

Иван БАЛТА  
Филозофски факултет  
Осијек

### ПРЕДЛОЗИ ЗА ИЗГРАДЊУ ЖЕЛЕЗНИЦА У БОСНИ И ХЕРЦЕГОВИНИ ТЕ ДЕЛУ ХРВАТСКЕ ДО ОКУПАЦИЈЕ БОСНЕ И ХЕРЦЕГОВИНЕ

Предлози и изградња железница у Босни и Хрватској у другој половини 19. века били су врло значајни не само у привредном и развојном смислу експлоатације, већ и далеко дубљем смислу преузимања целокупног господарства једне земље и народа. Интересантне су идеје, које је код расправа о законима у угарском сабору истицао тадашњи мађарски државник Сечењи, а исте су идеје са сличним „рецептима“ биле окосница политике и других државних идеја.<sup>1</sup> На државним железницама у Хрватској, а касније и у Босни и Херцеговини, проводила се угарска (мађарска) државна саобраћајна политика по Кошутовој максими: „*Ki é vasut az é az ország*“ (Чија је железница, онога је и земља). Стога предлози и изградња железница нису били нимало безазлени, јер су били у служби централизације земље.<sup>2</sup>

Предлози за развитак железничке мреже у Босни и Херцеговини и Хрватској карактеристично су имали врло дуготрајан период предлагања појединачних железничких пруга и закаснило формулисање основе за властиту мрежу железничких прометница.<sup>3</sup> Несумњиво да је важан узрок изградње железница био степен господарског развитка, а шта је

<sup>1</sup> И. Балта, *Немци и Мађари у колонизацији Босне крајем 19. и почетком 20. века*, Зборник са научног скупа. Филозофски факултет Университета у Бањој Луци, књига 5, том 1, Бања Лука 2004, 467-499.

<sup>2</sup> I. Balta, *Julijanska akcija kao mađarska državna misao u Slavoniji i delu Bosne i Hercegovine početkom XX veka*, Radovi. Filozofski fakultet Banja Luka 5 (2002) 169-195; I. Balta, *Julijanska akcija kroz mađarske škole u Hrvatskoj i Slavoniji te BiH krajem XIX i početkom XX stoljeća*, Motrišta – glasilo Matice hrvatske za Hercegovinu. Mostar 22 (2001) 79-97.

<sup>3</sup> И. Балта, *Славонско-подравска железница у развоју Славонске Подравине*, Токови историје 1-2 (2006) 63-82.

својевремено истицао и главни иницијатор железничке мреже, тј. бечка дворска канцеларија, када је, у својој Споменици из краја 1863, навела да ће се права и потпуна вредност магистрале Земун-Ријека преко Босне очитовати тек онда када се исте земље господарски, посебно индустријски развију. Једнако су биле важне за развој железнице и политичке прилике у којима се налазила Отоманска и Аустријска империја. Због неповољних прилика практички се није могао пре почетка 60-их година 19. века сазвати о томе ни политички скуп у Хрватској, тј. банска конференција у Загребу, која је напоскон одржана 20-22. августа 1862, да се расправи о проблему мрежа железничких прометница.

Притисак бечког врха био је да се спута развитак железнице од Подунавља према мору, као будуће конкуренције железнице од Беча према Трсту. Притисак је извршен и на међународни конзорциј Друштва Јужних железница, шта је видљиво из Шмерлинговог фебруарског патента 1861. у коме је наглашен могући будући утицај Транслајтаније на државну власт у Истамбулу, а што ће доћи до изражаја после аустро-угарске нагодбе, у којем ће Аустрија губити предност у односу на Угарску.

Градњу железничких пруга у Босни и Херцеговини и Хрватској започела је апсолутистичка Аустрија, која је пругом Зидани Мост – Сисак (отвореном 1. октобра 1862) и касније са пругом до Бања Луке (изграђеном 1882), канила отворити пут експлоатацији свога индустријског господарства према Оријенту. Томе је имала служити много година без саобраћаја, а и без трачница у османској Босни саграђена пруга Бања Лука – Добрљин, коју је 1882. дао саградити банкар Хирш. Иста је пруга била отворена 21. децембра 1872. и била је у саобраћају до 14. новембра 1875. у време турске ере до станице Бања Лука Предграђе. Поновно је отворен 1. децембра 1878. део те пруге до Приједора, а у марту 1879. и до Добрљина. Године 1883. добила је та пруга везу са Сиском, односно са осталом мрежом у Хрватској те у Угарској и Аустрији.<sup>4</sup>

Почетком 60-их година 19. века, једно од главних политичких мерила владе у Бечу било је присуство земаља Царевине у Царевинском већу, јер се тим мерилем „оцењивала“ свака земља Царевине, у сваком важнијем питању. Шта је неко питање важније и животније за неку од земаља, то ће га владајући кругови у Бечу интензивније користити за притисак на исту земљу, ако она не учествује у Царевинском већу. И Банска Хрватска као и Славонија је била једна од земаља која није слала

---

<sup>4</sup> J. Gorničić-Brdovački, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine*, JAZU, Zagreb 1952, 21; И. Балта, *Славонско-подравска железница у развоју Славонске Подравине*, Токови историје 1-2 (2006) 63-82.

своје представнике у то Веће, јер је, уз остало, и железничко питање кориштено као средство политичке уцене. Хрватска је народњачка штампа о томе писала: „Аустријско министарство хоће свом силом да присили Ердељце да пошаљу посланике у Царевинско веће, па им вели: недам вам железнице, док се непокорите. Овако говоре владини људи и нам, па нас у напред плаше, као да смо деца; ал ми се тога небојимо, као што смо већ и до сада читовали“.<sup>5</sup>

И у Далмацији, задарски је *Il Nazionale* у јулу 1863. писао о владиној политици по којој нема више одобравања железничких пруга оним земљама, које нису заступане у Царевинском већу.<sup>6</sup>

Дакле, аустријска власт је до аустро-угарске нагодбе константно спречавала повезивање железницом Подунавље, тј. Војводину са Јадраном, а нарочито да ти путови пролазе кроз Босну и Херцеговину.<sup>7</sup>

Хрватска, а посебно Босна и Херцеговина, свакако би од изградње железница имале стратешке и господарске користи. Важна би била железничка пруга која би најкраћим путем везала Дунав, Војну крајину и Војводину са Јадранским морем, а завршавала на обалама Јадрана, где би у војном смислу за кратко време могле бити укrcане све крајишке трупе на бродове, а могле би бити најбржим начином пребачене и на било коју тачку на турској граници од Београда до Јадрана.<sup>8</sup>

Железничка магистрала Земун-Јадран би могла деловати „као магнет на све трговачко-саобраћајне односе у Угарској, Ердељу, Србији, Босни, Турској и Хрватској“<sup>9</sup>

„Ко новцем располаже, он располаже са свим, јер нема ни једнога питања у ниједној држави, које неби било скопчано са финансијама“ - писао је загребачки лист *Позор* у новембру 1863. године.<sup>10</sup>

Централним бечким органима остало је и почетком 60-их година 19. века „придржано“ право да располажу државним финансијама у Хрватској, а у области изградње железничких прометница исти су органи искључиво одлучивали: о давању тзв. претходне дозволе за трасирање и о подели дефинитивне концесије за изградњу, уз важну одлуку: којем ће се концесионару, тј. којој финансијској групи дати таква дозвола.

<sup>5</sup> *Pozor*. Zagreb 55 (9. III 1863) 217.

<sup>6</sup> *Il Nazionale* (Narodni list). Zara (Zadar) 54 (8. VII 1863) 249.

<sup>7</sup> I. Balta, *Migracije i kolonizacija Mađara i Nijemaca u Bosni i Hercegovini te dijelu Hrvatske na razmeđu 19. i 20. vijeka*, Zbornik radova. Filozofski fakultet Tuzla 5 (2004) 47-57.

<sup>8</sup> I. Balta, *Njemačke kolonije u bosanskoj Posavini krajem XIX stoljeća*, *Godišnjak-Jahrbuch* 11, Njemačka narodnosna zajednica, Zemaljska udruga Podunavskih Švaba, Osijek 2004, 211-219.

<sup>9</sup> *Pozor* 10 (14. I 1863) 37.

<sup>10</sup> *Pozor* 255 (7. XI 1863) 1017.

Међутим, уз раније предлоге о разним видовима властите партиципације на трошковима изградње, јављају се 1862/63. мишљења и предлози, како би требало настојати и постићи, да железничке пруге не гради страни капитал, ни аустријски нити онај из других држава, већ да се пронађу и мобилишу властита средства. У том је смислу дао свој пројект и карловачки трговац А. Живојновић, желећи да се оствари: „чисто хрватско-славонска земаљска железница“, а као изворе финансијских средстава предвиђао је: доприносе општина и велепоседника при откупу потребног земљишта, уз обештећење деоницама; годишњу радну обавезу кроз 10 година свих становника старијих од 16 година, од којих би барем половина отплатила своју обавезу у готову новцу; одређени допринос Војног ерара у готовом; зајам код Аустријске националне банке, те, коначно, још и додатни порез на вино.<sup>11</sup>

И загребачки Позор је храбрио како треба имати поуздања у своје снаге, општенито па тако и код изградње железнице; „ако дакле она буде корисна бити туђим предузетником, зашто не би била нам самим; зашто дакле не би ту железницу сами градили“; земљопоседници чијим земљиштем пруга пролази нека упишу деонице, а новац за њих нека прибаве хипотекарним кредитом на своју земљу; и најбољи предузетник не гради све својим новцем већ и путем деоница; што може он, може и сва земља“.<sup>12</sup>

Међутим, унаточ напорима, железница се у Босни и Херцеговини и Хрватској градила финансијама угарског и аустријског капитала, а уз давање концесија бечке владе.

Стога је интерес железничког повезивања Подунавља са Јадраном, овисио о истодобним интересима бечке и пештанске владе, посебно ако је требало да прелазе трасе преко Босне и Херцеговине, тадашње земље Отоманске империје.

Удружени, Друштво Јужних железница и бечка влада, нашли су начине како да врше притисак за својом господарско-политичко еманципацијом, да створе потешкоће остварењу земунско-приморске железничке прометнице, а ојачају и још више монополизују своје железничке прометне везе северног Јадрана са унутрашњости.

Проблемима и тешкоћама што су са севера (Угарске) и запада (Аустрије) тангирале земунско-приморску железничку прометницу, придружиле су се и оне са југа, из Далмације, произашле из тамошњег комплекса железничког питања.

---

<sup>11</sup> Glasonoša. Karlovac 90 (8. XI 1862).

<sup>12</sup> Pozor 157 (13. VII. 1863) 625.

Користећи боравак аустријског министра трговине Викенбурга у Сплиту средином априла 1862, сплитска му је Трговачка комора предала представку залажући се за железничку пругу Сплит-Сарајево-Брод или до Београда.<sup>13</sup> Независно од тога аустријски Конзулат у Сарајеву, месеца јула 1862. сугерисао је министру спољних послова Рехбергу такођер железничку линију: Сплит-Аржано-Ливно-Купрес-Травник-Сарајево, па долином реке Босне до Саве.<sup>14</sup>

Идеја сплитске Трговачке коморе била је у тој Комори истицана већ раније, а њу су желели присвојити сплитски аутономаши на челу са А. Бајамонтијем, начелником града Сплита. Тада је аутономашима сметао постојећи одбор Коморе, посебно тајник К. Војновић, присташа уједињења Далмације са Хрватском, па су проводили кампању против те управе и изазвали привремено распуштање Коморе.<sup>15</sup> Успело им је од Коморе преузети иницијативу за железничку пругу из Сплита у залеђе, иако су А. Јакић и М. Клаић у септембру исте године образложили тадашњу нереалност железничке пруге кроз Босну под турском влашћу.<sup>16</sup> Бајамонти је ипак на томе инсистирао те стварао демагошку паролу у политикантске сврхе, стављајући је међу најважније пароле аутономашког антихрватског политичког програма. У јесен 1862. Бајамонти је у Бечу тражио и дозволу за трасирање наведене пруге.<sup>17</sup> Основна линија предвиђене пруге била би: Земун-Београд-Сплит; главне међустанице: Зворник, Сарајево, Травник, Ливно, а побочне пруге: Травник-Бања Лука и Ливно-Мостар. Бајамонти је тврдио, да је та пруга лако изводива, а да ће донети велике користи Аустрији и становништву крајева кроз које пролази. Народњаци на челу са Михом Клаићем супротставило су се Бајамонтијевој идеји.

Аустријски двор је за себе искористио политичку акцију Бајамонтија те у хитном поступку, као и у славонској подравској варијанти железнице Липе -Пејачевић, повољно решио захтев за издавање дозволе трасиране деонице од Сплита до турске границе.<sup>18</sup> Загребачке Народне новине су 17. децембра 1862. објавиле вест, да је Бајамонти добио дозволу за трасирање, као и конзорциј кнеза В. Шаумбург-Липе за дозволу трасирања пруга кроз северну Хрватску.<sup>19</sup> Коментар је на то дао М. Клаић,

<sup>13</sup> II Nazionale 16 (23. IV 1862) 79 и 17 (26. IV 1862).

<sup>14</sup> В. Гаврановић, *Bosna u Hercegovina od 1853-1870. godine*, Sarajevo 1956, 289.

<sup>15</sup> II Nazionale 30 (11. VI 1862) 150 и 34 (25. VI 1862).

<sup>16</sup> II Nazionale 52 (27. VIII 1862) 265.

<sup>17</sup> II Nazionale 78 (26. XI 1862) 393.

<sup>18</sup> P. Mechtler, *Dalmatien und die österreichische Eisenbahnpolitik*, Mitteilungen des österr. Staatsarchivs. Wien 23 (1970) 1971, 180, наводи, да је одобрење издато 10. XII 1862.

<sup>19</sup> Narodne novine. Zagreb 141 (17. XII 1862) 564.

апелујући у прилог заједничке акције у Далмацији за решење железничког питања при томе је истицао потребу брзе акције, јер да ни Друштво Јужних железница, нити кнез Липе неће чекати са својим плановима железничких прометница кроз Подунавље.<sup>20</sup> И новине *Позор* дале су коментар како ће „железничкој прузи Земун-Риека неизмиерно штетовати, ако се сбиља сагради пруга из Бајамонтијеве акције“.<sup>21</sup>

Међутим, Бајамонти се није задовољио добијеном дозволом и кад већ није могао преко турске (босанске) територије, он је затражио, односно сплитска трговачка комора је затражила од аустријског министра трговине Викенбурга 2. јануара 1863. (тј. од бечке владе) дозволу за трасирање пруге од Сплита до Подунавља кроз аустријску територију те трасирање пруге од Земуна према Београду до српске границе.<sup>22</sup>

Трговачка комора Задра упутила је 27. јануара 1863. захтев Министарству трговине тражећи дозволу за трасирање пруге: Задар-Обровац-Книн-Јајце-Лука-Осијек.<sup>23</sup> Чак су замолили бискупа и тадашњег мецену Јосипа Јураја Штросмајера, да се и он заузме за остварење ове идеје, а нарочито да придобије град Осијек у правцу заједничке акције. Па и канцелар Мажуранић се побринуо да задарски захтев буде претресан на седници у Министарству трговине 1863, јер су били мишљења како „Бајамонтов предлог смиера поприеко на све веће одциепљење од Херватске, да је задарски пак предлог примиче к Далмацији.“<sup>24</sup>

Јакић је заговарао како је штетна свака пруга из Далмације кроз Босну, док је та земља под турском влашћу, односно да је штетна свака пруга са обале мора до Дунава, пре него буде довршена железница од Земуна до Приморја,<sup>25</sup> а Ивичевић је одговорио Јакићу да је пруга Земун-Ријека оправдана и да њој не шкоди пруга Београд-Сарајево-Сплит, јер ова „не граби ништа“ земунско-ријечкој траси те да Задру треба помоћи да оствари пругу до Осијека: „ако смо ми браћа, нису кесе сестре“ - „ако ми нисмо браћа, наше су користи посестрине“<sup>26</sup>

Штросмајер је сугерисао далматинском политичару Натку Нодилу, да је нереална линија железничке пруге преко турског територија,

---

<sup>20</sup> II Nazionale 86 (24. XII 1862) 433-1134.

<sup>21</sup> Pozor 10 (14. I 1863) 38.

<sup>22</sup> B. Stulli, *Prijedlozi željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825-1863*, II dio, Zagreb 1975, 125 (br. 249. a, Split, 14. april 1862); II Nazionale 17 (26. IV 1862) 83-84.

<sup>23</sup> I. Karaman, *Sastav i društveno-ekonomska djelatnost dalmatinskog građanstva u šezdesetim i sedamdesetim godinama 19. st.*, Hrvatski narodni preporod u Dalmaciji i Istri, Zagreb 1969, 32-33; Narodne novine 33 (11. II 1863).

<sup>24</sup> Narodne novine 9 (13. I 1863) 34-35.

<sup>25</sup> Narodne novine 13 (17. I 1863) 49.

<sup>26</sup> Narodne novine 29 (6. II 1863) 113-114 (у чланку: „Još jedna o spljetskoj željeznici“).

те да би предлог требало повући из Задра и везати трасу на земунско-приморску железничку пругу.

Док су били у току напори са тежњом да се осигура успех задарској акцији, нису ни сплитске иницијативе замрле око железничке пруге кроз Босну. Трговачка комора у Сплиту својим је закључцима од 15. децембра 1863. предвидела и захтевала, да аустријска влада поспешу своје дипломатске кораке код Кнежевине Србије и турске Порте, како би се Бајамонтију омогућило трасирање пруге Сплит-Београд кроз Босну и Србију.<sup>27</sup>

Било је и спорадичних појединачних акција око изградње пруга, као натпоручника Стефана Јовановића, који је написао 1862. захтевно писмо грофу Рехбергу у Беч у којем га је молио да се заложи за трасу пруге преко Босне: „Der Zustand des Weges van Livno bis Sarajevo ist fiir einen türkischen Reitweg überraschend gut, ja grösstentheils sogar fahrbar, und wo es derselbe dermalen noch nicht ganz ist, könnte er in der kürzesten Zeit und mit nicht grosser Muhe fahrbar hergestellt werden. Seit zwei Monaten wirt namentlich an der Herstellung einer gebahnten Fahrstrasse zwischen Kiseljak und Sarajevo fleissig gearbeitet, welche auch bis auf einige kurze Strecken und mehrere kleine Brücken binnen kurzem ganz fertig sein wird, so dass die Strasse von hier bis Travnik bald eine der besten Wegstrecken der Türkei sein kann. Ein ausserordentlicher Nachtheil für den ziemlich lebhaften dalmatinischen Handelsverkehr nach Travnik und Sarajevo ist die ausserordentliche Schwierigkeit der Passage des Prolog-Gebirges von der k. k. Grei die Ebene von Livno, eine Strecke von kaum zwei Stunden. ...einer Eisenbahn von Spalato iiber Aržano, Livno, Kupress, Donji Vakuf nach Sarajevo einerseits, und von Travnik ins Bosna Thal und die Save anderseits, von unberechenbaren Folgen für die Entwickh Landes und Volkes sein müsste.“<sup>28</sup>

Железничка траса је предложена у интересу и Босне и Херцеговине и Хрватске, али и Србије, јер би повезивала ова подручја на траси Подунавље-Јадран (од Брода преко Кисељака, Сарајева, Травника, Доњег Вакуфа, Купреса, Ливна, Аржана до Сплита).

Недуго затим и општина Брод је предлагала бану Шокчевићу свој интерес за пругу преко Босне и Херцеговине до Јадрана.<sup>29</sup> Предлози су

<sup>27</sup> Il Nazionale 104 (30. XII 1863) 449. Закључак је био: Che sieno proseguite con energia le pratiche diplomatiche presso la Serbia e la Porta Ottomana; onde il Dr. A. Bajamonti, a cui fu concesso dall'eccelso ministero di far i rilievi di una via ferrata da Spalato a'confini turchi, li prosegue sino a Belgrado“.

<sup>28</sup> B. Stulli, *Prijedlozu željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825-1863*, 159-160, dokumenat br. 266 (Sarajevo, 19. juli 1862) (наводи су из Hrvatskog državnog arhiva u Zagrebu, zbirka Makanec, dokument br. 477).

<sup>29</sup> B. Stulli, *Prijedlozu željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825-1863*, 185-187, dokument br. 283 (Slavonski Brod, 19. avgust 1862).

били да се на главну трасу славонско-приморске железничке пруге „Bei dem Plann der croatisch-slavonischen Municipien die Bahn von sek über Kutinja, Pakraz, Požega, Diakovar, bei Essegg vorbei nach Wukovar zu führen, ist die Save, die bei allen ihren Mängeln doch immer eine wichtige Weltstrasse ist und bleiben wird, ausser Bereich gelassen, und nächsten zur Grenze abschweifenden Punkten der Linie volle fünf bis Wegstunden entfernt gehalten.“

Дакле, траса Кутина, Пакрац, Пожега, Таково до Осијека и Вуковара па до Саве, те да се вежу бочне пруге према Босни и Херцеговини. У предлозима су се наводили економски разлози, али и трговина са тадашњом турском Босном и Херцеговином. „Cubiscfuss Bau- und Werkholz erreichte, muss dieselbe enorm sein, wenn man noch in Erwägung zieht, dass Brood trotzdem es der alleinige Mündungspunkt der natürlichen Haupt- und Merkantilstrasse durch das Herz Bosniens ist, - nun für einem sehr kleinen Theil des nördlichen Bosniens jetzt vermittelt, weil sich in Folge der Eröffnung der nahen Dampfschiffahrtsstationen Rajevošello, Xupanje, Schamaz und Altgradiska dieser Bezug und Auszug der Waaren und Producte sehr vertheilte. Der überaus grosste Theil des Ein- und Ausfuhrhandels Bosniens nimmt seit einigen Jahren statt wie früher über Brood den Weg über Metković in Dalmatien, weil auf dieser Route die Fracht nach dem Centralpunkte des gesammten bosnischen Handels, - Sarajevo, die billigste ist, und auf welche Route die Handelsbewegung durch die bestandene theure Landfracht von Triest und später von Steinbruck nach Sissek formlich gedrängt wurde.“

Настојало се у предлогу подједнако дати значај повезивању славонске Посавине и код Жупање и код Брода са северном Босном, али и „централном“ трасом преко Сарајева до Метковића. Дакако, све су се ове трасе у аустријском интересу требало повезати са основном трасом од Подунавља преко Сиска до Трста.

Велики значај придавао се пројекту железнице од Градишке до Бања Луке, па чак и неке друге трасе са предвиђеним мањим железничким станицама. „Hier erscheint vor Allem Altgradiska, welches blos einen kleinen Theil des nordwestlichen Bosniens, den äärmlichsten des ganzen Landes, zum Hinterlande hat, wo einzig und allein Banjaluka von einiger Bedeutung ist, und welches eine solche Handelsthatigkeit entfalten kann, um diese Abschweifung die an diesem Punkte eine sehr bedeutende und kostspielige werden müsste, zu einer rentablen zu machen. Die übrigen kleinen Stationen wie Kobass, Schamaz, und Zupanje, wo Nebenzollamter zweiter Classe bestehen, sind nicht von jener Bedeutung um die Abschweifung zu rechtfertigen, und deren ganze Thätigkeit würde sogleich von der Savebahnstation ganz absorbiert werden, was jetzt schon zum Theile geschieht, indem bedeutendere Massen eines



Artikels mit kleinen Sava-Schiffen nach Brood zum Gesamttransport befördert werden.“<sup>30</sup>

Покушаји су чињени за изградњу железнице од Подунавља до Јадрана и са приморске стране, што говори и о њиховом интересу за изградњу железничке пруге. Анте Бајамонти, начелник града Сплита, упутио је 1863. Председништву владе у Бечу предлог (који је већ написао 1862.) за изградњу железничке пруге од Београда до Сплита, а која би ишла од српске границе код Земуна па преко Босне и Херцеговине до турско-далматинске границе, односно до Сплита.<sup>31</sup> „Mit... bin ich um die Bewilligung zu den entsprechenden Vorarbeiten für die projektierte Locomotiv-Eisenbahn zur Verbindung der Punkte Semlin-Belgrad-Spalato gehorsamst eingeschritten, und ich hatte das Glück... im Sinne des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes die erbetene Bewilligung zu diesen Vorarbeiten, jedoch nur für die Strecke von Spalato bis an die dalmatinisch-türkische Gränze, zu erhalten. Da aber auch erhebliche Vorarbeiten für die Strecke vom Semlin bis an die kaiserl.-türkische beziehungsweise fürstlich-serbische Gränze unumgänglich nothwendig sind, und ich bei Vornahme derselben, wenn es den dortigen kaiserl. königlichen Behörden an den erforderlichen Weisungen gebrechen sollte, auf Schwierigkeiten stossen müsste, so erlaube ich mir im Sinne meines oben angeführten ersten Gesuches die ehrfurchtsvolle Bitte.“

Молба са предлогом трасе била је упућена осим бечкој и српској влади и турској порти.<sup>32</sup> Референт у аустријском Министарству трговине изјаснио се за повољно решење ове молбе, но на седници у истом Министарству трговине у Бечу 24. јануара 1863. представник Министарства рата се успротивио, па дозвола није издата те је Бајамонти 6. фебруара 1863. обавештен о негативном решењу.

У међувремену је 31. јануара 1863. Министарство за спољне послове доставило Министарству трговине обавест Конзулата из Београда, по којој је српска влада изразила приправност да подупре пројект Анте Бајамонтија за пругу Сплит-Београд, па је влада упутила Бајамонтија да се обрати српском Министарству финансија и назначи у чему би се имала састојати помоћ његовом пројекту од стране српске владе. Накнадно је и у аустријском Министарству трговине 4. априла 1863. решено да треба чекати обавести из Цариграда, да ли ће и турска влада

<sup>30</sup> Državni arhiv Hrvatske, Zagreb, fond: Namjesničko vijeće, dokumenat br. 1862.

<sup>31</sup> В. Stulli, *Prijedlozu željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825-1863*, 277, dokument br. 340a (Split, 2. januar 1863).

<sup>32</sup> P. Mechtler, *Dalmatien und die österreichische Eisenbahnpolitik*, Mitteilungen des österr. Staatsarchivs. Wien 23 (1970) 1971, 180 у којем треба бити текст молбе др Бајамонтија (документ у Verkehrsarchiv Wien).

дозволити предрадње на њеном подручју за пругу Сплит-Београд, тј. расправити ово питање. Затим је 4. априла 1863. Бајамонти обавештен о склоности српске владе његову пројекту и даљњем поступку, али и о потреби да се сачека споменута обавест из Цариграда. Истог дана аустријско Министарство трговине замолило је Министарство спољних послова да пожури из Цариграда извештај о ставу турске владе.

Други предлог је дошао из главног града Далмације, из Задра, када је др Л. Е. Гелусиг, као опуномоћеник града Задра предложио Министарству трговине у Бечу трасу железничке пруге од Подунавља (од Осијека) до Задра, а која би пролазила Босном и Херцеговином.<sup>33</sup>

Предложена траса железничке пруге би повезивала крајеве Подунавља и Јадрана преко Босне. „Diesen Uebelständen abzuhelfen und grösseren Gefahren zu begegnen die manchem in der Luft schwebend dunken, sind die Vertreter des Handelsstandes und des städtischen Municipiums Zara's zusammengetreten und haben die Idee aufgefasst eine Eisenbahn von Zara nach Esseg in Slavonien welche Bosnien durchschneiden soll zu bauen.“

Траса би полазила од Дунава, Тисе и Драве преко Босне до Јадранског мора. „Wenn man einen Blick auf eine Karte ... Bosnien und der angränzenden Provinzen ut sub wirft gewahrt man sogleich ... die projectirte Bahn beiläufig die...eines Bogens beschreibend die kürzeste...von den fruchtbaren Gefilden der Drau, Donau und Theiss zu dem adriatischen Meere.“

Наглашавао се и политички и стратегијски значај значај железничке трасе од Србије преко Босне до Задра. „Die politisch strategische Wichtigkeit der [Zara]-Esseger Bahn auszumalen findet sich das [ge]fertigte Zara'er Municipium welchen ... Esseg nach der Festung Zara führende .... befestigtem Sava Uebergange bei ... zur Vertheidigung Dalmatiens bieten ... indem die Bahn weitab vom unruhigen Serbien geleitet Bosnien in der Mitte durchschneiden wurde.“

У предлогу од 1862. наглашавао се извоз славонске и мађарске дрвне грађе на француско и холандско тржиште преко војне Крајине и турске Босне до мора. „Das Jahr 1862 gab dem österreichischen Handelsstande die verhangnissvolle Lehre dass eine billige Verfrachtung des Getreides und des Holzes Ungarns und Slavoniens bis an das Meer allein uns den englischen, nordfranzösischen und holländischen Markt...“

Траса је била предвиђена у Босни (долином Уне и Пливе) од Земуна и Митровице, преко Јајца и Травника, Дрниша, Обровца, Зрмање

<sup>33</sup> В. Stulli, *Prijedlozu željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825-1863*, 306-307, dokument br. 358 a (Беч, 27. јануара 1863). Verkehrsarchiv Wien, fond: *Ministr. für Handel und Volkswirtschaft*, fasc. 2654/1863. - пуномоћ Муниципија, датирана: Zadar, 23. I 1863, а потписали су је: Dr. Cosimo nob. de Begna Possidaria, podesta; D. Antonio de Stermich, assessore municipale; Pietro Abelich, assessore municipale. Из текста пуномоћи произлази, да је Dr. L. E. Gellussig овлаштен....

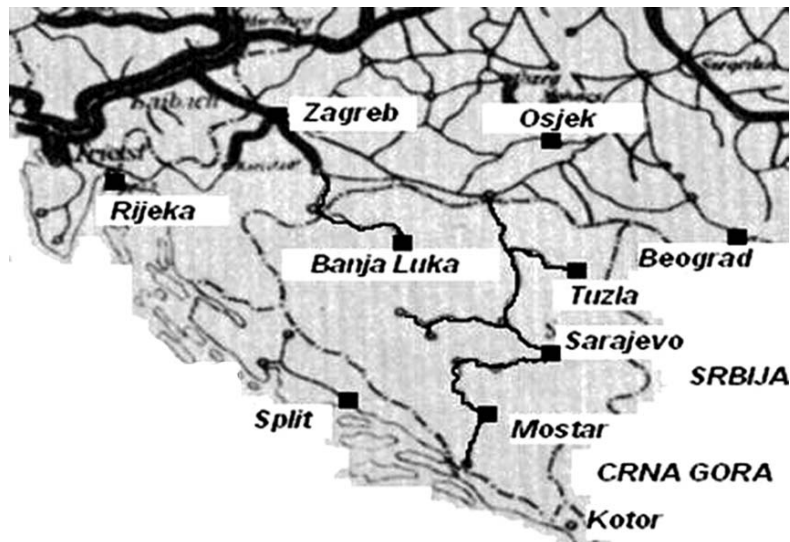
Стрмице и Книна до Задра. „Die nach vorläufiger Erhebung beabsichtigte Haupt-Linie ginge von Zara aus gegen Obrovazzo ins Zermagna-Thal längst den Abhängen des Wellebich und Chemernitza bei Fort Stermitza bei Knin oder den Unna-Quellen bei Serb die Ueberschreitung der Dinarischen Bergkette in Bosnien gegen Unnatz und Szokol hin erleichtern wird. Von dort gedenckt man im Pliva-Fluss-Thale bis Jaitze ins Thal des Flusses Werbatz nach Banialuka zu gelangen und von dort an einem von h. Kriegsministerium zu bestimmenden Punkte die Save zu überbrücken und von dort aus... Bahn durch Slavoniens Canaan (Broder G. Regiment. Gebiet) nach den wichtigen Drauhafen Esseg ... führen. Um der Bahn das wichtige Kohlenrevier bei Dernis benutzbar zu machen in ... Weiteres waren die Vorerhebungen für eine Zweigbahn in Bosnien von Jaitze nach Travnik, und eine andere in der Militär-Granze ...“

Од 1863. започели су пројекти, на темељу којих ће од окупације бити изграђене неке од железничких пруга кроз Босну и Херцеговину, а које су се надовезивале на трасе Друштва јужних железница (на простору данашње Војводине, јужне Мађарске и западне Румуније. На пример, пруга од Метковића преко Мостара, Сарајева и Добоја, са побочним краковима Добој-Тузла и Зеница-Травник и Јајце, везала се преко Брода за пругу од Подунавља према Јадрану, те пруга од Бања Луке преко Приједора и Новог до Сиска и Загреба.

Наводи се у историјским изворима да је много година без саобраћаја и без трачница у турској Босни саграђена служила пруга Бања Лука – Добрљан, коју је 1882. извео банкар Хирш. Пруга је била једна од првих пруга у Босни и Херцеговини, која ће убрзано помоћи експлоатацији њезиног рудног богатства. Дакако да железничке пруге у Босни и Херцеговини нису имале само циљ експлоатације, већ развитак и путничког промета, а посебно у војне сврхе тадашње Аустро-Угарске монархије.

После окупације у Босни и Херцеговини (од 1878) почиње значајнија активност и ривалство Аустрије и Угарске, како је забележено у историјским изворима: „Угарски министар комуникација очекује жалбе, на његову најновију одлуку, за давање концесије на деоници Даљ-Брод; да у песак код Брода, или боље речено у ток Саве, а наставак деонице пролази босанским територијем. На саслушању, кредитори су прихватили одлуку, о железничкој линији Брод-Сарајево. Наведена би требала бити ускотрачно саграђена, али то су подаци којима не треба пружити велику позорност и која је вероватно усмерава на спори погон.“<sup>34</sup>

<sup>34</sup> Sarajevo-Brod, *Die Drau*, Essek, den 5. September 1878, Seite 141; Sarajevo-Brod, *Drava*. Osijek, 5. rujna 1878, 141.



Карта:

*Пројекти железничких пруга кроз Босну и Херцеговину и Хрватску у другој половини 19. века*

Осјечке новине *Ди Драу* забележиле су како је: „Ередитска банка изнела планове мађарском министру трговине у вези са градњом железнице Осиек – Врпоље и преобликовањем железнице Врпоље – Шамац у прворазредне железнице, тако да би расправе могле идућих дана отпочети. Шта се тиче продужења железнице до Босне, од Шамца до Добоја и претварања уских трачница у нормалне било је потешкоћа са министром Босне, али је напоменуто како ће се оне решити. Ђурковић, хрватски посланик у мађарском сабору, тражен је, да би код министра Калаја предузео неке кораке, да би се ова важна изградња остварила.“<sup>35</sup>

<sup>35</sup> Eisenbahn Budapest – Essek – Sarajevo, *Die Drau*, Essek, Nr. 58, Dienstag den 17. Mai 1898, Seite 3. Željeznica Budimpešta-Osijek-Sarajevo, *Drava*. Osijek 58 (utorak, 17. svibnja 1898) 3. “Die Ereditbank hat die Pläne wegen Ausbaues der Bahn Essek – Vrpolje und der Umgestaltung der Bahnen Vrpolje – Šamac in erstklassige Bahnen, dem ungarischen Handelsminister vorgelegt und werden somit die Concessionsverhandlung in den allernächsten Tagen ihren Anfang nehmen. Bezüglich der Verlängerung dieser Eisenbahn nach Bosnien, von Šamac nach Doboju, und der Umwandlung der Schmalspur in eine normalspurige, werden, seitens des Ministers für Bosnien Schwierigkeiten gemacht, die zu beseitigen gelingen wird. Unser Vertreter am ungarischen Reichstage Herr Djurković, wurde seitens der Handelskammer in einem Memorandum ersucht, diesfällige Schritte beim Minister von Kallay zu unternehmen, damit diese für Essek so überaus wichtige Bahn ihrer Verwirklichung zugeführt werden könne.”; И. Балта, *Јулијанска акција као*

Али са изградњом железница започела је и мађаризација и германизација у Босни и Херцеговини те Хрватској, па је забележено и да: „Угарска државна железница објављује данас изданим плакатом, да је од 1. фебруара ове године један део Даљско-Бродске релације Даљ, Винковци, Иванково предан свеопштем промету. Плакати су тискани на мађарском и немачком језику, а хрватски текст тражит ће те узалуд. Ако нисте моћни ни једног ни другог језика није битно, зато шта је на првом месту мађарски идиом који је у нас разумљив можда једној особи. Користити новац за инвестирање из фонда хрватско-славонске границе у сврхе изградње мађарских железница из користи се прихваћа, али респектовање хрватског језика у Хрватској је незамисливо.“<sup>36</sup>

Мађаризација железнице је постала жестока, па је *Ди Драу* бележила сталне језичне провокације: „Прекјучер су се у односу на нови закон о месним именима, двојезичне плоче (мађарски и хрватски) на железничком колодвору промениле за једнојезичне плоче. Стога име колодвора у горњем граду у Осијеку гласи *Osijek-felső*, у доњем граду *Osijek-alsó város*, а код идуће станице тј. код Дравског моста *Osijek Dráuhid*. Тим чином си неко дозволио не баш смешну шалу. Очекује се да ће мађарска државна железница наредити да ће се имена на плочама у Осијеку, тј. у доњем граду и код дравског моста дати променити за једнојезичне, који ће искључиво гласити само на хрватском језику.“<sup>37</sup> Пројекти и изградња железница у Босни и Херцеговини имали су осим смисла експлоатисања и смисао развоја путничког промета, али и провођење германизације и мађаризације, војно-стратешки смисао, али и помоћу ње појачану миграцију из Босне и Херцеговине словенског живља те у Босну колонизацију несловенског живља.“<sup>38</sup>

Тако су предлози за изградњу железничких пруга до окупације Босне и Херцеговине остале у Босни и Херцеговини само на нивоу предлога а у Хрватској понешто грађена, ипак су оживотворена, тј. реализована од краја 19. века до Првога светског рата.

---

*мађарска државна мисао у Славонији и делу Босне и Херцеговине*, Радови (часопис за хуманистичке и друштвене науке). Филозофски факултет Бања Лука 5 (2002) 169-195.

<sup>36</sup> Die ungarische Staatsbahn und die kroatische Sprache, *Die Drau*, Essek, den 6. Februar 1879, Seite 22. Ugarska državna željeznica i hrvatski jezik, *Drava*. Osijek (6. veljače 1879) 22.

<sup>37</sup> Neue Eisenbahn-Stationstafeln, *Die Drau*, Nr. 297, Esseg, 29. Dezember 1913, St. 5.

Nove ploče na željezničkim kolodvorima, *Drava*. Osijek 297 (29. prosinac 1913) 5.

<sup>38</sup> I. Balta, *Iseljavanje iz Slavonije krajem 19. i početkom 20. stoljeća*, Glasnik arhiva Slavonije i Baranje. Osijek 7 (2003) 113-135. И. Балта, *Немци и Мађари у колонизацији Босне крајем 19. и почетком 20. века*, 467-499.

Ivan BALTA

**PROPOSALS FOR BUILDINGS OF RAILWAY IN BOSNIA AND  
HERZEGOVINA AND THE PART OF CROATIA,  
UNTIL THE OCCUPATION OF BOSNIA AND HERZEGOVINA**

Summary

The importance of the proposals and building of the first railway in Bosnia and Herzegovina and Croatia was substantial. Until today, little research was done in it, despite the fact that there are numerous archival and historiographic sources, as well as periodicals, in Bosnia and Herzegovina, Croatia, as well as in other countries. From the scarce literature, so far these proposals and building of railways in Croatia and Slavonia, and peripherally in Bosnia and Herzegovina, have been studied in the works of Josip Gorničić-Brdovački and Bernard Stulli.

A considerable time elapsed between the proposals the realization of the building of railways in Bosnia and Herzegovina and Croatia in the second half of the 19th century. The main argument for connecting these lands was the increased industrialization and the sudden exploitation of forest and mineral resources. This could have been sped up only by building fast transport routes, and in these days, those were railways. The Share Society of the so-called Southern Railways, together with the Vienna and Budapest authorities, tried to include Bosnia and Herzegovina to their concept of railways, despite the fact that the country was part of the Ottoman Empire, and despite different political options directed at Dalmatia, Slavonia, Serbia and others. The main direction was building of the railway between the Danube region to the Adriatic Sea (the ports), in order to facilitate export of products; hence, from Belgrade/Zemun to Rijeka and Zadar or Split. There were disagreements, for example, whether to build over the Military Krajina, Zagreb, and Karlovac, or to take a shorter route through Bosnia and Herzegovina to the sea, even though it needed to pass over the Turkish territory.

The first projects for building railways in Croatia and Bosnia and Herzegovina are dated to the first half of the 19th century, and the more concrete ones, in 1862 and 1863. The idea will be realized in a couple of years, and the increased exploitation of the mineral wealth of Bosnia and Herzegovina will only begin following the Austro-Hungarian occupation, from 1878. First narrow-track, mostly mountain and mining routes, will be built from the occu-

pation, as parts from Brod on Sava to Metković and the Adriatic Sea, going through Doboj, Zenica, Sarajevo, and Mostar, as well as their prongs, from Zenica to Travnik and Jajce, and from Doboj to Tuzla. These were very weak railways, which were only after the occupation of Bosnia and Herzegovina improved for the transport of passengers as well. Hence, most of the proposals for railways, especially in Bosnia and Herzegovina, will be realized only after the occupation.