

**Paweł Wawryszuk**

orcid: 0000-0003-0351-6873

*pawel.wawryszuk@ukw.edu.pl*

# **W służbie Jego Cesarskiej Mości. Józefa Szügyi Trajtlera bośniacko- hercegowińska rzeczywistość kolejowa<sup>1</sup>**

## **Abstrakt**

Józef Szügyi Trajtler, węgierski inżynier, w wyniku splotu różnych okoliczności ostatnie lata swojego życia związał z Bydgoszczą. Zanim dotarł nad Brdę, pracował przez blisko dwie dekady w Bośni i Hercegowinie (BiH) w sektorze kolejowym, wnosząc swój niebagatelny wkład w lokalny rozwój gospodarczy.

Rozwój kolei w BiH związany był z okupacją, a potem aneksją prowincji przez Cesarstwo Austro-Węgier. Nie bez znaczenia były także niekiedy sprzeczne interesy gospodarcze Wiednia i Budapesztu, stąd niektóre niezbędne inwestycje w tym zakresie nigdy nie doczekały się realizacji. Ponadto, nadrzędnym interesem monarchii podczas rozbudowy infrastruktury kolejowej były aspekty strategiczne/militarne.

Do wybuchu I wojny światowej w BiH zbudowano około 1600 km linii kolejowych, z których duża część budowana była w niezmiernie trudnych warunkach naturalnych, wymagających zastosowania odważnych rozwiązań inżynierskich. Niestety, duża część tego wysiłku została zaprzepaszczone w wyniku późniejszych, burzliwych wydarzeń historycznych.

**słowa kluczowe:** Józef Szügyi Trajtler, kolej, Bośnia i Hercegowina, Cesarstwo Austro-Węgier

---

<sup>1</sup> Dziękuję za udostępnienie map będących załącznikiem do niniejszego tekstu dr. Enesovi S. Omeroviciovi, pracownikowi Instytutu Historii Uniwersytetu w Sarajewie.

## **In service of His Imperial Majesty. Bosnia and Herzegovina railroad reality of Joseph Szügyi Trajtler<sup>2</sup>**

### **Abstract**

Joseph Szügyi Trajtler, a Hungarian engineer, as a result of the combination of various factors, spent the last years of his life in Bydgoszcz. Before he arrived in the city on the Brda River, he worked for almost two decades in Bosnia and Herzegovina (B&H) in the railroad sector, contributing significantly to the local economic growth.

Development of the railroads in B&H was related to the occupation, followed by the annexation of the province by the Austro-Hungarian Empire. A significant role was played by the conflicting economic interests of Vienna and Budapest; thus some necessary investment projects had never been carried out. In addition, an overriding reason of the monarchy during expansion of railroad infrastructure was strategic/military aspects.

Until the outbreak of World War I, about 1,600 km of railroad lines were built in B&H, the vast part of which were constructed under very challenging natural conditions, requiring application of brave engineering solutions. Unfortunately, a huge part of this effort was lost as a result of later, stormy historic events.

**keywords:** Joseph Szügyi Trajtler, railroad, Bosnia and Herzegovina, Austro-Hungarian Empire

Józef Szügyi Trajtler (1877–1923) należy do grona zasłużonych bydgoszczan, osób, które z wyboru związały się z grodem nad Brdą. Zanim jednak, za namową żony Cecylii Bajewskiej oraz w związku z ogólną sytuacją geopolityczną w powojennej Europie, trafił do Polski, niemal cały okres swojej pracy zawodowej (poza 4-miesięcznym epizodem zatrudnienia w biurze geodezyjnym w Budapeszcie i rocznym w Towarzystwie Regulacji Rzek) spędził w Bośni i Hercegowinie (BiH) jako ekspert ds. kolejnictwa (w latach 1900–1919)<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> For the maps that serve as an appendix to this article I would like to thank Dr. Enes S. Omerović, an employee of the Institute of History at the University of Sarajevo.

<sup>3</sup> Ogólnie rzecz ujmując, w sektorze kolejowym w BiH pracowało niewielu Polaków,

Źródłem bośniacko-hercegowińskim, w którym możemy znaleźć potwierdzenie zajmowanych przez Trajtlera stanowisk, jest „Bosanski glasnik” (wydawnictwo dwujęzyczne: niem. „Bosnicher Bote”). Publikowane w „Glasniku” dane pokrywają się z tymi zawartymi w biografii Węgra<sup>4</sup>. Pojawia się jednak ciekawa informacja wymagająca dalszych badań. Mianowicie w spisie urzędników z 1903 r., obok Józefa, widnieje jeszcze jedna osoba o tym samym nazwisku – Dezyderiusz (oryg. Desiderius). Był on porucznikiem<sup>5</sup> regimentu artylerii w Mostarze<sup>6</sup>. W 1904 r. został przeniesiony do Sarajewa (regiment artylerii nr 38)<sup>7</sup>.

W danych publikowanych w 1905 r. nie ma już wzmianki o tym wojskowym. Pojawia się on ponownie w 1907 r. w tej samej randze – co miało zapewne związek ze wzrostem napięcia geopolitycznego na Bałkanach, gdy Cesarstwo w 1908 r. anektowało BiH. Dwa lata później Dezyderiusz ponownie opuścił prowincję<sup>8</sup>. Wojskowy nie występuje też w żadnym drzewie genealogicznym Józefa Trajtlera i jego rodziny, do których, dzięki uprzejmości Aldony Chlewickiej, miałem okazję dotrzeć.

Dotychczas ukazały się opracowania dotyczące życia i działalności węgierskiego inżyniera, choć należy zaznaczyć, iż z powodu małej ilości zachowanych

---

aczkolwiek jeden z nich również związał się z Bydgoszczą. Postać Michała Czerskiego, bo o nim mowa, wciąż jednak czeka na swojego biografę. Był on absolwentem Politechniki Lwowskiej, kształcił się także w Wiedniu, trafił do BiH w 1916 r. i – co najistotniejsze – był jedynym inżynierem z Polski posiadającym stopień doktora. Dysertację obronił w 1912 r. w wieku 32 lat, do Polski wrócił jeszcze przed zakończeniem działań zbrojnych, w sierpniu 1918 r. Pracował w Pomorskiej Fabryce Maszyn w Bydgoszczy, pełnił też funkcję dyrektora w fabryce C. Fiebrandta od 1936 r. Zob. A. Perlińska, *Związek Fabrykantów w Bydgoszczy (1920–1939)*, „Kronika Bydgoska” 1994, t. 15, s. 64; M. Skowroński, *Zakłady i warsztaty kolejowe w Bydgoszczy w okresie międzywojennym (1920–1939)*, „Kronika Bydgoska” 1986, t. VII, s. 262–263. Ponadto, na kolei pracowali jeszcze m.in. Jakub Mikuli jako szef sekcji, Henryk Glück jako prawnik i dwaj komisarze kolejowi: Stanisław Maziarski i Tadeusz Łepicki. Nie związali oni jednak swoich losów z Bydgoszczą po wojnie. Por. T.J. Lis, *Polscy urzędnicy wyższego szczebla w Bośni i Hercegowinie w latach 1878–1918. Studium prozopograficzne*, Kraków 2020, s. 268.

<sup>4</sup> E. Bazylczuk, M. Pietrzak, H. Sowińska, *Józef Szügyi Trajtler. Węgier z urodzenia – bydgoszczanin z wyboru*, Bydgoszcz 2013, s. 40.

<sup>5</sup> W nomenklaturze austriackiej „Oberleutnant” – czyli drugi stopień oficerski, dosłownie „nadporucznik”.

<sup>6</sup> „Bosanski glasnik” 1903, rok VII, Sarajewo, s. 105.

<sup>7</sup> „Bosanski glasnik” 1904, rok VIII, Sarajewo, s. 129.

<sup>8</sup> W przypadku Czerskiego, znajdziemy informacje o jego zatrudnieniu na stanowisku starszego inżyniera w Wydziale 5. Budownictwa Kolejowego, Departamencie Konstrukcji (bosn. Gragjevno odjeljenje, niem. Bauabteilung). Było to stanowisko wysokie, niepolityczne. Zob. „Bosanski glasnik. Opća priručna i adresna knjiga za Bosnu i Hercegovinu” 1916–1918, rok XX–XXII, Sarajewo.

źródeł często nie są one pełne. Niektóre z nich mogły wręcz bezpowrotnie ulec zniszczeniu w wyniku pożaru Archiwum BiH w 2014 r. Najbardziej kompleksowym dziełem o Trajtlerze jest popularnonaukowa monografia autorstwa Eryka Bazylczuka, Marka Pietrzaka i Hanny Sowińskiej<sup>9</sup>. W zbiorach Biblioteki Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy znajdują się zapiski Izabeli Dębickiej, stanowią one bogate źródło historyczne<sup>10</sup>. Ponadto Trajtler i jego rodzina byli, choć raczej na marginesie, w kontekście opisu ogólnych wydarzeń historycznych, przedmiotem badań historyków zajmujących się losami polskich urzędników pracujących w BiH za panowania austro-węgierskiego. W tym przypadku należy wskazać prace Tomasza Jacka Lisa<sup>11</sup>. Innym źródłem informacji, choć również fragmentarycznym, jest współczesna prasa<sup>12</sup>.

Warto podkreślić, że dotychczas na gruncie polskim nie ukazały się opracowania na temat realiów pracy „bydgoskiego” inżyniera. Taki właśnie cel przyświeca niniejszemu tekstowi: ukazanie specyfiki rzeczywistości gospodarczo-politycznej Bośni i Hercegowiny, w tym przede wszystkim branży kolejowej, na przełomie XIX i XX wieku.

### Obecność austro-węgierska w Bośni i Hercegowinie

W wyniku ustaleń kongresu berlińskiego i podpisanego w 1878 r. traktatu pokojowego, rewidującego postanowienia traktatu w San Stefano, który zakończył wojnę rosyjsko-turecką, terytorium Bośni i Hercegowiny znalazło się pod okupacją Cesarstwa Austro-Węgierskiego<sup>13</sup>. Formalnie pozostawało w składzie Imperium Osmańskiego, lecz władzę faktyczną sprawowały w tym regionie Wiedeń i Budapeszt. Oznaczało to dla lokalnych mieszkańców zasadnicze zmiany w ich codziennym życiu. Feudalny porządek, często brutalna obecność turecka zostały

<sup>9</sup> Ibidem.

<sup>10</sup> Zapiski Izabeli Dębickiej (z domu Trajtler), Biblioteka Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy, Pracownia Pamięci Bydgoszczan i Regionu, Spuścizna Haliny Stasiak (brak sygnatury).

<sup>11</sup> T.J. Lis, *Polscy urzędnicy wyższego szczebla...* op. cit.; idem, *Działalność pierwszego polskiego konsulatu honorowego w Sarajewie*, w: *W kręgu dyplomacji i polityki. W 100-lecie nawiązania stosunków dyplomatycznych między Polską i Jugosławią*, red. B. Dimitrijević, P. Wawryszuk, A. Zaćmiński, Bydgoszcz 2020, s. 42–56.

<sup>12</sup> Mam na myśli przede wszystkim „Dziennik Bydgoski”.

<sup>13</sup> Na marginesie niniejszych rozważań można dodać, że niewielka liczba Polaków jeszcze za czasów Imperium Osmańskiego znalazła zatrudnienie w szeroko rozumianej administracji wilajetu bośniackiego, w tym także w sektorze kolejowym. Por. D.J. Gregorczyk, *Polscy urzędnicy w administracji Bośni i Hercegowiny w latach 1879–1914*, „Rocznik Administracji i Prawa: Teoria i Praktyka” 2010, nr 10, s. 83–85.

zastąpione nowymi, „bardziej cywilizowanymi” rządami „Szwabów”<sup>14</sup>. Administracja austro-węgierska, w dużej mierze wbrew ustaleniom traktatowym<sup>15</sup>, przystąpiła do powolnej przebudowy rzeczywistości prowincji.

Już w 1879 r. przeprowadzono pierwszy w historii BiH spis powszechny<sup>16</sup>. Kolejne trzy odbywały się odpowiednio w latach 1885, 1895 i 1910. Pozyskane w ten sposób dane na temat ludności, wraz z dostosowywaniem systemu prawnego do wzorca metropolitalnego, jak i obecnością zasobów naturalnych, spowodowały impuls prorozwojowy prowincji, związany z napływem inwestycji zewnętrznych, jak i wewnętrznych. By móc realizować powyższe cele, należało rozbudować infrastrukturę.

Wyżej wymienione trendy w pierwszym rządzie determinowane były przez potrzeby militarne Cesarstwa, ściśle związane z planami politycznymi Wiednia i Budapesztu co do rozszerzenia wpływów austro-węgierskich na Bałkanach<sup>17</sup>. Kwestia ta wydawała się oczywista ludziom współczesnym. Odnosząc się do sprawy ukończenia linii Sarajewo-Uvac, Teodora Krajewska z Kosmowskich zapisała w swoim pamiętniku: „Końcowe zdanie o celowości tej linii jest sztuczne i nieszczerze [...]. Ptaki na dachach śpiewają, że linia ta przeprowadzona została w celach strategicznych, z myślą o przypuszczalnej wojnie z Serbią. Widocznym jest zresztą, że stacje kolejowe posiadają okratowane żelaznymi sztabami okna i niezwykle głębokie piwnice”<sup>18</sup>.

<sup>14</sup> Określenie takie było powszechne wśród miejscowej ludności, w dużej mierze niechętnie nastawionej do nowych władz. Bardzo trafnie i obrazowo nastroje przedstawia Ivo Andrić w swojej powieści *Most na Drinie*: I. Andrić, *Most na Drinie*, b.m.w., 2007. Warto podkreślić, że i rządy okupacyjne nie stroniły od represji wobec ludności, jednak miały one inny charakter niż tureckie. Mimo wszystko bardziej opierały się na zasadach sprawiedliwości, nie stosowano też praktyk „ku przestrodze”, jak pozostawianie okaleczonych ciał czy ich części na widok publiczny. Przykładem takiego działania, jednym z najbardziej trwałych, było wybudowanie w Niszu „Wieży czaszek” (srb. *Čele kula*), pozostałej do dzisiaj budowli, w której zamurowano czaszki poległych w 1809 r. w powstaniu antytureckim Serbów właśnie „ku przestrodze”.

Na temat położenia prawnego BiH w okresie okupacji zob.: M. Imamović, *Pravni položaj i unutrašnja-politički razvitak BiH od 1878. do 1914.*, Sarajewo 2007, s. 7–158.

<sup>15</sup> Przykładami takich działań były „aneksja gospodarcza” BiH w 1880 r., polegająca na włączeniu prowincji do austro-węgierskiego obszaru celnego, czy pobory do wojska przeprowadzane wśród miejscowej ludności, które wywołały bunty (np. w 1882 r.).

<sup>16</sup> W tym badaniu, głównie ze względu na bierny, ale silny opór ludności, rachmistrzowie pozyskiwali informacje w zasadzie jedynie o liczbie osób zamieszkujących poszczególne domy oraz ich wyznaniu.

<sup>17</sup> Szerzej, na podstawie dokumentów zdeponowanych w Słowenii, pisali na ten temat: G. Šmid, Ž. Štrumbl, *Arhivski izvori u Arhivu Republike Slovenije, koji se odnose na historiju željeznica u Bosni i Hercegovini*, „Arhivska praksa” 2017, nr 20, s. 415–432.

<sup>18</sup> T. Krajewska, *Teodora z Kosmowskich Krajewska. Pamiętnik*, przyg. do druku Bogusława Czajacka, Kraków 1989, s. 148.

Cele nowych władz były przejrzyste, natomiast lokalna rzeczywistość okazała się skomplikowana. Polityka gospodarcza okupanta (do aneksji w 1908 r. BiH była terytorium okupowanym) opierała się na ekstensywnej eksploatacji miejscowych zasobów, mimo iż założeniem sformułowanym przez ministra spraw zagranicznych Cesarstwa – barona Heinricha Karla von Haymerle (1828–1881; na urzędzie w latach 1879–1881) – było uczynienie Bośni wzorcowym przykładem postępu materialnego dla innych krajów/terytoriów bałkańskich<sup>19</sup>. Jego plany w dużej mierze realizowane były przez cesarskiego ministra finansów i administratora Bośni Benjamina von Kállaya (Béni Kállay de Nagy-Kálló; 1839–1903; na urzędzie przez 21 lat od 1882 r.). Innym celem, jaki wyznaczyły sobie nowe władze poprzez rozbudowę infrastruktury kolejowej, było powiązanie gospodarcze nowych ziem z węgierską częścią Cesarstwa. Świadczy o tym ukierunkowanie torów głównie w stronę Budapesztu.

Wprowadzenie elementów kapitalizmu do archaicznej rzeczywistości bośniacko-hercegowińskiej (mam tu na myśli zarówno sferę ekonomiczną, jak i mentalność) postawiło przed władzami austro-węgierskimi kolejne wyzwania<sup>20</sup>. Na pierwszy plan wysunęła się konieczność zorganizowania nowej administracji. Z uwagi na niski stopień wykształcenia lokalnej ludności (bądź nieprzydatne kompetencje z punktu widzenia Wiednia, jak znajomość języka tureckiego, a nie niemieckiego), wymagało to sprowadzenia profesjonalnych urzędników. W związku z tym do BiH skierowane zostały tysiące osób z całej monarchii, wielu narodowości<sup>21</sup>. Podobnie, realizacja planu rozwoju infrastruktury, mającej służyć w pierwszym rzędzie celom wojskowym, pociągnęła za sobą sprowadzenie wykształconych kadr niemalże w całości z Cesarstwa. Tak było w przypadku projektowania i budowania prawie od podstaw sieci kolejowej w BiH, która zapewniała możliwość szybkiej dyslokacji wojsk w razie konfliktu z potencjalnym przeciwnikiem. Takie oto okoliczności w skali makro stworzyły atrakcyjną przestrzeń do samorealizacji wielu ambitnym inżynierom, w tym młodemu Węgrowi – Józefowi Trajtlerowi<sup>22</sup>.

<sup>19</sup> Dž. Juzbašić, *Neke karakteristike privrednog razvitka Bosne i Hercegovine u periodu od 1878. do 1914. godine*, [w:] *idem, Politika i privreda u Bosni i Hercegovini pod austro-ugarskom upravom*, Sarajewo 2002, s. 143; publikacja dostępna on-line na stronie Akademii Nauki i Umiejętności Bośni i Hercegowiny: [https://publications.anubih.ba/bitstream/handle/123456789/91/35\\_posebna\\_izdanja\\_CXVI\\_35\\_full.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://publications.anubih.ba/bitstream/handle/123456789/91/35_posebna_izdanja_CXVI_35_full.pdf?sequence=1&isAllowed=y) (dostęp: 23.10.2021).

<sup>20</sup> Dokładnie zagadnienie problemów i rozwoju społeczno-ekonomicznego miast BiH zbadał: I. Hadžibegović, *Bosanskohercegovački gradovi na razmeđu 19. i 20. stoljeća*, Sarajewo 2004, s. 11–92.

<sup>21</sup> Szerzej na temat rozwoju administracji austro-węgierskiej w BiH oraz funkcjonowania administracji patrz: T. Lis, *Polscy urzędnicy wyższego szczebla...* op. cit., s. 42–165.

<sup>22</sup> Kwestia imigracji do Bośni była bardzo skomplikowana i wielowątkowa. Poza urzędnikami,

## Kolej w Bośni i Hercegowinie do 1914 r.

Kręgosłupem bośniacko-hercegowińskiej sieci kolejowej na przełomie XIX i XX w. była linia „północ-południe”<sup>23</sup>, przebiegająca od Slavonskiego Brodu przez Doboj i Mostar do Metkovića, od Doboju częściowo pokrywająca się ze współczesnym szlakiem drogowym E73. Od tej magistrali budowano stopniowo odnogi, np. do Jajce i Bugojna, przyczyniając się do powstawania nowych – ciężkich – gałęzi przemysłu<sup>24</sup>. U progu XX w. okazało się jednak, że przepustowość wąskotorowych linii kolejowych szybko się wyczerpywała, co wiązało się z koniecznością ich modernizacji. Taki plan rzeczywiście istniał, lecz jego realizację uniemożliwił wybuch I wojny światowej.

O znaczeniu strategicznym rozbudowy sieci kolejowej BiH decydował czynnik, jakim było tworzenie alternatywnej drogi komunikacyjnej z Bliskim Wschodem. W tym aspekcie dawały o sobie znać sprzeczne interesy Wiednia i Budapesztu, skutkujące rozbieżnościami co do lokalizacji szlaku. W pierwszym przypadku opowiadano się za drogą wiodącą przez Sisak → Banja Lukę → Sarajewo → Kosowską Mitrowicę. W drugim – przez Belgrad na południe (mniej więcej odpowiadającej dzisiejszemu X paneuropejskiemu korytarzowi transportowemu), a w Bośni przez Brod i Sarajewo.

Pierwsza linia kolejowa w BiH powstała jeszcze za czasów tureckich, kiedy wybudowano w 1872 r. trasę z Dobrljin do Banja Luki (o długości nieco ponad 100 km). Po zajęciu przez Austriaków Sarajewa 19 sierpnia 1878 r.,

---

w przypadku których decydowały odpowiednie przygotowanie czy wykształcenie, władze zachęcały do osadnictwa w BiH także chłopów-kolonizatorów. W tej grupie dominowali przede wszystkim galicyjscy Polacy, a także Czesi i Niemcy. Według bośniackich historyków taka polityka władz miała służyć zwiększeniu przeciwwagi dla udziału Muzułmanów, choć pogląd ten jest kwestionowany. Por. D. Gibas-Krzak, *Bośnia i Hercegowina: determinanty dziejów. Pomiędzy Serbami, Chorwatami a supremacją Muzułmanów*, Częstochowa 2016, s. 81–82; A. Giza, *Bośnia i Hercegowina w dobie...*, op. cit., s. 101. Konieczność utrzymania wydajności kolei w czasie I wojny światowej i zwiększone przez to zapotrzebowanie na wykwalifikowane kadry skusiły do przyjazdu do Bośni dr. inż. Michała Czerskiego.

<sup>23</sup> Nazwa autorska, w literaturze brak specjalnego określenia. Oficjalnie wszystkie koleje bośniackie należały do spółki Koleje Południowe; trasa przebiegała od granicy z Chorwacją na północy do granicy południowej.

<sup>24</sup> O uprzemysłowieniu BiH pisał m.in.: P.F. Sugar, *Industrialization of Bosnia and Herzegovina. 1878–1918*, Seattle 1963. Warto podkreślić, że pomimo faktu, iż Kállay przedstawiał świetlaną przyszłość BiH, to w żadnej mierze jego celem nie było budowanie nad Bośnią (rzeką) konkurencyjnego dla metropolii przemysłu. Nie udało się jednak tego uniknąć w przypadku tych gałęzi, które bazowały na miejscowej, bogatej bazie surowcowej, jak np. przemysł drzewny. Por. Dž. Juzbašić, *Neke karakteristike privrednog razvitka Bosne i Hercegovine u periodu od 1878. do 1914. godine*, [w:] *Politika i privreda i Bosni i Hercegovini pod austrougarskom upravom*, red. idem, Sarajewo 2002, s. 147.

głównodowodzący inwazją generał Josip Filipović<sup>25</sup> wyraził opinię, że utrzymanie zdobyczy będzie możliwe tylko i wyłącznie po wybudowaniu połączenia kolejowego pomiędzy Brodem a Sarajewem. I tak faktycznie się stało – pierwszym krokiem nowej administracji w zakresie kolejnictwa było wznowienie działalności linii Dobrljin Banja Luka (w 1875 r. połączenie zawieszono wskutek niepokojów), a także zbudowanie nowej trasy z Bosanskiego Brodu do Zenicy o długości 185 km (1878–1879), a potem jej przedłużenie do Sarajewa (1881–1882) o kolejne 78 km. „Bosnabahn” połączyły zatem stolicę Bośni z Wiedniem przez Budapeszt, a węgierska część monarchii szerzej zaznaczyła swoją obecność w regionie. Dzięki budowie połączenia do chorwackiej miejscowości Sunja ze Slavonskiego Brodu, eksport towarów z BiH mógł być realizowany przez Rijekę, a nie jak dotychczas – Triest<sup>26</sup>.

Na drodze rozwoju, a będąc bardziej precyzyjnym – przebudowy linii wąskotorowych do kolei standardowych/europejskich rozmiarów, stanęły kwestie finansowe. Generał Filipović optował za zbudowaniem szerokotorowego połączenia z Brodu przez Sarajewo do Mostaru i Neum oraz z Sisaka do stolicy okupowanego terytorium przez Banja Lukę. Takie rozwiązanie zapewniłoby bezpieczeństwo siłom austro-węgierskim na wypadek wojny.

W zderzeniu z realiami finansowymi plany zostały jednak zarzucone. Liczne czynniki, takie jak: zbyt wysokie koszty, niechęć do inwestowania w okupowanej prowincji kosztem metropolii, czy wreszcie zbyt wysokie ryzyko dla ewentualnego prywatnego inwestora, sprawiły, że realizowane inwestycje kolejowe musiały mieć pokrycie w lokalnych środkach. Co więcej, przygotowane przez okupantów przepisy o władzy lokalnej z 1880 r. *de facto* uniemożliwiały Sarajewu zaciąganie swobodnych pożyczek, np. na inwestycje kolejowe, bez zgody Wiednia i Budapesztu<sup>27</sup>.

Ambitny plan budowy kolei w BiH przedstawił w 1891 r. Kállay. W przededniu oddania do użytku linii z Sarajewa do Metković, Węgier ogłosił zamiar zlikwidowania „wykluczenia kolejowego” centralnej części Bośni zachodniej, jednocześnie łącząc ją z Dalmacją (Splitem). Realizacja tego planu znalazła jednak

<sup>25</sup> Także przedstawiający się jako Josef von Philippsberg (1819–1889; w niektórych źródłach pojawia się wcześniejsza data: 1818), z pochodzenia Chorwat, był poważanym austro-węgierskim dowódcą wojskowym, generałem artylerii. Dostał zadanie militarne opanowania BiH z racji swojej świetnej znajomości lokalnych uwarunkowań. Por. T. Oršolić, *Sudjelovanje dalmatinskih postrojbi u zaposjedanju Bosne i Hercegovine 1878.*, „Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru” 2000, nr 42, s. 290.

<sup>26</sup> Dž. Juzbašić, *Izgradnja željeznica u Bosni i Hercegovini i austro-ugarske ekonomske suprotnosti*, w: *Politika i privreda i Bosni i Hercegovini pod austrougarskom upravom*, red. idem, Sarajewo 2002, s. 158.

<sup>27</sup> Ibidem, s. 159–160.



silnych przeciwników, głównie w osobie Eduarda von Taafee, premiera Austrii (właściwie – prezydenta rady ministrów) w latach 1879–1893. Sceptycyzm premiera, jak się wydaje, miał swoje korzenie w jego postrzeganiu ziem bośniacko-hercegowińskich w rachunku zysków i strat. Dalmacja była integralną częścią monarchii, więc Austriak domagał się rozwoju infrastruktury właśnie w jej granicach – w tym przypadku przedłużenia torów z Knina do Splitu. BiH, zgodnie z przecieź ze stanem faktycznym, była „jedynie” obszarem okupowanym. Dlatego w latach 1894–1895 powstała wspomniana odnoga trasy kolejowej jedynie do Jajce i Bugojna. Dopiero po zakończeniu tej inwestycji powrócił projekt jej przedłużenia do Splitu. Utknął jednak po ustąpieniu gabinetu Taafego.

Do przełomu wieków Wiedeń skupiał się na rozwiązywaniu problemów wewnętrznych, Budapeszt natomiast stał na stanowisku, że omawiany projekt będzie godził w interesy węgierskie, w tym w pozycję gospodarczą Rijeki, do tej pory korzystającej z pozycji obsługi eksportu z BiH. Jednym słowem, rywalizacja pomiędzy głównymi składowymi dualistycznej monarchii odciskała swoje negatywne piętno na rozwoju bośniacko-hercegowińskich kolei. Ostatecznie ta istotna dla BiH inwestycja nie została zrealizowana.

Z drugiej strony, czynnikiem stymulującym działania w tym zakresie była sytuacja międzynarodowa. Jej zaostrzenie – czyli widmo ewentualnego konfliktu zbrojnego w regionie – przyniosło wznowienie planów inwestycyjnych. Działo się tak nawet pomimo zawarcia porozumienia austro-węgiersko-rosyjskiego w 1897 r., które utrzymywało dotychczasowy zakres wpływów obu mocarstw na Bałkanach<sup>28</sup>. Ogólna ocena sytuacji geopolitycznej w regionie była jednoznaczna i zakładano możliwość wybuchu wojny. Koleje stały się jednym z fundamentów „bałkańskiej” polityki monarchii. Dzięki temu podjęto działania mające na celu zbudowanie tzw. wschodniej kolei. W jej ramach na wymagającym terenie powstała trasa o długości nieco ponad 161 km, łącząca Sarajewo z Vardište, co oznaczało konieczność wykonania m.in. 99 tuneli (najdłuższy z nich miał 852 m). Wszystko to zajęło 4 lata, a oficjalne otwarcie traktu nastąpiło

---

<sup>28</sup> T. Kopyś, *Polityka zagraniczna Węgier w latach 1867–1945*, Kraków 2018, s. 34. Na marginesie niniejszych rozważań należy pamiętać, że politycy wiedeńscy i budapeszteńscy, podejmując decyzje dotyczące rozbudowy kolei, musieli uwzględnić także kontekst geopolityczny. Koniec XIX i początek XX w. przyniósł znaczący wzrost wpływów niemieckich w Turcji osmańskiej, szczególnie w zakresie infrastruktury. To właśnie niemieckie firmy budowały szereg połączeń w imperium, w tym linię Saloniki-Monastyr (Bitola, w latach 1892–1894). Okupant austriacko-węgierski natomiast planował budowę linii do Prizrenu, a więc w odległości już jedynie ok. 200 km w linii prostej. Szerzej patrz: P.H. Christensen, *Germany and the Ottoman Railways. Art. Empire. and Infrastructure*, New Haven and London 2017, s. 10 i nn.

4 lipca 1906 r.<sup>29</sup> Niestety, do momentu wykonania połączenia z serbskimi Użicami, już siłami Królestwa SHS, linia ta była ekonomicznie nieuzasadniona, co potwierdza wcześniej postawioną tezę o pierwszorzędności militarnego znaczenia tej infrastruktury.

Poza wymienionymi trasami kolejowymi, podczas austro-węgierskich rządów w BiH powstało blisko 550 km lokalnych szlaków, obsługujących głównie przedsiębiorstwa leśne, kopalnie czy fabryki<sup>30</sup>. Ich właścicielami byli prywatni inwestorzy (Eisler & Ortlieb, firma eksploatująca lasy) bądź kompanie pozostające pod kontrolą państwa (Zarząd Lasów BiH). Przemiany ekonomiczno-polityczne zaistniałe w wyniku wojny przyczyniły się do zastoju rozwoju infrastruktury regionu<sup>31</sup>. Warto dodać, że z obecnej perspektywy w lokalnych mediach (np. z Bugojna) pojawiają się teksty o jasnym wydźwięku, tj. mówiące raczej o eksploatacji okupacyjnej niż impulsie prorozwojowym<sup>32</sup>. Działania te są negatywnie oceniane także przez część historyków „jugosłowiańskich”<sup>33</sup>. Ma to m.in. związek z faktem, że koleje te były w większości, czasami nawet głęboko, nierentowne. Koszty utrzymania traktów wąskotorowych były wyższe niż tych „normalnych”, mniejsza zamożność miejscowej ludności skutkowała też jej mniejszą skłonnością do konsumowania dóbr importowanych. Było to przyczyną nierównowagi w transporcie – wagony wywożące dobra z BiH były zapełnione, a wracały często puste, co dodatkowo potęgowało nieopłacalność kolei. Obrazu tego dopełniały niekorzystne okoliczności przeładunku towarów, ograniczona przepustowość linii i wiele innych, współistniejących czynników<sup>34</sup>.

<sup>29</sup> M. Skakić, *Bosna i Hercegovina u austrougarskoj politici izgradnje zeljeznica prema istoku*, Sarajewo 1922, s. 225. Cyt. za: N. Vuleta, *The Urban Development of Cities in Bosnia and Herzegovina during Austro-Hungarian Rule between 1878 and 1918*, Wien 2016, s. 33 (praca magisterska, dostępna on-line: <https://repositum.tuwien.at/bitstream/20.500.12708/40012/Vuleta%20Nina%20-%202016%20-%20The%20urban%20development%20of%20cities%20in%20Bosnia%20and%20Herzegovina...pdf>, dostęp: 15.12.2021).

<sup>30</sup> Przykład taki podaje w odniesieniu do Gračanicy M. Kujović, *Prepiska oko orzgradnje zeljeznice u Gračanici 1895.–1898.*, „Gračanički glasnik” 2009, nr 14, s. 59–65.

<sup>31</sup> Przemiany te bardzo dobrze zobrazował: M. Nametak, *Regime Change and its Influence on Bosnian Economy After the First World War*, „Historijska traganja” 2018, nr 17, s. 81–82. Dostępne on-line: <https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=716282> (dostęp: 15.12.2021).

<sup>32</sup> *Kako je Austro-Ugarska vršila eksploataciju šume u BiH: Šumskom zeljeznicom do bogatstva*, Dostępne on-line: Bug.ba, <https://bug.ba/kako-je-austro-ugarska-vrsila-eksploataciju-sume-u-bih-sumskom-zeljeznicom-do-bogatstva.html> (dostęp: 15.12.2021).

<sup>33</sup> Zagadnieniem tym zajmował się S. Vervaeet, *Some Historians from former Yugoslavia on the Austrohungarian period in Bosnia and Herzegovina (1878–1918). A Reality of Imperialism versus the Golden Years of the Double Eagle?*, „Kakanien Revisited” 2014, nr 18/07, s. 1–5. Dostępne on-line: <https://biblio.ugent.be/publication/324530> (dostęp: 15.12.2021). Autor, mówiąc o Jugosłowianach ma na myśli Serbów, Chorwatów i Muzułmanów.

<sup>34</sup> Dž. Juzbašić, *Izgradnja zeljeznica...*, op. cit., s. 173.

W momencie, gdy Józef Trajtler rozpoczynał swój bośniacko-hercegowiński epizod zawodowy (1900 r.), główna linia kolejowa terytorium okupowanego Słavonski Brod-Sarajewo osiągała maksimum swojej przepustowości. Było to o tyle istotne, gdyż, jak się okazało w momencie aneksji Bośni (1908), przepustowość ta była zbyt mała w stosunku do potrzeb militarnych cesarstwa. Niemniej jednak większym zagrożeniem dla realizacji planów rozbudowy linii kolejowej okazywała się wewnętrzna rywalizacja pomiędzy Wiedniem i Budapesztem i rozbieżność ich interesów w Bośni.

Finalnie, będący wynikiem kompromisu plan rozbudowy kolei bośniacko-hercegowińskich został uchwalony w 1912 r. Było to przedsięwzięcie ambitne. W jego ramach powstać miały normalnotorowe linie Banja Luka → Jajce → Mostar oraz z Šamca do Sarajewa. W przybliżeniu dwie trzecie kosztów miało leżeć po stronie Wiednia i Budapesztu, a jedna trzecia – Sarajewa.

Sieć linii kolejowej w BiH u progu 1914 r. wynosiła ok. 1600 km. Dalszą planowaną rozbudowę uniemożliwił wybuch I wojny światowej.

## Epilog

Wynik I wojny światowej, w tym w pierwszym rządzie rozpad Cesarstwa Austro-Węgierskiego i powstanie niepodległej Jugosławii (a właściwie Królestwa Serbów, Chorwatów i Słoweńców, SHS), zasadniczo zmienił wszelkie realia w regionie. Dla kolei bośniacko-hercegowińskich – niestety – na gorsze.

Traktat w Trianon, podpisany 4 czerwca 1920 r., oznaczał ostateczne ograniczenie węgierskich wpływów w regionie, a co za tym idzie, ustanowienie barier w ruchu kolejowym. Pojawiły się obiektywne trudności – dodatkowa granica, kontrole celne. Zmiana systemów prawnych powodowała postępujące obniżenie rentowności transportu kolejowego do i z Bośni i Hercegowiny. Administracja infrastrukturą kolejową przeniesiono do Ljubljany, do Dyrekcji Kolei Państwowych. Zadanie administrowania kolejami w nowym państwie było arcytrudne – należało bowiem ujednoczyć sposoby zarządzania ośmioma kompaniami funkcjonującymi na terenie BiH i szerzej – Jugosławii. Mowa o następujących przedsiębiorstwach: Cesarskich i Królewskich Kolejach Państwowych, Cesarskim i Królewskim Towarzystwie Handlowym Kolei Południowych, Austriackich Kolejach Lokalnych, Węgierskich Kolejach Lokalnych, Kolejach Węgierskich, Bośniacko-Hercegowińskich Kolejach Krajowych, Serbskich Kolejach Państwowych i Niemiecko-Bułgarskich Kolejach Wojskowych w Macedonii.

Wspólnym mianownikiem tego wszystkiego było właśnie rozdrobnienie organizacyjne jako nieprzezwyciężona bolączka kolei jugosłowiańskiej. Postępowało

ono także w czasach komunistycznych, paradoksalnie pomimo całkiem sporych inwestycji kolejowych także w BiH. W imię decentralizacji państwa, jugosłowiańskie koleje podzielono na osiem kompletnie odrębnych organizacji. Miało to wpływ na koleje bośniackie w tym względzie, że nawet w ramach wewnątrz krajowego transportu kolejowego dochodziło do rywalizacji pomiędzy poszczególnymi republikańskimi kompaniami. Co więcej, w myśl polityki „samorządności”<sup>35</sup> w całej Jugosławii na kolei (*sic!*) istniało 365 podstawowych organizacji pracy (zgodnie z Ustawą o pracy zrzeszonej), a każda z nich miała prawo do wyboru własnych kierowników, mających często spojrzenie niezależne od kierowników wyższego szczebla. Każda z tych izb miała też swoje prerogatywy dyscyplinarne, co często prowadziło do bezkarności osób dopuszczających się nawet wielkich szkód w funkcjonowaniu taboru kolejowego. Jak wskazuje Harold Lydall, nawet po (przeprowadzonym z wielkimi oporami) zmniejszeniu liczby tych organizacji do ok. 40–50, konflikty interesów nie zniknęły. Z nich wynikały znaczne opóźnienia kursowania pociągów czy też „puste” pociągi.

Głównym powodem tych zaniedbań były dążenia do zachowania kontroli nad taborom przez poszczególne organizacje. Do tego należy doliczyć rozliczne paradoksy techniczne, jak istnienie ośmiu rodzajów lokomotyw, podczas naprawy których trzeba było czekać na specjalistyczną ekipę<sup>36</sup>. To tylko przykład postępującego upadku kolei, z uporem budowanych m.in. przez Józefa Trajtlera.

Jednak największy cios kolejom w BiH zadała wojna domowa w latach 1992–1995, a w jej wyniku ukształtowanie (narzucenie przez mocarstwa zachodnie) bardzo niewydolnego systemu politycznego, uniemożliwiającego poprawne funkcjonowanie administracji, w tym także odbudowę infrastruktury. Republika Serbska oraz Federacja Bośni i Hercegowiny<sup>37</sup> funkcjonują na wielu polach, w tym w sferze kolejnictwa, w zasadzie niezależnie. Koleje Republiki Serbskiej

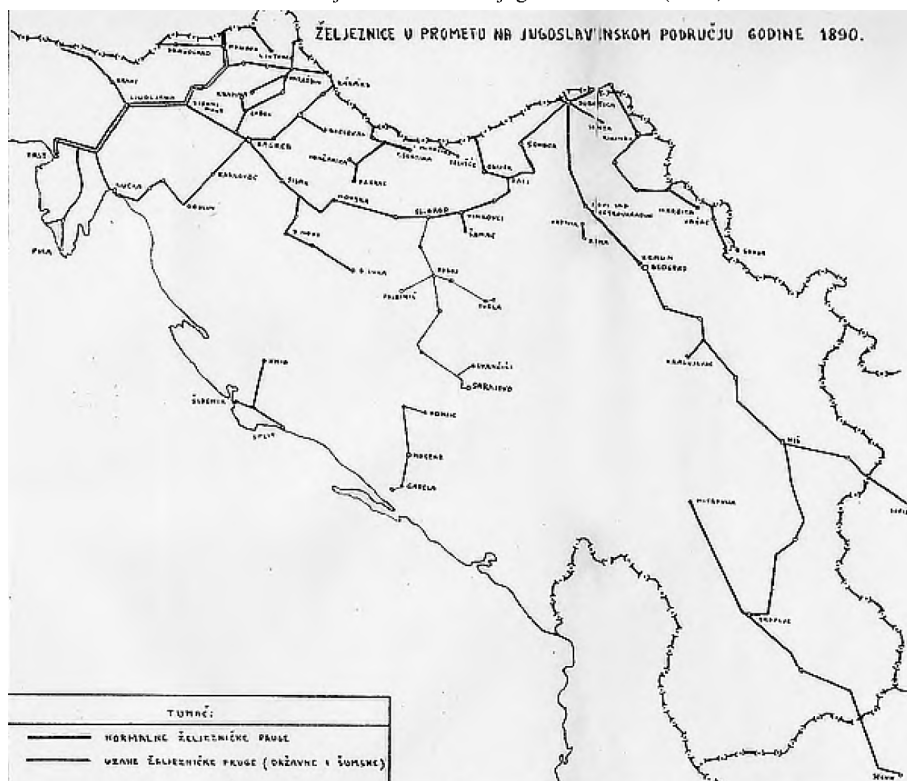
<sup>35</sup> Nawiązujące do systemu komunalnego, opartego na myśli Marksa, „samorzady” stanowiły o specyfice jugosłowiańskiego systemu społeczno-gospodarczego. Zakładano, że „łączenie różnych grup społecznych w stosunkowo niewielkie jednostki terytorialne jest w stanie zagwarantować im możliwość bezpośredniego wpływu we wszystkich sprawach i zaspokojenie ich potrzeb” (M.J. Zacharias, *Komunizm. Federacja. nacjonalizmy. System władzy w Jugosławii 1943–1991. Powstanie – przekształcenia – rozkład*, Warszawa 2004, s. 162) i „opierały się na wizji bardzo w gruncie rzeczy ograniczonych potrzeb jednostki, możliwych do zaspokojenia przez tak niewielką społeczność i nie uwzględniały możliwości powstania zasadniczych kolizji między interesem dwóch kategorii samorządu – terytorialnego i produkcyjnego”. Za: J. Ciemniowski, *System delegacki na tle ewolucji ustroju politycznego Socjalistycznej Federacyjnej Republiki Jugosławii*, Wrocław 1988, s. 40.

<sup>36</sup> H. Lydall, *Yugoslavia in Crisis*, Oxford: Clarendon Press 1989, s. 110. Zob. także: Ch. Gray, *What Caused the Yugoslav Economic Disaster*, „What next?” 2003, no. 27, wydanie internetowe: <http://www.whatnextjournal.org.uk/Pages/Next/Yugoslavia.html> (dostęp: 15.03.2022), paragraf VI.

<sup>37</sup> Dystrykt Brčko można w tych rozważaniach pominąć.

(srb. *Željeznice Republike Srpske*) dysponują 424 km<sup>38</sup> tras wszystkich typów. Koleje Federacji Bośni i Hercegowiny (bosn. *Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine*) mają do dyspozycji oficjalnie 601 km torów<sup>39</sup>. W obu przypadkach ich jakość pozostawia wiele do życzenia. Obecnie długość wszystkich tras kolejowych w BiH wynosi ok. 1025 km, czyli o blisko 600 km mniej niż to miało miejsce w momencie wybuchu I wojny światowej, a tabor w większości wymaga generalnego remontu bądź wymiany<sup>40</sup>.

Zał.1. Sieć kolejowa na ziemiach jugosłowiańskich (1890).



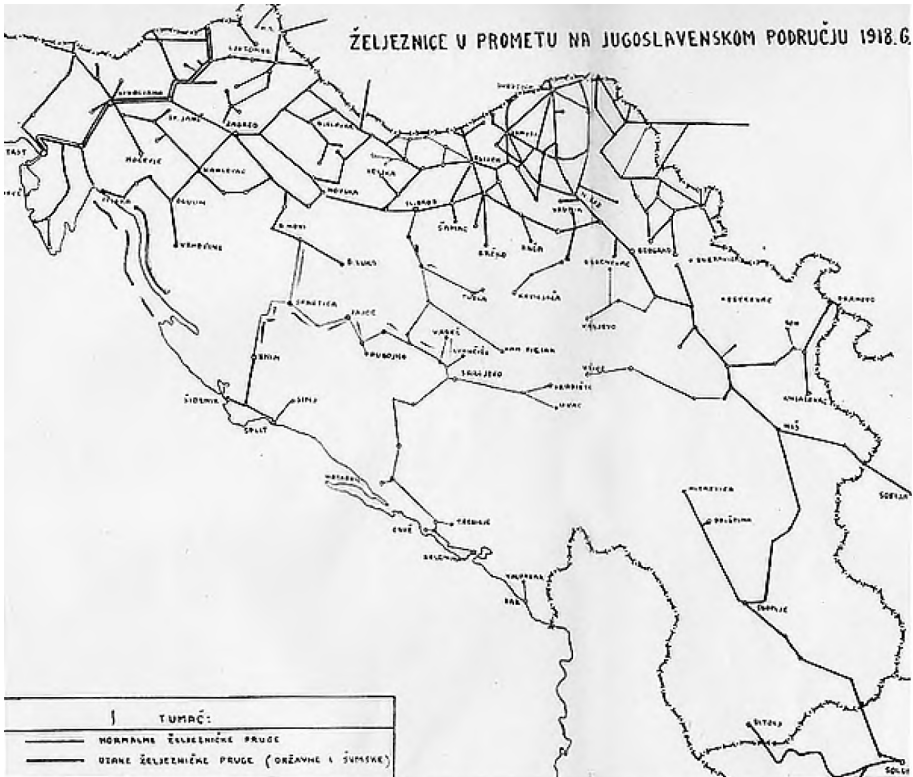
Źródło: M. Mirković, *Ekonomska historija Jugoslavije*, Zagreb 1958.

<sup>38</sup> *Republika Srpska rail investment plan*, <https://www.railwaygazette.com/infrastructure/republika-srpska-rail-investment-plan/35241.article> (dostęp: 15.03.2022).

<sup>39</sup> *Track Gauge of ŽFBH*, [https://www.zfbh.ba/zfbhenx/?option=com\\_content&task=view&id=26&Itemid=106](https://www.zfbh.ba/zfbhenx/?option=com_content&task=view&id=26&Itemid=106) (dostęp: 15.03.2022).

<sup>40</sup> To ostatnie wynika z prywatnej obserwacji, mianowicie podróży kolejowej z Sarajewa do Belgradu w 2015 r. (w linii prostej ok. 250 km). Trwała ok. 12 h i wymagała przesiadania się do kołowego transportu zastępczego. Obecnie nie ma takiej możliwości, nie istnieje nawet połączenie Sarajewo-Banja Luka (*sic!*). Aczkolwiek, z drugiej strony, pociąg z Sarajewa do Mostaru (opisywana powyżej linia) osiąga już zadowalające prędkości – odległość ok. 120 km pokonuje w nieco ponad dwie godziny.

Zař. 2. Sieć kolejowa w Królestwie Serbów, Chorwatów i Słowenców (1918).



Źródło: M. Mirković, *Ekonomska historija Jugoslavije*, Zagreb 1958.

## Bibliografia

Zapiski Izabeli Dębickiej (z domu Trajtler), Biblioteka Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy, Pracownia Pamięci Bydgoszczan i Regionu, Spuścizna Haliny Stasiak (brak sygnatury).

Andrić I, *Most na Drinie*, b.m.w., 2007.

Bazylczuk E., Pietrzak M., Sowińska H., *Józef Szűgyi Trajtler. Węgier z urodzenia – bydgoszczanin z wyboru*, Bydgoszcz 2013.

Christensen P.H., *Germany and the Ottoman Railways. Art, Empire, and Infrastructure*, New Haven and London 2017.

Ciemiński J., *System delegacji na tle ewolucji ustroju politycznego Socjalistycznej Federacyjnej Republiki Jugosławii*, Wrocław 1988.

Gibas-Krzak D., *Bośnia i Hercegowina: determinanty dziejów. Pomiędzy Serbami, Chorwatami a supremacją Muzułmanów*, Częstochowa 2016.

Giza A., *Bośnia i Hercegowina w dobie tureckiego i austriackiego panowania (1800–1914)*, Szczecin 2002.

Gray Ch., *What Caused the Yugoslav Economic Disaster*, „What next?” 2003, no. 27, wydanie internetowe: <http://www.whatnextjournal.org.uk/Pages/Next/Yugoslavia.html> (dostęp: 15.03.2022).

Gregorczyk D.J., *Polscy urzędnicy w administracji Bośni i Hercegowiny w latach 1879–1914*, „Rocznik Administracji i Prawa: Teoria i Praktyka” 2010, nr 10, s. 83–98.

Hadžibegović I., *Bosanskohercegovački gradovi na razmeđu 19. i 20. stoljeća*, Sarajevo 2004.

Imamović M., *Pravni položaj i unutrašnjo-politički razvitak BiH od 1878. do 1914.*, Sarajevo 2007.

Juzbašić Dž. (red.), *Politika i privreda i Bosni i Hercegovini pod austrougarskom upravom*, Sarajevo 2002.

Juzbašić Dž., *Neke karakteristike privrednog razvitka Bosne i Hercegovine u periodu od 1878. do 1914. godine*, Sarajevo 2002. [https://publications.anubih.ba/bitstream/handle/123456789/91/35\\_posebna\\_izdanja\\_CXVI\\_35\\_full.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://publications.anubih.ba/bitstream/handle/123456789/91/35_posebna_izdanja_CXVI_35_full.pdf?sequence=1&isAllowed=y) (dostęp: 23.10.2021).

*Kako je Austro-Ugarska vršila eksploataciju šume u BiH: Šumskom željeznicom do bogatstva*, Bug.ba, <https://bug.ba/kako-je-austro-ugarska-vrsila-eksploataciju-sume-u-bih-sumskom-zeljeznicom-do-bogatstva.html> (dostęp: 15.12.2021).

Kopyś T., *Polityka zagraniczna Węgier w latach 1867–1945*, Kraków 2018.

Krajewska T., *Teodora z Kosmowskich Krajewska. Pamiętnik*, przyg. do druku B. Czajeczka, Kraków 1989.

Kujović M., *Prepiska oko orzgradnje željeznice u Gračanici 1895.–1898.*, „Gračanički glasnik” 2009, nr 14, s. 59–65.

Lis T.J., *Działalność pierwszego polskiego konsulatu honorowego w Sarajewie*, [w:] *W kręgu dyplomacji i polityki. W 100-lecie nawiązania stosunków dyplomatycznych między Polską i Jugosławią*, red. B. Dimitrijević, P. Wawryszuk, A. Zaćmiński, Bydgoszcz 2020, s. 42–56.

Lis T.J., *Polscy urzędnicy wyższego szczebla w Bośni i Hercegowinie w latach 1878–1918. Studium prozopograficzne*, Kraków 2020.

Lydall H., *Yugoslavia in Crisis*, Oxford: Clarendon Press 1989.

Mirković M., *Ekonomska historija Jugoslavije*, Zagreb 1958.

Nametak M., *Regime Change and its Influence on Bosnian Economy After the First World War*, „Historijska traganja” 2018, nr 17, s. 81–92. <https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=716282> (dostęp: 15.12.2021).

Oršolić T., *Sudjelovanje dalmatinskih postrojbi u zaposjedanju Bosne i Hercegovine 1878.*, „Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru” 2000, nr 42, s. 287–308.

Perlińska A., *Związek Fabrykantów w Bydgoszczy (1920–1939)*, „Kronika Bydgoska” 1994, t. 15, s. 61–72.

Skakić M., *Bosna i Hercegovina u austrougarskoj politici izgradnje zeljeznica prema istoku*, Sarajevo 1922.

Skowroński M., *Zakłady i warsztaty kolejowe w Bydgoszczy w okresie międzywojennym (1920–1939)*, „Kronika Bydgoska” 1986, t. VII, s. 256–267.

Štrumbl Š.Ž., *Arhivski izvori u Arhivu Republike Slovenije, koji se odnose na historiju željeznica u Bosni i Hercegovini*, „Arhivska praksa” 2017, nr 20, s. 415–432.

Sugar P.F., *Industrialization of Bosnia and Hercegovina. 1878–1918*, Seattle 1963.

Vervaeet S., *Some Historians from former Yugoslavia on the Austrohungarian period in Bosnia and Herzegovina (1878–1918). A Reality of Imperialism versus the Golden Years of the Double Eagle?*, „Kakanien Revisited” 2014, nr 18/07, s. 1–5. <https://biblio.ugent.be/publication/324530> (dostęp: 15.12.2021).

Vuleta N., *The Urban Development of Cities in Bosnia and Herzegovina during Austro-Hungarian Rule between 1878 and 1918*, Wien 2016 (praca magisterska, dostępna on-line: <https://repositum.tuwien.at/bitstream/20.500.12708/4001/2/Vuleta%20Nina%20-%202016%20-%20The%20urban%20development%20of%20cities%20in%20Bosnia%20and%20Herzegovina...pdf>, (dostęp: 15.12.2021).

Zacharias M. J., *Komunizm, federacja, nacjonalizmy. System władzy w Jugosławii 1943–1991. Powstanie – przekształcenia – rozkład*, Warszawa 2004.

„Bosanski glasnik” roczniki 1903–1918, Sarajevo.

*Republika Srpska rail investment plan*, <https://www.railwaygazette.com/infrastructure/republika-srpska-rail-investment-plan/35241.article> (dostęp: 15.03.2022).

*Track Gauge of ŽFBH*, [https://www.zfbh.ba/zfbhenx/?option=com\\_content&task=view&id=26&Itemid=106](https://www.zfbh.ba/zfbhenx/?option=com_content&task=view&id=26&Itemid=106) (dostęp: 15.03.2022).