dalje.“ Autor na kraju uvoda najavljuje da „jasno će se videti kako su i na koji način, ugnjetači i neprijatelji srpskog naroda sve činili da bi ga sprečili da i on sagradi i razvije 'svoju dobru železničku mrežu', koja će imati 'savršen materijal' i 'pogodne tarife' – što je od neophodne potrebe za svaku naciju“.

Sve je bilo suprotno od ove tvrdnje, i da nije bilo Zapada, njegovog *know-how*, inženjera i kapitala, Srbija ne bi ni imala železnicu. Naravno, i da Zapad nije imao strateški interes da se poveže sa Bliskim istokom, verovatno nikada ne bi, ili ko zna kada i kako bi kroz Srbiju protutnjala lokomotiva. I umesto da se oko tog projekta ujedini, Srbija se razjedinila, a radikalskom propagandom železnica je zgažena i marginalizovana u društvenoj svesti do dana današnjeg.

Opasna železnica

Nesumnjivo se znalo da pruga znači modernizaciju, ali inat je bio naša lokomotiva. I Pašić je intenzivno putovao po Evropi, i video šta se radi, a kao inženjer je neko vreme učestvovao u izgradnji pruge u Ugarskoj. Upravo pri kraju veka velike sile završavaju postavljanje pruga svuda po planeti. Posle Berlinskog kongresa 1878, kada je podeljen svet, Evropa investira u lokomotive i železnički saobraćaj, a prednjači Velika Britanija. Imperijalizam doživljava zvezdane časove, širi se po svim kontinentima – zauzimaju se teritorije, šire tržišta, obezbeđuju sirovine i radna snaga. Lokomotive prolaze ispod Himalaja, ispod Anda, tutnje preko argentinskih pampasa, preko američkih prerija, po Africi. Evropska Rusija se prekrila mrežom koja je povezala sva mora oko nje, a najveći uspeh je bila Transsibirska železnica. Ona je od Moskve do Vladivostoka bila jedan i po put duža od Kanadske pacifičke linije od Halifaksa do Vankuvera. U Srbiji se, međutim, na železnicu gledalo sa velikim nepoverenjem, javnost se ubeđivala da ona nije u „našem slovensko-srpskom duhu“, da je ona „pehar sa otrovom“ koji će „uništiti suštinu srpstva“.

* * *

Nikola Pašić nije, zaključio je ruski istoričar Andrej Šemjakin, principijelno bio protivnik železnice. „Ja, kao inženjer, govorio je Pašić u skupštini, doista imam interesa da se na sve strane naše zemlje železnice grade“. U ranim spisima je pokazao dobru obaveštenost o gigantskim razmerama globalne modernizacije. Mnogo ranije nego što je Makluan zaključio da je svet postao selo, Nikola Pašić je bio još precizniji pa je napisao da se „svet tako reći zbija u jednu kuću“. I pogodio je za 21. vek, kada se ceo svet nalazi ne samo u kući već i na svakom dlanu u mobilnom telefonu. Oko 1890. Pašić je pisao: „I najveće imperije željeznice i telegrafi tako su ih suzile, pribrale, koncentrirale da su iščezle sve prepreke prostranstva, reka i planina. Sada željeznice nose putnike i toware tako brzo, tako sigurno i tako jeftino da su se spojili najudaljeniji krajevi Evrope, i pojedinih imperija. Putevi koji su se nekada za mesec prelazili i to nesigurno, sada se prelaze mal ne za dan, a za nedelje putove koji su godina-ma trajali. Pa ne samo to, sad gotovo ceo evropski svet živi jednim životom. Od Pariza do Carigrada svakog dana žica telegrafa nosi svima jednako, jednake svima vraća. Što car u Petrogradu rekne, može se istog dana znati po celoj njegovoj imperiji od istoka do zapada. Tako isto i car može znati istog dana sve glavnije događaje u svome carstvu. Svet se takoreći zbija u jednu kuću. Pored toga što su iščezle prepreke u prostranstvu i industriski i društveno-ekonomski život počeo se je tako grupisati da slabe jedinice iščezavaju, propadaju ili su prignali da svoje sile udruže sa silama postojećih jakih zadruga... Borbe ekonomske-industrijske nastale su intenzivne i ekstenzivne. Na svakom se koraku vidi utakmica i na svakom se koraku vidi kako jači i silniji potčinjava slabijeg. Ručni rad se zamenjuje fabričkim – proizvodi se u

masi, milionima artikala u jednoj fabrici izrađuju se za grdni svet... Sile prirodne upregnute su u mašine da rade mesto čoveka, pa su sad čak dotle došli da se raspoređuje silama po zemlji jedne države kako im je volja – da ih prenašaju sa planina u radionice varoške.“

Istoričar Đorđe Stanković je primetio da je Pašić od Berlinskog kongresa 1878. do kraja života neprekidno upozoravao na opasnost od „germanskog Dranga“ (Drang nach dem Osten) i univerzalne moći Vatikana – katoličanstva. Industrijsku revoluciju su po Evropi širili Nemci, a njihov duh je, po pogrešnom mišljenju Pašića, „duh ezujitsko-katolički“. Da bi se zaustavili Nemci i „duh ezujitsko-katolički“ trebalo je zaustaviti i industrijsku revoluciju i ceo finansijsko-privredni sistem koji je ona nosila sa sobom. Otuda i poznati stav Pašića da bi trebalo da se koristimo njenim proizvodima, ali da se branimo od nemačkih instalacija i fabrika kao starostavno slovensko ostrvo, da budemo dobrovoljni pravoslavni Robinzoni, koji će budno paziti da nam Nemci preko tehnoloških sistema ne prodru na tlo i upregnu nas u te porobljivačke pogone, sa svojim kapitalom, menadžerima i inženjerima. Pašić je pisao: „I prema takvom toku civilizacije nastale su ogromne opasnosti za pojedine male narode, a najviše za one male narode oko čijih se granica sudaraju velike države. Pravda božija malo vlada u državama, a još manje među državama. Još jedini je princip nacionalnosti koji se koliko toliko verma (uvažava) u Evropi, i to samo još za evropske narode. No i taj princip ne cepidlači se sada kao što se je nekada cepidlačio. Sada nema nacija u Italiji no samo jedne, niti u Nemačkoj više do same nemačke“.

Železnica jeste korisna, ali za nas opasna, i Pašić je uveravao Skupštinu: „Mene neće da rukovode moji lični interesi,

nego interesi moje zemlje, naše otadžbine.“ Plašio je narod da ćemo „postati nadničari stranih fabrikanaata i kapitalista“.

Na Zapadu se događalo potpuno obrnuto. Razvoj železnice, telegrafa i telefona širio je obrazovanje, kvalifikacije, stvarao stotine novih profesija. Ti sistemi su zahtevali neprestano usavršavanje, pokret i dinamiku. Statično su zemljoradničko društvo činili dinamičnim. Odvajali su ljude od zemlje i uvodili ih u gradski i industrijski život. Ukidali su lokalne granice, stvarali nove gradove, razvijali urbano društvo. Vihor novog života bi Pašića i njegove revolucionare sa njihovom slovenskom mistikom, anahronizmima i klaustrofobijom oduvao. Ubeđivali su nepismenu Srbiju da se radi o Armagedonu, o konačnom obračunu Dobra i Zla, hvatali su na sentimente – „pogreške mogu smrtonosne biti po našu malu, ali dragu i ljubljenu otadžbinu“. Pašić pita poslanike tonom starozavetnog proroka: „Hoćemo li podvrgnuti za večita vremena razvitak i sudbu naše industrije, trgovine i zemljoradnje austro-ugarskim interesima!?“ Kakva je to drama bila oko „sudbe naše industrije, trgovine i zemljoradnje“? Na koju je to „našu industriju“ mislio Pašić 1881? Na koju „zemljoradnju“? Industrija nije postojala, a zemljoradnja je bila prčkanje ralom po krčevinama, stoka je sama sebe čuvala kao i pre nekoliko hiljada godina pre naše ere. A što se tiče trgovine, nju su držale palanačke „velike gazde“ na sitno, uglavnom radikali, i njihovim ćepencima masovna proizvodnja i brzi transport su zaista pretili propašću.

Stop svetu

Bez obzira na to što se Srbija Berlinskim ugovorom obavezala i oročila izgradnju železnice, Pašić i drugovi su postavljali pitanje u javnosti i Skupštini – šta će nama železnica!? Legendarni Baja, koji je tobože sve znao, ovako je govorio: „Naša industrija nije toliko najedrela da traži jevtin i brz put za svetske železnice. Naša trgovina nije se toliko raširila i razgranala da traži železnice. Naša zemljoradnja nije se tako jako razvila da podigne svoj glas za železnice... pa ipak mi prema Berlinskom ugovoru moramo da pravimo železnicu ne za našu, nego za svetsku trgovinu“. Ona će, dakle, služiti „tuđim“, a to znači „neprijateljskim“ interesima.

Pašić je bio u pravu. Ništa u tadašnjoj Srbiji nije imalo takve kapacitete da joj je bila potrebna železnica. U kakvom je stanju bila, Srbiji bi železnica možda zatrebala tek za hiljadu godina, pod uslovom da uđe u nekakav privredni razvoj. Niti su njeni stanovnici imali potrebe za njom. Mnogi nisu znali ni da železnica postoji. Nisu se kretali, nisu imali potrebe da putuju, ni putnički ni kargo. Kao što je primetio francuski inženjer Kis – niti je imala vešte ruke niti intelekta da je

izgradi. I da se raspisao „narodni sud“, kako je predlagao Pašić, verovatno bi većina bila protiv nje. Železnicu, kao i ostale moderne stvari, kao što su „država“, „novac“, „vojska“, „škole“, PTT itd., uvodila je mala grupa prosvetljenih i dobronamernih ljudi na čelu, prvo, sa knezom Milošem, pa knezom Mihailom, a zatim sa kraljem Milanom. „Srpsku železnicu“ su napravili stranci. Pet hiljada Nemaca i Mađara je došlo da obavi taj posao, sve na ruke, u Srbiji tada nije bilo veštih radnika za opsežne zemljane radove.

Pašić je nagovarao Skupštinu da Srbija zaustavi svet! Da blokira kretanje ljudi i robe! Da se suprotstavi svetskoj trgovini! Svuda su se otvarali putevi, sto godina ranije je Džejms Kuk preplovio sve okeane, a on je hteo da zatvori put kroz dolinu Morave. A arhineprijatelj Srbije jeste, proglašavaju Pašić i njegovo društvo (iza kojih su skriveni šaptači carske Rusije) – Austrougarska! Za arhineprijatelja je proglašena država koja je masama Srba davala utočište u bekstvu od Turaka (Krajina i Vojvodina), koja je pomogla Karađorđu i njegovim ustanicima da spasu glave, pomagala u dizanju crkava i formiranju crkvenih opština, uticala na kulturu i formiranje jezika, bez čijeg pritiska na sultana knez Mihailo ne bi dobio gradove, bez čije je intervencije na Berlinskom kongresu mogla da ostane protektorat, „Srbijica“ bez četiri južna regiona, i koja joj je izgradnjom pruge odlučujuće pomogla da se poveže sa Evropom, a Beograd postane evropski grad, dala joj je status trgovački najpovlašćenije nacije, i to po dobrim cenama, što je priznavao i Dimitrije Tucović, otkupljivala sve što je imala za prodaju. Bogate srpske porodice živele su i lečile se po Beču i banjama, kupovale nameštaj i garderobu, a najčešći gosti na višenedeljnim i višemesečnim odmorima na austrougarskim rivijerama u Opatiji, Crikvenici, Rijeci i Trstu bili su Pašić i radikalske

vođe. Svetozar Marković se lečio i umro u Trstu, Kosta Tušanović je umro u Rijeci (Fjume), Ranko Tajsić je u tom gradu pokušao samoubistvo, a sam Nikola Pašić je sačuvao glavu po okončanju Timočke bune bekstvom u Austrougarsku, a posle pomilovanja 1899. pridružio se porodici na rivijeri i u Crikvenici živeo godinu dana. Svoj novac je držao u švajcarskim bankama.

Protiv mitova

Od Svetozara Markovića, pre svega, i od Nikole Pašića napravljene su legende i teško je kroz te mitove i ideološke obrade mnogih istoričara trezveno sagledati suštinu njihovog političkog delovanja i posledice njihovih akcija. U historiografiji je narativ bio pretežno političko-patriotski. Polazilo se od premisa koje su bile velikim delom ideološko-politički program Svetozara Markovića i Nikole Pašića, dakle, od političke agitacije nekoliko ličnosti i jedne stranke. Teško se napuštaju stečene predstave, mada su izvršena nova istraživanja koja menjaju okamenjene predstave o „našoj istoriji“. U radovima Vase Kazimirovića, ruskog istoričara Andreja Šemjakina, Jasmine V. Milanović, Olge Popović Obradović, Radmile Tričković, Ane Stolić, Vladimira Jovanovića, Momira Samardžića, Aleksandre Vuletić, Momčila Isića, Latinke Perović, Dubravke Stojanović, Dimitrija Đorđevića te sociologa Sretena Vukosavljevića, da pomenem samo neke, nalazi se materijal koji nam omogućava istinitije sagledavanje onoga što jesmo. Rezultati njihovih istraživanja još uvek ne utiču na promenu mitologizovane „patrijotske“

istorije u svesti masa, niti obesnažuju narative populizma. Zašto je to tako?

Za mobilizaciju glasača svim strankama bila je potrebna demagogija, a kad su na vlasti, nužan je i opijum (za narod). Dosad tolkovana „naša istorija“ je eldorado za razne „patrijotske“ konstrukcije. Mnogi od stranačkih „lidera“ i ponekih „državnika“ nemaju pojma o istoriji svog naroda, niti se trude da je saznaju, ideologija im je potrebnija od istine. Takvi su se uglavnom oslanjali na „patrijotske“ i politički pristrasne istoričare, koji su ih savetovali u okviru raširene lažne svesti i tako pravili partijske i univerzitetske karijere. Istoričari – karijeristi su po stranačkim linijama zauzimali ugledna i uticajna mesta u državi, u stranci, u institutima i na univerzitetima. Njihovu „opijum-istoriju“ su širili novinari i urednici koji su sa njima delili isfabrikovanu lažnu svest. Kad takva praksa traje godinama, onda mitovi i ideologija postanu „istina“. Uglavnom se za širenje probrano lažnih istorijskih znanja optužuju pojedini istoričari i akademici, međutim, njihovi narativi nikada ne bi dobili oreol „istine“ da ih nisu podržali političari, novinari i urednici.

Mobilizatorski imperativ pod kojim se usmerava bivstvovanje stanovnika Srbije jeste već sto pedeset godina „oslobođenje i ujedinjenje Srba i srpstva“. Tu „zavetnu misao naših pradedova“ je iz ropotarnice liberala izvukao Svetozar Marković da bi napravio što masovniju stranku, sa kojom je nameravao da ruši postojeće države na Balkanu (Srbiju, Tursku, Bugarsku i Austrougarsku), da preskoči kapitalizam, odnosno industrijsku revoluciju, i izvede sveobuhvatnu „narodnu revoluciju“ po načelima ruskih nihilista i anarhista i stvori narodnu federaciju od Alpa do Crnog mora. Cilj je bio stvaranje „narodne države“ u kojoj bi svi bili jednaki,

niko ni po čemu ne bi mogao da štrči, ni po bogatstvu, ni po preduzimljivosti. Slobodan Jovanović ga je ocenio kao „zatucanog nacionalistu“, a one koji su u 20. veku hteli da ostvare taj program – „mesečarima“.

Stigao je i 21. vek, a „srpstvo“ je proterano iz mnogih „srpskih zemalja“, tako da se Srbi „oslobađaju i ujedinjavaju“ uglavnom u granicama aktuelne države Srbije sa značajnom i nezaustavljivom tendencijom iseljavanja iz nje u „mrske nemačke zemlje“, Austriju i Nemačku, i dalje na kapitalistički Zapad. Današnja „ujedinjena omladina srpska“ preskače „narodnjačku državu i otadžbinu“ socijalista i radikala, epigona Markovića i Pašića, i beži u kapitalizam uspešno se uključujući u nove talase industrijskih revolucija. Prema statistici, odlazi 60.000 godišnje. U Velikoj seobi pod Černojevićem bilo je 60.000–70.000 ljudi. I ta seoba je zabeležena u istoriji kao značajan događaj i uči se o njoj u školama do danas kao o posledici velikog turskog zuluma.