

## PRILOG POZNAVANJU ORGANIZACIJE NJEMAČKOG SUSTAVA ZAŠTITE ŽELJEZNIČKOG PROMETA U NEZAVISNOJ DRŽAVI HRVATSKOJ S POSEBNIM OSVRTOM NA BOSANSKE PRUGE (1941. – 1945.)

Siniša Lajnert  
Hrvatski državni arhiv  
slajnert@arhiv.hr

**Apstrakt:** U radu se s aspekta povijesti institucija daje prilog poznavanju organizacije i djelovanja njemačkog sustava zaštite željezničkog prometa u Nezavisnoj Državi Hrvatskoj (NDH) s posebnim osvrtom na bosanske pruge. Ovaj članak temelji se prvenstveno na proučavanju sačuvanoga arhivskog gradiva koje se nalazi u Hrvatskom državnom arhivu. Osim analize arhivskih fondova, u radu su korišteni i objavljeni izvori te predmetna stručna i znanstvena literatura. Osnovni zadatak njemačkih željezničkih transportnih ustanova i jedinica bila je sigurnost prijevoza za potrebe njihove ratne i civilne privrede. Zadatak osiguranja pruga bio je povezan s mnogobrojnim problemima i poteškoćama, koji su se na kraju pokazali nepremostivi. Riječ je prvenstveno o napadima jedinica Narodnooslobodilačke vojske na željezničku infrastrukturu. Od njemačkih transportnih ustanova koje su, direktno ili indirektno, bile nadležne i za bosanske pruge, ovaj rad obrađuje: oficira za transport kod njemačkog generala u Zagrebu (oficir za vezu načelnika za transport kod njemačkog generala u Zagrebu), Transportnu komandanturu u Zagrebu, Vojnu željezničku komandu 7 u Zagrebu (Njemački opunomoćenik za promet u Hrvatskoj), Feldeisenbahnbetriebsabteilung 22 u Zagrebu, Štab za posebnu upotrebu Hengsberger u Doboju, Njemački štab za osiguranje željeznica Hrvatska u Brodu na Savi s područjima osiguranja “D” (štab u Doboju) i “F” (štab u Bosanskom Novom). Od operativnih vojnih jedinica spominju se neke njemačke divizije, i to samo u kontekstu njemačkih i hrvatskih oklopnih vlakova koji su se nalazili na njihovom području osiguranja.

**Ključne riječi:** Njemački sustav zaštite željezničkog prometa, oklopni vlakovi, bosanske pruge, Nezavisna Država Hrvatska, 1941. – 1945.

**Abstract:** The paper is a contribution to the knowledge from the aspect of the history of institutions of the organization and activity of the German protection system of the railway traffic in the Independent State of Croatia (NDH), with particular emphasis on the Bosnian railway lines. This paper is for the most part based on studying archival records kept at the Croatian State Archives. Besides analyzed archival funds the paper is also based on published sources, as well as professional literature pertaining to the subject. The main task of the German railway transport institutions and units was the transport safety of the operational units, armaments, military equipment, strategic raw materials, food and other goods required by their wartime and civilian production. The task of securing the railway lines was associated with numerous problems and difficulties that in the end proved insurmountable. The latter mainly concerned attacks on the railway infrastructure carried out by the National Liberation Army (the Partisans), and the Allied airstrikes during the final phase of the war. Of all the German transport institutions that were directly or indirectly authorized for the Bosnian railway lines this paper analyses the following: transport officer at the German general in Zagreb (liaison officer of the head for transport at the German general in Zagreb), Transport Command in Zagreb, No. 7 Railway Command in Zagreb (German representative for traffic in Croatia), No. 22 Feldeisenbahnbetriebsabteilung in Zagreb, the Hengsberger headquarters for specific use in Dobož, the German headquarters for securing railway lines Croatia in Brod na Savi with the secure zones “D” (the Dobož headquarters) and “F” (the Bosanski Novi headquarters). Among operational military units, some German divisions are mentioned, only in the context of the German and Croatian armor trains that were in the area they secured.

**Keywords:** The German protection system of the railway traffic, armour trains, Bosnian railway lines, the Independent State of Croatia, 1941 – 1945

## Uvod

U radu autor na temelju arhivskih izvora, a s aspekta povijesti institucija, obrađuje organizaciju i djelovanje njemačkih željezničkih transportnih ustanova i jedinica u NDH s posebnim osvrtom na bosanske pruge.

NDH je proglašena 10. travnja 1941., a obuhvaćala je dijelove Hrvatske, Bosnu i Hercegovinu i Srijem.<sup>1</sup> Podijeljena je njemačko-talijanskom demarkacijskom linijom: Samobor – Glina – Jajce – Sarajevo – Višegrad, a svi navedeni gradovi nalazili su se na njemačkom interesnom, odnosno okupacijskom području. Željeznice “ispod”, odnosno južno od Sarajeva bile su pod nadzorom talijanskih vojnih vlasti, dok su istovremeno željeznice “iznad” navedene demarkacijske linije bile pod nadzorom njemačkih vojnih vlasti.<sup>2</sup>

Željeznička mreža NDH podijeljena je na dva ravnateljstva Hrvatskih državnih željeznica (HDŽ), i to u Sarajevu i Zagrebu. Pod upravom Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo bile su sljedeće uskotračne pruge (0,76 m):<sup>3</sup>

- Sarajevo – Vardište (Sarajevo – Međeđa, Međeđa – Dobrun, Dobrun – Vardište)
- Međeđa – Priboj (Rasputnica Most na Drini – Uvac, Uvac – Priboj)
- Ustiprača – Foča (Ustiprača – Goražde – Foča)
- Sarajevo – Bosanski Brod (Sarajevo – Zenica, Zenica – Žepče, Žepče – Doboј, Doboј – Bosanski Brod, Bosanski Brod – Brod)
- Semizovac – Ivančići
- Podlugovi – Vareš
- Lašva – Donji Vakuf – Bugojno (Lašva – Travnik, Travnik – Bugojno)
- Donji Vakuf – Jajce
- Doboј – Simin Han
- Karanovac – Gračanica
- Sarajevo – Zelenika (Sarajevo – Konjic, Konjic – Ostrožac, Ostrožac – Mostar, Mostar – Gabela, Gabela – Uskoplje, Uskoplje – (Zelenika) Komaj (drž. granica)

---

<sup>1</sup> Siniša Lajnert, “Ustroj Hrvatskih državnih željeznica (1941–1945)”, u: *Arhivski vjesnik*, Zagreb: Hrvatski državni arhiv, 2003, god. 46, br. 1, 101.

<sup>2</sup> Siniša Lajnert, “Organizacija Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo (1941–1945)”, u: *Historijska traganja*, Sarajevo: Institut za historiju Univerziteta u Sarajevu, 2020, br. 19, 309.

<sup>3</sup> *Ibid.*, 311.

- Gabela – Metković
- Uskoplje – Dubrovnik
- Hum – Bileća (Hum – Trebinje, Trebinje – Lastva, Lastva – Bileća)
- Ilidža – Ilidža banja

Istovremeno su se na području nadležnosti Ravnateljstva HDŽ Zagreb nalazile još neke bosanske normalnotračne (1,435 m) i uskotračne pruge. Od normalnotračnih, bile su to:<sup>4</sup>

a) 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)

b) sporedne pruge:

- Vinkovci – Brčko
- Brod – Bosanski Brod

Od uskotračnih pruga, bile su to:<sup>5</sup>

- Rača – Bijeljina Ugljevik
- Brod – Bosanski Brod

Analizom izvještaja njemačkih vojnih komandi i jedinica o stanju željezničke infrastrukture na njihovom interesnom području NDH, vidljivo je da je glavni zadatak njemačkih snaga prvenstveno bila zaštita glavne pruge: granica Reicha – Zagreb – Beograd.<sup>6</sup> Nadalje su tu bile pruge Caprag

<sup>4</sup> Ibid.

<sup>5</sup> Ibid.

<sup>6</sup> Navedena pruga bila je od ključne važnosti za Nijemce, što je općepoznato iz izvornih dokumenata i objavljene literature. Usp. *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1941.*, tom XII., knjiga 1, Beograd: Vojnoistorijski institut, 1973, 251-253; 718-723; *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1942.*, tom XII., knjiga 2, Beograd: Vojnoistorijski institut, 1976, 503-509, 709-717; *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda*

– Karlovac<sup>7</sup> i Zagreb – Karlovac.<sup>8</sup> Na bosanskom teritoriju za Nijemce je od posebnog vojnog i ekonomskog značaja bila normalnotračna željeznička pruga za prijevoz ruda Banja Luka – Prijedor – Bosanski Novi – Sunja s rudnikom Ljubija (rudnici u području Prijedora bili su važni za njemačku ratnu privredu),<sup>9</sup> priključna normalnotračna pruga Bosanski Novi – Bihać<sup>10</sup> te tzv. *Njemačka oblast uskotračnih željeznica*.<sup>11</sup> U njemačkim izvještajima iz njihovog područja nadležnosti, oblast uskotračnih željeznica prvenstveno se odnosi na sljedeće uskotračne pruge: industrijska pruga Zavidovići – Olovo – Han-Pijesak (šumska pruga važna zbog strugara koje su se nalazile u području Zavidovića),<sup>12</sup> Doboј – Tuzla – Simin Han (od neobične važnosti zbog prijevoza ugljena),<sup>13</sup> sporedna pruga Vareš – Podlugovi,<sup>14</sup> Lašva – Donji Vakuf – Jajce,<sup>15</sup> Sarajevo – Brod,<sup>16</sup> Sarajevo – Prača – Višegrad,<sup>17</sup> Rača

---

*Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1941.*, tom XII., knjiga 1, 624-626. Također, vidi: Hrvatski državni arhiv (dalje: HRHDA) Zagreb, 492. Domobransko popunidbeno zapovjedništvo Bjelovar (dalje: DPZBj), kutija 5, ur. br. (Tajno) 1512/1942; Nikica Barić, *Ustroj kopnene vojske domobranstva Nezavisne Države Hrvatske 1941.-1945*, Zagreb: Hrvatski institut za povijest, 2003, 166.

<sup>7</sup> *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1942.*, tom XII., knjiga 2, 503-509, 709-717.

<sup>8</sup> Iako je pruga bila na njemačkom interesnom području, njeno osiguranje bilo je neko vrijeme u rukama Talijana. Pruga (Zagreb) – Karlovac – Ogulin – Rijeka bila je važna komunikacija za transport nafte. Vidi: *Ibid.*, 435-439, 709-717.

<sup>9</sup> *Ibid.*, 85-86, 435-439, 503-509.

<sup>10</sup> *Ibid.*, 435-439.

<sup>11</sup> U njemačkim izvještajima koji su objavljeni u *Zbornicima dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu jugoslavenskih naroda*, za uskotračne željeznice u njihovoj interesnoj sferi spominje se izraz *Njemačka oblast uskotračnih željeznica*. Vidi: *Ibid.*, 85-86, 503-509.

<sup>12</sup> *Ibid.*, 464-471, 503-509, 709-717.

<sup>13</sup> *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1941.*, tom XII., knjiga 1, 670-671; *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1942.*, tom XII., knjiga 2, 435-439, 464-471.

<sup>14</sup> *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1942.*, tom XII., knjiga 2, 464-471.

<sup>15</sup> *Ibid.*, 709-717.

<sup>16</sup> *Ibid.*, 435-439. Na potezu Sarajevo – Brod bila je i važna željezara u Zenici. Vidi: *Ibid.*, 464-471.

<sup>17</sup> *Ibid.*, 435-439, 503-509.

– Ugljevik,<sup>18</sup> Semizovac – Ivančići<sup>19</sup> i Sarajevo – Mostar.<sup>20</sup>

## Općenito

Na samom početku ukratko treba objasniti njemački sustav zapovjedništva u NDH. Nakon što je u travnju 1941. proglašena NDH, za njemačkog vojnog predstavnika u Zagrebu postavljen je general Edmund Glaise von Horstenau.<sup>21</sup> Krajem 1942. i početkom 1943. Nijemci su proveli reorganizaciju svojih zapovjedništava na području NDH. General von Horstenau postao je njemački opunomoćeni general u Hrvatskoj, dok je general Rudolf Lütters imenovan za zapovjednika njemačkih trupa u Hrvatskoj.<sup>22</sup>

<sup>18</sup> Ibid., 435-439.

<sup>19</sup> Ibid., 709-717.

<sup>20</sup> Ibid., 709-717. Istovremeno su s vojno-ekonomskog gledišta, na njihovom interesnom području Talijanima bile značajne sljedeće pruge NDH: pruga za transport nafte Zagreb – Rijeka, Karlovac – (Ljubljana), Ogulin – Knin, Knin – Split – Sinj i Knin – Šibenik, industrijska pruga Sretica – Knin (važna zbog transporta pečenog šljunka u Njemačku), Karlovac – Caprag te tzv. Talijanska oblast uskotračnih željeznica. To su bile sljedeće uskotračne pruge: Mostar – Dubrovnik (važna zbog transporta boksita), Metković – Ploče, Hum – Trebinje – Bileća, Uskoplje – Zelenika, Ustiprača – Foča. Vidi: Ibid., 503-509, 709-717.

<sup>21</sup> Njemački general u Zagrebu, Edmund Glaise-Horstenau, imao je čin general-majora, a od 1. studenoga 1942. general-lajtnanta. U Zagreb ga je 14. travnja 1941. uputio Hitler sa zadatkom da bude veza između Vrhovne komande Wehrmachta i Nezavisne Države Hrvatske. Ovu dužnost, s titulom: Njemački general u Zagrebu (Der Deutsche General in Agram), s pridodanim ljudstvom: kapetanom Höffnerom, oficirom za transport, majorom Creydtom, pomoćnikom zrakoplovnog izaslanika, kapetanom Moserom, pomoćnikom izaslanika, majorom Schardtom, oficirom za privredu, i kapetanom Möhringom, obavještajnim oficirom, koji su činili ovu njemačku komandu u Zagrebu, tj. u NDH, obavljao je od 15. travnja 1941. do 1. studenoga 1942. General-lajtnant Glaise-Horstenau 1. studenoga 1942. postavljen je za Njemačkog opunomoćenog generala u Hrvatskoj (Deutscher Bevollmächtigter General in Kroatien). Od tada su njegova ovlaštenja i zadatci prošireni, pošto je izjednačen s komandantima vojnih oblasti i njihovim nadležnostima. Međutim, i dalje je ostalo u njegovoj nadležnosti da pred Pavelićevom vladom i njegovim oružanim formacijama zastupa interese Wehrmachta i da rukovodi zajedničkim operacijama protiv partizana. Vidi: *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda. Dokumenti Njemačkog Rajha 1941.*, tom XII., knjiga 1, 46. (fusnota br. 6).

<sup>22</sup> Dana 28. listopada 1942. teritorij NDH izdvojen je iz nadležnosti zapovijedajućeg generala i zapovjednika u Srbiji te je na njemu formirano Zapovjedništvo njemačkih trupa u Hrvatskoj. Zapovjedništvo u Slavenskom Brodu počelo je funkcionirati 16. studenoga 1942. Njemu su bile podčinjene sve jedinice na teritoriju NDH. Krajem 1942. na teritoriju NDH postojala su dva njemačka zapovjedništva,

U ljeto 1943. došlo je do nove promjene u njemačkom zapovjednom sustavu, jer je ukinuto Zapovjedništvo njemačkih trupa u Hrvatskoj. Zapovjedništvo nad svim njemačkim jedinicama u NDH preuzelo je Zapovjedništvo njemačke 2. oklopne armije,<sup>23</sup> na čelu s generalom Lotharom Rendulicem. Njegovo se sjedište nalazilo u Srbiji.<sup>24</sup>

Njemački Reich uspostavio je na svome interesnom području sustav transportnih ustanova i trupa za eksploataciju željeznica. Osnovni zadatak

i to: Njemački opunomoćeni general u Hrvatskoj (Edmund Glaise von Horsteneu) sa Zapovjedništvom u Zagrebu i zapovjednik njemačkih trupa u Hrvatskoj (general-major Rudolf Lüthers) sa Zapovjedništvom u Slavanskom Brodu, a potom u Sisku, Banja Luci i Sarajevu. Funkcija zapovjednika njemačkih trupa u Hrvatskoj uspostavljena je zbog operativnijeg zapovijedanja djelovanjima u zoni budućih ratnih operacija tijekom IV. i V. ofenzive. Zbog toga je njegovo operativno područje bilo južno od Save do njemačko-talijanske demarkacijske linije. Bile su mu podčinjene njemačke i ustaško-domobranske jedinice na tome području. Od 20. siječnja 1943., dok su trajale navedene ratne operacije, Njemački opunomoćeni general u Hrvatskoj bio je nadležan za područje sjeverno od Save. To je trajalo sve dok 15. lipnja 1943. nije završena Bitka na Sutjesci. General Lüthers kao zapovjednik njemačkih trupa u Hrvatskoj (ili Korpus "Kroatia") dobio je 23. lipnja 1943. ponovno pravo zapovijedanja i njemačkim trupama u NDH sjeverno od Save, tako da je tada bio nadležan za cijelu njemačku okupacijsku zonu. Tako su Nijemci na cijelom prostoru NDH u svojoj interesnoj zoni preuzeli zapovijedanje nad svim vojnim jedinicama NDH. Vidi: Nikola Anić, *Njemačka vojska u Hrvatskoj 1941.–1945.*, Zagreb: Hrvatski institut za povijest, 2002, 52-56, 63, 66, 91-92, 210. Također, vidi: N. Barić, *Ustroj kopnene vojske domobranstva Nezavisne Države Hrvatske 1941.–1945.*, 290.

<sup>23</sup> Na prostor NDH 2. oklopna armija došla je u kolovozu 1943. pod zapovjedništvom general-pukovnika Lothara Rendulica. Bila je podčinjena zapovjedniku Jugoistoka, odnosno Grupi armija "F". Štab je prvotno bio u Kragujevcu, a nakon toga u Vrnjačkoj Banji. Početkom listopada 1943. pod njenim zapovjedništvom bio je i 3. SS oklopni korpus "Germania" (došao u NDH u vrijeme kapitulacije Italije, a otišao sredinom studenoga 1943. na sovjetski front), 15. brdski armijski korpus (osnovan 26. kolovoza 1943. od jedinica Zapovjednika njemačkih trupa u NDH) i 69. armijski korpus (došao na jugoslavenski prostor 18. kolovoza 1943.). Krajem prosinca 1943. dobila je i 5. SS brdski armijski korpus (formiran sredinom rujna 1943.). Vidi: N. Anić, *Njemačka vojska u Hrvatskoj 1941.–1945.*, 85-91, 208-209. Nakon kapitulacije Italije, 2. oklopna armija izdala je 9. rujna 1943. zapovijed podčinjenim komandama za zaposjedanje teritorija Jugoslavije pod talijanskom okupacijom te razoružanje na njoj zatečenih talijanskih oružanih snaga. Prema tom naređenju, 3. SS oklopni korpus "Germania" trebao je nastaviti s osiguranjem pruge Lekenik – Bosanski Novi te pripremiti preuzimanje daljnjeg osiguranja pruge od Bosanskog Novog do Bosanske Krupe. Vidi: *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1943.*, tom XII., knjiga 3, Beograd: Vojnoistorijski institut, 1978, 540-546.

<sup>24</sup> Nikica Barić, "Represivne mjere Njemačke vojske u Bosni i Hercegovini tijekom Drugog svjetskog rata", u: *Historijska traganja*, Sarajevo: Institut za historiju Univerziteta u Sarajevu, 2020, br. 19, 240-242.

tih ustanova bila je sigurnost prijevoza operativnih jedinica, naoružanja, vojne opreme te strategijskih sirovina (najviše boksit i željezna ruda<sup>25</sup>), ugljena, hrane i drugih dobara za potrebe njihove ratne i civilne privrede.<sup>26</sup> Njemačko interesno područje Nezavisne Države Hrvatske spadalo je pod područje Transportne službe Jugoistoka, a nakon kapitulacije Italije u rujnu 1943., pod njenu nadležnost potpala je i cijela NDH. U početku je transportne poslove obavljao oficir za transport kod njemačkoga generala u Zagrebu. Njegov službeni naziv bio je oficir za vezu načelnika za transport

<sup>25</sup> Od kraja 1942. do kraja 1943. Ravnateljstvo državnih željeznica u Sarajevu mjesečno je u prosjeku imalo na raspolaganju 18.000 vagona, od čega je u Slavonskom Brodu, zbog prelaska s uskog na normalni kolosijek, moralo biti pretovareno oko 10.000 vagona mjesečno. U ovim su se vagonima, pored trupa Wehrmachta, najviše prevozile boksitne i željezne rude te uglj. Vidi: Izveštaj vojnoprivrednog oficira u Zagrebu od 15. studenoga 1943. o eksploataciji prirodnih i privrednih bogatstava s teritorije Hrvatske i Bosne i Hercegovine za potrebe Wehrmachta, *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1943.*, tom XII., knjiga 3, 673. (fusnota br. 11).

<sup>26</sup> Prema Pregledu utovara željezničkih vagona na području NDH u mjesecu srpnju 1941. (prema području željezničkih oblasti i stanicama), na svim utovarnim stanicama u zemlji, kojih je bilo ukupno 499, tj. 158 (zajedno s ugibalištima) na području Ravnateljstva željeznica u Sarajevu i 341 na području Ravnateljstva željeznica Zagreb, utovareno je ukupno 57.171 željezničkih vagona, računajući i pretovar vagona na pretovarnim stanicama. Od toga je na područje Ravnateljstva Zagreb otpadalo 41.237 vagona (72,13%), a na područje Ravnateljstva Sarajevo 15.934 vagona (27,87%). Prema vrsti robe količina utovarenih vagona bila je vrlo različita za pojedine vrste robe. Na prvo mjesto dolazili su proizvodi rudarstva, a pogotovo kameni ugljen, koji je predstavljao oko 25% cjelokupnog utovara. Zatim su slijedili proizvodi šumarstva i obrade drva sa 16%, pa građevni i nasipni materijal s gotovo 15%, poljoprivredni proizvodi s približno 5% itd. Prema zemljama namjene, od ukupnog broja utovarenih vagona bilo je namijenjeno za tuzemstvo 52.784 vagona (92,32%), a za inozemstvo 4.387 vagona (7,68%). U ovom željezničkom izvozu sudjelovale su po količini u prvom redu Njemačka i Italija, koje su i u normalnim prilikama predstavljale prirodno i najjače izvozno tržište NDH. Na njih je otpadalo oko 82% vagona utovarenih za izvoz, dok su ostale zemlje slijedile sa znatno manjim količinama, i to: Njemačka 2.025 vagona (46,16%), Italija 1.583 vagona (36,08%), Srbija 481 vagona (10,96%), Mađarska 277 vagona (6,31%), Slovačka 15 vagona (0,34%), Švicarska 3 vagona, Crna Gora 2 vagona i Bugarska 1 vagon (sveukupno 4.387 vagona). Prema zemljama namjene i vrsti robe, za Njemačku je u srpnju 1941. utovareno sveukupno navedenih 2.025 vagona, i to: 1.051 vagona proizvoda šumarstva i obrade drva, 576 vagona ruda, 127 vagona proizvoda stočarstva, 73 vagona poljoprivrednih proizvoda, 53 vagona kemikalija, 4 vagona mesa, 1 vagon koža, 63 vagona ostale robe, 22 vagona za selidbe, 55 vagona vojničkih pošiljaka. Vidi: HR-HDA-224. Ministarstvo obrta, veleobrta i trgovine Nezavisne Države Hrvatske – Zagreb (1941. – 1945.), kutija 142, Izvještaji o željezničkom prometu (1941. – 1943.).



kod njemačkog generala u Zagrebu (Verbindungsoffizier des Transportchefs beim Deutschen General in Agram) ili skraćeno Transportoffizier Zagreb (T. O. Agram).<sup>27</sup>

Prema podacima od 1. siječnja 1944., Nijemci su imali organizirane transportne ustanove i trupe za eksploataciju željeznica. Nad njemačkim transportnim ustanovama područja Jugoistoka vrhovnu upravu i nadzor imao je general Transportne službe Jugoistoka sa sjedištem u Beogradu. Direktno podređeni njemu bili su: opunomoćeni transportni oficiri (opunomoćeni oficir za transport Grupe armija "E" u Solunu<sup>28</sup> i opunomoćeni oficir za transport Komande 2. oklopne armije u Vrnjačkoj Banji) i transportne komandanture (Transportkommandantur) sa sjedištima u Zagrebu, Ateni, Beogradu i Sofiji. Transportna komandantura u Zagrebu (Transport-Kommandantur Agram<sup>29</sup>) bila je nadležna za njemačko interesno područje NDH, pa tako i za bosanske uskotračne pruge pod upravom Ravnateljstva HDŽ u Sarajevu te bosanske normalnotračne i uskotračne pruge pod upravom Ravnateljstva HDŽ u Zagrebu. Od podređenih ustanova vezanih za ovaj rad, Transportna komandantura u Zagrebu imala je pod sobom sljedeća tijela: Ispostava Sarajevo Transportne komandanture u Zagrebu, Željeznička stanična komandantura II/176 (Bahnhofkommandantur) u Bosanskom Brodu, Željeznička stanična komandantura II/192 u Bihaću, Željeznička stanična komandantura II/209/mot. u Dubrovniku s obavještajnim punktom u Zelenici i Željeznička stanična komandantura II/224/mot.

<sup>27</sup> Pregled dislokacije okupacionih vojnih ustanova, komandi, štabova i jedinica na teritoriju Srbije, Banata, Hrvatske i Bosne od 19. avgusta 1941., *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda. Dokumenti Njemačkog Rajha 1941.*, tom XII., knjiga 1, 314-315; HR-HDA-241. Ravnateljstvo državnih željeznica – Zagreb 1941. – 1945. (dalje: RDŽ/Z), kutija 2, ur. br. (Povjerljivo) 150/1941.

<sup>28</sup> Općenito o Grupi armija "E", odnosno Zapovjedništvu Jugoistoka, vidi: N. Anić, *Njemačka vojska u Hrvatskoj 1941.-1945.*, 83-84, 207.

<sup>29</sup> U službenom hrvatskom željezničkom tisku za Transportkommandanturu u Zagrebu koristi se naziv: *Njemačko zapovjedništvo prijevoza u Zagrebu* ili *Njemačko prijevozno zapovjedništvo*. Vidi: HR-HDA-219. MPJR GRP, "Okružnica", *Vjestnik Ministarstva prometa i javnih radova, Odio za željeznice i autopromet*, br. 15, Zagreb, 1. 8. 1942, 371. Fond je u sređivanju.

u Sarajevu s obavještajnim punktom u Mostaru.<sup>30</sup> Osim transportnih ustanova Transportne službe Jugoistoka, postojale su još i trupe za eksploataciju željeznica, i to: Vojna željeznička komanda (Feldeisenbahnkommando) 1 u Beogradu,<sup>31</sup> Vojna željeznička komanda 6 u Solunu, Vojna željeznička komanda 7 u Zagrebu<sup>32</sup> i Štab za transport u Sofiji. Pod nadležnost Vojne željezničke komande 7 u Zagrebu spadala su sljedeća podređena tijela: Ispostava Sarajevo Vojne željezničke komande 7, Ispostava Zemun Vojne željezničke komande 7, 5. bataljun za eksploataciju Vojne željezničke komande 7 u Vinkovcima, 22. bataljun za eksploataciju Vojne željezničke komande 7 u Zagrebu i 1. mašinski bataljun Vojne željezničke komande 7 u Zagrebu.<sup>33</sup>

Od njemačkih nadzornih tijela treba spomenuti i inspektora za sigurnost željeznica koji je imao svoje sjedište u Vinkovcima (Inspekteur der Eisenbahnsicherung Kroatien in Vinkovci).<sup>34</sup> O njegovom djelovanju i

<sup>30</sup> Osim navedenih transportnih ustanova, Transportna komandantura u Zagrebu bila je nadležna još i za sljedeća podređena tijela na prostoru NDH: Ispostava Zemun Transportne komandanture u Zagrebu, Željeznička stanična komandantura I/322 u Slavanskom Brodu, Željeznička stanična komandantura II/42 u Osijeku, Željeznička stanična komandantura II/43 u Karlovcu, Željeznička stanična komandantura II/140/mot. u Zemunu, Željeznička stanična komandantura II/154 u Vinkovcima, Željeznička stanična komandantura II/195 u Sunji s obavještajnim punktom u Novskoj, Motorizirana istovarna komanda 3 u Zagrebu (Ausladungskommando 3/motorisiert) i Motorizirana istovarna komanda 26 u Zagrebu.

<sup>31</sup> Transportna komandantura u Zagrebu saopćila je Glavnom ravnateljstvu za promet NDH da je dotadašnji naziv *Wermachtverkehrsdirktion Südost Belgrad* danom 19. rujna 1943. promijenjen u novi, i to: *Feldeisenbahnkommando 1 (F. E. Kdo. 1) Belgrad*. Vidi: HR-HDA-219. Ministarstvo prometa i javnih radova – Zagreb (1941. – 1945.), *Glavno ravnateljstvo za promet (dalje: MPJR GRP), "Okružnica", Vjestnik Ministarstva prometa, Glavno ravnateljstvo za promet*, br. 20, Zagreb, 1. 10. 1943, 445.

<sup>32</sup> Drugi naziv koji je Vojna željeznička komanda 7 koristila tijekom rata bio je Njemački opunomoćenik za promet u Hrvatskoj.

<sup>33</sup> Izvještaj generala Transportne službe jugoistoka od 1. siječnja 1944. načelniku Transportne službe Generalštaba kopnene vojske o formiranju transportnih ustanova i trupa za eksploataciju željeznica na području jugoistoka, u: *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1944.–1945.*, tom XII., knjiga 4, Beograd: Vojnoistorijski institut, 1979, 12-15. Također, vidi: Nikica Barić, "Željeznički promet i njegova zaštita u NDH (1941.–1945.)", u: *Radovi*, Zagreb: Zavod za hrvatsku povijest Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, 1997, god. 30, br. 1, 261.

<sup>34</sup> N. Barić, "Željeznički promet", 262.

području teritorijalne nadležnosti autor do sada nije otkrio neke detaljnije podatke. U sačuvanim dokumentima on se spominje 23. veljače 1944. kada mu Njemački opunomoćenik za promet u Hrvatskoj, koji je bio zadužen za nadgledanje svih željezničkih transporta njemačkih oružanih snaga na HDŽ, šalje na uvid upute o korištenju oklopnih vlakova.<sup>35</sup>

Budući da su napadi na željezničke pruge NDH bili učestali, Nijemci su tokom vremena prema potrebi počeli osnivati posebne štabove za osiguranje željezničkih pruga, i to: Štab za osiguranje pruga za posebnu namjenu (Eisenbahnsicherungsstab zur besonderen Verwendung) u Brodu na Savi,<sup>36</sup> Štab za posebnu upotrebu Hengsberger (Stab zur besonderen Verwen-

<sup>35</sup> HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 1, ur. br. (Vrlo tajno) 498/1944.

<sup>36</sup> S obzirom na to da im je pruga Dobova – Zagreb – Zemun prema Beogradu bila od primarne i presudne važnosti, za cjelokupno i jedinstveno osiguranje te pruge Zapovjedništvo 718. njemačke pješačke divizije izdalo je 6. srpnja 1942. pod br. taj. 2229/42. zapovijed za osnivanje posebnog Štaba za osiguranje pruga za posebnu namjenu s danom 15. srpnja 1942. Sjedište Štaba bilo je u Brodu na Savi pod zapovjedništvom majora/bojnika Von Esmarcha. Ovome su štabu u taktičkom pogledu podčinjene sljedeće jedinice: 823. i 925. bojna Landeschützen (teritorijalni zaštitni bataljoni), oklopni vlak 24, sve hrvatske snage koje su bile upotrijebljene za osiguranje pruge Dobova – Zagreb – Zemun i jedinice koje su se smjele upotrijebiti samo u slučaju nužde (718. oklopni sat, 9./12. vod bojnih kola, 718. veterinarski sat i 718. obskrbni ured). Temeljem Zapovijesti komandirajućeg generala i komandanta u Srbiji Borbenoj grupi “Zapadna Bosna” za nastavak operacija protiv partizana u zapadnoj Bosni i zaštitu željezničke pruge Beograd – Zagreb od 17. srpnja 1942., osiguranje navedene pruge zadržao je major Von Esmarch, zapovjednik 823. landesšicen-bataljona u Brodu, sa svojim dotadašnjim Štabom za posebnu namjenu. U taktičnom pogledu on je do daljnjega bio neposredno podčinjen komandirajućem generalu i komandantu u Srbiji. Temeljem Naređenja komandirajućeg generala i komandanta u Srbiji od 20. srpnja 1942., na mjesto oboljelog majora Von Esmarcha, komandu nad svim trupama angažiranim na osiguranju željezničke pruge Beograd – Zagreb preuzeo je potpukovnik Von Gejzo, zapovjednik I/202. oklopnog puka. Taktički je bio neposredno podređen komandirajućem generalu i komandantu u Srbiji. Potpukovnik Von Gejzo trebao je Štab za osiguranje pruga za posebnu namjenu, koji je obrazovala 718. pješačka divizija u Brodu, ojačati potrebnim snagama iz I/202. oklopnog puka. Opskrbu Štaba za osiguranje pruga za posebnu namjenu i njemu podčinjenih njemačkih jedinica vršila je 718. pješačka divizija. Nakon završetka operacije protiv partizana na Psunju nastupila je reorganizacija divizija. Borbena grupa “Zapadna Bosna” rasformirana je do 29. kolovoza 1942. Temeljem Naređenja komandirajućeg generala i komandanta u Srbiji od 15. kolovoza 1942., Štab za osiguranje pruge za posebnu namjenu Brod trebao je biti rasformiran 31. kolovoza 1942. u 24 sata. Osiguranje željezničke pruge Beograd – Zagreb prešlo je od toga trenutka na divizije. Štab za osiguranje pruga za naročitu namjenu u Brodu rasformiran je u stvari 24. kolovoza 1942. u 24 sata. Osiguranje željezničke pruge od željezničkog mosta na potoku Orlava južno od željezničke stanice Pleternica, uključivo do granice Reicha, preuzeo je 741. pješački puk.

dung Hengsberger) u Doboju, Štab za osiguranje “Huwe” u Novskoj<sup>37</sup> te Njemački štab za osiguranje željeznica Hrvatska (Deutscher Eisenbahnsicherungsstab Kroatien) u Brodu na Savi.<sup>38</sup>

Što se njemačkih divizija tiče, u periodu 1941. – 1945. na prostoru Bosne i Hercegovine nalazilo se njih 14.<sup>39</sup> Između ostalih zadataka, one su bile odgovorne i za osiguranje pruga na svome području nadležnosti. U ovome članku spomenute su samo neke od njih, i to u kontekstu oklopnih vlakova koji su se nalazili na njihovom području osiguranja.

Vezano za problematiku osiguranja željezničkog prometa u NDH, sve njemačke transportne ustanove i jedinice na njihovom interesnom području bile su nadređene, ili su se bar tako ponašale, vojnim i civilnim ustanovama NDH. Preuzimanje zapovjednih ovlasti nad njima teklo je postupno. Na kraju krajeva sve te njemačke ustanove i jedinice nisu ni postojale odmah 1941. godine.

---

Za tu svrhu puku su bili podčinjeni: 23 tenka, 924. i 925. landesšicen-bataljoni s oklopnim vlakom D 209. Vidi: HR-HDA-1450, Zbirka mikrofilmova gradiva iz inozemnih arhiva koje se odnosi na Hrvatsku, rola D-2379, Ustaška vojnica, spis Hrvatskog generala kod njemačke 718. pješačke divizije u Sarajevu, Op. br. 1301/taj. od 7. srpnja 1942; *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1942.*, tom XII., knjiga 2, 568-569, 574-575, 625-626, 701-707; N. Barić, “Željeznički promet”, 261-262.

<sup>37</sup> Što se osiguranja željeznica tiče, 30. kolovoza 1942. formiran je Štab za osiguranje “Huwe” sa sjedištem u Novskoj. Bojnik Huwe dobio je ovlaštenja jednog zapovjednika puka. Prema istraživanjima Nikice Barića, taj je štab zamijenio ukinuti Štab za osiguranje pruga za posebnu namjenu Brod na Savi. Izgleda da je Štab za osiguranje “Huwe” ukinut krajem 1942. Vidi: *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1942.*, tom XII., knjiga 2, 701-707; N. Barić, “Željeznički promet”, 262.

<sup>38</sup> HR-HDA-1450, rola D-2379, Ustaška vojnica, spis Hrvatskog generala kod njemačke 718. pješačke divizije u Sarajevu, Op. br. 1301/taj. od 7. srpnja 1942.; spis Stana stožera 718. njemačke pješačke divizije br. 2304/42. taj.; N. Barić, “Željeznički promet”, 261-262.

<sup>39</sup> N. Anić, *Njemačka vojska u Hrvatskoj 1941.-1945.*, 234.

## **Oficir za transport kod njemačkog generala u Zagrebu (oficir za vezu načelnika za transport kod njemačkog generala u Zagrebu)**

Najvažnija osoba u njemačkom interesnom području vezana za problematiku transporta u NDH, godine 1941., bio je kapetan Artur Höffner,<sup>40</sup> oficir za transport kod njemačkog generala u Zagrebu. Činio je dio ljudstva pridodanog njemačkom generalu u Zagrebu. Kao što je već rečeno, njegov službeni naziv, koji je na svim njegovim službenim dopisima bio odštampan u gornjem lijevom uglu na njemačkom jeziku, bio je oficir za vezu načelnika za transport kod njemačkog generala u Zagrebu ili skraćeno oficir za transport.<sup>41</sup>

Oficir za transport nalazio se na lokaciji u Hatzovoj ulici br. 16.<sup>42</sup> On se bavio svim pitanjima vezanim za transport, pa čak i običnim prijavama protiv nepoćudnog ponašanja željezničkih službenika.<sup>43</sup> Između ostalih poslova, oficir za transport redovno je Njemačkom generalu u Zagrebu slao izvještaje o stanju na svim prugama NDH.<sup>44</sup>

---

<sup>40</sup> U nekim dokumentima spominje se i kao Artur Höfer.

<sup>41</sup> HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 2, ur. br. (Povjerljivo) 150/1941; *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1941.*, tom XII., knjiga 1, 46. (fusnota br. 6).

<sup>42</sup> *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1941.*, tom XII., knjiga 1, 322-323.

<sup>43</sup> Tako je npr. 2. kolovoza 1941. od Ravnateljstva državnih željeznica Zagreb tražio da riješe prijavu njemačkog podoficira Johanna Leipolda protiv Emila Voske, predstojnika željezničke stanice Međeđa, zbog toga što ga je ovaj nepristojnim tonom napao na peronu navedene stanice prepunom ljudi. Zagrebačko Ravnateljstvo HDŽ upućuje predmet sarajevskom željezničkom Ravnateljstvu, koje je bilo nadležno za stanicu Međeđa. Nakon saslušanja dotičnog predstojnika, sarajevsko Ravnateljstvo državnih željeznica šalje zapisnik o saslušanju Ministarstvu prometa i javnih radova NDH s preporukom o njegovom umirovljenju. Vidi: HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 2, ur. br. (Povjerljivo) 150/1941.

<sup>44</sup> *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1941.*, tom XII., knjiga 1, 322-323.

## Transportna komandantura u Zagrebu

Prema istraživanjima Nikice Barića, Transportna komandantura u Zagrebu djelovala je već od godine 1941.<sup>45</sup> Kao što je već rečeno, imala je ispostavu u Sarajevu.<sup>46</sup> Transportna komandantura u Zagrebu bila je nadležna za organizaciju transporta u NDH.<sup>47</sup> Komandant Transportne komandanture u Zagrebu bio je gore spomenuti transportni oficir Artur Höffner, unaprijeđen u čin majora. U dokumentima se potpisivao i kao komandant Transportnog područja Zagreb (Kommandant des Transportbezirks Agram). Transportna komandantura nalazila se na lokaciji u Hatzovoj ulici br. 16.<sup>48</sup> Vidljivo je da je riječ o istoj lokaciji na kojoj je Höffner djelovao kao oficir za transport kod njemačkog generala u Zagrebu. Zbog sve kompliciranije situacije oko željezničkog prometa i sve većeg obima poslova koje nije mogao obavljati samo jedan čovjek, osnovana je ova komandantura, no s proširenim nadležnostima, većim ovlastima, većim brojem ljudstva i s većom odgovornošću. Preuzimanje zapovjednih ovlasti Transportne komandanture nad civilnim i vojnim ustanovama NDH teklo je postupno.<sup>49</sup>

<sup>45</sup> N. Barić, "Željeznički promet", 261.

<sup>46</sup> Izvještaj generala Transportne službe jugoistoka od 1. siječnja 1944. načelniku Transportne službe Generalštaba kopnene vojske o formiranju transportnih ustanova i trupa za eksploataciju željeznica na području jugoistoka, u: *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1944.-1945.*, tom XII., knjiga 4, 12-15. Također, vidi: N. Barić, "Željeznički promet", 261.

<sup>47</sup> *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1943.*, tom XII., knjiga 3, 572-580.

<sup>48</sup> HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 3, ur. br. (Tajno) 670/1942. Osim Höffnera, jedan od značajnijih ljudi kod Transportne komandanture u Zagrebu bio je i Hermann Miller, kapetan/satnik njemačke vojske. Iako samim službenim propisima nije bio obavezan, on je vlastitom inicijativom i osobnim trudom i zalaganjem željeznicama NDH znatno olakšao uspješno vršenje službe. Zbog navedenog razloga, 22. rujna 1943. glavni ravnatelj – državni tajnik Glavnog ravnateljstva za promet NDH – predložio je da ga za spomenute zasluge odlikuje osobno poglavnik NDH. Vidi: HR-HDA-219. MPJR GRP, ur. br. (Tajno) 3517/1943., u predmetu ur. br. (Tajno) 2603/1944.

<sup>49</sup> Tako je npr. Transportna komandantura u Zagrebu 27. travnja 1943. zatražila od Glavnog ravnateljstva za promet Ministarstva prometa NDH u Zagrebu i ravnateljstva HDŽ u Sarajevu i Zagrebu, da im žurno pošalju izvještaje o radu i poteškoćama, što su ovi već 1. svibnja 1943. i učinili. Vidi: HR-HDA-219. MPJR GRP, ur. br. 16331/1943. Nakon što su jedinice Narodnooslobodilačke vojske u ožujku 1943. na pruži Konjic – Mostar srušile željeznički most na Neretvi kod

Također, s Transportnom komandanturom i njezinim ispostavama morale su usko surađivati i ostale njemačke transportne ustanove i trupe, pa tako i posebni njemački štabovi za osiguranje željezničkih pruga.<sup>50</sup>

Iz mnogobrojnih izvještaja Transportne komandanture u Zagrebu, koji su po sadržaju izuzetno slični, vidljivo je da je zadatak osiguranja pruga bio povezan s mnogobrojnim problemima i poteškoćama. Riječ je prvenstveno o napadima jedinica Narodnooslobodilačke vojske na željezničku infrastrukturu. Mnogobrojni napadi na pruge izuzetno su dobro dokumentirani u sačuvanim arhivskim i objavljenim izvorima.<sup>51</sup>

### **Vojna željeznička komanda 7 u Zagrebu (Njemački opunomoćenik za promet u Hrvatskoj)**

Vojna željeznička komanda 7 ili najčešće Zapovjedništvo vojne željeznice 7 tijekom rata koristila je i naziv: Njemački opunomoćenik za promet u Hrvatskoj ili Njemački opunomoćenik za prijevoz preselica u Hrvatskoj

---

Jablanice, na njegovu izgradnju upućena je u lipnju 1943. 2. tehnička sat. Željezničke bojne. Žurno podizanje željezničkog mosta obavila je ta vojna jedinica NDH zadužena za vojno-gradevinske radove na željezničkoj infrastrukturi na izričit zahtjev Transportne komandanture u Zagrebu od 21. svibnja 1943. Vidi: HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 5, ur. br. (Tajno) 2196/1943. Prema zahtjevu Transportne komandanture u Zagrebu, uprava HDŽ nije smjela primati naloge i zahtjeve bilo koje vrste pojedinih njemačkih vojnih jedinica izravno, već samo preko njemačkih prijevoznih službenih mjesta (Transportne komandanture). I dostava drezina, na primjer, morala je biti zatražena samo preko nje. Vidi: HR-HDA-219. MPJR GRP, "Okružnica", *Vjestnik Ministarstva prometa i javnih radova, Odio za željeznice i autopromet*, br. 15, Zagreb, 1. 8. 1942., 371.

<sup>50</sup> HR-HDA-1450, rola D-2379, Ustaška vojnica, spis Hrvatskog generala kod njemačke 718. pješačke divizije u Sarajevu, Op. br. 1301/taj. od 7. srpnja 1942.; spis Glavnostožernog odjela Glavnog stožera Ustaške vojnice br. 590/tajno od 23. srpnja 1942.

<sup>51</sup> Vidi npr. izvještaj koji je 20. svibnja 1942. Transportna komandantura u Zagrebu u vezi s razvojem ustaničkog pokreta u odnosu na željezničke pruge u NDH poslala njemačkom generalu u Zagrebu za period od 1. svibnja do 15. svibnja 1942., *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1942.*, tom XII., knjiga 2, 435-439. Također, vidi izvještaj o situaciji i aktivnostima partizana na željezničkim prugama NDH za period od 16. do 31. kolovoza 1942., koji je 4. rujna 1942. Transportna komandantura Zagreb poslala Vojnotransportnom odjeljenju Jugoistok u Beču, Isto, 709-717. Ukratko o zračnim napadima na bosanske pruge vidi: S. Lajnert, "Organizacija Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo", 341-342.

(Deutscher Transportbevollmächtigter Kroatien), skraćeno Dt. Trsp. Bv. Kroatien. Autor do sada u svojim istraživanjima nije našao detaljnije podatke o tome kada je korišten koji naziv. Sjedište Njemačkog opunomoćenika za promet u Hrvatskoj bilo je u Zagrebu, Martićeva ulica 14.<sup>52</sup> Kao što je već rečeno, a vezano za nadležnost nad bosanskim prugama, u svome sastavu imao je i ispostavu u Sarajevu te 22. poljski željeznički bataljun za eksploataciju u Zagrebu (Feldeisenbahnbetriebsabteilung 22).<sup>53</sup>

Budući da je njemačka vojska imala veliki interes vezan za hrvatske željeznice, osnovan je Njemački opunomoćenik za promet u Hrvatskoj za obradu i rješavanje svih pitanja koja su bila u vezi sa željezničkom službom. U tome kontekstu, njemački opunomoćenik najuže je surađivao s hrvatskim željeznicama.<sup>54</sup> Prema njegovim uputama upućenim 30. rujna 1944. Ministarstvu oružanih snaga NDH, time nije bila taknuta samostalnost i odgovornost HDŽ, nego su one same bile nadležne za obavljanje prometa,

<sup>52</sup> HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 11, ur. br. (Tajno) 779/1944.

<sup>53</sup> Izvještaj generala Transportne službe jugoistoka od 1. siječnja 1944. načelniku Transportne službe Generalštaba kopnene vojske o formiranju transportnih ustanova i trupa za eksploataciju željeznica na području jugoistoka, u: *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1944.–1945.*, tom XII., knjiga 4, 12-15. Također, vidi: N. Barić, "Željeznički promet", 261.

<sup>54</sup> Tako se npr. Njemački opunomoćenik za promet u Hrvatskoj 4. srpnja 1944. požalio Glavnom ravnateljstvu za promet Ministarstva prometa NDH u vezi s nemarnim obavljanjem prometne službe na pruži Sunja – Bosanski Novi – Prijedor – Bihać od strane hrvatskih željezničkih službenika. Naime, nadstojnici stanica i ložionica pa i ostalo osoblje napuštali su svoja službena mjesta već ujutro, a vraćali su se tek navečer zbog straha od zračnih napada na željezničke objekte. Glavno ravnateljstvo za promet NDH zatražilo je zagrebačko Ravnateljstvo HDŽ da hitno riješi problem te da o tome izvijeste njih i njemačkog opunomoćenika za promet. Nakon što je ravnateljstvo upozorilo svoje službenike na potrebu poštivanja propisa te riješilo ostale probleme, o tome je 12. kolovoza 1944. obaviješten i Njemački opunomoćenik za promet. Vidi: HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 14, ur. br. (Tajno) 1666/1944. U svrhu pružne zaštite i sigurnosti željezničkog prometa, Njemački opunomoćenik za promet u Hrvatskoj poslao je u ožujku 1944. upute o prometu oklopnih vlakova na znanje Glavnom ravnateljstvu za promet Ministarstva prometa NDH. Te upute odmah su prosljeđene podređenim željezničkim ustanovama. Već 3. rujna 1944. Njemački opunomoćenik za promet u Hrvatskoj poslao je istom Glavnom ravnateljstvu donekle izmijenjene upute o prometu pružnih zaštitnih vlakova, koje ih odmah prosljeđuje podređenim hrvatskim željezničkim ustanovama. Tih uputa trebalo se strogo držati, a njihovo provođenje se nadziralo. Vidi: HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 16, ur. br. (Tajno) 2216/1944.



građevna pitanja te popravak porušenih pruga. U posljednjoj polovici 1944. isporučeno je iz Njemačke posredovanjem njemačkog opunomoćenika okruglo 18 km kompletnog kolosijeka za glavne pruge. Daljnje isporuke posebno teških tipova (S 45, S 49, Xa i VIII) tada se nisu mogle očekivati. Pitanje nedostatka hrvatske radne snage, zbog odlaska “u šumu”, znatno se pooštrilo. Stoga je njemački opunomoćenik predložio mjere za dobivanje materijala za popravak gornjeg stroja pruga te za rješavanje problema radne snage (nedostatak strojno-tehničkog i vlakopravnog osoblja). Što se građevnih snaga njemačkog opunomoćenika za promet tiče, one su po broju bile neznatne, ali zbog oštrog vodstva i discipline napravili su izuzetno puno, pogotovo što su radile i po noći te na nedjelje i praznike. Često su izlazili na teren samo sa slabim osiguranjem te su zbog pomanjkanja snaga za osiguranje sami osiguravali građevno mjesto. Njemački opunomoćenik obavještava Ministarstvo oružanih snaga da je u toku novo sastavljanje pružne zaštite te je naveo ciljeve: dobrim pružnim osiguranjem smanjiti diverzije te osigurati zaštitnu pratnju za radnu snagu tako da se ova može nesmetano posvetiti popravcima pruga.<sup>55</sup>

Od 10. siječnja 1945. naziv službene jedinice Deutscher Transportbevollmächtigter Kroatien promijenjen je u Feldeisenbahnkommando 7. Kao što je već rečeno, njen zadatak bio je da nadgleda sve željezničke transporte njemačkih oružanih snaga na Hrvatskim državnim željeznicama (normalnog i uskog kolosijeka). Njoj su bile podređene sljedeće vanjske jedinice: Sredina (države) u Novoj Kapeli Batrini za pruge Vinkovci – Okučani (uključivo<sup>56</sup>) sa sporednom prugom, ali bez uskotračne pruge Bosanski Brod – Sarajevo te Jug (države) u Sarajevu za uskotračnu prugu Bosanski Brod – Doboš – Sarajevo – Mostar sa sporednim prugama.<sup>57</sup>

<sup>55</sup> HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 15, ur. br. (Tajno) 2197/1944.

<sup>56</sup> Svaka željeznička stanica ima određenu dužinu koja se mjeri od ulazne do izlazne skretnice. Termin “uključivo” pored naziva željezničke stanice znači da se određena željeznička pruga računa zajedno s cjelokupnom dužinom navedene željezničke stanice. Termin “isključivo” pored naziva željezničke stanice znači da se određena željeznička pruga računa bez navedene željezničke stanice.

<sup>57</sup> HR-HDA-219. MPJR GRP, “Okružnica”, Vjestnik Ministarstva prometa i javnih radova, Glavno ravnateljstvo za promet, br. 4, Zagreb, 15. 2. 1945., 46-47.

## Feldeisenbahnbetriebsabteilung 22 u Zagrebu

Sjedište Feldeisenbahnbetriebsabteilung 22, skraćeno F. B. Abt. 22 bilo je u Zagrebu, Martićeva ulica 14. Predstavljao je željezničku direkciju njemačke vojske za područje NDH. U zgradi Ravnateljstva HDŽ Zagreb imao je jedan ured, u čiji rad službenici Ravnateljstva nisu imali uvida, jer su u tom uredu bili zaposleni samo pripadnici njemačke vojske. Osim ovoga ureda u zgradi Ravnateljstva nalazili su se još i Oberzügleitung te Zügleitung, koji su vodili nadzor nad kretanjem vlakova, i to Zügleitung na jednom dijelu pruga, a Oberzügleitung na cijeloj mreži HDŽ, tj. vodio je nadzor nad svim Zügleitungima, kojih je na pruži bilo više. Usporedno s Zügleitungom vršilo je i Ravnateljstvo preko svojih činovnika tzv. disponenta nadzor nad cjelokupnim prometom. Službena prostorija tih disponenta nalazila se u neposrednoj blizini Zügleitunga, jer su oni bili posrednici za izvršenje naređenja koja je davao Zügleitung, a osim toga su mu morali davati informacije o prometu vlakova. Samo toliko, dakle, dolazili su ovi činovnici-disponenti u dodir s činovnicima Zügleitunga, a s drugima nikako.<sup>58</sup> Feldeisenbahnbetriebsabteilung 22, kao vojna jedinica za eksploataciju željeznica, rješavala je sve probleme sigurnosti željeznčkog prometa na svome području nadležnosti.<sup>59</sup>

Feldeisenbahnbetriebsabteilung 22 poslao je 1. rujna 1943. ravnateljstvi- ma državnih željeznica Sarajevo i Zagreb iskaz stanica na kojima se nalazila dodijeljena njemačka nadzorna služba. Stanice na bosanskim prugama na kojima se nalazila dodijeljena njemačka nadzorna služba bile su sljedeće (nadzorne stanice s nadzornim odsjecima): Bosanski Novi (Volinja /isklj./ – Dragotinja /uklj./, Bosanski Novi – Rudica /uklj./), Prijedor (Dragotinja /isklj./ – Piskavica /isklj./), Banja Luka Grad (Piskavica /uklj./ – Banja

<sup>58</sup> HR-HDA-1576. Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica Zagreb (1945. – 1953.), kutija 7, ur. br. (Tajno) 79/1946., u predmetu ur. br. (Tajno) 135/1946.

<sup>59</sup> Tako se npr. Feldeisenbahnbetriebsabteilung 22 u kolovozu 1943. žalio Ravnateljstvu HDŽ u Zagrebu na prometne poteškoće na pruži Bosanski Novi – Bihać i Sunja – Banja Luka koje je trebalo hitno ukloniti. Odmah su od strane zagrebačkog Ravnateljstva izdani nalozi podređenim sekcijama HDŽ za uređenje navedenih pruga. Vidi: HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 6, ur. br. (Tajno) 2789/1943.

Luka), Bosanska Krupa (Rudice /isklj./ – Grmuša /isklj./), Bihać (Grmuša /uklj./ – Bihać /uklj./), Bosanski Brod (Bosanski Brod /uklj./ – Lupljanića /uklj./), Doboj (Lupljanića /isklj./ – Zavidovići /uklj./, Doboj – Tuzla, Zavidovići – Han Pijesak), Zenica (Zavidovići /isklj./ – Podlugovi /isklj./), Sarajevo (Podlugovi /uklj./ – Bradina /uklj./, Sarajevo – Vardište, Ustiprača – Foča), Mostar (Bradina /isklj./ – Dubrovnik, Gabela – Ploče) i Zenica (Lašva – Jajce i tada u pogonu Lašva – Turbe). Pod Sarajevsko ravnateljstvo spadale su sljedeće nadzorne stanice: Bosanski Brod, Doboj, Zenica, Sarajevo i Mostar, dok su pod Zagrebačko ravnateljstvo HDŽ spadale: Bosanski Novi, Prijedor, Banja Luka Grad, Bosanska Krupa i Bihać. Službene željezničke jedinice trebale su u slučajevima nepravilnosti, sabotaza i sl. smjesta podnijeti prijavu određenoj njemačkoj nadzornoj stanici.<sup>60</sup>

### Štab za posebnu upotrebu Hengsberger u Doboju

Situacija u Bosni u srpnju 1942. nalagala je potrebu strogog i jedinstvenog uređenja zaštite željeznica. Osobito se moralo pod svaku cijenu spriječiti rušenje i, makar i prolazno, prekidanje željezničkih pruga Brod – Sarajevo i Doboj – Tuzla. Zbog navedenog razloga, Štab njemačke 718. pješačke divizije<sup>61</sup> svojom zapovijedi br. taj. 2304/42. od 18. srpnja 1942. osnovao je s danom 25. srpnja 1942. Štab za posebnu upotrebu Hengsberger (Stab zur besonderen Verwendung Hengsberger) ili skraćeno Stab z. b. V. sa sjedištem u Doboju. Njegov zadatak bio je da nadzire osiguranje željeznica i da regulira upotrebu domobranskih četa II. i III. domobranskog sbona, kojima je do tada to osiguranje i bilo povjereno. Od 25. srpnja u 12.00 sati navedene domobranske čete bile su u taktičkom pogledu podčinjene posebnom Štabu Hengsberger u Doboju.<sup>62</sup>

<sup>60</sup> HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 50, ur. br. 59147/1943.

<sup>61</sup> Općenito o 718. pješačkoj diviziji, vidi: N. Anić, *Njemačka vojska u Hrvatskoj 1941.–1945.*, 24, 47–48, 53, 89, 97, 215, 232–242.

<sup>62</sup> HR-HDA-1450, rola D-2379, Ustaška vojnica, spis Stana stožera 718. njemačke pješačke divizije br. 2304/42. taj.; spis Glavnostožernog odjela Glavnog stožera Ustaške vojnice br. 590/tajno od 23. srpnja 1942.

Štab je bio pod zapovjedništvom njemačkog kapetana / satnika Hengsbergera. Štabu je trebao biti dodijeljen jedan domobranski oficir za vezu s jednim glasnikom, koji su se trebali javiti do 24. srpnja s oružjem i svom opremom kod njemačkog zapovjedništva mjesta u Doboju. Štab je u taktičkom pogledu bio neposredno podčinjen Zapovjedništvu 718. njemačke pješačke divizije. Zadatak Štaba bio je: preispitivanje do tada zapovjedenih mjera osiguranja i davanje prijedloga za poboljšanje osiguranja, obrana navedenih pruga od sabotaža te napada na pruge i njihove uređaje osiguranja, vođenje istraga povodom učinjenih djela sabotaže i napada, te žurno poduzimanje protumjera i suradnja s ispostavama Transportne komandanture u Zagrebu (Aussenstellen der Transportkommandantur), od kojih je jedna bila u Sarajevu.<sup>63</sup>

### Njemački štab za osiguranje željeznica Hrvatska u Brodu na Savi

Krajem 1942. ili početkom 1943. u Brodu na Savi osnovan je novi štab pod nazivom Njemački štab za osiguranje željeznica Hrvatska, skraćeno Dt. Eis.-Sicher.-Stab Kroatien. Štab je rukovodio osiguranjem pruga koje su bile podijeljene na određena područja osiguranja (Sicherungsabschnitt), i to: "A" (štab u Zagrebu), "B" (Brod na Savi), "C" (Ruma), "D" (Doboj<sup>64</sup>), "E" (Caprag<sup>65</sup>) i "F" (Bosanski Novi<sup>66</sup>). Područje "D" pokrivalo je prugu Brod na Savi – Sarajevo i Doboj – Tuzla, dok je područje "F" bilo nadležno za prugu Sisak – Bihać / Banja Luka. Da bi se omogućila kvalitetnija suradnja Nijemaca i NDH, osnovan je Hrvatski štab za vezu kod E.S. Staba.<sup>67</sup>

<sup>63</sup> HR-HDA-1450, rola D-2379, Ustaška vojnica, spis Glavnostožernog odjela Glavnog stožera Ustaške vojnice br. 590/tajno od 23. srpnja 1942.

<sup>64</sup> Željezničke pruge područja osiguranja "D" spadale su pod nadležnost Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo. Vidi: HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 7, ur. br. (Tajno) 3060/1943.

<sup>65</sup> U dokumentu iz lipnja 1943. spominje se da područje osiguranja "E" ima sjedište u Novskoj, dok se u dokumentu iz veljače 1944. spominje da područje osiguranja "E" ima sjedište u Capragu. Vidi: HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 6, ur. br. (Tajno) 2783/1943.; kutija 1, ur. br. (Vrlo tajno) 498/1944.

<sup>66</sup> Željezničke pruge područja osiguranja "F" spadale su pod nadležnost Ravnateljstva državnih željeznica Zagreb. Vidi: HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 14, ur. br. (Tajno) 1571/1944.

<sup>67</sup> Područja osiguranja "A", "B" i "C" osiguravala su prugu Dobova – Zemun i Vinkovci – Osijek, a

Prema naređenju vrhovnog komandanta Jugoistoka (Vrhovna komanda vojne grupe armija "E"), njemački opunomoćeni general u Hrvatskoj Edmund Glaise von Horstenau preuzeo je za vrijeme većih operacija, koje su otpočele 20. siječnja 1943., zadatke zapovjednika njemačkih trupa u Hrvatskoj na teritoriju sjeverno od Save. Za ovo su u operativnom pogledu njemačkom opunomoćenom generalu bile podređene, počevši od 20. siječnja 1943., sve njemačke i hrvatske jedinice i naoružane formacije na tome području. Njemu je također bio podređen Štab za osiguranje željeznica u Hrvatskoj s podređenim mu jedinicama.<sup>68</sup>

Navedimo sada nekoliko primjera djelovanja Njemačkog štaba za osiguranje željeznica Hrvatska, odnosno nekih područja osiguranja koje su poduzeli da bi zaštitili željezničku infrastrukturu od napada.

1. Na temelju traženja Njemačkog štaba za osiguranje željeznica Hrvatska od 3. veljače 1943, imala se izvršiti izgradnja stražarskih tornjeva i nastambi sposobnih za obranu uzduž željezničkih pruga NDH. U svrhu određivanja mjesta za izgradnju zatraženih objekata, određen je za obilazak željezničkih pruga na području Ravnateljstva državnih željeznica u Sarajevu – bojnič Dragan Hrbaček, zapovjednik Tehničke organizacije rada u Sarajevu. Određeni predstavnici trebali su obići željezničke pruge s predstavnicima Ravnateljstva državnih željeznica u Sarajevu radi utvrđivanja stražarskih tornjeva i nastambi za obranu. Po završetku obilaska trebali su dostaviti elaborat Sarajevskom ravnateljstvu, koje je zamoljeno da poduzme mjere za izgradnju navedenih objekata.<sup>69</sup>

---

područje "E" prugu Zagreb – Sisak – Novska. Vidi: N. Barić, "Željeznički promet", 262. Također, vidi: N. Barić, *Ustroj kopnene vojske domobranstva Nezavisne Države Hrvatske 1941.–1945.*, 167.

<sup>68</sup> Zapovijed Edmunda Glaisea von Horstenaua, Njemačkog opunomoćenog generala u Hrvatskoj od 23. siječnja 1943. o akcijama protiv snaga Narodnooslobodilačkog pokreta, *Građa za povijest Narodnooslobodilačke borbe i socijalističke revolucije u sjeverozapadnoj Hrvatskoj 1941–1945.*, Knjiga IV (siječanj – svibanj 1943.), Zagreb: Savjet za izdavanje "Građe za povijest NOP-a i socijalističke revolucije u sjeverozapadnoj Hrvatskoj 1941.–1945.", 1985, 147–149.

<sup>69</sup> HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 4, ur. br. (Tajno) 666/1943. U dokumentu se spominje izgradnja stražarskih tornjeva i na području nadležnosti Ravnateljstva državnih željeznica Zagreb.

2. Početkom 1943. Njemački štab za osiguranje željeznica Hrvatska zahtijevao je da se odmah započne s osiguranjem željezničkih stanica i objekata na prugama Brod – Sarajevo i Dobož – Tuzla izgradnjom utvrda i željezničkih objekata na tim prugama. Taj zahtjev potvrdilo je i Ministarstvo oružanih snaga NDH. Na temelju zahtjeva Glavnog ravnateljstva za promet Ministarstva prometa NDH od 24. ožujka 1943. da se s tim poslovima mora završiti najkasnije do kraja srpnja 1943., Ministarstvo državne riznice NDH odobrilo je da se na teret prometne glavnice Glavne državne blagajne otvori privremeni kredit.<sup>70</sup>
3. Povodom pritužbe jednog od zapovjednika područja osiguranja (Sicherungsabschnitt) da područni nadstojnici sekcija za održavanje pruga HDŽ ne udovoljavaju zahtjevima zapovjedništava za osiguranje željezničkih pruga u pogledu taktičkih načela izgradnje stražarskih tornjeva, Glavnostožerni ured Ministarstva oružanih snaga NDH i službeno je 10. siječnja 1944. riješio da Njemački štab za osiguranje željeznica i njegova područna zapovjedništva Sicherungsabschnitta svoje zahtjeve nisu više dužni tražiti putem Transportne komandanture u Zagrebu ili Feldeisenbahnkommando 7, već ih izravno mogu podnositi sekcijama HDŽ za održavanje pruga. O tome je obaviješteno i Ravnateljstvo državnih željeznica u Sarajevu, kao i sve predmetne sekcije te su upućeni da u svemu postupaju prema njemačkim zahtjevima.<sup>71</sup>
4. Područje osiguranja (Sicherungsabschnitt) "F" iz Bosanskog Novog poslalo je u srpnju 1944. Sekciji za održavanje pruga HDŽ Sisak dopis u vezi s hitnom izgradnjom bunkera na pruzi Sunja – Bosanski Novi – Prijedor. Predstojnik Sekcije Sisak o tome je 15. srpnja 1944. obavijestio Ravnateljstvo HDŽ Zagreb te zatražio odgovarajuće upute. Nijemci su izjavili da će sami izraditi nacрте te ih dostaviti sekciji. Što se tiče materijala i radne snage, sisačka sekcija nije imala niti jedno niti drugo. Kako nije bila u stanju nabaviti materijal, sekcija je

<sup>70</sup> HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 5, ur. br. (Tajno) 1317/1943. Osim navedenih pruga, Njemački štab zahtijevao je izgradnju utvrda i na pruzi Dobova (državna granica) – Zemun.

<sup>71</sup> HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 9, ur. br. (Tajno) 83/1944.

zamolila zagrebačko ravnateljstvo da se pobrine za njegovu nabavu, a isto i za radnu snagu, te da se omogući osiguranje kod radova. Za jedan bunker trebalo je cca 4 zidara i 16 radnika, a ako bi se radi-  
lo više bunkera odjednom, to je trebalo osigurati i odgovarajući broj radnika. Za osiguranje je bilo potrebno predvidjeti na svakom mjestu rada barem 100 dobro naoružanih vojnika, a naročito na dijelu od Volinje do Bosanskog Novog, gdje je trebalo i više (oko 150), pošto su partizani tamo napadali i po danu. Sisačka sekcija zatražila je da u slučaju izgradnje bunkere treba prije dovršetka čuvati i po noći, jer bi u protivnom slučaju ono što se preko dana izgradi bilo po noći porušeno, kao što se to već i događalo. Nijemci su istovremeno tražili izgradnju bunkera kod Blagaja, Dragotinje i Prijedora, što je spadalo u nadležnost prijedorske sekcije.<sup>72</sup>

Odsjek za osiguranje željeznica “D” u Doboju preselio se 22 prosinca 1944. u Zabok radi osiguranja željezničke pruge Zagreb – Varaždin.<sup>73</sup>

U sastavu Njemačkog štaba za osiguranje željeznica Hrvatska postojala je i Brigada za utvrđivanje 1 (Deutscher Eisenbahnsicherungsstab Kroatien, Festungsbrigade 1). Njen zadatak bio je da se kod odsjeka za osiguranje, uzduž željezničkih pruga, izgrade za obranu sposobna uporišta sa skloništima, stražarski tornjevi, barake, bunker i stanovi.<sup>74</sup>

Tako je npr. 20. lipnja 1943. Brigada za utvrđivanje 1 Njemačkog štaba za osiguranje željeznica Hrvatska poslala putem njemačkog opunomoćenog generala u Hrvatskoj (Deutscher Bevollmächtigter General in Kroatien) Etapnom odjelu Ministarstva oružanih snaga NDH zahtjev za nabavu rezane građe za krevete namijenjene posadama u stražarskim tornjevima. Za Odsjek za osiguranje “D” Dobjo bilo je predviđeno 1100 kreveta.<sup>75</sup>

<sup>72</sup> HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 14, ur. br. (Tajno) 1571/1944.

<sup>73</sup> N. Barić, *Ustroj kopnene vojske domobranstva Nezavisne Države Hrvatske 1941. – 1945.*, 167.

<sup>74</sup> HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 4, ur. br. (Tajno) 666/1943.

<sup>75</sup> HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 6, ur. br. (Tajno) 2783/1943. Dokument je pisan na njemačkom jeziku. Preveo ga je Ivan Posavec.

Njemačkom štabu za osiguranje željeznica Hrvatska, osim zapovjedništava (štabova) Sicherungsabschnitta, bile su podređene i domobranske željezničke stražarske bojne (žestra).<sup>76</sup> Početni razlog za osnivanje željezničkih stražarskih bojni bio je da se operativne postrojbe hrvatskog domobranstva, barem u krajevima sjeverno od Kupe i Save, što više oslobode od osiguranja željezničkih pruga. Zbog toga je generalporučnik Vladimir Laxa, glavar Glavnog stožera Ministarstva hrvatskog domobranstva, izdao 18. prosinca 1941. *Zapovijed o postrojavanju željezničkih stražarskih jedinica*. Temeljem navedene zapovijedi ustrojene su posebne željezničke stražarske bojne ili satovi od rezervista od 33 do 42 godine starosti, a od rezervnih ili umirovljenih oficira starih preko 42 godine. Osiguranje željezničkih pruga trebalo je preuzeti najkasnije do 25. siječnja 1942. Oficiri i podoficiri trebali su nositi su domobransku uniformu, a ostalo ljudstvo svoje građansko odijelo, s time da su svi pripadnici ovakvih jedinica nosili na lijevom rukavu povez u bojama NDH s otisnutim slovima “Ž. Str.” i okruglim pečatom jedinice.<sup>77</sup>

Izgradnja objekata za zaštitu pruga koje su čuvali pripadnici žestra bojni tekla je kontinuirano tokom cijelog rata. Tako je npr. 3. veljače 1943. Brigada za utvrđivanje 1 zatražila od Ministarstva domobranstva NDH da se kod Odsjeka za osiguranje “D” izgrade:

1. za obranu sposobna uporišta sa skloništima za domobransku XV. žestra bojnu: 2 kod Suhog Polja s obje strane željezničke zgrade za po 15 vojnika, 1 kod Poljanića za 40 vojnika, 1 kod mjesta Karanovac, izgradnja željezničkog kolodvora,<sup>78</sup> 1 kod Kakmuža za 40 vojnika

<sup>76</sup> HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 6, ur. br. (Tajno) 2778/1943. U izvornom dokumentu Ministarstva domobranstva NDH br. od 2. kolovoza 1943, za željezničke stražarske bojne koristi se njemačka kratica: E. S. Btl.

<sup>77</sup> HR-HDA-492. DPZBj, kutija 2, ur. br. (Tajno) 614/1941; HR-HDA-487. Ministarstvo oružanih snaga Nezavisne Države Hrvatske (Ministarstvo hrvatskog domobranstva) – Zagreb (1941.–1945.), kutija 2, Glavni stožer, Odjel za ustrojstvo, ustr. br. (Tajno) 7832/1941. Također, vidi: N. Barić, *Ustroj kopnene vojske domobranstva Nezavisne Države Hrvatske 1941.–1945.*, 164.

<sup>78</sup> U dokumentu je izostavljen broj vojnika.



2. za obranu sposobna uporišta sa skloništima za domobransku XVI. žestra bojnu: 1 kod mjesta Bradići za oko 16 vojnika
3. za obranu sposobna uporišta sa skloništima za domobransku XVII. žestra bojnu: izgradnja kolodvorske zgrade Janjici<sup>79</sup>
4. stražarski tornjevi za domobransku XV. žestra bojnu: 1 kod mosta na rijeci Bosni kod Doboja, 1 kod mjesta Karanovac, južna strana kolodvora
5. stražarski tornjevi za domobransku XVI. žestra bojnu Bataljun: 1 kod mjesta Parnica, 1 kod Vineste, 2 kod mjesta Žepče na željezničkom kolodvoru – novogradnja, 2 kod Begovog Hana na kolodvorskoj zgradi
6. stražarski tornjevi za domobransku XVII. žestra bojnu: 2 bunkera željeznički kolodvor Nemila kod Lašve, izgradnja tornja na jugoistočnoj strani kolodvora i 2 kod Kaknja
7. stražarski tornjevi za domobransku XVIII. žestra bojnu: 1 kod kolodvora Podlugovi
8. barake: 1 kod Petrovog Sela za Štab bojne i satnije i 1 kod Petrovog Sela za 50 vojnika.

Ministarstvo već 15. veljače 1943. naređuje inspekcijski obilazak tih pruga te nakon toga traži od Ravnateljstva HDŽ Sarajevo da poduzme mjere za izgradnju traženih objekata.<sup>80</sup>

Aleksandar Löhr, komandant njemačkih trupa Jugoistoka, i Glaise von Horstenau, njemački opunomoćeni general u NDH, sastali su se 4. travnja 1943. u vezi s vojno-političkom situacijom i usavršavanjem okupacijske uprave u NDH. Na sastanku je dogovoreno stavljanje cjelokupnih hrvatskih oružanih snaga na njemačkoj okupacijskoj teritoriji pod njemačku komandu. Tako su npr. na dan 6. travnja 1943., Njemačkom štabu za osiguranje željeznica u Brodu na Savi na bosanskom teritoriju bile podređene

---

<sup>79</sup> U dokumentu piše Janjici.

<sup>80</sup> HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 4, ur. br. (Tajno) 666/1943. U izvornom dokumentu Brigade za utvrđivanje 1 koji je 3. veljače 1943. napisan na njemačkom jeziku, za željezničke stražarske bojne koristi se kratica: E. S. Btl, a za Štab bojne i satnije kratica Batl. und Komp. Stab. Dokument su preveli Ivan Posavec i Danijela Marjanić, na čemu im zahvaljujem.

sljedeće željezničke stražarske bojne: XIV. željeznička stražarska bojna sa sjedištem u Doboju, XV. željeznička stražarska bojna sa sjedištem u Tuzli, XVI. željeznička stražarska bojna sa sjedištem u Zavidovićima i XVII. željeznička stražarska bojna sa sjedištem u Zenici.<sup>81</sup> Na dan 4. rujna 1944. u sastavu Štaba XVII. žestra bojne sa sjedištem u Zenici nalazili su se pomoćni željeznički oklopni vlak “Zenica” u Zenici i pomoćni željeznički oklopni vlak “Lašva” u Lašvi. Štab XVII. žestra bojne potpadao je pod jedinice za osiguranje željezničke pruge Štaba “D” odsjeka.<sup>82</sup>

## Oklopni vlakovi

### *Općenito o oklopnim vlakovima*

Njemačka je na prostoru NDH koristila svoje oklopne vlakove, ali i hrvatske oklopne vlakove,<sup>83</sup> koji su rađeni u radionicama HDŽ.

Budući da su oklopni vlakovi, s obzirom na svrhu za koju su bili određeni, smatrani borbenim i izviđačkim jedinicama, stavljeni su kao takvi pod neposredan nadzor i nadležnost njemačkih i hrvatskih oružanih snaga. *Upute o prometu oklopnih vlakova* izradio je Njemački opunomoćenik za promet u Hrvatskoj te ih u ožujku 1944. poslao na znanje Glavnom ravnateljstvu za promet Ministarstva prometa NDH. Prema navedenim uputama, sve predviđene i nepredviđene vožnje oklopnih vlakova trebale su jedinice za osiguranje pruga prijaviti najbržim putem nadležnoj njemačkoj nadzornoj službi, kao i njemačkoj vojno-prijevoznj jedinici (Transportdienststelle). U svim domovnim postajama oklopnih vlakova nalazile su se nadzorne službe njemačkih vojno-prometnih jedinica. Djelatnici ove službe bili su

<sup>81</sup> HDA HR-HDA-1450, rola D-2227, Glavni stožer oružanih snaga, spis Ustr. br. 2329/taj. od 6. travnja 1943. Također, vidi: N. Barić, *Ustroj kopnene vojske domobranstva Nezavisne Države Hrvatske 1941.-1945.*, 167-169.

<sup>82</sup> Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda. Borbe u Bosni i Hercegovini 1944. godine, tom IV., knjiga 29, Beograd: Vojnoistorijski institut, 1968, 674-682.

<sup>83</sup> O hrvatskim oklopnim vlakovima na bosanskim prugama na području nadležnosti Ravnateljstva HDŽ Zagreb, koje su koristile i njemačke jedinice, vidi: HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 5, ur. br. (Tajno) 2254/1943.

dužni voditi brigu o svim pitanjima koja su se ticala prometa oklopnih vlakova, nadalje su bili osobno odgovorni da se svi nalozi koji su savezno s prometom oklopnog vlaka bili izdani doista u cijelosti izvrše, konačno su bili dužni održavati vezu sa zapovjednikom oklopnog vlaka. Isto je vrijedilo i za nadzorne službe na usputnim stanicama.<sup>84</sup>

Budući da su do rujna 1944. Nijemci skupili dovoljno iskustava u pogledu prometa pružnih zaštitnih vlakova, Njemački opunomoćenik za promet u Hrvatskoj 3. rujna 1944. poslao je donekle izmijenjene upute o prometu tih vlakova Glavnom ravnateljstvu za promet Ministarstva prometa NDH. Svrha je pružne zaštite bila sigurnost željezničkog prometa. Temeljem navedenih uputa, jedinice vojske za osiguranje pruge, u prvom redu zapovjednici oklopnih vlakova i željeznička prometna službena mjesta, trebali su najuže surađivati. Vožnje koje nisu služile za osiguranje pruge, tzv. predviđene vožnje, morala je predložiti njemačka nadležna nadzorna stanica njemačkom opunomoćeniku za promet u Hrvatskoj, odnosno njegovoj vanjskoj vojnoj jedinici (Aussenstelle) u Sarajevu ili Zemunu. Nepredviđene vožnje morao je zapovjednik vlaka prijaviti nadležnoj njemačkoj nadzornoj stanici. Nadzor nad vožnjama u NDH imali su Feldeisenbahnbetriebsabteilung 5 i 22, koji su do 10. u mjesecu trebali dati iskaz izvršenih vožnji i pružnih zaštitnih vlakova za protekli mjesec njemačkom opunomoćeniku za promet u Hrvatskoj.<sup>85</sup>

### *Njemački oklopni vlakovi*

U ovom poglavlju ukratko su, kao primjer, prikazani njemački oklopni vlakovi na bosanskom teritoriju, kao i jedinice koje su ih koristile za osiguranje željezničkih pruga.

---

<sup>84</sup> Upute o prometu oklopnih vlakova iz ožujka 1944, HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 1, ur. br. (Vrlo tajno) 498/1944. Također, vidi: N. Barić, "Željeznički promet", 262 i 273.

<sup>85</sup> HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 16, ur. br. (Tajno) 2216/1944. Feldeisenbahnbetriebsabteilung 5 imao je svoje sjedište u Vinkovcima. Vidi: *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1944.-1945.*, tom XII., knjiga 4, 12-15.

Prema Pregledu dislokacije komandi i jedinica njemačke 718. pješadijske divizije od 28. svibnja 1942., postojalo je pet oklopnih vlakova, od kojih dva sa sjedištem na bosanskom teritoriju. Improvizirani (pomoćni) oklopni vlak 103 imao je svoje sjedište u Sarajevu, a improvizirani oklopni vlak 105 u Doboju.<sup>86</sup>

Dolaskom njemačke 714. pješačke divizije<sup>87</sup> na teritorij zapadne Bosne ona je bila podčinjena Borbenoj grupi “Zapadna Bosna”, a dijelove jedinica uvodila je u djelovanje posredstvom Operativnog štaba Borbene grupe “Zapadna Bosna”.<sup>88</sup> Prema Pregledu dislokacije štabova i jedinica njemačke 714. pješačke divizije od 31. srpnja 1942., postojao je oklopni vlak 23 koji je potpadao pod Borbenu grupu “Zapadna Bosna”.<sup>89</sup> Prema mjesečnom izvještaju 714. pješačke divizije iz druge polovice kolovoza 1942., oklopni vlak 23 je uslijed partizanskog djelovanja uništen između Capraga i Blinjskog Kuta, a od tada se nalazio u Zagrebu na popravku.<sup>90</sup> Prema navedenom izvještaju, postojao je i oklopni vlak D 209 (Banja Luka / Kozarac).<sup>91</sup> Zbog navedenog razloga, željeznički oklopni vlak 23 izašao je iz sastava 714. pje-

<sup>86</sup> Postojali su još oklopni vlak 24, improvizirani oklopni vlak 104 i improvizirani oklopni vlak 209 sa sjedištem u Slavanskom Brodu. Vidi: *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1942.*, tom XII., knjiga 2, 444-446. Prema novom Pregledu dislokacije komandi i jedinica njemačke 718. pješadijske divizije od 31. srpnja 1942., jedina promjena sastoji se u tome što pomoćni oklopni željeznički vlak 209 seli u Zagreb. Vidi: *Ibid.*, 594-596.

<sup>87</sup> Općenito o 714. pješačkoj diviziji, vidi: N. Anić, *Njemačka vojska u Hrvatskoj 1941.-1945.*, 24, 96-97, 215, 232-239.

<sup>88</sup> *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1942.*, tom XII., knjiga 2, 705-706.

<sup>89</sup> *Ibid.*, 591-593.

<sup>90</sup> U toku dva dana eksplozijama su izbačena tri njemačka oklopna vlaka iz kolosijeka, pri čemu je 23. željeznički oklopni vlak bio teško oštećen, 1 mrtav, 37 ranjenih, od toga 3 oficira. Dijelovi Moslavačkog NOP odreda 28. kolovoza 1942. podmetnuli su minu improviziranom oklopnom vlakom, koji je iskočio iz šina. Promet je bio obustavljen 24 sata. Zatim je 30. kolovoza 1942. ovaj odred minirao prugu kod Kutine. Na mine je naletio oklopni vlak. Tom je prilikom pruga bila lakše oštećena. Žrtva treće diverzije bio je 23. oklopni vlak, koji je 31. kolovoza 1942. naletio na minu kod Capraga. Ovu diverziju izveli su dijelovi Banijskog NOP odreda. Vlak je iskočio iz šina, a pruga je znatno oštećena. Vidi: *Ibid.*, 696-697.

<sup>91</sup> *Ibid.*, 701-707.

šačke divizije sa sljedećim ljudstvom: 6 oficira, 1 službenik, 29 podoficira i 123 vojnika.<sup>92</sup>

Od rujna do studenoga 1942. oklopni vlak 103 djelovao je na različitim borbenim zadacima. Bio je podređen 718. pješačkoj diviziji.<sup>93</sup>

Prema mjesečnom izvještaju njemačke 114. lovačke divizije od 31. svibnja 1943., na najugroženijim željezničkim prugama bila su organizirana težišta osiguranja. Težište osiguranja bilo je na pruži Bosanski Novi – Prijedor. Za osiguranje stajali su na raspolaganju: oklopni vlakovi u Prijedoru i Bosanskom Novom, pomoćni oklopni vlak u Banjoj Luci, 1 ojačani vagon u Bosanskom Novom. Odgovoran za osiguranje bio je 721. lovački puk.<sup>94</sup>

Prema Zapovijesti od 11. rujna 1943., njemačka 369. pješačka divizija<sup>95</sup> trebala je, uz dotadašnje zadatke, preuzeti zaštitu željezničke pruge i puta Sarajevo – Mostar do Ostrošca (uključivo). U tu svrhu 370. grenadirski puk trebao je preuzeti oklopne vlakove 103 i 106 koje je 7. SS-divizija trebala prebaciti za Sarajevo. Divizija je trebala telefonski javiti brojno stanje posada koje je trebalo smijeniti i vrijeme preuzimanja vlakova.<sup>96</sup>

U skladu sa zapovijedi 369. pješačke divizije od 2. listopada 1943., Glavnostožerni odjel Zapovjedništva III. zbornog područja u Sarajevu izdao je 7. listopada 1943. zapovijed svojim podređenim jedinicama o upotrebi

<sup>92</sup> Mjesečni izvještaj Operativnog odjeljenja 714. pješačke divizije za listopad 1942., Isto, 853.

<sup>93</sup> Isto, 740-742, 797-802, 866-867, 902-905. Od 28. rujna 1942. oklopni vlak 103 potpadao je pod Borbenu grupu "Vist", pod zapovjedništvom potpukovnika Vista (operacija "Jajce" protiv partizanskih snaga), od 18. listopada 1942. potpadao je pod Borbenu grupu "Humel", pod zapovjedništvom potpukovnika Humela (šire područje Jajca), od 7. studenoga 1942. potpadao je pod Grupu za osiguranje "Schmid", pod zapovjedništvom kapetana Schmida (područje Turbe – Donji Vakuf – Jajce), od 30. studenoga 1942. potpadao je pod Borbenu grupu "Anaker", pod zapovjedništvom majora Anakera (operacija "Jajce III").

<sup>94</sup> *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1943.*, tom XII., knjiga 3, 330-337.

<sup>95</sup> Općenito o 369. pješačkoj (legionarskoj) "Vražjo" diviziji, vidi: N. Anić, *Njemačka vojska u Hrvatskoj 1941.-1945.*, 53, 57, 89, 99, 217, 233-243.

<sup>96</sup> Zapovjest 369. pješačke divizije od 11. rujna 1943. potčinjenim jedinicama za angažiranje duž željezničke pruge Sarajevo – Mostar, *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1943.*, tom XII., knjiga 3, 547-549. U dokumentu se ne navodi koja je SS divizija u pitanju, no riječ je o 7. SS diviziji.

željezničkih oklopnih vlakova. Zapovijed sadrži raspored 11 njemačkih i hrvatskih oklopnih vlakova, počevši od 3. listopada 1943., i to:

Oklopni vlak	Posadno mjesto	Osigurava prugu
Oklopni vlak Lisac (Fuchs)	Podlugovi	Sarajevo – Visoko (uklj.)
Oklopni vlak Vuk (Wolf)	Stambulčić	Sarajevo – Stambulčić
Oklopni vlak Ris (Luchs)	Konjic	Sarajevo – Rama (uklj.)
Pom. oklopni vlak Bistrica	Breza	Podlugovi – Breza
Pom. oklopni vlak Neretva	Jablanica	Rama (isklj.) – Mostar (isklj.)
Pom. oklopni vlak Zenica I.	Zenica	Zenica (uklj.) – 3 km z. od Begov Hana
Pom. oklopni vlak Zenica II.	Lašva	Lašva (uklj.) – Zenica (isklj.)
Oklopni vlak Lav (Löwe)	Kakanj	Lašva (isklj.) – Visoko (isklj.)
Oklopni vlak Tigar (Tiger)	Žepče	3 km z. od Begov Hana – Zavidovići (uklj.)
Oklopni vlak Panter (Panther)	Maglaj	Zavidovići (isklj.) – Rječice (uklj.)
Pom. okl. vlak Travnik	Travnik	Lašva (uklj.) – Travnik

Posade za oklopne vlakove Bistrica, Lav, Tigar i Panter davali su Nijemci, dok su posade ostalih vlakova činile jedinice NDH, i to: Ris, Vuk i Lisac – 3 sat okl. vlakova, Neretva – 2. gorska pukovnija i Zenica I. i II. – XVII. željeznička stražarska bojna. Za oklopni vlak Bistrica u zapovijedi se općenito navodi da je bio podređen Nijemcima, dok se za oklopne vlakove Tigar i Travnik specificira da su bili podređeni njemačkoj 369. pukovnici, a oklopni vlakovi Panter, Zenica I. i II. Štabu za osiguranje željeznica “D” u Doboju. Ostali vlakovi bili su podređeni NDH jedinicama, i to: oklopni vlak Lisac preko 3. sati oklopnih vlakova Zapovjedništvu III. zbornog područja, oklopni vlak Vuk Oružničkom vodu “Goražde” u Palama, a oklopni vlakovi Ris i Neretva 2. gorskoj pukovnici.<sup>97</sup> Na dan 4. rujna 1944. neki hrvatski oklopni

<sup>97</sup> *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda. Borbe u Bosni i Hercegovini 1943. god.*, tom IV., knjiga 18, Beograd: Vojni istorijski institut Jugoslovenske narodne armije, 1958, 475-477. Također, vidi: N. Barić, *Ustroj kopnene vojske domobranstva Nezavisne Države Hrvatske 1941.-1945.*, 172. Na dan 4. rujna 1944. na području osiguranja njemačke 369. pješačke divizije nalazio se hrvatski pomoćni željeznički oklopni vlak “Gabela” u Gabeli, koji

vlakovi potpadali su pod područje osiguranja njemačke 7. SS brdske divizije “Prinz Eugen”.<sup>98</sup> Bili su to: oklopni vlak br. 3 “Lisac” u Stambulčiću, oklopni vlak “Neretva” u Ostrožcu i oklopni vlak br. 2 “Vuk” u Ustiprači (osiguravao je Sudiće, most na Limu). Područjem osiguranja zapovijedao je zapovjednik 7. SS divizije preko III. zbornog područja u Sarajevu.<sup>99</sup>

Prema istraživanjima Wolfganga Sawodnya,<sup>100</sup> Štab za osiguranje željeznica Hrvatska podijelio je prugu Zagreb – Beograd na više područja osiguranja, a u svakom od njih nalazio se oklopni vlak:

- Područje osiguranja “A”: oklopni vlak 65 (Zagreb)<sup>101</sup>
- Područje osiguranja “B”: oklopni vlak 6 (Brod na Savi)<sup>102</sup>

---

je spadao pod Štab V. bojne u Ostrožcu. Štab je bio pod zapovjedništvom IX. ustaškog zdruga u Mostaru, a Zdrug je pak spadao pod područje osiguranja njemačke 369. pješačke divizije. Vidi *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda. Borbe u Bosni i Hercegovini 1944. godine*, tom IV., knjiga 29, 674-682.

<sup>98</sup> Općenito o njemačkoj 7. SS brdskoj lovačkoj dobrovoljačkoj diviziji “Prinz Eugen”, vidi: N. Anić, *Njemačka vojska u Hrvatskoj 1941.–1945.*, 89-90, 93, 212, 232-243.

<sup>99</sup> *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda. Borbe u Bosni i Hercegovini 1944. godine*, tom IV., knjiga 29, 674-682. Također, vidi: Tomislav Aralica – Višeslav Aralica, *Hrvatski ratnici kroz stoljeća. Oružane snage Nezavisne Države Hrvatske i druge postrojbe na osovinskoj strani 1941.–1945.*, 3. knjiga, Zagreb: Znanje, 2010, 104.

<sup>100</sup> Wolfgang Sawodny, *Die Panzerzüge des Deutschen Reiches 1899–1945*, Freiburg: EK-Verlag, 2006, 293-311, 415, 427-438. Tekst su s njemačkog preveli Ivan Posavec i Danijela Marjanić. Također, vidi: T. Aralica – V. Aralica, *Hrvatski ratnici kroz stoljeća*, 104. Izvorni dokumenti uglavnom potvrđuju navode Wolfganga Sawodnya. Tako npr. prema Pregledu domovnih postaja oklopnih vlakova, vlakova za osiguranje pruga i oklopnih drezina na području Njemačkog prijevoznog opunomoćenika za Hrvatsku od 1. veljače 1944., stanje uglavnom odgovara Sawodnyjevim podacima od 15. kolovoza 1944. (njemački oklopni vlak 23 u Sisku, 65 u Popovači, 6 u Brodu na Savi i 64 u Rumi). Izuzetak je vlak za osiguranje pruge 206, za koji dokument navodi da se nalazi u Brodu na Savi, a ne u Karlovcu, kako Sawodny navodi. No, razlika između datuma je ipak 6 mjeseci, pa je moguće da je vlak naknadno premješten u Karlovac. Autor do sada nije naišao na dokument koji bi potvrdio Sawodnyjeve navode. Vidi: HR-HDA-241. RDŽ/Z, kutija 1, ur. br. (Vrlo tajno) 498/1944.

<sup>101</sup> Oklopni vlak 65 sredinom srpnja 1943. bio je spreman za uvrštavanje. Najprije je trebao ići u Grčku. Njegova vožnja do Soluna ipak je pokazala da je bio pretežak za tamošnje pruge, mostove i temelje mostova. Zbog toga je vraćen i od sredine kolovoza bio je smješten u Zagrebu na Glavnom kolodvoru.

<sup>102</sup> Umjesto isključenog oklopnog vlaka 23 u listopadu 1942. na Balkan je došao dodatno opremljen oklopni vlak br. 6 sa zaplijenjenim ruskim topovskim vagonom. Područje uvrštavanja također je

- Područje osiguranja “C”: oklopni vlak 64 (Ruma)<sup>103</sup>
- Područje osiguranja “D”: hrvatski oklopni vlakovi br. 1 i 2, zaštitni vlakovi br. 104 i 105; Doboj (uskotračna željeznička pruga Brod na Savi – Sarajevo)
- Područje osiguranja “E”: oklopni vlak 23 (Novska).<sup>104</sup>

Na dan 15. kolovoza 1944. na području Vrhovnog zapovjedništva Jugoistok postojali su sljedeći oklopni i zaštitni vlakovi (ovdje je naveden ustroj koji se odnosi samo na područje NDH):

- zapovjednik oklopnih vlakova pri Vrhovnom zapovjedništvu Grupe armija “F” (Indija)<sup>105</sup>
- Štab za osiguranje željeznica Hrvatska: 6 oklopnih drezina (Panzerdraisinen)
- Područje osiguranja “A”: oklopni vlak 65, željeznička oklopna kola

---

bila cijela pruga od Zagreba do Beograda. Sredinom ožujka 1943. ovom oklopnom vlaku dodijeljena su željeznička oklopna kola (PT 15).

<sup>103</sup> Oklopni vlak 64 stigao je 22. lipnja 1943. u Hrvatsku i stacioniran je u Rumi.

<sup>104</sup> Zbog pojačanih napada na pruzi Zagreb – Beograd, u proljeće 1942. na to područje uvršten je njemački oklopni vlak br. 23. Najprije je kratko vrijeme stajao u Novskoj, a njegovo krajnje odredište bio je Sisak. Osim osiguranja glavne pruge od Zagreba u smjeru Beograda, našle su se također vožnje na odvojnoj pruzi od Sunje do Bihaća, odnosno Banja Luke, koje su u stvari završavale u Kostajnici, budući je tamošnji most na Uni bio preslab za oklopne vlakove i svaki prijelaz, bez obzira na odgovarajuće mjere opreza, predstavljao je rizik. Dana 30. kolovoza 1942. oklopni vlak 23 teško je oštećen u partizanskom napadu kod Capraga, da bi onda njegovi ostaci bili otpremljeni u Radionicu za popravak Njemačkih državnih željeznica Reichsbahn-Ausbesserungswerk (RAW) Gleiwitz, gdje je izvršena potpuna novogradnja. Sredinom kolovoza 1943. u Hrvatskoj se opet pojavio novoizrađeni oklopni vlak 23. Najprije je bio smješten u Sunji, a od 19. rujna u Novskoj (gdje se nalazio pružni zaštitni vlak br. 206, koji je tada prebačen na prugu Sunja – Bosanski Novi).

<sup>105</sup> Krajem siječnja 1944. kao zapovjedništvo oklopnih vlakova na Balkanu osnovan je Štab zapovjednika oklopnih vlakova pri Grupi armija F u Beogradu, koji je nakon bombardiranja sredinom travnja 1944. preseljen u Indiju. Štab Vrhovnog zapovjedništva Jugoistok premješten je tek 13. listopada 1944. u Rumu, dok je general sustava prijevoza (General des Transportwesens) još 6. listopada 1944. iz Beograda krenuo za Osijek. Zapovjednik oklopnih vlakova pri Grupi armija F preseljen je iz Indije u Rumu.



PT 15 (Popovača<sup>106</sup>)<sup>107</sup>

- Područje osiguranja “B”: oklopni vlak 6 privremeno na popravku u Radionici za popravak Njemačkih državnih željeznica Maribor<sup>108</sup>
- Područje osiguranja “C”: oklopni vlak 64, željeznička oklopna kola PT 32 i 33 (Ruma)<sup>109</sup>
- Područje osiguranja “D”: hrvatski oklopni vlakovi br. 1 i 2 (Doboj), zaštitni vlakovi br. 104, 105 (pruga Brod na Savi – Sarajevo – Mostar)
- Područje osiguranja “E”: oklopni vlak 23 (Sisak)
- Područje osiguranja “F”: zaštitni vlak br. 206 (Karlovac).

<sup>106</sup> Prema Zapovijesti Štaba 7. divizije NOVJ od 30. kolovoza 1944. podređenim jedinicama, u željezničkoj stanici Popovača nalazio se jedan oklopni vlak (pancer) s 20 Nijemaca. Vidi: *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda. Borbe u Hrvatskoj 1944. godine*, tom V., knjiga 31, Beograd: Vojnoistorijski institut, 1964, 470.

<sup>107</sup> Početkom 1944. uslijedilo je premještanje oklopnog vlaka 65 u Popovaču na sjeverni kolosijek Zagreb – Novska. Nakon što je već tijekom prvog sukoba s partizanima 15. kolovoza 1944. kod Volodera bilo nekoliko ranjenih, oklopni vlak 65 teško je oštećen 31. kolovoza 1944. prilikom napuštanja kolodvora Popovača zbog serijskih eksplozija. Poginulo je 6 ljudi, a 12 ih je bilo ranjeno. Još upotrebljivi vagoni (u biti stražnja polovica vlaka) ponovo su postavljeni na kolosijek i popravljeni. Vlak je do dolaska zamjenskih vagona popunjen privremeno oklopljenim vagonima i običnom lokomotivom, što je značilo da se više nije mogao dopustiti odlazak vlaka na duže popravke. Oklopni vlak 65 sa željezničkim oklopnim kolima PT 15 ostao je i dalje smješten u Popovači do 18. siječnja 1945. kada su oba vlaka povučena u Pričuvni odjel oklopnih vlakova u Milovice.

<sup>108</sup> Dana 23. travnja 1944. oklopni vlak br. 6 znatno je oštećen u eksploziji mine i otpremljen u Radionicu Njemačkih državnih željeznica Maribor (Marburg).

<sup>109</sup> Sredinom srpnja 1944. na Balkan su stigla određena željeznička oklopna kola, talijanske “Littorine” br. 32 i 33. Željeznička oklopna kola (PT) 32 prvobitno su bila predviđena za laki izviđački vlak br. 302, no bila su podređena, odnosno u sastavu: PZ 64 (srpanj – kolovoz 1944.), PZ 65 (rujan – listopad 1944.), PZ 4 (ožujak – svibanj 1945.). Željeznička oklopna kola (PT) 33 prvobitno su bila predviđena za laki izviđački vlak br. 302, no bila su podređena, odnosno u sastavu: PZ 64 (srpanj – studeni 1944.), teški izviđački vlak br. 203 ? (veljača 1945.). Često su pozivane od zapovjednika oklopnih vlakova kod Grupe armija F u Indiji za inspekcijske vožnje. U listopadu 1944. oklopni vlak 64 iz svoje prethodne smještajne stanice Ruma uputio se u Jankovce istočno od Virovitice. Od 26. listopada 1944. osiguravao je Štab Vrhovnog zapovjedništva Jugoistok i generalfeldmaršala Weichsa koji se privremeno nalazio u Slavanskom Brodu te je 29. listopada 1944. pratio njegov zapovjedni vlak do konačne smještajne postaje – Zagreb. Tijekom vožnje pratnju su napali partizani, ali je napad bio odbijen. Od 5. studenoga 1944. oklopni je vlak 64 tijekom 14 dana bio smješten u Andrijevcima.

Osim navedenih oklopnih vlakova, Wolfgang Sawodny spominje još i njemački oklopni vlak (Panzerzüge/PZ) br. 24,<sup>110</sup> teški izvidnički vlak br. 201<sup>111</sup> te izvidnički vlak br. 204.<sup>112</sup>

Ako je cilj oklopnih vlakova bila zaštita željezničkih pruga i borba protiv jedinica Narodnooslobodilačke vojske, onda možemo zaključiti da je taj zadatak ispunjen samo djelomično. Čak i sa svakodnevnim djelovanjem oklopnih vlakova, željeznička infrastruktura uništavana je danonoćno. O tome postoje nebrojeni sačuvani dokumenti i literatura. Međutim, postavlja se pitanje, da nije bilo oklopnih vlakova, da li bi ta devastacija bila destruktivnija. S obzirom na to da su Nijemci, bez obzira na sve, forsirali izradu i upotrebu oklopnih vlakova do samog kraja rata, znači da su oni za njih ipak ispunjavali funkciju za koju su zamišljeni.

Intenziviranjem rata, a pogotovo od 1943., Nijemci su se ograničili samo na osiguranje pruga i objekata od primarne važnosti za njih te su na taj način ipak i u takvim uvjetima uspjeli održavati željeznički promet. Njemački komandanti i njihovi privredni savjetnici poduzeli su radikalne mjere ograničenja civilnog željezničkog prometa, davanja prednosti transportu operativnih jedinica, opremi i dopremi hrane, a zatim transportu stratejskih sirovina i ugljena.<sup>113</sup> Tako npr. njemački general u Zagrebu u

---

<sup>110</sup> Zbog pojačanih napada na pruzi Zagreb – Beograd, u proljeće 1942. na to područje uvršten je njemački oklopni vlak br. 24. Bio je stacioniran u Slavanskom Brodu. Djelovao je na pruzi Zagreb – Beograd, a nakon isključenja oklopnog vlaka 23 također na liniji od Sunje preko Bosanskog Novog i Prijedora za Banja Luku i od Siska do Karlovca. Tijekom sukoba s partizanima u okviru operacije “Weiss” oklopni vlak 24 bio je oštećen i upućen na popravak u Radionicu Njemačkih državnih željeznica u Maribor (Marburg). U međuvremenu je ipak odlučeno da ga se u Münchenu potpuno prepravi. Nikada više nije vraćen na Balkan.

<sup>111</sup> Najprije je upućen u Slavonski Brod, tj. do dolaska prvog oklopnog vlaka 75 na Balkan u siječnju 1945. Osiguravao je nakon toga neko vrijeme pruge iz pravca Vinkovaca prema Osijeku i Brčkom.

<sup>112</sup> Izvidnički vlak br. 204 sa željezničkim oklopnim kolima PT 34 stajao je na pruzi Sunja – Bosanski Novi u pravcu Bihaća. Željeznička oklopna kola (PT) 34 bila su podređena, odnosno u sastavu teškog izvidničkog vlaka br. 204.

<sup>113</sup> Izveštaj vojnoprivrednog oficira u Zagrebu od 15. studenoga 1943. o eksploataciji prirodnih i privrednih bogatstava s teritorije Hrvatske i Bosne i Hercegovine za potrebe Wehrmachta, *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1943.*, tom XII., knjiga 3, 673 (fusnota br. 11).

svome izvještaju o osiguranju željezničkog transporta i eksploataciji rudnika u okolini Prijedora i Jajca od 30. siječnja 1942. navodi da transport željezne rude željezničkom prugom Prijedor – Bosanski Novi – Sunja tada nije bio izvodljiv. Zbog toga je Transportna komandantura u Zagrebu trebala pokušati oklopnim vlakom transportirati u Prijedor 60 tona uglja (4 vagona).<sup>114</sup> Prema izvještaju Vojnoprivrednog štaba jugoistoka u Beogradu upućenog 19. rujna 1944. Upravi za vojnu privredu Vrhovne komande Wehrmachta, tada su u NDH osiguravane još samo pruge Zagreb – Beograd (sjeverni krak cijeli, južni krak samo još od Zagreba do Capraga i od Sunje do Novske), Sunja – Bihać, Brod – Mostar, kao i Vinkovci – Osijek i Indija – (Novi Sad).<sup>115</sup>

## Zaključak

Ovim člankom daje se prilog poznavanju organizacije i djelovanja njemačkog sustava zaštite željezničkog prometa u NDH s posebnim osvrtom na bosanske pruge u razdoblju od 1941. do 1945. godine. 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. Željeznice “iznad” navedene demarkacijske linije bile su pod nadzorom njemačkih vojnih vlasti. Nijemci su na osvojenom području uspostavili svoj sustav ustanova i jedinica za osiguranje željezničke infrastrukture, koje su u svakom pogledu bile nadređene hrvatskim civilnim i vojnim vlastima. Od ustanova koje su, direktno ili indirektno, bile nadležne i za bosanske pruge, ovaj rad obrađuje: oficira za vezu načelnika za transport kod njemačkog generala u Zagrebu, Transportnu komandanturu u Zagrebu, Vojnu željezničku komandu 7 u Zagrebu (Njemački opunomoćenik za promet u Hrvatskoj), Feldeisenbahnbetriebsabteilung 22 u Zagrebu, Štab za posebnu upotrebu

---

<sup>114</sup> *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1942.*, tom XII., knjiga 2, 85-86.

<sup>115</sup> *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1944.-1945.*, tom XII., knjiga 4, 599-601.

Hengsberger u Doboju te Njemački štab za osiguranje željeznica Hrvatska u Brodu na Savi. Od operativnih vojnih jedinica (divizija) spominju se: 7. SS brdska divizija “Prinz Eugen”, 714. pješačka divizija (1. travnja 1943. reorganizirana u 114. lovačku diviziju), 718. pješačka divizija (1. travnja 1943. reorganizirana u 118. lovačku diviziju) te 369. pješačka (legionarska) “Vražja” divizija, i to samo u kontekstu njemačkih i hrvatskih oklopnih vlakova koji su se nalazili na njihovom području osiguranja. Osnovni zadatak tih ustanova bila je sigurnost prijevoza vojske, naoružanja, vojne opreme te strategijskih sirovina i drugih dobara za potrebe njihove ratne i civilne privrede. Glavni zadatak njemačkih snaga u NDH prvenstveno je bila zaštita glavne pruge: granica Reicha – Zagreb – Beograd. Na bosanskom teritoriju za Nijemce je od posebnog vojnog i ekonomskog značaja bila normalnotračna željeznička pruga za prijevoz ruda Banja Luka – Prijedor – Bosanski Novi – Sunja s rudnikom Ljubija, priključna normalnotračna pruga Bosanski Novi – Bihać te tzv. Njemačka oblast uskotračnih željeznica. U njemačkim izvještajima prvenstveno se ističu sljedeće uskotračne pruge: industrijska pruga Zavidovići – Olovo – Han-Pijesak, Doboj – Tuzla – Simin Han, sporedna pruga Vareš – Podlugovi, Lašva – Donji Vakuf – Jajce, Sarajevo – Brod, Sarajevo – Prača – Višegrad, Rača – Ugljevik, Semizovac – Ivančići, Sarajevo – Mostar. Glavni problem njemačkom sustavu osiguranja pruga prvenstveno su bili svakodnevni, uglavnom uspješni i devastirajući napadi jedinica Narodnooslobodilačke vojske na željezničku infrastrukturu. Rezimirajući prikazanu organizaciju njemačkih transportnih ustanova i jedinica, možemo zaključiti da je njemačka vojska postupno preuzimala sve veće ovlasti u NDH. Istovremeno se ratna situacija sve više pogoršavala. Nijemci su zbog važnosti za ratnu privredu učinili sve da cjelokupni željeznički sustav na svome interesnom području djelovanja stave pod posvemašnju kontrolu i nadzor, no to im nikada uistinu nije uspjelo u potpunosti. Bar ne na dulje vrijeme.

## IZVORI I LITERATURA

### Arhivski izvori

Hrvatski državni arhiv (HR-HDA), Zagreb:

219. Ministarstvo prometa i javnih radova – Zagreb (1941. – 1945.),  
Glavno ravnateljstvo za promet
224. Ministarstvo obrta, veleobrti i trgovine Nezavisne Države  
Hrvatske – Zagreb (1941. – 1945.)
241. Ravnateljstvo državnih željeznica – Zagreb (1941. – 1945.)
487. Ministarstvo oružanih snaga Nezavisne Države Hrvatske  
(Ministarstvo hrvatskog domobranstva) – Zagreb (1941. – 1945.)
492. Domobransko popunidbeno zapovjedništvo Bjelovar
1450. Zbirka mikrofilmova gradiva iz inozemnih arhiva koje se odnosi  
na Hrvatsku
1576. Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica Zagreb (1945. –  
1953.)

### Objavljeni izvori

*Građa za povijest Narodnooslobodilačke borbe i socijalističke revolucije u sjeverozapadnoj Hrvatskoj 1941–1945*, Knjiga IV (siječanj – svibanj 1943), Zagreb: Savjet za izdavanje “Građe za povijest NOP-a i socijalističke revolucije u sjeverozapadnoj Hrvatskoj 1941.–1945.”, 1985.

*Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda. Borbe u Bosni i Hercegovini 1943. god.*, tom IV., knjiga 18, Beograd: Vojni istoriski institut Jugoslovenske narodne armije, 1958.

*Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda. Borbe u Bosni i Hercegovini 1944. godine*, tom IV., knjiga 29, Beograd: Vojnoistorijski institut, 1968.

*Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda. Borbe u Hrvatskoj 1944. godine*, tom V., knjiga 31, Beograd: Vojnoistorijski institut, 1964.

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

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

*Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1943.*, tom XII., knjiga 3, Beograd: Vojnoistorijski institut, Beograd, 1978.

*Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti Nemačkog Rajha 1944.–1945.*, tom XII., knjiga 4, Beograd: Vojnoistorijski institut, 1979.

## Štampa

*Vjestnik Ministarstva prometa*, Glavno ravnateljstvo za promet, Zagreb, 1943.

*Vjestnik Ministarstva prometa i javnih radova*, Glavno ravnateljstvo za promet, Zagreb, 1945.

*Vjestnik Ministarstva prometa i javnih radova*, Odio za željeznice i autopromet, Zagreb, 1942.

## Literatura

### Knjige

Anić, Nikola, *Njemačka vojska u Hrvatskoj 1941.–1945.*, Zagreb: Hrvatski institut za povijest, 2002.

Aralica, Tomislav – Aralica, Višeslav, *Hrvatski ratnici kroz stoljeća. Oružane snage Nezavisne Države Hrvatske i druge postrojbe na osovinskoj strani 1941.–1945.*, 3. knjiga, Zagreb: Znanje, 2010.

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

Sawodny, Wolfgang, *Die Panzerzüge des Deutschen Reiches 1899–1945*, Freiburg: EK-Verlag, 2006.

### Članci

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

Barić, Nikica, “Represivne mjere Njemačke vojske u Bosni i Hercegovini tijekom Drugog svjetskog rata”, u: *Historijska traganja*, Sarajevo: Institut za historiju Univerziteta u Sarajevu, 2020, br. 19, 239-273.

Lajnert, Siniša, “Organizacija Ravnateljstva državnih željeznica Sarajevo (1941–1945)”, u: *Historijska traganja*, Sarajevo: Institut za historiju Univerziteta u Sarajevu, 2020, br. 19, 307-348.

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

## THE CONTRIBUTION TO THE KNOWLEDGE OF THE ORGANIZATION OF THE GERMAN PROTECTION SYSTEM OF THE RAILWAY TRAFFIC IN THE INDEPENDENT STATE OF CROATIA WITH PARTICULAR EMPHASIS ON THE BOSNIAN RAILWAY LINES

### Summary

The paper is a contribution to the knowledge from the aspect of the history of institutions of the organization and activity of the German protection system of the railway traffic in the Independent State of Croatia (NDH), with particular emphasis on the Bosnian railway lines in the period from 1941 to 1945. The paper is based on the research of the saved and accessible archival records kept at the Croatian State Archives, published sources, official *Vjestnik Ministarstva prometa i javnih radova* gazette from that time, as well as on studying the relevant professional and scientific literature. The NDH was divided by the German-Italian demarcation line going Samobor – Glina – Jajce – Sarajevo – Višegrad and all these towns were in the German area of interest i.e. occupied territory. The railways “above” the demarcation line were under the control of the German military administration. On the conquered territory the Germans established their system of institutions and units for securing the railway infrastructure that were in every respect superior to the Croatian civilian and military administration. Of all the German transport institutions that were directly or indirectly authorized for the Bosnian railway lines this paper analyses the following: transport officer at the German general in Zagreb (liaison officer of the head for transport at the German General in Zagreb), Transport Command in Zagreb, No. 7 Railway Command in Zagreb (German representative for traffic in Croatia), No. 22 Feldeisenbahnbetriebsabteilung in Zagreb, the Hengsberger headquarters for specific use in Dobož, the German headquarters for securing railway lines Croatia in Brod na Savi with the secure zones



“D” (the Doboj headquarters) and “F” (the Bosanski Novi headquarters). The operational military units (divisions) mentioned are: the 7<sup>th</sup> SS “Prinz Eugen” Mountain Division, the 714<sup>th</sup> Infantry Division (which was reorganized on 1 April 1943 into the 114<sup>th</sup> Jäger Division), 718<sup>th</sup> Infantry Division (which was reorganized on 1 April 1943 into the 118<sup>th</sup> Jäger Division) and the 369<sup>th</sup> “the Devils” Division, only in the context of the German and Croatian armor trains that were in the area they secured. The main task of the German railway transport institutions and units was the transport safety of the military units, armaments, military equipment, strategic raw materials, food and other goods required by their wartime and civilian production. The main task of the German forces in the NDH was first and foremost to protect the main railway line: the Reich border – Zagreb – Belgrade. For the Germans the particularly important railway line in the military and economic sense on the Bosnian territory was the standard-gauge railway line for the transport of ore; Banja Luka – Prijedor – Bosanski Novi – Sunja with the Ljubija mine, the connecting standard-gauge railway line Bosanski Brod – Bihać and the so-called German Province of Narrow-Gauge Railway. The German reports primarily emphasize the following narrow-gauge railway lines: the industrial Zavidovići – Olovo – Han-Pijesak line, Doboj – Tuzla – Simin Han, branch railway line Vareš – Podlugovi, Lašva – Donji Vakuf – Jajce, Sarajevo – Brod, Sarajevo – Prača – Višegrad, Rača – Ugljevik, Semizovac – Ivančići, Sarajevo – Mostar. The main problems for the German system of securing railways were primarily the everyday, mostly successful and devastating attacks on the railway infrastructure by the units of the National Liberation Army (the Partisans). By summing up the shown organization of the German transport institutions and units we can conclude that because of its importance for the war effort the Germans did everything in their power to put the entire railway system in their area of interest under their complete control and supervision, but they never managed to completely achieve that, at least for a longer period.

Translated by Marijan Bosnar