

Мср Милица Маринковић, асистенткиња
Правног факултета Универзитета у Крагујевцу
ORCID: 0000-0002-1275-3419

Прегледни научни рад
УДК: 656.2(44)
DOI: 10.46793/XXMajsko2.035M

НАСТАНАК И РАЗВОЈ ЖЕЛЕЗНИЦЕ У ФРАНЦУСКОЈ*

Резиме

Аутор у раду даје преглед настанка и развитка железнице у Француској. Настала прво за потребе рударске индустрије, железница је брзо нашла пут у све гране индустрије. Не само да је железница помогла развој индустрије, него неке привредне гране, попут туризма, не би ни постојале у облику какав данас познајемо без железнице. Развој железнице и привреде ишао је руку под руку.

Анализом законских текстова и декрета, као и научних радова из XIX, XX и XXI века, аутор даје слику места железнице у привредном и персоналном животу Француске и Француза. Држава Француска је током XIX века променила неколико различитих режима, али је железничка мрежа, као стратешка вредност, континуирано експандирана током деценија. За разлику од других либералних држава XIX века, попут Велике Британије и Сједињених Америчких Држава, у Француској је државни апарат имао активну улогу у планирању и регулисању железнице.

Кључне речи: железница, железничка пруга, железничка мрежа, Француска, XIX век.

1. Увод

Све до друге четвртине 19. века транспорт робе и путника у Француској био је, као и у другим земљама тог доба, релативно примитиван. Копнени транспорт подразумевао је различите врсте запрежних возила која су вукли углавном коњи, док је водени транспорт обављан рекама и разрађеном мрежом канала који су постојали широм земље. Најпознатије возило за превоз путника у годинама пред Револуцију постала је тзв. тирготина, пространа кочија названа по Тиргоу (*Turgot*), министру финансија Луја XVI.

* Рад је резултат научноистраживачког рада аутора у оквиру Програма истраживања Правног факултета Универзитета у Крагујевцу за 2024. годину, који се финансира из средстава Министарства науке, технолошког развоја и иновација Републике Србије.

Према наводима Ф. Добина (*F. Dobbin*), нека врста шинског превоза у Француској постојала је још у доба Старог режима. Коњска шинска линија за превоз угља од Монт Сен Денија до Ле Крезоза отворена је још 1782. године, а током наредних година отворено је још линија налик овој.¹ С обзиром на то да су ове линије коришћене за транспорт руде из приватних рудника и да су биле мање дужине, посебна државна дозвола није била потребна.

Иницијатива за увођење железнице у данашњем смислу речи у Француској потекла је од Марка Сегена (*Marc Seguin*), инжењера и изумитеља који се угледао на железницу у Британији. Као „симболични датум рођења“ француске железнице Ф. Карон (*F. Caron*) истиче 1832. годину. Тада су на прузи Лион – Сен Етјен, грађеној од 1829. године,² почела тестирања локомотиве са цевастим котлом, коју је пројектовао Марк Сеген.³ Исте године Влада је одобрила кредит од 500.000 франака за проучавање железничког система у Француској, за шта су ангажовани познати инжењери Ламе, Клапејрон и браћа Флаша.⁴ Предност локомотива у односу на коњску вучу уочена је прво на линијама за превоз робе, првенствено угља, а нешто касније и на линијама за превоз путника.⁵ Прве железничке линије одобраване су краљевским повељама, а трајање концесије било је неограничено.⁶

2. Формативне године француске железнице

Север Француске традиционално је био боље умрежен путевима од југа,⁷ па су и радови на железници кренули раније. Већ 1835. године почела је израда озбиљних пројеката железничке мреже,⁸ иако у том тренутку укупна дужина француских пруга није износила ни 150 *km*.⁹ Проблеми у погледу финансирања пројекта јавили су се од самог почетка. Железничко питање било је поље на коме су се укрштали интереси јавног и приватног сектора, па је начин финансирања изградње и сама експлоатација железнице било *par excellence* политичко питање. Интересе приватних улагача заступали су представници

¹ Dobbin, F., *Forging Industrial Policy: The United States, Britain and France in the Railway Age*, Cambridge, 1994, стр. 106.

² Caron, F., *La naissance d'un système technique à grande échelle. Le chemin de fer en France (1832-1870)*, Annales. Histoire, Sciences Sociales, 53e année, no. 4-5/1998, стр. 863.

³ Исто, стр. 862.

⁴ Исто.

⁵ Aucoc, L., *Des procédés employés pour constituer le réseau des chemins de fer français*, Revue critique de législation et de jurisprudence, no. 3/1873-1874, стр. 741.

⁶ Исто, стр. 741.

⁷ Caron, F., *Histoire d'exploitation d'un grand réseau : La Compagnie du chemin de fer du Nord 1846-1837*, Paris, La Haye, 1973, стр. 56.

⁸ Исто, стр. 45.

⁹ Poinsard, L., *Des transports internationaux par chemins de fer*, Journal du droit international privé et de la jurisprudence comparée, vol. 19, no. 1-2/1892, стр. 34

крупног капитала, попут познатог деветнаестовековног француског банкара Џејмса де Ротшилда,¹⁰ који је тражио педесетогодишњу концесију над пругама и субвенције од 150.000 франака по километру изграђене пруге.¹¹ Цена изградње пруге по километру била је виша у Француској него у суседној Енглеској,¹² због чега ни држава ни приватни магнати нису могли сами да финансирају цео подухват. То је разлог због кога је неколико деценија XIX века утрошено на изналажење оптималног модела финансирања, који би задовољио и јавне и приватне интересе.

Друга половина тридесетих година XIX века донела је концесије за изградњу многобројних нових линија. Међутим, нове концесије су се разликовале од претходних по томе што је управљање железницама и убирање прихода од стране приватних инвеститора било временски ограничено.¹³ Предвиђене су значајне линије између великих градова, попут линије од Стразбура до Бала, од Париза до Средоземног мора, од Париза до Орлеана, од Лила до Денкерка.¹⁴ Нове линије од општег интереса биле су подвргнуте великом броју административних ограничења. Управа за мостове и путеве, у оквиру Министарства јавних радова, утврдила је техничке услове и оквирни план мреже, а заинтересована приватна предузећа морала су техничку документацију и план инвестиција да ускладе са овим захтевима. Тарифе за превоз робе и путника су такође подлегале режиму одобрења од стране Управе за мостове и путеве.¹⁵ Упркос свим напорима француске државе, али и приватног сектора, Француска је по дужини изграђених пруга заостајала за Енглеском и остатком Европе. Године 1841. у Француској је било изграђено 877 километара пруга, од чега је само 566 километара било у функцији.¹⁶ Широм Европе, с друге стране, било је 9281 *km* пруга.¹⁷ Француски инжењери нису као приоритет схватили повећање просечне брзине возова. Комисија која је 1842. године разматрала будућност француске железнице сматрала је да је брзина већа од брзине дилижанси (врста лаких кочија) „луксуз“ и да за њоме још увек не постоји потреба.¹⁸

¹⁰ Caron, F., *Histoire d'exploitation d'un grand réseau : La Compagnie du chemin de fer du Nord 1846-1837*, стр. 47.

¹¹ Исто, стр. 47.

¹² Caron, F., *France*, у: (Patric O'Brien, ур.) *Railways and the Economic Development of Western Europe, 1830-1914*, Oxford, 1983, стр. 28.

¹³ Aусос, L., *нав. чланак*, стр. 743.

¹⁴ Исто, стр. 743.

¹⁵ Leclercq, Y., *Les transferts financiers état-compagnies privées de chemin de fer d'intérêt général (1833-1908)*, *Revue économique*, vol. 33, no. 5/1982, стр. 896.

¹⁶ Aусос, L., *нав. чланак*, стр. 744.

¹⁷ Исто, стр. 744.

¹⁸ Caron, F., *La naissance d'un système technique à grande échelle. Le chemin de fer en France (1832-1870)*, стр. 863.

Први свеобухватан и, речју Клајва Леминга (*Clive Lemming*), „формативан“ закон, био је Закон о железници од 1. јуна 1842. године.¹⁹ Овај закон је „регулисао начин државне интервенције и удружио снагу државе са снагама индустрије и приватне иницијативе“.²⁰ Чувени закон од 1842. године, камен темељац француске железнице, представљао је први кохерентан план развоја железнице на целој територији Француске. Закон је регулисао начин финансирања железнице и предвидео разгранату мрежу рута, која је наликовала звезди са средиштем у Паризу, укупне дужине 3600 km.²¹ Држава је, по В. Шају (*V. Chai*), била одговорна за изградњу и опремање пруга, а приватним компанијама је било поверено управљање над њима.²² Ова предвиђена мрежа требало је да „ту и тамо генерише иницијативу“ приватних компанија, тј. да стимулише приватне компаније да предлажу и бочне линије којима би се иницијално испланирана мрежа усложнила.²³ Поред приватних компанија, право иницијативе за изградњу пруга имали су, према чл. 2 овог Закона, и држава и транзитни департмани и заинтересоване општине.²⁴ Звездасти облик железничке мреже осмишљен је по узору на мрежу копнених путева и канала наслеђену из Старог режима.²⁵ Накнаду за експроприсано земљиште и непокретности предујмљивала је држава, а онда су јој уплаћена средства рефундирани департмани и општине у износу до 2/3 укупне вредности експроприсане имовине. Није било исплаћивања накнаде за експропријацију државне имовине.²⁶ Преостала трећина требало је да буде плаћена из државних средстава.²⁷ С друге стране, сама изградња пруге и припадајућих објеката, као и трошкови опремања и одржавања пруге и поменутих објеката падали су, према чл. 6, на приватне инвеститоре који су „изнајмљивали управљање пругом и њену експлоатацију“.²⁸ По истеку концесије, тј. закупа пруге, вредност пруге и припадајућих објеката ће инвеститору надокнадити друго предузеће које буде

¹⁹ Lemming, C., *L'année 1878: importante pour le chemin de fer français*, *Revue générale des chemins de fer*, vol. 1998, issue 7-8, 1998, стр. 10.

²⁰ Исто, стр. 10.

²¹ Dobbin, F., *нав. дело*, стр. 113.

²² Chai, V., *Le vote des crédits aux chemins de fer lors de la discussion du budget 1848: une commission du budget omnipotente?*, *Parlement(s), Revue d'histoire politique*, vol. 1, no. 19/2013, стр. 140.

²³ Le Bollan, C., *L'arrivée du chemin de fer à Brest ou les effets d'une logique stratégique*, *Revue d'histoire des chemins de fer*, no. 38/2008, стр. 72.

²⁴ Loi relative à l'établissement de grandes lignes de chemins de fer, no. 10023, *Bulletin des lois de la République française*, Paris, no. 914/1841, стр. 481, чл. 2.

²⁵ Schwartz, R., Gregory, I., Thévenin, T., *Spatial History: Railways, Uneven Development, and Population Change in France and Great Britain, 1850-1914*, *Journal of Interdisciplinary History*, vol. 1, no. XLII/2011, стр. 63, 64.

²⁶ Loi relative à l'établissement de grandes lignes de chemins de fer, чл. 3

²⁷ Loi relative à l'établissement de grandes lignes de chemins de fer, чл. 5

²⁸ Loi relative à l'établissement de grandes lignes de chemins de fer, чл. 6

закупило ту линију или држава.²⁹ Другим речима, омогућен је државни откуп линија које су изградиле приватни инвеститори и тако отворена врата консолидацији железничке мреже у државним рукама. Остатак Закона о железници углавном се тицао износа одобрених средстава за сваку од предвиђених линија понаособ. Кратке линије од локалног интереса, дужине мање од 20 *km*, нису подлегале режиму одобрења од стране централне државне управе.³⁰ Поред тога, држава почиње да улаже напор да уједначи тарифе за превоз међу приватним железничким компанијама широм земље.³¹

Година 1842. значајна је и по томе што се тада одиграла прва велика железничка саобраћајна несрећа у Француској, у којој је било 55 мртвих, већином живих спаљених.³² То је натерало и законодавца и инжењере да построже безбедносне критеријуме, нарочито када су у питању кочнице.

Закон од 17. августа 1848. године омогућује државни откуп железничких линија од приватних инвеститора и пре истека концесије,³³ што означава заокрет у финансијској политици по питању железнице који је наступио доласком на власт Наполеона III. Нова власт улагала је велике напоре у развој железнице, због чега је крајем 1851. године дужина експлоатисаних пруга порасла на 1546 *km*, од чега је 383 *km* било под непосредном управом државе.³⁴

3. Железница под Наполеоном III Бонапартом

Формирање Друге републике и долазак на власт Луја-Наполеона Бонапарте (касније цара Наполеона III Бонапарте) 1848. године отпочиње нова ера у развоју француске железнице. Овај период донеће активнију улогу државе у формирању железничке мреже, на уштрб интереса приватних улагача. Ипак, без приватних улагача се и даље није могло, с обзиром на то да је цена изградње километра пруге била висока.

Иако је у Француској XIX век био период *laissez faire* економије, држава је, по Ф. Карону, железницу схватала као интегрални део јавног сектора.³⁵ Самим тим је држава веома водила рачуна да одржи главну реч по питању планирања, изградње и управљања железницом. Захтеви привреде су били неумољиви и да би Француска одржала корак са другим европским државама, као и са Сједињеним Америчким Државама, било је неопходно да брзо изгради велики број пруга. Имајући у виду да државна благајна није могла да подржи толики

²⁹ Loi relative à l'établissement de grandes lignes de chemins de fer, чл. 7

³⁰ Dobbin, F., *нав. дело*, стр. 113.

³¹ Исто, стр. 142.

³² Caron, F., *La naissance d'un système technique à grande échelle. Le chemin de fer en France (1832-1870)*, стр. 870.

³³ Аусос, L., *нав. чланак*, стр. 748.

³⁴ Исто, стр. 749.

³⁵ Caron, F., *France*, стр. 28.

ниво инвестиција, приватни улагачи су били неопходни. Међутим, они су могли улагати новац у железницу само под строго одређеним условима. Железничке линије су биле унапред предвиђене од стране Управе за мостове и путеве, а приватни улагачи су могли подносити и своје предлоге рута, које би Управа морала да одобри. Линије су даване у концесију приватним улагачима, а дужина концесије зависила би од износа улагања.³⁶

Доба Друге републике и Другог царства је доба убрзаног раста француске железничке мреже и формирања великих железничких конгломерата, попут Источне, Северне, Западне, Јужне, Медитеранске железничке компаније.³⁷ На почетку процеса спајања, 1855. године, постојале су 24 компаније, да би 1857. њихов број спао на 11. На крају процеса укрупњавања компанија, 1859. године, остало је шест великих железничких компанија које су државну територију поделиле међу собом и свака на својој територији имала монопол.³⁸ Држава је сматрала да ће државно одобрени монополи имати предност у односу на велики број малих компанија, нарочито у погледу постизања једнообразности услуге, избегавању претовара робе и путника, смањења општих административних трошкова, као и наметања колико-толико универзалних спецификација и тарифа.³⁹ Почев од 1850. године, држава је низом закона и уговора олакшала положај приватних компанија, како би их мотивисала да више улажу у развој нових железничких линија. Трајање концесија је махом продужавано на 50 година, а забележене су и концесије на 99 година. Неки ранији уговори су ревидирани како би се приватне компаније ослободиле строгих обавеза наметнутих првобитним уговорима о инвестицијама.⁴⁰

У овом периоду фиксирана је процедура настанка нове железничке линије на иницијативу приватних инвеститора. Први корак било је добијање изјаве о јавној корисности (*déclaration d'utilité publique*) од Министарства јавних радова. Након тога, изградњу предложене пруге мора одобрити законодавна власт посебним законом, који се другачије назива повељом или концесијом. Концесија је садржала тзв. књигу трошкова (*cahier des charges*), у којој су била наведена сва ограничења и услови изградње, као и тарифе које се могу наплаћивати.⁴¹ Надзор над целим пројектом од почетка до краја имала је Управа за мостове и путеве.

Дужина експлоатисаних железничких путева 1851. године износила је 3546 km, од чега је под директном управом државе било само 383 km.⁴² Иако је напредак био приметан у односу на претходни период, нешто преко 3500 km

³⁶ Leclercq, Y., *нав. чланак*, стр. 902.

³⁷ Lemming, C., *нав. чланак*, стр. 10.

³⁸ Aucos, L., *нав. чланак*, стр. 750.

³⁹ *Исто*, стр. 751.

⁴⁰ *Исто*, стр. 748.

⁴¹ Тарифе се нису могле мењати без дозволе наслежног министра и по сложеној процедури. Conner, V. H., *Common Carriers in France*, Green Bag, vol. 19, no. 8/1907, стр. 477.

⁴² Aucos, L., *нав. чланак*, стр. 749.

пруга није било довољно да задовољи растуће потребе француске привреде. Стога је државна управа у покушају да привуче инвестиције у железницу одобрила изградњу 6895 *km* пруга, од чега 1950 *km* на потпуно новим линијама. За те потребе предвиђен је 51 милион франака субвенција приватним предузећима. Такође, држава се обавезала да изведе послове на железници вредне 403 милиона франака.⁴³ Сам Луј-Наполеон Бонапарта, који је у међувремену државним ударом постао цар Наполеон III Бонапарта, сенатус-консултом од 25. децембра 1852. године добио је право да одобрава све јавне радове, па и железничке, без обзира на њихов значај.⁴⁴

Поред субвенција, држава је помагала железничким компанијама преко гаранције камате. Компанија је улагала одређени износ новца, а држава је гарантовала да ће се инвестиција вратити са каматом, која је најчешће износила 4%. Тај облик помоћи железничким компанијама био је за државу повољнији од субвенција, јер није захтевао никакве тренутне буџетске издатке.⁴⁵ Илустративан је податак да је удео приватног капитала у укупним улагањима у железницу током Друге републике био 35,75%, док је остатак финансиран државним субвенцијама. Током Другог царства ситуација се мења, па приватна средства са гарантованом каматом чине 91,1% средстава уложених у железницу.⁴⁶ Иако је држава вршила строг надзор над изградњом и експлоатацијом железнице, огромна већина линија је грађена чисто приватним капиталом. Овакав режим изазивао је повремено противљење инвеститора, који су истицали да држава само жели њихов новац, али не и да им препусти контролу над инвестираним капиталом.⁴⁷ Критикована је тенденција државних предузећа да не одговарају никоме за пропусте у пословању, као и учмалост и инертност бирократије.⁴⁸ С друге стране, у Француској је постојала јака традиција централизоване државне управе над путевима, још из доба Старог режима.⁴⁹ Истицано је, такође, да би приватни инвеститори знатно више водили рачуна о свом профиту, него о безбедности железничког саобраћаја и

⁴³ Исто, стр. 749, 750.

⁴⁴ Sénatus-consulte du 25 décembre 1852, чл. 4, <https://www.conseil-constitutionnel.fr/les-constitutions-dans-l-histoire/constitution-de-1852-second-empire> датум приступа 7. април 2024. г.

⁴⁵ Аусос, Л., *нав. чланак*, стр. 754.

⁴⁶ Leclercq, Y., *нав. чланак*, стр. 899.

⁴⁷ Dobbin, F., *нав. дело*, стр. 136.

⁴⁸ Jacquemin, F., *Exploitation des chemins de fer par l'Etat*, *Revue des deux mondes*, vol. 26, no. 2/1878, стр. 431-438.

⁴⁹ У Старом режиму су инжењерске школе биле под строгим надзором државе, а школовани инжењери су по завршетку студија постајали државни чиновници. Dobbin, F., *нав. дело*, стр. 105. Поред тога, царском одлуком од 1810. године управљање парним машинама било је поверено Управи за руднике. Тежња државе да задржи контролу над железницом што је више могла није, дакле, нова тековина. Caron, F., *La naissance d'un système technique à grande échelle. Le chemin de fer en France (1832-1870)*, стр. 864.

саме робе и путника.⁵⁰ Препуштање приватним компанијама да саме одређују правила сопственог пословања доводило би, сматрало се у једном делу јавности, до проблема у сигнализацији, што би резултовало већим бројем несрећа. Стога је приватна иницијатива посматрана као „реметилачки фактор“ за успостављање кохерентне националне железничке мреже.⁵¹ Постојала је и бојазан да би приватна предузећа лакше напуштала непрофитабилне линије и тиме додатно економски уназађивала неразвијеније области у Француској. Један народни посланик је тврдио да „држава може и мора да учини жртве пред којима би компаније устукнуле“ и да компаније немају „ни циљ ни мотив“ да граде линије од националног, него искључиво од свог уског приватног интереса.⁵² Другим речима, да железница нема и не треба да има за циљ само тренутно извлачење профита, него и улогу повезивања националне територије, руралног развоја и унапређивање економске позиције неразвијених делова земље.

4. Француска железница у последњим деценијама XIX века

Након замаха који је железница у Француској доживела током Друге републике и, нарочито, Другог царства, дошло је до привременог застоја у развоју током Француско-пруског рата (1870-1871). Консолидација државе у виду дуговечне Треће републике донела је наставак инвестиција и ширење железничке мреже.

Званично конституисање француске националне железничке мреже смешта се у 1878. годину. Декретом од 25. маја 1878. године све постојеће железничке линије груписане су у Државне железнице.⁵³ Управљање Државним железницама није преузела Управа за мостове и путеве, него је у оквиру Министарства јавних радова формирана нова деветочлана комисија, именована од стране Председника републике.⁵⁴ Истој комисији је посебним декретом од истог датума поверено управљање финансијама Државних железница. Финансијско управљање је подразумевало старање о исплати плата железничарима, старање о приходима и расходима, покретној имовини

⁵⁰ Dobbin, F., *нав. дело*, стр. 140.

⁵¹ Dobbin, F., *нав. дело*, стр. 115.

⁵² *Исто*, стр. 119.

⁵³ Décret du 25 mai 1878, sur l'organisation des chemins de fer de l'Etat, чл. 1, <https://cnum.cnam.fr/pgi/fpage.php?8LE374.4/294/100/988/985/985> датум приступа 8. април 2024. г.

⁵⁴ Décret du 25 mai 1878, sur l'organisation des chemins de fer de l'Etat, чл. 2.

железнице...⁵⁵ Ови декрети означили су наставак политике државне интервенције у области железнице и приватним инвеститорима још више смањили овлашћења. Шарл Фрејсине (*Charles Freycinet*), министар јавних радова, 1878. године покренуо је програм проширења мреже секундарних, бочних линија, чиме је требало и мање вароши укључити у националну железничку мрежу.⁵⁶ Од развоја бочних линија нарочиту корист су имали јужни делови Француске, који су дотада били запостављени.

Исте, 1878. године, представљена је нова локомотива, изум инжењера Малеа, конструисана у циљу прекида британског утицаја и „технолошке англуманије“⁵⁷ која је постојала у области железнице међу инжењерима. Циљ француских инжењера био је стварање локомотиве која троши мање горива, пошто је цена угља била висока.⁵⁸ Нова локомотива је први пут употребљена на линији Бајон-Бијариц.⁵⁹

Крајем седамдесетих година Француска је имала 23.401 *km* пруга. Напредак у односу на претходне деценије био је приметан, с обзиром на то да ниједна држава континенталне Европе није имала тако разгранату и дугачку мрежу пруга као Француска.⁶⁰ Интерес државе је у почетку био да направи радијалну мрежу пруга са центром у Паризу, а када је то остварено, од седамдесетих година XIX почиње масовна изградња бочних линија.⁶¹ До 1870. године сви значајнији градови били су део железничке мреже, а до краја XIX века у мрежу су укључена и сва урбана насеља са више од 10.000 становника.⁶² Француска ће XX век дочекати са готово 90% железничке мреже која данас постоји.⁶³ Велика Британија, европски железнички пионир, имала је непуних 25.000 *km* пруга.⁶⁴

Последње деценије XIX века биле су обележене покушајима француске државе да уједначи саобраћајну сигнализацију у циљу смањења ризика од железничких несрећа. У зависности од тога која компанија је била у питању, за сигнализацију су коришћене пиштаљке, беле и црвене заставе, фењери, трубе,

⁵⁵ Décret du 25 mai 1878, sur le service financier des chemins de fer de l'état, чл. 2, 3, 4. <https://cnum.cnam.fr/pgi/fpage.php?8LE374.4/298/100/988/985/985> датум приступа 8. април 2024.

⁵⁶ Schwartz, R., Gregory, I., Thévenin, T., *нав. чланак*, стр. 64.

⁵⁷ Caron, F., *La naissance d'un système technique à grande échelle. Le chemin de fer en France (1832-1870)*, стр. 869.

⁵⁸ *Исто*, стр. 873.

⁵⁹ Lemming, C., *нав. чланак*, стр. 9.

⁶⁰ Суседна Немачка имала је 22.918 *km*, Аустро-Угарска 14.103 *km*, Русија 13.824 *km*. Остале европске државе имале су испод 10.000 *km* пруга. Aucos, L., *нав. чланак*, стр. 765.

⁶¹ Schwartz, R., Gregory, I., Thévenin, T., *нав. чланак*, стр. 64.

⁶² Moica, L., Martí-Henneberg, J., *Railways and Population Distribution: France, Spain, and Portugal, 1870–2000*, *The Journal of Interdisciplinary History*, vol. 42, no. 1, 2011, стр. 26.

⁶³ Schwartz, R., Gregory, I., Thévenin, T., *нав. чланак*, стр. 65.

⁶⁴ Aucos, L., *нав. чланак*, стр. 765.

петарде, електрична звона.⁶⁵ За преношење информација на даљину временом се раширила и употреба електричног телеграфа.⁶⁶ Ипак, француска држава је морала да се задовољи тиме да, уместо јединствене сигнализације у целој земљи, постоји шест система сигнализације на свакој од територија коју су контролисали железнички монополи створени још у време Другог царства.⁶⁷ Технички оперативни комитет железнице, тело које је требало да истражи узроке неколико „спектакуларних“ железничких несрећа и унапреди безбедност железничког саобраћаја, формирано је 1879. године.⁶⁸

5. Железница и привреда

Прва употреба железнице у Француској бележи се у рударском басену Лоаре. Стога не изненађује немерљива корист железнице за развој најразличитијих привредних грана. Поред рударства,⁶⁹ од железнице су велику корист имале и пољопривреда, пошта, а и привредна грана у настанку – туризам. Повезивање великих лучних градова са престоницом путем железнице омогућило је неслућен напредак трговине и привреде. Напредак железнице и лакши транспорт робе омогућио је специјализацију делатности. До тада су привредна седишта била „интегрисана“,⁷⁰ односно у мањој или већој мери самодовољна и самоодржива.

До тренутка када је Француска почела да се премрежава железничким пругама, пољопривреда је углавном имала уско локални карактер. Већина произведених добара транспортовала се најдаље до околних вароши и градова, пошто нису постојали адекватни услови за превоз кварљивих пољопривредних производа на веће удаљености. То се највише односило на млеко, свеже месо и јаја, али и на велики део воћа и поврћа. Разграната железничка мрежа и све већа брзина возова омогућила је превоз живе стоке, а вагони-хладњаче су обилато коришћени за превоз млека и меса.⁷¹ На привредно неразвијеном југу

⁶⁵ Caron, F., *La naissance d'un système technique à grande échelle. Le chemin de fer en France (1832-1870)*, стр. 873.

⁶⁶ Исто, стр. 873.

⁶⁷ Осим шест поменутих компанија, није било дозвољено оснивање нових железничких компанија. Dobbin, F., *нав. дело*, стр. 152.

⁶⁸ Caron, F., *La naissance d'un système technique à grande échelle. Le chemin de fer en France (1832-1870)*, стр. 877.

⁶⁹ Ф. Карон бележи да се, примера ради, у току десет година, од 1836. до 1846. године, производња угља на северу Француске повећала са 568.000 t на 894.000 t. Caron, F., *Histoire d'exploitation d'un grand réseau : La Compagnie du chemin de fer du Nord 1846-1837*, стр. 54.

⁷⁰ Caron, F., *France*, стр. 1.

⁷¹ May, M. G., *Le chemin de fer de Paris à Marseille*, *Annales de géographie*, t. 39, no. 220, 1930, стр. 380. Захваљујући хладњачама на бродовима и у возовима, био је могућ чак и

Француске захваљујући железници догодио се значајан напредак пољопривредне производње, па је тако забележено да је годишње превозено више стотина хиљада тона различитог воћа и поврћа пореклом са југа Француске, а током зиме производило се цвеће које се извозило чак у Енглеску.⁷²

Пораст броја изграђених километара пруга и све веће присуство железнице у привредном животу Француске доводило је до константног смањења цене превоза. Примера ради, са 3,5 сантима по километру 1849. године, просечна возарина је пала на 3,08 сантима по километру само две године касније.⁷³ Тај тренд се наставио и у наредним деценијама. У другој половини XIX века било је два до три пута јефтиније превозити робу железницом, него друмом.⁷⁴

Романтичарски покрет и интересовање за неоткривене пределе и природу условили су настанак туризма. Значај железнице за развој туризма брзо је препознат, па су изграђене пруге до познатих бањских лечилишта и летовалишта.⁷⁵ Крајем века популарност стичу и зимски спортови, а железница постаје једини начин на који већи број људи може да приступи планинским туристичким атракцијама.⁷⁶ Приход железничких компанија од приватних путовања порастао је са 10% 1830. године на преко 30% крајем XIX века,⁷⁷ а број „путничких километара“, тј. километара који су путници укупно прешли, према подацима које износи Ф. Карон износио је 4,27 милијарди. У другој половини XIX века вртоглава експанзија приватних путовања је настављена, па је број превезених путника са шест милиона 1843. године порастао на 233 милиона 1885. године.⁷⁸ Крајем века само са париске железничке станице годишње је полазило 24 милиона путника.⁷⁹ Преко 60% пређених километара припадало је трећој класи путничких вагона.⁸⁰ Гласови критичара из прве

транспорт расхлађеног меса из Јужне Америке. Billé, R., *Le chemin de fer de Paris à Bordeaux*, *Annales de géographie*, t. 39, no. 221/1930, стр. 458, 460.

⁷² Мау, М. Г., *нав. чланак*, стр. 380.

⁷³ Caron, F., *Histoire d'exploitation d'un grand réseau : La Compagnie du chemin de fer du Nord 1846-1837*, стр. 56.

⁷⁴ Caron, F., *France*, стр. 4.

⁷⁵ Carencio, P., *Les chemins de fer touristiques français en 1998*, *Revue générale des chemins de fer*, vol. 1998, issue 9, 1998, стр. 6

⁷⁶ Ferrol, M. E., *Le rôle du chemin de fer dans la mise en valeur touristique : le cas d'une moyenne montagne française, le Massif Central*, Collections EDYTEM. Cahiers de géographie, numéro 4/2006, стр. 209.

⁷⁷ Caron, F., *France*, стр. 3.

⁷⁸ Poinsard, L., *нав. чланак*, стр. 34

⁷⁹ Billé, R., *нав. чланак*, стр. 454.

⁸⁰ Caron, F., *France*, стр. 44. Систем трију класа у путничком превозу постојао је још у Старом режиму, када су главна превозна средства у оквиру копног саобраћаја биле дилижансе. У другој половини XIX века радило се на побољшању удобности друге и

половине века који су тврдили да железнице нису ништа друго до „делукс путеви за богате“ испоставили су се неутемељеним.⁸¹

Експанзија поштанског саобраћаја током XIX века не може се замислити без железнице. Блиска сарадња железнице и поште почиње 1854. године, када је организован систем поштанских вагона. Ове „жиле куцавице поштанске циркулације“⁸² уведене су на свим постојећим железничким линијама, а било је обавезно њихово увођење и на свим будућим линијама. Поштанске вагоне опремала је сама Пошта, а превозиле су их железничке компаније.⁸³ Превоз поштанских пошиљки био је бесплатан, осим ако је било потребно користити додатне возове.⁸⁴ О обиму поштанске активности говори податак да је 1900. године из Париза 70 возова са поштанским вагонима возило пошту ка провинцији, а 35 возова из провинције ка Паризу.⁸⁵

Пред крај XIX века постало је јасно да је железница незаобилазан фактор прекограничне трговине и путовања. Међутим, широм Европе је постојало много различитих железничких система са својим особеностима. Разликовали су се трговачки закони и узансе, али и ширина колосека. Примера ради, у Француској је путник имао право на 30 kg пртљага за који није плаћао накнаду за превоз, док у Белгији такво право није постојало и сваки килограм пртљага се наплаћивао.⁸⁶ Разликовала се и накнада коју је превозник плаћао у случају губитка пошиљке. За привреду је, од правне регулације прекограничних путовања, много значајнија била правна регулација прекограничне трговине. Имајући у виду да је „све већи број држава признавао штету нанету њиховим железницама услед непостојања међународног споразума о превозу робе“, ⁸⁷ јавила се потреба за доношењем једног свеобухватног међународног уговора о железничком превозу робе. На иницијативу Швајцарске, 1890. године је донета Конвенција о унији,⁸⁸ која се базирала на недавно реформисаном швајцарском законодавству. Конвенцију су одмах потписале скоро све значајније европске државе, попут Француске, Немачке, Аустро-Угарске, Италије, Русије, Белгије,

треће класе како би се привукао већи број путника. Caron, F., *La naissance d'un système technique à grande échelle. Le chemin de fer en France (1832-1870)*, стр. 883.

⁸¹ Dobbin, F., *нав. дело*, стр. 106.

⁸² Schwartz, R., *Mail, Rail, and Legwork: State and Nation Building through Postal Service in France and Great Britain, 1830-1914*, *Social Science History*, vol. 45, 2021, стр. 296.

⁸³ Leclercq, Y., *нав. чланак*, стр. 921.

⁸⁴ Schwartz, R., *нав. чланак*, стр. 296.

⁸⁵ *Исто*, стр. 297.

⁸⁶ Poinsard, L., *нав. чланак*, стр. 34.

⁸⁷ Bulmerincq, *Règlement international des transports par chemin de fer*, *Revue de droit international et de législation comparée*, no. 10/1878, стр. 85.

⁸⁸ Lyon-Caen, C., *La Convention du 14 octobre 1890 sur le transport international des marchandises par chemins de fer*, *Journal du droit international privé et de la jurisprudence comparée*, vol. 21, no. 3-4/1894, стр. 435 и даље.

Холандије. Овај „међународни кодекс о превозу железницом“⁸⁹ није садржао одредбе о превозу путника и њиховог пртљага.

6. Француска железница у XX и XXI веку

Железница у Француској је XX век дочекала као незаобилазан део свакодневног живота обичних Француза, као и француске привреде.⁹⁰ Железнички превоз робе био је 3-4 пута јефтинији од других видова копног превоза.⁹¹ Једина категорија превоза у којој железница није била супериорна је превоз веома тешких и гломазних предмета, где је примат даван бродском превозу.⁹²

Од краја XIX века француске железничке компаније почињу да експериментишу са употребом електричне струје за покретање локомотива. Једна од првих електрификованих линија била је од Париза до Живизија, дужине непуних 20 km, на којој је уведена локомотива на струју 1904. године.⁹³ Први кохерентан план електрификације пруге настао је 1918. године, али због скромних капацитета електро-мреже Француска је Други светски рат дочекала са свега 8,5% електрификоване пруге.⁹⁴ Након рата, у другој половини четрдесетих година XX века, иницијатива за електрификацију поново оживљава, а педесетих година креће свеобухватан рад на замени парних локомотива електричним.⁹⁵ На местима где није било могуће прилагодити електро-мрежу железничком саобраћају, уведене су локомотиве са дизел моторима.⁹⁶ Данас се парне локомотиве користе у врло ограниченом обиму, као туристичке атракције.

Почетак двадесетог века обележен је борбом за радничка права у бројним гранама привреде, па и на железници. Први велики штрајк железничара одиграо се 1810. године, а био је изазван тиме што се раст продуктивности железнице није осликао на раст плата запослених на железници.⁹⁷ Талас штрајкова ће уследити и током наредних деценија, а нарочито ће се интензивирати у годинама непосредно након Првог светског рата, када су

⁸⁹ Poinsard, L., *нав. чланак*, стр. 47.

⁹⁰ Rohou, J. L., *Une voie française pour le renouveau du chemin de fer. La création de réseau ferré de France*, *Revue générale des chemins de fer*, vol. 1998, issue 7-8, 1998, стр. 31

⁹¹ Caron, F., *France*, стр. 5.

⁹² *Исто*, стр. 5.

⁹³ Billé, R., *нав. чланак*, стр. 454.

⁹⁴ Escolan, T., *Électricité et chemins de fer : cent ans de progrès ferroviaire par l'électricité*, *Revue générale des chemins de fer*, vol. 1998, issue 3, 1998, стр. 56.

⁹⁵ *Исто*, стр. 58.

⁹⁶ Railway Service in France, *Nature*, vol 203, 1964, стр. 126, Bienfait, J., *La dieselisation des lignes de chemin de fer dans la région toulousaine*, *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 34, fascicule 2, 1963, стр. 214.

⁹⁷ Caron, F., *France*, стр. 42.

левичарске идеје и „социјалистички замах“ нашли плодно тло у синдикатима железничара.⁹⁸

Даља консолидација железнице у Француској резултовала је оснивањем Националног железничког удружења (*Société nationale des chemins de fer français – SNFC*) 1938. године.⁹⁹ Национално железничко удружење је компанија под мешовитим власништвом државе и приватних железничких компанија и све до данас има монопол над железницом на целој територији државе.

Од настанка Европске уније железница постаје још један фактор међудржавног повезивања.¹⁰⁰ У XXI веку железница добија додатни значај у контексту климатских промена, с обзиром на то да генерише мање гасова стаклене баште у односу на авионски превоз.

7. Закључак

Након скромних почетака крајем XVIII и у првим деценијама XIX века, железница у Француској добија замах тридесетих година XIX века увођењем парне локомотиве. Рудиментарна железничка мрежа, која је омогућавала директну везу великих градова искључиво са Паризом, и даље није испуњавала све потребе привреде и путника. Међутим, држава и приватна железничка предузећа су препознала потенцијал железнице, па је цео XIX век обележен вртоглавим развојем технологије и градњом десетина хиљада километара пруга.

Период Друге републике и Другог царства представљао је прекретницу у развоју железнице у Француској. Доношење неизмерно важног Закона о железници од 1842. године означило је да држава преузима стратешку контролу над железницом, без обзира на то што су пруге грађене уз суфинансирање приватних компанија. Док је у трговини важио режим *laissez faire* капитализма, железница је сматрана јавним добром, па су приватне компаније имале онолико слободе колико им држава пружи. Сматрало се да индивидуалне приватне компаније немају свеобухватан увид у потребе државе за железницом. Стога, држава је правила план улагања, а приватне компаније су могле да уложе новац и убирају приходе од линија које су изградиле током одређеног броја година.

Ради поједностављења путовања и слања робе железницом, али и лакше државне контроле, све железничке компаније су организоване у шест конгломерата. Државна територија је подељена на шест делова, а свака од шест

⁹⁸ Jones, A., *The French Railway Strikes of January-May 1920: New Syndicalist Ideas and Emergent Consumerism*, French Historical Studies, vol 12, no. 4/1982, стр. 508, 509.

⁹⁹ Lemming, C., *нав. чланак*, стр. 9.

¹⁰⁰ Dehousse, F., Galer, B., *La politique européenne du rail*, Courrier hebdomadaire du CRISP, vol : 39, no. 1544/1996, стр. 4, Moica, L., Martí-Henneberg, *нав. чланак*, стр. 26.

нових великих компанија је имала монопол над својом територијом. Такво стање се одржало све до 1938. године, када је основано Национално железничко удружење и управа над железницом потпуно централизована.

Железница је омогућила дотада невиђен напредак рударске, пољопривредне и сваке друге производње, а настала је и дотада непостојећа привредна грана – туризам. Привреда и железница деловале су у симбиози. Напредак железнице омогућио је напредак свих других привредних грана. Заузврат, то је довело до још већих улагања у напредак железнице.

У XX и XXI веку железнички превоз остаје најзначајнији вид копног превоза робе, услед тога што омогућава брз и јефтин превоз великих количина кабасте робе. Када је превоз путника у питању, популарност железничког превоза расте у последњим деценијама из еколошких разлога. Железница је током више од два века успела чврсто да се позиционира као незаобилазан начин превоза људи и робе.

*Milica Marinković, LL.M., Assistant
Faculty of Law, University of Kragujevac*

THE ESTABLISHMENT AND DEVELOPMENT OF RAILWAYS IN FRANCE

Summary

The author gives an overview of the origin and development of railways in France. Created first for the needs of the mining industry, the railway quickly found its way into all branches of industry. Not only did the railway help the development of industry, but some economic branches, such as tourism, would not even exist in the form we know today without the railway. The development of railways and economy went hand in hand.

By analyzing legal texts and decrees, as well as scientific papers from the 19th, 20th and 21st centuries, the author gives a picture of the place of the railway in the economic and personal life of France and the French. The state of France changed several different regimes during the 19th century, but the railway network, as a strategic asset, was continuously expanded over the decades. Unlike other liberal countries of the 19th century, such as Great Britain and the United States of America, in France the state apparatus had an active role in planning and regulating the railways.

Key words: *railway, railway, railway network, France, XIX century.*

Литература

- Aucoc, L., *Des procédés employés pour constituer le réseau des chemins de fer français*, Revue critique de législation et de jurisprudence, no. 3/1873-1874.
- Bienfait, J., *La dieselisation des lignes de chemin de fer dans la région toulousaine*, Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest, tome 34, fascicule 2, 1963.
- Billé, R., *Le chemin de fer de Paris à Bordeaux*, Annales de géographie, t. 39, no. 221/1930
- Bulmerincq, *Règlement international des transports par chemin de fer*, Revue de droit international et de législation comparée, no. 10/1878.
- Carenco, P., *Les chemins de fer touristiques français en 1998*, Revue générale des chemins de fer, vol. 1998, issue 9, 1998.
- Caron, F., *France*, y: (Patric O'Brien, yp.) *Railways and the Economic Development of Western Europe, 1830-1914*, Oxford, 1983.
- Caron, F., *Histoire d'exploitation d'un grand réseau : La Compagnie du chemin de fer du Nord 1846-1837*, Paris, La Haye, 1973.
- Caron, F., *La naissance d'un système technique à grande échelle. Le chemin de fer en France (1832-1870)*, Annales. Histoire, Sciences Sociales, 53e année, no. 4-5/1998.
- Chai, V., *Le vote des crédits aux chemins de fer lors de la discussion du budget 1848: une commission du budget omnipotente?*, Parlement(s), Revue d'histoire politique, vol. 1, no. 19/2013.
- Conner, B. H., *Common Carriers in France*, Green Bag, vol. 19, no. 8/1907.
- Dehousse, F., Galer, B., *La politique européenne du rail*, Courrier hebdomadaire du CRISP, vol. 39, no. 1544/1996.
- Dobbin, F., *Forging Industrial Policy: The United States, Britain and France in the Railway Age*, Cambridge, 1994.
- Escolan, T., *Électricité et chemins de fer : cent ans de progrès ferroviaire par l'électricité*, Revue générale des chemins de fer, vol. 1998, issue 3, 1998.
- Fererol, M. E., *Le rôle du chemin de fer dans la mise en valeur touristique : le cas d'une moyenne montagne française, le Massif Central*, Collections EDYTEM. Cahiers de géographie, numéro 4/2006.
- Jacqmin, F., *Exploitation des chemins de fer par l'Etat*, Revue des deux mondes, vol. 26, no. 2, 1878.
- Jones, A., *The French Railway Strikes of January-May 1920: New Syndicalist Ideas and Emergent Consumerism*, French Historical Studies, vol 12, no. 4, 1982.
- Le Bollan, C., *L'arrivée du chemin de fer à Brest ou les effets d'une logique stratégique*, Revue d'histoire des chemins de fer, no. 38/2008.
- Leclercq, Y., *Les transferts financiers état-compagnies privées de chemin de fer d'intérêt général (1833-1908)*, Revue économique, vol. 33, no. 5/1982.
- Lemming, C., *L'année 1878 : importante pour le chemin de fer français*, Revue générale des chemins de fer, vol. 1998, issue 7-8, 1998.
- Lyon-Caen, C., *La Convention du 14 octobre 1890 sur le transport international des marchandises par chemins de fer*, Journal du droit international privé et de la jurisprudence comparée, vol. 21, no. 3-4/1894.
- May, M. G., *Le chemin de fer de Paris à Marseille*, Annales de géographie, t. 39, no. 220/1930.
- Moica, L., Martí-Henneberg, J., *Railways and Population Distribution: France, Spain, and Portugal, 1870-2000*, The Journal of Interdisciplinary History, vol. 42, no. 1/2011.

- Poinsard, L., *Des transports internationaux par chemins de fer*, Journal du droit international privé et de la jurisprudence comparée, vol. 19, no. 1-2/1892.
- Railway Service in France*, Nature, vol 203, 1964.
- Rohou, J. L., *Une voie française pour le renouveau du chemin de fer. La création de réseau ferré de France*, Revue générale des chemins de fer, vol. 1998, issue 7-8, 1998.
- Schwartz, R., *Mail, Rail, and Legwork: State and Nation Building through Postal Service in France and Great Britain, 1830-1914*, Social Science History, vol. 45, 2021.
- Schwartz, R., Gregory, I., Thévenin, T., *Spatial History: Railways, Uneven Development, and Population Change in France and Great Britain, 1850-1914*, Journal of Interdisciplinary History, vol. 1, no. XLII/2011.
- Décret du 25 mai 1878, sur l'organisation des chemins de fer de l'Etat, <https://cnum.cnam.fr/pgi/fpage.php?8LE374.4/294/100/988/985/985>
- Décret du 25 mai 1878, sur le service financier des chemins de fer de l'état, <https://cnum.cnam.fr/pgi/fpage.php?8LE374.4/298/100/988/985/985>
- Loi relative à l'établissement de grandes lignes de chemins de fer, no. 10023, Bulletin des lois de la République française, no. 914, Paris, 1841
- Sénatus-consulte du 25 décembre 1852, <https://www.conseil-constitutionnel.fr/les-constitutions-dans-l-histoire/constitution-de-1852-second-empire>