

Mead OSMANI & Fitim RIFATI

SHTRIRJA E HEKURUDHËS SË RUMELISË NË VILAJETIN E KOSOVËS (SELANIK-MITROVICË) GJATË VITEVE 1869-1875

Abstrakt:

Gjatë mesit të shekullit XIX, hekurudhat u bënë gjithnjë e më shumë një nga alternativat jetike për integrimin e shteteve kombëtare, perandorive shumëkombëshe dhe kolonive në të gjithë botën. Ato shërbyen si një mjet strategjik për zhvillimin e zonave deri në atë kohë të prapambetura dhe ndihmuan për të depërtuar në rajone të largëta. Në kuadër të kësaj, edhe Perandoria Osmane filloi ndërtimin e hekurudhave, por për shkak të vështirësive financiare dhe teknike iu dha privilegje kompanive të huaja. Kompanitë e huaja bënë përpjekje për shtrirjen e hekurudhës në Perandorinë Osmane, por nuk arritën suksesin e dëshiruar deri në vitin 1869 kur u nënshkrua kontrata me Baronin Hirsch, i cili realizoi segmente të ndryshme të hekurudhës së Rumelisë. Fokusi i këtij punimi është në hekurudhat e Perandorisë Osmane, me theks të veçantë në Hekurudhën e Rumelisë (Selanik-Shkup-Mitrovicë), që ka përshkuar thuajse gjithë vilajetin e Kosovës.

Fjalë kyçe: *Hekurudha e Rumelisë, Selanik-Mitrovicë, vilajeti i Kosovës, Perandoria Osmane.*

Vështtrim i shkurtër historik mbi hekurudhat

Në përgjithësi rrugëkalimet që lidhnin qytetet dhe qytezat me njëra-tjetrën dhe që rrethonin me një distancë të gjatë shtetin osman nga fillimi në fund quheshin krah. Këto ndaheshin me terma të tillë, si: krah i djathtë Stamboll-Krime, krah i majtë Stamboll-Selanik-Durrës (Via Egnatia) dhe

krahu i mesëm Stambolli, Edrene, Sofje, Nish deri në Beograd (Via Militaris).¹ Rrugët e Rumelisë që ekzistonin edhe përpara shfaqjes së Perandorisë Osmane u përdorën nga tregtarët, udhëtarët dhe, përveç tjerash, shekuj me radhë në to realizoheshin edhe ekspedita ushtarake. Afër këtyre rrugëve të rëndësishme që përshkonin dikur Ballkanin u ndërtuan edhe hekurudhat që për synim kishin lidhjen e Stambollit me Evropën përmes trenit. Hekurudha në atë kohë ishte shumë e rëndësishme, sepse ka bërë ndryshime rrënjësore në sferën ekonomike, shoqërore dhe atë ushtarake, për arsye se ka përshpejtuar transportin e mallrave, të njerëzve dhe të ushtrive. Osmanët hekurudhën e quajtën *Şimendifer* - shprehje kjo që është huazuar nga gjuha frënge “chemin de fer”.²

Hekurudha si një formë transporti për herë të parë u vu në shërbim në Angli. Mirëpo, ende pa ekzistuar hekurudha në kuptimin e mirëfilltë, koncepti i hekurudhës ekzistonte në ndërmarrje të ndryshme minerare në Evropë. Që nga mesi i shekullit XVI, mineralet e nxjerra nga minierat transportoheshin me mjete transporti të thjeshtë që qarkullonin në shina druri. Më vonë, në vitin 1770, për herë të parë në Angli filluan të përdoreshin në miniera shinat e hekurit. Gjatë Revolucionit Industrial nevoja për mjete të shpejta transporti çoi në zhvillimin e idesë së hekurudhave. Kështu, në fund të shek. XVIII dhe në fillim të shekullit XIX, u bënë përpjekje për të lëvizur lokomotivat me avull dhe vagonët që ata tërhiqnin në shina hekuri. Në fillim dolën në pah shumë pengesa si për shembull binarët nuk mund të mbanin peshën e vagonëve. Me kalimin e kohës edhe këto pengesa u tejkaluan dhe hekurudha, siç e njohim sot, u ndërtua për herë të parë nga inxhinieri britanik, George Stephenson.³ Treni i parë nisi të qarkullonte mes Liverpoolit e Mançesterit. Menjëherë pas kësaj hekurudha hyri në agjendën e Perandorisë Osmane. Në kuadrin e përpjekjeve të Britanisë së Madhe për të shkurtuar rrugën për në Indi, në vitin 1836 koloneli François Chesney filloi të ndërtojë një hekurudhë në mes dy qyteteve në Perandorinë Osmane, por nuk pati sukses.⁴

¹ Hüdaî Şentürk, “Tanzimat Devrine Kadar Osmanlı Devleti’nin Ulaşım Teşkilâtı ve Yol Sistemine Genel Bir Bakış”, *Türkler*, C. X, ed. Hasan Celâl Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002, 911-912.

² Şükrü H. Akalın, *Türkçe Sözlük*, Ankara: T.D.K. Yayınları, 2005, 1868.

³ Vahdettin Engin, “Osmanlı Devleti’nin Demiryolu Siyaseti”, C. XIV, *Türkler*, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 2002, 825.

⁴ Vahdettin Engin, “Rumeli Demiryolu” *DİA*, C. XXXV, İstanbul, 2008, 235.

Sulltanët dhe udhëheqësit e tjerë osmanë që nga fillimi e deri në rënien e Perandorisë Osmane kishin treguar interesim të madh për hekurudhën. Midis tyre ishte edhe sulltan Abdylmexhidi (1839-1861), që kishte vendosur në mur një fotografi të trenit, një herë mjekut të tij personal i kishte thënë: *“Dëshira ime më e madhe është që t’i kem këta trena në vendin tim”*. Në vitin 1855, gjatë një fjalimi që kishte mbajtur me administratën shtetërore kishte folur për përpjekje të shumta për të mos marr borxhe të jashtme (për hekurudhën), mirëpo në fund që i detyruar dhe se për t’i shlyer borxhet e jashtme dhe për ta zhvilluar vendin ndërtimi i hekurudhave ishte bërë një domosdoshmëri. Edhe Fuat Pasha, një nga udhëheqësit kryesorë të asaj kohe, kishte deklaruar se detyra kryesore e qeverisë ishte ndërtimi i hekurudhave dhe se po të kishte hekurudha sa vendet evropiane, Perandoria Osmane do të bëhej ndër shtetet kryesore të botës.⁵

Sulltan Abdylazizi (1861-1876) gjatë qëndrimit të tij në Evropë (1867), disa udhëtime i realizoi me tren dhe u mahnit nga hekurudhat evropiane, prandaj gjatë qëndrimit në Londër bëri takim enkas për çështjen e hekurudhave.⁶ Gjatë sundimit të tij, u arrit përparim i dukshëm në fushën e transportit dhe të komunikimit. Rrjeti hekurudhor, i cili ishte gjithsej 452 kilometra, gjatë kohës së tij u rrit në 1 344 kilometra. Koncesioni hekurudhor prej 2 000 kilometrash që do të lidhte Stambollin me Parisin iu dha Baronit Hirsch. Ndonëse kalimi i kësaj linje hekurudhore nëpër oborrin e pallatit shkaktoi kundërshtime të ndryshme, sulltan Abdylazizi tregoi rëndësinë që i kushtonte kësaj çështjeje duke thënë: *“Le të kalojë hekurudha, por nëse do, mund të më kalojë edhe mbi shpinë”*.⁷ Edhe gjatë sundimit të sulltan Abdulhamidit II, u ndërtuan gjithsej 5 792 kilometra hekurudha, shumica e tyre përmes kapitalit gjerman dhe burimeve shtetërore, kurse gjatë periudhës së Konstitucionit të Dytë (1908-1918), i ishte kushtuar më shumë rëndësi hekurudhave për qëllime ushtarake.⁸

Që nga dalja në shesh e hekurudhës, në Perandorinë Osmane fillimisht ishte planifikuar ndërtimi i një hekurudhe me burime shtetërore, por duke qenë se nuk kishte mjaftueshëm kapital dhe personel teknik, u detyrua të

⁵ Vahdettin Engin, “Osmanlı Devleti’nin Demiryolu Siyaseti”, 826.

⁶ Karaer N., *Abdülaziz’in Avrupa Seyahati*, Phoenix, Ankara, 2012, 120-121.

⁷ Cevdet Küçük, “Abdülaziz”, *DİA*, C. I, İstanbul, 1988, 180-181.

⁸ Vahdettin Engin, “Osmanlı Devleti’nin Demiryolu Siyaseti”, 833.

kontraktosheshin kompanitë e huaja.⁹ Në fund të vitit 1855, qeveria osmane u bëri një thirrje qarqeve evropiane përmes shtypit. Prandaj, qeveria njoftoi se donte të ndërtonte një hekurudhë midis Stambollit dhe Beogradit, dhe për këtë arsye kishte nevojë për përvojë dhe kapital evropian.¹⁰ Shteti osman planifikonte të bënte investimin e parë hekurudhor në Rumeli me qëllim për të dobësuar ndikimin rus në Ballkan, por edhe për të shtypur kryengritjet që dita-ditës shtoheshin dhe për të lehtësuar dërgimin e ushtarëve në një luftë të mundshme me Rusinë. Perandoria Osmane dëshironte për integrim politik me Evropën dhe një hekurudhë që do të lidhej me linjat evropiane, e cila do ta siguronte këtë integrim.

Pos kësaj, prodhimet bujqësore të Ballkanit mund të transportoheshin shumë lehtë në sajë të hekurudhës dhe duke qenë se tregtia e principatave ballkanike do të bëhej përmes Perandorisë Osmane, ato do të ndjenin nevojën për t'u lidhur më shumë me shtetin.¹¹ Për ndërtimin e hekurudhës iu dhanë koncesione kryesisht kompanive britanike, të cilat ishin të interesuara. Me privilegje të ndryshme që u jepeshin kompanive britanike, u ndërtuan linja Aleksandri-Kajro, 211 kilometra midis viteve 1851-1856, linja 66 kilometra Konstancë-Cernavoda (Rumani), e cila ishte planifikuar të ndërhohej qysh në vitin 1839, por ishte shtyrë për shkak të ndërhyrjes së Rusisë dhe ishte ndërtuar më vonë midis viteve 1857-1860¹², dhe linja 130 kilometra İzmir-Aydın që u ndërtuan midis viteve 1856-1866. Gjithashtu, në vitet 1863-1866, u ndërtua linja 224 kilometra Varna-Ruschuk, përmes kapitalit britanik.¹³ Këto përbënin linjat e para hekurudhore të Perandorisë Osmane në Afrikë, Evropë dhe Azi. Në vitin 1860 u dhanë koncesione disa kompanive të huaja për ndërtimin e hekurudhës së Rumelisë, por pa sukses. Më pas, Davud Pasha, ministër i Punëve Publike, u dërgua në Evropë dhe realizoi kontakte me bankierin hebre, (Maurice) Baron de Hirsch. Hirsch kishte aspirata për

⁹ Vahdettin Engin, "Rumeli Demiryolu", 235.

¹⁰ Vahdettin Engin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", 827.

¹¹ Gülpınar Akbulut, "Balkan Savaşları'nda demiryolunun stratejik rolü", *The Centenary of the Balkan Wars (1912-1913) Contested Stances*, C. II, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2014, 900-901.

¹² Orhan Koloğlu, "Transporti dhe Komunikimi", *Qytetërimi Osman I*, Halil Inalcık-Günsel Renda, Alsar, Tiranë, 2018, 455.

¹³ Vahdettin Engin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", 828.

ndërtimin dhe premtoi se do të siguronte vetë kapitalin e nevojshëm. Më 17 prill 1869 u nënshkrua kontrata e Hekurudhave të Rumelisë midis Davud Pashës dhe Hirsch. Sipas kontratës, udhëtimi 2 000 km do të fillonte nga Stambolli, do të kalonte përmes Bosnjës, do të ndalonte në Edrene, Plovdiv, Enez, Burgas dhe Selanik dhe do të arrinte në lumin Sava.¹⁴ Perandoria Osmane i dha kontraktorit 2 000 km në një normë prej 14 000 franga për kilometër gjatë periudhës së koncesionit. Ajo do të paguante 28 milionë franga në vit për ndërtimin dhe kompania Porthole do t'i jepte çdo vit 8 000 franga për kilometër ndërmarrjes së ndërtimit.¹⁵ Megjithatë, kjo kontratë nuk u pranua në Stamboll dhe u vendos që Davud Pasha të rinegocionte kushtet. Ndërmjet tyre pati mospajtime, por u tejkaluan dhe në kontratën e nënshkruar më 14 gusht 1869, dy ditë më vonë kompania mori vendim dhe njoftoi se do të tërhiqej nga funksionimi i Hekurudhave të Rumelisë. Prandaj Perandoria Osmane, e cila ishte në një situatë të vështirë, duhej të pranonte ofertën e Baron Hirsch për të drejtuar vetë projektin.¹⁶

Hekurudha e Rumelisë dhe linja Selanik-Mitrovicë

Hekurudha e Rumelisë dhe veçanërisht segmenti Stamboll-Selanik-Shkup-Kaçanik-Ferizaj-Prishtinë-Mitrovicë filloi së ndërtuari më 7 tetor të vitit 1869, pasi hebreu Baron de Hirsch¹⁷ mori dekretin e koncesionit. Hirsch, më 5 janar 1870, themeloi *Kompaninë e Hekurudhave të Rumelisë*, e cila do të ndërmernte ndërtimin e saj dhe, më 7 janar 1870, krijoi *Shoqërinë e Administrimit të Hekurudhave të Rumelisë*, e cila mori përsipër funksionimin e saj.¹⁸

Ndërkohë që po ndërtoheshin hekurudhat në Rumeli, Perandoria Osmane përmes hekurudhës përveç që synonte zhvillimin ekonomik kishte

¹⁴ Vahdettin Engin, "Rumeli Demiryolu", 235-237.

¹⁵ Peter Hertner, *The Balkan Railways, International Capital and Banking from the End of the 19th Century Until the Outbreak of the First World War*, Bulgarian National Bank, Sofia, 2006, 7-8.

¹⁶ Vahdettin Engin, "Rumeli Demiryolu", 235.

¹⁷ Maurice (Moritz), baron de Hirsch (L.1831-V.1896) ;

<https://www.britannica.com/biography/Maurice-baron-de-Hirsch>

¹⁸ Vahdettin Engin, "Rumeli Demiryolu", 235-236; Noel Malcolm, *Kosova, Një histori e shkurtër*, Prishtinë-Koha, Tiranë-Shtëpia e Librit, 2001, 200.

edhe qëllime ushtarake dhe politike. Në fakt, këto dy të fundit dolën shpesh përpara çështjes ekonomike. Pas Luftës së Krimesë, udhëheqësit osmanë që besonin në domosdoshmërinë e integritit me Evropën dhe se rreziku rus mund të frenohej në këtë mënyrë, i dhanë rëndësi të madhe ndërtimit të hekurudhave në Rumeli.¹⁹ Disa dokumente osmane dëshmojnë se hekurudha përveç transportit të mallrave dhe njerëzve është përdorur edhe për transportin e ushtrisë. Në një dokument osman të Ministrisë së Punëve të Brendshme të datës 6 mars 1903 thuhet: “Zyra e valiut të Kosovës ka njoftuar se më 16 shkurt numri i Batalionit Rezervë të Prishtinës ka arritur në 640 dhe se ata do të mbledhen para kazermës për të bërë lutje dhe për t’u nisur me tren nga stacioni”.²⁰ Në një dokument telegrafik të datës 20 shtator 1903 thuhet: “Telegrami i mytesarifit të Prishtinës, njofton se është i gatshëm treni për transferimin e Batalionit të Parë dhe të Dytë të Regjimentit të klasës II të Pazarit të Ri (Yenipazarit)”.²¹

Më 4 qershor të vitit 1870, pasi u siguria kapitali i nevojshëm, filloi puna ndërtimore midis Yedikule dhe Küçükçekmece (në Stamboll). Ndërkohë, pikënisja e linjës në detin Egje u përcaktua në Dedeağaç (Aleksandrupoli). Në gjysmën e dytë të vitit 1870, filluan punimet e ndërtimit të një zone prej përafërsisht 1 000 km midis Stamboll-Edrene-Plovdiv-Sarımbey-Belova, Edrene-Dedeağaç, Selanik-Shkup dhe me kufirin Banjalluk-Austri. Me zhvillimin e ndërtimit, pjesët e lehta të linjës hekurudhore të Rumelisë po përfundonin. Në kontratë, kostoja për kilometër e hekurudhës ishte parashikuar 200 mijë franga. Shpenzimet për këto seksione arrinin mesatarisht 100 mijë franga për kilometër. Kostoja e linjave që do të kalonin malet e Ballkanit do të kushtonte më shumë. Ndërkohë, baroni Hirsch doli me një propozim, i cili bëri të ditur se është gati t’i japë koncesionin e tij një kompanie që do të përfundojë pjesët e mbetura të ndërtimit. Në fund të negociatave, Hirsch, i cili bindi vezirin e madh të kohës Mahmud Nedim Pashën, ia ktheu privilegjet shtetit. Sipas marrëveshjes së re, ndërtimin e linjës 1 000 km, e cila duhej të kalonte malet e Ballkanit, e kishte marr përsipër shteti osman, kurse Hirsch do të përfundonte vetëm linjat që

¹⁹ Soyalp Tamçelik, “Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasî, İktisadî ve Sosyal Etkiler”, *Erdem*, 2000, Cilt: 12, Sayı: 35, 516.

²⁰ BOA, (Başkanlık Osmanlı Arşivi), *DH.MKT (Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi)*, 664/9.

²¹ BOA., *TFR.I.KV (Rumeli Müfettişliği Kosova Evrakı)*, 36/3599.

kishte filluar më herët. Me kontratën e datës 18 maj 1872, shteti u bë pronar i linjave, ndërsa Hirsch-it iu dhanë avantazhe të rëndësishme. Ndërkohë, Perandoria Osmane do t'i paguante dëmshpërblim Hirsch-it nëse nuk do ta përfundonte hekurudhën në datën e përcaktuar.²² Në vitin 1872 me ndryshimin e marrëveshjes me Baronin Hirsch linja e hekurudhave u reduktua nga 2 000 km në 1 279 km. Kështu, Hirschi me marrëveshjen e re shpëtoi pa i ndërtuar 721 km që ishin pjesa më e vështirë dhe më e kushtueshme e hekurudhës së Rumelisë.²³

Rrjedhimisht, punimet e ndërtimit të hekurudhave në Rumeli hynë në një epokë të re. Linjat kufitare Edrene-Dedeağaç 149 kilometra, Banjalluk-Austri 102 kilometra dhe segmenti 100 km i linjës Selanik-Shkup, të cilat u ndërtuan nga Baroni Hirsch, u vunë në shërbim në qershor të vitit 1872. Gjithashtu, po atë vit u përfunduan edhe dy linjat Stamboll-Edrene 319 km dhe Edirne-Sarimbey. Shteti, nga ana tjetër, do të ndërtonte linja që do të shtriheshin nga Sarimbey-Sofje-Mitrovicë, Yanbolu-Shumen dhe nga Yenipazar deri në Sarajevë dhe Banjallukë. Ndërkohë, më 24 shtator 1872, u krijua *Administrata e Hekurudhave*. Shteti osman nuk mundi të realizonte hekurudhat që i kishte premtuar për shkak të vështirësive financiare në të cilat ndodhej, ndërsa Hirsch, nga ana tjetër, gradualisht përfundoi linjat që kishte filluar të ndërtonte më parë. Më 17 qershor 1873, linja Stamboll-Edirne-Sarimbey-Belova u vu në funksion me ceremoni madhështore. Në gjysmën e parë të vitit 1875 përfundoi linja Shkup-Mitrovicë dhe Tërnova-Janbolu. Baroni Hirsch nga linjat që kishte ndërtuar fitoi një shumë të madhe parash. Perandoria Osmane, nga ana tjetër, mori përsipër një barrë të madhe duke u detyruar të paguajë 28 milionë franga çdo vit për hekurudhat e Rumelisë për nëntëdhjetë vjet. Megjithatë, kjo sakrificë financiare nuk u shpërblye, sepse linjat e planifikuara sidomos me Evropën mbetën të papërfunduara.²⁴

Linja hekurudhore Selanik-Shkup-Mitrovicë me gjithsej 361 km ka përfunduar në vitin 1875²⁵, mirëpo linja hekurudhore e kryqëzuar Stamboll-Selanik me gjithsej 508 km e mbështetur nga kapitali francez ka përfunduar

²² Vahdettin Engin, "Rumeli Demiryolu", 236.

²³ Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, 90; Engin, "Rumeli Demiryolu", 237.

²⁴ Vahdettin Engin, "Rumeli Demiryolu", 236.

²⁵ Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, 110.

në mes viteve 1889-1892.²⁶ Sa i përket hekurudhës së Rumelisë, veçanërisht për linjën Selanik-Shkup-Mitrovicë²⁷, ka kontradikta rreth datës së ndërtimit dhe futjes së saj në shërbim, sepse në historiografinë shqiptare potencohet se segmenti Selanik-Mitrovicë është përfunduar më 1873²⁸, ndërsa është lëshuar në përdorim kah fundi i vitit 1874.²⁹ Në burimet osmane dhe literaturën turke theksohet se 100 km të linjës hekurudhore Selanik-Shkup janë futur në shërbim në qershor të vitit 1872³⁰, kurse nga Komisioni i inspektimit të Hekurudhës së Rumelisë bëhet e ditur se në mars të vitit 1874, linja Selanik-Shkup-Mitrovicë ishte në funksion vetëm deri te stacioni i Ferizajt.³¹ Pjesa tjetër, nga stacioni i Ferizajt deri në Mitrovicë, është realizuar në gjysmën e parë të vitit 1875.³² Megjithatë, linjat u lanë të papërfunduara dhe sidomos segmenti i planifikuar për t'u vendosur me Evropën nuk mund të realizohej. Prandaj, nga qeveria u krijua një komision për pranimin përfundimtar të linjave të përfunduara nga Baron Hirsch. Ky komision vendosi se linjat nuk mund të dorëzoheshin në gjendjen e tyre ekzistuese. Hirsch, i cili ishte në një situatë të vështirë përballë raportit të komisionit, formoi vetë një komision dhe siguroi që të jepej një raport pozitiv për linjat. Ndërsa mosmarrëveshja vazhonte, qeverisë britanike iu kërkua të caktonte një komision të paanshëm. Raporti i komisionit britanik, i cili shqyrtoi rrjetin hekurudhor në korrik dhe

²⁶ Vahdettin Engin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", 831-836.

²⁷ Stacionet: Selanik, Shkup, Kaçanik, Ferizaj, Prishtinë Mitrovicë mundeni me i pa tek shtojca në fund nga fotot origjinale të kohës, të cilat janë marrë nga koleksioni i sulltan Abdylhamidit II.

²⁸ Shukri Rahimi, Vilajeti i Kosovës më 1878-1912, Enti i Teksteve dhe i Mjeteve Mësimore i Krahinës Socialiste Autonome të Kosovës, 1969, 37.

²⁹ Zija Shkodra, *Qyteti shqiptar gjatë Rilindjes Kombëtare*, Akademia e Shkencave e RPS e Shqipërisë, Instituti i Historisë, Tiranë, 1984, 235; Shaban Hashani, *Ferizaj dhe Rrethina 1873-1941*, Ferizaj, 1998, 29; Malcolm, *Kosova, Një histori e shkurtër*, 200; Bülent Bilmez, "European Investments in the Ottoman Railway, 1850-1914", *Across the Borders Financing the World's Railways in the Nineteenth and Twentieth Centuries*, Ralf Roth-Güter Dinhl ed., Routledge Taylor & Francis Group, London and New York, 2008, 188; Ibrahim Gashi - Ayten Ardel, *Ferizaj në dokumentet osmane 1873-1912*, Ferizaj, 2024, 24;

³⁰ Vahdettin Engin, "Rumeli Demiryolu", 236.

³¹ Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, 169.

³² Vahdettin Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları* (Tez Doktrate e mbrojtur në Marmara Üniversitesi), Stamboll, 1992, 119-127; Engin, *Rumeli Demiryolları*, f. 124; Engin, "Rumeli Demiryolu", 236.

në gusht të vitit 1875, tregoi gjithashtu se linjat nuk mund të pranoheshin në atë gjendje. Pas kësaj, filloi një periudhë e gjatë konflikti dhe për shkak të kryengritjeve të shumta në Ballkan dhe të luftës ruso-osmane kjo çështje për një kohë mbeti e pezulluar. Me Traktatin e Berlinit të nënshkruar pas luftës ruso-osmane të viteve 1877-1878, Perandoria Osmane ruajti të gjitha të drejtat mbi hekurudhat e Rumelisë.³³ Në përputhje me të njëjtën marrëveshje, u vendos që të bashkoheshin hekurudhat e Rumelisë me linjat evropiane.

Në këtë kuadër, Ndërmarrja e Ndërtimit Hutût-ı İltisâkıyyesi dhe Hekurudhat e Rumelisë, e formuar nga Banka Osmane dhe kompania Comptoir d'Escompte, mori përsipër ndërtimin e linjave të lidhjes. Kompania do të kryente ndërtimin e linjës 46 kilometra nga Belova në Vakarel në kufirin bullgar dhe linjën 85 kilometra nga Shkupi në Vrajë në kufirin me Serbinë. I famshmi Orient Express, i cili ishte treni i parë që shkoi nga Stambolli në Vjenë pas përfundimit të ndërtimit, u nis nga Stacioni i Trenit Sirkeci (Stamboll), më 12 gusht 1888. Kështu, një nga ambiciet më të mëdha të sulltanëve osmanë dhe pashallarëve të Tanzimatit, ideja e lidhjes së Perandorisë Osmane me Evropën përmes hekurudhës, u realizua pas tridhjetë e tre vjetësh.³⁴

³³ Vahdettin Engin, "Rumeli Demiryolu", 237.

³⁴ Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, 184-187; Bilmez, "European Investments in the Ottoman Railway, 191; Vahdettin Engin, "Rumeli Demiryolu", 237.



Foto 1. Hartë e Hekurudhës së Rumelisë, segmenti Selanik-Shkup-Ferizaj-Prishtinë-Mitrovicë dhe më gjerë.³⁵

Disa të dhëna mbi ndikimin e Hekurudhës së Rumelisë në zhvillimin ekonomik të vilajetit të Kosovës

Pas hyrjes në funksion të linjës hekurudhore të Rumelisë në segmentin Selanik-Shkup-Mitrovicë etj., që ishin realizuar nga Baron de Hirsch, por edhe pjesën që e kishte plotësuar Perandoria Osmane ishin shfaqur probleme. U formuan disa herë komisione për vlerësim dhe kjo çështje kishte kaluar në disa faza deri sa ishte bërë një marrëveshje përfundimtare. Megjithatë, pas përpjekjeve dhe borxheve të shumta që kishte marrë përsipër Perandoria Osmane, pati një zhvillim ekonomik në sajë të kësaj hekurudhe.

Hekurudha që përshkonte në masë të madhe vilajetin e Kosovës pati ndikim ekonomik sidomos në qytetet ku kalonte dhe më gjerë, ngaqë mallrat

³⁵ BOA. HRT., 1683.

që zbarkonin në skelën e Selanikut të nesërmen mund të arrinin në Kosovë. Qytetet e Kosovës perëndimore ishin prodhues të rëndësishëm të lëkurës dhe të fshikëzave të krimbave të mëndafshit që eksportoreshin me shumicë për në Austri dhe Itali. Në qytetet e vilajetit të Kosovës zejtaria kishte traditë të gjatë. Zejtarët e Prizrenit dhe të Gjakovës e kishin ruajtur reputacionin e tyre në Ballkan si mjeshtër të përpunimit të metalit, të argjendarisë dhe veçanërisht të pushkëve. Ndërsa Prizreni nuk ka qenë vetëm vatër e zejtarëve, por ka qenë edhe qendër tregtare, sepse përmes tij është zhvilluar tregtia e vilajetit në drejtim të bregdetit dhe të Shkodrës.

Për zejtarin janë dalluar edhe Peja, Mitrovica, Ferizaj, Vushtrria dhe Janjeva. Kushtet ekonomike dalëngadalë u modernizuan dhe për këtë esnafët mbetën pa monopolin e tyre si rezultat i hekurudhës, por në vend të tyre u formuan odat e tregtisë, ndërsa çmimet u liberalizuan përmes një ligji të ri osman mbi tregtinë. Në kuadër të modernizimit në pazarin e Prizrenit u krijuan zanate të reja si rrobaqepës të stilit evropian, farmacistë, orëtarë dhe 65 pijetore. Në Mitrovicë dhe Prishtinë u krijuan fabrikat e para të vogla, punëtoritë me sharra si dhe mullinjtë me motorë.³⁶ Vlen të përmendet se në sajë të hekurudhës prodhimet bujqësore ishin rritur afërsisht dyfish.³⁷ Në Prishtinë ka qenë e zhvilluar zejtaria, sepse për një kohë ishte qendër e vilajetit të Kosovës. Prishtina kishte një rrethinë të pasur, ngase ishte e lidhur me Llapin dhe me Rrafshin e Kosovës që sillnin prodhime bujqësore. Qyteti i Prishtinës për shkak se kishte zejtarë të shumtë kishte edhe treg të pasur. Prishtina kishte 500 dyqane që shitnin produkte të konsumit të gjerë, të cilat eksportoreshin nga Selaniku. Prandaj ndërtimi i hekurudhës nuk e kishte dëmtuar Prishtinën si qendër tregtare, sepse ajo në vazhdimësi bënte tregti me rrethinën e saj. Në kuadër të qendrave urbane që u zhvilluan shpejt vlen të përmendim Ferizajn që dikur ishte fshat para ardhjes së hekurudhës dhe u bë qytezë e rëndësishme që lidhte shumë qytete me hekurudhën.³⁸

Në çerekun e fundit të shek. XIX, me ndërtimin e rrugëve të reja në Kosovë dhe të linjës hekurudhore Selanik-Shkup-Mitrovicë dhe me sabotimin për një kohë të gjatë që iu bë hekurudhës së Adriatikut (Shëngjin-

³⁶ Malcolm, *Kosova, Një histori e shkurtër*, 201; Rahimi, *Vilajeti i Kosovës më 1878-1912*, 34-37.

³⁷ Vahdettin Engin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", 834.

³⁸ Shukri Rahimi, *Vilajeti i Kosovës më 1878-1912*, 34-38.

Prizren) nga ana e kapitalit të huaj që vepronte në Selanik dhe Stamboll, tregtia e rrafshit të Kosovës me Shkodrën filloi të dobësohej, sepse u fokusua drejt hekurudhës Mitrovicë-Selanik. Kështu, tregu i Shkodrës u detyrua t'i ndante përfitimet tregtare me Selanikun, i cili me hapjen e kanalit të Suezit (1869) fitoi reputacion të madh. Tashmë, këto dy qendra ushqenin tregun e vilajetit të Kosovës; Shkodra me mallra koloniale dhe prodhime të industrisë austriake, ndërsa Selaniku me prodhime angleze, franceze dhe italiane.³⁹

Ndryshimet e rëndësishme që ndodhën në transportin tokësor i imponuan vilajetit të Kosovës shtigje të reja. Kështu, tregtia e jashtme e Gjilanit nga viti 1874 u fokusua kah stacioni hekurudhor i Ferizajt. Më vonë hekurudha e Ferizajt me ndërtimin e linjës së Moravës që kalonte nga Nishi u pasurua edhe me një linjë të re nga ana e Bujanovcit dhe kjo linjë hekurudhore gradualisht i shkëputi Shkodrës shumë klientë nga Prizreni, Gjakova, Peja etj. Ndërsa Prishtina, që e kishte afër një orë stacionin hekurudhor, hyri në grupin e lidhjeve të transportit tregtar modern të Selanikut me Evropën Qendrore.⁴⁰

Disa dokumente osmane përmbajnë të dhëna në lidhje me transportin e ushtrisë dhe të mallrave të ndryshme përmes hekurudhës Selanik-Shkup-Mitrovicë. Në njërin prej tyre thuhet: “Shkresë-telegrami i datës 16 maj 1903 dërguar Drejtorisë së Nahijes së Ferizajt në lidhje me sasinë e drithërave që sillen me tren në Hambarin e Ferizajt dhe me sasinë që do të bartet nga këtu me mjete bartëse për në Prishtinë dhe Prizren”.⁴¹ Në telegramin e datës 28 maj 1903 raportohet nga Ferizaj “se janë transportuar drithëra nga Prishtina për në Gjakovë”.⁴² Edhe në telegramin e datës 31 maj 1903, drejtuar mytesarifit të Prishtinës, bëhet fjalë për “drithërat që janë transportuar nga Ferizaj”⁴³, ndërsa në telegramin e datës 11 qershor 1903 për mytesarifin e Prishtinës bëhet fjalë për “transportimin nga Ferizaj i 8 800 kije (1 kyye:1 283 gram) elb në Gjakovë”.⁴⁴ Zhvillimi i zejtarisë në vilajetin e Kosovës e kishte kushtëzuar edhe zhvillimin e tregtisë, sepse në zhvillimin e tregtisë

³⁹ Zija Shkodra, *Qyteti shqiptar gjatë Rilindjes Kombëtare*, 235, 283.

⁴⁰ Zija Shkodra, *Qyteti shqiptar gjatë Rilindjes Kombëtare*, 280-283.

⁴¹ BOA., *TFR.I.KV (Rumeli Müfettişliği Kosova Evrakı)*, 15/1466.

⁴² BOA., *TFR.I.KV*, 17/1645.

⁴³ BOA., *TFR.I.KV*, 17/1691.

⁴⁴ BOA., *TFR.I.KV*, 20/1909.

kishte ndikuar importi i prodhimeve industriale nga Evropa. Para ardhjes së hekurudhës Shkup-Mitrovicë tregtia me shumicë është realizuar përmes Prizrenit me Shkodrën dhe përmes Mitrovicës me rrugën e Bosnjës. Mirëpo, me ndërtimin e hekurudhës, këto rrugë të mëparshme e humbën rëndësinë që kishin dikur. Me ndërtimin e hekurudhës tregtia thuajse tërësisht ishte orientuar nga Shkupi dhe Selaniku.⁴⁵

Perandoria Osmane ishte e interesuar për hekurudhën që nga koha e ndërtimit të saj për herë të parë në Angli. Deri në vitin 1869 shteti osman bëri përpjekje të shumta për realizimin e projekteve hekurudhore, derisa Ministri Osman Davud Pasha në kuadër të vizitave për çështjen e hekurudhës u takua me baronin Hirsch, i cili mund të siguronte kapital për ndërtimin e hekurudhës. Nënshkrimi i marrëveshjes me të për ndërtimin e Hekurudhës së Rumelisë, nisi një epokë të re për sistemin e transportit në shtetin osman. Linjat kufitare Edrene-Dedeagaç, Banjalluk-Austri dhe segmenti 100 km i linjës Selanik-Shkup, të cilat u ndërtuan nga Baroni Hirsch, u vunë në shërbim në qershor të vitit 1872, ndërsa linja Selanik-Shkup deri në Ferizaj u përfundua në vitin 1874.

Në gjysmën e parë të vitit 1875 përfundoi linja Shkup-Mitrovicë. Kësisoj, hekurudha e arriti qëllimin e shtetit osman për t'u bashkuar me linjat hekurudhore evropiane. Perandoria Osmane i kushtoi rëndësi të madhe hekurudhës, mirëpo nuk arriti të kapërcejë pengesat e mungesës së kapitalit dhe pamjaftueshmërisë teknike. Linja Hekurudhore e Rumelisë Selanik-Shkup-Mitrovicë, që u përfundua në vitin 1875, përveç që u shfrytëzua nga shteti osman për shërbime ushtarake etj., bëri edhe ndryshim të madh në sferën ekonomike, sepse deri në atë kohë Vilajeti i Kosovës përmes Prizrenit bënte tregti me Shkodrën dhe bregdetin, kurse nga Mitrovica me Bosnjën. Pas ndërtimit të hekurudhës ky diskurs ndryshoi, sepse tregtia thuajse tërësisht u drejtua kah Shkupi dhe Selaniku dhe për këtë arsye u prek edhe sektori zejtar në disa qytetet të Kosovës. Në këtë kuadër, u krijuan edhe zanate të reja si farmacist, rrobaqepës të stilit evropian, orëtar etj. Në Prishtinë dhe Mitrovicë u krijuan edhe fabrikat e para të vogla, ndërsa u dyfishuan prodhimet bujqësore dhe filloi zhvillimi i qyteteve nëpër të cilat kalonte vija hekurudhore.

⁴⁵ Rahimi, Vilajeti i Kosovës më 1878-1912, f. 39.

Mead OSMANI & Fitim RIFATI

SUMMARY

THE EXPANSION OF THE RUMELIA RAILWAY TO THE KOSOVO VILAJET (THESSALONIKI-MITROVICA) BETWEEN 1869 AND 1875

The Ottoman Empire became interested in railways following their initial construction in England. Prior to 1869, the Ottoman state made several attempts to implement railway projects. However, it was during the tenure of Ottoman Minister Davud Pasha, when he visited key stakeholders on the railway matter, that he met Baron Hirsch, who had the capital necessary for the construction of the railway. The agreement signed with Hirsch for the construction of the Rumelia Railway marked the beginning of a new era for the transport system in the Ottoman state. The border sections Edirne-Dedeağaç, Banja Luka-Austria, and a 100 km segment of the Thessaloniki - Shkup line, all funded by Baron Hirsch, were completed and put into service in June 1872. The Thessaloniki-Skopje line to Ferizaj was finished by 1874, and in the first half of 1875, the Shkup - Mitrovica line was completed. As a result, the railway system helped the Ottoman Empire achieve its goal of connecting to European rail networks.

The Ottoman Empire recognized the importance of the railway, but faced significant challenges, including a lack of capital and technical expertise. The completion of the Rumelia Railway line from Thessaloniki to Shkup and Mitrovica in 1875 not only served military purposes for the Ottoman state but also brought about a significant transformation in the economic landscape. Prior to the railway, trade in the Kosovo Vilayet primarily occurred through Prizren with Shkodra and the coast, and with Bosnia via Mitrovica. However, after the railway's construction, trade routes shifted almost entirely toward Shkup and Thessaloniki. This shift had a profound impact on the craft sector in several Kosovo cities. New trades emerged, including pharmacists, European-style tailors, and watchmakers. The first small factories were established in Pristina and Mitrovica, agricultural production saw a significant increase, and the cities along the railway line began to experience accelerated development.

Shtojcë

Stacionet e Hekurudhës së Rumelisë Selanik-Mitrovicë përmes fotografive autentike të kohës (1880-1893) nga koleksioni i fotografive të sulltan Abdylhamidit II

Stacioni hekurudhor në Selanik.⁴⁶



Stacioni hekurudhor në Shkup.⁴⁷



⁴⁶ <http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/90498---0003.jpg>

⁴⁷ <http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/90436---0012.jpg>

Stacioni hekurudhor në Kaçanik.⁴⁸Stacioni hekurudhor në Ferizaj.⁴⁹

⁴⁸ <http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/90635---0001.jpg>

⁴⁹ <http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/90623---0010b.jpg>

Stacioni hekurudhor në Prishtinë.⁵⁰



Stacioni hekurudhor në Mitrovicë.⁵¹



⁵⁰ <http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/90623---0010c.jpg>

⁵¹ <http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/90635---0017.jpg>