

# Industrija i saobraćaj u Bosni i Hercegovini od 1929—1941. godine\*-

Dr Kemal Hrelja

## INDUSTRIJA

### Prethodne napomene

Sastavljanje potpunijeg prikaza industrije Bosne i Hercegovine za period između dva svjetska rata, kao dobrim dijelom i ostalih privrednih oblasti, skopčano je se velikim teškoćama. Te teškoće stvara oskudica u statističkom materijalu<sup>1)</sup> o industriji. Administrativna podjela zemlje na samoupravna područja, čime je bila razbijena dotadašnja kakva-takva statistička evidencija o privredi, pa i o industriji Bosne i Hercegovine kao cjeline, stvorila je u tom pogledu još veću smetnju. Osim ovih glavnih teškoća postoje i drugi brojni problemi, koji otežavaju rad na ovakvom prikazu. Takvi su: razlike u rezultatima pri istraživanju broja industrijskih preduzeća koje proizlaze iz različitog shvatanja obima statističke jedinice (tvornica, firma, preduzeće), zatim različit tretman industrijskog preduzeća i razgraničavanje industrije u odnosu na zanatstvo itd.

Opšta državna statistika otpočela je sa izdavanjem statističkih godišnjaka za Jugoslaviju tek 1929. godine. Međutim, u prvom godišnjaku, koji broji 500 stranica, svi podaci o industriji iscrpljuju se na 10 strana, od čega 3 strane sadrže poimeničan popis rudnika po banovinama, ali bez ostalih relevantnih podataka. Slična situacija je i sa narednim statističkim godišnjacima, u kojima kao da je svjesno zaobiđena industrija. Tako statistički godišnjak iz 1931. godine od 500 strana industriji posvećuje svega 6, a godišnjak iz 1934/35. god. takođe od 500 strana industriji posvećuje svega 4 strane itd.

\*) Izvod iz studije: Privredne prilike u Bosni i Hercegovini od 1929—1941. godine.

<sup>1)</sup> »...Naša zemlja postaje klasična po svojoj averziji prema statistici. Ona liči na ružnu ženu, koja ne trpi ogledalo u kući. A bez statistike nemo realne politike, naročito ne ekonomske i finansijske politike...« (Komadinić Milan: Problemi seljačkih dugova, str. 3, Beograd 1934).

Stoga statistički godišnjaci ne mogu poslužiti ni u najopštijim konturama za bilo kakav rad o industriji.

Prvi opšti popis preduzeća prerađivačke industrije izvršen je u Jugoslaviji 1934. godine. Za period prije 1934. godine podaci o industriji rekonstruisani su na osnovu nekih akata upravne vlasti, kao registrovanja firmi, protokolacija, izdavanja dozvola itd. Zbog toga su podaci od 1934. godine bogatiji i detaljniji, a do 1934. godine oskudniji i nedovoljno pouzdani, jer su bazirani na rekonstrukciji. Za godine poslije 1934. do zaključno 1938. ovaj je popis dopunjavao takozvanim »povremenim podacima« za odgovarajuću godinu, koje su bila dužna industrijska preduzeća da dostavljaju resornom ministarstvu. Na osnovu ovog popisa izdalo je 1941. godine Ministarstvo trgovine i industrije statistički popis industrije Jugoslavije. U ovoj publikaciji prikazana je struktura industrije i njene razvojne tendencije. Struktura industrije izražena je u broju firmi i tvornica, u broju radnih mjesta i stvarno uposlenog osoblja, u veličini pogonske snage i vrijednosti proizvodnje. Ovaj prikaz obrađen je po teritorijalnoj podjeli, tj. po banovinama, i to po grupama industrije, po nacionalnosti vlasnika firme i kapitala i sl. Istina, u ovoj publikaciji industrija je prikazana izvjesnim statističkim pokazateljima i po istorijskim pokrajinama. Zahvaljujući tome, ovaj statistički prikaz postaje glavno vrelo statističkih informacija o prerađivačkoj industriji Bosne i Hercegovine.

Česte nove administrativne podjele, koje je doživljavala Jugoslavija u tih dvadesetak godina postojanja, učinile su da se tim novim stanjima nije mogla statistika prilagoditi. Iako je podjela na banovine stupila na snagu 1929. godine, u svim statistikama koje tretiraju industriju njen prikaz dat je po banovinama čak i za period prije 1929. godine, do čega se došlo, sigurno, preračunavanjem. Tako je podjela na banovine prilagođena statistika prerađivačke industrije, građevinarstva, poljoprivrede i osiguranja radnika i to za cijeli dvadesetgodišnji period Jugoslavije. To stvara ozbiljne poteškoće da se iz statistike po banovinama izvrši preračunavanje za Bosnu i Hercegovinu kao cjelinu. Razumljivo, tamo gdje su podaci dati samo po banovinama, a ne i po srezovima, takva preračunavanja za Bosnu i Hercegovinu kao cjelinu nisu uopšte moguća.

Ustanovljenje tačnog broja industrijskih preduzeća, kao i potpuniji prikaz industrije, znatno je otežan i zbog toga što pozitivni pravni propisi nisu precizirali pojam industrijskog preduzeća. U publikacijama Ministarstva trgovine i industrije pojam industrijskog preduzeća prilagođen je stepenu razvitka nacionalne privrede. Kako je Jugoslavija bila zemlja pretežno agrarnog karaktera i kako je u prerađivačkoj proizvodnji važnu ulogu igrala zanatska djelatnost, u pojam »industrijsko« ušla su i takva preduzeća koja bi u jednoj visoko razvijenoj industrijskoj zemlji bila sigurno tretirana kao zanati. Istovremeno, zbog toga što je u zemlji industrija bila nedovoljno razvijena, postojeća preduzeća nisu mogla u dovoljnoj mjeri da se specijaliziraju, kao što je to bio slučaj u razvijenim industrijskim zemljama. Otuda je u Jugoslaviji bila česta pojava da jedno



preduzeće obavlja veći ili manji broj heterogenih proizvodnih radnji. Zbog ovog u statistici industrije Jugoslavije često se jedno te isto industrijsko preduzeće pojavljuje i po nekoliko puta u raznim industrijskim granama kao tvornica za sebe. U Bosni i Hercegovini bio je čest slučaj da je uz pilanu ili ciglanu bio vezan, zbog izvora pogonske energije, motorni, parni ili električni mlin za žito; zatim kamenolom i agregat za proizvodnju električne energije itd. Zbog toga se takvo inače jedinstveno industrijsko preduzeće u statistici pojavljuje kao dva, tri ili četiri industrijska preduzeća različitih industrijskih grana. Zbog toga i statistika prerađivačke industrije Jugoslavije operiše pojmom »tvornica« kao industrijskom statističkom jedinicom, a ne upotrebljava pojam firma ili preduzeće. Kada bi se pošlo od firme, odnosno preduzeća, kao osnovnog statističkog pojma, teško bi se mogla izvršiti podjela tvornica po industrijskim granama. Ko bi smogao u takvom slučaju odgovor na pitanje gdje da se svrsta preduzeće koje ima više heterogenih pogona, npr. mlin, pilanu i električnu centralu. Da li ga svrstati u drvnu industriju, prehrambenu ili u električne centrale? Otuda je i u ovom prikazu industrije Bosne i Hercegovine usvojena onakva metodologija statističke jedinice kakvom operiše i statistika industrije Jugoslavije Ministarstva trgovine i industrije.

Pored pomenutih postoje još dva izvora koji bi mogli pružiti izvjesnih informacija o industriji Jugoslavije i Bosne i Hercegovine za ovaj desetogodišnji period. U Institutu za društvene nauke u Beogradu postoji zbirka omota sa materijalom popisa industrije Jugoslavije iz 1934. godine, sa svim kasnijim nadopunama do 1938. godine. Ovaj ogroman arhivski fond (naslijeđen od bivšeg Ekonomskog instituta FNRJ) samo je neznatnim dijelom obrađen, te zbog toga još uvijek nedostupan za korištenje. Jedan omot obično sadrži: osnovne podatke o preduzeću, povremene podatke za 1934, 1935. i 1936. i eventualno 1937. godinu, situacioni plan pogona preduzeća, završni račun, vrstu pogonskog materijala kojim se koristi preduzeće, broj cjelokupnog zaposlenog osoblja. Kada bude razvrstan i stručno obrađen, ovaj arhivski materijal poslužiće da se na temelju njega stvori potpuniji prikaz industrije Bosne i Hercegovine.

Privredna komora Bosne i Hercegovine do 1931. godine, a za kasnije godine privredne komore Drinske i Vrbaske banovine, u svojim godišnjim izvještajima donosi brojne podatke o industriji ovih pokrajina. Međutim, osnovna smetnja u korištenju ovim podacima leži u tome što komore uvršćuju svaku malo veću zanatsku radnju u industriju. Zbog toga njihove statistike u pogledu broja industrijskih preduzeća pokazuju velika odstupanja od statistike Ministarstva industrije i trgovine. Od 1931. godine komore su reorganizirane prema teritoriji banovina. Njihovi statistički podaci o industriji banovina (Drinske i Vrbaske tek od 1935. godine, od kada izdaju svoje izvještaje) nisu upotrebljivi za Bosnu i Hercegovinu kao cjelinu, jer nisu dati po srezovima, pa nisu moguća bilo kakva preračunavanja.

## Broj i izgradnja novih industrijskih preduzeća Industrijska preduzeća po granama

Detaljan popis industrijskih preduzeća Bosne i Hercegovine (stanje 1929. godine) donosi Izvještaj Trgovinsko-obrtničke komore za BiH za 1929. godinu. Prema ovom popisu u ovim pokrajinama bilo je 1929. godine 599 industrijskih preduzeća raspoređenih po dijelovima Bosne i Hercegovine koji su pripali pojedinim banovinama.

Na onaj dio BiH koji je pripao	drinskoj	banov.	dolazilo je	320 ind. pred.
"	"	"	vrbaskoj	191 " "
"	"	"	primorskoj	69 " "
"	"	"	zetskoj	19 " "

Ukupno u BiH                      599 ind. pred.

Na drugoj strani statistika industrije Ministarstva trgovine i industrije iz 1941. godine bilježi da je u Bosni i Hercegovini u 1929. godini bilo:

— industrijskih preduzeća prerađivač. industrije	254
— rudarskih preduzeća	21

ukupno industrijskih preduzeća                      275

Ova velika razlika od 324 preduzeća između ova dva izvora nastala je, na prvom mjestu, zbog toga što Izvještaj Komore veoma heterogenu proizvodnu djelatnost pojedinih preduzeća iskazuje kao posebna industrijska preduzeća. Statistika Komore ubraja među industrijska preduzeća izvjesne zanatske i kućne djelatnosti kao: bojadisaone sukna, pecare pekmeza, podrume vina, pecare šljivovice, proizvodnju kreča (tipičan primjer domaće radinosti u BiH), ribnjake, te brojne male pilane potočare, čija je proizvodnja bila namijenjena podmirenju potreba samog proizvođača i veoma uskog lokalnog područja. Ona iskazuje kao posebna preduzeća ledare, iako su one bile nerazdvojno vezane uz pivare, elektro-agregate, mada su oni bili pertinencija osnovnog industrijskog pogona i sl.

Zbog ovog se i javlja ovakva znatna razlika između ova dva izvora. Sravnjujući Adresar industrijskih preduzeća Bosne i Hercegovine za 1929. godinu, ustanovili smo da broj 275 koji donosi Statistika Ministarstva trgovine i industrije kao broj industrijskih preduzeća u Bosni i Hercegovini u 1929. godini odgovara stvarnom stanju broja ind. preduzeća ovih pokrajina.

Dinamika rasta broja industrijskih preduzeća između dva svjetska rata bila je uslovljena opštim privrednim prilikama. U njoj se neposredno ogleda porast vezan za konjunkturu, zatim stagnacija vezana za duboku ekonomsku krizu i izvjesno privredno oživljavanje poslije krize pred drugi svjetski rat.

### Broj industrijskih preduzeća u BiH po godinama osnivanja (po 5 god.)<sup>2)</sup>

God. osnivanja	1919—1923	1924—1928	1929—1933	1934—1938	Ukupno
Br. ind. pred.	50	34	29	16	129

<sup>2)</sup> Statistika industrije kraljevine Jugoslavije, str. 67, Beograd 1941. god..



Iz gornje tabele se vidi da je u Bosni i Hercegovini u razdoblju od 1919. do 1938. godine podignuto novih 129 preduzeća prerađivačke industrije. Ako se ovom broju pridoda 145 industrijskih preduzeća podignutih do konca prvog svjetskog rata i 25 industrijskih preduzeća za koja ne postoje podaci o njihovom podizanju, onda ispada da je u ovim pokrajinama 1938. godine bilo 299 industrijskih preduzeća.

Završetak prvog svjetskog rata zatekao je privredu Bosne i Hercegovine u potpunoj dezorganizaciji i iscrpljenosti. Trebalo je uvoziti velike količine industrijske robe i životnih namirnica. To je dalo impulsa veoma živoj privrednoj aktivnosti. Zbog poremećenog saobraćaja, a takođe i zbog nedovoljne kontrole od strane državne vlasti, osobito se rascvjetala špekulativna trgovina. Broj trgovaca naglo raste. Zbog velikih poremećaja na novčanom tržištu i neprestanog padanja vrijednosti domaće valute, gotovina se ulaže ili u trgovinu ili u podizanje novih industrijskih preduzeća. Taj poslijeratni ekonomski prosperitet traje otprilike četiri godine, od 1918. do 1922. godine. U tom razdoblju, kao što se jasno vidi i na tabeli, podignuto je najviše novih industrijskih preduzeća u odnosu na druga petogodišta od 1919. do 1938. godine. Tada se prosperitet zaustavlja. Valuta se postepeno popravlja. Saobraćajne prilike se sređuju, pa je snabdijevanje robama normalnije. Na dnevni red stupa ekonomska konkurencija. Počinje da redovnije funkcioniše i poreski aparat. Investiranje velikih kapitala u nekretnine u doba poslijeratnog prosperiteta dovelo je do toga da su banke ostale bez likvidnog kapitala. Kamatnjak je dostigao izuzetno visok nivo. Na vidiku je bila privredna kriza. Ona počinje 1923. i traje sve do 1926. godine. Zahvata sve privredne grane. Nju ilustruju brojne prisilne nagodbe van stečaja, stečajevi, smanjenje proizvodnje pojedinih industrijskih preduzeća, kao i obustava rada u većem dijelu onih preduzeća koja su podignuta odmah poslije rata, a kojim su tada pogodovali obilje novca, inflacija i jeftini krediti. Zapaža se da je u ovom periodu i broj novopodignutih industrijskih preduzeća daleko manji.

Tek što se kriza 1927. godine prebrodila i što se došlo do kratkotrajnog opravljavanja, već je nova svjetska ekonomska kriza (1929--1933) pogodila takođe i Bosnu i Hercegovinu. Izvještaji Trgovačko-obrtničke komore iz 1930, 1931. i 1932. godine puni su podataka o teškim privrednim prilikama u ovim pokrajinama izazvanim krizom. Privredna kriza pogodila je prvenstveno drvnu industriju, jer je ona najviše bila vezana za vanjsko tržište, ali takođe i druge industrijske grane. Broj novosagrađenih industrijskih preduzeća u periodu krize opao je na 29, ali se u petogodišnjem periodu poslije krize još jače smanjuje (svega 16 novih preduzeća), jer su posljedice krize bile veoma iscrpljujuće.

**Raspored i broj industrijskih preduzeća po granama  
(stanje 1938. godine)**

— Rudnika uglja	16
— Rudnika željezne rude	2
— Rudnik mangana	1
— Rudnik hroma	1
— Solana	1
— Kemijska industrija	15
— Drvna industrija	86
— Industrija građevinskog materijala	35
— Prehrambena industrija	37
— Metalurgija	2
— Metaloprerađivačka	10
— Industrija motora	1
— Tekstilna industrija	29
— Grafička industrija	23
— Industrija papira, papirne konfekcije i kartonaže	4
— Duhanska industrija	4
— Industrija kože	5
— Industrija naoružanja	1
— Elektrane gradskih opština	11
— Elektrane rudarskih uprava i željezara	15

Ako se usporedi raspored industrijskih preduzeća u Bosni i Hercegovini po granama iz 1938. godine sa stanjem 1918. godine, primjećuje se da je samo porastao broj preduzeća, a zastupljenost pojedinih industrijskih grana ostala je gotovo nepromijenjena. Drugim riječima, industrija Bosne i Hercegovine kroz ovih dvadeset godina ostala je s obzirom na broj industrijskih grana u granicama zacrtanim prije 1918. godine.

Osjetan porast broja preduzeća bilježe u 1938. godini u odnosu na stanje 1918. godine: drvna, tekstilna, prehrambena industrija, zatim industrija građevinskih materijala, industrija kože i, manji porast, kemijska industrija.

1918. godina <sup>3)</sup>	1938. godina
Broj industrijskih preduzeća	Broj industrijskih pred.
20 preduzeća drvne industrije	86
7 preduzeća tekstilne industrije	29
11 preduzeća ind. građev. materijala	35
11 preduzeća prehrambene industrije	37
1 preduzeća industrije kože	5
10 preduzeća hemijske industrije	15

<sup>3)</sup> Hrelja Kemal: Industrija Bosne i Hercegovine do kraja Prvog svjetskog rata, str. 60, Beograd 1961. g.



Najveći porast u ovom vremenskom razdoblju bilježi drvna industrija. Broj preduzeća u ovoj industrijskoj grani porastao je, u odnosu na stanje 1918. godine, preko četiri puta. Do ovog porasta došlo je zbog povoljnijih političkih prilika nastalih za domaći kapital poslije ujedinjenja. Istovremeno, s obzirom na ogromno šumsko bogatstvo ovih pokrajina, i pored konkurencije, bila je još uvijek moguća kakva-takva koegzistencija drvnoindustrijskih džinova i sitnih, lokalnih drvno-industrijskih preduzeća. Okosnicu drvne industrije Bosne i Hercegovine i dalje čini desetak krupnih preduzeća nastalih još prije 1918. godine, dok se ovaj porast objašnjava podizanjem brojnih sitnih domaćih preduzeća.

Gotovo istovjetna situacija je i kod ostalih industrijskih grana, koje bilježe porast broja preduzeća u ovom periodu 1918. do 1938. godine. Kod tekstilne industrije do porasta je došlo podizanjem dvadesetak sitnih preduzeća: 2 tkaonice beza, 7 tvornica za izradu pletene robe, 5 radionica za izradu kapa i šubara, 3 za izradu sukna i ćebadi i sl. Kod prehrambene industrije došlo je do porasta broja preduzeća podizanjem dvadesetak mlinova za žito manjeg kapaciteta, takođe strogo lokalnog karaktera. Poslijeratna građevinska djelatnost dala je podstreka podizanju dvadesetak novih ciglana, crepana i kamenoloma, takođe lokalnog karaktera. Okosnicu kemijske industrije i 1938. godine čine: Tvornica amonijačne i kristalne sode u Lukavcu, Rafinerija iz Bos. Broda, Tvornica kalcijum-karbida i ferossilicija iz Jajca, Tvornica suhe destilacije drva iz Teslića, Tvornica celuloze iz Drvara, Tvornica šibica iz Doca, Tvornica kalofonija i terpentina iz Višegrada, te dvije tvornice sapuna takođe podignute prije 1918. godine. Novih pet tvornica nastalih poslije 1918. godine čine dvije industrijske radione za proizvodnju kreme za cipele, 2 tvornice za proizvodnju svijeća i sapuna i jedna za proizvodnju koksa i katrana.

Sva rudarska preduzeća naslijeđena su iz perioda prije 1918. godine i na tom području između dva rata nije bilo nikakvih promjena.

Veći dio ovih novopodignutih industrijskih preduzeća Bosne i Hercegovine između dva svjetska rata spada uglavnom u one industrije koje traže male i srednje investicije. To su preduzeća čija je proizvodnja namijenjena konačnoj potrošnji (neproizvodnoj potrošnji) i čiji vlasnici insistiraju na brzom obrtu kapitala.

### **Pregled industrije Bosne i Hercegovine prema investiranom kapitalu, broju radnih mjesta i instaliranoj pogonskoj energiji u KS**

U razdoblju od 1918. do 1938. godine bosanskohercegovačka industrija, zajedno sa njenom cjelokupnom privredom, prošla je kroz nekoliko značajnih faza, izazvanih bilo zbivanjem u privredi Jugoslavije, bilo pod uticajem izvana.

**Bosna i Hercegovina  
prerađivačka industrija<sup>1)</sup>**

Godina	Br. tvornica	Kapital (u 000 din.)	Rad. mj.	Pogon (KS)
1919—1923	50	120.492	5.058	3.551
1924—1928	34	32.963	1.553	2.547
1929—1933	29	54.314	1.525	2.078
1934—1938	16	31.075	2.196	1.901
1919—1938 ukupno	129	238.844	10.332	10.077
Sagrađeno do 1919.	145	885.608	20.074	57.320
Bez podataka o godini izgradnje	25	74.584	752	26.480
Ukupno 1938. godine	299	1.199.036	31.158	93.877

Odmah poslije rata nastupa period privrednog oporavljanja, koji se završava, stabiliziranjem prilika na unutrašnjem tržištu i sredivanjem spoljnotrgovinskih odnosa. U ovom prvom petogodištu sagrađeno je najviše novih tvornica, a takođe i investirano najviše kapitala u industriju u odnosu na sljedeće periode. U ovom periodu uloženi kapital po jednom preduzeću relativno je visok i iznosi 2.409,8 hiljada dinara. Drugi period počinje 1924. godine stabiliziranjem nacionalne monete i donošenjem nove carinske tarife, a završava se početkom svjetske privredne krize 1929. godine. U ovom periodu, poslije sređenja finansijskih prilika u zemlji, u investiranje u nova preduzeća ulazi se mnogo opreznije. Zbog toga je u ovom periodu sagrađeno manje novih industrijskih preduzeća, a ono što je podignuto mahom su sitna preduzeća, što se vidi po prosjeku investicija na jednu tvornicu — 969,5 hiljada dinara. Treći period obuhvata vrijeme krize (1929—1933). U ovom periodu se takođe podižu industrijska preduzeća. Međutim, prikaz podizanja novih industrijskih preduzeća u ovom periodu, učinjen po pojedinim godinama, pokazće da je osnivano sve manje novih preduzeća kako se kriza produbljivala.

Godina	1929.	1930.	1931.	1932.	1933.	1934.
Broj tvornica	6	11	5	5	2	1
Kapital u 000 din.	23.697	15.664	11.549	2.153	1.251	673
Radna mjesta	671	275	254	317	62	64
Pogon KS	654	537	695	152	40	98 <sup>5)</sup>

Ekonomska kriza u industriji Jugoslavije krajnje se zaoštrila tek 1933. godine. Ulaganje kapitala u industriju u ovom periodu iz godine u godinu osjetno je manje i 1934. godine iznosi svega 2,8% investicija iz 1929. godine.

Posljednji period od 1934. do 1938. godine je doba izvjesnog oporavljanja poslije teške krize, što se manifestira ne toliko po broju podignutih preduzeća koliko po kapitalu uloženom na jedno pre-

<sup>1)</sup> Statistika industrije kraljevine Jugoslavije, str. 65, 67. i 73, Beograd 1941. godine.

<sup>5)</sup> Isto, strana 65.



dužeće. Uloženi kapital je opet relativno visok, pogotovo ako se upoređi sa stanjem u drugom periodu (1942,1 hiljada dinara).

Upoređenje dinamike izgradnje industrijskih preduzeća, ulaganja kapitala, otvaranja novih radnih mjesta i tehničkog nivoa (s obzirom na ugrađenu pogonsku snagu) između grupa preduzeća sagrađenih do 1919. i od 1919. do 1938. godine (iz analize se izostavlja 25 preduzeća bez podataka o godini izgradnje) pruža mogućnost da se stvori nekoliko interesantnih zaključaka.

Sa stanovišta ulaganja kapitala industrijska preduzeća podignuta prije 1919. godine imaju preko tri puta veća prosječna ulaganja. Na jedno preduzeće iz perioda prije 1919. godine dolazilo je prosječno 6.107,6 hiljada dinara, a na ona poslije 1919. godine 1.851,5 hiljada dinara.

Na jedno preduzeće podignuto do 1919. godine otpadalo je prosječno 138,4 radnih mjesta, a na ona poslije 1919. godine 80,0 radnih mjesta.

Najkrupnija industrijska preduzeća Bosne i Hercegovine (rudarstvo, kemijska industrija, drvna industrija) nastala su do 1919. godine. Ona čine i u periodu između dva rata bazu bosanskohercegovačke industrije. S druge strane, preduzeća nastala poslije 1919. godine po kapitalnim investicijama nalaze se daleko ispod jugoslovenskog prosjeka, koji za ovaj period od 1919. do 1938. godine po jednom preduzeću prosječno iznosi 2.878,5 hiljada dinara, prema 1.851,5 hiljada dinara u Bosni i Hercegovini.

### **Teritorijalni razmještaj industrije Bosne i Hercegovine**

Teritorijalni razmještaj industrije tretira se kao kompleksan problem sastavljen iz ekonomskih faktora ili iz društvenih činilaca kao što su: politički, kulturni, socijalni i slični razlozi. Razmještaj industrije posmatran sa ekonomskog stanovišta uslovljen je blizinom i bogatstvom sirovinske baze, pogodnim izvorima pogonske energije, saobraćajnim vezama, blizinom izvora radne snage i blizinom tržišta. Sasvim je razumljivo da se kod svih industrija ne moraju da steknu svi ovi uslovi.

Presudan faktor za lokaciju najvećeg dijela industrijskih preduzeća Bosne i Hercegovine bio je izvor sirovina. Rudarska i topioničarska preduzeća, preduzeća za primarnu obradu oblog drveta, preduzeća za proizvodnju građevinskog materijala i preduzeća teške kemijske industrije po pravilu podižu se tamo gdje se nalazi njihova sirovinska baza ili u njenoj neposrednoj blizini. Takva preduzeća čine u Bosni i Hercegovini više od polovine njene industrije. Ovaj faktor — izvor sirovina — kao presudan uslov razmještaja industrijskih preduzeća, kombiniran je u Bosni i Hercegovini sa pravicima željezničkih pruga. Gotovo sva industrijska preduzeća BiH grupisana su uz osnovne pravce željezničkih pruga: Brod — Sarajevo — Mostar, Lašva — Jajce, Banja Luka — Sunja, Doboj — Tuzla i Brčko — Gunja — Vinkovci. Kako u Bosni i Hercegovini između dva rata nisu građene nove željezničke pruge, to su se nova industrijska pre-

dužeća morala naslanjati na otprije zacrtane željezničke pravce. Zbog ovog je neravnomjernost razvitka pojedinih područja Bosne i Hercegovine, koju je inauguirala austrougarska uprava pravoćima željezničkih pruga, politikom razmještaja industrije, te orijentacijom na ekstraktivnu i drvnu industriju, u ovom periodu između dva rata još više produbljena. Godine 1918. u 18% srezova Bosne i Hercegovine bilo je skoncentrisano oko 70% svih industrijskih preduzeća. Nastavljajući kretanje po inerciji, kojoj je pravac i ubrzanje dala austrougarska ekonomska politika u ovim pokrajinama, industrijalizacija između dva rata u Bosni i Hercegovini još je više produbila tu neravnomjernost privrednog razvitka pojedinih njenih područja. Stanje u tom pogledu pred drugi svjetski rat pružalo je sljedeću sliku: najveći broj industrijskih preduzeća bio je skoncentrisan na području centralne Bosne na pravcu željezničke pruge Sarajevo — Doboj. Izvan ovog područja nekoliko većih gradskih naselja privuklo je po nekoliko industrijskih preduzeća. Osim ovih privredno relativno razvijenijih oaza ostalo područje Bosne i Hercegovine čini primitivni agrarni milje. Četrdeset od ukupno 54 sreza Bosne i Hercegovine praktično nisu imali industrijskih preduzeća. Bolje rećeno, industriju ovih srezova čini po jedan mali motorni mlin, mala pilana, kamenolom, ciglana, pecara rakije, etivaža šljiva i sl., a nešto preko 20 srezova (Trebinje, Stolac, Nevesinje, Ljubinje, Gacko, Bileća, Duvno, Prozor, Ljubuški, Kotor-Varoš, Maglaj, Graćanica, Mrkonjić-Grad, Glamoč, Sanski Most, Bosanski Petrovac, Cazin, Kladanj, Srebrenica, Vlasenica i Zvornik) nisu imali ni jednog značajnijeg industrijskog preduzeća.

### **Prikaz rudarstva, metalurgije, drvne i kemijske industrije Bosne i Hercegovine**

Bazu industrije ovih pokrajina čine rudarstvo, metalurgija, kemijska i drvna industrija. Kretanja u ovim granama industrije u Bosni i Hercegovini daju osnovnu sliku zbivanja između dva rata na planu industrije, unutrašnje i spoljne trgovine i položaja radničke klase ovih pokrajina.

Rudna polja ovih pokrajina imaju najviše lignita, mrkog uglja, željezne rude i soli, a takođe bakra, hroma, olova, boksita i pirit<sup>6)</sup>. Na tom već u posljednjoj četvrti prošlog vijeka istraženom rudnom blagu razvila se u Bosni i Hercegovini dosta živa rudarska proizvodnja. Pažnja austrougarske uprave, koja je i zacrtala smjer razvitka rudarstva u ovim pokrajinama, bila je usmjerena prema ugljenokopima, eksploataciji soli i željezne rude. Eksploatacija drugih ruda bila je neznatna i takva je ostala i u periodu između dva rata<sup>7)</sup>.

<sup>6)</sup> »...Od ostalih rudnih područja naročito značaja za razvitak jugoslovenske industrije ima teritorija Bosne i Hercegovine... Od ukupne površine rudnih polja gvožđa na nju otpada 55,32%, od manganskih polja 90,24%, a od bakarnih 26,67%. Bogatstvo gvoždenom rudom pruža joj mogućnost da se u najskorije vrijeme pretvori u centar jugoslovenske metalurške industrije...« — Kukoleća M. Stevan: *Industrija Jugoslavije 1918—1938*, str. 54, Beograd 1941. god.

<sup>7)</sup> Hrelja Kemal: *Industrija Bosne i Hercegovine do kraja Prvog svjetskog rata*, str. 29. i 30, Beograd 1961. g.



Između dva svjetska rata bilo je u BiH 17 ugljenokopa, 2 rudnika željezne rude, jedan rudnik mangana i jedan hroma. Kao nastavak stvorene tradicije iz perioda austrougarske uprave, najveći broj ugljenokopa, kao i oba rudnika željezne rude, bili su u svojini države. Ugljenokopi su prodavali veći dio svoje proizvodnje državnim željeznicama, ustanovama, a manji dio domaćoj industriji i industriji Vojvodine (mlinovima i šećeranama). Zbog toga što je ugljenokopima, uglavnom, bilo osigurano tržište, bila im je osigurana i kontinuirana proizvodnja, pa čak i u periodu krize, dok su sve ostale industrijske grane bile krizom osjetno pogođene. Od 1934. g. ugljenokopi ostvaruju stalno veću proizvodnju i 1939. godine ona je gotovo dva puta veća od proizvodnje 1926. godine.

**Proizvodnja rudnika uglja u BiH od 1929. do 1939. g.<sup>8)</sup>**

Godina	1929.	1930.	1931.	(u mtc)	
				1932.	1933.
Državni rudnici	11,860.972	12,297.990	11,870.930	11,357.260	
Privatni	1,467.610	1,701.860	1,562.630	1,318.230	
Ukupno	13,328.582	13,998.950	13,433.560	12,675.490	
Godina	1933.	1934.	1935.	1936.	
Državni rudnici	10,810.260	10,181.410	10,869.790	11,122.224	
Privatni	1,305.710	1,409.950	1,670.670	1,859.200	
Ukupno	12,115.970	11,591.460	12,540.460	12,981.424	
Godina	1937.	1938.	1939.		
Državni rudnici	12,120.028	13,351.965	13,472.860		
Privatni	1,830.004	2,603.883	3,983.858		
Ukupno	13,950.032	15,855.848	17,456.718		

Državi su pripadali ugljenokopi: Kreka, Bukinje, Ugljevik, Zenica, Kakanj, Breza, Banja Luka, Maslovare, Mostar i Suhača. U privatnoj eksploataciji bili su ugljenokopi: Duvno, Majeвица, Teslić, Dobrljin, Rogatica, Drvar i Livno.

Rudnici željezne rude Vareš i Ljubija bili su podložniji uticajima ekonomske krize, te u vezi s tim kolebanjima u proizvodnji i u izvozu. Vareški rudnik pretežan dio svoje proizvodnje ustupao je željezarama u Varešu i Zenici, a željezna ruda iz Ljubije najvećim dijelom izvožena je u Češku i Mađarsku.

**Proizvodnja rudnika željezne rudače u Bosni i Hercegovini<sup>9)</sup>**

Godina	1929.	1930.	1931.	1932.	1933.	1934.
Ljubija	3,394.183	3,033.760	375.480	34.460	9.090	1,060.400
Vareš	766.681	1,198.300	893.000	182.800	—	618.900
Godina	1935.	1936.	1937.	1938.	1939.	
Ljubija	1,565.580	2,931.840	4,306.440	3,943.740	4,807.780	
Vareš	621.060	981.800	1,137.225	1,357.955	1,728.100	

<sup>8)</sup> Trgovačka i obratnička komora u Sarajevu: Izvještaji za 1929. g. str. 38—39, za 1930. g. str. 71, za 1931. g. str. 83; Trgovinsko-industrijska komora BiH, izvještaj za 1932, 1933, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938. i 1939. g. strane, 86, 87, 80—87, 94, 91—92, 126—127, 135, 122—123, 134—135.

<sup>9)</sup> Isto.

Rudnik željezne rude u Ljubiji bio je vezan dugoročnim ugovorom o isporuci željezne rudače Čehoslovačkoj. Po isteku ugovornog roka 1930. godine ugovor nije produžen sve do poslije ekonomske krize, pa ovaj veliki rudnik nije proizvodio u 1931, 1932, 1933. godini i tek je 1936. postigao proizvodnju iz perioda prije ekonomske krize. Proizvodnja 1936. godine u rudniku Ljubija povećana je zahvaljujući povećanoj proizvodnji industrije gvožđa u Zenici i Jasicama, kao i potražnji željezne rudače u Mađarskoj i Češkoj. Od tada do 1939. godine njegova proizvodnja stalno raste.

Na bazi domaće željezne rude podignute su u Bosni i Hercegovini koncem prošlog vijeka dvije željezare, u Zenici i Varešu. U Željezari Zenica poslije rata država je postala glavni akcioner. Kako su postrojenja Željezare u Zenici bila nedovoljna i zastarjela, već od 1930. godine vodila se živa rasprava o potrebi proširenja i modernizovanja te najveće jugoslovenske željezare. Na osnovu Uredbe Ministarskog savjeta od 1938. godine izvršeno je fuzioniranje bosanskih željezara i rudnika uglja u jedno veliko akcionarsko društvo »Jugoslovenski čelik«, sa sjedištem u Sarajevu. Svrha društva bila je sticanje rudarskih prava i privilegija, istraživanje, iskorištavanje i prerada ruda, proizvodnja gvožđa i čelika svih vrsta, kupnja i prodaja svih metala i ruda i njihovih proizvoda itd. »Jugoslovenski čelik« primio je od države sljedeća preduzeća: rudnike uglja u Zenici i Brezi, Rudnik gvozdene rude u Ljubiji, Rudnik i Željezaru u Varešu i Željezaru u Zenici. Još prije stvaranja »Jugoslovenskog čelika« izvršena su izvjesna proširenja kapaciteta Željezare u Zenici. Koncem 1937. godine podignuta je nova valjaonica pod imenom »gruba pruga«, dvije SM peći 1938. godine i jedna elektro-peć za niskolegiranu čelike.

Drvena industrija bila je najvažnija industrijska grana u Bosni i Hercegovini između dva svjetska rata i po broju preduzeća, i po veličini investiranih sredstava, kao i po broju zaposlenih radnika. Uviđajući značaj ogromnih i neiscrpnih kompleksa bosanskohercegovačkih šuma, austrougarska uprava omogućila je angažiranje znatnih kapitala, prvenstveno stranog porijekla, u drvenu industriju ovih pokrajina. Zaista, za kratko vrijeme nikla su u Bosni i Hercegovini brojna drvnoindustrijska preduzeća, među kojim je bilo nekoliko pravih giganata. Pretežan dio proizvodnje drvne industrije bio je orijentiran na izvoz. Poslije rata ponovno nastupa konjunktura na svjetskoj pijaci drveta. U Bosni i Hercegovini ta konjunktura na svjetskom tržištu vodi pravou navali domaćih i stranih kapitala na bosanske šume. Prekonoć se rađaju stručnjaci, niču manipulacije i pilane i to je vrijeme pravog ataka na šume<sup>10)</sup>.

Iako su dugoročni ugovori za eksploatiranje bosanskohercegovačkih šuma (koje je još austrougarska uprava sklapala sa drvarskim firmama) poslije rata ocijenjeni kao forma tipičnog kolonizatorskog eksploatiranja prirodnog bogatstva naše zemlje od stranog kapitala,

<sup>10)</sup> »... Sjeklo se gdje god se šta stiglo, legalno i ilegalno, samo da se pijaca zadovolji...« — Šerbetić ing. Adolf: Razvoj šumarstva u BiH, Bosna i Hercegovina kao privredno područje, str. 177, Sarajevo 1938. g.



odmah poslije rata (1920—1922) država obnavlja sve dugoročne ugovore. Neki od njih obnovljeni su i na dulji vremenski rok od ranijih, a neki i pod povoljnijim uslovima. Godine 1921. bilo je sklopljeno novih ili obnovljeno starih ukupno 52 dugoročna ugovora za korištenje 313.786 ha najboljih bosanskohercegovačkih šuma. Ukupno prodana masa na osnovu ovih ugovora iznosila je 44.500.483 m<sup>3</sup> drveta sa godišnjom ukupnom sječom od oko 2.000.000 m<sup>3</sup>. Trajanje ovih ugovora uglavnom je bilo predviđeno na vrijeme od 10—30 godina. Destilacija drva u Tesliću sklopila je sa državom takav ugovor čak na 38 godina trajanja. Prosječna godišnja sječa drva u Bosni i Hercegovini između dva rata iznosila je oko 2,75 miliona m<sup>3</sup>. Na osnovu prodaje drva firmama i na osnovu izvoza država je ostvarivala sa područja Bosne i Hercegovine godišnje preko pola milijarde dinara prihoda, dok su ukupne najamnine radnika drvne industrije iznosile prosječno godišnje oko 200.000.000 dinara. Broj zaposlenih radnika u drvnoj industriji Bosne i Hercegovine kretao se oko 20.000 ljudi, a za vrijeme konjunktura u sezoni upošljavano je i preko 50.000 radnika. Nažalost, ne postoje podaci iz kojih bi se vidjelo kolike su bile zarade drvarskih firmi u Bosni i Hercegovini. Ali, nepobitno je da su bile ogromne, što se da pretpostaviti na osnovu nicanja takvih firmi između dva rata »kao gljiva iza kiše«.

Prema podacima Trgovinsko-obrtničke komore za Bosnu i Hercegovinu iz 1931. godine u ovim pokrajinama bilo je:<sup>11)</sup>

Pilana	201	broj gatera (testera)	426
--------	-----	-----------------------	-----

Ukupan kapacitet 2.361.650 m<sup>3</sup> oblog drveta godišnje.

Na jedan gater otpada prosječno 5.543,5 m<sup>3</sup>.

Okosnicu drvne industrije činilo je i između dva svjetska rata nekoliko krupnih preduzeća, koja su spadala u red najvećih evropskih drvnoindustrijskih preduzeća kao: »Šipad« Šumsko industrijsko preduzeće Dobrljin — Drvar a. d. Sarajevo, »Krivaja« Šumsko industrijsko a. d. Zavidovići, »Ugar« Šumska industrija d. d. u Turbetu i sl. Šipad je zaista bio najveće šumsko preduzeće u Jugoslaviji. Na osnovu Senžermenskog ugovora o miru nekadašnje Štajnbajsovo preduzeće, tada već u rukama Zemaljske uprave za BiH, prešlo je 1919. godine u ruke jugoslovenske države. Šipad je stalno rastao i 1937. godine preuzeo je drugo po veličini preduzeće u BiH »Krivaju« iz Zavidovića. »Krivaja« je posjedovala najveću pilanu ne samo u Jugoslaviji nego i u čitavoj srednjoj Evropi. Njena pilana u Zavidoviću sa 26 gatera mogla je godišnje da proizvede 240.000 m<sup>3</sup> rezane građe, za što je koristila i do 400.000 m<sup>3</sup> oblog drveta. Na kraju, u godini 1940. »Šipad« je bio ogroman drvnoindustrijski kombinat, koji su sačinjavale: pilane u Dobrljinu, Drvaru, Ustipraču i Zavidovićima; direkcije šumskih radova u Oštrelju i Plevlju, Direkcija željeznica u Drvaru, Tvornica celuloze u Drvaru, te eksportna skladišta u Šibeniku i Dubrovniku<sup>12)</sup>.

<sup>11)</sup> Izvještaj za godinu 1931, strana 56.

<sup>12)</sup> O »Šipadu« su objavljeni brojni napisi, a među njima svakako zavređuju pažnju svojom informativnošću članci objavljeni u: Analiza bilansa, dodatak »Narodnom blagostanju« broj 22, Bgd. 31. maja 1930., br. 41. od 5. oktobra 1935. i br. 27. od 4. jula 1936. godine.

Drvena industrija Bosne i Hercegovine, kao po nekom pravilu, svake 3—4 godine bila je podložna veoma promjenljivoj konjunkturi drvene građe na svjetskom tržištu. Znatna potres doživjela je zbog pada potražnje u 1925/26. godini. Od 1926. godine pa nadalje povoljna situacija na svjetskom tržištu pogodovala je bosanskoj drvenoj industriji i ona ostvaruje dvostruko veći izvoz u odnosu na 1925/26. god. U tom periodu dolazi i do rekonstrukcije i modernizacije mašinskog parka krupnih preduzeća drvene industrije Bosne i Hercegovine. Međutim, od početka 1931. godine dolazi do naglog opadanja prođe, pa zbog toga i sječe i prerade drveta. U odnosu na 1930. godinu i prvih devet mjeseci 1931. godine izvoz građevinskog drveta opao je za 36<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, a prema 1929. godini za 50<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. U 1932. godini kriza se još više produbila. Vrijednost izvoza drvene industrije pala je sa oko dvije milijarde dinara u 1929. na ispod pola milijarde dinara u 1932. godini. Ogroman pad izvoza drveta iz Bosne i Hercegovine pooštrila su dva faktora: sve slabija kupovna moć importnih zemalja i ruski demping drveta na evropskom tržištu. Prosječne prodajne cijene jelove i omorove građe po m<sup>3</sup> franko utovarna stanica bile su:

1929. godine po 1 m <sup>3</sup>	580	dinara
1930. „ „	460	„
1931. „ „	330	„
1932. „ „	300	„
1933. „ „	325	„

Velika proizvodnja izazvala je veći pad cijena drveta<sup>13)</sup>. Niže cijene mogla su podnositi krupna preduzeća. Međutim, sitne pilane zbog toga obustavljaju proizvodnju, a srednje i nekoliko krupnih preduzeća osjetno je smanjuju ili je pak povremeno i obustavljaju<sup>14)</sup>.

I dok su ostale industrijske grane u 1935. godini uglavnom sanirale teške posljedice krize, bosanska drvarska industrija ostala je i dalje pod udarom depresije. Godine 1935. drvena industrija bila je ušla u petu godinu neprestanog pada cijena, koje su se te godine zaustavile na najnižem nivou od kada ta industrija uopšte postoji. Kako je stanje izvoza drva iz Jugoslavije u 1936. godini i dalje pogadalo drvenu industriju, sazvana je u Ljubljani šira konferencija svih zainteresiranih šumskoindustrijskih organizacija. Na toj konferenciji delegat sarajevske Komore obavijestio je prisutne da je drvena industrija u Bosni u očajnom stanju zbog zastoja u izvozu, zbog kojeg je ova industrija u stvari i podignuta. Osnovno što je pogadalo drvenu industriju Bosne bile su ekonomske sankcije prema Italiji, koje su osobito pogadale izvoz drveta iz Jugoslavije u ovu zemlju, kao i

<sup>13)</sup> »... Naprotiv prevelika proizvodnja ne može donijeti, a niti ima kakav drugi rezultat, nego li da pooštri i produbi depresiju cena drveta. Da se pri tome izgubljeni novac upotrebio za javne radove, bila bi naša država bogatija za toliko potrebnih naprava. Osim toga spasla bi od uništenja znatne šumske komplekse, koji se danas bacaju na tržište po najnižim cenama ovog stolca...« — Izveštaj Komore u Sarajevu u 1933. g., str. 78, Sarajevo 1934.

<sup>14)</sup> »... Prema jednoj anketi koncem 1933. g. prestalo je da radi 80% malih domaćih pilana, a od većih nisu radile pilane: »Krivaja«, Đuzepe Feltrineli i komp., »Ugar«, Sons u Han Kompaniji, »Una« u Dubici, »Jela« u Tarčinu itd. Isto, str. 77.



povremena zamrzavanja potraživanja u Italiji. Italija je smatrana prirodnim tržištem za bosanskohercegovačko drvo. U ovim pokrajinama, pored nekoliko većih firmi postoji veliki broj malih domaćih pilana, koje su uvijek svu svoju produkciju plasirale na talijansko tržište. Naime, za njih drugog vanjskog tržišta i nije bilo. One nisu mogle izvoziti na neko udaljenije tržište, a takođe nisu mogle izvoziti ni u Mađarsku, koja je zbog svog geografskog položaja ostala izvozno područje slovenačkih firmi. Ove male pilane nisu takođe mogle da konkurišu na domaćem tržištu u sjeveroistočnim krajevima zemlje, jer su slovenačke firme za ovo tržište koristile jeftinije vodene puteve za transport građe.

Poslije dugotrajne krize, pri kraju 1936. godine, pojavili su se izvjesni znaci oporavljanja u drvnjoj industriji. Potražnja i porast cijena na tržištu drveta u početku 1937. godine stavljali su u izgled porast konjunktura u ovoj industrijskoj grani. Cijene drvene građe polovinom 1937. godine bile su za 36% više nego 1936. godine, pa iako od polovine godine opet dolazi do izvjesnog kolebanja i pada cijena, one su na kraju te godine još uvijek za 28% više nego 1936. g. U 1938. godini dolazi ponovno do pada potražnje drveta na evropskom tržištu. Evropski sporazum izvoznika drveta (European Timber Export Corporation) na sjednici u januaru 1938. g. u Varšavi snizio je izvozne kvote za 1938. g. za 5%, a u septembru iste godine za daljih 6,5%. Za cijelu Jugoslaviju ustanovljena je kvota od 627.000 m<sup>3</sup>. Iz Bosne i Hercegovine te godine izvezeno je 25% manje drveta nego u prošloj godini.

Rat koji je izbio 1. septembra u Evropi poremetio je međunarodnu razmjenu i doveo jugoslovenski izvoz u prilične teškoće.

S jedne strane nesigurnost transporta i naplate robe, a s druge razne mjere koje su donijele i zaraćene i neutralne zemlje ograničile su dotadašnju razmjenu roba i propisale nove postupke u spoljnoj trgovini, što je dobrim dijelom onemogućilo izvoz drvene građe iz Jugoslavije.

Od preduzeća kemijske industrije najvažnija su bila: Celuloza u Drvaru, Suha destilacija drva u Tesliću, Solvajeva tvornica sode u Lukavcu, Tvornica karbida i ferosilicija u Jajcu, Tvornica šibica u Docu kod Travnika, te Tvornica špirita u Kreki. Sva ova preduzeća pretežnim dijelom svoje proizvodnje bila su orijentirana na izvoz. Ekonomska kriza ozbiljno je ugrozila izvoz ovih produkata iz Bosne i Hercegovine i sve ove tvornice morale su zbog toga smanjiti proizvodnju. Već 1930. godine Solvajeva tvornica u Lukavcu smanjila je proizvodnju na 54,5% svog kapaciteta. Tvornica špirita u Kreki u toj godini smanjila je proizvodnju na 50%, dok je Tvornica špirita u Brčkom potpuno obustavila rad. U 1931. godini Destilacija drva u Tesliću radi sa svega 40%, a Celuloza u Drvaru sa 50% kapaciteta. U 1932. godini Tvornica celuloze u Drvaru obustavila je proizvodnju i otpustila sve radnike i namještenike. U 1933. g. najjači predstavnik bosanskohercegovačke kemijske industrije, Solvajeva tvornica u Lukavcu uspjela je da poboljša svoj položaj izvjesnim mjerama racionalizacije u proizvodnji i krajnjom štednjom. Istovremeno ovo preduzeće više se orijentiše na prodaju svojih proizvoda na unu-

trašnjem tržištu. Depresija u kemijskoj industriji Bosne i Hercegovine uglavnom se produžava sve do 1937. godine. U toj godini dolazi do opšteg poboljšanja privrednih prilika u zemlji, pa sljedstveno tome i u kemijskoj industriji. Međutim, ta poboljšanja ipak su bila neznatna. Naime, glavna preduzeća kemijske industrije Bosne i Hercegovine prodavala su najveći dio svoje proizvodnje u inostranstvo. U toku ekonomske krize ona su izgubila svoja veća tradicionalna tržišta (Albanija, Mađarska, Češka za sodu, Poljska i Finska za ferrosilicij i sl.). Zbog toga sva ova preduzeća nastoje da povećaju plasman svojih proizvoda na unutrašnjem tržištu. Međutim, usko unutrašnje tržište i neumjerena fiskalna politika države osudili su ovu granu industrije da čak i poslije ekonomske krize ostane u stagnaciji.

### Kapital u industriji Bosne i Hercegovine

Strani kapital uselio se u jugoslovenske zemlje još prije njihovog političkog ujedinjenja. Zapravo, strani kapital je i podigao industriju onih jugoslovenskih pokrajina koje su bile pod austrougarskom upravom. U Bosni i Hercegovini zemaljski erar držao je neke industrije u svojim rukama (rudnike, željezare, nekoliko preduzeća drvene industrije, duhansku industriju, tkaonicu ćilima). Ova preduzeća su na osnovu Senžermenskog ugovora prešla u vlasništvo jugoslovenske države. Ostale industrije, kao kemijska i drvena, pokazuju najzamršeniju sliku afilacija stranog kapitala. Sitna preduzeća drvene, prehrambene, građevinske i grafičke industrije bila su pretežno u vlasništvu domaćeg kapitala. Ovakvo stanje ostalo je i poslije rata. Ugljenokopi, rudnici željezne rude, željezare, industrija duhana i najkrupnije preduzeće drvene industrije »Šipad« ostaju u vlasništvu države. Sitna, lokalna preduzeća raznih industrijskih grana u posjedu su privatnog domaćeg kapitala. Krupna preduzeća drvene industrije i kemijske industrije, a to su bila kapitalom najjača industrijska preduzeća BiH, bila su u vlasništvu stranog kapitala. Zaista je teško ustanoviti porijeklo tog stranog kapitala, kao što je teško ustanoviti i omjer domaćeg i stranog kapitala investiranog u industriju Bosne i Hercegovine. Dosada postoje uglavnom tri veća rada u kojim se raspravlja o porijeklu, iznosu i ulozi stranog kapitala u privredi bivše Jugoslavije<sup>15)</sup>. Na žalost, ni jedan od ovih radova ne može poslužiti da bi se stvorila pregledna slika o stranom kapitalu u Bosni i Hercegovini za period od 1929. do 1939. godine. Njihovi se pregledi odnose na cijelu Jugoslaviju i to po industrijskim granama. Statistika industrije Jugoslavije (izdanje 1941. g.) donosi tabelu sa podacima o tvornicama i kapitalu po istorijskim oblastima i po narodnosti vlasništva i uprave.

<sup>15)</sup> Vladimir Rozemberg i Jovan Kostić: Tko financira jugoslovensku privredu, Beograd 1939. godine.

Jurković dr Božidar: Das ausländische Kapital in Jugoslawien, 1941. godina.

Dimitrijević dr Sergije: Strani kapital u privredi bivše Jugoslavije, Beograd 1958. g.



Bosna i Hercegovina<sup>16)</sup>

	N a r o d n o s t						
	domaća	strana	pretežno domaća	pretežno strana	50% dom. 50% str.	bez podat.	svega
Tvornica	220	12	35	19	8	5	299
Kapital (000 dinara)	621.862	59.293	251.252	234.322	31.312	955	1.199.036
Rad. mjesta	19.725	502	6.462	3.020	1.285	164	31.153
Pogon KS	58.378	895	5.375	27.615	1.290	324	93.877

Prema ovoj tabeli, na čisto domaća preduzeća otpadalo je preko dvije trećine svih industrijskih preduzeća Bosne i Hercegovine. Ovaj podatak mogao bi i biti tačan. Međutim, navod da je na čisto domaća preduzeća dolazilo 1/2 kapitala, 2/3 radnih mjesta i preko polovine instaliranih KS pogonske energije sigurno da ne odgovara stvarnosti. Ovakva statistika u kategoriziranju — domaće — strano preduzeće — pošla je od sljedećeg načela: ako su neke industrije osnovane i bile u vlasništvu izvjesne bankarske kuće koja je registrovana kao domaće preduzeće, onda su i ta preduzeća smatrana domaćim. A upravo su banke, bez obzira na njihove zvučne nacionalne nazive, bile najjača transmisija infiltracije stranog kapitala u privredu Jugoslavije. Bliži realnosti su podaci koje donosi studija S. Dimitrijevića<sup>17)</sup>.

O b l a s t

Procentualno učešće stranog kapitala

	Br. tvornica	Kapital	Rad. mjesta	Pogon
Slovenija	32,5	57,9	55,7	71,9
Hrvatska i Slavonija	23,8	50,5	49,9	31,3
Dalmacija	19,4	76,4	54,8	91,8
Vojvodina bez Srema	14,7	47,2	30,3	46,3
Srbija (pre 1912)	20,2	37,4	30,6	43,1
Deo južne Srbije i Makedonija	11,8	25,9	13,7	25,9
Crna Gora	22,7	1,5	5,1	4,6
Bosna i Hercegovina	26,4	48,1	36,7	37,8

Kao što se vidi iz ovog pregleda, strani kapital je bio jače plasiran u svim pokrajinama bivše Austro-Ugarske Monarhije i on je u njima djelimično i zadržao svoje pozicije. Gledano sa stanovišta radnih mjesta, strani kapital je držao oko pola industrije Slovenije,

<sup>16)</sup> Statistika industrije kraljevine Jugoslavije, strana 45, Beograd 1941. godine.

<sup>17)</sup> Dimitrijević dr Sergije: Strani kapital u privredi bivše Jugoslavije, strana 168, Beograd 1953. godine.

Hrvatske, Slavonije i Dalmacije, dok se u Bosni i Hercegovini, Vojvodini i Srbiji njegov udio kretao oko 1/3.

Što se tiče tehničke opremljenosti industrije koju drži strani kapital, vidi se da je ona niža u Hrvatskoj i Slavoniji, te u Bosni i Hercegovini nego u ostalim krajevima, jer se u oba slučaja radi o masovnoj upotrebi radne snage u drvenoj industriji.

Jugoslovenska drvna industrija bila je istorijski povezana za preduzeća austrougarskih veleposjednika. I poslije rata oni učestvuju u brojnim akcionarskim društvima u raznim zemljama jugoistočne Evrope. Oni su koncentrisani oko dva koncerna — Ofa i Našička — u kojim su sudjelovala jugoslovenska drvnoindustrijska preduzeća. Akcionarsko društvo »Ofa« sa sjedištem u Ženevi kontrolisalo je 17 preduzeća, a između njih i Drvnoindustrijsko preduzeće Varda d. d. Italijanski kapital sudjelovao je u industriji drva Šumsko industrijsko preduzeće d. d. Ugar. Engleska grupa Freeman bila je skoro jedini akcionar velikog preduzeća Bosansko d. d. za iskorištavanje drveta i pogon parnih pilana. Ista engleska grupa preuzela je 1929. godine 37% akcija velike drvarske firme »Krivaja«. Međutim, poslije raspuštanja ovog akcionarskog društva, odlukom vlasti, njegova imovina prešla je u ruke »Šipada«.

Trust A. C. Dynamit Nobel, pored učestvovanja u nekoliko drugih jugoslavenskih preduzeća, učestvovao je u glavnici preduzeća Bosansko d. d. za elektrinu u Jajcu. Kemijska preduzeća Jugoslovenske tvornice Solvaj u Lukavcu nalazila su se u rukama dva moćna koncerna: Verein für Chemische und metallurgische Production — Aussig i Maison Solvay et Cie — Brisel. Prvi je imao jednu trećinu akcija Tvornice sode u Lukavcu, a drugi dvije trećine. Jugoslovenska tvornica Solvaj iz Lukavca učestvovala je i u jednom inostranom preduzeću iste Solvaj grupe: Erste galizische Amoniak Soda Fabrik<sup>18)</sup>.

Jugoslovenska destilacija drva u Tesliću promijenila je svoju firmu 1929. godine u Englesko-jugoslovenska destilacija drva, jer je u nje-mu uzela učešća najveća engleska firma kemijske industrije Chemical Wood Industries iz Londona. Ova firma raspolagala je sa 77% akcionarskog kapitala ovog bosanskog preduzeća, 20% pripadalo je državi, a 3% Prvoj hrvatskoj štedionici. Do ponovne promjene firme ovog preduzeća došlo je 1933. i ona je od tada glasila: Jugoslovenska destilacija drva d. d. u Zagrebu.

Tvornica šibica iz Doca kod Travnika, sa ostale dvije jugoslovenske tvornice šibica, bila je 1928. godine zakupljena od švedskog koncerna šibica Svenska Tandstiks Aktienbolaget, skraćeno »Stab«. Pomenuto društvo ponudilo je Jugoslaviji zajam tražeći, pored ostalog, pravo monopolne proizvodnje i prodaje šibica. Zajam je zaključen u iznosu od 22 miliona dolara sa 6 1/4% interesa godišnje na 30 godina. Na isti je rok »Stab« dobio traženi monopol šibica u Jugoslaviji<sup>19)</sup>.

<sup>18)</sup> Rozenberg i Kostić: Ko finansira jugoslovensku privredu str. 166, Beograd 1940. g.

<sup>19)</sup> O istom detaljnije u citiranom djelu, strana 170.



Rafinerija nafte u Bos. Brodu, bivše preduzeće »Danica«, koje je poslije rata dobilo ime Standard Oil, bilo je u vlasništvu ogromnog međunarodnog petrolejskog trusta Standard Oil iz Njujorka.

Ovih nekoliko podataka daju samo grube konture o porijeklu dijela kapitalnih investicija u industriji Bosne i Hercegovine. Detaljnu sliku stranog kapitala u industriji Bosne i Hercegovine nije moguće izdvojiti iz jugoslovenskog okvira.

### Organizacija tržišta industrijskih roba

Jugoslovenska privredna, posebno industrijska, politika zasnivala se na liberalističkim koncepcijama i u pogledu unutrašnjeg kretanja roba i u pogledu razmjene s inostranstvom. Taj liberalizam Jugoslavija ne napušta ni u godinama krize 1929—1933. kada gotovo sve evropske zemlje pribjegavaju najrazličitijim zaštitnim mjerama, koje pogadaju slobodnu razmjenu dobara. I upravo ove liberalističke mjere, koje su se u praktičnoj ekonomskoj politici manifestirale kao potpuno prepuštanje inicijative domaćem i stranom kapitalu, bile su jedan od glavnih faktora koji je ubrzao proces monopolizacije na tržištu industrijskih roba. Zaštitna carinska tarifa, koju donosi jugoslovenska vlada 1925. godine s ciljem da se pojača zaštita domaće proizvodne djelatnosti od inostrane konkurencije, jedino je praktično pogodovala jačem razvitku tekstilne industrije. Razvitak ostalih industrija, pored državne nebrige, onemogućavao je nedostatak investicionih sredstava, nedovoljno sposobno unutrašnje tržište, nedostatak odgovarajuće stručne radne snage i sl.

U uslovima slobodne konkurencije oskudica u investicionom kapitalu vodila je monopolisanju tržišta u svim onim granama gdje su se tražila velika investiciona sredstva i gdje su za razvitak dotične industrije postojali povoljni ostali preduslovi. Domaći kapitalisti nisu imali tako velike kapitale, a pošto bi strani kapital podigao takvo preduzeće, drugi nisu bili voljni da podižu istovjetna konkurentna preduzeća. Tako je stvaran u tim proizvodnim granama apsolutni monopol (ekstraktivna i topionička djelatnost).

Istina, najveći napredak u poslijeratnom periodu čine mlinska i drvna industrija. Do veoma obimnog porasta ovih dviju industrijskih grana došlo je zahvaljujući tome što za podizanje jedne pilane ili mlina nisu bila potrebna veća finansijska sredstva, zatim što su njihova lokalna ili šira tržišta mogla konzumirati proizvodnju novih kapaciteta i, na kraju, što je način poslovanja u ovim preduzećima bio veoma uprošćen. Usljed velikog broja istovjetnih preduzeća kod ove dvije industrijske grane nije moglo da dođe do monopolizma na tržištu. U drvnoj i prehrambenoj industriji ima najmanji broj kapitala, iako ove dvije industrije imaju najveći broj preduzeća.

One pak grane koje nisu bile dostupne srednjem kapitalisti (jugoslovenskih relacija), ili su zahtijevale radnu snagu posebne stručnosti, bile su obično zastupljene sa svega nekoliko preduzeća. Vlasnici ovakvih preduzeća lako bi se onda sporazumjeli da utvrde način zajedničkog istupanja na tržištu i da ga monopoliziraju.

Monopolističke tendencije naslijeđene su u jugoslovenskoj industriji još iz vremena austrougarske uprave u jednom dijelu jugoslovenskih zemalja. Tendencija kartelisanja pojedinih industrijskih grana postaje veoma izrazita i to osobito od ekonomske krize, kada su bile ozbiljno ugrožene egzistencije mnogih industrija Jugoslavije podignutih u vrijeme konjunktive, neposredno poslije rata.

Izvršne vrste industrija životnih namirnica oformile su nekoliko kartela. Godine 1938. u ovim industrijama bilo je registrovano 6 takvih udruženja: kartel šećera, kvasca, piva, čokolade, sirćetne i ugljične kiseline. Član kartela šećera bila je i Bosanska industrija šećera i žeste iz Usore. Kartelnim ugovorom bio je stvoren potpuni monopol na tržištu šećera. Godine 1940. država osniva »Prodajnu centralu za šećer« i time je bio stvarno dokinut kartel šećera. Centrala je postala prinudna zajednica za čitavu šećernu industriju. Kartel kvasca osnovan je 1934. g. i pored ostalih bila mu je i član Tvornica M. Fišla i sinovi iz Kreke. Ovim sporazumom bio je obuhvaćen kvasac za pekarske svrhe, a kako su mu pristupila najveća preduzeća te vrste, bio mu je osiguran potpuni monopol na unutrašnjem tržištu.

Kartel piva osnovan je 1933. godine. Njegov član bila je i Dionička pivara Sarajevo. Članovi kartela zaključenjem kartelnog sporazuma, eliminisali su međusobnu konkurenciju i izradili sistem saradnje u pogledu kreditiranja mušterija i međusobnog obavještanja o njihovoj platežnoj sposobnosti.

Kartel sirćetne kiseline stvoren je od najvećih proizvođača ove robe u zemlji. Osnovan je 1935. godine od tri firme, među kojim je i Jugoslovenska destilacija drva d. d. Teslić (Zagreb). U kartel ugljične kiseline, koji je stvoren 1935. godine, bilo je učlanjeno preduzeće M. Fišla i sinovi iz Kreke.

U kemijskoj industriji formirano je najviše kartela i do kraja 1938. godine bilo je registrovano 15 domaćih kartela sa oko 35 kemijskih tvornica. Kartel karbida i cianamida bio je samo dio međunarodnog kartela stvorenog 1923. godine između 40 preduzeća raznih evropskih zemalja. Član ovog kartela bilo je Bosansko d. d. za elektrinju iz Jajca.

Kartel nafte i njenih derivata u Jugoslaviji činila su dva ogranka snažnih međunarodnih trustova Shell-a i Standard Oil-a, koji uključuju u kartelni sporazum uvozno preduzeće »Astro« d. d. Ove afilacije stranih društava sklopile su još dva separatna kartelna sporazuma sa još nekoliko trgovačkih firmi i proizvođača nafte i naftnih derivata i tako je bilo potpuno monopolizirano jugoslovensko tržište. U ovom sporazumu bila je i Rafinerija nafte iz Bos. Broda.

Kartelom suhe destilacije drva bilo je regulisano zajedničko istupanje na unutrašnjem tržištu za 26 proizvoda ove industrije firma Jugoslovenska destilacija drva d. d. Teslić i Gutman iz Belišća. Položaj Destilacije iz Teslića i firme Gutman na unutrašnjem tržištu bio je tim povoljniji jer je Destilacija iz Teslića bila istovremeno član međunarodnog kartela za iste proizvode, a njega su sačinjavale neke mađarske, rumunske i čehoslovačke firme.



Bosansko d. d. za elektrinu u Jajcu bilo je član još jednog međunarodnog kartela o trikloretilenu, koji je stvorilo sa još dvije firme: Verein für chemische und metallurgische Produktion iz Aussig-a i Carbidwerk Deutch — Matrei A. G. iz Beča. Na osnovu ovoga sporazuma preduzeću iz Jajca bilo je potpuno prepušteno Jugoslovensko tržište za prodaju trikloretilena.

Član ugovora o kartelu vodenog stakla bilo je preduzeće Aleksandra Gvozdarovića i druga iz Dervente. U kartel lijepljene vate bilo je učlanjeno preduzeće »Obnova« d. d. iz Sarajeva.

Veoma je interesantan kartel cigle. U Jugoslaviji su formirana dva ovakva kartela. Jedan su formirali sarajevski proizvođači cigle: Merhemić, August Braun, Mordehaj Atijas, H. M. Ahmetašević i sinovi, Jeftanović i Majer. Zbog lokalnog značaja ciglarske industrije, a i zbog većeg broja preduzeća ove vrste, kao što je to bio slučaj u Sarajevu, nužno se pojavila među njima oštra konkurencija. Ona je oborila cijene cigle u Sarajevu gotovo do iznosa proizvodnih troškova. Zbog toga i poslije stvaranja kartela, kada su cijene u dva maha povećavane, one su još uvijek bile za oko 30% niže nego u Zagrebu ili u Beogradu.

Na području proizvodnje i prerade gvožđa stvoreno je bilo nekoliko kartela u kojim je učestvovao Jugoslovenski čelik a. d. Sarajevo (ranije Željezara Zenica). Kartel gvožđa je dopuna međunarodnog kartela koji je zaključen 1934. godine između domaćih željezara i Z. E. C., tj. austrijskih, čehoslovačkih i mađarskih proizvođača gvožđa. Još prije zaključenja sporazuma sa ovom srednjeevropskom grupom sklopljen je bio sporazum između domaćih proizvođača gvožđa o unutrašnjem tržištu. Međutim, ovaj domaći kartel nije mogao ostvariti potpuni monopol na unutrašnjem tržištu zbog vanjske konkurencije. Zaključenjem međunarodnog kartela za ove domaće firme bilo je definitivno riješeno pitanje vanjske konkurencije. Sada je domaći kartel gvožđa uz dopunu ovog međunarodnog mogao da ostvari potpuni monopol na unutrašnjem tržištu. Jugoslovenski čelik a. d. Sarajevo učestvovao je i u još nekoliko kartelnih sporazuma kao u Kartelu žice i eksera i u Kartelu trgovačkog liva.

Tendencija kartelisanja u Jugoslaviji išla je tako daleko da su ponekad stvoreni sporazumi i za naoko sitne proizvode veoma ograničene potražnje. Tako je na primjer bio stvoren i Kartel češagija između deset jugoslovenskih proizvođača, među kojim je bilo i preduzeće Vladimira Merčepa iz Sarajeva.

U primitivnoj i pretežno seljačkoj privredi Jugoslavije, opterećenoj suverenim položajem stranog kapitala, osobito na njenom tržištu industrijskih roba, postojala je značajna neujednačenost. Kod jedne grupe dobara došla je do punog izražaja slobodna utakmica, ali kod većine konkurentska borba bila je zamijenjena monopoliističkim režimom — kartelima ili privatnim monopolima. Na tržištu Bosne i Hercegovine zbog nerazvijenosti njene prerađivačke industrije, posebno dobara široke potrošnje, cijene najvećeg broja produkata diktirane su od kartela stvorenih od preduzeća izvan ovih pokrajina (karteli tekstila, kožne, gumene obuće, raznih željeznih

predmeta svakodnevne upotrebe i sl.). Bosanskohercegovačkog potrošača iscrpljivale su visoke cijene roba koje su spadale u državni monopol (šibice, petrolej, šećer, so) i visoke cijene privatnih monopolističkih organizacija. U takvim uslovima siromašne i nerazvijene jugoslovenske pokrajine, putem odlivanja akumulacije iz njih preko visokih monopolskih cijena, postajale su još siromašnije.

### Neravnomjeran industrijski razvitak pojedinih jugoslovenskih krajeva

Kao posljedica odsustva jedne opštejugoslovenske politike industrijalizacije zemlje, s jedne strane, a s druge prepuštanje inerciji industrijalizacije koju je započela Austro-Ugarska u našim krajevima — pri tome vođena svojim određenim interesima — stanje neravnomjernog industrijskog razvitka jugoslovenskih pokrajina pred drugi svjetski rat još se izrazitije pogoršalo. Naslijeđena disproporcijalnost proizvodnih snaga u industriji pojedinih krajeva, koja je za sobom vukla različit nivo životnog i kulturnog standarda pojedinih jugoslovenskih naroda, kao da je svjesno održavana i produbljivana. U takvoj anacionalnoj privrednoj politici, promatrano sa bilo kog stanovišta (unapređenja poljoprivrede, saobraćaja, prosvjetnih i zdravstvenih prilika i konačno unapređenja industrije) Bosna i Hercegovina bile su izrazito zapostavljene. Zaista se s pravom može postaviti pitanje: da nije BiH proživjela nacionalno-političku golgotu austrougarske okupacije, ali ipak pri tome, bez obzira na motive koji su to pokretali, doživjela znatan skok privrednog razvitka, s kakvim bi tek teškim bremenom srednjovjekovlja dočekala početak drugog svjetskog rata?

Industrijalizacija Bosne i Hercegovine u periodu između dva svjetska rata manjeg je obima nego do 1918. godine. Međutim, i u poređenju sa ostalim jugoslovenskim pokrajinama industrijski razvitak Bosne i Hercegovine je osjetno slabiji.

20)

Zemlje	do 1918. god.				od 1918—1938. g.			
	Tvornica	%	kapital 000 din.	%	Tvornica	%	kapital 000 din.	%
Slovenija	453	34	1,398.507	25	459	26	806.425	25
Hrvatska i Slavonija	476	36	1,646.734	28	703	39	1,419.673	39
Srbija (prije 1912)	249	19	1,821.258	32	469	26	1,028.142	28
BiH	145	11	885.608	15	154	9	313.428	8

Dok je Bosna i Hercegovina u ukupnim investicijama u industriji do 1918. godine učestvovala sa 15%, njeno učešće u ukupnim investicijama od 1918—1938. godine iznosi svega 8%. Dakle, indu-

<sup>20)</sup> Tabela sačinjena na bazi preračunatih podataka Statistike industrije Jugoslavije, str. 73, Bgd. 1941. g.



strijska nerazvijenost Bosne i Hercegovine 1938. godine bila je još izrazitija u odnosu na stanje prije 1918. godine.

U periodu 1918—1938. g. Slovenija je u kapitalnim investicijama u industriji zadržala isto mjesto kao i u periodu do 1918. g. U Hrvatskoj taj procenat osjetno raste, u Srbiji neznatno opada, a u Bosni i Hercegovini se smanjuje gotovo za polovinu. To je uvjetovalo da je 1938. godine Bosna i Hercegovina u industriji Jugoslavije zauzimala upravo neznatno mjesto, kao što to pokazuje sljedeća tabela:

**Stanje 1938. g.<sup>21)</sup>**

Zemlja	% svih tvornica u zemlji	% cjelokup. invest. kapitala	% ukupnog instalir. pogona	% svih radnih mjesta
Srbija	36,1	34,0	27,9	34,4
Hrvatska	32,0	36,0	39,8	32,5
Slovenija	21,4	18,0	19,8	21,4
Bosna i Hercegovina	7,0	9,8	10,8	10,4
Makedonija	3,0	2,0	1,5	1,2
Crna Gora	0,5	0,2	0,2	0,1

Ne samo da su Bosna i Hercegovina u jugoslovenskoj privrednoj politici bile zapostavljene, nego su im u pojedinim slučajevima činjenice ozbiljne smetnje sa strane. Već se bilo oformilo shvatanje da svaki napredak i razvitak bosanskog rudarstva ide na štetu ostalih krajeva. Iz istih pobuda godinama je ometano proširenje i modernizovanje zastarjelih postrojenja industrije gvožđa u Zenici.

### Industrijska politika

Shvatanje da od industrijalizacije zavisi narodni dohodak, od čijeg visina investicija i visina potrošnje, tj. stupanj blagostanja naroda i zemlje, uživalo je punu popularnost i u predratnoj Jugoslaviji. Nema niti jednog godišnjeg ekspozea bilo kojeg privrednog ministarstva, kao ni zborna privrednika, na kom se ta uloga industrije nije naglašavala. Pa ipak, u Jugoslaviji između dva rata uočava se mjesto aktivne industrijske politike uglavnom pasivno gledanje na procese spontanijih kretanja. Ako je bilo ma kakve aktivnosti države u tom pogledu, ona se prvenstveno ispoljava u sudjelovanju vlade i države u eksploataciji prirodnih bogatstava zemlje, pri tom participirajući sa domaćim i stranim kapitalistima, kao i iskorištavajući široke slojeve poreskih obveznika neumjerenom fiskalnom politikom. Jugoslavija je na polju privredne politike usvojila princip pune ini-

<sup>21)</sup> Lovrenović Stjepan: Ekonomska politika Jugoslavije, str. 51 Sarajevo 1956. g.

cijative i slobode privatnog, domaćeg i stranog kapitala<sup>22)</sup>), kao i posredne zaštite kapitala carinama, željezničkim tarifama i državnim nabavkama.

Jugoslavenski privredni organizam bio je složen iz dijelova različitih nacionalnih privrednih organizama, koji su prvi put u historiji ušli u sastav Jugoslavije kao političke cjeline. Zbog toga sve mjere koje su poduzimane s ciljem da se razvija nacionalna privreda, a koje nisu o tome faktoru vodile računa, unaprijed nisu mogle računati na željeni uspjeh. Mnoge od tih mjera nisu bile ni najsrećnije ni uspješno provedene. Drugi važan faktor koji je, pored neadekvatne državne politike, komplikovao još više problem industrijalizacije Jugoslavije bila je struktura domaćeg tržišta. Jugoslavensku industriju pretežnim dijelom izgrađivali su i podržavali stranci. Na drugoj strani, njen glavni oslonac bilo je jugoslovensko potrošačko tržište, koje formira veliki broj potrošača slabe kupovne moći. Sigurno da nije bilo moguće uspostaviti sklad između interesa stranog kapitala i domaćih potrošača. Stavljani prinudno u odnos prema stranom kapitalu, domaći potrošači morali su da snose danak primitivnoj i bezočnoj eksploataciji.

Ovaj mozaik uslova u kojim se podiže industrija Jugoslavije biće potpuniji ako mu se doda konstatacija da je jugoslovenski državni organizam imao izrazit parazitski fiskalni karakter. Niska platežna sposobnost najveće mase poreskih obveznika postavila je granicu do koje se moglo ići u njihovom fiskalnom opterećenju. Svojim nezajažljivim zahtjevima državna fiskalna politika brzo poslije rata dostigla je tu krajnju granicu. Tada se država okreće manjem broju poreski solventnih privrednika i stalno povećava njihove fiskalne terete. Po logici stvari oni taj teret relativno lako prevaljuju sa sebe na leđa potrošača. Istovremeno industrijalci nastoje da izbjegnju sve te poreze i prireze i pri tom im dobrim dijelom pomaže korumpirani državni aparat. Zbog svega ovoga dolazilo je često do radikalnih promjena opšte privredne i fiskalne politike.

Carinska tarifa donesena je 1925. godine. Teško je ustanoviti koliko je tačna tvrdnja da je carinska tarifa bila glavni oslonac na kom je podignuta poslijeratna industrija Jugoslavije. Visokim carinskim stopama na uvoz gotovih industrijskih produkata sigurno je da je bila zaštićena domaća industrija. I ona je mogla, i pored niže produktivnosti rada i viših proizvodnih troškova, da se na domaćem tržištu opire stranim jeftinijim proizvodima, ali opterećenim carinama, čiji je iznos prelazio visinu od cijene koštanja do konkurentne cijene na domaćem tržištu. Međutim, ta carinska zaštita pogađala je domaću prerađivačku industriju, koja je radila sa uvezenim sirovi-

<sup>22)</sup> »...U pretjerano seljačkoj zemlji svaka prerađivačka djelatnost u obrtu, manufakturi i industriji bila je cijenjena neobično visoko, a politički sistem, koji su formirali bogati seljaci i skorojevićka buržoazija nametao je mišljenje, da sva zasluga za razvitak prerađivačkih djelatnosti pripada onome tko donosi kapital u industriju... Kvantitativni odnosi, obilje rada i oskudica kapitala, omogućivali su takvu ocjenu. Posebni lični interesi onih, koji su bili na vlasti, bili su s njim suglasni...« — Mirković Mijo: *Ekonomska struktura Jugoslavije 1918—1941*. Str. 102. Zagreb 1950. g.



nama. Istovremeno sklapajući trgovinske i druge privredno-financijske aranžmane sa drugim zemljama, jugoslovenska vlada je ugovarala i izmjene mnogih brojeva carinske tarife, kao i visine zaštite uopšte. Takva ugovorna vezivanja i korekcije zaštite uglavljene su s Italijom, Njemačkom, Francuskom, Engleskom, Češkom, Švajcarskom, Belgijom itd. Jedno je nepobitno da je carinska tarifa pogadala široke potrošačke mase i poljoprivredu, kao privrednu granu, jer je bila uzrok poskupljenja mnogih proizvoda kao: šećera, tekstila, cipela, željeznih oruđa itd.

Željeznička tarifna politika moćna je poluga države (gdje su željeznice u državnim rukama) u sprovođenju određene privredne i posebno industrijske politike. Visina stavova željezničke tarife odlučuje do kojih udaljenosti mogu ići sirovine, pogonski materijali i gotove industrijske robe ovisno o tome kolikim iznosom prevoznih troškovi učestvuju u cijeni koštanja proizvoda. Za Bosnu i Hercegovinu i njenu industriju od presudnijeg značaja je bila nerazvijenost i uski kolosjek željezničke mreže, pa željeznička tarifna politika u takvim uslovima nije ni mogla doći do izražaja kao pozitivan ili negativan faktor njene eventualne industrijalizacije.

Zbog specifične strukture agrarne privrede sa velikim brojem potrošača slabe kupovne snage izgradila se u Jugoslaviji veoma složena poreska politika kako bi se stvorila mogućnost da se oporezuje što veći broj članova zajednice.

Oporezivanje industrijske djelatnosti vršeno je na dva načina: neposrednim i posrednim putem. Čitava industrijska djelatnost bila je podložna jednom od dva poreska oblika: tečevini ili pak društvenom porezu, ovisno o tome da li se radi o privatnoj firmi ili o društvu obaveznom na javno polaganje računa (obično akcionarskom društvu). Iz ovog poreskog oblika bila je izdvojena poljoprivreda. Razlog za odvajanje ove djelatnosti sigurno je ležao u nižoj platežnoj sposobnosti poljoprivrednika. Kod poljoprivrede nije činio poresku osnovicu ostvareni prihod, kao kod industrije, nego »proračunati« prihod.

I pored brojnih propisa iz područja poreske materije ipak je u njenom regulisanju bilo toliko praznina da je samovolja poreskih organa i mogućnost korupcije bila široko data. Tako na primjer kod društava obaveznih na javno polaganje računa poreska osnovica ustanovljivana je na bazi bilansa koji je mogao specijalno u te svrhe da bude podešen. Još je bila veća mogućnost proizvoljnosti i »diskrecionih prava« poreskih organa kod ustanovljivanja osnovice kod tečevine. Tu nije bilo bilansa, pa je za osnovicu služio »vjerovatno dokazani bruto prihod«.

Stalno neuravnotežene državne finansije silile su državu da traži nove poreske izvore. Zbog toga su sve robe neelastične tražnje i široke potrošnje bile podvrgnute trošarini (šećer, kafa, pivo, špirit, benzinska mješavina, električna struja za osvjetljenje, kvasac, sirčetna kiselina, plinsko ulje, ulje za podmazivanje, cement i, na kraju, vino i rakija). Pored državnih trošarina mnogi industrijski proizvodi bili su opterećeni samoupravnim trošarinama kao bano-

vinskim i opštinskim (tako su banovinskom trošarinom bili opterećeni industrijski proizvodi kao: oljuštena riža, kalcijev karbid, kakao, čokolada, surogati kafe, kaustična soda, amonijačna soda, soda bikarbona, papir, tvornička obuća, odjeća, riblja mast, riblje ulje, sijalice i dr.). Sve su banovine, pored ovih zajedničkih banovinskih trošarina, ubirale i posebne trošarine svaka za svoj račun. Najveći broj industrijskih potrošnih dobara opterećivale su opštine svojim trošarinama radi pokrića potreba opštinskog budžeta.

Osim ovih ustanovljen je bio i prometni porez i on se plaćao na skoro sve vrste industrijskih proizvoda. Od 1930. godine iznos ovoga poreza stalno je rastao. Na kraju, industrija je samo ovom vrstom poreza bila prosječno opterećena u iznosu od 6 do 8% vrijednosti bruto prometa.

**Opterećenje glavnih industrijskih proizvoda posrednim fiskalnim dažbinama izraženo u % vrijednosti robe u tvornici (stanje 1. I 1940. g.<sup>23)</sup>)**

Naziv proizvoda	Vrijednost proizvodnje 1938. g. u 000 din.	Opterećenje u % prema vrijednosti proizvodnje	Posredni fiskalni prihodi po artiklu	Vrijednost proizvodnje na tržištu u 000 din.
1. Šećer	291.721	201,10	586.648	878.368
2. Kvasac	32.617	89,68	29.250	61.867
3. Ulje za jelo	149.026	21,72	32.368	181.394
4. Bomboni	40.820	12,00	4.898	45.718
5. Oljuštena riža	79.861	17,10	13.656	93.517
6. Čokolada	50.767	17,15	8.706	59.473
7. Sirćetna kiselina	32.617	89,68	29.250	61.867
8. Pivo	115.659	76,40	88.363	204.088
9. Alkohol	86.491	240,00	207.578	294.069
10. Benzin. mješav.	60.588	110,05	66.622	127.160
11. Petroleum	24.099	162,50	39.161	63.260
12. Sapun	95.862	25,00	23.965	119.827
13. Soda	32.972	33,00	10.880	43.852
14. Papir	254.220	11,10	28.218	282.438
15. Obuća	230.399	18,00	41.471	271.870
16. Cement	160.898	69,68	112.113	273.011
17. Električna energ. za osvjetljenje	1.215.116	25,00	303.779	1.518.895
18. El. energija za pogon	1.104.763	8 do 9	88.381	1.193.144
Svega:	4.058.446	42,27	1.715.307	5.773.806

Vrijednost godišnje proizvodnje ovih 18 proizvoda čini približno 1/5 vrijednosti cjelokupne domaće industrijske proizvodnje.

Posredne poreske dažbine na ovih 18 proizvoda, od kojih su 17 proizvodi široke potrošnje, iznosile su prosječno 42,27% od iznosa njihove cijene koštanja. Država je samo na ovih 18 proizvoda ubi-

<sup>23)</sup> Kukoleča Stevan: Industrija Jugoslavije 1918. do 1938. g., strana 530, Beograd 1941. g.



rala godišnje 1,7 milijardi dinara. Ovo je ogroman iznos koji doseže polovinu cjelokupne vrijednosti jugoslovenskog izvoza u 1938. godini. Najveće opterećenje fiskalnim dažbinama pogađalo je šećer, alkohol, benzinske mješavine i petroleum. Upada u oči i visoko opterećenje električne energije za osvjetljenje. Sigurno da je i ovo fiskalno opterećenje bilo jedan od uzroka što je u Jugoslaviji bilo 84,7% opština bez električnog osvjetljenja, odnosno da se 73% stanovništva nije moglo koristiti tom vrstom osvjetljenja<sup>24</sup>). Postotak stanovništva koje je koristilo električnu energiju za rasvjetu u Bosni i Hercegovini bio je daleko manji nego u Jugoslaviji, iako je prva u Evropi hidroelektrana podignuta upravo u Bosni (u Jajcu na rijeci Plivi 1897. g.)

Ovako veliko fiskalno opterećenje upravo prerađivačke industrije koja proizvodi artikle široke potrošnje djelovalo je veoma destimulativno na podizanje novih kapaciteta ovih industrija, osobito od 1930. godine pa nadalje. Visoke cijene ovih proizvoda iscrpljivale su ionako usko domaće tržište. Ove industrijske grane mogle su ići u širinu samo pod pretpostavkom proširenja potrošačkog tržišta. Do toga proširenja moglo je doći ili jačanjem kupovne snage potrošača, ili snižavanjem cijena roba. Pri ovako visokom fiskalnom opterećenju industrije, a takođe i u uslovima uglavnom monopolnog položaja ovih industrija na tržištu zbog njihove malobrojnosti, cijene su pokazivale tendenciju laganog rasta. Jačanje kupovne moći potrošača takođe nije dolazilo u obzir. Zbog toga se visoka fiskalna opterećenja, posebno u industriji koja proizvodi artikle neelastične tražnje i one široke potrošnje, uz ostale uzroke (oskudica u investicionim sredstvima, kvalifikovanoj radnoj snazi i sl.) javljaju kao ozbiljna kočnica široj izgradnji kapaciteta prerađivačke industrije. Ovaj uzrok je osobito došao do izražaja u Bosni i Hercegovini, koja je ionako imala tržište slabe apsorpcione moći zbog opšteg siromaštva širokih masa naroda.

## S A O B R A Ć A J

### Željezničke pruge

U toku četrdesetgodišnjeg gospodstva Austro-Ugarske sagrađena je bosansko-hercegovačka željeznička mreža. Ta saobraćajno-privredna osovina Bosne i Hercegovine protezala se dolinom rijeke Bosne i Neretve. Dalje izgrađivanje željezničkih pruga Bosne i Hercegovine odvijalo se u ograncima na ovu glavnu arteriju, diktirano privrednim faktorom, ili su to bile vojničke pruge kao ona prema Srbiji: Sarajevo — Vardište (Uvac) i prema Crnoj Gori, Gabela — Hum — Trebinje i Hum — Zelenika (Dubrovnik).

Već od početka ovog vijeka nerazvijen željeznički saobraćaj u Bosni i Hercegovini postao je glavna smetnja njihovog daljeg

---

<sup>24</sup>) Lovrenović Stjepan: *Ekonomska politika Jugoslavije*, str. 49, Sarajevo 1956. g.

razvitka. Problem željezničkog saobraćaja u Bosni i Hercegovini ispoljio se u osobito oštroj formi neposredno prije i u toku prvog svjetskog rata.

Pred prvi svjetski rat (1913. god.) izrađen je u bosanskom Saboru veliki program građenja pruga u Bosni i Hercegovini. Tim programom bila je predviđena izgradnja normalne pruge: Šamac — Dohoj — Sarajevo; normalne pruge Bos. Novi — Bihać; normalne pruge Banja Luka — Jajce — Bugojno — Rama — Mostar; normalne pruge Brčko — Čelinac — Tuzla, sa krakom Čelinac — Bijeljina i pruge uzanog kolosijeka Bugojno — Kupres — Aržano, kao veze na prugu uzanog kolosijeka Sinj — Split. Kao što se vidi iz osnovne koncepcije planirane željezničke mreže normalnog kolosijeka u Bosni i Hercegovini, sve njene pruge normalnog kolosijeka bile su orijentisane prema sjeveru da vezuju dva glavna grada Bosne i Hercegovine i najbogatije krajeve Posavine sa centrima bivše monarhije. Rat i kasnije ujedinjenje omeli su ostvarenje ovog programa.

Poslije rata problem željezničkog saobraćaja u Bosni i Hercegovini postaje još akutniji. On se ne ispoljava samo u uskom kolosijeku bosansko-hercegovačkih željeznica i zbog toga njihovoj izolovanosti od pruga ostalih krajeva Jugoslavije, maloj propusnoj moći tih pruga i uopšte nedovoljnosti te mreže za tako veliku površinu, nego i u njenoj dotrajalosti i kroničnoj oskudici vagona. Pisane su čitave studije, brojni izvještaji, rezolucije, peticije i šta sve nije preduzimano da se dokaže neminovnost potrebe zamašnih radova na rekonstrukciji postojećih i izgradnji novih željezničkih pruga u Bosni i Hercegovini. Privreda Bosne i Hercegovine trpjela je zbog takvih prilika na njenim željeznicama ogromne štete. Na području sarajevske Željezničke direkcije (nadležna za područje Bosne i Hercegovine) prevezeno je 1914. godine 950.589 tona, dok je 1928. godine prevoz bruta na bosansko-hercegovačkim željeznicama iznosio 1.387.946 tona. Smatralo se da je iznos prevezenog bruta 1914. godine bio maksimalni domet kapaciteta željeznica Bosne i Hercegovine. Otada do 1928. godine stanje željeznica ovih pokrajina ostalo je nepromijenjeno, a potrebe su uslovile da se prevoz na njima poveća čak za 32<sup>0</sup>%. Pa i pored maksimalnog korištenja prevozne mogućnosti njihovih željeznica ipak su, pogotovo u zimskim mjesecima, potrebe privrede u Bosni i Hercegovini za željezničkim prevozom podmirivane samo sa 30—40<sup>0</sup>/<sub>6</sub><sup>25</sup>).

Kronična oskudica vagona još je više pogoršavala ionako slabu prevoznu moć ovih uskih željezničkih pruga. Još se više taj problem zaoštava i zbog toga što su u bosansko-hercegovačkom izvozu najvećim dijelom učestvovala kabaste robe (drvo, rude, uglj i poljoprivredni proizvodi), koje su zahtijevale veliki tovarni prostor. Privredni krugovi Bosne i Hercegovine, posebno njena privredna komora, iz godine u godinu su upućivali predstavke Ministarstvu že-

---

<sup>25</sup>) Saobraćajne prilike u Bosni i Hercegovini na prugama uskog kolosijeka. Izvještaj o privrednim prilikama i radu komore u godini 1929, Trgovačko-obrtnička komora za BiH, str. 66, Sarajevo 1930. god.



ljeznica i Predsjedništvu vlade da se stanje na bosansko-hercegovačkim željeznicama popravi<sup>26)</sup>.

Konačno, nakon devet godina poslije ujedinjenja, početkom 1927. godine održana je na poziv ministra saobraćaja konferencija za izradu plana željezničke mreže Jugoslavije, a u okviru nje i Bosne i Hercegovine. Saziv ove konferencije motivisan je time »da postoji državna potreba, da se iz dosada postojećih sistema i odvojeno nastalih željezničkih mreža s jedne i budućih pruga s druge strane stvori jedna organska cjelina, koja bi odgovarala kako ekonomskim, tako nacionalno-političkim, kulturnim i strateškim razlozima...«<sup>27)</sup>.

Na toj konferenciji Privredna komora BiH podnijela je kao najhitniji i minimalni program u pogledu novih željezničkih saobraćajnih veza u Bosni i Hercegovini da se izgradi: luka Ploče za najpodesniji izvoz bosanskih kabastih proizvoda rude i drveta; željeznički spoj Metković — Ploče oko 20 km pruge uzanog kolosijeka; željeznički spoj Doboj — Banja Luka; spoj uzane pruge Banja Luka — Sarajevo preko Bile; normalni spoj Beograd — Tuzla; Unska željeznica, kao prijeko potreban spoj sjeverne Krajine; u interesu Sarajeva da se izvede uskotračna veza Sarajeva sa Šandžakom, Crnom Gorom i istočnom Hercegovinom; da se izgradi pruga Beograd — Sarajevo — Split kao najglavniji spoj prijestonice s morom preko Bosne.

Ovo je zaista bio najminimalniji i najhitniji program koji je u Bosni i Hercegovini i mogao biti postavljen. Željeznička konferencija je usvojila veoma pretenciozan program izgradnje željezničkih pruga u Jugoslaviji. Istovremeno konferencija je ustanovila i izvjesni redoslijed prioriternih radova. Prema toj usvojenoj rang listi u Bosni i Hercegovini trebalo je sagraditi nove ili rekonstruisati postojeće željezničke pruge:

Bijeljina — Banja Luka, Tuzla — Sarajevo — Mostar — Metković sa ogrankom Mostar — Imotski — Split, Sarajevo — Međeđa — Uvac — Bijelo Polje — Kotor, Bihać — Knin, Valjevo — Tuzla, Šamac — Zavidovići do veze sa linijom Bijeljina — Tuzla — Banja Luka — Tuzla — Sarajevo, Sl. Rača — Bijeljina sa mostom preko

<sup>26)</sup> »...Neminovna je potreba da se što pre pristupi ostvarenju dugogodišnjeg zahteva privrede Bosne, zahteva, koji se ponavlja već punih 10 godina, da se vozni park poveća za najmanje 1500 vagona. Da je ovaj broj vagona neminovno potreban to najbolje dokazuju sledeće cifre:

Normalna dnevna potreba teretnih otvorenih vagona u BiH danas je od prilike sledeća:

za drvarsku industriju	400 vagona
za rudarsku industriju	450 vagona
za sve ostale industrije	150 vagona
Ukupno:	1000 vagona,

što čini pri osmodnevnom turnusu 8000 vagona. Međutim, je Sarajevska direkcija na području BiH raspolagala sa svega ispravnih i pokvarenih otvorenih teretnih vagona oko 4500, od kojih je stalno na opravci oko 800, a bilo je slučajeva u posljednje vreme, gde se je ovaj broj zimi peo i na 2000 vagona...« — isto, strana 68.

<sup>27)</sup> Trgovačka i obrtnička komora za Bosnu i Hercegovinu: Izvještaj o privrednim prilikama i radu komore u godini 1927, strana 41, Sarajevo 1928. god.

Save, Bihać — Plitvička jezera, Bihać — Karlovac dolinom Korane, Bijeljina — Brčko — Dubica.

Kao uzane pruge stavljene su u program izgradnje: Zvornik — Tuzla, Ustiprača — Foča — Gacko — Bileća — Trebinje, Gacko — Nevesinje — Stolac — Čapljina, Bugojno — Prozor — Rama, Prozor — Duvno — Aržano i dalje za Sinj, Banja Luka — Bos. Gradiška, Glamoč — Livno do veze sa Sinjem.

Kako je ovaj program i ostao samo program i Bosna i Hercegovina nisu dobile ni kilometar željezničke pruge predviđene njim, ponovno privrednici ovih pokrajina preko Privredne komore zahtijevaju da se pristupi rješavanju problema željezničkog saobraćaja<sup>28)</sup>.

Velika ekonomska kriza potisla je sasvim u drugi plan ostvarenje bilo kakvog projekta izgradnje željezničkih pruga, a pogotovo u Bosni i Hercegovini. Kada su nade na ostvarenje tih većih željezničkih projekata u Bosni i Hercegovini postale iluzorne, javlja se u Bosni i Hercegovini akcija da se privoli država da finansira izgradnju 18 kilometara uske pruge, koja vodi od Banje Luke Predgrađa na Kotor Varoš — Maslovare — Čekrk — Prelivode do Bukovice. Tu je prekid od 18 kilometara do željezničke stanice Bila kod Travnika i sa izgradnjom tih 18 kilometara Banja Luka bi dobila direktnu željezničku vezu preko Travnika do Sarajeva. Interesantno je napomenuti da su ovu prugu trasirali francuski inženjeri kompanije Barona Hirša još za vrijeme turske uprave (1875. god.). Ona je imala da veže ovom trasom zapadnu Evropu preko Zagreba — Banje Luke — Sarajeva — Kosovske Mitrovice sa Solunom i Carigradom. I na ovu akciju je odgovoreno da nema sredstava.

Konačno je jugoslovenska vlada donijela 10. jula 1936. godine Uredbu o trasiranju i građenju novih željezničkih pruga i o načinu njihova finansiranja. Pored ostalih željezničkih pruga, čija je gradnja bila predviđena ovom Uredbom, za Bosnu i Hercegovinu se predviđalo građenje pruge uskog kolosijeka Foča — Gacko — Bileća i pruge normalnog kolosijeka Banja Luka — Valjevo. Pruga Banja Luka — Valjevo bila je zamišljena kao dio planiranog željezničkog transverzalnog pravca, koji bi išao linijom: Skoplje — Raška — Kraljevo (ovaj dio postojao je od ranije) — Čačak — Požega — Valjevo — Koviljača — Tuzla — Doboj — Banja Luka. Od Banje Luke ova linija nastavljala bi se postojećom prugom normalnog kolosijeka Bosanski Novi — Bihać i dalje uskom prugom Bihać — Knin — Split. Osim ovih pravaca bilo je takođe Uredbom predviđeno spremanje detaljnih projekata za pruge: Priboj — Prijepolje kao normalni kolosijek i Sarajevo — Doboj, takođe kao normalni kolosijek.

Ponovno je sljedeće (tj. 1937) godine sazvana od ministra saobraćaja konferencija u Beogradu o problemu paralelnih pruga uskog

<sup>28)</sup> »... Za to je neminovna potreba naše privrede da se pristupi izgradnji pruge Beograd — Tuzla — Doboj; Doboj — Banja Luka sa krakom Doboj — Sarajevo, što je još na zadnjoj željezničkoj konferenciji održanoj u 1927. god. usvojeno kao jedan od prvih postulata normalnog funkcionisanja našeg saobraćaja...« — Izvještaj trgovačke i obrtničke komore za BiH, str. 42, Sarajevo 1931. g.



i normalnog kolosijeka po novoj trasi, takozvanoj trećoj paraleli, normalne pruge i njenog produženja od Doboja do Sarajeva. Skori rat i propast stare Jugoslavije omeli su dalje sazivanje željezničkih konferencija i donošenje uredbi.

Koliko su željezničkih pruga dobile Bosna i Hercegovina za ovih 22 godine njihovog života u granicama Jugoslavije?

Prvo je izvršeno željezničko spajanje Bosne sa Srbijom 1925. godine dijelom novosagrađene pruge Užice — Vardište, a preko Čačka — Lajkovca i Obrenovca sa Beogradom.

Na pravcu željezničkog izlaza Bosne i Hercegovine na more dolinom Neretve (Sarajevo — Metković) ostavljen je pri izgradnji pruge najveći uspon od oko 60‰. Kako se uz ovako veliki uspon nije moglo voziti običnim (athezionim) lokomotivama, preko Ivan-planine bila je izgrađena zupčanica. Ona se sastoji iz dva dijela: od Pazarića do Tarčina u dužini od 4 km sa najvećim usponom 35‰ i od Raštelice do Konjica u dužini od 15 km sa najvećim usponom 60‰. Propusna moć ove pruge bila je veoma malena, a saobraćaj na njoj bio je četiri puta skuplji od saobraćaja athezionom prugom. Kako je ovo usko grlo bosanskog željezničkog izlaza na more zbog povećanog prometa postalo još uže, pristupilo se rekonstrukciji ove pruge. Na dijelu Ivana rad na rekonstrukciji započet je 1926, a završen 1930. godine, a rekonstrukcija od Pazarića do Tarčina završena je tek 1935. Osim ove djelimične rekonstrukcije željezničke pruge Sarajevo — Metković sagrađene su još i sljedeće pruge:

Čevljanovići — Ivančići kao produženje pruge Semizovac — Čevljanovići u dužini 14 km. Prerađena je pruga Bosanska Rača — Ugljevik od 0,60 na 0,70 m u dužini od 20 km. Sagrađena je pruga Uvac — Priboj, kao produženje pruge Međeđa — Uvac u dužini od 5,9 km. Pruga Trebinje — Bileća u dužini od 37,2 km sagrađena je 1931. godine. Godine 1939. sagrađena je pruga uzanog kolosijeka Ustiprača — Foča u dužini od 42 km, kao dio planirane željezničke pruge Ustiprača — Foča — Gacko — Bileća, što je trebalo da bude najkraća željeznička veza Beograda preko Bosne s morem.

Još prije ujedinjenja započeli su bili radovi na pruzi normalnog kolosijeka Bos. Krupa — Bihać. Radovi su nastavljeni 1922. godine i ovaj željeznički krak u dužini od 39,2 km završen je 1924. godine.

Prema tome, u Bosni i Hercegovini u periodu od 1918. do 1941. godine izgrađeno je 176 km novih željezničkih pruga, prema 1684 km željezničkih pruga izgrađenih do 1918. godine.

Od 1918. godine do svoje propasti Jugoslavija je uvećala svoju željezničku mrežu za 1840 km. Raspoređeno po pojedinim pokrajinama od novosagrađenih pruga otpadalo je na:

Srbiju s Vojvodinom	886 km ili 48‰
Hrvatsku	441 km ili 24‰
Makedoniju	217 km ili 12‰
Bosnu i Hercegovinu	176 km ili 9‰
Crnu Goru	71 km ili 4‰
Sloveniju	49 km ili 3‰ <sup>29)</sup>

<sup>29)</sup> Lovrenović dr Stjepan: Ekonomska politika Jugoslavije, str. 80, Sarajevo 1956. godine.

Pored toga što je Bosna i Hercegovina u jugoslovenskoj željezničkoj građevinskoj politici bila očito zapostavljena u gradnji novih željezničkih pruga, njena privreda je još više trpjela zbog ostajanja pri uskom kolosijeku njenih pruga, zbog aljkavog vođenja i korupcije na željeznicama, oskudice prevoznih sredstava, dotrajalosti voznog parka itd.

### Ceste i cestovni saobraćaj

U starom i početkom srednjeg vijeka bosansko-hercegovački promet gravitirao je prema obali mora, pa su i pravci njihovih puteva bili usmjereni prema obali. U periodu turske uprave pravci bosanskih drumova orijentirani su prema istoku, odnosno prema velikom drumu Beograd — Carigrad, kao i prema Jadranskom moru, tj. Dubrovniku i Splitu, te u pravcu Hrvatske na zapad. Okupacijom Bosne i Hercegovine od strane Austro-Ugarske Monarhije ustanovljeni su novi pravci mreže drumova u Bosni i Hercegovini. Sa Save, iz tri polazne tačke tj. iz Gradiške, Broda i Brčkog usmjereni su pravci puteva ka unutrašnjosti do glavnog grada zemlje, do Sarajeva. Drugi momenat koji je odredio pravac putne mreže Bosne i Hercegovine bila je želja da se osigura prilaz granici istočnih susjeda, te, u želji za prodiranjem na istok, da se dođe do Sandžaka, tj. na domak puta za Solun. Treći orijentacioni momenat koji je usmjerio bosansko-hercegovačke drumove ovog vremena bio je želja da se sa obale (Splita, Metkovića i Dubrovnika) najkraćim putem dopre u unutrašnjost zemlje.

Prema jednoj statistici, 1919. godine u Bosni i Hercegovini ukupna dužina puteva iznosila je 6.960,75 km ili 13,59 km puteva na 100 km<sup>2</sup>, ili 13,60 km puteva na 1000 stanovnika<sup>30)</sup>.

U oblastima vrbaskoj, bihačkoj i travničkoj putevi su bili veoma zapušteni. Istina, stanje cesta bilo je loše i u drugim krajevima Jugoslavije, ali u tome su prednjačile Bosna i Hercegovina i Južna Srbija<sup>31)</sup>.

Zbog oskudne željezničke mreže u Bosni i Hercegovini cestovni saobraćaj igrao je prvorazrednu ulogu. I dok je do 1929. godine, tj. do godine dok je Bosna i Hercegovina koliko-toliko fungirala kao jedna privredna pa i saobraćajna cjelina u svojim istorijskim granicama, postojala bar izvjesna usklađenost njene željezničke i drumske mreže, uglavnom naslijeđene iz prethodnog vremena, poslije podjele Bosne i Hercegovine na banovine najedanput dolazi do punog izražaja oskudnost i nedovoljnost njenih komunikacija. Ove dvije pokrajine razdijeljene su na četiri banovine, ali najveći njihov dio

<sup>30)</sup> Sarajevska sekcija Udruženja jugoslovenskih inženjera i arhitekata: Bosna i Hercegovina, strana 247, Sarajevo 1922. godine.

<sup>31)</sup> »... Stanje puteva je inače derutno po cijeloj Bosni i Hercegovini... Samoupravama uglavnom nedostaje finansijskih sredstava da preduzmu radove oko izgradnje ili popravke puteva, a redovna sredstva često im ne dotiču ni za održavanje puteva koji su pali u njihov delokrug...« — VII redovni godišnji kongres privrednih komora i organizacija Kraljevine SHS, str. 233, Beograd 1929. godine.



pripao je vrbaskoj i drinskoj banovini. Sada se pokazalo da su i vrbaska i drinska banovina ostale sa veoma oskudnom željezničkom i putnom mrežom.

U drinskoj banovini postojao je samo jedan kilometar željezničke pruge normalnog kolosijeka (od mosta na Savi do stanice Brčko), 600 km željezničke pruge uskog kolosijeka, uglavnom na periferiji banovine, i cca 250 km rudarsko-industrijskih željeznica sa pravom na javni saobraćaj, ali koje su povezivale samo nekoliko industrijskih centara. Vrbaska banovina imala je svega 741 km svih vrsta željezničkih pruga<sup>32)</sup>.

Zbog toga kao komunikaciono sredstvo u obje banovine na prvo mjesto dolazili su drumovi, pa je njihovo stanje (razvijenost putne mreže i njen kvalitet) bilo od primarne važnosti za njihov privredni život. Na žalost, ne postoje podaci o dužini puteva u Bosni i Hercegovini za ovo vremensko razdoblje. Međutim, državna statistika Jugoslavije između dva rata pruža ipak izvjesne podatke o putevima po banovinama. U takvim uslovima biće dovoljno ilustrativan primjer stanje puteva u vrbaskoj i drinskoj banovini i za Bosnu i Hercegovinu kao cjelinu.

**Dužina cesta u odnosu na površinu i broj stanovnika<sup>33)</sup>**

Zemlja	Površina u km	Broj stanovnika 1931. g.	Ukup. dužina svih puteva u km		
			1929.	1932.	1935. god.
Jugoslavija	247.542	13.675.573	39,152	40,509	41,061
Slovenija	15.936	1.110.336	4,030	4,704	4,704
drinska ban.	29.273	1,648.451	4,502	4,595	4,519
vrbaska ban.	20.558	984.259	2,527	2,589	2,670

Ovi apsolutni iznosi izraženi u relacijama daju sljedeću sliku:

Zemlja	Stanje 1931. god.	
	na 1000 stanovnika dolazi puteva	na 100 km <sup>2</sup> dolazi puteva
Jugoslavija	2 km i 930 m	15 km i 900 m
Slovenija	4 km i 240 m	29 km i 900 m
drinska banovina	2 km i 790 m	15 km i 700 m
vrbaska banovina	2 km i 630 m	12 km i 500 m

Drinska i vrbaska banovina nalazile su se ispod jugoslovenskog prosjeka po dužini putne mreže stavljene u odnos prema broju stanovnika i površini zemlje. Slovenija je prema ovim pokazateljima imala dva puta dužu putnu mrežu nego drinska i vrbaska banovina.

<sup>32)</sup> »... Za Vrbasku banovinu može se slobodno reći da željezničke mreže i nema, jer se njen normalni kolosek u ukupnoj dužini od 208 kilometara završava u Banjoj Luci, a mreža koloseka od 0,75 m samo dodiruje istočni deo banovine...« — Milosavljević Svetislav: Upravljanje vrbaskom banovinom. str. 21—22. Rukopis memoara Milosavljevića Svetislava u posjedu Arhiva Bosanske krajine u Banjoj Luci.

<sup>33)</sup> Statistički godišnjaci: 1929. god. str. 184,  
1932. god. str. 124,  
1935. god. str. 116.

U isto to vrijeme dužina željezničkih pruga iznosila je:

Zemlja	normalni kolosijek km	uzani kolosijek km	ukupno km
drinska banovina	0,6	946,9	947,5
vrbaska banovina	176,3	564,9	741,2
Slovenija	1,017,0	20,8	1,037,8

Dok su zajedno drinska i vrbaska banovina po površini tri i po puta veće od Slovenije, imale su samo za polovinu dužu mrežu željezničkih pruga od Slovenije. Međutim, dok je u Sloveniji na uzane pruge otpadalo svega 2% od njene željezničke mreže, u ove dvije banovine na uzane pruge otpadalo je 88%.

Kada se činjenica da je Slovenija imala dva puta dužu mrežu drumova u odnosu na ove dvije bosansko-hercegovačke banovine upotpuni usporedbom njihove željezničke mreže sa slovenačkom, dobije se još poraznija slika o stanju komunikacija u ovim banovinama.

Za efikasnost cestovnog saobraćaja u jednoj zemlji važno je ne samo koliko je duga njena putna mreža, nego isto toliko u kakvom je ona stanju. U tom pak pogledu u Bosni i Hercegovini stanje je bilo čak gore i teže po cestovni saobraćaj od nedostatka putne mreže. U vrbaskoj banovini bilo je 1932. godine, prema izvještaju Odsjeka za puteve Tehničkog odjeljenja Banske uprave, 2.698 km puteva. Stanje tih puteva bilo je:<sup>34)</sup>

državni putevi:		banovinski putevi:	
Stanje rđavo	54 km	Stanje rđavo,	
Teško prolazno	314 km	neprolazno	458 km
Dobro	476 km	Teško prohodno	775 km

Dakle, 3/4 neprohodnih ili teško prohodnih cesta i to državnih i banovinskih, dok su opštinski putevi bili svi neprohodni<sup>35)</sup>

Istina, stanje cesta može se čak i u jednoj godini osjetno popraviti ako se za to smognu sredstva u potrebnom iznosu. I zaista, na uređenju cesta i njihovom osposobljavanju za javni saobraćaj u vrbaskoj banovini u 1931. i 1932. godini učinjeno je mnogo<sup>36)</sup>.

<sup>34)</sup> Službeni list Vrbaske banovine, br. 54. od 22. XI 1932. g., str. 5.

<sup>35)</sup> Isto, u rukopisu memoara Svetislava Milosavljevića, str. 37.

<sup>36)</sup> »... Iskorišćujući sva raspoloživa sredstva i narodnu snagu do krajnjih granica mogućnosti, uspeli smo, da posle dve godine neumornog i intenzivnog rada osposobimo sve državne putove za automobilski i svaki drugi saobraćaj. Od banovinskih putova uspostavljeno je za saobraćaj po svakom vremenu 1090 km, a 135 km još je u radu. Sem toga izgrađeno je 61 km novih banovinskih putova, koji će omogućiti nove i to poglavito kraće veze između pojedinih mesta... Na ove radove utrošeno je za 2 godine: po državnom budžetu 17,119.460 dinara, a po banovinskom 31,516.587 dinara. Videći šta znači dobar put, počele su i pojedine opštine da uređuju svoje putove i do sada je uređeno oko 650 km puta, u vrednosti oko 5 miliona dinara...« — Arhiv Bos. krajine u Banjoj Luci: rukopis bana Vrbaske banovine Svetislava Milosavljevića »Upravljanje Vrbaskom banovinom«, str. 37.



Međutim, što je učinjeno za puteve u ovoj banovini, učinjeno je samo ovih godina. Od 1933. godine prestaju radovi za izgradnji novih, kao i većim opravkama postojećih puteva. Zbog oskudice sredstava ponovno su putevi zapušteni i teško prohodni. Budžetske stavke Tehničkog odjeljenja Banovine (Odjeljenje se sastojalo iz tri odsjeka: za puteve i mostove, za hidrotehniku i za arhitektonske i elektromašinske poslove) stalno su se smanjivale:

1930/31. godine budžet ovog Odjeljenja iznosio je 34,276.400 dinara, 1931/32. godine 17,949.308 dinara, 1932/33. godine 10,119.060 dinara, 1933/34. godine 8,978.453 dinara, 1934/35. godine 8,271.100 dinara, 1935/36. godine 7,648.642 dinara itd.<sup>37)</sup>

Drinska banovina nije imala u ovom periodu od 10 godina ni jedne godine plodne rezultatima na opravci ili gradnji novih puteva. U isto vrijeme stanje putne mreže u drinskoj banovini nije bilo ništa bolje nego u vrbaskoj. U maju mjesecu 1938. godine podnesen je izvještaj na sjednici vijeća Komore Drinske banovine o stanju cesta u ovoj banovini. Ovaj referat, koji je rezultat nalaza stručnih komisija, daje upravo porazne konstatacije o putnoj mreži<sup>38)</sup>. Na osnovu tog izvještaja zapaža se da je stanje puteva u zapadnom komorskom području (bosanski dio banovine) lošije nego u istočnom dijelu banovine (dio teritorije Srbije).

Prema ovom izvještaju, da bi se cestom stiglo u Sarajevo kao turistički centar i sjedište banovine i to bez velikih napora bilo bi potrebno najhitnije izvršiti znatne opravke na cestama: Sarajevo — Vlasenica — Zvornik, Sarajevo — Rogatica, Sarajevo — Donji Vakuf, Sarajevo — Zenica — Doboj i Sarajevo — Ivan-planina — Mostar. Iz ovog proizlazi da su glavne bosansko-hercegovačke ceste još 1938. godine bile teško prohodne. Još porazniju sliku u tom pogledu daje stanje banovinskih i opštinskih puteva. Banovinske ceste kao: Sarajevo — Trnovo — Kalinovik, Sarajevo — Goražde — Čaj-

<sup>37)</sup> Na konferenciji banovinskog Odbora za javne radove istaknuto je da predstavke srezova sadrže sljedeće predloge:

— za opštinske puteve	60,058.402,50 din.
— za banovinske puteve	8,796.535,50 „
— za državne puteve	307.800,00 „
— za hidrotehničke radove	24.980.815,65 „
— arhitektonske radove	1.800.000,00 „
— poljoprivredne radove	908.904,00 „

Ukupno: 97,852.457,65 din.

Međutim, od države je primljeno za ovu svrhu svega 3 miliona dinara, a od trošarine na alkohol možda će se dobiti do 5 miliona dinara. Dakle, u najboljem slučaju ukupna suma za javne radove ne može premašiti 8 miliona. »Vrbaske banovine«, br. 338, str. 2 od 21. II 1934. g. B. Luka.

<sup>38)</sup> »...I pored tako slabe željezničke mreže, mreža kolskih puteva je veoma mala i oskudna tako da upravo u tome treba tražiti uzroke privrednoj zaostalosti ovih krajeva.

No, ne samo da je mreža puteva mala i oskudna, pošto se decenijama ne grade novi, nego se ni postojeći ne održavaju onako kako bi trebalo, pa su stoga prilike u pogledu saobraćaja upravo očajne...« — Trgovinsko-industrijska komora u Sarajevu: Izvještaj u 1938. godini, str. 244, Sarajevo 1939. g.

niče, Kiseljak — Visoko, Brčko — Bijeljina, Brčko — Tuzla, Brčko — Bos. Šamac, Brčko — Gračanica itd. na najvećem dijelu trase su »loše« ili »vrlo loše«.

Jedna od najfrekventnijih cesta u Bosni i Hercegovini svakako je bila državna cesta Banja Luka — Jajce — Travnik — Sarajevo. Najveći dio turista dolazi ovom cestom u Sarajevo, a istovremeno na njoj je veoma jak autobuski saobraćaj. Ova cesta bila je, osobito na području sreza Travnik (od Busovače do Komara), pogotovo za kišnih dana, neprolazna za motorna vozila. Državni put od Sarajeva do Mostara bio je u derutnom stanju, osim toga uzan i za saobraćaj motornih vozila nepodesan. Takva je situacija bila i na ostalim hercegovačkim cestama kao: Mostar — Split, Mostar — Ljubuški, Mostar — Stolac i Mostar — Nevesinje — Gacko. Svi ovi putevi su u derutnom stanju, uski i nepodesni za saobraćaj motornih vozila, a pogotovo u zimskoj sezoni kada su zbog čestih odrona i po mjesec dana zatvoreni za bilo kakav saobraćaj. Veoma je ilustrativan primjer nebrige o cestama u ovoj banovini slučaj sa glavnom cestom u Bosni i Hercegovini Sarajevo — Mostar. Na dionici kod Jablanice na ovoj cesti (taj dio pripadao je primorskoj banovini) odronila se zemlja i zatrpala kolovoz početkom 1938. godine. Ni poslije dvije godine, tj. do konca 1940. godine, cesta nije raskršena i osposobljena za promet, nego je saobraćaj usmjeren na zaobilazni put preko Prozora i Bugojna. Ili drugi, takođe veoma karakterističan slučaj o tome kako se malo vodila briga o putevima: za vrijeme prvog svjetskog rata vojska je izgradila kolsku cestu od Semizovca do Olova, pa je tako Olovo bilo povezano sa Sarajevom. Poslije rata o toj cesti niko se nije brinuo i ona je potpuno propala i nestala.

O popravku Mosta na Drini kod Višegrada, koji je za vrijeme rata 1914. godine srušen u rasponu od 51 metar (na tom dijelu je 1916. godine postavljena provizorna željezna konstrukcija), raspravljalo se iz godine u godinu u bosanskoj javnosti, a posebno na komorskim sjednicama. U budžetskoj 1927/28. godini nakon brojnih urgencija bio je predviđen kredit od 1,900.000 dinara za popravak ovog mosta, ali sve do 1939. godine popravak nije izvršen. Stanje drugih većih mostova na cestama ove banovine takođe nije bilo bolje<sup>39)</sup>.

Brigu o izgradnji i održavanju državnih (glavnih) puteva vodila je država i za to osiguravala sredstva u budžetu i doprinosom koji su uplaćivali korisnici tih puteva, uglavnom vlasnici motornih vozila. O samoupravnim putevima, banovinskim i opštinskim, brinule su se banovine i opštine. Sredstva za izgradnju i održavanje ovih puteva osiguravale su banovine i opštine u svojim budžetima, ali pretežnim

<sup>39)</sup> »...Naročito napominjemo da su mostovi svuda vrlo slabi i prelaz preko njih skoro opasan... Popravicima ovog mosta (drveni most preko rijeke Bosne kod Bos. Samca) do danas se nije pristupilo a saobraćaj preko rijeke Bosne vrši se za osobe i manje terete pomoću plovniha objekata... Nadalje, savski most u Brčkom podjeljen je na dva dela: bosanska strana pripada sekciji u Bijeljini, a slavonska strana sekciji u Vukovaru. I dok je deo mosta Savske banovine potpuno u redu i u odličnom stanju, naš je deo zapušten i niko ga ne opravla, iako je to već skrajnje vreme...« — isto djelo, str. 250.



dijelom građenje i rekonstrukcije ovih cesta obavljene su obaveznim ličnim radom naroda — kulukom.

U bivšoj Jugoslaviji kuluk je bio ustanovljen Zakonom o samoupravnim (nedržavnim) putevima iz 1929. godine. Prema propisima tog zakona mogao se upotrebljavati kulučarski rad za građenje i održavanje samoupravnih puteva: banovinskih puteva I i II reda, opštinskih puteva I i II reda, kao i pristupnih puteva do željezničkih stanica, ako se ti radovi nisu mogli finansirati iz samoupravnih sredstava. Ovoj kulučarskoj obavezi podliježali su svi za rad sposobni muškarci dotične samoupravne teritorije u starosnom dobu od 18 do 60 godina. Od obaveze kuluka mogli su se obaveznici otkupiti određenim iznosom novca. Teško je ustanoviti kolika je vrijednost kuluka i koliki je iznos otkupnine od kulučke obaveze u pojedinim godinama. Pri odobravanju banovinskih budžeta ministarstvo finansija nije jednako postupalo. Ono je dozvolilo da neke banovine uopšte ne iskažu kuluk, a neke su iskazale samo otkup ličnog rada, a ne zna se i kolika je približna procjena fizičkog rada narodne snage. Kao orijentacija u tome može poslužiti podatak da je procjena fizičkog rada kulučke obaveze za Jugoslaviju za 1930. godinu iznosila nešto preko 103 milijuna dinara. Nepotpuni podaci za pojedine banovine za tu istu godinu iskazuju da je naplaćeno otkupa od kuluka oko 36 milijuna dinara. Prema tome, vrijednost kuluka u 1930. godini u Jugoslaviji iznosila je oko 140 milijuna dinara<sup>40)</sup>. Da taj iznos nije mali, vidi se najbolje kad se uporedi sa rashodima državnog budžeta za državne i banovinske puteve u godini 1931/32, koji iznose ukupno 168,608.625 dinara.

Koliko god je kuluk, kao jedna preživjela, tipična feudalna pravno-ekonomska kategorija, bio nepopularan u narodu, on je direktno štetio i državi i narodu. Kulučarske obaveze odvlačile su seljake i njihovu radnu stoku obično u sezoni poljoprivrednih radova sa polja na ceste. Od toga je stradala poljoprivreda, a prisilnim kulučenjem nisu se ceste mogle učiniti prohodnijim. Istovremeno, mogućnost otkupa od kulučke obaveze, u uslovima korumpirane lokalne administracije, stvorila je povoljne uslove za sve moguće zloupotrebe<sup>41)</sup>.

Takvom stanju cesta Bosne i Hercegovine odgovarao je i neznan broj motornih vozila u eksploataciji. Iako je automobilizam uzeo široke razmjere u svijetu poslije prvog svjetskog rata, Jugoslavija je dobrim dijelom bila po strani od tog upravo senzacionalnog revolucioniranja cestovnog saobraćaja. U okviru same Jugoslavije postojale su velike razlike po pojedinim pokrajinama u broju mo-

<sup>40)</sup> IX redovni kongres privrednih komora Jugoslavije 1931. god., str. 104. do 109, Beograd 1931. godine.

<sup>41)</sup> »... Rukovanje sa kulukom je veoma površno... Tako se u nekim srezovima trguje sa kulučkim nadnicama i iste prodaju po 5 din. dok jedan običan radnik stoji najmanje 15 din. Kulučke nadnice mogle bi se bolje iskoristiti kada bi se za uzdržavanje puteva nabavio dovoljan cestarski alat i kolica, jer kulučari dolaze na kuluk sa neprikladnim alatom...« — Trgovinsko-industrijska komora u Sarajevu: Izvještaj u god. 1938, strana 246, Sarajevo 1939. god.

tornih vozila. Drinska i vrbaska banovina nalazile su se u tom pogledu na posljednjem mjestu.

Broj motornih vozila po pojedinim krajevima:

Zemlja	Putnički		Kamioni		Autobusi		Ukupno	
	1929.	1935.	1929.	1935.	1929.	1935.	1929.	1935.
drinska banovina	515	430	128	83	29	66	672	579
vrbaska banovina	118	146	31	24	30	26	179	196
Slovenija	1.267	1.716	632	711	171	152	2.070	2.579
Jugoslavija	8.397	7.262	2.979	2.410	812	707	12.188	10.379

Na Sloveniju je otpadala  $\frac{1}{4}$  svih automobila Jugoslavije u 1935. godini. Slovenija je imala iste godine preko 3,5 puta više automobila nego drinska i vrbaska banovina zajedno. Da bude ironija veća, Slovenija nije imala tako ogromno preimućstvo u odnosu na drinsku i vrbasku banovinu samo u motornim vozilima, nego čak i u zaprežnim kolima. Godine 1934. u Sloveniji je bilo 97.475 zaprežnih vozila, a u drinskoj i vrbaskoj banovini zajedno 95.257. Te iste godine vrbaska i drinska banovina imale su zajedno 2.760.595 stanovnika prema 1.171.352 stanovnika koliko je imala Slovenija. Površina ovih banovina iznosila je 46.762 km<sup>2</sup> prema 15.849 km<sup>2</sup> kolika je bila površina Slovenije. Dakle, ove dvije banovine zajedno imale su 1934. godine 2,5 puta više stanovnika od Slovenije i 3 puta veću teritoriju<sup>42)</sup>.

Od početka prošlog vijeka, tj. od razmaha industrijske revolucije u zemljama zapadne Evrope, sazrijevalo je shvatanje da od razvijene infrastrukture zavisi i aktivizacija privrednog razvoja pojedinih područja i zemalja kao cjeline. U ovom pogledu jedna od prioritetnih uloga pripada saobraćajnicama, koje doprinose povezanosti među područjima, otvaranju i aktiviranju slabije razvijenih područja u okviru jedne zemlje, te uopšte unapređuju ekonomičnost i produktivnost društvenog rada. Zbog toga se kao politekonomski optimum postavljalo u svim razvijenim zemljama ostvarenje sinhronizovanog razvoja infrastrukture sa privrednim i društvenim razvojem. Ovakav usklađen razvitak infrastrukture i privrede ostvaren je i u Bosni i Hercegovini do drugog svjetskog rata: drvenom ralu kao najmasovnijem i najizrazitijem oruđu rada bosansko-hercegovačke poljoprivrede odgovarao je natovaren konj kao najrasprostranjenije prevozno sredstvo i konjska staza kao najduža komunikacija ovih pokrajina.

## РЕЗЮМЕ

Некоторое общее обозрение народного хозяйства Боснии и Герцеговины перед Второй мировой войной в действительности больше говорит о прошлом, чем о существующем его состоянии. И меньше

<sup>42)</sup> Statistički godišnjaci godišta 1929. i 1934/35, str. 190. i 116.



всего открывает какие-либо перспективы. Народное хозяйство Боснии и Герцеговины накануне Второй мировой войны носило на себе яркую печать общего исторического развития.

В структуре народного хозяйства Боснии и Герцеговины между двумя мировыми войнами не произошло почти никаких изменений. Более того, можно было бы сказать, что отмечается отсутствие тех сил, которые в начале этого века способствовали интенсивному развитию народного хозяйства Боснии и Герцеговины. В области аграрных отношений происходят значительные изменения благодаря отмене крепостничества и аграрной реформе. Однако, это мероприятие, так, как оно было проведено в Боснии и Герцеговине, не привело к значительному скачку в развитии народного хозяйства. Недостаток в плодородных земельных площадях, большой прирост населения, которое остается на селе, бедность и безграмотность, отсутствие заботы и помощи народному хозяйству со стороны государства и, конечно, большая задолженность крестьян по налоговым платежам — вот основная характеристика народного хозяйства Боснии и Герцеговины.

Между двумя мировыми войнами не было построено ни одно из больших промышленных предприятий. Существующая индустрия не была связана ни в каких отношениях с сельским хозяйством. Вместо живой внутренней торговли, взаимобмена продукцией промышленного производства и сельского хозяйства, в Боснии и Герцеговине отмечался полный разрыв между этими двумя отраслями народного хозяйства. Промышленность в основном работала на экспорт, а сельское хозяйство большей частью носило характер натурального хозяйства.

Протяженность железных дорог Боснии и Герцеговины увеличилась за период между двумя войнами только на 176 км. против 1643 км. железнодорожного пути, проложенного до 1918 года. Протяженность шоссейных дорог осталась та же самая, только с тридцатых годов проходимость шоссейных дорог стала меньше по сравнению с проходимостью дорог до 1918 года.

Проблемы развития народного хозяйства между двумя мировыми войнами в югославской общественности были сведены к проблемам так называемых пассивных краев. Пассивность большинства областей Боснии и Герцеговины понималась как недостаток производства зернового хлеба для пропитания населения, и это считалось неизменным состоянием, как необходимое и неизбежное зло, а ликвидация его последствий путем деления продуктов — как проблема гуманности. Так эминентная экономическая проблема Боснии и Герцеговины перешла в ведение министерства социальной политики.