



ĆAMIL NAIMKADIĆ, DIPL. ECC.

Sjećanje na gračaničku željeznicu— početak s pjesmom, ukidanje s tugom (1897. – 1967.)

Uvodne napomene

Budući da se ove godine navršava tačno 40 godina od ukidanja uskotračne pruge Gračanica – Karanovac, početkom mjeseca avgusta 2008. počeo sam da tragam za podacima o tom „našem Ćiri“, za kojeg me, kao i mnoge druge Gračanlije moje generacije, vežu izvanredno lijepe uspomene i sjećanja na jedno, sada već davno prohujało razdoblje iz historije ovoga grada. Da se podsjetimo: pruga uzanog kolosijeka Gračanica – Karanovac, kao odvojak od pruge Doboј – Tuzla – Simin Han u dužini od 4.010 metara puštena je u saobraćaj 1. 1. 1898., a službeno ukinuta 1. 11. 1967. godine.

Pošto sam pretražio svoju ličnu arhivu i kako nisam ništa o tome našao, prvo sam se prisjetio jednog izvanrednog članka o ukinutim bosanskim uskotračnim prugama, koji je nekad davno objavljen u „Slobodnoj Bosni“, upamtio sam čak i ime autora (bio je to Nedim Hasić), ali sam taj broj „Bosne“ bio negdje zagubio.

Zahvaljujući ljubaznosti na koju sam naišao u Redakciji „Slobodne Bosne“, za kratko vrijeme imao sam u rukama spomenuti članak koji je pod naslovom objavljen u 487. broju „Slobodne Bosne“, 16. 3. 2006. godine. U tom članku ima dosta važnih podataka o izgradnji željezničkih uzanih pruga u Bosni i Hercegovini, pa i u našoj Gračanici. U međuvremenu, tragajući dalje, stupio sam u kontakt sa mr. Omerom Hamzićem, glavnim i odgovornim urednikom našeg „Gračaničkog glasnika“, koji me je uputio na dva izvanredno zanimljiva priloga prof. Mine Kujović, više stručne savjetnice u Arhivu BiH, od kojih je prvi objavljen u 21. broju (Gračanica, maj 2006., str. 52–58), pod naslovom „Pripreme za izgradnju željezničke pruge i stanice u Gračanici, 1897. godine“, a drugi u 25 broju (Gračanica, maj, 2008., str. 91–100), pod naslovom „Okrružna oblast Donja Tuzla pod upravom Fridriha von Foglara od 1894. – 1912. godine“.

Zaboravio sam vam kazati da sam telefonom nazivao više dragih poznanika iz



Željeznička stanica u Gračanici. Arhiv: F. Ajdin)

Gračanice koji su nekad radili na željeznici, istina, na raznim mjestima, ali o konkretnom pitanju nisu ništa znali, svi su manje više govorili „davno je to Čamile bilo“ ili „drugi su raspolagali podacima“. Jedan od pitanih, istina od drugog lica poručio mi je da bi on do toga možda mogao doći ako bi otišao u Doboj, Tuzlu ili možda Sarajevo. Ja sam se svima ljubazno zahvalio i nastavio dalje tragati za izvorima i literaturom o tim „vozovima naše mladosti“. Upornost i trud su se ipak na kraju više nego isplatili. Doznao sam za knjigu *Historija željeznica Bosne i Hercegovine*, čiji je autor Favzi-ja Ajdin iz Sarajeva. Nisam gubio vrijeme, odmah sam stupio u kontakt sa autorom knjige, koji mi je poslao važne podatke o gračaničkoj željeznici, te nekoliko izvanredno lijepih fotografija o „naših zaboravljenih stanica i vozova“. Na jednoj od tih fotografija vidimo zgradu željezničke stanice Gračanica, koju smo skoro zaboravili – izgubili iz vida, na drugoj „pravu“ parnu lokomotivu koja nas je vozila do Karanovca i nazad. Istina i mi smo često trčali

da je stignemo da ne bi zakasnili. Bilo je to jedno drugo vrijeme, jedni se sa sjetom sjećaju svega toga, drugi mogu samo pretpostavljati, treći ostaju ravnodušni... Ali mi, iz moje generacije još uvijek pamtimo „red vožnje“ koji smo mi znali napamet skoro u svako doba dana i noći, kad negdje putujemo, ali i kad ne putujemo.

Neka ponešto o tim redovima vožnje nekadašnje gračaničke željeznice, ali i redovima vožnje na životnoj pruzi čitave jedne generacije ostane otrgnuto od zaborava. Zaključna ocjena: dobro je da sve ovo imamo pribilježeno u našem „Gračaničkom glasniku“, koji je za mene, rečeno rječnikom naše Gračaničke Atife – Tife Terzić, nešto kao „majčina sehara“. Ja se stvarno tako odnosim kad je u pitanju naša kulturna baština, pa i ovaj časopis, koji želim podržati i ovim svojim skromnim prilogom.

... Kad je došao „katul ferman“ za našega ćiru...

Ispisujući ovo sjećanje, kao prvo sa žaljenjem mogu reći da se ne sjećam da smo,

Карановац—Грачаница

Основна брзина 28/30

Мешовити воз број 1030

3 разред

Удаљеност у км.	Станице	Улаз. возник	Редовно вр. возње	До- лазак	Бављење	По- лазак	Састајање (укрштавања) претицања и мимоилажења	Најкраће вр. возње	Редовни и нај- већа брзина на сат	Процент в. воз.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
— 4'1	Карановац Грачаница	— 2	— 11	— 5'23	—	5'12	1031 1071	— —	27	15

Izvod iz reda vožnje Karanovac-Gračanica.

Arhiv: F. Ajdin

Red vožnje voza Karanovac - Gračanica

u to vrijeme, prije 40 godina, kad je došao „katul ferman“ za našega „ćiru“ (odluka o ukidanju uskotračne pruge Karanovac – Gračanica), kao opština, kao društveno – politička zajednica bilo šta poduzeli da se „ćiro“ spasi ili da se adekvatno zamjeni. Govoreći sa ove vremenske distance, duboko sam ubijeden da smo mogli i morali naći adekvatnu zamjenu, lično mislim – krak željezničke pruge Gračanica – Sočkovac. Mislim da bi to bio pravi potez i jedino pravo rješenje za Gračanicu. Da smo to tražili sigurno bi i dobili.¹ Duboko sam ubijeden

1 Podsjećam da je u to vrijeme, zbog nerentabilnosti, trebalo da se ukine i pruga normalnog kolosijeka Gradačac – Modriča, koja je izgrađena 1951. – 1952. godine, kad je bilo najteže stanje u tadašnjoj Jugoslaviji, kako ekonomsko, tako i političko. Tadašnje rukovodstvo Gradačca pružilo je odlučan otpor ukidanju pruge, pokazujući na djelu kako se brani ono što je s mukom stečeno. Prihvatilo je gotovo ultimativan zahtjev: da iz općinskog budžeta djelimično podmiruje gubitke na toj pruzi samo da se ne ukida. Konačno, na toj osnovi postignuto je kompromisno rješenje i pruga je spašena – do današnjeg dana. Šta je to značilo za Gradačac i šta im danas znači, ne treba

da smo to mogli riješiti, bar na nivou Gračanice. Neki ljudi koji su tada predstavljali opštinu Gračanica kao DPZ (društveno – politička zajednica), olahko su prihvatili izgradnju asfaltnog puta Gračanica – Sočkovac, kao „zamjensko“ rješenje za „ćiru“ – jer je to bilo daleko slabije (lošije) rješenje. Kao odgovor na pitanje „zašto je lošije“, citirat ću činjenice koje govore o tome kako su se ugledni ljudi u Gračanici prije 100 godina, kada su imali daleko slabiji privredni potencijal, borili za kvalitetno saobraćajno povezivanje svoga grada sa svijetom. Mina Kujović na jednom mjestu o tome kaže „...da se poduzmu sve aktivnosti kako bi se željeznica dovela u sam grad. Zaključeno je da se kolodvor podigne na pijaci, zvanoj Mejdan...“ Pošto su nabrojane sve prednosti koje donosi željeznica, u zapisniku sa sjednice Gradskog vijeća može se pročitati i mišljenje jednog od vijećnika kako će ovaj događaj „za naše mjesto tako važan biti da će ga i istorija sa zlatnim slo- posebno obrazlagati.

vima zabilježiti i u vijekovnoj uspomeni zadržati“. Tom prilikom „... gradonačelnik Muftić je, između ostalog, naveo kako cijelo građanstvo, vruće želi da se željeznica do u grad Gračanicu izgradi, pa u tom smislu moli kotarsku upravu da na mjerodavnom mjestu zagovori i toplo preporuči zaključke sa sjednice...“ U „Gračaničkom glasniku“, broj 25 od maja 2008. godine na strani 97 stoji i ovo: „BH željeznica je obavjestila Vojnu poštu da je 01.02.1898. godine otpočeo transport svih pošiljki iz Gračanice i u Gračanicu“. U ovom broju „Gračaničkog glasnika“ naći ćete podatak da je prvobitno bilo planirano da pruga od Bosanskog Petrovog Sela ide na desnu stranu Spreče, prema Orahovici i dalje da vodi prema Gračanici. Zašto ova ideja nije realizovana bilo je više razloga, čije bi obrazlaganje izlazilo iz okvira ove priče.

Koliko se sjećam, nije bilo „organizovanog“ ispraćaja posljednjeg voza iz Gračanice iako je to „naš čiro“ zaslužio. Znam vrlo dobro, bilo je to u ranijim jutarnjim časovima, jednog sunčanog i lijepog dana, počela je svirka ili plač posljednjeg zviždu-

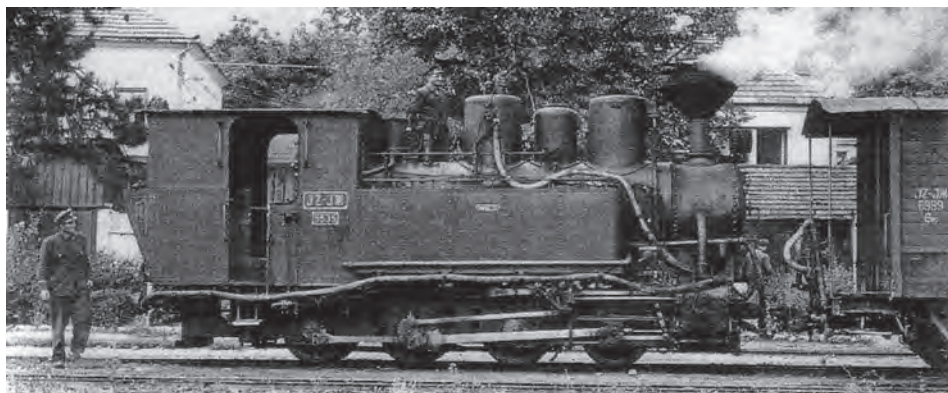
ka lokomotive na kojoj je bilo prikačeno nekoliko vagona. Ljudi su u gradu reagovali prema svojim ličnim osjećanjima, kod nekih je čak bilo i suza u očima, neki su imali snage da kažu „nema više našeg čire“, neki su se opet tješili onom poznatom – „sve bude i prođe“... Komentari su zaista bili različiti, zavisno od toga kako je ko doživljavao taj, za mene uistinu, tužan rastanak. Ukratko, oproštajni zvižduk „čirine“ lokomotive – suze u očima građana

Međutim, ono što se ne smije nikad zaboraviti, to je: da je „čiro“ vjerno služio oko 70 godina, da je prevezao mnogo putnika, razne vrste roba, materijala, a o kamenu iskopanom u „Griču“ (Lipa) i kamenolomu „Sklop“ – Pašalići da i ne govorimo. Jako mnogo ljudi bilo je zaposleno kako direktno na željeznici, tako i indirektno na drugim poslovima u tuzlanskom i dobrobojskom regionu. Nikad ne smijemo zaboraviti da smo preko „čire“ bili povezani sa Evropom. To je za grad Gračanicu, ali i širu regiju bilo od neprocjenjive koristi – važnosti. U tome se svi moramo složiti

Moram spomenuti još jedan važan de-



Željeznička stanica Karanovac. (Arhiv: F. Ajdin)



Parna lokomotiva uzanog kolosijeka – gračanički Čiro. Arhiv: F. Ajdin

talj, vezan za ukidanje „čire“. Radi se o rušenju željeznog mosta iznad kolosijeka u stanici Gračanica. Pouzdano znam da za njegovo uklanjanje nije bilo nikakvog dekreta s nekog višeg nivoa. Radilo se o totalnoj nebrizi i nerazumijevanju lokalnih vlasti, koje su most „otpremile“ u staro željezo. Zajedno sa mostom otpremile su simbol jednog vremena koji je postao i simbol grada Gračanice, lijepe uspomene, sentimentalna sjećanja mnogih Gračanlija. Bila bi to i danas posebna atrakcija Gračanice da je kojim slučajem taj most sačuvan. Presudila je brzopletost i ishitrenost (možda i nekultura) tadašnjih lokalnih moćnika.

Umjesto „čire“ do Karanovca, asfaltni put do Sočkovca

Već sam kazao da su na nivou Vlade i Skupštine SR BiH Sarajevo, po kratkom postupku, naglo i iznenađujuće brzo, bez šire rasprave, tokom 1968. godine sve pruge uzanog kolosijeka u Republici proglašene „nerentabilnim“, nakon čega je uslijedila odluka da se „to nerentabilno“ u najkraćem roku „ugasi“ i ukine. Mnoge sredine i gradovi, koji su imali izlaz u svijet prugama uzanog kolosijeka bili su potpu-

no zatečeni, pogotovo oni kojima se nije nudila adekvatna saobraćajna zamjena nakon prestanka željezničkog saobraćaja tim prugama.²

Nama u Gračanici, kao zamjena ponuđena su 4 km asfaltnog puta Gračanica – Sočkovac, uključujući i betonski most na Spreči. Gradnja puta povjerena je Građevinskom preduzeću „Partizan“, tada najjačem preduzeću u Gračanici, iz kojeg će se kasnije razviti „Fering“. U to vrijeme bio sam komercijalni direktor „Partizana“, pa se sjećam gotovo svih detalja sa te gradnje. Za našu firmu bio je to prvi veći posao niskogradnje, na kojem nismo imali nikakvih iskustava, posebno na izgradnji mostova. Ipak, radili smo bez ikakvog

² Tokom ovog istraživanja nastojao sam doznati gdje postoje lokomotive uzane pruge – „čire“. Prema mojim podacima, nalaze se u sljedećim mjestima: Rajlovac (željeznički depo) Sarajevo, Požega (kod Užica), Srbija, Travnik, Joblanci (nekoliko vagona sačuvano je u Bileći), Prijedor, Doboј, Titov voz – Oštrelj, Gračanica, Tuzla, Višegrad i Banovići (jedina parnjača, koja je još u upotrebi). Na moju veliku žalost, u Sarajevu je nedavno izrezana i u staro gvožđe prodata devedesetak godina stara parna lokomotiva, od milja zvana „Joka“. Godinama je stajala kao eksponat u krugu tvornice „Vaso Miskin – Crni“ Sarajevo. Željezničari tvrde da se za nju na otpadu nije moglo dobiti više od 300 KM, dok je njena historijska vrijednost bila neprocjenjiva.

kompleksa, ono što ne znamo, tražimo savjete i kooperante. U tom timu bili su: Javer Suman – direktor, Ćamil Naimkadić – komercijalni direktor, Favzija Alić – upravnik građevinske operative i Mehmed Širbegović – poslovođa. Radili smo timski, jedinstveno, zajednički se radovali, gledajući dnevno kako napreduju radovi – iako su zli jezici iz čaršije i ljudi od nepovjerenja i zavidnuka javno govorili: „Stat će oni na mostu – Spreči“. Mi se nismo osvrnuli na te provokacije, želja nam je bila da što bolje uradimo povjereni nam posao i „uknjižimo“ za preduzeće još jednu značajnu referencu.

Nadzorni organ na toj izgradnji bio je neki Ljubo iz Beograda, koji nam je zadavao tolike muke da smo se skoro bili i demoralisali, uz stalno pitanje „pa šta on, ustvari, hoće“. Svaka kontrola bila je u znaku „vadi toliko i toliko kvadratnih metara uvaljanog materijala“. Nakon njegova odlaska trasa puta izgledala je kao da je pogodena „elementarnom nepogodom“. Nama ništa drugo nije preostalo nego izvršiti na-

ređeno. Ova scena ponavljala se više puta, odnosno, sve dok instrumenti nisu pokazali zadovoljavajuće norme za podlogu puta. Put je, uz veliku pompu i prisustvo tadašnjih visokih predstavnika politike i vlasti svečano otvoren 1970. godine. Svi se slažemo da kvalitetnije urađeni put, istina, ove kategorije, niko ne znam da ima. Ta ocjena stoji i danas, iako je put u eksploataciji skoro 40 godina. Time se mogu ponositi vrijedni neimari nekadašnjeg gračaničkog GP „Partizana“.

Nakon izgradnje puta Gračanica – Sočkovac mislilo se da su sve poteškoće za putnike ukinute za sva vremena. Međutim, nije bilo tako. Za velik broj putnika tek nastaju pravi problemi. Skoro da se nikada do kraja nije mogla usaglasiti – ostvariti puna disciplina, sinhronizacija između željeznice i autobusa, posebno u večernjim satima – da autobusi čekaju dolazak noćnog putničkog voza. Autobus se često vraćao prazan (ne dočekavši voz – putnike), pa su putnici morali pješke do Gračanice i dalje do svojih sela. Te prizore sam dosta puta



Lokomotiva uzanog kolosjeka – eksponat u Gračanici. Arhiv: N. Ćamil

i lično gledao. Znam dobro da sam svoje dobre prijatelje ili njihovu djecu „preuzimao“ sa voza ili ceste i vozio do odredišta: Škahovicu, Piskavicu, Soko, Doborovce, a jednom sam vozio i do Džakula. Zbog ovakve neusklađenosti, opštinske vlasti dobijale su jako mnogo opravdanih kritika. U posebno nezahvalnom položaju bili su roditelji koji su imali djecu na studijama i koji su jedva čekali da im djeca dođu kućama. Jako mnogo bilo je lutanja i sa određenim robama koje su stizale željeznicom (Sočkovac – Doboj). Vrijedno je posjetiti se na odlazak ličnim automobilima baš pred taj „noćni voz“ radi nesigurnosti da li će izaći autobus ili neće. Nikad nisi siguran. Lično sam brojao i do 12 automobila koji su izlazili pred svoje putnike – goste. U ovom svemu najgore je bilo za vrijeme nestašica goriva ili još gore – vožnje „par – nepar“. Ukratko, dosta loša iskustva nakon ukidanja uzanog kolosijeka – „Ćire“.

Posljednji gračanički željezničari

Prihvatajući zadatak da nešto više napišem o „našem ćiri“, shvatio sam da se u tom kontekstu moramo prisjetiti što je moguće više ljudi koji su nam pružali određene usluge, ovisno od toga šta je ko radio i koje je mjesto zauzimao na toj željeznici. Ovdje u mom spisku mogu se naći i poneke nenamjerne greške zato što se za neke ličnosti izgovara i više radnih mjesta: blagajnik, skretničar, dispečer, itd. Važno je napomenuti da su se na moj poziv odazvali mnogi koji su bili voljni sjetiti se tih ljudi i sačiniti spisak ili mi javiti njihova imena. Ja se ne mogu zahvaliti svim tim revnosnim Gračanlijama, ali ipak moram izdvojiti dva prijatelja iz Gračanice i to: Hadžikadunić Samila (Hazim), koji potiče iz porodice željezničara i Mujkanović Fehima, koji mi je dostavio imena ljudi s kojima je

radio. Više od 80% njih, ja sam lično poznao. Na osnovu tih podataka, ja sam sastavio spisak ljudi koji su radili na pruzi ili željezničkoj stanici Gračanica u godinama prije ukidanja gračaničkog „ćire“.³ **šefovi stanice:** Muminović Rešid i Jovanović Viktor; **blagajnici:** Fazlić Esad, Škiljić Sabiha, Lučić Cvijeta i Šabić Osman (Novi Karanovac); **mašinovođe:** Hadžikadunić Muhamed, Sokolušić Naim, Bečić Enver, Stojanović Petar, Hudo Ferdo, Kreso Muhamed, Mujkanović Fehim, Topić Sejdo, Čamdžić Omer, Jahić Hazim, Salihbašić Mustafa, Leptirović Abdurahman, Hudo vić Muharem, Salihbašić Muharem, Sokolović Adem i Djedović Asim; **otpravnici vozova:** Lučić Pero i Lučić Cvijeta; **vozovođe:** Mujkanović Fehim, Sokolušić Naim, Helić Nurija, Islamović Dževdet, Petrović Petko i Suljić Smajl; **kondukteri:** Helić Nurija, Brkić Smajl, Šabić Hazim i Petrović Mirko; **rad na rampi:** Fazlić Mitra, Fazlić Huso, Hasićević Mustafa i Sarajlić Suljo; **održavanje lokomotiva:** Tahirović Osman (bravar), Moralić Husejn (bravar), Jovanović Slavko (bravar), Đulić Izo (uglar) i Draženović Pero (?); **održavanje pruge:** Sarajlić Galib, Karahasanović Salko, Topić Mahmut, Kamarić Ibrahim, Kamarić Agan, Gopo Salih, Avdagić Adem, Helić Ago, Duraković Huska, Čajić Ahmo, Spahić Suljo, Junuzović Alija, Bibić Hašim i Džinić Hasib

„Ćiro“ poslije „ćire“

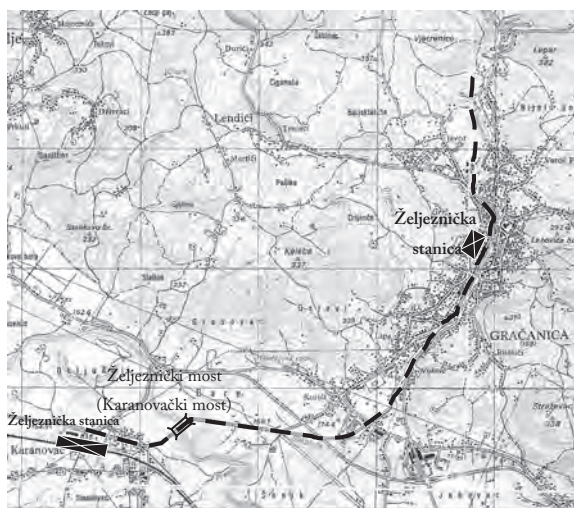
„Bacajući“ na papir ova svoja sjećanja, želim zabilježiti kako smo, desetak godina kasnije, mi „nostalgičari“ za „ćirom“ i „ćirinim“ vremenima došli do lokomotive – ek-

³ Do spiska ljudi i naziva radnih mjesta došlo se zahvaljujući sjećanju više ljudi koji su radili na željeznici. Od srca se zahvaljujem svima koji su pomogli da otmemo od zaborava ove vrijedne ljude i sugrađane.

sponata koji se i danas nalazi na prilazu u krug autobuske, nekada željezničke stanice u Gračanici. Sjetio sam se da je na tome, svojevremeno, puno radio Sead Čaušević, koji mi je, dok sam pripremao ovaj prilog, u vezi s tim, rekao ovo: „Lokomotivu sam zatražio preko poznanika – kolege Tipure iz Doboja. Nakon toga, Tipura je od ŽTP Sarajevo dobio obavijest da su „ćirinu“ lokomotivu spremni Gračanici pokloniti Rudnici mrkog uglja „Tito – Banovići“. Jedini uslov bio je da se lokomotiva – eksponat pristojno održava, što se samo po sebi podrazumijevalo.“ Lokomotiva – eksponat „stigla“ je u Gračanicu 1982. godine. Međutim, Gračanica nije imala korektan odnos prema poklonjenom eksponatu, niti je ispunila spomenuti uslov donatora. Čak se nije ni znalo ko je bio dužan da lokomotivu čuva i „pristojno“ održava. Od samog početka bila je izložena intenzivnom propadanju i devastaciji, često služila kao posljednje utočište beskućnika i luralica, više na smetnji, kao obično ruglo na autobuskoj stanici. U takvom stanju ipak je „preživjela“ rat i dočekala mir, ali gotovo kao propala starica, sa vidnim ožiljcima od gelera, nebrige, prepuštena definitivno zubu vremena. Ipak, u vremenu mira i za „ćirinu“ lokomotivu dolazili su bolji dani. Na inicijativu Udruženja za zaštitu kulturno-historijskog i prirodnog naslijeđa, došlo je do postavljanja satova na

sahat kuli i potpunog obnavljanja eksponata „ćirine“ lokomotive, koja je dobila, ne samo autentičan izgled, već i svoj „komadić“ pruge, te odgovarajuće mjesto na nekadašnjoj željezničkoj stanici, ne više kao ruglo, već i danas kao prepoznatljivo obilježje i ukras grada. Zasluga za to pripada Osmanu Topčagiću, tadašnjem sekretaru pomenutog udruženja i direktoru preduzeća „Ozrenka“, koji se angažovao na obezbjeđenju sredstava, rezervnih dijelova za obnavljanje gračaničkog „ćire“. Još kad bi se samo mogao obnoviti i spomenuti željezni most – makar kao replika ili neka simbolična naznaka... Neka ovo bude inicijativa za neke nove entuzijaste i poštovaoce simbola i starina grada Gračanice.

KARTA ŽELJEZNIČKA PRUGA GRAČANICA - KARANOVAC



1 : 25 000

LEGENDA:

-  Željeznička stanica Karanovac
-  Željeznički most Karanovački most
-  Željeznička stanica Gračanica
-  Pruga Gračanica - Karanovac

Grafički prilagodio:
prof. Bakir Krajnović