

ORGANIZACIJA RAVNATELJSTVA DRŽAVNIH ŽELJEZNICA SARAJEVO (1941. – 1945.)

Siniša Lajnert
Hrvatski državni arhiv
slajnert@arhiv.hr

Apstrakt: Cilj je ovog članka, kroz zadanu temu, objediniti povijest institucija kao sastavnog dijela arhivistike, te povijest tehnologije transporta kao dijela prometne znanosti. U radu autor s aspekta povijesti institucija obrađuje organizaciju Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo u vremenskom periodu 1941-1945, dok s aspekta povijesti tehnologije transporta prikazuje njegovu željezničku infrastrukturu. U Nezavisnoj Državi Hrvatskoj (NDH) postojala su dva ravnateljstva državnih željeznica, i to u Sarajevu i Zagrebu. Struktura željezničkog sustava NDH bila je postavljena hijerarhijski, od najvišeg tijela – nadležnog Ministarstva, pa na niže, sve do ravnateljstava državnih željeznica u Sarajevu i Zagrebu. Određeni dio željezničara sarajevskog Ravnateljstva pomagao je Narodnooslobodilačkom pokretu na razne načine. Određen dio njih uhvaćen je, te odveden u sabirne logore. Jedan dio željezničara podržavao je tadašnji režim, dobivajući za to pohvale, priznanja i odlikovanja. U tadašnjim teškim ratnim okolnostima posao željezničara bio je težak. Najveći problem željezničkom sustavu NDH bili su napadi jedinica Narodnooslobodilačke vojske na njihovu infrastrukturu. Ništa manji problem imali su zaposlenici sarajevskog Ravnateljstva u negativnom ponašanju talijanskih vojnih vlasti prema njima. Talijanska vojska vodila je brigu prvenstveno o svojim interesima i potrebama. Između ostaloga, Talijani su dopuštali i tolerirali izgrede, a često puta i zločine četnika nad željezničkim osobljem i imovinom. U završnoj fazi rata počelo je i savezničko zračno bombardiranje željezničke infrastrukture.

Ključne riječi: Ravnateljstvo državnih željeznica Sarajevo, Hrvatske državne željeznice, organizacija željeznica, povijest institucija, 1941.-1945.

Abstract: Through the specified subject matter, the paper aims to unify the history of institutions as an integral component of archival science, and the history of technology of transport as part of traffic engineering. From the aspect of the history of institutions the author analyses the structure of the Headquarters of State Railways in Sarajevo from 1941 to 1945, whereas its railway infrastructure is shown from the aspect of the history of technology of transport. There were two state railways directorates in the Independent State of Croatia (NDH); in Sarajevo and Zagreb. The structure of the NDH railways system was hierarchical, from the highest body – the competent Ministry, to lower levels, ending with the state railways directorate in Sarajevo and Zagreb. A certain amount of railway workers of the Directorate in Sarajevo supported the People's Liberation Army's units in their actions. Some of them were arrested and taken to concentration camps. Others supported the present regime, receiving praise, recognitions and medals in return. The difficult war circumstances of that time made the job of railway workers strenuous. The biggest problem of the NDH railways systems were attacks made by the units of the People's Liberation Army on their infrastructure. The employees of the Sarajevo Directorate faced no lesser problem in negative behaviour shown by the Italian Royal Army. The Italian army primarily took care of its own interests and needs. Among other things, the Italians permitted and tolerated Chetniks' disturbances, which often turned into crimes against railway staff and property. The allied bombing of the railways infrastructure also occurred during the final phase of the war.

Keywords: Directorate of the State Railways in Sarajevo, Croatian State Railways, structure of railways, history of institutions, 1941-1945

Uvod

U članku su s aspekta povijesti institucija prikazani rezultati istraživanja organizacije Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo (1941.-1945.). S aspekta povijesti tehnologije transporta prikazana je njegova željeznička infrastruktura (lokomotive, vagoni, uskotračne pruge širine kolosijeka 0,76 m). Članak obuhvaća period od raspada Kraljevine Jugoslavije i stvaranja NDH u travnju 1941, pa sve do njenog raspada 1945. godine.

Nova država proglašena je pod okriljem Trećeg Reicha i Kraljevine Italije kao svojih glavnih zaštitnika koji su u njoj imali odlučujući utjecaj

u svakom pogledu, pa tako i u prometnom. Teritorijalno je obuhvaćala dijelove Hrvatske, Bosnu i Hercegovinu i Srijem.¹ NDH je bila podijeljena njemačko-talijanskom demarkacijskom linijom: Samobor – Glina – Jajce – Sarajevo – Višegrad, a svi navedeni gradovi nalazili su se na njemačkom interesnom odnosno okupacijskom području.² Željeznice “ispod” odnosno južno od Sarajeva bile su pod nadzorom talijanskih vojnih vlasti. Riječ je o jedinicama i ustanovama u sastavu talijanske 2. armije (armate), odnosno Višeg zapovjedništva oružanih snaga Slovenija-Dalmacija (Comando Superiore Forze Armate Slovenia-Dalmazia ili skraćeno SUPERSLODA). Istovremeno su željeznice “iznad” navedene demarkacijske linije bile pod nadzorom njemačkih vojnih vlasti.

Zbog ograničenosti prostora, u ovom članku su prikazani samo najosnovniji podaci o organizaciji sarajevskog Ravnateljstva, njegovim hijerarhijski nadležnim tijelima, rukovodećem kadru, podacima o željezničkom osoblju, voznom parku, stanju i poteškoćama prijevoza. Zbog navedene ograničenosti, te zbog obimnosti tematike, nije prikazano djelovanje vojnih ustanova i postrojbi NDH, Njemačkog Reicha i Kraljevine Italije na prugama sarajevskog Ravnateljstva. Navedene teme svakako zaslužuju zaseban članak. Ovaj članak temelji se prvenstveno na proučavanju sačuvanoga arhivskoga gradiva koje se nalazi u Hrvatskom državnom arhivu. Jedan dokument značajan za ovaj rad pronađen je u Bundesarhivu u Berlinu. Osim analize arhivskih fondova, u radu su obrađeni i tiskani izvori, službene *Narodne novine* iz toga vremena, te predmetna stručna i znanstvena literatura. Za nadopunu ovdje iznijetih podataka upućujem zainteresirane na Arhiv Bosne i Hercegovine u Sarajevu, u kojem je pohranjeno gradivo Ravnateljstva željeznica Sarajevo (1941.-1945.).

¹ Siniša Lajnert, “Ustroj Hrvatskih državnih željeznica (1941-1945)”, u: *Arhivski vjesnik*, vol. 46, br. 1, Zagreb: Hrvatski državni arhiv, 2003, 101.

² Nikica Barić, “Željeznički promet i njegova zaštita u NDH (1941-1945)”, u: *Radovi*, vol. 30, br. 1, Zagreb: Zavod za hrvatsku povijest Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, 1997, 263.

Organizacija uprave NDH nadležne za željeznički promet i Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo

Dana 16. travnja 1941. donesena je *Odredba o imenovanju prve hrvatske državne vlade*, temeljem koje su željeznice potpale pod nadležnost Ministarstva hrvatskog domobranstva sa sjedištem u Zagrebu, odnosno pod Zapovjedništvo cjelokupnih oružanih snaga NDH. Prvi ministar navedenog Ministarstva bio je Slavko Kvaternik, zamjenik poglavnika NDH. Prema podacima od 1. svibnja 1941, unutar Zapovjedništva vojske i Ministarstva hrvatskog domobranstva za željeznice je bio zadužen Odio za željeznički promet. Pod njega su potpadala ravnateljstva Hrvatskih državnih željeznica (HDŽ) u Sarajevu i Zagrebu.³ Ravnateljstva HDŽ-a u Sarajevu i Zagrebu imala su svaki po 7 odsjeka, i to: I. Opći, II. Prometni, III. Građevni, IV. Strojarski, V. Trgovački, VI. Računski i VII. Gospodarski.⁴

Ministarstvo prometa i javnih radova u Zagrebu osniva se 24. lipnja 1941, *Zakonskom odredbom o državnoj vladi Nezavisne Države Hrvatske*. Ravnateljstva HDŽ-a u Sarajevu i Zagrebu potpala su pod Odjel za željeznice, autopromet i brodarstvo navedenog Ministarstva.⁵ *Zakonskom odredbom o državnoj vladi Nezavisne Države Hrvatske* od 9. listopada 1942, Ministarstvo prometa i javnih radova mijenja naziv u Ministarstvo prometa, jer su Javni radovi pridodani Ministarstvu unutarnjih poslova. *Odredbom* od 22. listopada 1942, u Ministarstvu prometa osnovano je Glavno ravnateljstvo za promet koje preuzima poslove bivšeg Odjela za željeznice, autopromet i brodarstvo. *Zakonskom odredbom o osnutku izvršnih državnih prometnih oblasti* od 1. kolovoza 1944, kod Glavnog ravnateljstva za promet Ministarstva prometa, što se željeznica tiče, i formalno-pravno se osnivaju sljedeće prometne izvršne oblasti: Ravnateljstvo državnih željeznica sa sjedištem u Sarajevu, Ravnateljstvo

³ S. Lajnert, "Ustroj Hrvatskih državnih željeznica", 103. Također, vidi: Siniša Lajnert, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, Zagreb: HŽ-Hrvatske željeznice d.o.o, 2003, 120-121.

⁴ *Spomen-knjiga prve obljetnice Nezavisne Države Hrvatske, 10.4.1941.-10.4.1942*, Zagreb: Državni izvještajni i promičbeni ured, 1942, 115.

⁵ S. Lajnert, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, 123-124.

državnih željeznica sa sjedištem u Zagrebu i Ravnateljstvo za građenje državnih željeznica sa sjedištem u Zagrebu. U djelokrug pojedinog ravnateljstva državnih željeznica spadalo je uzdržavanje i iskorištavanje državnih željezničkih pruga i objekata kao i uređenje i uprava državnog željezničkog prometa na odnosnom području. U djelokrug Ravnateljstva za građenje državnih željeznica spadalo je osnivanje i izgradnja državnih željezničkih pruga. Na čelu pojedinog ravnateljstva stajao je ravnatelj, a zamjenjivao ga je njegov pomoćnik. Ravnatelji i pomoćnici imenovani su na prijedlog ministra prometa odredbom poglavnika NDH. Ravnateljstva su se temeljem ove zakonske odredbe dijelila na odsjeke, a odsjeci prema potrebi na pododsjeke. Ravnateljstvima su bile podređene područne državne prometne izvršne jedinice.⁶

Pod upravom Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo bile su sljedeće uskotračne pruge (0,76 m): 1. Sarajevo – Vardište (Sarajevo – Međeđa, Međeđa – Dobrun, Dobrun – Vardište), 2. Međeđa – Priboj (Rasputnica Most na Drini – Uvac, Uvac – Priboj), 3. Ustiprača – Foča (Ustiprača – Goražde – Foča), 4. Sarajevo – Bosanski Brod (Sarajevo – Zenica, Zenica – Žepče, Žepče – Doboj, Doboj – Bosanski Brod, Bosanski Brod – Brod), 5. Semizovac – Ivančići, 6. Podlugovi – Vareš, 7. Lašva – Donji Vakuf – Bugojno Lašva – Travnik, Travnik – Bugojno), 8. Donji Vakuf – Jajce, 9. Doboj – Simin Han, 10. Karanovac – Gračanica, 11. Sarajevo – Zelenika (Sarajevo – Konjic, Konjic – Ostrožac, Ostrožac – Mostar, Mostar – Gabela, Gabela – Uskoplje, Uskoplje – (Zelenika) Komaj (drž. granica), 12. Gabela – Metković, 13. Uskoplje – Dubrovnik, 14. Hum – Bileća (Hum – Trebinje, Trebinje – Lastva, Lastva – Bileća), 15. Ilidža – Ilidža Banja.⁷ Od posebnog vojnog i ekonomskog značaja bila je pruga Brod – Sarajevo – Mostar –

⁶ Isto, 133-138.

⁷ *Spomen-knjiga*, 117. Istovremeno su se na području nadležnosti Ravnateljstva HDŽ Zagreb nalazile još neke bosanske pruge, i to: glavne pruge II. reda: Sunja – Dobrljin, Dobrljin – Banja Luka grad (Dobrljin – Bosanski Novi, Bosanski Novi – Prijedor, Prijedor – Banja Luka grad), Bosanski Novi – Bihać (Bosanski Novi – Bosanska Krupa, Bosanska Krupa – Bihać); sporedne pruge: Vinkovci – Brčko, Brod – Bosanski Brod; uskotračne pruge: Bosanska Rača – Bijeljina Ugljevik, Brod – Bosanski Brod. Vidi: *Spomen-knjiga*, 116-117.

Dubrovnik.⁸ Pruga Brod – Sarajevo nalazila se u njemačkom interesnom području uskotračnih željeznica, dok se pruga Mostar – Dubrovnik nalazila u talijanskom interesnom području uskotračnih željeznica.⁹

Dana 16. prosinca 1944. *Zakonskom odredbom o promjeni i nadopuni zakonske odredbe od 9. listopada 1942. o državnoj vladi NDH*, dotadašnje Ministarstvo prometa ponovo je preimenovano u Ministarstvo prometa i javnih radova, budući da su poslovi javnih radova vraćeni u djelokrug Ministarstva prometa.¹⁰

Ministri NDH zaduženi za promet, pa tako i za željeznice bili su sljedeći:

1. Slavko Kvaternik (1878.-1947.), ministar hrvatskog domobranstva i prometa od 16. travnja 1941. do 1. srpnja 1941.
2. dr. Hilmija Bešlagić¹¹ (1899.-1977.), ministar prometa i javnih radova od 1. srpnja 1941. do 11. listopada 1943.
3. Ante Vokić (1909.-1945.), ministar prometa od 11. listopada 1943. do 30. kolovoza 1944.
4. dr. Jozo Dumandžić¹² (1900.-1977.), ministar prometa i javnih radova

⁸ Ljubomir Bošnjak, *Diverzantska dejstva u Narodnooslobodilačkom ratu, 1941-1945*, Beograd: Vojnoistorijski institut, 1983, 16.

⁹ Izvještaj Transportne komande Zagreb upućen 4. rujna 1942. Vojnotransportnom odjeljenju Jugoistok u Beču o situaciji i aktivnostima partizana na željezničkim prugama NDH u drugoj polovici kolovoza 1942. (16.-31. kolovoza 1942.). Vidi: *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Njemačkog Rajha 1942*, tom XII, knjiga 2, Beograd: Vojnoistorijski institut, 1976, 709-717.

¹⁰ S. Lajnert, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, 138-139.

¹¹ Odredbom o imenovanju, poglavnik je 30. lipnja 1941. za ministra prometa i javnih radova imenovao inž. Hilmiju Bešlagića, dotadašnjeg velikog župana u Jajcu. Vidi: Hrvatski državni arhiv, (dalje: HR-HDA) Zagreb, 219. Ministarstvo prometa i javnih radova-Zagreb (1941-1945), Glavno ravnateljstvo za promet (dalje: MPJR GRP), "Odredba o imenovanju br. 2943/1941.", *Vjesnik Ministarstva prometa i javnih radova, Odio za željeznički promet*, br. 7, Zagreb, 1. 8. 1941, 173. Fond je u sređivanju.

¹² Poglavnik NDH razriješio je 30. kolovoza 1944. ustaškog krilnika Antu Vokića dužnosti ministra oružanih snaga i ministra prometa, a na njegovo mjesto ministra prometa imenovao je dr. Jozu Dumandžića, dotadašnjeg državnog vijećnika. Vidi: HR-HDA-219. MPJR GRP, "Odredba br. 3046/44.", *Vjestnik Ministarstva prometa, Glavno ravnateljstvo za promet*, br. 17, Zagreb, 1. 9. 1944, 317.

od 31. kolovoza 1944. do svibnja 1945. Na to mjesto imenovan je nakon smjenjivanja i uhićenja Ante Vokića.¹³

Upravno i poslovodno željezničko osoblje na području nadležnosti Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo

Josip Marković, odjelni predstojnik Odjela za željeznice i promet odredio je 19. travnja 1941. da Ante Vokić, ustaški povjerenik otputuje u Sarajevo, te da preuzme organizaciju željezničke službe u centrali i vanjskim jedinicama.¹⁴ On je postavljen privremeno za ravnatelja oblasnog željezničkog ravnateljstva u Sarajevu. Svi željeznički službenici Ravnateljstva Sarajevo trebali su mu se pokoravati i s njime surađivati. Prema navedenoj odredbi Josipa Markovića: “Tko se protivi ili sabotira rad stići će ga na licu mjesta kazna smrti”.¹⁵

Već 30. travnja 1941, zapovjednik cjelokupnih oružanih snaga NDH, na prijedlog Odjelnog predstojnika Odjela za željeznički promet postavio je Antu Vokića za ravnatelja Ravnateljstva Hrvatskih državnih željeznica u Sarajevu.¹⁶ Rješenjem ravnatelja Hrvatskih državnih željeznica u Sarajevu u Komercijalno odjeljenje postavljeni su: Josip Febić, za predstojnika Tarifskog odsjeka, Juraj Ponović, za predstojnika Transportnog odsjeka, Ivan Andrić, za predstojnika Kontrole prihoda.¹⁷

Odredbom poglavnika, na prijedlog ministra hrvatskog domobranstva, pri Ravnateljstvu državnih željeznica u Sarajevu, s važnošću od 30. svibnja 1941, imenovani su: dr. Ivo Lastrić, za načelnika Općeg odjela, Dragutin Jurić, za načelnika Prometnog odjela, ing. Ljubomir Gospodnetić, za načelnika

¹³ Opširnije o ministrima NDH vidi: Darko Stuparić, ur. *Tko je tko u NDH: Hrvatska 1941.-1945.*, Zagreb: Minerva, 1997, 36, 105-106, 226-227, 417-418, 454-459.

¹⁴ Ante Vokić je i za vrijeme Kraljevine Jugoslavije radio na željeznicama. Stupio je u željezničku službu u Sarajevu 1929. godine. Vidi: D. Stuparić, ur. *Tko je tko u NDH*, 417.

¹⁵ HR-HDA-241. Ravnateljstvo državnih željeznica-Zagreb 1941-1945 (dalje: RDŽ/Z), kutija 2, pov. ur. br. 12/1941.

¹⁶ HR-HDA-219. MPJR GRP, “Postavljenja i razriješenja”, *Vjesnik naredaba i osobnih poslova Ministarstva hrvatskog domobranstva, Odio za željeznički promet*, br. 2, Zagreb, 15. 5. 1941, 33.

¹⁷ Isto, 35.

Građevinskog odjela, ing. Vjekoslav Ciulić, za načelnika Strojarskog odjela, Ante Barbarić, za načelnika Komercijalnog odjela, Filip Korač, za načelnika Računarskog odjela i Nikola Jarak, za načelnika Gospodarstvenog odjela.¹⁸

Uspostavom NDH odmah je došlo do otpuštanja željezničkog osoblja srpske nacionalnosti, kojega je u Bosni za vrijeme Kraljevine Jugoslavije bio znatan broj. Prva veća otpuštanja željezničara srpske nacionalnosti na cjelokupnom prostoru NDH počela su već u svibnju 1941.¹⁹ Pravni temelj za otpuštanje bila je *Zakonska odredba o ispravljanju neispravnosti i nepravda počinjenih činovnicima i službenicima kod postavljanja, promaknuća i umirovljenja* od 22. travnja 1941. i *Zakon o državnom saobraćajnom osoblju* od 22. lipnja 1931. s nadopunom od 29. kolovoza 1941.²⁰

U nastavku slijedi nekoliko primjera otpuštanja željezničara srpske nacionalnosti Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo. Dana 28. travnja 1941. rješenjem ravnatelja Ravnateljstva HDŽ-a Sarajevo razriješeni su službe: Budimir Maletić, viši savjetnik Općeg odjeljenja, Dragiša Mladenović, viši pristav Općeg odjeljenja, dr. Borivoje Petrović, pristav Općeg odjeljenja, Stevan Jovanović, administrativni činovnik Općeg odjeljenja, Milan Gavrilović,

¹⁸ HR-HDA-219. MPJR GRP, "Imenovanja", *Vjesnik Ministarstva prometa i javnih radova, Odio za željeznički promet*, br. 6, Zagreb, 15. 7. 1941, 158.

¹⁹ HR-HDA-219. MPJR GRP, "Otpusti", *Vjesnik naredaba i osobnih poslova Ministarstva hrvatskog domobranstva, Odio za željeznički promet*, br. 3, Zagreb, 1. 6. 1941, 60-63.

²⁰ Temeljem čl. 2. *Zakonske odredbe o ispravljanju neispravnosti i nepravda počinjenih činovnicima i službenicima kod postavljanja, promaknuća i umirovljenja* od 22. travnja 1941. svi državni činovnici i službenici stavljeni su na slobodno raspolaganje nadležnom ministru. On ih je mogao otpustiti, umiroviti i premjestiti bez obrazloženja. Protiv rješenja nadležnog ministra nije bilo pravnog lijeka ni tužbe upravnim sudovima. Vidi: A. Mataić, ur. *Zakoni, zakonske odredbe i naredbe proglašene od 11. travnja do 26. svibnja 1941, knjiga I. (svezak 1-10)*, Zagreb: Knjižara St. Kugli, 1941, 45-47. Članak 112. *Zakona o državnom saobraćajnom osoblju* od 22. lipnja 1931, regulirao je u kojim slučajevima je prestala služba službeniku državnih prometnih ustanova. Za otkaze su se najčešće koristile točke 9. i 16. navedenog članka. Temeljem čl. 112. toč. 9. navedenog Zakona, službeniku državnih prometnih ustanova služba je prestala ako se bez znanja i odobrenja starješine, i po svojoj krivici, za 10 dana nije javio na dužnost nakon odmora, odsustva, premještaja, upućivanja na rad izvan mjesta službe ili napuštanja službe. Temeljem čl. 112. toč. 16. istoga Zakona, službeniku državnih prometnih ustanova služba je prestala ako je nadležna vlast odlučila da mu prestane služba. Vidi: *Službene novine Kraljevine Jugoslavije*, br. 146, Beograd, 1. 7. 1931, 1012.

oficijal Općeg odjeljenja, Radomir Joksimović, oficijal Općeg odjeljenja.²¹ Dana 5. svibnja 1941. rješenjem ravnatelja Ravnateljstva HDŽ-a u Sarajevu razriješeni su službe: ing. Dragoslav Bojović, viši pristav i predstojnik Ložionice Mostar, ing. Miodrag Grozdanović, viši pristav i predstojnik Ložionice Konjic, ing. Vladimir Veljković, pristav i predstojnik Ložionice Zenica, Đorđe Živanović, tehnički činovnik i predstojnik Ložioničke ispostave Višegrad, ing. Jovan Biljanović, pristav i predstojnik Ložionice Doboj.²² Dana 24. svibnja 1941. rješenjem ravnatelja Ravnateljstva HDŽ-a u Sarajevu otpušten je Jovan Savić, v.d. desetara pruge VII. sekcije Mostar.²³ Dana 4. lipnja 1941. rješenjem ravnatelja Ravnateljstva HDŽ-a u Sarajevu razriješeni su službe ing. Dušan Petković, viši pristav Glavne željezničke radione Sarajevo i ing. Dušan Lazić, povjerenik iste radione.²⁴ Dana 5. lipnja 1941, rješenjem odjelnog predstojnika Odjela za željeznički promet otpušteni su Đorđe Akšam, prometnik postaje Hutovo i Vaso Đukić, prometnik postaje Vardište.²⁵ Dana 6. lipnja 1941. rješenjem ravnatelja Ravnateljstva HDŽ-a u Sarajevu razriješeni su službe sljedeći činovnički vježbenici Glavne željezničke radione Sarajevo: ing. Milan Tadić, ing. Đorđe Ćirić i ing. Živojin Ivković.²⁶ Dana 10. lipnja 1941. rješenjem ravnatelja Ravnateljstva HDŽ-a u Sarajevu razriješeni su službe sljedeći zaposlenici Glavne željezničke radione Sarajevo: ing. Milutin Novaković, savjetnik, ing. Dragoslav Antonijević, viši sekretar, ing. Vojislav Vladimirović, viši sekretar, ing. Momčilo Momčilović, povjerenik, ing. Vesselin Vesić, viši pristav, ing. Petar Jašić, viši pristav, Jovan Vukotić, kontrolor, Veljko Ilić, kontrolor.²⁷ Dana 18. lipnja 1941. rješenjem odjelnog predstojnika Odjela za željeznički promet otpušten je Milan Vojnović, čuvar pruge XI.

²¹ HR-HDA-219. MPJR GRP, "Otpusti", *Vjesnik Ministarstva prometa i javnih radova, Odio za željeznički promet*, br. 7, Zagreb, 1. 8. 1941, 217.

²² Isto, 218.

²³ Isto, 217.

²⁴ Isto, 217.

²⁵ HR-HDA-219. MPJR GRP, "Otpusti", *Vjesnik naredaba i osobnih poslova Ministarstva hrvatskog domobranstva, Odio za željeznički promet*, br. 5, Zagreb, 1. 7. 1941, 130.

²⁶ HR-HDA-219. MPJR GRP, "Otpusti", *Vjesnik Ministarstva prometa i javnih radova, Odio za željeznički promet*, br. 7, Zagreb, 1. 8. 1941, 217.

²⁷ Isto, 217-218

sekcije za održavanje pruge Bosanski Brod.²⁸ Dana 19. lipnja 1941. rješenjem ravnatelja Ravnateljstva HDŽ-a u Sarajevu razriješeni su službe zaposlenici Glavne željezničke radione Sarajevo: Blagoje Stanković, poslovođa, Drago-slav Hristić, tehnički činovnik i Stevan Kojović, činovnički vježbenik.²⁹ Dana 23. lipnja 1941. rješenjem ravnatelja Ravnateljstva HDŽ-a u Sarajevu razri-ješen je službe Nikola Sabljčić, poslovođa Ložionice Konjic, a dana 24. lipnja 1941. razriješen je Milan Stanković pomoćni strojovođa Ložione Sarajevo.³⁰ Dana 4. srpnja 1941. rješenjem odjelnog predstojnika Odjela za željeznički promet otpušten je Svetozar Bošković, kontrolor Ložione Mostar.³¹

Odredbom poglavnika od 15. lipnja 1941. na prijedlog ministra hrvat-skog domobranstva, kod Ravnateljstva državnih željeznica u Sarajevu, ime-novan je Salih Muftić, za pomoćnika ravnatelja, s važnošću od 30. svibnja 1941.³² Naredbom ministra prometa od 16. listopada 1942. imenovani su:

1. Hinko Hinković, nadsavjetnik, za nadstojnika Prometnog pododsjeka kod Prometnog odsjeka Ravnateljstva Sarajevo, i
2. Ivo Radošević, nadsavjetnik, za nadstojnika Obćeg pododsjeka kod Pro-metnog odsjeka Ravnateljstva Sarajevo.³³

Odredbom poglavnika NDH od 13. studenoga 1943. imenovan je i pro-maknut Petar Alavanić, nadstojnik Prometnog odsjeka Glavnog ravnatelj-stva za promet Ministarstva prometa, za upravitelja Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo.³⁴ Naredbom ministra prometa NDH od 22. studenoga

²⁸ HR-HDA-219. MPJR GRP, "Otpusti", *Vjesnik Ministarstva prometa i javnih radova, Odio za željeznički promet*, br. 6, Zagreb, 15. 7. 1941, 165.

²⁹ HR-HDA-219. MPJR GRP, "Otpusti", *Vjesnik Ministarstva prometa i javnih radova, Odio za željeznički promet*, br. 7, Zagreb, 1. 8. 1941, 217.

³⁰ Isto, 217.

³¹ Isto, 215.

³² HR-HDA-219. MPJR GRP, "Imenovanja", *Vjesnik Ministarstva prometa i javnih radova, Odio za željeznički promet*, br. 7, Zagreb, 1. 8. 1941, 195.

³³ HR-HDA-219. MPJR GRP, "Imenovanja", *Vjestnik Ministarstva prometa, Glavno ravnateljstvo za promet*, br. 22, Zagreb, 15. 11. 1942, 534.

³⁴ HR-HDA-219. MPJR GRP, "Imenovanja", *Vjestnik Ministarstva prometa, Glavno ravnateljstvo za promet*, br. 24, Zagreb, 1. 12. 1943, 513 i "Imenovanja", *Vjestnik Ministarstva prometa, Glavno ravnateljstvo za promet*, br. 25, Zagreb, 15. 12. 1943, 543.

1944. promaknut je Josip Došen, nadsavjetnik, za nadstojnika Pododsjeka za prijevoz Trgovačkog odsjeka Ravnateljstva Sarajevo.³⁵

Sačuvani podaci o broju osoblja iz 1944. godine

Na traženje Općeg odsjeka Glavnog ravnateljstva za promet od 27. srpnja 1944. Ravnateljstvo državnih željeznica Sarajevo dostavilo je 25. kolovoza 1944. brojno stanje svoga osoblja, i to:

1. Opći odsjek Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo: ukupno 132 službenika.
2. Trgovački odsjek Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo: ukupno 76 ljudi.
3. Računski odsjek Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo: ukupno 78 službenika i namještenika.
4. Gospodarska služba Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo: ukupno 173 službenika i namještenika; od toga:
 - a) Gospodarski odsjek Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo: ukupno 22 službenika i namještenika.
 - b) Središnje gospodarsko spremište Sarajevo: ukupno 140 ljudi.
 - c) Ispostava Bosanski Brod: ukupno 11 ljudi.
5. Strojarski odsjek Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo: ukupno 64 osobe, od toga 54 službenika i 10 službenica.
 - 5.1. Službene jedinice Strojarskog odsjeka:
 - 5.1.1. Ložionica Sarajevo (922 radnika) i mjesta službovanja: Alipašin Most (38), Pale (1), Prača (2), Ustiprača (2), Međeđa (2), Podlugovi (112), Kakanj (13), Semizovac (2), Vareš (5), Dabravine (2), Pazarić (4).

Sveukupno: 1105 službenika i namještenika.

³⁵ HR-HDA-219. MPJR GRP, "Promaknuća", *Vjestnik Ministarstva prometa, Glavno ravnateljstvo za promet*, br. 24, Zagreb, 15. 12. 1944, 431.

5.1.2. Ložionica Zenica (212 radnika) i mjesta službovanja: Žepče (2), Lašva (11), Dolac (123), Travnik (6), Vitez (1), Busovača (1), Jajce (23), Donji Vakuf (10), Nemila (2).

Sveukupno: 391 službenik i namještenik.

5.1.3. Ložionica Doboј (199 radnika) i mjesta službovanja: Rad. Usora (194), Zavidovići (32), Kreka (25), Karanovac (9), Maglaj (3), Duboštica (4), Bukinje (3).

Sveukupno: 469 službenika i namještenika.

5.1.4. Ložionica Bosanski Brod (497 radnika) i mjesta službovanja: Ložionička ispostava Lupljanica (80), Vodp. Derventa (2) i Vodp. Johovac (9).

Sveukupno: 588 službenika i namještenika.

5.1.5. Ložionica Konjic (219 radnika) i mjesta službovanja: Bradina (48), Podorošac (-), Ostrožac (1) i Rama (2).

Sveukupno: 270 službenika i namještenika.

5.1.6. Ložionica Mostar (457 radnika i 61 naučnik) i mjesta službovanja: Jablanica (34), Čapljina (52), Trebinje (46), Dubrovnik (75) i Drežnica (4).

Sveukupno: 729, od toga 668 službenika i namještenika i 61 naučnik.

5.1.7. Glavna radionica Sarajevo (2.019 radnika i 200 radnica), Kolska radionica Alipašin Most (111 radnika i 13 radnica).

Sveukupno u Glavnoj radionici Sarajevo i Kolskoј radionici Alipašin Most: 2.130 radnika i 213 radnica.

6. Građevinski odsjek (2850 obrtnika i radnika), od toga:

6.1. Sekcija Derventa (418 obrtnika i radnika)

6.2. Sekcija Travnik (347 obrtnika i radnika)

6.3. Sekcija Sarajevo III. (484 obrtnika i radnika)

6.4. Sekcija Konjic (293 obrtnika i radnika)

6.5. Sekcija Mostar (354 obrtnika i radnika)

- 6.6. Sekcija Dubrovnik (264 obrtnika i radnika)
- 6.7. Sekcija Sarajevo (300 obrtnika i radnika)
- 6.8. Radionica za održavanje pruge/zop (306 obrtnika i radnika)
- 6.9. Zavod za impregnaciju (84 obrtnika i radnika).
- 7. Prometni odsjek (125 činovnika i radnika i 22 službenice) sa stanicama:
 - 7.1. Alipašin Most (115 muških službenika i radnika)
 - 7.2. Bistrik (9 muških službenika i radnika)
 - 7.3. Bosanski Brod (341 službenika i radnika i 4 službenice)
 - 7.4. Bradina (27 muških službenika i radnika)
 - 7.5. Breza (11 muških službenika i radnika)
 - 7.6. Bugojno (1 muški službenik i radnik)
 - 7.7. Bukinje (10 muških službenika i radnika)
 - 7.8. Busovača (6 muških službenika i radnika)
 - 7.9. Cavtat (5 muških službenika i radnika)
 - 7.10. Čapljina (25 muških službenika i radnika)
 - 7.11. Derventa (25 muških službenika i radnika)
 - 7.12. Doboj (176 službenika i radnika i 1 službenica)
 - 7.13. Dolac na Lašvi (8 muških službenika i radnika)
 - 7.14. Donji Vakuf (1 muški službenik i radnik)
 - 7.15. Drežnica (12 muških službenika i radnika)
 - 7.16. Dubrovnik (61 službenik i radnik i 4 službenice)
 - 7.17. Gabela (16 muških službenika i radnika)
 - 7.18. Gračanica (10 muških službenika i radnika)
 - 7.19. Hadžići (7 muških službenika i radnika)
 - 7.20. Hum (22 muška službenika i radnika)
 - 7.21. Hutovo (12 muških službenika i radnika)

- 7.22. Ilidža (16 muških službenika i radnika)
- 7.23. Jablanica (11 muških službenika i radnika)
- 7.24. Jajce (1 muški službenik i radnik)
- 7.25. Johovac (13 muških službenika i radnika)
- 7.26. Kakanj (27 muških službenika i radnika)
- 7.27. Karanovac (12 muških službenika i radnika)
- 7.28. Kreka (26 muških službenika i radnika)
- 7.29. Konjic (136 muških službenika i radnika)
- 7.30. Lašva (30 muških službenika i radnika)
- 7.31. Lukavac (9 muških službenika i radnika)
- 7.32. Lupljanica (31 muških službenika i radnika)
- 7.33. Međeđa (6 muških službenika i radnika)
- 7.34. Mesići-Rogatica (8 muških službenika i radnika)
- 7.35. Maglaj (17 muških službenika i radnika)
- 7.36. Metković (45 muških službenika i radnika)
- 7.37. Mostar (211 službenika i radnika i 2 službenice)
- 7.38. Nemila (16 muških službenika i radnika)
- 7.39. Ostrožac (9 muških službenika i radnika)
- 7.40. Pale (7 muških službenika i radnika)
- 7.41. Pazarić (8 muških službenika i radnika)
- 7.42. Podlugovi (55 muških službenika i radnika)
- 7.43. Prača (8 muških službenika i radnika)
- 7.44. Puračić (10 muških službenika i radnika)
- 7.45. Rajlovac (10 muških službenika i radnika)
- 7.46. Rama (6 muških službenika i radnika)
- 7.47. Ravno (9 muških službenika i radnika)
- 7.48. Sarajevo (579 službenika i radnika i 7 službenica)

- 7.49. Semizovac (11 muških službenika i radnika)
- 7.50. Stambulčić (9 muških službenika i radnika)
- 7.51. Tarčin (11 muških službenika i radnika)
- 7.52. Travnik (56 službenika i radnika i 2 službenice)
- 7.53. Trebinje (27 muških službenika i radnika)
- 7.54. Tuzla (13 službenika i radnika i 1 službenica)
- 7.55. Uskoplje (11 muških službenika i radnika)
- 7.56. Usora (22 muških službenika i radnika)
- 7.57. Ustiprača (8 muških službenika i radnika)
- 7.58. Vareš (12 muških službenika i radnika)
- 7.59. Visoko (28 muških službenika i radnika)
- 7.60. Vitez (7 muških službenika i radnika)
- 7.61. Zavidovići (32 muških službenika i radnika)
- 7.62. Zenica (152 muških službenika i radnika)
- 7.63. Žepče (12 muških službenika i radnika)
- 7.64. Žitomislíci (11 muških službenika i radnika).

Sveukupno: Prometni odsjek s postajama: 2.763 službenika i radnika i 43 službenice.³⁶

Najviše osoblja imali su Sarajevo i Bosanski Brod. Sarajevo je bilo od uvijek željeznički centar Bosne i Hercegovine, te je imalo i svoju direkciju, dok je Bosanski Brod bio početna i završna točka za prijelaz putnika i pretovar robe iz vagona zagrebačkog Ravnateljstva normalne širine kolosijeka (1,435 m) u vagone sarajevskog Ravnateljstva uske širine kolosijeka (0,76 m) i obrnuto.

³⁶ HR-HDA-219. MPJR GRP, ur. br. (Tajno) 1857/1944.

Govor ministra prometa i javnih radova u Hrvatskom državnom saboru na temu stanja željezničkog prometa (1942.)

Sedma sjednica Hrvatskog državnog sabora NDH održana je 26. veljače 1942. Hilmija Bešlagić, ministar prometa i javnih radova održao je izlaganje o stanju željezničkog prometa. Prema ministru Bešlagiću, travanjski rat nanio je državnim željeznicama velika oštećenja u prvom redu rušenje željezničkih mostova prilikom povlačenja bivše jugoslavenske vojske. Između ostalih, porušeni su i mostovi koji su vodili u Bosnu. U samoj Bosni srušeni su mostovi preko Vrbasa i Plive. Nadalje je rat uništio ili teško oštetio veliki broj lokomotiva, te osobnih i teretnih vagona, prugu i pružne objekte. U tu svrhu trebalo je odmah, pa makar i privremeno, popraviti razorene željezničke mostove. Njemačka vojska, kojoj je NDH dala raspoloživi materijal, uspostavila je odmah uglavnom promet preko popravljenog mosta kod Volinje preko Une. Za NDH je bila prije svega važna uspostava prometa s Bosnom preko Save kod Broda. Uprava Hrvatskih državnih željeznica povjerala je uspostavu odnosno popravak mosta preko Save kod Broda domaćim i njemačkim poduzećima, te je provizorno uređeni most predan prometu 31. kolovoza 1941.³⁷ Od iste je važnosti bio most preko

³⁷ Most, koji je sagrađen godine 1879. srušen je 12. travnja 1941. u 8 sati ujutro od strane jugoslavenske vojske, koja se povlačila u Bosnu. Time je porušen najvažniji željeznički most preko Save između Bosne i ostalih dijelova NDH, jer je mostom prevažana hrana za Bosnu, a Bosna je vraćala rudaču, drvo i ugljen. Stoga je Ministarstvo domobranstva NDH izdalo najhitniji nalog, kako bi se ovaj važni most što prije osposobio za promet. Rad je započeo 25. svibnja 1941. i trajao je neprekidno danju i noću, nedjeljom i blagdanom bez zastoja, svega tri mjeseca, u radnoj zajednici svih hrvatskih i njemačkih državnih ustanova te poduzeća, pod zajedničkim vodstvom i nadzorom Ravnateljstva Hrvatskih i Njemačkih državnih željeznica. Vodstvo i nadzor gradnje: Ravnateljstvo Hrvatskih državnih željeznica Zagreb (Građevno odjeljenje) u zajednici s Deutsche Reichsbahn, Reichsbahndirektion Wien (Sonderdezernat für brücken-sitz Marburg). Izvođači: Tvornica strojeva i mostova d.d, Brod n/S, Siemens-bauunion G.m.b.H, Berlin, inž. Albrecht Helfman iz Zagreba, Lauchhammerwerke, Lauchhammer, XI. sekcija za uzdržavanje pruge Brod n/S. Na obnovi mosta bilo je zaposleno do 900 radnika u dnevnoj i noćnoj smjeni zajedno, radilo se pod vodstvom 9 inženjera, 7 tehničara, 45 nadzornika i predradnika. U roku od tri mjeseca podignuto je iz rijeke Save 1.600.000 kg željezne konstrukcije. Ugrađeno je ponovo oko 200.000 kg rešetkaste konstrukcije, a 250.000 kg željeza položeno je u obliku nosača. Prerađeno je i ugrađeno u drvene pomoćne konstrukcije i u pomost mekanog i tvrdog drveta oko 2.900 m³. Za uspostavu stupova utrošeno je 270.000 kg cementa i 1.200 m³ šljunka. Vidi: *Obnova željezničkog mosta kod*

Save kod Brčkog, no kako je željeznička uprava bila zaposlena na drugim stranama na podizanju porušenih mostova (npr. preko rijeke Sane na pruži Bosanski Novi – Bihać), uspostavljanju mosta preko Save kod Brčkog pristupilo se u srpnju 1941. i nakon ogromnih napora, most je predan željezničkom prometu 18. siječnja 1942. Na području Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo započeto je sa sljedećim većim radovima: 1. saniranje pruge Vardište – Sarajevo km 330 i 352 i prezidavanje tunela u km 371.5/6 iste pruge; 2. saniranje pruge Sarajevo – Mostar kod km 68 i 80; 3. izgradnja trianglera kod stanice Zenica, rekonstrukcija postaje Bradina, izmjena tračnica u dužini od 50 km, izgradnja III. kolosijeka ugibaldišta Velja Međa. U spomenute radove Ravnateljstva Sarajevo utrošeno je do početka 1942. (bez nabave tračnica) oko 3,5 milijuna kuna. Na području sarajevskog Ravnateljstva osim redovitog održavanja postojećih zgrada, nastavljeno je sa dovršavanjem nove zgrade Središnjeg stovarišta materijala u Sarajevu, pa je za taj rad utrošeno 400.000 kuna. Nadalje, nastavljeno je sa izgradnjom garaže za motorne vlakove u Alipašinom Mostu, za koji rad je utrošeno 893.000 kuna. Provodilo se, odnosno bilo je dovršeno saniranje vodostanice u Podlugovima, sanacija vodostanice u Bosanskom Brodu, popravci rezervoara i dovodnih kanala u Hrasnu, gradnja stambene zgrade u Sarajevu, izgradnja upravne zgrade ložionice u Mostaru i gradnja zgrade za željezničku ambulantu u Mostaru. Na području sarajevskog Ravnateljstva, osim redovitog održavanja postojećih telegrafsko-telefonskih uređaja, započelo se je s gradnjom dvožične telefonske linije Mostar – Dubrovnik – Metković, a započeto sa zamjenom vodova na telegrafsko-telefonskim linijama cijelog područja. Zamijenjena je istrošena željezna žica s brončanom na postojećoj dvožičnoj liniji Sarajevo – Mostar.³⁸

Broda na Savi, Ministarstvo prometa i javnih radova NDH, Brod na Savi: Tiskara V. Bruck, 1941, Privatna zbirka dokumenata Vjekoslava Sutona.

³⁸ “Brzopisni zapisnik VII. sjednice Hrvatskog državnog sabora Nezavisne Države Hrvatske držane dne 26. veljače 1942.”, *Narodne novine. Službeni list Nezavisne države Hrvatske* (dalje: *NN NDH*), br. 52, Zagreb, 4. 3. 1942, 3-4; *NN NDH*, br. 53, Zagreb, 5. 3. 1942, 1-2. Govor ministra prometa i javnih radova NDH objavljen je u nastavcima u *Narodnim novinama* od broja 52-57/1942. Također, vidi: *Spomen-knjiga*, 115-121.

Odmah u početku pred željeznicu su stavljeni veliki zadaci, da sa zatečenim neznatnim brojem vagona i lokomotiva te osobljem, potpuno zadovolji vojnim zahtjevima za prijevozom jedinica i ratnog materijala, te vraćanjem ljudstva raspuštene jugoslavenske vojske, kao i prijevozom izbjeglica,³⁹ te da vrši i ostali redoviti promet putnika i robe. Konkretnije rečeno, promet svladan od 10. travnja 1941. do 1. siječnja 1942. bio je uglavnom pretežno ratnog značaja, no, ipak, uz veliki napor omogućen je i osiguran kroz sve to vrijeme i prijevoz civilnih putnika i robe.⁴⁰

U trenutku osnivanja NDH bilo je ukupno 3.960 km pruge, od toga 2.760 km normalnotračnih pruga (od kojih 306 km dvostrukog kolosijeka) i 1.199 km uskotračnih pruga.⁴¹ Gotovo sva ova mreža izgrađena je još prije Prvog svjetskog rata. S novootvorenim službenim mjestima na području NDH bilo je 367 stanica, 107 ugibaldišta, 65 tovarišta i 229 stajališta.⁴²

Zajedno s preuzimanjem pruga na državnom području NDH, nastala je potreba razdiobe vozila i materijala. Početkom kolovoza 1941. održana je prva konferencija u Beču o podjeli lokomotiva⁴³ i kolskog parka bivših Jugoslavenskih državnih željeznica (JDŽ), a pod vodstvom predstavnika Njemačkih državnih željeznica.⁴⁴ Tu su utvrđena načela za pravednu razdiobu

³⁹ Riječ je o izbjeglicama hrvatske narodnosti i članova njihovih obitelji koji su se vraćali na područje NDH. Oni su imali pravo na besplatno putovanje pri povratku do mjesta u kojem su se kanili naseliti uz potvrdu upravnih vlasti da su izbjeglice. Osobe koje su po nalogu hrvatskih i njemačkih vojnih vlasti i upravnih vlasti NDH morali napustiti područje NDH imali su pravo na besplatno putovanje za sebe i članove obitelji do pogranične željezničke stanice NDH. Vidi: HR-HDA-219. MPJR GRP, "Okružnica od 14. 5. 1941.", *Vjesnik naredaba i osobnih poslova Ministarstva hrvatskog domobranstva, Odio za željeznički promet*, br. 2, Zagreb, 15. 5. 1941, 31.

⁴⁰ "Brzopisni zapisnik", *NN NDH*, br. 52, Zagreb, 4. 3. 1942, 3-4; *NN NDH*, br. 54, Zagreb, 6. 3. 1942, 9.

⁴¹ $2.760 + 1.199 = 3.959$. U izvještaju nedostaje 1 km.

⁴² "Brzopisni zapisnik", *NN NDH*, br. 52, Zagreb, 4. 3. 1942, 3-4; *NN NDH*, br. 54, Zagreb, 6. 3. 1942, 9.

⁴³ Razdioba lokomotiva izvršena je u razmjeru prema broju kilometara, koji je pripao na svaku od država nasljednica bivše Kraljevine Jugoslavije. Vidi: *Spomen-knjiga*, 117.

⁴⁴ Definitivna podjela voznog parka izvršena je prema rasporedu lokomotiva JDŽ-a na dan 20. ožujka 1941. Iako su neke uprave imale drugačije želje, a neke lokalne i privatne željeznice s teritorija Njemačke i Austrije tražile da im se vrate lokomotive koje su kao ratni plijen godine 1918. ušle u sastav željeznica Srba, Hrvata i Slovenaca (SHS), Nijemci nisu htjeli odugovlačiti ovaj proces i donijeli su odluku da se lokomotive podijele po kratkom postupku. Wehrmachtu je glavna

imovine JDŽ-a, te je usvojen princip da se podjela vrši prema zemljama s obzirom na njihove gospodarske potrebe, a kod podjele vagona i lokomotiva nije moglo biti govora o nekom ratnom plijenu. Na toj konferenciji određeni su pododbori za razne vrste vagona.⁴⁵ Pitanje podjele kolskog parka bilo je vrlo teško, uzevši u obzir da su se vagoni nalazili raštrkani na svim prugama evropskog kontinenta, te je bilo vrlo teško utvrditi pravo stanje i pronaći sve vagone. U tu svrhu radili su spomenuti pododbori za podjelu teretnih, putničkih i službenih vagona u mjesecu listopadu 1941. godine u Zagrebu, a u proljeće 1942. godine trebali su nastaviti s radom, i to za putničke i službene vagone u Italiji, a za teretne u Bugarskoj. Od vagona koji su do veljače 1942. pronađeni i prebrojeni, priznato je pravo vlasništva Hrvatskih državnih željeznica za 822 putničkih, 236 službenih i 8.872 teretna vagona.⁴⁶ Hrvatske državne željeznice preuzele su i sve

magistarala Zagreb/Subotica – Beograd – Niš – Skoplje – Solun bila od vitalne važnosti tokom operacija u Grčkoj i Sjevernoj Africi. Da bi imali što manje problema oko organizacije tih transporta, nisu htjeli mnogo mijenjati zatečeno stanje na terenu. Na tome su naročito inzistirali predstavnici Wehrmachta koji su predstavljali Srpske državne željeznice (SDŽ) na tim konferencijama, pošto Srbija kao okupirani teritorij nije imala pravo da sudjeluje na njima. Nakon definitivne podjele sve uprave nasljednice, osim Bugarskih državnih željeznica (BDŽ), izvršile su neka manja mijenjanja voznog parka, ali na sporazumni način. Vidi: Privatna arhiva Slobodana Rosića. Autor u svome dosadašnjem istraživanju nije naišao na zapisnike sa konferencije u Beču i sastanaka pododboru za podjelu prometnih sredstava i materijala. Pretpostavka je da su na tim sastancima, osim predstavnika NDH, sudjelovali još i predstavnici okupatorskih sila: Njemačke, Italije, Mađarske i Bugarske.

⁴⁵ Jedan pododbor bio je za putničke i službene vagone, drugi za teretne vagone, treći za lokomotive, a četvrti za radionički, ložionički, sekijski i stovarišni materijal i inventar. Vidi: *Spomen-knjiga*, 118.

⁴⁶ Prema podacima s kojima su raspolagali pododbori, ovi su od slučaja do slučaja podijelili stvarno samo ono, što se pronašlo te što su prijavile pojedine zainteresirane željezničke uprave. Tako je, prema nešto kasnijim podacima iz 1942. odnosno dotadašnjim rezultatima rada pododboru, NDH dodijeljeno 994 putničkih vagona, a pripadalo im je 1032. Nedostajalo je dakle još 38 vagona, što je činilo 3,7%. Od službenih vagona NDH je dodijeljeno 315 vagona od pripadajućih im 347. Nedostajalo je još 32 vagona ili 9,4%. Zatvorenih teretnih vagona NDH je dodijeljeno 3190 od pripadajućih im 5095. Od ovih vagona nedostajalo je dakle još 1905 ili 37,5%. Otvorenih teretnih vagona po načelima raspodjele NDH je pripadalo 8872, od kojih im je do tada dodijeljeno 7531. Nedostajalo je, dakle, još 1321, što je činilo 15%. Vidi: *Spomen-knjiga*, 118. Prema nekim autorima, tijekom kolovoza 1941. HDŽ su sudjelovale na bečkoj konferenciji, gdje su dobile oko 1000 lokomotiva, 1400 putničkih i 15000 teretnih vagona normalnog kolosijeka (1,435 m) i tridesetak putničkih i oko 230 teretnih vagona uskotračnih pruga (0,76 m). Vidi: N. Barić, "Željeznički promet", 258.

vagone, koji su bili u izradi u Tvornici vagona u Slavonskom Brodu, te je početkom 1942. već 200 vagona bilo preuzeto i stavljeno u promet na prugama Hrvatskih državnih željeznica. U Budimpešti je radio pododbor za razdiobu lokomotiva bivših Jugoslavenskih državnih željeznica, a od 1.595 lokomotiva normalnog kolosijeka, dodijeljeno je Hrvatskim državnim željeznicama 703 lokomotive ili 44,1% prema preuzetim normalnotračnim prugama u visini od 38,5%.⁴⁷

Prema stanju radova mogle su se nove željezničke pruge na teritoriju NDH podijeliti na tri skupine, i to: I. pruge u građenju; II. pruge u trasiranju i obilježavanju i III. pruge u proučavanju. Što se područja sarajevskog Ravnateljstva tiče, na terenu su postojale sljedeće sekcije za trasiranje i obilježavanje pruga:

1. Pruga Žepče – Sarajevo. Umjesto dotadašnje uskotračne pruge kao dio vrlo važnog prometa Brod – Sarajevo, imala se izgraditi pruga normalnog kolosijeka Žepče – Sarajevo, što se tada i trasiralo.
2. Pruga Žepče – Kulaši – Brod. Ova se pruga trebala trasirati kao nastavak pruge Sarajevo – Žepče.
3. Pruga Žepče – Zavidovići – Tuzla. Radi kraće i povoljnije veze Sarajeva s Tuzlom proučavala se pruga Žepče – Zavidovići – Tuzla.
4. Pruga Tešanjka – Tešanj. Ovom prugom duljine oko 9 km bio bi Tešanj vezan za šumsku prugu Usora – Pribinić i dalje preko Doboja s ostalim pravcima.

Pruge u proučavanju na području sarajevskog Ravnateljstva bile su sljedeće:

1. Vrbasko-neretvanska pruga (Okučani – Banja Luka – Jajce – Bugojno – Rama – Mostar – More),
2. Tuzla – Brčko,
3. Sarajevo – Rama.⁴⁸

⁴⁷ “Brzopisni zapisnik”, *NN NDH*, br. 52, Zagreb, 4. 3. 1942, 3-4; *Spomen-knjiga*, 117-118.

⁴⁸ “Brzopisni zapisnik”, *NN NDH*, br. 55, Zagreb, 7. 3. 1942, 3; *NN NDH*, br. 56, Zagreb, 9. 3. 1942, 4. Također, vidi: S. Lajnert, “Ustroj Hrvatskih državnih željeznica”, 107-109.

Problematika i stanje voznog parka Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo

Kao što je već rečeno, na konferencijama o podjeli voznog parka bivših Jugoslavenskih državnih željeznica, podjela lokomotiva između željezničkih uprava nasljednica bivše Kraljevine Jugoslavije izvršena je prema stanju po ložionicama na dan 20. ožujka 1941.⁴⁹ Što se tiče Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo, pregled uskotračnih lokomotiva (0,76 m) po ložionicama na dan 20. ožujka 1941. bio je sljedeći:

- Sarajevo: 87 lokomotiva, od toga: 4 (serija 72), 8 (serija 73), 1 (serija 80), 33 (serija 83), 3 (serija 84), 13 (serija 85), 25 (serija 92)
- Podlugovi: 24 lokomotive, od toga: 2 (serija 71), 5 (serija 81), 1 (serija 82), 1 (serija 176), 14 (serija 189), 1 (serija 192)
- Višegrad: 12 lokomotiva, od toga: 1 (serija 82), 10 (serija 83), 1 (serija 173)
- Konjic: 27 lokomotiva (serija 97)
- Mostar: 51 lokomotiva, od toga: 6 (serija 73), 13 (serija 83), 9 (serija 85), 22 (serija 185), 1 (serija 186)
- Dubrovnik: 10 lokomotiva (serija 83)
- Čapljina: 8 lokomotiva, od toga: 6 (serija 83), 1 (serija 173), 1 (serija 186)
- Trebinje: 11 lokomotiva (serija 83)
- Jablanica: 3 lokomotive (serija 189)
- Zenica: 20 lokomotiva, od toga: 1 (serija 72), 1 (serija 82), 17 (serija 83), 1 (serija 184)
- Dolac: 21 lokomotiva, od toga: 1 (serija 73), 5 (serija 91), 11 (serija 97), 2 (serija 173), 2 (serija 189)
- Jajce: 5 lokomotiva (serija 189)
- Bosanski Brod: 43 lokomotive, od toga: 3 (serija 72), 8 (serija 73), 1 (serija 84), 26 (serija 91), 1 (serija 173), 3 (serija 185), 1 (serija 189)

⁴⁹ Bundesarchiv, Berlin (BArch) R 5/3654 (Jugoslawien). Podatke iz Bundesarchiva u Berlinu, za potrebe ovog članka, ustupio mi je Slobodan Rosić. Dokumente je s njemačkog prevela Danijela Marjanić.

- Ljubljana: 8 lokomotiva, od toga: 1 (serija 185), 7 (serija 189)
- Doboj: 28 lokomotiva, od toga: 3 (serija 71), 2 (serija 72), 1 (serija 171), 3 (serija 176), 6 (serija 178), 1 (serija 180), 12 (serija 185)
- Karanovac: 2 lokomotive (serija 176)
- Zavidovići: 1 lokomotiva (serija 185)
- Kreka: 3 lokomotive, od toga: 2 (serija 185), 1 (serija 190).⁵⁰

Transportna komandantura u Zagrebu (Transport-Kommandantur Agram),⁵¹ Hatzova ulica 16, zatražila je 27. travnja 1943. od Glavnog ravnateljstva za promet Ministarstva prometa NDH u Zagrebu i ravnateljstva HDŽ-a u Zagrebu i Sarajevu, da im žurno pošalju izvještaj o radu i poteškoćama. Ante Vokić, upravitelj Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo, potpisao je 6. svibnja 1943. dopis kojim je Prometni odsjek navedenog Ravnateljstva poslao Prometnom odsjeku Glavnog ravnateljstva za promet Ministarstva prometa u Zagrebu tražene podatke. Ravnateljstvo državnih željeznica Sarajevo imalo je u svome voznom parku ukupno 366 lokomotiva uskog kolosijeka 0,76 m, i to: 59 parnih lokomotiva za putničke vlakove, 273 parne lokomotive za teretne vlakove i 34 parne lokomotive za razvrstavanje. Sarajevsko ravnateljstvo imalo je i 7 motornih vlakova. Također, Ravnateljstvo je imalo i 7323 vagona, od toga: 397 putničkih vagona, 1611 zatvorenih teretnih vagona, 4867 otvorenih teretnih vagona, 162 službena vagona,

⁵⁰ Bundesarchiv, Berlin (BArch) R 5/3654 (Jugoslawien). Postojalo je još i 7 lokomotiva serije 71 iz ložionice Bijeljina, koje su bile isključene iz navedene razdiobe. Riječ je o lokomotivama uskog kolosijeka (0,76 m) s pruge Bijeljina – Ugljevik. Vidi: HR-HDA-219. MPJR GRP, ur. br. 16331/1943. Što se lokomotiva normalnog kolosijeka (1,435 m) na bosanskom teritoriju tiče, pregled po ložionicama na dan 20. ožujka 1941. bio je sljedeći: Banja Luka: 31 lokomotiva, od toga: 2 (serija 16), 2 (serija 31), 1 (serija 50), 26 (serija 126); Prijedor: 5 lokomotiva, od toga: 4 (serija 31), 1 (serija 126); Bosanski Novi: 6 lokomotiva, od toga: 5 (serija 50), 1 (serija 126). Vidi: Bundesarchiv, Berlin (BArch) R 5/3654 (Jugoslawien). Ovdje još jednom treba naglasiti da su Banja Luka, Prijedor, Bosanski Novi i Bijeljina bili u nadležnosti Ravnateljstva državnih željeznica Zagreb.

⁵¹ Njemačke transportne ustanove na prugama Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo koje su bile angažirane u domenu generala Transportne službe Jugoistoka spadale su pod nadležnost Transportne komandanture u Zagrebu.

48 poštanskih vagona, 66 vagona s kotlovima, 66 privatnih (posebničkih) vagona⁵² i 106 specijalnih vagona. Općenito se moglo reći da su, kako lokomotive tako i vagoni uskog kolosijeka 0,76 m, bili prilično istrošeni starošću i velikim prometom, te da im je bila potrebna temeljita obnova. Tako je bilo 29% lokomotiva starijih od 40 godina, 23% starijih od 30 godina i 48% ispod 30 godina. Od vagona, bilo je 28% starijih od 40 godina, 22% starijih od 30 godina, 30% starijih od 20 godina i 20% starijih ispod 20 godina. Pošto je velik broj lokomotiva od onih preko 40 godina starosti radi njihove slabe vučne snage bio neupotrebljiv za vuču, to su one bile većinom iznajmljene državnim i privatnim industrijskim poduzećima. Osim toga, od upotrebljivih lokomotiva bilo je njih 8 na radu kod Talijanskih državnih željeznica (Ferrovie dello Stato/FS) i Šipada,⁵³ tako da je sarajevsko Ravnateljstvo uistinu raspolagalo s 341 lokomotivom za vuču. Od ovog broja je na dan 5. svibnja 1943. za službu bilo nesposobno (u popravku ili su čekale popravak) 128 lokomotiva ili oko 37,5%. I, ovaj visoki postotak još nije bio stvaran, jer je ukupan broj lokomotiva od 341 sadržavao i lokomotive za razvrstavanje, pa je stvarni postotak pokvarenih lokomotiva u nekim ložionicama iznosio i oko 50%. Uzrok je ovome uglavnom bilo često topljenje ležaja na tjernim i spojnim motkama kao posljedica nestašice dobre bijele kovine, slabe kvalitete konzistentne masti i nedovoljnog broja stručnog osoblja za popravke.

⁵² Riječ je o privatnim vagonima u vlasništvu privatnih poduzeća uvrštenih u kolni park Hrvatskih državnih željeznica. Prema iskazu Glavnog ravnateljstva za promet od 19. srpnja 1943. privatna poduzeća s vagonima u svome vlasništvu na uskotračnim bosanskim prugama bila su sljedeća: Hrvatski Shell d.d. Zagreb (domovna stanica Bosanski Brod), Hrvatski Standard Vacuum d.d. Zagreb (domovna stanica Bosanski Brod), Solway d.d. Lukavac (domovna stanica Bosanski Brod), Destilacija drva d.d. Teslić (domovna stanica Teslić), M. Fischla sinovi, Kreka (domovna stanica Bosanski Brod, domovna stanica Kreka). Vidi: HR-HDA-219. MPJR GRP, "Izkaz posebničkih kola, uvrštenih u HDŽ park", *Vjestnik Ministarstva prometa, Glavno ravnateljstvo za promet*, br. 19, Zagreb, 15. 9. 1943, VI-VII.

⁵³ Šumsko-industrijsko preduzeće (Šipad) a.d. Sarajevo. Nekada je poduzeće bilo u vlasništvu Otta Steinbeisa. Uskotračna pruga poduzeća Prijedor – Knin (232,8 km) sagrađena je 1914. godine. Naime, Bosansko dioničko društvo za šumsku industriju Otto Steinbeis u Dobrljinu produljilo je 1914. svoju već postojeću šumsku željeznicu Knin – Srnetica do Prijedora. Vidi: HR-HDA-136. Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica-Zagreb (1918-1941), kutija 78, pov. ur. br. 87/1938.; "Nova prometna sveza sa Dalmacijom", *Narodne novine*, br. 276, Zagreb, 14. 10. 1914, 5.

Sarajevsko Ravnateljstvo imalo je slične poteškoće i s održavanjem vagona, pa je na dan 3. svibnja 1943. bilo na popravku ili je na popravak čekalo 93 putnička i 830 teretnih vagona. U vagonskim (kolskim) kao i lokomotivskim radionicama osjećala se znatna nestašica stručnog osoblja, a osim toga i nestašica materijala i to: bijele kovine, mesing-ležaja, matica malih dimenzija, zakovica, rascjepki, podložnih ploča, obruča za kotače, osovina, čeličnih kuglica za ležajeve, mazaćih jastučića, čelika za pera, spiralnih i volutnih pera, gumenog materijala, boje, firnisa i maziva. U pogledu ostalih smetnji koje su vrlo štetno utjecale na održavanje redovitosti u prometnoj službi, Vokić je napomenuo, da prilike u prometu južno od Mostara nisu dobre. Osoblje je bez iznimke bilo izloženo napadajima i miješanju u službu od strane četnika, odnosno tzv. antikomunističke milicije pod okriljem talijanskih vlasti. Sarajevskom Ravnateljstvu javljali su se službenici i iz stanice Dubrovnik, koji su izbjegli ispred četničkih prijetnji. Na pruzi Međeđa – Priboj bilo je isto takvo stanje. Iako je sarajevsko Ravnateljstvo davalo svoje osoblje, lokomotive i vagona za prevoženja na pruzi Međeđa – Priboj, to su ipak talijanske vlasti ubirale sav prihod. Osoblje je bilo apsolutno nezaštićeno. Nametala se žurna potreba da se na tom dijelu pruge zavede red i sigurnost. Talijanske vojne vlasti zadržavale su lokomotive sarajevskog Ravnateljstva u Priboju po 48 i 60 sati, bez njihovog znanja i odobrenja i naravno da u takvim prilikama nije bilo moguće održati redovan turnus osoblja i redovitost u prometu. Ovo je stanje bilo tim gore kada se znalo da se ionako oskudijevalo s lokomotivama, dok su se pred promet stavljali veliki zahtjevi. Brojno stanje parnih lokomotiva Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo širine kolosijeka 0,76 m na dan 1. svibnja 1943. bilo je sljedeće (sveukupno 366):⁵⁴

Lokomotive za putničke vlakove: 23 lokomotive s posebnim tenderom serije 73 – (1-C-1^{7,2}), 30 lokomotiva s posebnim tenderom serije 85 – (1 – D

⁵⁴ Slovno-brojčane oznake u zagradi označuju raspored osovina i osovinski pritisak pojedinih serija lokomotiva. Npr, serija 73 – (1-C-1^{7,2}) znači 1 slobodna osovina, 3 vezane osovine, 1 slobodna osovina i osovinski pritisak od 7,2 tone. Serija 85 – (1 – D – 1^{8,5}) znači 1 slobodna osovina, 4 vezane osovine, 1 slobodna osovina i osovinski pritisak od 8,5 tona. Serija 178 – (1 – B – 1⁶) znači 1 slobodna osovina, 2 vezane osovine, 1 slobodna osovina i osovinski pritisak od 6 tona. Zahvaljujem dr. sc. Zoranu Bundalu na pojašnjenju oznaka.

– 1^{8, 5}) i 6 lokomotiva s posebnim tenderom serije 178 – (1 – B – 1⁶).

Lokomotive za teretne vlakove: 5 tenderskih lokomotiva serije 81 – (O – D – O^{5, 5}), 100 lokomotiva s posebnim tenderom serije 83 – (O – D – 1⁸), 31 tenderska lokomotiva serije 91 – (1 – C+C – O⁸), 25 lokomotiva s posebnim tenderom serije 92 – (1 – C+C – O⁸), 38 zupčanih lokomotiva serije 97 – (O – 3 – O⁸), 41 lokomotiva s posebnim tenderom serije 185 – (O – C – 2^{6, 5}), 1 lokomotiva s posebnim tenderom serije 186 – (O – C – 2⁸) i 32 tenderske lokomotive serije 189 – (O – C – 1^{6, 5}).

Manevarske lokomotive: 5 tenderskih lokomotiva serije 71 – (O – C – O^{4, 5}), 9 tenderskih lokomotiva serije 72 – (O – C – 1^{8, 2}), 1 tenderska lokomotiva serije 80 – (O – D – O^{4, 4}), 3 tenderske lokomotive serije 82 – (O – D – O^{8, 4}), 4 lokomotive s posebnim tenderom serije 84 – (1 – D – O⁸), 1 tenderska lokomotiva serije 171 – (O – B – O^{4, 5}), 3 tenderske lokomotive serije 173 – (O – B – O⁶), 6 tenderskih lokomotiva serije 176 – (1 – B – O⁶), 1 tenderska lokomotiva serije 184 – (O – C – O^{5, 3}) i 1 tenderska lokomotiva serije 190 – (O – D – O⁵).⁵⁵

Brojno stanje vagona Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo širine kolosijeka 0,76 m na dan 1. svibnja 1943. bilo je sljedeće (sveukupno 7323):

397 putničkih vagona, od toga: 3 serije AS, 10 serije Abs, 12 serije AB, 17 serije Bs, 20 serije B, 2 serije Be, 16 serije Bes, 3 serije Beo, 1 serije Bn, 22 serije BC, 4 serije BCEO, 2 serije BCns, 25 serije Cs, 100 serije C, 21 serije Cls, 42 serije Cl, 48 serije Ce, 19 serije Ceo, 7 serije E, 4 serije Ek, 18 serije Eek i 1 serije En.

1611 zatvorenih teretnih vagona, od toga: 1 serije Cln, 4 serije Mn, 5 serije Mnr, 715 serije Geg, 3 serije Gev, 36 serije Gec, 14 serije Gme, 27 serije Gmec, 10 serije Gle, 6 serije Gk, 13 serije Gkc, 10 serije Gz, 222 serije G, 335 serije Gc, 17 serije Goc, 21 serije H, 20 serije Ho, 95 serije He, 45 serije M i 12 serije N.

4867 otvorenih teretnih vagona, od toga: 13 serije Ln, 272 serije In, 45 serije Kn, 356 serije Knd, 18 serije Kon, 61 serije Kgn, 117 serije Kgmc, 174 serije Lev, 36 serije se, 10 serije Ike, 21 serije Ikec, 43 serije Ie, 52 serije Iec,

⁵⁵ HR-HDA-219. MPJR GRP, ur. br. 16331/1943.

1194 serije ke, 14 serije Kec, 15 serije Kme, 12 serije Kmec, 16 serije L, 11 serije Lc, 21 serije Lm, 36 serije Lmc, 59 serije S, 124 serije Sc, 85 serije Ik, 9 serije Ikr i Ikrc, 82 serije Ikc, 1168 serije I i Ir, 119 serije Ic, 100 serije Im, 1 serije Imrc, 117 serije K, 5 serije Kr, 4 serije Krc, 407 serije Kc, 2 serije Kb i 58 serije Ime.

162 prtljažna vagona, od toga: 8 serije Db, 8 serije D, 132 serije De, 9 serije Dn, 1 serije Dl i 4 serije Dln.

48 poštanskih vagona, od toga: 26 serije F, 5 serije Fe i 17 serije Fn.

66 vagona cisterni serije R+Re+Rn

66 privatnih vagona, od toga, 4 serije Knr, 5 serije Kg, 15 serije Kgd, 27 serije R, 5 serije Re i 10 serije Rnc.

106 specijalnih vagona za željezničku upotrebu, od toga: 1 serije P, 2 serije T, 19 serije U, 10 serije Ue, 1 serije Uedes, 3 serije Dcd, 1 serije D proba, 2 serije G, 21 serije Ge, 1 serije Gvage, 1/1 serije Dizal, 6 serije V, 2 serije Kge, 13 serije Iser, 17 serije Isb, 2 serije Isn i 3 serije Isn⁵⁶.

Suradnja radnika Ravnateljstva HDŽ-a Sarajevo s Narodnooslobodilačkim pokretom i represija vladajućeg režima prema željezničarima

Željeznički promet, a posebno sarajevski čvor, te Glavna željeznička radionica bili su od strateške važnosti za vladajući režim. Stoga su odmah u pojedinim željezničkim organizacijskim jedinicama postavljeni vojni predstavnici, čija zadaća je bila bezuvjetna kontrola nad odvijanjem prometa. Članovi Komunističke partije u Glavnoj željezničkoj radionici i Ložionici u Sarajevu već su u mjesecu travnju 1941. počeli sa sitnim sabotажama na željezničkim prijevoznim sredstvima i opremi, te sa usporavanjem rada na njihovom popravku. Na taj način ometali su i usporavali željeznički promet od kojeg je ovisilo i funkcioniranje cijele privrede NDH. Nakon odluke o podizanju oružanog ustanka, minirana je 29. srpnja 1941. Željeznička

⁵⁶ HR-HDA-219. MPJR GRP, ur. br. 16331/1943.

ložionica u Sarajevu. Izveli su je članovi partijskog odjeljenja Glavne željezničke radionice u ložionici Ljubo Lunava, Nedeljko Rašović, Hivzija Čatić i Salko Gozo.⁵⁷ Miniranjem nije počinjena veća materijalna šteta, ali je akcija ipak odjeknula, te je bila podstrek i drugim rodoljubima da se uključe u borbu. Nakon ove akcije vladajući režim je poduzeo represije protiv komunisti i drugih građana Sarajeva. U ložionici su ustaše uhapsile 12 radnika koji su predani ustaškom prijemkom sudu, a nakon njih policija je uhapsila još 17 radnika, koji su otpremljeni u koncentracijske logore Gospić i Koprivnicu. Za odmazdu, 1. kolovoza 1941. strijeljano je 20 talaca u Sarajevu. Bez obzira na represije, željezničari su nastavili sa sabotажama, prikupljanjem raznog materijala i opreme za jedinice Narodnooslobodilačke vojske, te samim odlaskom u partizane.⁵⁸

Hapšenja željezničara nisu bila nimalo rijetka. Tako je, naprimjer, 14. prosinca 1942. Dževdet Kućukalić, nadstojnik Općeg odsjeka Ravnateljstva državnih željeznica u Sarajevu poslao Glavnom ravnateljstvu za promet Ministarstva prometa u Zagrebu iskaz uhapšenih službenika sarajevskog Ravnateljstva. Iz iskaza je vidljivo da su uhapšena 172 željezničara, od toga 4 iz Općeg odsjeka, 6 iz Prometnog odsjeka, 28 iz Građevinskog odsjeka, 129 iz Strojarskog odsjeka (47 iz Ložione Sarajevo, 16 iz Ložione Zenica, 9 iz Ložione Doboj, 13 iz Ložione Bosanski Brod, 10 iz Ložione Konjic, 1 iz Ložione Mostar i 33 iz Glavne željezničke radionice Sarajevo), 1 iz Trgovačkog odsjeka, 2 iz Računskog odsjeka i 2 iz Gospodarskog odsjeka. Oni su uhapšeni od strane ustaških civilnih i vojnih vlasti, te talijanskih i njemačkih vojnih vlasti. Prema navedenom iskazu, od vlasti NDH uhapšeno je njih 119, od Nijemaca je uhapšeno njih 7, od Talijana je uhapšeno njih 10, a za njih 36 se ne zna kada su uhapšeni i od koga. Kod manjeg broja uhapšenih

⁵⁷ Ljubo Lunava je ubijen u koncentracijskom logoru, Nedeljko Rašović je poginuo kao partizan, Hivziju Čatića su ubili četnici u svibnju 1942. u Bijelim Vodama, a Salko Gozo je strijeljan 2. rujna 1941. u Sarajevu. Vidi: Dane Olbina, "Partijska organizacija u Glavnoj željezničkoj radionici i Ložionici Sarajevo", u: *Sarajevo u revoluciji*. Zbornik radova, tom 2, Sarajevo: Istorijski arhiv, 1977, 518.

⁵⁸ Isto, 515-531. Vidi također: Milan Miličević, "U montaži lokomotiva Glavne željezničke radionice", u: *Sarajevo u revoluciji*. Zbornik radova, tom 2, Sarajevo: Istorijski arhiv, 1977, 532-536.

željezničara navodi se i razlog hapšenja, te kako su završili. Tako su neki od njih uhapšeni radi sumnje propagiranja komunizma, neki su pušteni na slobodu, neki su otpušteni iz službe, neki su ubijeni, neki su završili u koncentracijskim i sabirnim logorima, npr. u Jasenovcu, talijanskom logoru Mamula i sl, neki su osuđeni na dugogodišnju kaznu. Nažalost, u navedenom iskazu ne navodi se razlog slanja u pojedine koncentracijske logore, te zašto i kako je netko ubijen.⁵⁹

Pohvale, priznanja i odlikovanja željezničkom osoblju

Neki željezničari surađivali su s Narodnooslobodilačkim pokretom, neki su samo radili svoj posao i trudili se biti neutralni, dok je jedan dio njih bio opredijeljen za ustaše i NDH. Službenici Ravnateljstva u Sarajevu često puta su javno pohvaljivani za svoj požrtvovni rad na uspostavi i održavanju željezničkog prometa, koji se odvijao u doista teškim ratnim uvjetima. Spomenimo samo nekoliko primjera. Oružnički pukovnik Jakovljević, povjerenik Povjereništva Vojne krajine u Višegradu izdao je 26. siječnja 1942. pohvalno priznanje cjelokupnom željezničkom osoblju postaje Višegrad, jer su za vrijeme 44-dnevne opsade Višegrada pod “četničko-komunističkim banditima”, službenici te postaje pokazali hladnokrvnost i krajnje požrtvovanje izvršivši svaku naredbu do kraja.⁶⁰ Major Höffner, zapovjednik Zapovjedništva njemačkog transportnog područja Zagreb, pohvalio je početkom 1942. hrvatske željezničare za velike napore koje su činili u uspostavi prometa, uputivši priznanje Josipu Markoviću, državnom tajniku Odjela za željeznice, autopromet i brodarstvo.⁶¹

⁵⁹ HR-HDA-219. MPJR GRP, ur. br. (Tajno) 1777/1942. Također, vidi: N. Barić, “Željeznički promet”, 260. Nikica Barić spominje 162 uhapšena željezničara, međutim riječ je ipak o broju od 172 uhapšena. Samo jedan od njih 172 uhapšen je zbog krađe robe iz vagona stanice Brod.

⁶⁰ HR-HDA-219. MPJR GRP, “Pohvalna naredba cjelokupnom željezničkom osoblju postaje Višegrad”, *Vjestnik Ministarstva prometa i javnih radova, Odio za željeznice, autopromet i brodarstvo*, br. 4, Zagreb, 15. 2. 1942, 93.

⁶¹ HR-HDA-219. MPJR GRP, “Zasluženo priznanje našim željezničarima sa strane njemačkih vojničkih vlasti”, *Vjestnik Ministarstva prometa i javnih radova, Odio za željeznice, autopromet i brodarstvo*, br. 7, Zagreb, 1. 4. 1942, 157-158.

S obzirom na važnost pruga koje su prolazile kroz područje NDH za Treći Reich, Adolf Hitler preko svoga opunomoćenika 17. prosinca 1942. odlikovao je veći broj službenika Hrvatskih državnih željeznica za njihovu revnu službu. U prostorijama njemačkog poslanstva u Visokoj ulici u Zagrebu, između ostalih, križem reda njemačkog orla za zasluge odlikovani su i: križem I. stupnja Salih Muftić, pomoćnik upravitelja Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo, te križem II. stupnja Dragutin Jurić, nadstojnik Prometnog odsjeka Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo.⁶²

Poglavnik NDH svojom odredbom od 27. studenoga 1943. podijelio je Nazifu Baručiji, čuvaru pruge Sekcije Zenica 2 za održavanje pruge, malu srebrnu kolajnu poglavnika Ante Pavelića za hrabrost, zato što je, uhvaćen po “odmetnicima”, noću dne 1. studenoga 1943. na pruži zeničke sekcije, svojom dosjetljivošću natjerao iste u bijeg, uspio zaustaviti vlak, koji bi inače pao u njihove ruke.⁶³

Spomenimo još samo da je 10. travnja 1944. Ante Pavelić za savjesno i požrtvovno vršenje službe odlikovao redom za zasluge I. stupnja Petra Alavanića, upravitelja Ravnateljstva državnih željeznica u Sarajevu, redom za zasluge II. stupnja Dževdeta Kučukalića, nadstojnika Općeg odsjeka Ravnateljstva državnih željeznica u Sarajevu, Dragutina Jurića, nadstojnika Prometnog odsjeka, Filipa Korača, nadstojnika Računskog odsjeka, Nikolu Jarka, nadstojnika Gospodarskog odsjeka, Saliha Muftića, doupravitelja Ravnateljstva državnih željeznica u Sarajevu, te redom za zasluge III. stupnja Hinka Hinkovića, nadsavjetnika i nadstojnika Prometnog pododsjeka Ravnateljstva Sarajevo.⁶⁴

⁶² HR-HDA-219. MPJR GRP, “Führerovo priznanje hrvatskim željezničarima”, *Vjestnik Ministarstva prometa, Glavno ravnateljstvo za promet*, br. 1, Zagreb, 1. 1. 1943, 1-3.

⁶³ HR-HDA-219. MPJR GRP, “Odlikovanja”, *Vjestnik Ministarstva prometa, Glavno ravnateljstvo za promet*, br. 4, Zagreb, 15. 2. 1944, 59.

⁶⁴ HR-HDA-219. MPJR GRP, “Odlikovanja”, *Vjestnik Ministarstva prometa, Glavno ravnateljstvo za promet*, br. 9, Zagreb, 1. 5. 1944, 166-167. Ovdje su navedeni samo hijerarhijski najvažniji željezničari.

Poteškoće u obavljanju željezničke službe na prugama Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo

Službenici sarajevskog Ravnateljstva u svome radu nailazili su na mnogobrojne probleme i poteškoće, riskirajući često puta i vlastiti život. Najveći problem željezničkom sustavu NDH bili su napadi jedinica Narodnooslobodilačke vojske⁶⁵ na njihovu infrastrukturu. Od mnogobrojnih napada koji su dobro dokumentirani, spomenimo samo nekoliko primjera.⁶⁶

Kapetan Artur Höffner, oficir za vezu načelnika za transport kod njemačkog generala u Zagrebu (Transportoffizier Zagreb), Hatzova ulica br. 16, poslao je 25. kolovoza 1941. njemačkom generalu pregled napada na željezničke pruge u NDH, koji su izvršeni od početka ustaničkog pokreta (13. srpnja 1941.-25. kolovoza 1941.). Što se područja sarajevskog Ravnateljstva državnih željeznica tiče, stanje je bilo sljedeće: 29. i 30. srpnja 1941. Ložionica Sarajevo, 4. kolovoza 1941. Vinac na pruzi Jajce – Sarajevo, 7. kolovoza 1941. između Sarajeva i Višegrada, između Pazarića i Hadžića, kod Sarajeva, 10. kolovoza 1941. kod Sjetline, kod Sarajeva, 24. kolovoza 1941. kod Doboja.⁶⁷ U ožujku 1943. srušen je most na Neretvi kod Jablanice na pruzi Konjic – Mostar. Već početkom lipnja 1943. na izgradnju porušenog željezničkog mosta upućena je Željeznička bojna, vojna postrojba NDH zadužena za izgradnju porušenih željezničkih objekata.⁶⁸ Sa 16. na 17. rujna

⁶⁵ U njemačkim dokumentima, jedinice NOV-a često se nazivaju *banda* ili *banditi*, dok se u NDH dokumentima često nazivaju *odmetnici*.

⁶⁶ Osim arhivskoga gradiva koje je korišteno u ovom članku, za detaljnija istraživanja na temu diverzantskih akcija jedinica Narodnooslobodilačke vojske na željezničku infrastrukturu, upućujem zainteresirane na tiskane arhivske izvore. Od dosadašnjih edicija objavljenog arhivskog gradiva vezanog za Bosnu i Hercegovinu najveće značenje imaju zbornici dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda u izdanju Vojnoistorijskog instituta Jugoslovenske narodne armije u Beogradu, čiji se tom IV. odnosi baš na borbe u Bosni i Hercegovini. Drugu osnovnu skupinu dokumenata objavljenih u navedenim zbornicima čine tom XII. (Dokumenti Njemačkog Rajha) i tom XIII. (Dokumenti Kraljevine Italije). Također, neki predmetni podaci mogu se naći u knjizi Ljubomira Bošnjaka *Diverzantska dejstva u Narodnooslobodilačkom ratu, 1941-1945.* u izdanju Vojnoistorijskog instituta u Beogradu iz 1983.

⁶⁷ *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda. Dokumenti Njemačkog Rajha 1941*, tom XII, knjiga 1, Beograd: Vojnoistorijski institut, 1973, 322-323.

⁶⁸ HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 5, ur. br. (Tajno) 2196/1943. Također, vidi: Nikica Barić, *Ustroj kopnene*

1944. između Podlugova i Visokog u km. 28 miniran je most. Dana 13. rujna 1944. između Konjica i Čapljine eksplodirala je mina pod vlakom br. 79 u km. 166,2. Sa 10. na 11. studenoga 1944. minirana je pruga u km. 87,6-88,3 između Vrace i Vranduka blizu Zenice. Dana 22. prosinca 1944. minirana je pruga u km. 231,05-232,07 između Dervente i Vrhova. Dana 8. siječnja 1945. eksplodirala je mina u km. 233,4 između Donje Bišnje i Vrhova pod vlakom br. 178. Dana 9. siječnja 1945. između Donje Bišnje i Vrhova oklopni vlak naišao je na minu.⁶⁹

Ništa manji problem imali su zaposlenici sarajevskog Ravnateljstva u negativnom ponašanju talijanskih vojnih vlasti prema njima. Tako je Ravnateljstvo državnih željeznica Sarajevo izvijestilo 26. lipnja 1942. Odjel za željeznice i autopromet Ministarstva prometa i javnih radova NDH da Talijanske vojne vlasti često pokušavaju onemogućiti svaku djelatnost sarajevskom Ravnateljstvu s očitom svrhom da prigrabe svu vlast nad željeznicama južno od Sarajeva. U tom cilju iskonstruirali su optužbe protiv željezničkih službenika, koji su prikazivani kao nelojalni i nedorasli za obavljanje zadaća, koje je nametao rat i saveznički odnosi s Italijom. Iz iskaza vojničkih transporata proizlazi da su gotovo cijeli kolski park i vozna sredstva sarajevskog Ravnateljstva služile za prijevoz u prvom redu talijanske, potom njemačke i u manjoj mjeri hrvatske vojske. Za potrebe domaćeg civilnog pučanstva nije ostajalo gotovo ništa, zbog čega se je i stvorila nepopisiva bijeda domaćeg stanovništva na jugu. Na svakom koraku očitovalo se nepovjerenje talijanske vojske, koja im je pravila sve moguće poteškoće i zapreke, tako da zaposlenici sarajevskog Ravnateljstva jednostavno nisu više znali što da rade. Nikakvi domaći propisi za njih nisu vrijedili. Pod prijetnjom sile željeznički službenici morali su izvršavati sve naloge, pa čak i one, koji su u najvećoj mjeri ugrožavali sigurnost prometa. Svaki, pa i obični talijanski vojnik uzimao si je apsolutnu slobodu nad radom i životom

vojske domobranstva Nezavisne Države Hrvatske 1941.-1945, Zagreb: Hrvatski institut za povijest, 2003, 189; Nikica Barić, "Željezničke prometnice u obalnom pojasu Nezavisne Države Hrvatske do kapitulacije Kraljevine Italije", *Časopis za suvremenu povijest*, vol. 51, br. 3, Zagreb: Hrvatski institut za povijest, 2019, 902-903. i N. Barić, "Željeznički promet", 267.

⁶⁹ HR-HDA-241. RDŽ/Z, knjiga br. 42, Očevidnik nezgoda (1944-1945), tek. br. 42, 97, 106, 149, 235.

domaćih željezničkih službenika. Tako su, naprimjer, 15. lipnja 1942. u stanici Trebinje talijanski vojnici zabranili da se raspoloživi vagoni šalju u druge stanice. Istoga dana zapovjednik talijanske vojske u Čapljini prisilno je uzeo u ložionici lokomotivu, prisilio je ložača Šegu da vozi s njim i sam je rukovao odnosno razmještao po stanici. Istog dana isti komandant prisilio je željezničke službenike, da iz redovite garniture prolazećeg vlaka br. 6 otkvače vagon Bs 2426 za talijanske transporte. Ložionica Dubrovnik obavijestila je sarajevsko Ravnateljstvo da svaki dan mora dati jednu lokomotivu talijanskoj vojsci za osiguranje rada na popravci pruge Uskoplje – Mihanići. Ložionica Trebinje obavijestila je Ravnateljstvo da na zahtjev talijanskog vojnog zapovjednika svaki dan mora dati jednu lokomotivu za razmještaj u stanici koji se vršio prema naredbi talijanskih vojnika. Garniture putničkih vlakova spale su na minimum, jer je sarajevsko Ravnateljstvo putničke vagone moralo dati za prijevoz talijanskih transporta. Zbog toga su putnički vlakovi morali u Sarajevu sate čekati na dolazeće garniture. Zakašnjenje putničkih vlakova, naravno, utjecalo je i na zakašnjenje svih ostalih vlakova. U svakodnevnim izvještajima o zakašnjenju vlakova moglo se vidjeti da su vlakovi zadržani na zahtjev talijanske vojske. Iz ovih nekoliko primjera može se jasno vidjeti zašto nije bilo vagona za vojne transporte, te zašto su oni kasnili. Na svakoj stanici svaki talijanski vojni zapovjednik radio je na svoju ruku zloupotrebljujući vozni park. Oni nisu istovarivali vagone u roku od 6 sati, već su iste upotrebljavali za skladišta, te za ukonačenja vojnika. Oni su po nekoliko dana prisilno rezervirali vagone za svoje eventualne potrebe ne obazirući se ni najmanje, da su ti vagoni potrebni također za talijanske transporte. Ovakvim postupkom svaki rad podjele kola upravo je bio paraliziran.⁷⁰

Na stanici Višegrad napadnut je 6. svibnja 1943. od strane talijanskog kapetana hrvatski otpravnik vlakova. Udario ga je u prsa dva puta bokserom radi toga što mu nije mogao dostaviti lokomotivu, koju je tražio odmah za prijevoz talijanskog transporta već je morao čekati dok se opskrbila lokomotiva. Ante Vokić, upravitelj sarajevskog Ravnateljstva, uputio

⁷⁰ HR-HDA-219. MPJR GRP, ur. br. (Tajno) G.T. 409/1942. Također, vidi: N. Barić, “Željeznički promet”, 265.

je 8. svibnja 1943. brzojav Ravnateljstvu HDŽ-a u Zagrebu, te ih zamolio da uzmu u zaštitu njegovo osoblje od ovakvih napada od strane talijanske vojske.⁷¹

Između ostaloga, Talijani su dopuštali i tolerirali izgrede, a često puta i zločine četnika pod njihovom zaštitom. Prema izvještaju koji je 20. studenoga 1942. Prometni odsjek Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo uputio Prometnom odsjeku Glavnog ravnateljstva za promet u Zagrebu, željezničko osoblje zastrašeno četničkim terorom moralo je udovoljavati svim nalogima talijanske vojske, jer inače nije bilo sigurno ni za goli život. Prema istom izvještaju, teško je bilo raditi s Talijanima, koji su u svakom željezničkom službeniku gledali “boljševika”, a naročito kada su ti službenici htjeli primijeniti željezničke propise, koji njima nisu odgovali.⁷²

Često su se događali različiti nemili slučajevi koji su znatno ometali uredan i siguran promet i koje su doveli željezničke službenike i sav narod u stalnu životnu opasnost od četnika, koji su nastupali kao talijanska milicija organizirana i opskrbljena od talijanske vojne vlasti. Spomenimo samo kao primjer nemile događaje koji su se dogodili kod prevoženja četnika uvrštenih u talijansku vojnu silu kao dobrovoljačka talijanska protukomunistička milicija (*Milizia volontaria anti comunista*) na pruzi Bileća – Konjic u listopadu 1942. Nedjela su četnici izvršili pod zaštitom, kao milicija talijanske vojne sile, a dovezeni su i vraćeni kao talijanski vojni transporti po naređenju talijanskih vojnih oblasti. Tako je 2. listopada 1942. kod transporta četnika opljačkan u željezničkoj stanici Ravno uredski materijal. Opljačkali su oružničku postaju Ravno i odnijeli cjelokupno oružje. Oružnika Saliha Mešića i putnika Jakova Bevandu teško su ranili, te su oni upućeni u bolnicu u Dubrovnik. Lakše su ozlijedili i udarili čuvara pruge Đuku Šimonovića te, navodno, odveli sa sobom dva seljaka. Prilikom odlaska vlaka otvorili su paljbu na selo. Iz stanice Ravno odneseno je što državne, a što privatne imovine oko 2000 kuna, a iz oružničke postaje vrijednost oko 500.000

⁷¹ HR-HDA-219. MPJR GRP, ur. br. (Tajno) 1881/1943, u predmetu ur. br. (Tajno) 2501/1943. Također, vidi: N. Barić, “Željeznički promet”, 265.

⁷² HR-HDA-219. MPJR GRP, ur. br. (Tajno) 1563/1942. Također, vidi: N. Barić, “Željeznički promet”, 265.

kuna. Od strane četnika padale su teške uvrede na NDH. Istoga dana vlak je prevezio transport četnika za Mostar. Kod dolaska u Čapljinu u 23:37, oduzeli su prtljagu nekih putnika koji su čekali na vlak i odveli sa sobom Radoslava Mujića, domobrana 11 sklopa 3 bitnice Sarajevo. Na polasku su otvorili paljbu iz pušaka u zrak. U km 165+820⁷³ kod stajališta Dretelj izbacili su iz vlaka prebijenog svučenog domobrana koga je pronašao čuvar pruge. Domobran je preminuo dok je nošen u Čapljinu posebnom lokomotivom. Nailazeći kroz Dretelj pucali su iz vlaka i tom prilikom smrtno ranili Anicu Jarak, djevojku koja je prolazila kroz svoje dvorište. Ista je odmah preminula. Kroz ugibalište Šurmanci također je bila jaka pucnjava, ali bez žrtava. Strojovođa Ložionice Mostar Pavo Magzan podnio je izvještaj da je 2. listopada 1942. vozio vlak 55 od Mostara za Drežnicu s transportom četnika. U Drežnici, dok se lokomotiva opskrblijvala vodom, prišao mu je jedan četnik, te ga udario svom snagom šakom u trbuh, pokidao sve džepove i uzeo sat s lancem, a zatim otišao. Dana 3. listopada 1942. došao je u Mostar u stanicu Drežnica transport s četnicima iz Bileće. Za vrijeme zadržavanja vlaka u stanici Mostar obili su četnici i opljačkali 17 natovarenih vagona s raznom robom. Od strane četnika koji su se slobodno kretali po stanici padale su pogrde i prijetnje upravljene poglavniku i hrvatskim vlastima, te se samo krajnjoj suzdržljivosti željezničkih službenika i putnika koji su čekali na vlak moglo zahvaliti da nije došlo do incidenta. Treba napomenuti da od strane talijanskih vlasti nije bilo dovoljnog osiguranja. Prigodom dolaska četnika sa vlakom u 2:26 došlo je do pojedinačne pucnjave, kojom je prilikom prekinut električni žični vod, tako da je gornji dio stanice ostao bez svjetla. U prolazu kroz ugibalište Vojno ubijen je sin ugovornog poštara Marka Kožulja. Vlakovi 16 i 13 čekali su u Raštanima odnosno Radoču prolaz, odnosno polazak vlaka 65, kako ne bi došlo do ispada, jer su se u istim nalazili ustaše i domobrani. Vlakopravno osoblje odbilo je voziti vlakove kroz Konjic, jer su strahovali za svoje živote. Dana

⁷³ Riječ je o željezničkoj stručnoj oznaci za kilometarski položaj od početne točke pruge. Tako se navedeni događaj dogodio na udaljenosti od 165 kilometara i 820 metara od početne točke pruge. Zahvaljujem dr. sc. Zoranu Bundalu, Vjekoslavu Sutonu i Tomi Bačiću na pojašnjenju.

3. listopada 1942. stigao je u Drežnicu transport s oko 2000 četnika. Oko 10 sati su jednu nepoznatu osobu izboli nožem, te bacili u rijeku. Oko 3 sata poslije podne istoga dana prvi transport napustio je stanicu, te se smjestio oko tri stotine metara daleko. Tu su opljačkali i zapalili trgovinu Elezovića, općina Šurmanska, zgradu i mlin, a stoku su zaklali. Četnici su stalno pitali i tražili poimenično pojedine osobe. Međusobno su razgovarali da će poklati sve, a osobito muslimane i sve što je ustaško. Izgleda da su četnici bili nadmoćniji od Talijana, pa ovi nisu mogli spriječiti njihovo pustošenje. Vidjevši da u Čapljini trebaju doći dva transporta sa četnicima, a saznajući za nedjela, koja su ovi počinili i bojeći se da i u Čapljini ne dođe do neželjenih ispada, kotarski predstojnik u Čapljini obratio se za zaštitu Talijanskoj oblasti u Čapljini. Odgovoreno mu je sljedeće: “Rat je rat. Vi Hrvati ste već godinu dana partizani.”⁷⁴

U završnoj fazi rata počelo je savezničko zračno bombardiranje željezničke infrastrukture. Svi navedeni napadi detaljno su dokumentirani (datum, mjesto, opis udesa, uzrok, te posljedice udesa), a podaci o tome čuvaju se u državnim arhivskim ustanovama. Ovdje je zbog obimnosti tematike navedeno samo nekoliko primjera. Tako su, naprimjer, 1. rujna 1944. avioni napali most preko rijeke Bosne kod Zenice (bačena 21 bomba, 2 teže ranjena domobrana i 1 lakše ranjen). Dana 2. rujna 1944. 4 aviona napala su stanicu Usora (šteta na zgradama 24.350 kn, šteta na vozilima 4.000.000 kn). Istoga dana napala su 4 aviona stanicu Podlugovi i transport 327494 (2 njemačka vojnika mrtva i 10 teško ranjeno, 5 radnika ranjeno). Dana 3. rujna 1944. avioni su napali vlak broj 312 kod Prače. Istoga dana avioni su napali stanicu Alipašin Most (oštećeni kolosijeci). Dana 8. rujna 1944. avioni su napali Slavonski Brod i Bosanski Brod (željeznički most preko Save bio je pogođen, srušena su dva luka). Dana 27. rujna 1944. 6 aviona napalo je stanicu Mostar (bačeno 15 bombi, polupana stakla na okolnim zgradama). Dana 6. studenoga 1944. avioni su napali stanicu Doboj i oklopni vlak br. 2 (oštećena zgrada, jedan avion oboren). Dana 6. studenoga 1944. 8 aviona napalo je oklopni vlak br. 2 blizu Doboja (lokomotiva 185-035

⁷⁴ HR-HDA-219. MPJR GRP, ur. br. (Tajno) 1590/1942. Također, vidi: N. Barić, “Željeznički promet”, 265.

ostala je u defektu). Dana 7. studenoga 1944. avioni su napali vlak br. 115 između Zavidovića i Viništa u km. 133,4 (lokomotiva u defektu). Dana 19. studenoga 1944. 18 aviona bombardera napalo je most preko rijeke Bosne kod Maglaja (4 pogotka na prugu, most nije pogođen). Dana 23. studenoga 1944. 30 aviona napalo sa 160 bombi na most preko rijeke Bosne kod Zenice (most potpuno uništen). Istoga dana avioni su u dva vala napali na područje stanice i ložionice Konjic (oštećene su stambene zgrade i stanica). Dana 3. prosinca 1944. 4 aviona napala su Vareš Majdan sa 6 bombi. Dana 4. prosinca 1944. avioni su napali stanicu Lašva, te oklopni vlak "Zenica" (lokomotiva je bila oštećena). Dana 4. siječnja 1945. avioni su napali stanicu Pale, a u km. 383,7 napadnut je vlak br. 312 (oštećena je lokomotiva). Dana 19. siječnja 1945. avioni su bombama napali stanice Slavonski Brod i Bosanski Brod (napravljena je šteta na zgradama, pruzi, lokomotivama i vagonima, te mostu).⁷⁵

Zaključak

Ovim člankom daje se prilog poznavanju organizacije Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo u razdoblju od 1941. do 1945. godine. Rad se temelji na analizi arhivskog gradiva, tiskanih izvora, korištenju službenih *Narodnih novina* iz toga vremena, te proučavanjem predmetne stručne i znanstvene literature. Za željezničko poslovanje u početku je bilo nadležno Ministarstvo hrvatskog domobranstva sa sjedištem u Zagrebu da bi 24. lipnja 1941. navedene poslove preuzelo novoosnovano Ministarstvo prometa i javnih radova. U listopadu 1942. Ministarstvo prometa i javnih radova mijenja naziv u Ministarstvo prometa, jer su Javni radovi pridodani Ministarstvu unutarnjih poslova. Posljednja promjena događa se u prosincu 1944. kada Ministarstvo prometa ponovo postaje Ministarstvo prometa i

⁷⁵ HR-HDA-241. RDŽ/Z, knjiga br. 42, Očevidnik nezgoda (1944-1945), tek. br. 14, 60, 119, 124, 131, 136, 150, 152, 177, 185, 187, 188, 215, 296, 297, 312, 340, 400. Opširnije o savezničkim zračnim napadima na područje NDH u razdoblju 1943.-1945. vidi: Marica Karakaš Obradov, *Angloamerička bombardiranja Hrvatske u Drugom svjetskom ratu. Saveznički zračni napadi na Hrvatsku 1943. – 1945.* Zagreb: Hrvatski institut za povijest, 2008.

javnih radova. Unutar Ministarstva hrvatskog domobranstva željezničko poslovanje nadgledao je Odjel za željeznice i promet, koji je u lipnju 1941. postao Odjel za željeznice, autopromet i brodarstvo, da bi se to u listopadu 1942. diglo na višu razinu osnivanjem Glavnog ravnateljstva za promet, pod kojega je potpadalo i Ravnateljstvo državnih željeznica sa sjedištem u Sarajevu. Navedeno Ravnateljstvo imalo je 7 odsjeka, i to: I. Opći, II. Prometni, III. Građevni, IV. Strojarski, V. Trgovački, VI. Računski i VII. Gospodarski. Struktura željezničkog sustava NDH bila je, dakle, postavljena hijerarhijski, od najvišeg tijela – nadležnog Ministarstva, pa na niže, sve do ravnateljstava državnih željeznica u Sarajevu i Zagrebu. Time je omogućena stroga centralizacija i provođenje odluka vrhovnog upravnog i nadzornog tijela u vidu ministra hrvatskog domobranstva, a kasnije i ministra prometa i javnih radova, odnosno samo ministra prometa. S druge strane, na Hrvatske državne željeznice imali su presudan utjecaj Njemački Reich i Kraljevina Italija, odnosno njihove prometno-transportne ustanove. NDH je, naime, bila podijeljena njemačko-talijanskom demarkacijskom crtom: Samobor-Glina-Jajce-Sarajevo-Višegrad (svi navedeni gradovi nalazili su se na njemačkom interesnom odnosno okupacijskom području). Željeznice južno od Sarajeva bile su pod nadzorom talijanskih vojnih vlasti. Rezimirajući prikazano stanje željezničkog prometa na području Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo, možemo zaključiti da je državna vlast, zbog važnosti za ratnu privredu, sve učinila da cjelokupan željeznički promet stavi pod posvemašnju centraliziranu kontrolu i nadzor. No, zbog učestalih i uglavnom uspješnih napada jedinica Narodnooslobodilačke vojske na željezničku infrastrukturu, pokušaja talijanskih vojnih vlasti da onemoguće svaku djelatnost sarajevskom Ravnateljstvu sa željom da preuzmu totalnu kontrolu nad uskotračnim željeznicama južno od Sarajeva, četničkih izgredda i zločina, a u završnoj fazi rata i savezničkog bombardiranja, ta kontrola uistinu nikada nije zaživjela na terenu. Bar ne na dulje vrijeme.

IZVORI I LITERATURA

Arhivski izvori

Bundesarchiv, Berlin (BArch) R 5/3654 (Jugoslavien)

Hrvatski državni arhiv, Zagreb (HR-HDA)

136. Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica-Zagreb (1918-1941)

219. Ministarstvo prometa i javnih radova-Zagreb (1941-1945), Glavno ravnateljstvo za promet

241. Ravnateljstvo državnih željeznica-Zagreb 1941-1945

Privatna arhiva Slobodana Rosića

Privatna zbirka dokumenata Vjekoslava Sutona

Objavljeni izvori

Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda. Dokumenti Njemačkog Rajha 1941, tom XII, knjiga 1, Beograd: Vojnoistorijski institut, 1973.

Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Njemačkog Rajha 1942, tom XII, knjiga 2, Beograd: Vojnoistorijski institut, 1976.

Štampa

Narodne novine, Zagreb, 1914, 1942.

Službene novine Kraljevine Jugoslavije, Beograd, 1931.

Vjesnik Ministarstva prometa i javnih radova, Odio za željeznice, autopromet i brodarstvo, Zagreb, 1941.

Vjesnik Ministarstva prometa i javnih radova, Odio za željeznički promet, Zagreb, 1941.

Vjestnik Ministarstva prometa, Glavno ravnateljstvo za promet, Zagreb, 1942-1944.

Vjesnik naredaba i osobnih poslova Ministarstva hrvatskog domobranstva, Odio za željeznički promet, Zagreb, 1941.

Vjesnik naredaba i osobnih poslova za cjelokupnu oružanu snagu Države Hrvatske, Odio za željeznički promet, Zagreb, 1941.

Literatura

Knjige

Barić, Nikica, *Ustroj kopnene vojske domobranstva Nezavisne Države Hrvatske 1941.-1945*, Zagreb: Hrvatski institut za povijest, 2003.

Bošnjak, Ljubomir, *Diverzantska dejstva u Narodnooslobodilačkom ratu, 1941-1945*, Beograd: Vojnoistorijski institut, 1983.

Karakaš Obradova, Marica, *Angloamerička bombardiranja Hrvatske u Drugom svjetskom ratu. Saveznički zračni napadi na Hrvatsku 1943. – 1945*, Zagreb: Hrvatski institut za povijest, 2008.

Lajnert, Siniša, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, Zagreb: HŽ-Hrvatske željeznice d.o.o, 2003.

Mataić, Adam, ur. *Zakoni, zakonske odredbe i naredbe proglašene od 11. travnja do 26. svibnja 1941, knjiga I. (svezak 1-10)*, Zagreb: Knjižara St. Kugli, 1941.

Spomen-knjiga prve obljetnice Nezavisne Države Hrvatske, 10.4.1941.-10.4.1942. Zagreb: Državni izvještajni i promičbeni ured, 1942.

Stuparić, Darko, ur. *Tko je tko u NDH: Hrvatska 1941.-1945*, Zagreb: Minerva, 1997.

Članci

Barić, Nikica, “Željezničke prometnice u obalnom pojasu Nezavisne Države Hrvatske do kapitulacije Kraljevine Italije”, u: *Časopis za suvremenu povijest*, vol. 51, br. 3, Zagreb: Hrvatski institut za povijest, 2019, 879-909.

Barić, Nikica, “Željeznički promet i njegova zaštita u NDH (1941-1945)”, u: *Radovi*, vol. 30, br. 1, Zagreb: Zavod za hrvatsku povijest Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, 1997, 257-278.

Miličević, Milan, “U montaži lokomotiva Glavne željezničke radionice”, u: *Sarajevo u revoluciji*. Zbornik radova, tom 2, Sarajevo: Istorijski arhiv, 1977, 532-536.

Olšina, Dane, “Partijska organizacija u Glavnoj željezničkoj radionici i Ložionici Sarajevo”, u: *Sarajevo u revoluciji*. Zbornik radova, tom 2, Sarajevo: Istorijski arhiv, 1977, 515-531.

Lajnert, Siniša, “Ustroj Hrvatskih državnih željeznica (1941-1945)”, u: *Arhivski vjesnik*, vol. 46, br. 1, Zagreb: Hrvatski državni arhiv, 2003, 101-129.

THE STRUCTURE OF THE DIRECTORATE OF STATE RAILWAYS IN SARAJEVO (1941-1945)

Summary

The paper is the contribution to the knowledge of the structure of the Directorate of State Railways in Sarajevo from 1941 to 1945. It is based on the analysis of archival materials, printed sources, daily newspapers from that period, as well as on the relevant professional and scientific literature. Initially, the jurisdiction for the railway affairs was given to the Ministry of the Croatian Home Guard with Zagreb as its headquarters, and on 24 June 1941 it was transferred to the newly established Ministry of Transport and Public Works. In October 1942, the Ministry changed its name to Ministry of Transport, since the sphere of public work was added to the Ministry of the Interior. The last change occurred in December 1944 when the Ministry of Transport once again became the Ministry of Transport and Public Works. The railway affairs within the Ministry of the Croatian Home Guard were supervised by the Section for Railways and Traffic, which in June 1941 became the Department of Railways, Car Traffic, and Shipping. In 1942 it was elevated to a higher level with the establishment of the Headquarters for Transport, which had jurisdiction over the Directorate of State Railways with its headquarters in Sarajevo. Hence, the structure of the NDH railway system was hierarchical from the highest body – the competent Ministry, to lower levels, ending with state railways headquarters in Sarajevo and Zagreb. This enabled the strict centralisation and implementation of decisions made by the supreme administrative and supervisory body in the form of the Government minister of the Croatian Home Guard, and later it included the Minister of Transport and Public Works i.e. the Minister of Transport only. On the other hand, the German Reich and the Kingdom of Italy i.e. their traffic-transport institutions had a crucial influence on the Croatian State Railways. By summarising the shown state of railways it can

be concluded that due to its importance for the war effort the state power did its utmost to put the entire railway system under its total centralised control and supervision. Due to their magnitude, three important and big subjects were left out to be published in another paper. It concerns the activity of the military institutions and troops of the NDH, the German Reich, and the Kingdom of Italy on the railway lines of the Sarajevo headquarters. Finally, it should be emphasized that detailed research of the archival materials in funds of the Sarajevo Railways Headquarters (1941-1945) kept in the Archives of Bosnia and Herzegovina in Sarajevo is necessary for the supplementation of the information provided in this article.

Translated by Marijan Bosnar