

Мр Ибрахим Тепић

## ИЗГРАДЊА САОБРАЋАЈНИЦА У БОСНИ И ХЕРЦЕГОВИНИ ОД СРЕДИНЕ XIX ВИЈЕКА ДО АУСТРОУГАРСКЕ ОКУПАЦИЈЕ

Период од средине XIX вијека до краја велике источне кризе (1875—78) познат је у историји Османског Царства као вријеме интензивних напора на реформисању османског феудалног система. Покушаји реформи у војсци, судству и администрацији посебно су били изражени у европском дијелу Турске, гдје су реформе требале да успоре националноослободилачке покрете. Такви покушаји реформисања дошли су до изражаја и у босанском ејалету (од 1865. вилајету). У вези с тим, евидентна су и настојања османске власти да измјене привредну структуру европских провинција. Ново законодавство, у суштини преузето од европских држава, убрзало је социјалну диференцијацију, посебно у градовима гдје је процес првобитне акумулације капитала постепено од средине XVIII вијека, нарушавао традиционалне еснафско-феудалне односе и резултирао развојем младе грађанске класе, којој су уски еснафски оквири постали претијесни за испољавање сопствене привредне иницијативе. Укидање еснафа, које је уско повезано са увођењем нових институција, покушај је прилагођавања турског система европском и хронолошки се подудара са појавом првих мануфактура у Османској Царевини. Еснафска организација у Турској укинута је 1837, а у Босни и Херцеговини тек након насилног увођења реформи, 1851. године. Мада су еснафи још дуго времена давали тон градској привреди Турске, њихово излагање испод окриља власти, посебно након што су им одузете судске функције и пренесене на трговачке судове, законом од 1860,<sup>1)</sup> значили су отварање нових могућности младој трговачкој буржоазiji у изражавању сопствене привредне моћи. Један од првих услова за бржи привредни напредак Босне и Херцеговине као најзападније провинције Царевине, била је изградња комуникација и њено повезивање у јединствено привредно подручје.

1) А. Д. Новичев, *История Турции, Новое время, часть третья 1853—1875*, Изд. ЛГУ, Ленинград 1978, 133.

Оваква настојања привредних кругова наилазе на подршку војних стручњака који изградњи саобраћајница дају војностратешки значај.

Изградња саобраћајница у Босни и Херцеговини, у другој половини XIX вијека, није била предмет посебне обраде у нашој историографији. О томе се писало једино успут, у оквиру ширих тема, те су подаци о саобраћају разбацани по разним чланцима и студијама без претензија за комплекснији приступ овој проблематици. Зато нам је намјера да на основу нове и до сада непознате, углавном, руске архивске грађе, нешто више кажемо о томе како је текла изградња друмског и жељезничког саобраћаја у Босни и Херцеговини у контексту отоманске саобраћајне политике.

До средине XIX вијека, колски саобраћај у Босни и Херцеговини био је врло слабо развијен. Транспорт је обављан, углавном, товарним коњима. Пuteви који су били у употреби често су датирани из средњег вијека. Када је 1804. године избила српска револуција и када је, услед ратних операција, био промијењен традиционални правац кретања људи и роба, који се одвијао долином Мораве, нагло се повећала важност, тзв. цариградског друма. Овај пут је био најважнија веза Босне са Румелијом и Цариградом. Заинтересованост Француске, у вријеме континенталне блокаде, за сухоземну трговину са Турском повећала је значај не само овог пута за промет памука, већ и Босне као транзитног подручја, чији су се трговци активно укључили у ову размјену између Истока и Запада. За кратко вријеме постојања Илирских провинција, оживјели су стари трговачки путеви долинама ријека савског, а донекле и јадранског слива.<sup>2)</sup> Послије Наполеонове пропасти, босанскохерцеговачка трговина само привидно се враћа у старе оквире. Заинтересованост за сусједно аустријско тржиште стално расте, као што расте заинтересованост аустријског трговачког капитала за Босну и Херцеговину. Међутим, основна препрека за повећање размјене између развијеног аустријског, а преко ње и средњеевропског и балканског тржишта, био је недостатак одговарајуће путне мреже у европској Турској, а посебно у Босни и Херцеговини, гдје је конфигурација земљишта била таква да је захтијевала велика улагања у изградњу путева. Страни путници који су путовали кроз Босну и Херцеговину су истицали да је недостатак комуникација основна препрека њеног привредног напредка. Представници турске власти нису чинили готово ништа на плану побољшања путне мреже. Задржан је стари обичај да се о путевима и мостовима брину локално становништво и разни добротвори. Пuteви су организованије поправљани само онда кад је то било нужно, или кад је одређеним путем требао да прође неки од високих турских функционера.<sup>3)</sup> Тада су на поправку путева позивани сељаци из околних села, а поправка је вршена само провизорно.

Од средине XIX вијека настаје нови период у изградњи путне мреже у Босни и Херцеговини. Караванске су путеве све више поче-

2) Др Мидхат Шамић, *Француски путници у Босни на прагу XIX стољећа и њихови утисци о њој*, Сарајево, 1966, 229—234, 236—245.

3) Др Милан З. Влајинац, *Згон или кулчење ван места станавања, од средњег века до наших дана*, Београд 1932, 340.



ли замјењивати колски. У складу са основним интенцијама турских реформи инаугурисаним Хатишерифом од Гилхане, хришћани су у молби султану, 1850, године, тражили да се што прије приступи оправаци путева и мостова, успостављању поште »и осталих потребних средстава за напредовање трговине и заната« Радови су требали бити изведени о државном трошку.<sup>4)</sup> Иако је иницијатива имала привредне мотиве, први колски пут у Босни и Херцеговини, кога је почео градити Омер-паша Латас, требао је да послужи, првенствено у војне сврхе. У циљу повећања војне оперативности, нарочито артиљерије, Омер-паша је одлучио да сагради колски пут између два најважнија пункта у Босни — Сарајева и Травника. У исто вријеме, покушало се са уређењем *поштанског пута* на релацији Сарајево — Бусовача — Босански Брод. У ту сврху из Цариграда је дошао специјални службеник који је »имао да обавља поштанску службу у Босанском Броду.«<sup>5)</sup> У Прољеће 1851. године, Омер-паша је издао строге наредбе за изградњу пута од Сарајева до Травника и од Бусоваче према Босанском Броду. Да би је провео у дјело, Хајрудин-паша је позвао *сарајевско грађанство* на ангарију. Аустријски генерални конзул у Сарајеву, др Димитрије Атанасковић, 7. марта 1851. године је извјестио кнеза Шварценберга о почетку градње пута према Травнику. У овом извјештају, између осталог, стоји да »на њему ради више стотина радника«, а да су у почетку били ангажовани »само сељаци хришћани и муслимани«. У истом извјештају, Атанасковић пише: »Јуче, 6. марта 1851. године, на основу једне Омер-пашине наредбе објављено је преко телала да Сарајлије морају лично да раде на градњи овог друма без разлике на вјеру и сталеж, хришћани, муслимани и јевреји, како муфтија тако и владика, бег, ага, најбогатији трговац и најсиромашнији надничар, укратко свако мушко лице у старости од 10 до 80 година. Од овог посла једино су се изузимали болесници и богаљи. Давање замјене у овом послу није допуштено.«<sup>6)</sup> Слиједећег дана, становници 122 сарајевске махале су изашли на кулук. Од алата су носили корпе, крампове и сл. Пијаца је била пушта, а трговачке и занатске радње затворене.<sup>7)</sup> Страна штампа је забиљежила да је пут Сарајево—Травник грађен од Травника и од Сарајева, да је са сарајевске стране у почетку било ангажовано само сеоско становништво (300 до 400) кулучара, а да су кулучари, у недостатку колица, шљунак и пијесак носили у сепетима и торбама. Пошто је тако организована градња ишла споро, Омер-паша је наредио да се обавеза кулука прошири и постане свеобухватна. Према овим подацима, само је град Сарајево дневно давао 4.000 кулучара.<sup>8)</sup> Рад на путу, обављен кулуком, био је врло површан. Сводио се на набацивање материјала на стари пут. О бла-

4) Исто, 341.

5) Хамдија Капиџић, *Омер-пашина наредба за изградњу друма Сарајево — Травник*, Гајрет, год. XIX, бр. 2. Сарајево, фебруар 1938., 27.

6) Исто.

7) Исто.

8) М. Влајинац, *Згон или кулучење...*, 342.

говременом трасирању пута није било ни говора. Умјесто потпорних зидова постављан је плетер, који је засипан шљунком и пијеском. Атанасковић примјећује да су путеви у Босни и Херцеговини грађени »против свих грађевинских правила«. <sup>9)</sup> И поред свих напора пут Сарајево — Травник није завршен до Омер-пашиног одласка. Изграђена је само дионица од Сарајева до Алипашина моста. <sup>10)</sup>

Након Омер-пашиног одласка из Босне, за слиједећих десетак година је престала готово свака активност на изградњи путева. Руси конзул у Сарајеву, А. Ф. Гиљфердинг, запажа 1857. да је колима могуће путовати само сат хода од Сарајева, а да у граду постоје само двије кочије (бос. паше и аустријског ген. конзула). Гиљфердинг заједљиво пише да »у Босни људи не познају други начин путовања осим јахања«, <sup>11)</sup> чиме је желио да покаже како је колски саобраћај био неразвијен.

Приликом поновног доласка у Босну, Омер-паша је желио да настави изградњу војно-стратешких комуникација. Са собом је довео из Цариграда пет инжењера којима је постављен задатак просијецања друма Сарајево — Вишеград — Нови Пазар. Овај пут је, према замисли Омер-паше требао да има, прије свега, војни значај. Како је у току турске акције 1861. године, Сјеница требала да послужи као центар снабђевања турске армије животним намирницима, било је неопходно да се овај пут заврши у најскоријем времену. <sup>12)</sup> И заиста, већ у новембру 1861. године, свечано је отворен пут од Сарајева до Вишеграда. На свечаности приређеној у част пуштања у промет овог друма присуствовали су и конзули европских сила. <sup>13)</sup> У извјештају од 29. новембра 1861. године, руски конзул у Сарајеву Е. Р. Шчуљепников, обавјештава А. Б. Лобанова-Ростовског, директора Азијског департмана иностраних послова Русије, да је овај пут веома добар, погодан за колски саобраћај и да заслужује одобравање и похвалу, тим прије што је »проведен кроз готово непроходне планине« и што поред војног има и трговачки значај. <sup>14)</sup>

Доласком у Босну Топал Осман-паше (1861—1869) настаје период интензивних напора на изградњи колских путева у Босни и Херцеговини. За разлику од Омер-паше који је у изградњи комуникација давао предност војно-стратешким интересима Османског Царства, Осман-паша овом моменту претпоставља економско значење путне мреже. Изградњу колског саобраћаја он је посматрао са аспекта провођења реформи. Исте 1861. године, изграђен је пут од Сара-

9) Рудолф Заплата, *Привредне прилике у Босни и Херцеговини половином XIX вијека*, ГЗМ, LXV, Сарајево 1933, 85.

10) Владислав Скарић, *Сарајево и његова околина од најстаријих времена до аустро-угарске окупације*, Сарајево 1937, 296.

11) Александар Гиљфердинг, *Путовање по Херцеговини, Босни и Старој Србији*, Сарајево, 1972, 91.

12) Архив внешней политики России, Москва (АВПР), Посольство в Константинополе, 1861, дело (д.) 2325, Е. Р. Шулепников — А. Б. Лобанову — Ростовскому, Сараево 4/16 июля 1861, листъ (л.) 70.

13) АВПР, Посольство в Константинополе, 1861, д. 2325, Е. Р. Шулепников — А. Б. Лобанову Ростовскому, Сараево, 19/31 XII 1861, л. 120.

14) Исто.



јева до Високог, а отпочета је изградња пута Сарајево — Брод.<sup>15)</sup> Још у мају мјесецу 1861. руски конзул у Сарајеву извијестио је амбасаду у Цариграду да је у току изградња пута према Бос. Броду, пута чију је градњу прије десет година започео Омер-паша. На путу је, у јеку пољских радова, радило 300 радника.<sup>16)</sup> Према тврдњи М. Прелога, Осман-паша је преузео изградњу овог пута без одобрења Министарства саобраћаја, без употребе новца из државне благајне и без потребног техничког особља. Уз то, имао је опозицију међу домаћим Муслиманима, који су му наводно пребацивали »да се то он спрема за долазак Шваба«. <sup>17)</sup> Без обзира на то, Осман-паша је у децембру мјесецу 1861. отпутовао из Бањалуке у Дервенту са циљем да види како теће изградња пута од Бос. Брода према Сарајеву.<sup>18)</sup> Уз помоћ масовног кулука, овај пут је изграђен 1864. године. Имао је уређен и систем ханова. На путу из Сарајева су изграђена, између осталог, преноћишта у Витезу, Жепчу, и Дервенти, а из правца Брода у Шеварлијама, Врандуку и Кисељаку. Поред њих, на овом путу се налазио већи број ханова.<sup>19)</sup> Путовање од Сарајева до Брода трајало је од три и по до четири дана. Коњаник га је могао савладати за 30 сати.<sup>20)</sup> Према подацима аустроугарског конзула С. Теодоровића, дужина овог пута је износила 165 км.<sup>21)</sup> Његовом изградњом Босна је први пут добила друмско-колску везу с Аустријом. О овом путу свој суд дао је Портин комесар Ахмед Џевдет-паша, који га је дијелом пропутовао средином 1864. године. »То је трговачки пут, који је лијепо уређен, те је на њему увијек до 250 теретних кола у промету.«<sup>22)</sup> Секретар Ахмед Џевдет-паше Паско Васа-еф. истиче да је изградњом друма до Брода босанској трговини отворен пут на Саву. Из разумљивих разлога он је одобравао начин на који је пут грађен, истичући да је становништво одмах увидјело користи које доносе изграђене комуникације. Он тврди да су становници почели правити кола и да »чак показују склоност да добровољно раде.«<sup>23)</sup> До аустроугарске је окупације пут Сарајево — Брод остао као најповољнија веза Сарајева са Аустријом. Не без разлога називан је дунавским и цариградским. Неколико пута је поправљан, јер су бујице односиле

15) Исто.

16) Исти истоме, Сарајево, 16/28. маја 1961., л. 149.

17) Милан Прелог, *Повијест Босне у доба османлијске владе (1739—1878)*, II, Сарајево, с. а., 100.

18) АВПР, Посольство в Константинополе, 1861, д. 2325, Е. Р. Шулеников А. Б. Лобанову — Ростовском, Сараево, 19/31 XII 1861, л. 120.

19) Ахмед Џевдет-паша запажа да на сваких пола сата до сат и по хода постоје лијепо уређени ханови. »Сваки хан власништво је којег земљопосједника који љети излазе »на своје читлуке, послове надгледају и путнике лијепо угошћују«. Мада нису имали постеље уређене *a la franca*, веома су уредно одржавани. (Хамдија Крешевљаковић, *Џевдет-пашина писма о Босни 1864*, Сарајево, 1932, 25).

20) В. Скарић, *Сарајево...*, 242.

21) ДгЕбinger, *Studien über Bosnien und die Herzegovina*, Wien, s. a., 17.

22) Х. Крешевљаковић, *Џевдет-пашина писма о Босни 1864*, 25.

23) Паско Васа еф., *Босна и Херцеговина у вријеме мисије Џевдет-ефендије*, Сарајево 1958, 37.

материјал и плавиле пут.<sup>23а)</sup> Све је поправке кулуком обављало околно становништво. Сличан је случај био и са изградњом мостова на ријеци Босни. Зна се да је мост у Високом, на примјер, грађен два пута у XIX вијеку до 1878. Прво је 1834. направљен и пуштен у промет дрвени мост. У другој половини 1868. године, саграђен је мост преко ријеке Босне, који је стајао 62.881 грош и 20 пара. Од тога је становништво дало грађе у вриједности од 47.012 гроша, и 1.500 гроша у готовини. Грађа од старог моста је продана за 1.218 гроша и 20 пара, а остатак је од 13.151 грош надокнађен из државне благајне.<sup>24)</sup> Послије једног путовања по Босни, Мехмед Шакир Курт-чехајић, уредник »Сарајевског цвјетника«, замјера властима, између осталог, што не организују изградњу моста недалеко од Добоја на путу за Сарајево. Према његовим ријечима, на овом мјесту уопште не постоји мост, а грађу коју је сам народ донио вода може однијети. Према његовој процјени, надокнада мајсторима за изградњу моста не би прешла цифру од 19.000 гроша.<sup>25)</sup>

Несумњиво је највећи подухват у изградњи путне мреже у Босни и Херцеговини за вријеме управе Топал Осман-паше био пут *Сарајево — Мостар*. Каравански пут који је до тада био у употреби ишао је од Мостара преко планинских масива Прења, Борачког језера, Коњица и Иван-планине до Сарајева. Био је веома неподобан не само због великих успона и падова, већ и због тога што је зими практично био непроходан. Идеја о изградњи пута који би спајао Босну са Херцеговином појавила се 1862., а изградња је требала да почне слиједеће године.<sup>26)</sup> Изгледа да се почетак градње дуже времена одлагао, а и кад је почела, није било јасно којим би правцем требало да прође. Нарочито се, у оштрој форми, поставило питање да ли нови пут треба да иде старим правцем, или да прође долином Неретве.<sup>27)</sup> Дилему је разријешо командант босанске војске Омер Февзи-паша. Послије прегледа терена, направио је план пута долином Неретве. Према Блау-у траса пута је била подијељена на двије секције: сјеверну, од Сарајева до Коњица и јужну, од Коњица до Мостара. Прва секција обухватала је трасу у дужини од 8, а друга од 10 њемачких миља.<sup>28)</sup> Релација од Сарајева до Коњица била је у промету већ 1867. године, тако да је на њој била могућа употреба запрежних кола.<sup>29)</sup> Француски конзуларни агент у Мостару, Сент Ма-

23а) Средином 1867. године на релацији између Брода и Жепча вода је поплавила и уништила пут у дужини од пола сата хода. (*Босна*, бр. 57, 19. VI (1. VII) 1867).

24) *Босна*, бр. 108, 24. VI (6. VIII) 1868. усп. Хамдија Крешевић — А. Б. Лобанову-Ростовском, Сарајево (Прештампано из *Новог бехара* бр. VIII/1934). 52.

25) *Сарајевски цвјетник*, бр. 30, 25. IX 1871.

26) АВПР, Посолство в Константинополе, 1862, д. 2326, Е. Р. Шулепников — А. Б. Лобанову-Ростовском, Сарајево, 28. VIII 1862, л. 50.

27) О томе опширније: Фра Грга Мартић, *Избрани списи*, Сарајево 1956, 206—209.

28) Otto Blau, *Kulturverhältnisse und kommerzielle Lage der Herzegowina*, (Nach dem Berichte des Norddeutschen Konsulats zu Sarajewo), *Preussisches Handelsarchiv*, I, Berlin 1869, 17.

29) Исто.



ри, о овом путу се врло неповољно изразио подвлачећи да је ужасан, те да пењање и спуштање од Коњица до Сарајева траје 12 сати, да на њему нема ни једног насељеног мјеста, а да проходност зависи од метеоролошких услова.<sup>30)</sup> Званична Босна је писала још у току изградње да пут Сарајево — Мостар има да буде »раван најбољим друмовима у Европи«.<sup>31)</sup> У оба сарајевска листа овај подухват се пореди са изградњом Суецког канала, а квалитет изведених радова је оцјењиван као изванредан. У претјераним похвалама се ишло чак дотле да се писало да се на подлогу и инжењеријске радове слободно може поставити жељезничка пруга.<sup>32)</sup> Према пројекту најмања ширина пута требало је да износи 8 аршина (6,06 м.), а на равнијим мјестима чак 12 аршина (9,09 м.),<sup>33)</sup> Ове податке о ширини пута за Мостар морамо, свакако, узети с резервом. Сама изградња се одвијала споро и са застојима. Команданти босанске војске и друге званичне личности одлазили су готово сваког љета на терен и покушавали да ријеше неки од насталих проблема у вези са изградњом. Иначе, о изградњи овог пута се бринуо директно командант турске војске у Босни. У том погледу, његовим наређењима су се покоравали мостарски и травнички мутесариф. О изградњи путева мањег значаја бринули су сами мутесарифи. Сама ова чињеница говори какав је значај турска власт придавала овом путу.

Као и већину путева у Босни и Херцеговини и пут Сарајево — Мостар градило је становништво кулуком. У изградњи су учествовали становници сарајевског, херцеговачког и травничког санџака. Поред тога, на изградњи је сваке године ангажовано по неколико батаљона редовне војске. Ред на путу су одржавали заптије. Изградња је трајала током три годишња доба. Кишни периоди током зиме, не само да су онемогућавали рад на траси, већ су често представљали опасност да униште већ урађено.<sup>34)</sup> Обавезом су били обухваћени сви становници мушког пола, без обзира на професионалну и социјалну припадност. Они који нису хтјели да одраде кулук, могли су наћи себи замјену. Према владиној замисли, требало је да се сваком оном ко је учествовао у изградњи пута исплати »по три литре кукуруза или умјесто овога по један грош у новцу на дан«.<sup>35)</sup> Поједини чиновници су, међутим, манипулисали средствима намијењеним у те сврхе, па је забиљежено низ злоупотреба. Исплата је у почетку избјегавана, а током времена је постало уобичајено да се за један дан кулучења на путу добија сума у износу од 1 пјастера.<sup>36)</sup> У

30) E. De Sainte Marie, *L'Herzegovine. Etude géographique, historique et statistique*. Paris 1875, 114.

31) Босна, званични лист Босанског вилајета, бр. 68, 4. (16) IX 1867, бр. 77, 6. (18) XI 1867., бр. 99, 22. IV (4. V) 1868.

32) Босна, бр. 138, 20. I (1. II) 1869.

33) Босна, бр. 99, 22. IV (4. V) 1868.

34) АВПР, Посолство в Константинополе, 1870, д. 2332, А. А. Якобсон — Н. П. Игњатьеву, Сарајево, 7 VI 1870. л. 156—157

35) Босна, бр. 77, 6. (18) XI 1867.

36) АВПР, Посолство в Константинополе, 1867, д. 2329, Е. Р. Шулепников — Н. П. Игњатьеву, Сарајево, 30 IX 1867, л. 40.; АВПР, Главный архив (ГА) V-A2, А. Н. Кудрявцев — П. Н. Стремоухову, Сарајево, 17/29 VI 1869, л. 79.

погледу времена позивања на кулук, људима се није излазило у сусрет, те су позивани у вријеме интензивних пољских радова. Исхрана је на траси била слаба и нередовна. Стока коју су сељаци морали да доводе на радове често је страдала усљед тешког рада и недовољне исхране. »Умјесто хљеба радницима су давали за храну лебиње од разних осушених трава и дрвене коре«, а оне који су покушавали побјећи с радилишта чекале су тјелесне казне и затвор.<sup>37)</sup> Тежак положај кулучара условио је жалбе, како турским властима тако и страним конзулима. Илустративан је један примјер. У извјештају од 16/28. августа 1865. године, руски вицеконзул у Мостару, Четверухин, наводи да је из сваког села узимано по пет људи за рад на путу и »како нису добијали од турских власти ни новца ни хљеба били су приморани прије мјесец дана да се обрате султану путем телеграфа с молбом да им се даде јести за вријеме извођења радова на путу. Међу потписницима телеграма који је послан преко аустријске границе и Метковића били су 3 латина, 5 православних Словена и 1 Турчин«. Као одговор на ову жалбу, стигло је наређење да се потписници телеграма ухапсе као кривци »у смјелости обраћања султану путем телеграфа«.<sup>38)</sup> Мада је ова група ускоро била пуштена на слободу, на интервенцију Осман-паше,<sup>39)</sup> наведени примјер, јасно говори о заиста тешким условима под којима се одвијао кулук. Током времена, радна обавеза босанскохерцеговачког становништва се мијењала, вјероватно у зависности од планова извођења јавних радова. Мада имамо мало конкретних података о висини кулука, може се претпоставити да је у различито вријеме и у различитим санџацима била усклађена са плановима изградње путева на том територију. Према извјештају В. В. Безобразова, руског вицеконзула у Мостару, од 31. децембра 1865, радна обавеза становника Херцеговине износила је 21 дан годишње. То се могло одрадити у три наврата, послије чега се сваки радник »враћао своје послу«. Безобразов прави разлику између ових радника-сељака и »слободних радника« у аустријским земљама.<sup>40)</sup> Према подацима којима располажемо за босански вилајет, сви становници мушког пола су били обавезни да на изградњи путева проведу пет дана у години. Они који то нису хтјели су могли наћи себи радника који ће одрадити кулук уз одређену надокнаду, обично 4 пјастера.<sup>41)</sup> Сасвим разумљиво, таквом могућношћу су се користили виши социјални слојеви. На путевима су највећим дијелом радили сиромашнији сељаци. Поред тога, на изградњи путева раде најамни радници регрутовани из слоја сиромашних сељака и градске сиротиње. Један број квалификованих

37) АВПР, ГА, V-A2, 1865, д. 808, Записи о положени дел в Боснии, л. 76.

38) АВПР, Посольство в Константинополе, 1865, д. 2051 б, Н. Ф. Четверухин — Н. П. Игнатьеву, Мостар, 16/28 VIII 1865, л. 29.

39) АВПР, Посольство в Константинополе, 1865, д. 2051 б, Н. Ф. Четверухин — Игнатьеву, Мостар, 21 IX 1865, л. 33—34.

40) АВПР, Посольство в Константинополе, 1865, г. 2051 б, В. В. Безобразов — Н. П. Игнатьеву, Мостар, 19/31 XII 1865, л. 54.

41) АВПР, ГА, V-A2, 1869, д. 812, А. Н. Кудрявцев — П. Н. Стремоухову, Сараево, 17/29 VI 1869, л. 79.



занатлија налази запослење на изградњи путева и мостова. Ту се посебно истичу зидари и мајстори за изградњу мостова. Др Ото Блау тврди да је на мостарском путу обично радило 500 до 600 надничара и занатлија.<sup>42)</sup> У току седме и осме деценије прошлог вијека, систем кулука у Босни и Херцеговини добио је веома широке размјере. Према пројекту поправке старих и изградње нових путева, у травничком санџаку, само у току 1867. године, било је потребно утрошити 500.000 радних дана.<sup>43)</sup> Исте године, из фочанског округа »7.000 људи добило је наређење да иде на изградњу друма између Мостара и Коњица«. <sup>44)</sup> Осамнаестог марта 1869. године, изашао је у Турској Закон о путевима. Према одредбама тог закона, сви мушкарци од 16 до 60 година старости су били обавезни да кулuche о свом трошку у корист државе. Кулуку је била подложна и стока. Рад на путу могао се обавити лично, путем замјене или отплатом. Сваки обвезник је имао одрадити 20 дана у року од пет година. Међутим, према овом закону, вилајетске скупштине су могле у зависности од потребе ову обавезу повећати за укупно 10 дана.<sup>45)</sup> У бос. вилајету је, средином 1870. године, обавеза кулучења удвостручена. Поред тога, кулучари су узимани не по домаћинствима »већ се рачунају по душама, тако да чак и старци неспособни за дуги и тешки рад подлијежу тој обавези те су принуђени наћи себи замјену или међу члановима своје породице или кога са стране са дневном платом од по 4 пјастера па и више«. <sup>46)</sup>

Пут Сарајево — Мостар није завршен до почетка устанка 1875. године, иако су сви гувернери покушавали да овај пројекат приведу крају. Један од најтежих проблема био је и остао неријешен — питање постављања два жељезна моста преко ријеке Неретве. Њих је посредством конзула Холмса наручио Омер Февзи-паша у Енглеској. Иако су били допремљени у Мостар још у току 1868. године, нису били монтирани из једноставног разлога што се накнадно по-

42) Otto Blau, *Kulturverhältnisse und kommerzielle Lage der Herzegovina...*, 17.

43) АВПР, Посольство в Константинополе, 1867, д. 2329, Е. Р. Шулепников Н. П. Игнатьеву, Сараево, 6 VI 1867, л. 17.

44) Исто. Овај податак потврђује и Световид (М. Влајинац, *Згон или кулучење...*, 352).

45) Влајинац, *Згон или кулучење...*, 358. Јуна мјесеца 1869, босански валија је издао циркуларну наредбу којом обавјештава становништво о одредбама Закона о путевима и обавези да сваки поданик мора у току 5 година да одради у корист државе 20 дана, односно 4 дана годишње. У ту сврху, становништво се дијели на пет разреда у односу на удаљеност мјеста становања од мјеста извођења јавних радова. У прву категорију су спадали они који живе до 6 сати хода од мјеста на којем се радови изводе, у другу они који живе 6—9 сати далеко, у трећу они који су удаљени од 9—12 сати хода, у четврту они који су живјели у мјестима далеко од 12—15 сати и у пету они који су живјели преко 15 сати хода далеко од мјеста рада. За сваку од ових категорија било је одређено колико је дана обавезан провести на јавним радовима (АВПР, ГА, V-A2, д. 812, Кудрявцев-Стремоухову, Сараево, 17/29 VI 1869, л. 79).

46) АВПР, Посольство в Константинополе, 1870, д. 2332, А. А. Якобсон — Н. П. Игнатьеву, Сараево, 7 VI 1870, л. 157—158.

казало да ни један од њих по својим димензијама не одговара на-мјени. Године 1871., у Босну је дошао енглески инжењер Хаден, ко-ји је раније градио жељезничке пруге и путеве у Енглеској и Инди-ји. Њега је турско министарство саобраћаја именовало за главног инжењера у Босни са задатком да доврши започети пут од Сара-јева до Мостара.<sup>47)</sup> Према ријечима самог Асим-паше влада је до та-да за изградњу овог пута исплатила 7 милиона пјастера. Према про-цјени руског конзулата у Сарајеву, стварна вриједност изведених радова износила је 18 милиона пјастера.<sup>48)</sup> Поред покушаја употребе жељезних мостова, у току изградње овог пута употријебљена је још једна новина. Из службене преписке прусачког мудира и травничког мутесарифа из 1875. године, види се да је на траси пута Мостар — Ја-бланица — Коњиц употребљавана једна врста цемента. Произвођен је у Јабланици од камена добављаног из Прусца. Овај цемент је био бољег квалитета од оног који је добављан из Аустро-Угарске. Од 100 ока прусачког камена добијано је 40 ока цемента.<sup>49)</sup>

У друмском саобраћају у Босни и Херцеговини, у другој полс-вини XIX вијека, значајну улогу имао је пут који је водио из Сара-јева према Травнику и даље према Ливну, Сињу и Сплиту. Био је то стари каравански пут који је дуго служио као важно исходиште бо-санскохерцеговачке трговине. Идеја о изградњи колског пута Сара-јево — Травник — Ливно и даље до аустријске границе појавила се 1862. године, а остваривање пројекта, чији је иницијатор био Ос-ман-паша, требало је да почне наредне, 1863. године.<sup>50)</sup> Изградња овог пута почела је, међутим, тек 1866. године, а требао је бити »је-дан од најогромнијих дијела у струци грађења друмова«.<sup>51)</sup> Свака-ко, најтежа дионица на овом путу било је пробијање трасе преко планине Пролога. И поред тога, радови су веома брзо напредовали. Према саопштењу листа »Босна« до почетка августа мјесеца 1866. године, већ је било завршено 7.500 аршина пута. Према истим пода-цима, пут је био широк 9 аршина. Како је водио кроз непроходне кланце, дневно је испаливано око 800 лагума. До тада је било саг-рађено 6.000 квадратних аршина потпорних зидова. Процјењивано је да ће пут бити пуштен у промет за мјесец и по дана до мјеста до којег је предвиђена изградња за 1866. годину.<sup>52)</sup> Овај пут је завршен 1867. године. И у његовој изградњи турске власти су примијениле систем масовног кулука. У извјештају конзула Шчуљепникова од

47) Хадену је била одређена мјесечна плата у износу од 5.000 пјастера уз надокнаду свих путних трошкова. Власти у Сарајеву он је, ипак, затекао неспремне, јер није било припремљено ни потребно људство, ни алат. (АВПР, Посолство в Константинополе, 1871, д. 2333, А. Н. Кудрявцев — Н. П. Игнатјеву, Сараево, 5/17 мая 1971, л. 40.; Исти истоме, Сарајево, 19. XI 1871, л. 124).

48) АВПР, Посолство в Константинополе, 1871, д. 2333, Кудрявцев-Игна-тјеву, Сараево, 19. XI 1871, л. 124.

49) Риза-еф. Мудеризовић, *Босански мајдани за турске управе*, ГЗМ. XXX/1918, Сарајево 1919, 25.

50) АВПР, Посолство в Константинополе, 1862, д. 2326, Е. Р. Шулепников — А. Б. Лобанову-Ростовском, Сараево. 28 VIII 1862, л. 50.

51) М. Влајинац, *Згон или кулучење...*, 350, напомена 38.

52) *Босна*, бр. 12, 1. (13) VIII 1866.; упор. М. Влајинац, н. д. 350.



30. XI 1867., тврди се да је само из двије нахије травничког санџака (ливањска и скопљанска) затражено за изградњу путева 24.000 људи, који су били обавезни да одраде готово 100.000 радних дана.<sup>53)</sup> Сарајевски цвјетник је донио податак да је за двије године изградње овог пута »употријебљено 140.000 надница без плате«, не рачунајући плаћене зидаре из Аустрије.<sup>54)</sup> Као и многи други путеви који су изграђени на брзину и кулуком и овај пут је брзо пропао. Већ је 1870. године био непроходан не само за колски, већ и каравански саобраћај. Зато је вилајетска скупштина расправљала о његовој поновној изградњи.<sup>55)</sup>

Могућност да Босна добије још једну везу с Јадранским морем преко Ливна и Сплита подстакла је Дубровчане да интервенишу код босанског валије у циљу сачувања дубровачке трговине са залећем. Зато је већ фебруара 1866. године, у Сарајево допутовао турски конзул у Дубровнику Персић, који је као Дубровчанин водио разговоре са Осман-пашом. Персић је предлагао изградњу директног колског пута од Дубровника до Сарајева. Осман-паша је одбио овај приједлог са образложењем да за такав подухват недостају финансијска средства.<sup>56)</sup>

Изградња путне мреже у Босни и Херцеговини у току 50-их до 70-их година XIX вијека имала је привредну и војну намјену. За највећи број путева изграђених у Херцеговини може се тврдити да су имали првенствено војну намјену. Поучене искуством из устанака Луке Вукаловића (1852-1862), турске власти су настојале да изградњом колских путева омогуће бржу и ефикаснију интервенцију у до тада готово неприступачне крајеве. Спајајући Мостар са границом Црне Горе и њиховим повезивањем са три крака са јадранском обалом (у Клеку, Дубровнику и Суторини), требало је омогућити војну интервенцију с мора. Такву намјену имали су путеви: Мостар — Столац — Љубиње — Требиње, Столац — Клек, Требиње — Дубровник и Требиње — Суторина. За босанскохерцеговачки промет извјесног значаја имао је једино пут Требиње — Дубровник. Да би обезбједиле снабдјевање гарнизона и караула према Никшићу, турске власти су покушале изградити пут Мостар — Невесиње — Гацко — Дуга — Никшић. Уз то, овај пут је пролазио кроз традиционално немирне крајеве и требао је да послужи за брзе војне интервенције. Изграђени путеви у Босни требали су да послуже истој сврси, али су они и мимо тога одиграли значајну улогу у повећању размјене, како између појединих градова, тако и између Босне и сусједних територија под влашћу Хабзбуршке Монархије.

Заједничка карактеристика свих босанскохерцеговачких путева изграђених у трећој четвртини прошлог вијека састојала се у томе што су били лошег квалитета. Били су лоше пројектовани са ве-

53) АВПР, Посольство в Константинополе, 1867, д. 2329, Е. Р. Шулепников — Игњатјеву, Сараево, 30 XI 1867, л. 40.

54) М. В л а ј и н а ц, н. д. 353.

55) Исто, 353—354.

56) АВПР, посольство в Константинополе, 1866, д. 2328, Е. Р. Шулепников — Н. П. Игњатјеву, Сараево, 22. II 1866, л. 9.

ликим успонима и падовима, нису имали тврду подлогу, а тамо гдје је била постављена, калдрма је лоше урађена, тако да је онемогућавала нормалан транспорт. Осим тога, ови путеви нису имали канале за одвод воде с коловоза. Важан недостатак било је и одсуство чврстих мостова.<sup>57)</sup>

Поред свих недостатака новоизграђених колских путева у Босни и Херцеговини, друга половина XIX вијека значи корак даље у развоју саобраћаја. До тада је међумјесни саобраћај обављан готово искључиво коњима. Традиција кирицилука је била веома присутна међу босанскохерцеговачким становништвом, Кириције су представљали посебну социјалну категорију, која се бавила превозом робе и путника. Били су организовани у караване, а на челу сваког од њих налазио се крамар. Није риједак случај да су се бавили и трговином на тај начин што су након обављеног преноса робе у једном правцу куповали другу робу и преносили у други крај гдје су је продавали мјесним трговцима. У босанскохерцеговачком промету кириције су играли значајну улогу све до аустроугарске окупације и првих година послје ње.

Мрежа колских путева у Босни и Херцеговини се постепено ширила. Према службеним подацима, до почетка 1866. године било је изграђено 29 разних путева у укупној дужини од 152 сата хода или око 760 километара.<sup>58)</sup> Према подацима из наредне, 1867. године, у Босни је 5% путева отпадало на колске, а 95% на караванске путеве.<sup>59)</sup> Упоредо се са порастом значаја колског саобраћаја повећава и број запрежних кола. Године 1861., у Сарајеву су постојала само троја запрежна кола. До 1868, овај број је прешао цифру од 200. Највећи број запрега кориштен је у земљорадњи, док је мањи број служио за транспорт и у луксузне сврхе.<sup>60)</sup> У равничарским крајевима употреба запреге је брже напредовала из разумљивих разлога. До 1879. године, број запрега у Босни и Херцеговини је достигао цифру од 32.258. Од тога је на воловске запреге отпадало 25.876, а на коњске

57) У извјештају руског конзулата у Сарајеву, од 7. јуна 1870. године, каже се да је Сафвет-паша, послје представке страних конзула у вези са путном мрежом, подузео строге мјере на побољшању стања на путевима у босанском вилајету. Према оцјени конзулата, провођење у дјело ове добре замисли везано је за низ непријатности и злоупотреба. Прије свега сматра се да су подузети радови на поправци путева у најмању руку несавремени. Подузимање би оваквих мјера било корисно ако би се градили канали за одвод воде, добри и чврсти мостови и други основни радови. »Али, нажалост, овдје се све завршава насипањем само камена и пијеска на пут да би се повећала чврстоћа и да би се спријечило стварање великог слоја блатице«. Овакви радови су корисни само до јесени, када почињу велике кише. Један је инжењер неколико пута настојао у то убједити босанског валију, али је овај остао при своме убјеђењу. (АВПР, Посолство у Константинополе, 1870, д. 2332, А. А. Јакобсон — Ипнатьеву, Сараево, 7. VI 1870, л. 156—157).

58) М. Влајинац, н. д. 349.

59) E b i n g e r, *Studien über Bosnien und die Herzegovina*, 18.

60) Dr Otto Blau, *Über den Ackerbau in Bosnien*, *Annal. der Wirtschaft*, Bd. LIII, Berlin 1868, 86.



6.382.<sup>61)</sup> Овакав однос воловских и коњских запрега наводи на закључак да је и тада највише запрега било употребљавано у земљорадњи, односно у мјесном транспорту.



Средином марта мјесеца 1866. године, на иницијативу начелника за иностране послове босанског вилајета Али-бега, у Сарајеву је образовано акционарско друштво за превоз путника и робе<sup>62)</sup> у Босни познато као *Колско подвозно друштво*. Компанија је располагала почетним капиталом од 1.000 акција по 500 гроша.<sup>63)</sup> Требала је у почетку да организује превоз на релацијама Сарајево — Бос. Брод и Сарајево — Мостар — Метковић, а по отварању колских путева и са другим градовима у Босни и Херцеговини. Од самог почетка, једно одјељење ове компаније пренесено је у Мостар. Замисао о оснивању овог акционарског друштва прихваћена је од мјесног становништва »са општим задовољством«. Херцеговачки гувернер Нашид-паша саопштио је Безобразову да је »у току мјесец дана купљено акција у вриједности од 500.000 пјастера (око 30.000 сребрених рубаља)«. <sup>64)</sup> У циљу прибављања средстава за рад компаније, Али-бег је почетком марта мјесеца отпутовао у Аустрију гдје је био »намјерен посјетити Беч да би купио кола и коње«. Неки од конзула великих сила су придавали Али-беговом путовању политичко значење, које Шчуљепников негира ријечима: »Ја не могу тако претпоставити има-

61) Ево како је изгледао распоред запрега по појединим окрузима:

| Округ             | број коњских<br>запрега | број воловских<br>запрега |
|-------------------|-------------------------|---------------------------|
| Сарајево          | 182                     | 3.702                     |
| Бањалука          | 1.423                   | 5.633                     |
| Бихаћ             | 722                     | 4.760                     |
| Травник           | 130                     | 3.057                     |
| Зворник           | 3.835                   | 8.472                     |
| Мостар            | 40                      | 252                       |
| <b>С в е г а:</b> | <b>6.382</b>            | <b>25.876</b>             |

(*Ortschafts und Bevölkerung-Statistik von Bosnien und Hercegovina, Sarajevo 1880., Anhang. Landes-Viehstands-Tabelle nach dem Stande vom 15 Juni 1879.*)

62) АВПР, Посольство в Константинополе, 1866, д. 2328, Е. Р. Шулепников — Н. П. Игнатъеву, Сараево, 8 III 1866, л. 12.

63) *Босна*, бр. 2, 23. V (4. VI) 1866; В. Скарић, Сарајево..., 230.

64) АВПР, Посольство в Константинополе, 1866, д. 2052, В. В. Безобразов — Н. П. Игнатъеву, Мостар, 5/17 III 1866, л. I.

јући у виду да је он (Али-бег, прим. И. Т.) пошао у пратњи драгомана енглеског конзулата, човјека који се разумије једино у коње и који се у Сарајеву до сада занимао само одржавањем коња за саобраћај између Брода и Сарајева.<sup>65)</sup> Уплата прве рате за акције ишла је добро. За новац добивен од улога акционара набављени су коњи, теретна кола, фијакери и друга опрема. Компанија је имала централу у Ђулагином хану у Сарајеву, а нешто даље одатле и сопствене штале. Четрнаестог марта 1866. године, компанија је званично почела рад.<sup>66)</sup> Имала је свој Статут. Према одредбама Статута, акционари су били дужни да свака три мјесеца уплате по једну од укупно 4 рате вриједности акције. У случају да неко у одређеном року не уплати суму од 125 гроша, губио је претходно уплаћени износ. Изгледа да је већ са уплатом друге рате ишло споро, те је у Босни објављена опомена акционарима да до краја јуна текуће године морају извршити уплату, јер ће у противном остати без раније уплаћеног новца.<sup>67)</sup> У броју од 13. августа 1866. Босна је објавила молбу комисије која је радила на формирању компаније, а која је била упућена генералном гувернеру босанског вилајета 14. фебруара исте године. У молби се износе користи које компанија треба да донесе развоју трговине и поштанског саобраћаја. С тим у вези од валије се тражи да у Цариграду издејствује ферман којим би рад компаније био озваничен. У истој молби, од валије се тражи да упути позив санџачким властима за масовније укључивање акционара из других крајева.

О раду одјељења Колског подвозног друштва у Мостару постоји врло мало података. О њему понешто сазнајемо само из списка о Херцеговини чији је аутор руски конзул у Мостару. У њему се наводи да је почетком 1866. године, последије окончања радова на путу Мостар — Метковић, из Трста била добављена једна кочија и шест сеоских кола (таљига) за акционарско друштво које је формирано у Сарајеву и које има свој центар у Мостару. Циљ овог друштва био је да замијени товарни транспорт јефтинијим. Коњи су били набављени у Хрватској.<sup>68)</sup> По логици ствари, одјељење сарајевског акционарског друштва за превоз путника и робе требало је да преузме на себе одржавање колског саобраћаја у Херцеговини. За то су постојале све претпоставке. Интензивирана изградња колске путне мреже обећавала је веома много. То се нарочито односило на пут Сарајево — Мостар — Метковић, који је био у изградњи. И поред тога што колски саобраћај није био успостављен, сарајевска трговина је из Трста, Метковића и Мостара управо тим путем добијала око 30.000 товара робе годишње. Нису биле далеко од реалности претпоставке да ће успостављањем колског саобраћаја између Мостара и Сараје-

65) АВПР, Посољство в Константинополе, 1866, д. 2328, Е. Р. Шулепников — Н. П. Игњатьеву, Сараево, 8. III 1866. л. 12.

66) В. Скарин, *Сарајево...*, 230.

67) *Босна*, бр. 3, 30. V (11. VI) 1866.

68) АВПР, ГА, V-A2, 1867, д. 621, Герцеговина. Краткий очерк Герцеговины в географическом, статистическом, этнографическом и торговом отношениях, Мостар, 24. XI 1867, л. 30.



ва трговачки каравани ићи не преко Сплита и Ливна за Сарајево, већ новоизграђеним друмом долином Неретве.<sup>69)</sup>

Средином августа 1866. године, објављена је *Подвозна тарифа колске компаније*. Њом је регулисано растојање између појединих мензилхана и цијене превоза. За робу која није била гломазна, компанија је наплаћивала 20 пара (1/2 пјастера) за превоз једне центе (1 centa = 44 оке) на растојању од једног сата. За *кабасте ствари* наплаћивана је дупла цијена, а у случају да је роба осигуравана, наплаћивано је 2<sup>0</sup>/<sub>10</sub> од вриједности робе. За пакете тежине од 1—22 оке наплата је вршена као за робу од једног centa тежине, а за теже од 22 оке као тежина од 1,5 центи. За ствари које су биле лаке, али су заузимале више простора, наплаћивана је двострука цијена. Компанија је вршила изнајмљивање вучних кола. При томе је било условљено да »кола пропутују дневно само осам сахата растојања. Цијена је истих ако се њима четворица служе по 100 пара, за тројицу по три гроша, за двојицу и за једну особу по осам гроша од сахата и особе«. Посебну тарифу компанија је имала за превоз војног материјала, као што су оружје и муниција. За превоз таквог материјала на територији Босне је наплаћивано 30 пара по центи на растојању од једног сата путовања. У Херцеговини је за наведену услугу компанија узимала један пјастер. При преносу робе и других терета на коњима, товар је био ограничен на 2 центе (88 ока), мада се у Босни и Херцеговини под појмом товар подразумијевала тежина од 100 до 120 ока. Компанија се обавезивала да по колским путевима у Босни сав војни материјал превози по цијени од 15 пара од *центе и сахата*. Под појмом *војне потребе* није подразумијеван и пртљак официра. За превоз путника плаћало се 4 гроша за путовање од једног сата, с тим што је путник могао да има пртљак до 10 ока тежине. При поласку на пут, путници су били дужни набавити *билет*, који су по приспјећу у мјесто путовања предавали одређеном службенику. Компанија је новац примала према турској курсној вриједности.<sup>70)</sup>

Цијене превоза робе и путника које је организовала ова компанија су биле далеко ниже од оних које су нудили кириџије и удружења превозника са територије Аустрије. До 1865. године, цијена превоза једног центнера робе од Брода до Сарајева просјечно је износила 5 флорина. Након почетка рада компаније у Сарајеву, цијена превоза на истој релацији опала је и у љето 1866. износила 3 флорина за центар. Значи да је цијена превоза опала за 40<sup>0</sup>/<sub>10</sub>. У току зиме 1866/67, цијена превоза једног centa од Брода до Сарајева износила је 5 фл.<sup>71)</sup> Руски конзул у Мостару, Безобразов, оправдано је предвиђао да ће »ова компанија нанијети страхан ударац овдје постојећем превозништву, којим се занима велики дио становника Босне«. Према истом мишљењу, компанија је требала »неизоставно доијети огромну корист трговини јефтиноћом и удобношћу доставке

69) Исто, л. 26.

70) Босна, бр. 12, 1 (13) VIII 1866.

71) Otto Blau, *Handel und Verkehr Bosniens in 1866*, (Nach dem Berichte des Preussischen Konsulats zu Sarajevo), *Preussisches Handelsarchiv*, II, Berlin 1867, 161.

роба«. Улов је требало да буде добра управа. Уз то, било је нормално очекивати да ће се појавити жеља кириција да конкуришу компанији.<sup>72)</sup>

Међутим, компанија је била кратког вијека. Неискуство у вођењу послова не само да није омогућило остваривање профита, већ је и уложени капитал пропао. Убрзо је послје оснивања пала у дугове и престала радити. Њено имање је распродато на јавној лицитацији од чега су нешто новца добили само јамци, док акционари нису добили ништа.<sup>73)</sup> Слично се догодило и са мостарским одјељењем ове компаније. Запрежни коњи купљени у Хрватској нису се могли прилагодити тешким условима на путу, те их је већина угинуло, а они што су остали нису се могли употријебити. Новембра мјесеца 1867. године, колски саобраћај између Мостара и Метковића и Мостара и Стоца су одржавала само двоја сеоска кола.<sup>74)</sup>

На основу расположивих података, тешко је установити у којој је мјери изградњом колске путне мреже у току шездесетих и седамдесетих година прошлог вијека стварно скраћено вријеме путовања између појединих мјеста у Босни и Херцеговини, тим прије што су биљешке страних, као и домаћих путописаца, писане на основу личног искуства, или су резултат различитих процјена. Упооређивањем података о растојањима између појединих мјеста у Херцеговини у односу на Мостар, код П. Ровинског, Ивана Фране Јукића и Сент Маријеа, примјећује се велика сличност, мада период од двадесетак година дијели два прва од последњег којем Јукићеви подаци сигурно нису били непознати, а којим се могао користити и сам Ровински.

*Преглед растојања између појединих мјеста у Херцеговини 1851. и око 1874.*

| Од Мостара до у: | према П. Ровинском<br>1851. <sup>75)</sup> | према С. Маријеу<br>око 1874. <sup>76)</sup> |
|------------------|--|--|
| Коњиц            | 12 сати                                    | 12 (преко Јабланице 16)                      |
| Сарајево         | 24 "                                       | 24 сата                                      |
| Фоча             | 24 "                                       | 25 "   |
| Невесиње         | 3 "  | 6 "  |
| Љубушки          | 6 "  | 6 "  |
| Столац           | 6 "  | 6 "  |
| Гацко            | 14 "                                       | 14 "   |
| Билећа           | — "  | 19 "   |
| Требиње          | 18 "                                       | 18 "   |
| Никшић           | 28 "                                       | 24 "   |
| Пива             | — "  | 34 "   |

72) АВПР, Посольство в Константинополе, 1866, д. 2052, Безобразов — Игнатъеву, Мостар, 5/17 III 1866, л. I.

73) В. Скарин, Сарајево..., 230.

74) АВПР, ГА, V-A2. 1867, д. 621, л. 30.

75) П. Ровинский, Краткий очерк Герцеговины, С. Петербург 1852, л. 12.

76) E. De Sainte Marie, n. d. 147.



|                      |      |         |
|----------------------|------|---------|
| Блато (Мостарско)    | — "  | 3 "     |
| Широки Бријег        | — "  | 4 "     |
| Дувно                | 12 " | 10 "    |
| Ракитно              | — "  | 8 "     |
| Метковић (по Јукићу) | 7 "  | 10 "    |
| Благај               | 2 "  | 2 "     |
| Зимје                | — "  | 5 "     |
| Габела               | — "  | 7 1/2 " |
| Јабланица            | — "  | 10 "    |
| Љубиње               | 10 " | — "     |
| Дубровник            | — "  | 24 "    |
| Борци (старим путем) | — "  | 10 "    |
| Вир                  | — "  | 11 "    |
| Посуцје              | — "  | 9 "     |
| Клобук               | 22 " | — "     |
| Јелеч                | 18 " | — "     |
| Горажде              | 30 " | — "     |
| Чајниче              | 30 " | — "     |
| Рудо                 | 36 " | — "     |
| Бијело Поље          | 38 " | — "     |
| Пријеполје           | 44 " | — "     |

Сређином седме деценије XIX вијека, растојање између Сарајева и Травника је износило 16 сати, Сарајева и Митровице 60, Травника и Ливна 18, Травника и Брода 32, Травника и Бањалуке 18, Травника и Бихаћа 37, Сарајева и Брчког (преко Д. Тузле) 30, Сарајева и Раче (преко Власенице и Зворника) 38, Бањалуке и Бос. Градишке 11 сати итд.<sup>77)</sup>

На основу изнесених података произилази да изградња колских путева није значила готово никакво скраћивање времена транспорта, па бисмо могли констатовати да је проширивање путева, уствари, требало да повећа капацитет и сигурност превоза могућношћу употребе колске запреге.

Неразвијеност путне мреже у Босни и Херцеговини условљавала је веома високе цијене превоза. Несигурност путовања, која је долазила не само од лоших путева већ и опште несигурности, један је од важних узрока недовољне повезаности Босне и Херцеговине са сусједним областима. Као примјер, узећемо превоз на путу Сарајево — Бос. Брод који се сматрао једним од најбољих путева у Босни и Херцеговини. Сређином XIX вијека, цијена превоза у љетним условима износила је 3 новчича по оки, а у зимским мјесецима по 5 1/2 новчича.<sup>78)</sup> За превоз једног царинског центнера (56 кг) трговачке робе из Брода у Сарајево наплаћивано је 1866. године 2 1/2 —

77) О растојањима између појединих мјеста види: Johan Rozikiewicz, *Studien über Bosnien und die Herzegovina*, Leipzig und Wien 1868, 95—102.

78) Р. Заплата, *Привредне прилике...*, 85—86.

3 гулдена (1 гулден око 10 пјастера), наредне 1867, 3 до 5 гулдена, а 1869. 3 1/2 до 4 гулдена. Ове цијене су биле тако високе да је било јефтиније робу допремити из Берлина и Нирнберга до Славонског Брода, него од Бос. Брода до Сарајева. Превоз робе од Брода до Сарајева држали су у својим рукама превозници из Славонског Брода. У томе нису имали конкуренције у самој Босни, осим у вријеме краткотрајног постојања шпедитерског акционарског друштва у Сарајеву.<sup>79)</sup> У току 1874. године, робна тарифа на овој релацији износила је у љетном периоду 3, а у зимском 4 форинте<sup>80)</sup> (1 форинта износи око 10 пјастера). Наредне се, 1875. године, за превоз 50 кг. робе из Брода у Сарајево плаћало 6 до 10 марака.<sup>81)</sup> Цијене превоза роба и људи су зависиле не само од годишњег доба, већ и од конкретне друштвено-економске и политичке ситуације у Босни и Херцеговини. Почетком 1871. године, мостарска фирма *Браћа Радуловић* плаћала је превоз робе од Метковића до Мостара 8—9 пара на оку, средином 1874., 5—6 пара.<sup>82)</sup> Након почетка устанка 1875. године, цијене превоза робе су знатно повећане. У току јула мјесеца 1876, мостарски трговац Ристан Тута плаћа превоз робе од Метковића до Мостара 8 до 12 пара на оку.<sup>83)</sup> Од почетка августа до краја године, цијена превоза је повећана и износила је од 12 до 14 пара на оку.<sup>84)</sup> У љето 1877, цијена превоза робе од Метковића до Мостара је повећана утолико што је наплаћивана од 12 до 14 пара на оку, с тим да се исплата изврши у аустроугарској монети — цванцикама.<sup>85)</sup>

••

Поред колске путне мреже, одређену улогу развоју транспорта у Босни и Херцеговини имао је ријечни саобраћај. Мада неорганизован и без примјене савремених средстава, колико-толико се уклапао у водни саобраћај на Сави и у ушћу Неретве. Доњи токови ријека Уне, Сане, Врбаса, Усоре, Босне и Дрине били су пловни за мале бродове и чамце. Овај саобраћај је одиграо значајну улогу у извозу босанског жељеза и дрвета. За извоз дрвета, одређено значење имало је сплаварење. Турске власти су тек при крају своје управе по-

79) Otto Blau, *Der Handel Bosniens im Jahre 1867* (Nach dem Jahresberichte des Norddeutschen Bundes-Konsulats), *Preussisches Handelsarchiv*, I, Berlin 1868, 612; Исти, *Jahresbericht des Konsulats des Norddeutschen Bundes zu Sarajevo für das Jahr 1869*, *Preussisches Handelsarchiv*, I, Berlin 1870. 262.

80) Војислав Божићевић, *Грађа за проучавање економских односа у Босни и Херцеговини пред устанак 1875*. (Према подацима из извјештаја аустроугарског генералног конзула др-а Светозара Теодоровића у Сарајево из 1875), *Годишњак ИД БиХ*, год. I, Сарајево 1949, 220.

81) Ebinger, n. d. 17.

82) Архив Херцеговине Мостар (АХ), *Браћа Радуловићи Мостар*, Трговачка писма из Метковића од 27. I 1871; 30. II 1871; 5. VI 1874; 9. VI 1874.

83) АХ, Породица Туте (ПТ) бр. 227, 228, 229, 230, 231.

84) АХ, ПТ, 232, 233, 235, 236, 237.

85) АХ, ПТ, 240, 241, 244.



челе подузимати неке мјере да би омогућиле бржи развој овог саобраћаја. Забиљежено је да је, 1865. године, било подузето минирање подводних прагова и клисура Дрине између Љубовије и Вишеграда с циљем да се ова ријека учини пловном до Вишеграда.<sup>86)</sup> Један од закључака вилајетске скупштине 1870. године био је да се од министарства унутрашњих послова Турске затражи кредит у износу од 43.000 пјастера који би био утрошен на чишћење корита ријеке Уне, с циљем да се ова ријека учини пловном до Бос. Крупе.<sup>87)</sup> Готово искључива зависност босанскохерцеговачког промета од сусједне Хабзбуршке Монархије није остала незапажена од стране савременика. Паско Васа еф. је заговарао изградњу луке у Клеку и њено проглашавање слободном луком, која би конкурисала Трсту и босанскохерцеговачку трговину ослободила аустријског монопола.<sup>88)</sup> Ову идеју износи и Сент Мари. Он је чак предлагао продубљивање корита Неретве које би је учинили пловном не само до Мостара, већ и до Коњица остављајући као могућност изградњу канала између ријека Неретве и Босне и спајања Јадранског са Црним морем.<sup>89)</sup>



О изградњи прве и једине жељезничке пруге у Босни између Добрљина и Бањалуке код нас је писано у више наврата. Најцјеловитије дјело на ову тему је монографија Џевада Јузбашића.<sup>90)</sup> На овом мјесту ми ћемо се ограничити, углавном, на податке које нам нуде руски извори који су до сада били непознати.

Године 1869., босански вилајет је добио први пројекат жељезничке мреже. У љето те године, дошла је у Босну група аустријских и белгијских инжењера. Белгијски инжењери су заступали мишљење да будућу жељезничку пругу треба градити од Бос. Градишке преко Бањалуке и Травника до Сарајева, а аустријски »право од Брода у Сарајево«.<sup>91)</sup> С обзиром да је барон Хирш добио концесију за градњу жељезнице у европској Турској, пројектовање жељезничке

86) Бранислав Беговић, *Страни капитал у шумској привреди Босне и Херцеговине за вријеме отоманске владавине*, Радови Шумарског факултета и Института за шумарство и дрвну индустрију у Сарајеву, год. V, бр. 5, Сарајево 1960, 30.

87) Исто.

88) Ако би лука Клек постала слободна, тврди Паско Васа еф., ту би долазили бродови под разним заставама. На тај начин Клек би постао значајнија лука од самог Трста. Ово би уједно значило турско учвршћивање на Јадрану. Отварање би ове луке значило унапријеђење трговине и омогућавање експлоатације босанских руда и шума, као и чвршће економско повезивање словенских народа у Турској. (Паско Васа еф., н. д. 60).

89) E. De Sainte Marie, n. d., 149—150.

90) Џевад Јузбашић, *Изградња жељезница у Босни и Херцеговини у свјетлу аустроугарске политике од окупације до краја Краљеве ере*, АНУБиХ, Дјела, књ. XLVIII, Одјелење друштвених наука, књ. 28, Сарајево 1974, 7—13.

91) АВІР, ГА V-A2, 1869, д. 812, Выписка с донесения А. Н. Кудрязцева, 12/24 IV 1869, л. 161.

мреже је повјерено техничком директору Друштва јужних жељезница инжењеру В. Преселу, који је персонал подијелио у 11 бригада, од којих су три под руководством инжењера Гајгера биле одређене за трасирање *босанских линија*.<sup>92)</sup> Један од представника Друштва јужних жељезница, Кнајзе, послѣје обиласка терена у Босни дао је неколико података о могућностима пројектовања жељезница аустроугарском генералном конзулу у Сарајеву, до којих је повјерљивим путем дошао руски конзул А. Н. Кудрјавцев и у облику извјештаја пренио Азијском департману МИД-а у Петербург. У извјештају од 4/6 јуна 1869. године, Кудрјавцев извјештава П. Н. Стремоухова да се у раду аустријског Друштва јужних жељезница поставио проблем којим правцем изградити жељезничку пругу — долином ријеке Босне од Брода на Сави преко Дервенте, Добоја, Маглаја, Жепча, Зенице и Високог до Сарајева,<sup>93)</sup> или од Новог преко Приједора, Бањалуке, Јајца, Травника и Високог до Сарајева. Према првој варијанти, жељезничка пруга би ишла долином ријеке Босне, паралелно са постојећим путем. За ову варијанту се у извјештају каже да је уједно и најприхватљивија у односу на цијену изградње. У пракси је, међутим, прихваћена друга варијанта, мада је далеко тежа и »има не један већ три зимеринга«.<sup>94)</sup> Као разлог прихватања ове друге варијанте се наводи чињеница да ће пруга пролазити »кроз најнасељенија и најбогатија мјеста«. Компанија »нарочито рачуна на жељезну руду која се сусреће у огромним количинама на том правцу, а исто тако на камени угљ и шуме. Сама турска влада — каже се даље у истом извјештају — како се чини, има у виду продавање њој (тј. овој компанији, прим. И. Т.) концесије за експлоатацију рудника, шума и каменог угља«.<sup>95)</sup> Према ријечима самог Кнајзеа, пруга ће представљати јединствену жељезничку пругу и »једна њемачка миља даваће најмање 20.000 гулдена годишњег приходи«.<sup>96)</sup>

Од Сарајева је жељезничка пруга требала да има продужетак преко Рогатице, Вишеграда, Сјенице, Новог Пазара до Косовске Митровице, као граничног града Босанског вилајета.<sup>97)</sup> Био је то дио чувеног плана »*Drang nach Osten*«, према којем је требало жељезницом повезати Беч са Солуном. На савској граници босанска пруга је требала да буде повезана од Новог са Костајницом и Петрињом, а

92) Geiger und Lebret, *Studien über Bosnien, die Herzgovina und die bosnischen Bahnen unter Beschreibung einiger generaler Tracirungs-Methoden*, Separat-Abdruck aus *Allgemeinen Bauzeitung*, Wien 1873, 11. Ова два инжењера су дали детаљан преглед мјеста и предјела кроз које је будућа жељезничка пруга требала да прође. У овом раду описано је низ практичних проблема на које су наилазили инжењери приликом пројектовања жељезничке линије, као и неколико врло занимљивих скица значајнијих објеката као што су мостови, утврђења и сл.

93) АВПР, ГА, V-A2, 1869, д. 812, А. Н. Кудрјавцев — П. Н. Стремсухову, Сараево, 4/16 јуна 1869, л. 66.

94) Исто.

95) Исто, л. 67.

96) Исто, л. 67—67'.

97) АВПР, ГА, V-A2, 1870, д. 813, л. 55. (Скица пројекта жељезничких пруга преко босанског вилајета).





од Брода (Славонског) са Осијеком. Костајница је требала да се повеже са Бродом преко Јасеновца.<sup>98)</sup>

Руски конзул је с правом потврдио да остваривање овог пројекта значи економско везање Босне за Аустро-Угарску. »Сва богатства земље доћи ће у руке Аустрије, а њих је веома много — извјештава Кудрјавцев и могла су бити непозната само таквој влади као што је турска. Шуме, жељезна и бакарна руда, а може бити и сребрена (затим) мрамор, други минерали, со и остале руде све ће прећи у руке сусједа, који одавно машта о присаједињењу својих присавских посједа посједима на Јадранском мору«. <sup>99)</sup>

Спор око двоструке жељезничке везе са југоистоком, који се водио између Беча и Пеште, одуговлачио је провођење у дјело овог пројекта.<sup>100)</sup> Према подацима Ладислава Ордега, француског конзула у Сарајеву трасирање жељезничке пруге од Сиска до Бањалуке почело је у љето 1870. године. Средином јула мјесеца Ордега је извјестио министра спољних послова да је у Бањалуку дошао главни аустријски инжењер Гајгер са »око 50 надгледника и пикера који су одмах почели трасирање пруге«. Траса је требала бити подијељена на три секције (Сисак — Бос. Нови, Бос. Нови — Приједор и Приједор — Бањалука). Ордега је располагао податком да ће на изградњи ове пруге бити ангажовано 6.000 радника из Корушке.<sup>101)</sup> Изградња прве и једине етапе у Босни, под турском влашћу, почела је у прољеће 1871. године, на релацији Добрљин — Бањалука. О почетку радова на овој жељезничкој прузи обавијестио је Кудрјацев руског амбасадора у Цариграду Н. П. Игњатијева 8/20. маја 1871. године. У извјештају између осталог се, каже да је »у Бањалуку дошло 18 инжењера и 180 радника«, који су почели изградњу жељезничке пруге у правцу Приједора.<sup>102)</sup> Свјесна да у току извођења радова може доћи до непожељних спорова, Порта је именовала посебног комесара за експропријацију земљишта.<sup>103)</sup> Муслимани нису прихватили изградњу пруге са задовољством. То се нарочито односило на аге и бегове. Од самог почетка незадовољство је изражавано због

98) Исто.

99) АВПР, ГА, V-A2, 1869, д. 812, л. 69.

100) О политичкој и економској позадини изградње жељезничких пруга у балканској Турској опширније: Цевад Јузбашић, *Изградња жељезница у Босни и Херцеговини у свјетлу аустроугарске политике од окупације до краја Калајеве ере*, 7—13. О повезивању жељезничког саобраћаја преко територије Босне и Херцеговине, у контексту повезивања Далмације са Подунављем до 1863. године: Бернард Стули, Приједлози и пројекти жељезничких пруга у Хрватској 1825—1863, I—II, Свеучилиште у Загребу — Институт за хрватску повијест, Загреб 1975, 150—152, док. бр. 203 (стр. 638—642), док. бр. 204 (стр. 642), бр. 206 (стр. 652—654), док. бр. 210 (стр. 667—668), док. бр. 249а (стр. 125), док. бр. 266 (стр. 159—160), док. 358а (307).

101) Др Мидхат Шамић, *Француски путници у Босни и Херцеговини у XIX стољећу (1836—1878)*, Трећи програм радио Сарајева бр. 30, VII—IX/1980, 504.

102) АВПР, Посолство в Константинополе, 1871, д. 2333, А. Н. Кудрјавцев — Н. П. Игњатијева, Сараево, 8/20 мая 1871, л. 42.

103) Исто.



тога што је пруга пресијецала њиве ага и бегова, а осим тога, пролазила је поред џамија и гробаља. За њих је изградња ове жељезнице значила крај »самољубивог патријархалног живота«. Ипак, радови су били добро почели и француско-аустријска компанија се надала да ће бити завршени до јесени исте године.<sup>104)</sup> Послије једног неразјашњеног убиства у Приједору, дошло је до немира чије су жртве били инжењери и страни радници, који су се разбјежали према аустријској граници.<sup>105)</sup> Након разрачунавања између власти и побуњеника и пошто је у »Сарајево доведено у оковима више од 40 муслимана«, радови на изградњи жељезнице су настављени. Међутим, послије овог сукоба компанија је затражила да власти обезбједе радну снагу, јер су се страни радници били разбјежали.<sup>106)</sup> Тако ни овај подухват није могао проћи без домаће радне снаге. Жељезничка пруга од Добраљина до Вањалуге, у дужини од 104 км, била је завршена и стављена у промет 1872. године. То је била једина жељезничка пруга у Босни и Херцеговини изграђена у оквиру Хиршовог плана. Њена важност је била још мања ако се има у виду да није била повезана са жељезничком мрежом на територији Аустро-Угарске. Експлоатисана је до почетка устанка 1875. године, када је услед несигурности престала радити, што је потрајало до аустроугарске окупације.

Иако је изградња жељезничке пруге, наизглед, ставила у други план изградњу и одржавање путева, настојања у том правцу практично нису престајала. Мада није било онако замашних планова изградње друског саобраћаја, инсистирало се на одржавању постојеће путне мреже и изградњи краћих путних праваца. Проблем саобраћаја у Босни и Херцеговини био је на дневном реду између осталог и на засиједању вилајетског вијећа 1870. године. Обавјештавајући Игњатијева о том засиједању, секретар руског конзулата у Сарајеву А. А. Јакобсон, који је замијењивао конзула, пише да су друски путеви »животно питање за Босанце«, тим прије ако се има у виду конфигурација земљишта у Босни, која представља велику препреку развоју транспорта. Јакобсон је с правом истицао да изград-

104) Извјештавајући о томе, Кудравцев подвлачи нерасположење домаћих Муслимана према турским властима и странцима. Он износи да су се они 1849. године дигли на устанак, када су турске власти покушале да проведу реформу пореског система, а 1860. године »умало није дошло до нереди када је провођен телеграф«. Бегови су у току мјесец дана пресејцали телеграфске жице на разним мјестима. (АВПР, Посолство в Константинополе, 1871, д. 2333, А. Н. Кудравцев — Н. П. Игњатјеву, Сараево, II/23 июня 1871, л. 54—55.

105) Исто.

106) АВПР, Посолство в Константинополе, 1871, д. 233, Н. Кудравцев — Н. П. Игњатјеву, Сараево, 6/18 июля 1871, л. 63—64. Након наставка радова на изградњи жељезничке пруге између Вањалуге и Добраљина, Кудравцев се обратио својој амбасади тражећи да руски агент посјети градилиште између Приједора и Новог. Босански валија већ се био упутно у Босанску крајину. У истом правцу био је отпутовао и француски конзул, а њемачки конзул, др Ото Блау, управо се припремао за пут. (АВПР, Посолство в Константинополе, 1871, д. 2333, А. Н. Кудравцев — Н. П. Игњатјеву, Сараево, 25 июля 1871, л. 69).

ња друмских саобраћајница у Босни значи неопходност, односно »жиле које уносе крв и живот у главну артерију«. Без друмова, жељезнице могу да служе само за транзит и земљи могу да донесу само стоти дио очекиване користи.<sup>107)</sup> Неколико година пред устанак, турске власти су радиле на рјешавању питања монтирања мостова на Неретви и пројектовању пута према Кос. Митровици.<sup>108)</sup>

У самој Босни и Херцеговини различито је гледано на изградњу путне мреже. Док су нижи социјални слојеви изградњу друмског саобраћаја доживљавали као систем економско-социјалне принуде, дотле су представници војне и цивилне власти у томе видјели јачање централне власти и чвршће везање босанског вилајета за Османско Царство. Осим тога, изградња путне мреже ишла је у прилог најбогатијем слоју, углавном немуслиманских трговаца који су у томе видјели прилику за извлачење профита на основу разлика у цијени робе на аустријском тржишту и у Босни и Херцеговини. Бржи и јефтинији превоз је ишао томе у прилог. Као илустрацију различитих ставова према изградњи друмског и жељезничког саобраћаја, навешћемо изјаву Дервиш-бега Тескередића, који је у једном интервјуу објављеном у вријеме устанка у Босни, на питање да ли би било добро да Босна добије мрежу жељезничких пруга изјавио да је потребно отићи у Ливно и видјети планинске масиве преко којих води пут којим не прође ни један караван, а да не изгуби по неколико коња. Тескередић наводи да су аустријски трговци својевремено предлагали изградњу пута преко Пролога, али да су бегови били против тога, јер би, према његовим ријечима, »нас давно освојили Нијемци« (тј. Аустријанци, И. Т.). Према овој изјави, ни трговци нису били за изградњу пута за Ливно, јер су се плашили конкуренције аустријских трговаца.<sup>109)</sup> Кулучење на путевима било је један од значајнијих узрока устанку 1875. године у Херцеговини. У захтјевима устаника тражи се, између осталог и укидање кулучења на путевима.<sup>110)</sup>

Након избијања устанка 1875. престала је изградња друмског саобраћаја. До 1878. године, око 10% путне мреже у Босни и Херцеговини је било оспособљено за колски саобраћај, што ју је сгрстало међу земље које заостају за Европом. Најбољи су били путеви који повезују значајније градове, док су остали колски путеви остали слабо пројектовани, а за подлогу су имали само шљунак или калдрму.<sup>111)</sup> Међу најзначајније путеве, 1878. године убрајани су: Брод — Сарајево, Брод — Приједор — Бањалука, Бос. Градишка — Бањалука, затим Бањалука — Ситница — Јајце — Травник — Сара-

107) АВПР, Посольство в Константинополе, 18706 2332, А. А. Якобсон — Н. П. Игнатъеву, Сараево, 7 июня 1870, л. 154—155.

108) АВПР, Посольство в Константинополе, 1874, д. 1874, д. 2336, А. Н. Кудрявцев — Н. П. Игнатъеву, Сараево, 23 января 1874, л. 6.

109) Асенин, Дервиш-бег Тескередић (Из путевых воспоминаний о Боснии и Герцеговине), Родное племя, II, Москва 1877, 86.

110) М. В л а ј и н а ц, н. д. 363—364.

111) Abel Lukšić, *Neueste Beschreibung und vollständiges Orts-Lexicon von Bosnien und der Hercegovina*, Prag 1878, 18.



јево, Срб — Новосело — Бос. Петровац — Сарајево (са краком према Книну и Шибенику) Сињ — Ливно — Травник — Сарајево. Једина веза бос. вилајета са покрајинама под османском влашћу био је пут који је водио од Сарајева преко Рогатице и Вишеграда до Новог Пазара.<sup>112)</sup> На основу изложеног, види се да је највећи број путних праваца у Босни и Херцеговини био усмјерен на повезивање централних области земље са територијама које су се налазиле под аустроугарском влашћу. Разлоге за то не треба тражити само у усмјерености босанскохерцеговачког и унутрашњобалканског промета на развијеније сусједно тржиште, већ и у дугогодишњем настојању Аустро-Угарске да изградњу комуникација усмјери према сопственом територију.

Аустроугарском окупацијом Босне и Херцеговине настаје нови период у изградњи саобраћаја. Још у процесу савладавања покрета отпора, аустроугарске јединице покушавају да обезбиједу проходност на путним правцима којима су се кретале главне снаге. Слабост путне мреже један је од значајнијих елемената који је битно утицао на успоравање продора аустроугарских јединица у унутрашњост земље. Одмах након савладавања покрета отпора, нова власт чини све да у што краћем временском року побољша друмски саобраћај. У току 1878. и 1879. године окупационе су трупе развиле велику активност на реконструкцији и доградњи путне мреже. Многи путни правци су реконструисани или наново изграђени. У томе су били ангажовани и приватни подизмачи. За врло кратко вријеме реконструисано је 1.000 км главних путева, а слиједећих 500 км доведено у возно стање.<sup>113)</sup> Већ средином 1881. године, у Босни и Херцеговини је било оспособљено за колски саобраћај 16 путних праваца у дужини од 1.542,81 км, у изградњи је било 8 путних праваца у дужини од 173 км, трасирање је вршено на два путна правца у дужини од 148 км, док је за слиједећу, 1882. годину, планирана изградња још три правца.<sup>114)</sup>



Организована изградња колских путева у Босни и Херцеговини почела је релативно касно у односу на европске земље, а временски се подудар са интензивним напорима Порте да проведе реформе. Прелазак са караванског на колски саобраћај се одвијао споро и до краја османске владавине није био завршен. У почетку, изградња путева имала је у основи војну намјену, касније више привредну. Без обзира што су османске власти настојале да изградњом путне мреже босански вилајет чвршће вежу за остале балканске провинције под њеном влашћу, путеви су били оријентисани према под-

112) Исто.

113) Dr Ferdinand Schmid, *Bosnien und die Herzegovina unter der Verwaltung Österreich-Ungarns*, Leipzig 1914, 570.

114) Архив Босне и Херцеговине, Министарство заједничких финансија, ВХ, 5143/1881.

ручјима под хабзбуршком влашћу. Главни путни правци су ишли ријечним токовима и природним исходиштима босанскохерцеговачке трговине. За двадесетак година појачане активности на изградњи друмских путева, природне препреке између Босне и Херцеговине нису биле у потпуности савладане. Зато је херцеговачка привредна активност остала готово искључиво везана за природни излаз — Приморје, а босанска за Славонију и преко ње за Подунавље.

Путна мрежа грађена је без великих финансијских улагања од стране државе. Масовном примјеном кулука турске власти су од раније формирале праксу да главни терет изградње и одржавања путева пада на најниже социјалне слојеве становништва. Законом о путевима 1869, ова је пракса само легализована.

Квалитет колских путева изграђених до аустроугарске окупације био је слаб усљед нестручног трасирања и извођења радова. Овоме су доприносили и турски чиновници који су одређивањем кратких рокова изградње појединих путних праваца настојали да пред цариградском владом и Европом створе утисак о брзом економском напретку Босне и Херцеговине. Паралелно са појавом могућности изградње трансверзалног путног правца Метковић — Мостар — Сарајево — Брод, појавило се прво акционарско друштво за превоз робе и путника, које се није одржало дуже од емоционалног заноса о изградњи квалитетног друма између ушћа Неретве и ријеке Саве.

Мада је у трећој четвртини XIX вијека једва 10% путева било оспособљено за колски саобраћај, босанскохерцеговачка привреда се унеколико успјела повезати са развијенијим привредним подручјима у сусједству, нагло је повећан број воловских и коњских запрега, а капацитет и сигурност транспорта значајно побољшан. Замисао да Босна постане транзитно подручје остваривањем Хиршовог плана о изградњи трансбосанске жељезничке линије није проведено у дјело. Жељезничка пруга Добрљин — Бањалука остала је изолована од сусједне аустроугарске жељезнице. Окупацијом 1878. године, настаје нова епоха у изградњи саобраћајница у којој је у Босни и Херцеговини остварена индустријска револуција.

#### ZUSAMMENFASSUNG.

#### DER BAU VON VERKEHRSWEGEN IN BOSNIEN UND DER HERZEGOWINA VON MITTE DES 19. JAHRHUNDERTS BIS ZUR ÖSTERREICHISCH-UNGARISCHEN OKKUPATION

Auf Grund von Materialien aus sowjetischen Archiven und aus anderen Quellen begründet der Verfasser den Bau von Land- und Eisenbahnstraßen im Bosnien und der Herzegowina der letzten Jahrzehnte osmanischer Herrschaft.

Der organisierte Bau von Landstraßen in Bosnien und der Herzegowina begann, im Vergleich zu den europäischen Ländern, relativ spät und traf zeitlich mit intensivierte Anstrengungen der Hohen



Pforte zur Durchführung von Reformen zusammen. Der Übergang vom Karawanen — zum Straßenverkehr ging langsam vor sich und war noch bis zum Ende der osmanischen Herrschaft nicht abgeschlossen. Anfangs diente der Bau von Landwegen militärischen Zwecken, später mehr wirtschaftlichen. Obgleich die osmanischen Behörden bemüht waren, das bosnische Vilajet enger an die anderen Balkan — Provinzen zu binden, waren die Straßen doch mehr in Richtung auf diejenigen Gebiete ausgerichtet, die sich unter habsburgischer Herrschaft befanden. Die Hauptverkehrslinien verliefen längs der Flußläufe und in Richtung der natürlichen Auslaufpunkte bosnisch-herzegowinischen Verkehrs. Nach 20 jähriger verstärkter Aktivität beim Bau von Landwegen waren die natürlichen Hindernisse zwischen Bosnien und der Herzegowina noch immer nicht völlig überwunden. Die herzegowinische Wirtschaft blieb daher fast ausschließlich an ihren natürlichen Ausgang, das Küstengebiet, gebunden, die bosnische aber an Slawonien und, darüber hinaus, an das Donaugebiet.

Der Bau des Verkehrsnetzes wurde ohne größere finanzielle Investitionen fremder Staaten durchgeführt. Durch Masseneinsatz von Fronarbeitern hatten die türkischen Behörden schon früher und Unterhalt von Verkehrswegen auf die untersten sozialen Schichten der Bevölkerung fiel. Mit dem Straßengesetz von 1869 wurde diese Praxis nur legalisiert.

Die von Mitte des vergangenen Jahrhunderts bis zur österreichisch-ungarischen Okkupation erbauten Landstraßen waren wegen unfachmännischer Trassierung und Ausführung von schlechter Qualität. Dazu trugen auch die türkischen Beamten bei, die durch Festsetzung kurzer Fertigstellungstermine für einige Verkehrslinien bemüht waren, bei der Regierung in Istanbul und in Europa den Eindruck von einem schnellen ökonomischen Fortschritt in Bosnien und der Herzegowina zu erwecken. Parallel mit der Aussicht auf den Bau einer transversalen Verkehrslinie Metković — Mostar — Sarajevo — Bosanski Brod erschien auch die erste Aktiengesellschaft für Waren — und Personentransport, die aber nicht lange bestand.

Obwohl im 3. Viertel des 19. Jahrhunderts kaum 10% der Wege für den Wagenverkehr hergerichtet waren, gelang es der bosnisch-herzegowinischen Wirtschaft einigermaßen, sich mit entwickelteren Wirtschaftsgebieten der Nachbarschaft zu verbinden, stieg steil die Zahl der Ochsengespanne und Fuhrwerke, Umfang und Sicherheit im Transport waren bedeutend verbessert. Die Idee, Bosnien durch die Verwirklichung des Hirsch — Planes über den Bau einer transbosnischen Eisenbahnlinie ein Transitgebiet werden zu lassen, wurde nicht in die Tat umgesetzt. Die Bahnlinie Dobrljin — Banjaluka blieb von der benachbarten österreichisch-ungarischen Eisenbahn isoliert. Mit der Okkupation von 1878 begann eine neue Epoche im Bau von Verkehrswegen, eine Epoche, in der in Bosnien und der Herzegowina die industrielle Revolution verwirklicht wurde.