

UDK 656.2 (497.1) »—/1918«

Peter Jordan

RAZVITAK ŽELJEZNIČKE MREŽE NA PODRUČJU DANAŠNJE JUGOSLAVIJE (DO 1918. GODINE)

Uvod

Prije 1918. ne može se govoriti o željezničkoj mreži u smislu povezanih i po osnovnom konceptu izgrađenih pruga na području današnje Jugoslavije. Postojalo je, međutim, raznih, slabo ili uopće nepovezanih mreža, koje su se tek u vrijeme između dva rata i poslije drugog svjetskog rata spojile u sistem i udesile prema potrebama zemlje. Razlog tomu bila je pripadnost danšnjeg jugoslovenskog teritorija raznim političkim i privrednim jedinicama, čija su se središta nalazila izvan zemlje. Bila su to, prije svega, Beč, Budim, Pešta (od 1872. Budimpešta) i, u manjoj mjeri, Carigrad. Željeznice su, uglavnom, bile usmjerene prema ovim središtima i prema primorskim lukama Trst, Solun i Rijeka, tako da se nisu uvažavale regionalne potrebe. Čak ni Srbija, od 1878. nezavisna država, nije mogla izgraditi svoje glavne pruge bez utjecaja izvana. Ipak je znala graditi svoje regionalne pruge prema vlastitim željama.

Izuzevši izolirane pruge u srednjoj Dalmaciji i Crnoj Gori, mogu se prije 1918. prepoznati 4 željezničke mreže na području Jugoslavije: 1. pruge austrijskih zemalja Kranjske, Štajerske, Koruške i Primorja, usmjere prema Beču i Trstu; 2. pruge Hrvatske, Slavonije, Srema, i Banata, usmjerene prema Budimu i Pešti (kasnije

Budimpešti) i Rijeci; 3. izolirane pruge uskog kolosijeka Bosne i Hercegovine, s ograncima u južnu Dalmaciju, relativno najbolje pristupačne iz Budimpešte i 4. željeznička mreža Srbije, čije su glavne pruge orijentirane prema Budimpešti, Carigradu i Solunu.

Razdoblja otvaranja 1846—1855. i 1856—1867.¹⁾

Željeznica je relativno kasno prodrla na današnji jugoslovenski teritorij. Kada se 1864. godine pustio u promet prvi, 83 km dugački dio »Südbahna« na današnjem jugoslovenskom području, od Craza do Celja,²⁾ željeznička je mreža u austrijskom carstvu obuhvatila već 1367 km.³⁾ Najprije su izgrađene pruge u rudarske i industrijske centre Moravske, Šleske, i Češke, kao i u sjevernu Italiju i daljnja izgradnja se na tim prugama i na onim od Beča preko Budima u velike gradove Alfölda brže odvijala nego na »Südbahnu«, gdje se morao svladati daleko teži teren (Semmering, Krš), »Südbahn« je 1849. dosegao Ljubljanu, a 1857. Trst. Bila je to glavna pruga Carstva prema jugu, veza između glavnog grada i Trsta, koji se razvijao u najvažniju trgovačku luku. Trst je bio — pored Rijeke — već 1719, od cara Karla IV, proglašen slobodnom lukom, a 1814, poslije francuske vladavine, obnovio se ovaj privilegij⁴⁾ objema lukama. One su se bolje i brže razvile od drugih luka sjevernog Jadrana. Pri tome je Trst bio privilegiran, jer je imao unutrašnju Austriju kao bolje razvijeno zaleđe i postao je prekrkalište za uvoz žita iz Ukrajine.⁵⁾ Osnivanjem plovidbene agencije austrijskog Lloyda 1836. godine Trst je postao sjedište i domaća luka jedne od najranijih velikih plovidbenih agencija, vodeće u Habsburškoj Monarhiji. »Südbahn« je sada dugoročno učvrstio položaj Trsta kao glavne luke Monarhije. Ova pruga nije samo prevozila robu iz svoje neposredne blizine i svojih sjevernih proizvođača u Moravskoj, Šleskoj i Češkoj, već se zaleđe

¹⁾ Ova periodizacija odgovara onoj u krati »Razvitak željezničke mreže« u Atlasu podunavskih zemalja i odnosi se na Podunavlje u cjelini i neka njegova pogranična područja. Periodizacija koja bi se isključivo bavila područjem današnje Jugoslavije vjerovatno bi odudarala (kao Melikova od ove koje se ovdje držim (vidi Jordan, Peter: Verkehr III — Entwicklung des Eisenbahnnetzes. Atlas der Donauländer, izd. Österr. Ost. und Südosteuropa-Institut, red. Josef BREU, Wien 1986, tabla 353; Melik, Anton: Razvoj željeznica na ozemlju Jugoslavije, u: Geografski vestnik 14, 138, str. 118—134.)

²⁾ Sto godina železnica Jugoslavije, izd. Štamparsko preduzeće Jugoslovenskih železnica, Beograd 1951, str. 81.

³⁾ Geschichte der Eisenbahnen der oesterreichisch-ungarischen Monarchie, sv. I/1, izd. Oesterreichischer Eisenbahnbeamten-Verein, red. H. Strach, Wien — Teschen — Leipzig 1898, str. 249.

⁴⁾ Kojić, Branko: Osnovne karakteristike razvoja brodarstva na istočnom Jadranu u XIX stoljeću, u: Acta historico-oeconomica Iugoslaviae, Zagreb 1978, str. 152.

⁵⁾ Vidi, također, Stražić, Nikola: Pomorska geografija svijeta. Zagreb 1984, str. 35.

Trsta još više proširilo time da je »Südbahn« — Društvo gradilo druge pruge⁶⁾ koje su dovozile robu glavnoj pruzi.

Tako je Trst, izgradnjom pruge od Pregerskog, preko Nagyanizse i Stolnog Beograda do Budima 1861, postao najlakše pristupačnom primorskom lukom iz centralne Ugarske. Istodobno je otvaranjem linije Zidani Most — Zagreb — Sisak (1862, a 1865. godine bio je priključen i Karlovac) promet iz južne panonske ravnice preusmjeren prema Trstu, dok je ranije koncentrisan u luke Hrvatskog primorja. Žito iz južne panonske ravnice izvozilo se, naime, prije 1862, uglavnom, brodovima — Savom do Siska i dalje, Kupom do Karlovca, a odatle cestom, tj. Karolinskom cestom (izgrađenom 1728), Josefinskom cestom (izgrađenom 1774) ili Luisauskom cestom (izgrađenom 1809) u luke Bakar, Kraljevica, Senj i Rijeka.⁷⁾ Trst je sada, preko Siska i »Südbahna«, privlačio najveći dio tog izvoza⁸⁾, a luke Hrvatskog primorja zaostale su iza Trsta.⁹⁾

I koruška željeznica koja je 1863. izgrađena od Maribora do Klagenfurta, a 1864. dalje do Villacha i kojom su, uglavnom, transportovani drvo i rudarski proizvodi, prevozila je robu u prvom redu ka glavnoj pruzi »Südbahna« prema Trstu. Slična funkcija bila je namijenjena po jednom bečkom prometnom konceptu iz 1854, ogranaku »Südbahna« od Pivke do Rijeke.¹⁰⁾ Ovaj je ogranak izgrađen tek kasnije.

Kako se moglo očekivati, Hrvatska se odupirala ovoj prometnoj politici »Südbahn« — Društva, prema Beču i Trstu, koja je zapostavljala luke Hrvatskog primorja. Banovska konferencija izradila je 1862. godine drugačiji koncept.¹¹⁾ Ovaj 1864. dopunjeni koncept nredvidio je željezničku osnovu kroz Srem, Slavoniju i Hrvatsku, idući od Zemuna, kraj Beograda, preko Vinkovaca, Požege, Zagreba, Karlovca i Ogulina do Rijeke. Sporedne pruge trebalo je da priključe važne luke Osijek na Dravi i Slavonski Brod na Savi kao vrata za Bosnu. Osim toga, planiran je ogranak od Karlovca ili Ogulina do Knina i Zadra u Dalmaciji, sporedna linija do Senja i veza iz-

⁶⁾ Glavnu prugu »Südbahna«, što ju je u cjelini gradila država, kupilo je poslije izgradnje privatno društvo »K.K. priv. südliche Staats-, lombardisch-venetianische und centralitalienische Eisenbahn-Gesellschaft«, koje se nazivalo poslije 1862. »K.K. priv. Südbahngesellschaft«.

⁷⁾ Brezarić, Vjekoslav: Opće prilike u doba izgradnje Riječke željeznice, u: 110 godina Riječke željeznice 1873—1983, Rijeka 1983, str. 11; Kožar, Petar: Alternative povezivanja zaleđa s Jadranom, u: 110 godina Riječke željeznice 1873—1983, Rijeka 1983, str. 25.

⁸⁾ Brezarić, Vj., op. cit., str. 13; Kojić, B., op. cit., str. 156 i dalje.

⁹⁾ Kojić, B., op. cit., str. 157.

¹⁰⁾ Stulli, Bernard: Željezničke veze Rijeke sa zaleđem, u: 110 godina Riječke željeznice 1873—1983, Rijeka 1983, str. 18; vidi također Stulli, Bernard: Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825—1863, Zagreb 1975.

¹¹⁾ Stulli, B. 1983, op. cit., str. 18.

među Rijeke i Pule. Ovaj bi koncept vodio računa o tradicionalnim prometnicama, čvršće povezivao Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju i osiguravao glavnim lukama Hrvatskog primorja njihovo zaleđe. Nadmoćni utjecaj najprije Beča i »Südbahn« — Društva, kasnije — poslije nagodbe između Austrije i Ugarske 1867 — prije svega ugarskih centralnih vlasti usporio je realizaciju tog koncepta sve dok nisu Beč i Budimpešta proveli projekte u svoju korist. Vidjeti ćemo to još u daljnjim izlaganjima.

U razdoblju od 1856. do 1867. građeno je na cijelom području Monarhije malo željeznica. Razlog tomu bila je, s jedne strane, svjetska privredna kriza 1857. godine, a s druge strane prodaja državnih željeznica privatnim društvima, na što je država bila prinuđena, opterećena dugovima zbog rata na Krimu i zauzimanja podunavskih kneževina. Time je vezano mnogo privatnog kapitala koji nije bio na raspolaganju za nove građevinske poduhvate.¹²⁾ I na današnjem jugoslavenskom području izgrađeno je, osim pruga »Südbahna« na sjeverozapadu, samo nekoliko linija u Banatu — godina 1856. banatska rudarska željeznica za odvoženje bakrene rudače iz Oravite u dunavsku luku Bazias, koja je bila produžena 1863. do rudnika kamenog uglja u Anini, a 1857. i 1858. godine produžetak pruge državnih željeznica Pešta — Szeged preko Temišvara u Vršac, gdje je spojen s pomenutom rudarskom željeznicom. Ova zadnja trebalo je da poveže banatsku žitnicu s centralnim krajevima Monarhije i olakša izvoz žita.

Razdoblje otvaranja 1868 — 1880

U ovom razdoblju pokrenula ju Ugarska, koja je Nagodbom 1867. godine skoro postala samostalna država u privrednom i političkom smislu, najvažnije inicijative za izgradnju željeznica. Koristila je privrednu konjunkturu od 1867. do 1873. da bi u južnim dijelovima svoje zemlje, kao u sporednoj državi Hrvatskoj i Slavoniji izgradila vlastitu željezničku mrežu, centriranu na glavni grad i luku Rijeka i nezavisnu od pruga »Südbahn« — Društva. Rijeka je ostala poslije Ugarsko-hrvatske nagodbe 1868. corpus seperatum, nije podređena vlastima Hrvatsko-slavonskog kraljevstva, nego izravno ugarskoj kruni. Ugarska je sada nastojala da poboljša status Rijeke u usporedbi s Trstom, što je bilo moguće samo željezničkim vezama između Rijeke i Panonske ravnice i konkuriranjem »Südbahn« — Društvu. Ugarske su vlasti, pri tome, uvijek centralistički djelovale, ne uzveši u obzir specifične hrvatske i slavonske potrebe.

Ovo je najprije došlo do izraza u izgradnji Alföld-željeznice. Ta je pruga dovršena od 1869. do 1871. godine između Velikog Varadina

¹²⁾ Bachinger, Karl: Das Verkehrswesen, u: Die Habsburgermonarchie 1848—1918, sv. I: Die wirtschaftliche Entwicklung. Wien 1973, str. 283 i dalje.

(Oradea), Segedina (Szeged) i Osijek, odakle je trebalo da bude produžena preko Siska, do Rijeke. Po ugarskoj želji, nije bila namijenjena samo izvozu žita iz bogatih zemljorodničkih krajeva južne i jugoistočne Panonske ravnice preko Rijeke, nego je bila zamišljena i kao transverzala od Jadrana do Crnog mora, uključujući, po mogućnosti, zemlje ugarske krune (prije svega Erdelj).¹³⁾ Udaljila se od hrvatskih planova za glavnu osovinu Zemun — Rijeka utoliko što nije doticala Srem i istočnu Slavoniju. Time je predstavljala direktnu konkurenciju ovoj hrvatskoj namjeri. Samo po sebi je razumljivo što Ugarskoj nije bilo stalo do prometne mreže koja bi integrirala dijelove Krajlevine Hrvatske i Slavonije, ne uključujući, istovremeno, susjedne krajeve južne Ugarske.¹⁴⁾ Osim toga, u Pešti su se plašili da bi pruga preko Zemuna oduzela ugarskoj promet iz srednje Evorope prema Orijentu i smanjila rentabilnost planirane željeznice Pešta — Subotica — Novi Sad — Zemun.

Usprkos već 1867. u planu izgradnje predviđenom produžetku do Siska¹⁵⁾, Alföld-željeznica prema zapadu zasad nije izgrađena dalje od Osijeka. Vrlo brzo, međutim, dobio je Zagreb direktnu željezničku vezu s glavnim gradom Ugarske: 1870. dovršena je linija Zakany — Zagreb. Između Zakanya i Budima, doduše, morala se upotrebljavati pruga »Südbahn« — Društva.

Sve ovo nije mnogo promijenilo robni promet na području današnje Jugoslavije. Do značajne preobrazbe došlo je 1873, dovršavanjem riječke željeznice, koja je prelazila dinarske planine u Gorskom kotaru između Karlovca i Kvarnera i spojila Rijeku u željezničku mrežu Ugraske. Gotovo istovremeno otvorenoj pruzi Pivka — Rijeka »Südbahn« — Društva bila je jedina svrha da se Kvarner sasvim ne prepusti ugraskim interesima.

Željeznička veza s hrvatskim i ugarskim zaleđem, kao i angažman ugarske državne željeznice pri izgradnji lučke infrastrukture doveli su do značajnog uspona riječke luke. To je brzo došlo do izražaja u osnivanju vlastite plovidbene agencije »Adria« (1882).¹⁶⁾ Budući da se nisu gradili ogranci riječke željeznice prema drugim lukama Hrvatskog primorja, na primjer prema Senju, izgubile su ove luke u istoj mjeri na značaju. Riječka željeznica zato nije ni imala očekivati uspjeh, jer nije bilo pruge u savskoj dolini istočno od Siska koja bi otvorila za promet ovo prijašnje riječko zaleđe i zato jer je »Südbahn« — Društvo posjedovalo dijelove pruge Ri-

¹³⁾ Valentić, Mirko: Karakteristike prometne politike Austrije i Ugarske prema Hrvatskoj poslije Nagodbe 1867. godine, u: *Acta historico-oecologica Jugoslaviae*, sv. V, Zagreb 1978, str. 198; Bachinger, D., op. cit., str. 290.

¹⁴⁾ Valentić, M., op. cit., str. 198.

¹⁵⁾ Stulli, B., 1983, op. cit., str. 19.

¹⁶⁾ Kojić, B., op. cit., str. 158 i dalje.

jeka — Budimpešta¹⁷⁾ i moglo izvršiti tarifni pritisak.¹⁸⁾ Linija preko Gorskog kotara pokazala se, osim toga, i radi vremenskih prilika (snijeg, bura) teškom za održavanje tako da se već uskoro poslije njezinog otvaranja govorilo o novim projektima.

»Südbahn« — Društvo htjelo je koristiti ogranak Pivka — Rijeka, gdje nije bilo mnogo teretnog prometa, za turizam. Po uzoru lječilišta na francuskoj i talijanskoj rivijeri, sve češće frekventirana turistima iz plemstva i visokog građanstva, izgradilo je 1884. u Opatiji prvi hotel (Hotel Quarnero)¹⁹⁾ namijenjen odmaranju na Jadranu. Time je bio položen kamen temeljac za razvitak ovog mjesta u drugo najvažnije lječilište Monarhije, iza Karlovy Vary. Opatija je, tako, već prije prvog svjetskog rata postala katalizatorom intenzivnog turizma na nekoliko mjesta istočnog Jadrana, prije svega na Lošinju, u Crikvenici, na Hvaru, u Dubrovniku i na Brionskim otocima. Važu ulogu za turistički promet igrale se — osim pruge Pivka — Rijeka — glavna pruga »Südbahna« i istarska željeznica, ova zadnja izgrađena 1876, u prvom redu za opskrbu glavne ratne luke Pule. Od krajnjih stanica Pule i Trsta moglo se putovati redovnim linijskim brodom u sva velika lječilišta i kupališta na istočnoj obali Jadranskog mora.

Nakon poraza njegovih hegemonističkih težnji u Njemačkoj poslije prusko-austrijskog rata 1866, Beč se politički i privredno orijentirao prema jugoistoku. Sto se tiče željeznice, imao je u vidu dva glavna cilja: 1. izgradnjom orijentalne željeznice da poveća svoj utjecaj na Balkanu i dobije primet za trgovanje s Orijentom; 2. uspostavljanje željezničke veze između Beča i dinarskim planinama izolirane, privredno zaostale Dalmacije, koja je poslije Nagodbe pripadala austrijskom dijelu Monarhije.

Beč i Tursko Carstvo su u istoj mjeri težili za izgradnjom orijentalne željeznice, jer je Tursko Carstvo htjelo povezati svoje eksponirane zapadne pokrajine s centralnim krajevima oko Carigrada i Soluna. Od 1865. postojao je turski plan izgradnje željeznice od Carigrada, preko Jedrena, Plovdiva, Niša, Mitrovice, Sarajeva i Banje Luke do Bosanskog Novog na Uni.²⁰⁾ Odavde je terbalo da se priključi na mrežu »Südbahn« i da Beč učini središtem orijentalnog tranzita.²¹⁾ Bečki bankar HIRSCH dobio je 1869. od turske vlade koncesiju za željeznicu Carigrad-Bosanski Novi i odmah se prihva-

¹⁷⁾ »Südbahn«-Društvo posjedovalo je prugu Zákány — Budimpešta i do 1880. također prugu Karlovac — Zagreb (Bachinger, K, op. cit., str. 296).

¹⁸⁾ Stulli, B., 1983, op. cit., str. 21.

¹⁹⁾ Blažević, Ivan: Povijest turizma Istre i Kvarnera. Opatija 1987, str. 59.

²⁰⁾ Valentić, M., op. cit., str. 202.

²¹⁾ Valentić, M., op. cit., str. 199.

tio izgradnje jednog njezinog dijela zapadno od Banje Luke²²⁾ koji je već 1872. pušten u promet, a 1873. orijentalna željeznica dospjela iz Carigrada do Plovidiva,²³⁾ dok se iz Soluna približavala druga pruga kroz Makedoniju i dostigla 1874. Mitrovicu. Poduhvat je, ipak, zapeo zbog nemira u Bosni i zato jer ugarska vlada nije odobrila vezu od tursko-bosanskog Dobrljina u hrvatski Sisak.²⁴⁾ Bosanski dio orijentalne željeznice time je ostao torso i 1875. promet na ovoj pruzi bio je obustavljen.²⁵⁾ Bilo je to sasvim u skladu s interesima Budimpešte, koja je smatrala austrijsko-tursku orijentalnu željeznicu opasnom za svoje vlastite željezničke projekte prema Orijentu. U tom pogledu ona je bila saglasna sa Srbijom, koju bi planirana trasa orijentalne željeznice tangirala samo na rubu, a, uglavnom, je zaobilazila.²⁶⁾

Nije uspio ni drugi veliki poduhvat Beča — uspostaviti što direktniju željezničku vezu s jednom od dalmatinskih luka, u prvom redu sa Splitom. Za ugarsku vladu, koja je imala kod svih projekata željezničke izgradnje preko hrvatskog područja pravo sudjelovanja kod odlučivanja, željeznička veza sa dalmatinskim lukama značila bi moguću konkurenciju za ugarsku Rijeku i smanjivanje rentabiliteta projektirane Alföld-željeznice.²⁷⁾ Beč je u nekoliko navrata i s različitim varijantama (Split — Aržano — Bugojno; dolinom Une; kroz Liku; trajekt-željeznica preko Kvarnera²⁸⁾) pokušavao realizirati vezu s Dalmacijom, a uspio je tek neposredno pred prvi svjetski rat. No, i ovaj je uspjeh bio vrlo sumnjiv, jer je trebalo da se realizira željeznicom kroz Liku. Projekt koji je, možda, najmanje odgovarao dalmatinskim interesima, dovršen je tek u vrijeme između dva rata (1925). Do tada su pruge dalmatinske državne željeznice, izgrađene 1877. između Splita, Šibenika i Siverića i produžene 1888. do Knina, bile izolirane.

Veza unutar Austrije dovršena je 1873. izgradnjom zadnjeg dijela željeznice prestolonasljednika Rudolfa, Villach — Tarvisio, koja je od Ljubljane, preko Tarvisija, Villacha, Sankt Michaela, Selzthala i Steyra išla do Sankt Valentina na Kaiserin-Elisabethwestbahn. Slu-

²²⁾ Wessely, Kurt: Die wirtschaftliche Entwicklung von Bosnien — Herzegowina, u: Die Habsburgermonarchie 1848—1918, sv. I: Die wirtschaftliche Entwicklung, Wien 1973, str. 199; vidi i Valentić, M. op. cit., str. 201.

²³⁾ Do Belova

²⁴⁾ Nakon Austrijsko-ugarske nagodbe željeznice koje su dodirivale interese obadviju država predstavljale su »paktirane« poslove, o kojima se morala postići saglasnost.

²⁵⁾ Wessely; K., op. cit., str. 548.

²⁶⁾ Valentić; M., op. cit., str. 202.

²⁷⁾ Valentić, M., op. cit., str. 200.

²⁸⁾ Mechtler, Paul: Dalmatien und die österreichische Eisenbahnpolitik, u: *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs*, sv. 23, Wien 1971, str. 180—198; Jordan, Peter: Historische Projekte einer Kvarner Eisenbahn, u: *Österreichische Osthefte* 28, 1986, 2, str. 135—149.

žila je svojim produžetkom u Češku, prije svega, odvozu štajerske i koroške željezne rudače u češke industrijske krajeve.²⁹⁾ Obim teretnog transporta preko ove pruge u Trst ostao je neznan.

Krajem sedamdesetih godina odlučivalo se o izgradnji željeznice u savskoj dolini, između Osijeka i Siska, koja se nazivala i krajinom željeznicom, jer je trebalo da ide kroz vojnu krajinu. Po želji bečkih i budimpeštanskih vlada, koje su zajedno upravljale vojnom krajinom,³⁰⁾ izgradnja je trebala da se financira prodajom krajinске šume, a ne iz državnog budžeta. U Hrvatskoj je još uvijek forsirana željeznica do Zemuna, što je i Beč podržavo, pokazujući sada veliko zanimanje za veze prema jugoistoku — kao što je slučaj s orijentalnom željeznicom dokazao. Ugarske državne željeznice dovele su, privremeno, Alföld-željeznicu samo do Slavenskog Broda (1878), vjerovatno u težnji da dobiju prilaz u Bosnu.³¹⁾ Odabran je osim toga Dalj umjesto Osijeka, kao polazna stanica, čime je po strani ostalo ne samo ovo važno slavonsko središte, nego i dunavska luka Vukovar. Daljnja izgradnja do Zemuna trebala je, prema željama Budimpešte, na se nastavi tek nakon dovršenja pruge Budimpešta-Zemun,³²⁾ pa se tako i postupilo.

U stvari, u toku okupacije Bosne i Hercegovine 1878. Austro-Ugarska je gradila od zapadne krajnje stanice krajinске željeznice (Brod) prugu dolinom Bosne prema Sarajevu. Zurilo se iz vojničkih razloga i zato su se upotrebljavale šine uskog kolosijeka, što ih je imalo angažirano građevinsko preduzeće u zalih.³³⁾ Međutim, ovo nije palo nezgodno okupacionim vlastima, jer im je bilo u interesu izoliranje Bosne od susjednih zemalja. Ugarska, pored toga, ne bi rado gledala efikasnu prometnicu kroz Bosnu i Hercegovinu do dalmatinske obale, jer je htjela spriječiti bečke planove za gradnju pruge koja bi povezivala Dalmaciju. Ova prva odluka za uski kolosijek prejudicirala je daljnju izgradnju željezničke mreže u Bosni i Hercegovini, izuzevši izolirani dio orijentalne željeznice između Banje Luke i Dobrljina, što ga je vojska 1879. restaurirala u normalnom kolosiju. Trasa bosanske željeznice građena je, međutim, na način koji je omogućio kasnije pregradnju na normalni kolosijek. Uski kolosijek pojeftinio je i ubrzao izgradnju, s jedne strane, a s druge strane moglo se na njemu transportovati manje tereta i troškovi održavanja cijele mreže bili su veći.³⁴⁾ Ipak, nastala je na taj način u Bosni i Hercegovini u vrlo kratkom vremenu, na teškom terenu, neobično gusta željeznička mreža.

²⁹⁾ Bachinger, K., op. cit., str. 287; vidi i Melik, A., op. cit., str. 120.

³⁰⁾ 1881. otkinula se vojna krajina.

³¹⁾ Stulli, B., 1983, op. cit., str. 21.

³²⁾ Valentić, M., op. cit., str. 203 i dalje.

³³⁾ Wessely, K., op. cit., str. 548 i dalje.

³⁴⁾ Wessely, K., op. cit., str. 549.

Razdoblje otvaranja 1881—1895

Između 1881. i 1895. Ugarska nastavlja izgradnju radijalne željezničke mreže u južnoj Panonskoj ravnici, usmjerene prema svom glavnom gradu. Osim toga, nastaju prve željezničke pruge u sada nezavisnoj Srbiji, važne međunarodne prometnice koje premoštavaju područje između Austro-Ugarske, Carigrada i Soluna.

Godine 1882, ugarske državne željeznice otvaraju prugu Budimpešta — Dombovar, željeznice između Budimpešte i Pečuha, i time dobivaju — poslije kupovine pruge Zagreb — Karlovac godine 1880 — pristup Rijeci, nezavistan od »Südbahn« Društva. Godine 1883. dovršena je i veza Budimpešta — Subotica — Novi Sad — Zemun koja je daljnjom izgradnjom preko srpskog teritorija trebalo da čitav promet iz srednje Evrope prema Orijentu usmjeri preko Budimpešte. Ova izgradnja je bila osigurana! Na Berlinskom kongresu 1878, na kojem je Srbija stekla punu nezavisnost od Turskog Carstva, kao i ugovorima s Austro-Ugarskom (1878, 1880) ona se obavezala³⁵ da izgradi željeznicu u roku od 3 godine, koja bi imala priključak na prugu Budimpešta — Zemun, a vodila bi kroz moravsku dolinu u Niš, gdje bi se račvala u dva ogranka — jedan za bugarsku granicu kod Pirota, a drugi do granice Turskog Carstva kod Vranja. Francuskim kapitalom i velikim vlastitim finansijskim naporima uspjela je Srbija da izgradi do 1884. prugu Zemun — Beograd — Niš. Veze do obadviju granica puštene su u promet 1886. i 1887. Nakon što su turske željeznice dovedene do granice 1888, promet prema Orijentu vodio je preko Beča, Budimpešte i Beograda. Orijentalna željeznica kroz Bosnu, što su je Beč i Carigrad favorizovali, gotovo da nije imala više šanse za realiziranje.

Moravskom dolinom bila je otvorena za promet jedna od glavnih srpskih pokrajina i Srbija se prihvatila izgradnje sporednih pruga, koje su vodile od ove prometne osovine u druge krajeve zemlje. Iz finansijskih razloga došlo je, najprije, samo do kratkih ogrankana prema Smederevu i Kragujevcu. Brzoj izgradnji regionalne željezničke mreže stajala je, nasuprot, potreba mlade srpske industrije za ugljenom, što je bio razlog da su prioritet dobile željeznice za odvoz ugljena iz rudnika u Senjskom Rudiku i Vrškoj Čuki.³⁶

Među ostalim željezničkim izgradnjama do 1895. ističe se daljnji razvitak mreže uskog kolosijeka u Bosni i Hercegovini. Savladanjem Ivan-sedla između sarajevske kotline i Neretve župčanicom 1891. realizirana je, pored riječke željeznice, druga veza između Panonske ravnice i jadranske obale. Time se, međutim, nije intenzivirala veza Bosne i Hercegovine s austrijskim dijelom Monarhije, niti

³⁵ Vučo, Nikola: Željeznički saobraćaj kao faktor privrednog razvoja Srbije u XIX. veku, u: *Acta historico-oeconomica Iugoslaviae*, sv. V, Zagreb 1978, str. 176.

³⁶ Vučo, N., op cit., str. 177.

se Metković, krajnja stanica u Dalmaciji na ušću Neretve, razvio poput Rijeke u važnu luku, koja bi konkurirala glavnoj ugarskoj luci, kako se Budimpešta bojala. Razlog tome nije bila samo topografska situacija same luke.³⁷⁾ Sudbinu Metkovića odlučila je znatna privredna moć neposrednog zaleđa, dakle Bosne i Hercegovine, i teški i dugotrajni dovoz preko jednog od najširih i neprohodnih dijelova dinarskih planina, što je činilo da tranzit ni od jednog mjesta u Panonskoj ravnici nije bio povoljan preko Metkovića nego preko Rijeke. Tu nije igrala nikakvu dodatnu ulogu činjenica što su pruge u dolinama Bosne i Neretve bile uskog kolosijeka. Ni pregrađivanjem cijele pruge u normalni kolosijek, šezdesetih godina ovog stoljeća, nije se razvila značajna taranzita luka na ušću Neretve.³⁸⁾

Godine 1891. moglo se prvi put u cjelosti propotovati prugom u savskoj dolini koja danas čini glavnu prometnicu Jugoslavije. Godine 1882. ostvarena je veza između Siska i bosanskog torsa orijentalne željeznice; 1883. izgrađen je ogranak željeznice Budimpešta — Zemun od Indije do Sremske Mitrovice; a 1888/89. i 1891. popunjene su posljednje praznine između Sunje i Slavnskog Broda, odnosno Vinkovaca i Mitrovice. Time je konačno dovršena Alföld i krajinska željeznica, a, takođe ispunila se najzad, mada prekasno, težnja Hrvatske za vezom Rijeka — Zemun. Postojali su sada, u obliku pruge u savskoj dolini, riječke željeznice, željeznice Morava — Vardar i veze kroz Bosnu i Hercegovinu na Jadran, najvažnije pretpostavke buduće jugoslovenske željezničke mreže. Veze unutar ovog sistema još nisu odgovarale prometnim potrebama na današnjem jugoslovenskom teritoriju. Ogranak Indija — Mitrovića, na primjer, povezan je na željeznicu Budimpešta — Zemun u pravcu Petrovaradina, a ne u pravcu Zemuna. Priključak u pravcu Zemuna morao se graditi tek u vrijeme između dva rata.

Razdoblje otvaranja 1896 — 1918.

Ovo je razdoblje obilježeno ne samo na današnjem jugoslovenskom području, nego i u čitavoj Evropi, izgradnjom sporednih pruga. To važi, prije svega, za područja sjeverno od Dunava i Save i zapadno od Kupe, sa do tada već dobrom željezničkom infrastrukturom. Naročito u Podravini, u Bačkoj i u Banatu razvila se gusta mreža sporednih pruga koja se nije orijentirala samo prema glavnim prugama, nego i prema rijekama, koje su još duže vrijeme igrale važnu ulogu u prijevozu žita.

³⁷⁾ Luka se nalazila u delta-ušću Neretve, a bila je — uprkos prilaznom kanalu — plovna samo za brodove do 4 m utona. (Detailbehelf »B« — »Montenegro« und dessen bosn.-herceg., dalmat. u. türk. Anland, izd. K.u.k. Generlstab, Wien 1912).

³⁸⁾ Ploče (danas Kardeljevo) osnovane su za vrijeme drugog svjetskog rata izvan delta-ušća Neretve, no nisu se razvile u veću jugoslovensku luku.

No, južno od linije Dunav-Sava-Kupa izgrađene su i u ovom razdoblju značajne regionalne pruge. Srbija, čija je privreda dugo stagnirala, izgradila je nekoliko pruga.³⁹⁾ Od glavnih prometnica zemlje — željezničke linije u dolini Morave i Vardara, te Dunava i Save — usmjerila je pruga u zapadne i istočne dijelove zemlje. Povod tomu nije bila samo opća težnja za moderniziranjem i industrijaliziranjem zemlje nego, prije svega, blokada sjeverne granice za vrijeme austrougarskog carinskog rata (1906—1911), što je prisililo Srbiju da izvozi svoju robu preko željeznice Morava — Vardar u Solun.⁴⁰⁾ Iz financijskih razloga upotrebljavao se za regionalne pruge, uglavnom, uski kolosijek. Bez većeg uspjeha ostao je i projekt željezničke veze od donjeg toka Dunava kroz dolinu Timoka i južnu Srbiju, do jedne luke južnog Jadrana izvan austrijskog područja, dakle ili u Crnoj Gori, ili na teritoriji Albanije, koja je 1913. stekla nezavisnot. Ovaj projekt podržavala je Rusija.⁴¹⁾ Prvi dio realizacije pomenutog projekta predstavlja timočka željeznica od Prahova na Dunavu do Knjaževca, puštena u promet 1914/15.

Crna Gora dobila je 1909. svoju prvu željeznicu: 42 km dugačku prugu uskog kolosijeka između Bara na jadranskoj obali i Virpazara na Skadarskom jezeru. Financirana talijanskim kapitalom, bila je, pored drugih poduzeća u Crnoj Gori, u vlasništvu talijanskog društva »Compagnia d'Antivari«. Pruga je trebalo dalje da se izgradi prema Kosovu i Metohiji.⁴²⁾ Godine 1911. počela je izgradnja pruge od Plavnice na drugoj obali Skadarskog jezera do Podgorice (Titograda), ali je rat spriječio dovršavanje čak ovog malog produžetka.⁴³⁾

Austrougarska uprava proširila je bosansku mrežu uskog kolosijeka, koja je dostigla 1906, u obliku bosanske istočne željeznice, istočnu granicu.⁴⁴⁾ Osim šumarstva služila je ova željeznica vojničkim potrebama: trebala je prometno otvoriti novopazarski sandžak, do 1908. okupiran od strane austrougarske vojske, kao i jako utvrđeni granični pojas prema Srbiji i Crnoj Gori.⁴⁵⁾

Prije svega iz vojničkih razloga produžea je i željeznica iz doline Neretve do Dubrovnika i do Boke kotarske, godine 1901. Izuzev mali dio kod Dubrovnika, pruga je stalno prolazila iza primorskih

³⁹⁾ Izgradnju je omogućilo uvođenje poreza za izgradnju željeznice u visini od 7% godine 1901. i fond za izgradnju željeznice iz 1904 (Vučo, N., op. cit., str. 178).

⁴⁰⁾ Vučo, N., op. cit., str. 178; Mirković, Mijo: *Ekonomska historija Jugoslavije*. Zagreb 1958, str. 288.

⁴¹⁾ Melik, A., op. cit., str. 129.

⁴²⁾ Mirković, M., op. cit., str. 293 i dalje.

⁴³⁾ Detailbehelf »B« — »Montenegro« und dessen bosn.-herceg., dalmät. u. türk. Anland. izd. K.u.k. Generalstab, Wien 1912.

⁴⁴⁾ Pruga je bila trasirana za normalni kolosijek, podloga, međutim, namijenjena samo uskom kolosijeku (Detailbehelf, op. cit.).

⁴⁵⁾ Melik, A., op. cit., str. 128.

planina i tako je ostajala izvan dosega brodske artiljerije.⁴⁶⁾ Služila je za opskrbu ratne luke Kotor. Drugi motiv za porudžetak ove pruge bila je, možda, težnja da se nađe bolja luka od Metkovića na ušću Neretve, na primjer, dubrovačka luka Gruž, ili koja luka u Boki kotorskoj.

I kod izgradnje drugih željeznica u ovom razdoblju, sve do prvog rata bila su mjerodavna strateška razmišljanja. To se dogodilo i kod pruge Karavanke-Bohinj, najvažnije gradnje ovog razdoblja sjeverno od linije Dunav-Sava-Kupa.⁴⁷⁾ Kratko vrijeme nakon dovršavanja »Südbahna« potražena je za Trst druga veza sa zaleđem, koja bi garantirala bolji prilaz u alpske krajeve i južnonjemački prostor. Budući da se željeznica prestolonasljednika Rudolfa pokazala nespособnom za taj zadatak, da je Rijeka u toku sedamdesetih godina uspješno konkurirala Trstu kao prekrcašite za robni promet iz Panskog prostora i da je prevozni monopol »Südbahn« — Društva u zaleđu Trsta postajao sve nepodnošljiviji, u Trstu su vehemeto zah-tijevali jednu takvu željezničku prugu prema sjeveru. Između 1870. i 1900. godine prezentirano je nekoliko porijekata, kolebajući se među ekstremnim varijantama linja preko Predela (Villach-Tarvisio-tunel ispod Predela — dolina Soče — Gorica — Trst), s jedne strane, i preko Ljubelja (Klagenfurt-tunel ispod Ljubelja — Kranj — Ljubljana — »Südbahn«) s druge. Bečka vlada se založila za najkraće i tehnički najjednostavnije rješenje — za liniju preko Predela. U Kranjskoj su se izjasnili za prugu preko Ljubelja, da bi željeznicu usmjeravali preko vlastitog teritorija. Veliko zanimanje za drugu vezu Trsta sa zaleđem pokazala je i Češka.⁴⁸⁾

Pruga preko Predela, međutim, nije dolazila u obzir iz strateških razloga, jer bi bila previše eksponirana prema Italiji. Pruga preko Ljubelja, favorit Kranjske, koja bi se povezala u Ljubljani opet sa »Südhahnom« ne bi ugrozila monopol »Südbahn« — Duštva. Zato je 1906, kao relativno skup kompromis izgrađena pruga Karavanke — Bohinj. Zajedno sa željeznicom preko Teuerna, koja je bila otvorena ubrzo nakon toga, ona je postala za Trst kapija u gornje Podunavlje, a i danas predstavlja bitnu željezničku vezu za luku Kopar.

Drugi izvori:

Czedik, A. Fr. v.: Der Weg von und zu den Österreichischen Staatsbahnen. 1824—1854/1858, 1882—1910, Sv. I: Die Entwicklung der österreichischen Eisenbahnen als Privat- und Staatsbahnen 1824—1910. Teschen — Wien — Leipzig 1913.

⁴⁶⁾ Detailbehelf, op. cit.

⁴⁷⁾ Knely, Horst: Die Bärengrabenlinie nach Triest, u: Eisenbahn 10, 1977, str. 182—183; Bachinger, K., op. cit., str. 20.

⁴⁸⁾ Knely, H., op. cit., str. 183.

Peter Jordan: Razvitak željezničke mreže...
Prilozi, Sarajevo, XXIV, 25/26 (1990) ; s. 143 — 159

- Denkschrift zum Entwurfe eines neuen Eisenbahnnetzes der österreichischen Monarchie, izd. K.k. Ministerium für Handel und Volkswirtschaft. Wien 1864.
- Geschichte der Eisenbahnen der oesterreichisch-ungarischen Monarchie, sv. I — VI, izd. Oesterreichischer Eisenbahnbeamten-Verein, red. H. STRACH, Wien — Teschen — Leipzig 1898 — 1908.
- Gorničić-Brdovački, J.: Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine. Građenje, organizacija i financijski odnosi. Zagreb 1952. = Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, sv. 3.
- Horn, A.: Die Bahnen in Bosnien und der Herzegowina. Wien 1964.
- Jelinović, Z.: Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi. Zagreb 1957. = Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, sv. 6.
- Junivić, P.: Die Eisenbahnen Jugoslawiens. Eine wirtschaftsgeographische Untersuchung. Wien 1939.
- Juzbašić, Dž.: Izgradnja željeznica u Bosni i Hercegovini u svjetlu austrougarske politike od okupacije do kraja Kállayeve ere. Sarajevo 1974. = Akademija nauka i umjetnosti Bosne i Hercegovine, Djela, sv. XLVIII.
- Lončarević, D.: Naše železnice. Beograd 1939.
- Milenković, P.: Istorija građenja železnica i železnička politika kod nas 1850—1935. Beograd 1936.
- Mohorič, I.: Zgodovina železnica na Slovenskem. Ljubljana 1968.
- Perowitsch, D.: Entwicklung und Ausbau des jugoslawischen Eisenbahnnetzes. Köln 1932.
- Perz, E.: Der Ausbau des südwestlichen Eisenbahnnetzes der österreichisch-ungarischen Monarchie von den Anfängen bis zum Jahre 1918. Diss. Universität Wien 1965.
- Simić, J.: Izgradnja bosansko-hercegovačke železničke mreže. Sarajevo 1912.
- Die Südbahn und ihr Verkehrsgebiet in Österreich-Ungarn, izd. K.k. priv. Südbahn-Gesellschaft, Brünn s.a. (1899).

Peter Jordan

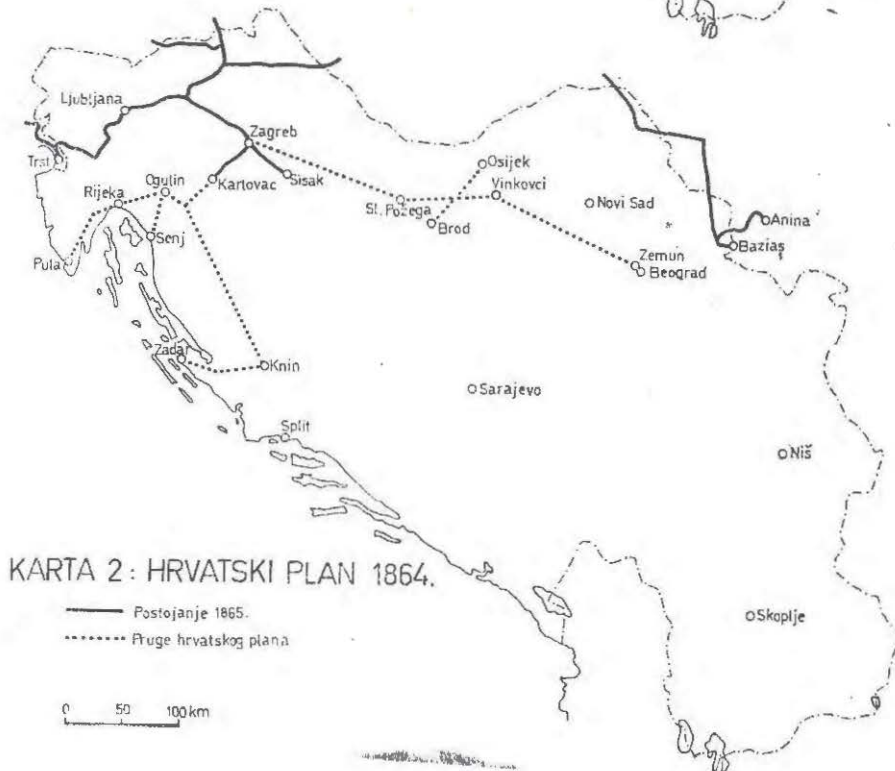
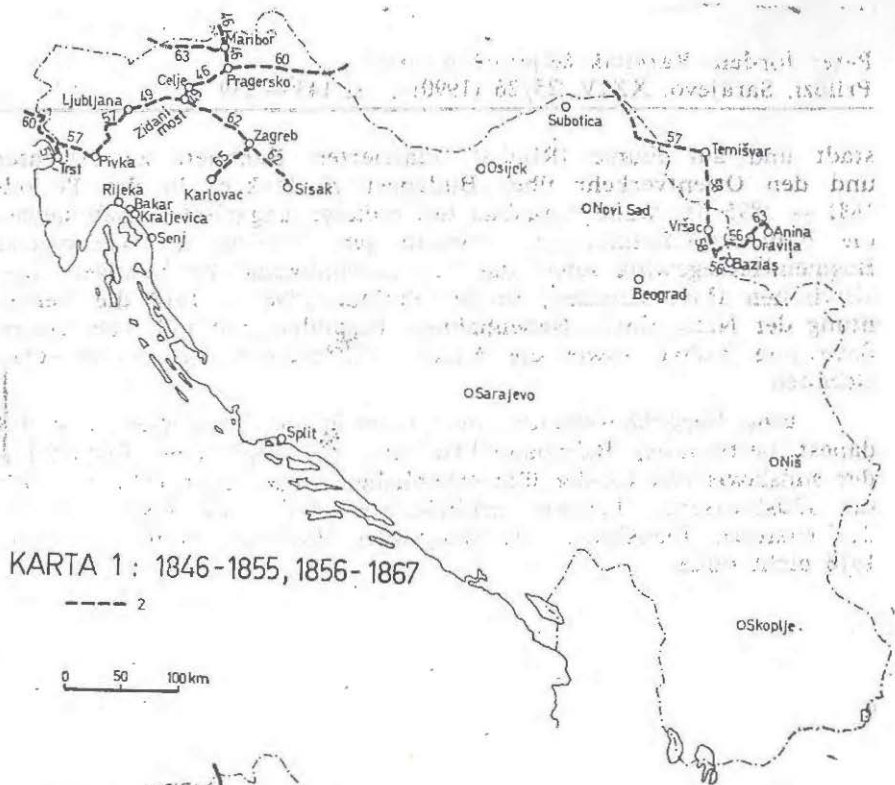
DIE ENTWICKLUNG DES EISENBAHNNETZES AUF DEM GEBIET DES HEUTIGEN JUGOSLAWIEN (BIS 1918)

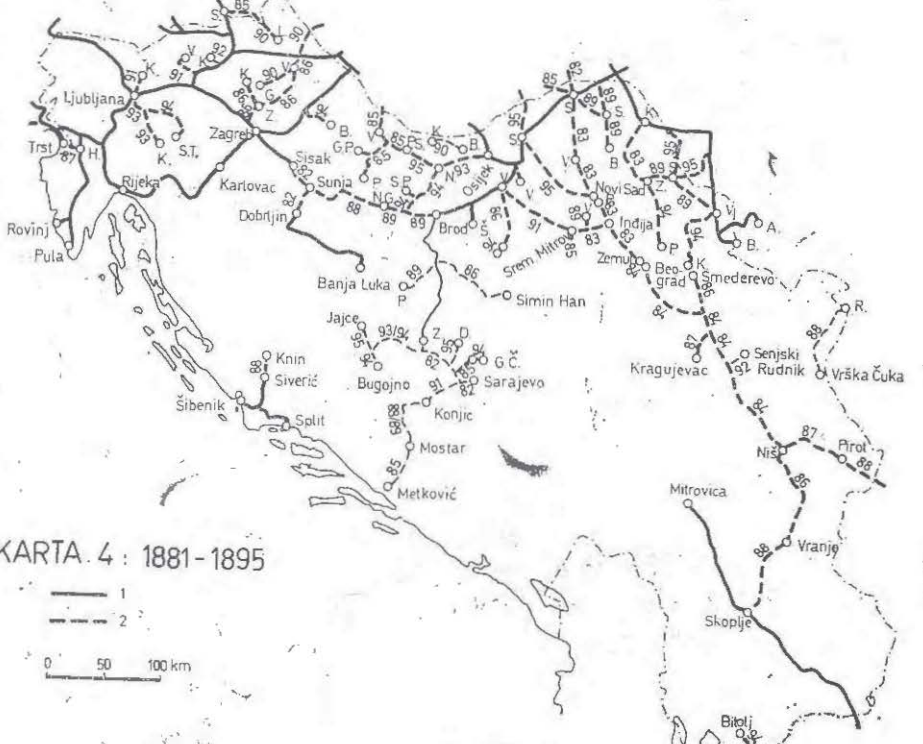
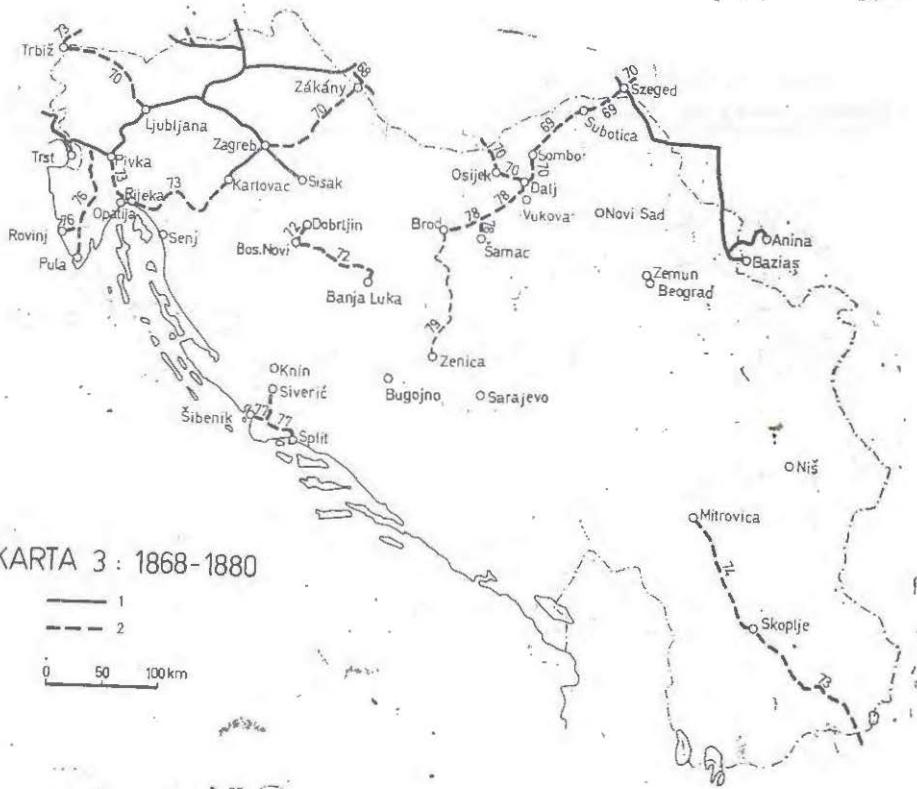
Zusammenfassung

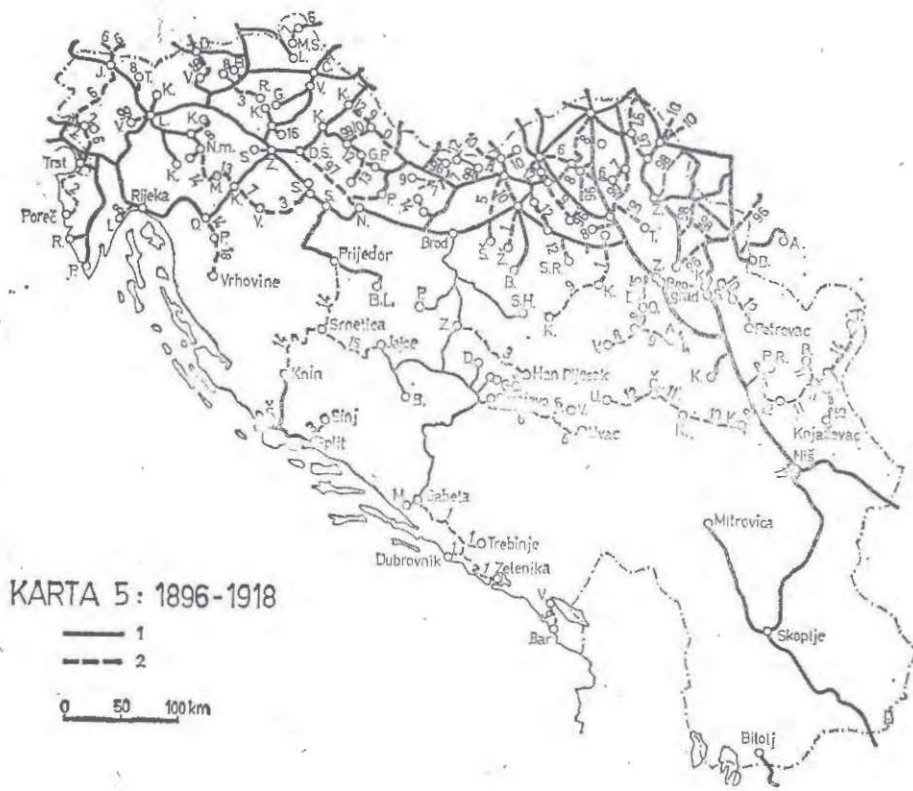
Unter Betonung des geographischen Aspekts wird die Entwicklung der Eisenbahnen auf dem Gebiet des heutigen Jugoslawiens zwischen 1846 und 1918 in vier Perioden dargelegt. Als Charakteristika der einzelnen Entwicklungsperioden treten zutage: In der Periode 1846 — 1867 die Erweiterung des Hinterlandes von Triest durch die Bautätigkeit der Südbahngesellschaft; in der Periode 1868 — 1880 die Bemühungen Ungarns, in Kroatien, Slawonien und im Banat ein auf seine Haupt-

stadt und auf Fiume (Rijeka) zentriertes Bahnnetz zu errichten und den Orientverkehr über Budapest zu lenken; in der Periode 1881 — 1895 der weitere Ausbau des radialen ungarischen Bahnnetzes, die Bahnbauaktivitäten im unabhängigen Serbien, im okkupierten Bosnien-Herzegowina sowie die Vervollständigung der heutigen jugoslawischen Hauptstrecken; in der Periode 1896 — 1918 die Verdichtung der Netze durch Nebenbahnen, besonders nördlich von Donau, Save und Kulpa, sowie die Anlage von Bahnen aus militärischen Gründen.

Eine Gegenüberstellung der hauptsächlich von Wien und Budapest bestimmten Bahnbaupolitik und der regionalen Bedürfnisse der südslawischen Länder läßt erhebliche Diskrepanzen erkennen. Ein die südslawischen Länder verbindendes, ihre Bedürfnisse und die des späteren Jugoslawien befriedigendes Bahnnetz konnte sich vor 1918 nicht bilden.







Legenda karata:

- 1 = Postojanje pruga
- 2 = U ovom razdoblju izgrađene pruge