

2



**OBLJETNICA
OBNOVE I RADA**

**HRVATSKI
NARODNI
GODIŠNJAK
2011.**

58



Hrvatsko kulturno društvo
Napredak Sarajevo - Središnjica

Hrvatsko kulturno društvo
Napredak Glavna podružnica Zagreb

HRVATSKI NARODNI G O D I Š N J A K 2011.

Broj 58

Sarajevo, prosinac 2010.



ZA NAKLADNIKA	Prof. dr. FRANJO TOPIĆ
GLAVNI I ODGOVORNI UREDNIK	ANTO ZIRDUM
PRIREDILI	VERA KATZ ŽELJKA POLONI FRANO MILIĆ
LEKTURA I KOREKTURA	ŽELJKA POLONI FRANO MILIĆ
NASLOVNICA I GRAFIČKA PRIPREMA	ZORAN BULETIĆ
TISAK	MULTIMEDIA PRINT, NOVA BILA
NAKLADA	700 PRIMJERAKA
TISKANO	PROSINAC 2010.

POJAVA I DOLAZAK AUTOMOBILA U BIH *prema pisanju Sarajevskog lista*

U ovome radu razmatrat ćemo društveni i tehnološki aspekt dolaska automobila u Bosnu i Hercegovinu. Pokušat ćemo dočarati reakciju stanovništva u susretu s dotad nepoznatim mehaničkim strojem. Upoznat ćemo se s osnovnim pojavama i razvitkom automobila uopće, zatim ćemo promotriti period potreban da prođe od prvog susreta stanovništva BiH s automobilom kao nečim novim i tehnološki naprednim kao i same primjene automobila u svakodnevnom životu čovjeka s ovih prostora.

Pri izradi ovog rada naišli smo na problem nedostatka literature. Zapravo, koliko nam je poznato, nitko dosad nije obrađivao ovu temu kao što smo mi nastojali prikazati razvitak automobilizma u Bosni i Hercegovini. U radu smo se koristili uglavnom novinskim tekstovima (*Sarajevski list*) koji su zabilježili sam dolazak, ali i pratili razvoj infrastrukture koja je omogućila da automobil postane uobičajena pojava na bosanskohercegovačkim ulicama. Također smo se koristili i malobrojnomo dostupnom literaturom koja je razmatrala ovo pitanje ili je samo usput spomenula razvoj prometnica i automobilizma (T. Kruševac, „Sarajevo pod austrougarskom upravom 1878.-1918.“ koji automobil spominje u kontekstu razvoja pošte i poštanskog prometa).

Ovaj rad nastao je kao seminarski rad pod mentorstvom doc. dr. Edina Radušića na predmetu *Bosna i Hercegovina u austrougarskom periodu*.

Sve do otkrića parnog stroja i konstruiranja prvih parnih lokomotiva (sredinom 18. i početkom 19. stoljeća) ljudi su putovali pješice ili koristili životinje za prijevoz i prijenos tereta. Tijekom 19. stoljeća bilo je raznih pokušaja i eksperimenata s parnim kočijama, pretečama automobila. Ovi pokušaji uglavnom su završavali neuspješno zbog neprikladnosti pare u pro-

metu. Revoluciju u razvoju vozila na vlastiti pogon označio je izum motora s unutrašnjim sagorijevanjem i izrada prvog četverotaktnog motora, što je učinio Nikolaus Otto 1876.²¹ Ovaj izum je omogućio sudbonosan korak u pravcu konstrukcije automobila.

U Njemačkoj je Gottlieb Daimler 1885. ugradio benzinski motor na bicikl i tako napravio prvi motocikl. Karl Benz je 1886. na tricikl ugradio benzinski motor te tako izradio prvi automobil. Ovaj Benzov stroj imao je značajke koje imaju i današnji automobili: električno paljenje, vođeno hlađenje i diferencijal.²² Samo dvije godine od konstruiranja Motorwagena Benz počinje s izradom automobila za prodaju i komercijalnu upotrebu. Konstrukciju koju i danas poznajemo s motorom sprijeda, uveli su Ren? Panhard i Emile Levassor, a od 1890. taj koncept prihvaća većina proizvođača.

Prvi automobili bili su vrlo bučni i smrdljivi te nisu bili mnogo popularni među stanovništvom gradova. Stalnim usavršavanjem i razvojem, početkom 20. stoljeća potražnja za automobilima raste. Zbog ručne proizvodnje automobili su bili skupi i dostupni samo rijetkim sretnicima. Revoluciju u proizvodnji i dostupnosti automobila širim masama izveo je Henry Ford uvodeći tekuću vrpcu u proizvodnji automobila i snizivši cijenu svoga modela T na 850 dolara 1908, a 1925. godine na čak 290 dolara.²³ Tako je Ford pokazao da se automobili mogu prodavati jeftinom proizvodnjom, a njegov uspjeh je obilježio proces globalne motorizacije svijeta.

Dolazak prvih automobila u Bosnu i Hercegovinu vezan je za utrku koja se vozila od Pariza do Beča 1902. Jedan dio sudionika utrke odlučio je produžiti do Sarajeva. Automobilisti su 7. srpnja stigli preko Bosanske Gradiške i zaputili se prema Jajcu, gdje su noćili, a sutradan krenuli prema Sarajevu. Sara-

²¹ Grupa autora, *Mala riznica znanja – Automobili*, str. 138

²² Isto str. 18

²³ Isto str. 19-21

jevski list je 6. srpnja 1902. skrenuo čitateljima pozornost kako će ovo biti „neobično zanimljiv prizor“. *Sarajevski list* 9. srpnja 1902. donosi vijest o dolasku automobila u Sarajevo te detaljno iznosi plan kretanja i obilaska grada od strane francuskih automobilista. List napominje: „U četvrtak 10 o. (ovoga mjeseca) u 8 sah. (sati) izjutra otputovat će automobiliste u Mostar“. Isti list se 11. srpnja 1902. osvrće na posjet automobilista Bosni i Hercegovini i odluci „da i pred nama demonstriraju usavršenje ovoga skorašnjeg trijumfa moderne tehnike“, a donosi i vijest o nesreći automobila koji se survao u provaliju 6 kilometara od Jajca: bilo je ozlijeđenih putnika, a najteže je prošao vozač. U Jajcu su automobilisti svečano dočekani i nakon noćenja krenuli su 8. srpnja prema Sarajevu, gdje su stigli u popodnevnim satima.

Kako je zanimljiv i živ opis prolaska automobila po gradu, ovdje donosimo dio teksta koji opisuje susret stanovništva s automobilima; „Jučer prije podne (9. VII.) u 10 sah. dovezla su se četiri automobila s Ilidže u Sarajevo, gdje ih je mnoga publika od 8 sah. izjutra na veljoj pripeci duž Appelove obale očekivala. Policajci na konjima i policajni komesar Lindes u fijakeru dopratio ih je u grad. Automobili bijahu okićeni malim bosanskim barjačicama i zelenilom, a bjehu sa svojim insasima u samoj – prašini. Automobiliste dovezoše se pred gradsku kuću, gdje ih dočekaše gg. baron Mollinary, francuski konzul g. Gouti vladin povjerenik vit. Zarzycki. Pošlje megjusobne predstave pozdraviše strane goste gradski načelnik H. Nezir ef. Skalić i gradski zastupnik Esad ef. Kulović (potonji franceski) usrdnom dobrodošlicom, na što je predsjednik kluba franceskih automobilista baron Zuylen srdačno zahvalio. Franceske turiste, među njima i nekoliko gospođa, razgledaše za trijem gradsku kuću i šetahu po gradu, gdje ih je publika simpatično pozdravljala. Pred podne učiniše princ Jaime de Bourbon, sin Don Carlosa de Bourbona, i predsjednik automobilskog kluba baron Zuylen svoja podvorjenja poglavaru zemlje, preuz. g. baronu Appelu u konaku i gragj. doglawniku preuz. g. baronu Kutscheri u zemaljskoj vladi. Po podne su troja automobilna

kola stajala izmegju obije zgrade zemaljske vlade, koje bijahu istakle zastave, a publika je hrpimice posmatrala njihovu majstorsku uredbu i opremu. Od 4 do 5 sah. po podne odvezli su se pojedini automobili na Ilidžu, a potonji najmanji odvezao se iza 6. sah. pred večer. Vožnja automobila po Sarajevu izazvala je pojmljivu senzaciju, a još veću u sarajevskom polju, gdje su se seljaci usput s pazara divili nekakvim »vražjim fijakerima«, što lete po testi.²⁴

Susret stanovnika Sarajeva s neobičnim tehničkim novotarijama ali i automobilista s gradom Sarajevom bio je novo iskustvo i za jedne i druge. Sam svečani doček pokazuje koliko su gradske vlasti i stanovnici grada bili zainteresirani za upoznavanje s novim prijevoznim sredstvom (koje je i u europskim gradovima u to vrijeme bila senzacija) kao i njihovim također zanimljivim vlasnicima. Francuskim automobilistima je susret sa Sarajevom i Bosnom bila nova i nezaboravna avantura koju su mogli samo zamišljati čitajući knjige o orijentalnoj kulturi i gradnji kojom Sarajevo obiluje. Shvaćanje ljudi koji prvi put vide automobil i njegovo uspoređivanje s fijakerom razumljivo je i očekivano, jer oni su mogli napraviti usporedbu s onim što je dio njihove svakodnevnice i na taj način objasniti nešto što se samo i bez zaprege kreće.

I narednih dana pisano je o automobilistima: 9. srpnja bila je na Ilidži upriličena svečana večera u njihovu čast. Tom je prilikom predsjednik automobilskog kluba baron van Zuyleni „izrazio ushićenje francuskih turista s prirodnih krasota Bosne, simpatična dočeka i izvanredne predusretljivosti oblasti na putu po Bosni naglasivši ogromne očevidne rezultate kulturnog rada u zemlji i zdraveći Bosnu i Hercegovinu“.²⁵ Sutradan su se automobilisti zaputili prema Mostaru „gdje ih je tamošnja publika mnogobrojno dočekala“.²⁶

²⁴ *Sarajevski list* (dalje: *SL*), br. 82, 11. VII. 1902.

²⁵ *SL*, br. 83, 13. VII. 1902.

²⁶ Isto.

Prateći dalje pisanje *Sarajevskog lista*, vijesti o automobilima u Bosni nema sve do 1905, a u nekoliko navrata se donose vijesti i zbivanja u vezi s automobilima u svijetu, najčešće vezano za automobilske nesreće. Krajem januara 1905. kapetan Wolf iz bečkog ratnog ministarstva dovezao je u Sarajevo prvi automobil da se okuša za poštanski saobraćaj u Bosni i Hercegovini.²⁷ Demonstrirajući automobil, kap. Wolf je u vojnom logoru o njemu održao i stručno predavanje kojem su prisustvovali poglavar zemlje preuz. g. fcm. baron Albörn s generalitetom, predstavnici zemaljske vlade i mjesnih oblasti, direkcije državne željeznice, vojničke pošte i telegrafa te mnogi oficiri i poštanski činovnici.²⁸ Od 1. lipnja 1905. uveden je automobilski promet pošte i putnika na nekim prugama u Bosanskoj Krajini (Bihać – Novi, Bihać – Petrovac i još neki).²⁹ Ovo je ujedno prva primjena automobila u Bosni i Hercegovini i početak korištenja automobila u državnim i privatnim poslovima.

Nakon što je automobil započeo svoju službu u poštanskim poslovima i prijevozu putnika, počinju se u novinama ovoga razdoblja javljati vijesti o nesrećama. Prvi izvještaj o nesreći „domaćeg“ automobila donio je *Sarajevski list* pod naslovom *Nesreća s automobilom*. Prenosimo je u cijelosti; „Javlja ju nam iz Bos. Krupе: Poštu a i razni poštanski esap, te ujedno i putnike između Bos. Novog i Bihaća, prevažaju automobili, koji se u podne razmjenjuju svaki dan u Bos. Krupi. Sve što se rađa ima svoju smrt; sve što se načini – može se satrati, pa tako i automobili. Dešavala se i na ovoj pruzi po koja mala zapreka, te bi poštanski automobil – ili kako ga prosti naš narod nazva »elektrika«, taj naš brzovoz zakasnio je doći s poštom u Bihać, Krupu ili Bos. Novi. Ali kao što se zbilo na 28. dec. pr. g. (prošle godine), još se nije na ovom putu dogodilo

²⁷ Todor Kruševac, *Sarajevo pod austro-ugarskom upravom 1878.-1918.*, str. 119-120.

²⁸ Cit. prema: T. Kruševac, *nav. dj.*, str. 120, bilj. 3.

²⁹ T. Kruševac, *nav. dj.*, str. 120.

što takvo. Na 30 km ceste idući iz Bos. Novog u Bihać, to jest izmegju Bos. Krupe i Otoke krupske, u selu Ljusni kod Alagina kabura trkao se automobil niz jednu strminu niz cestu, te kako je ga valjalo malo zaokrenuti, skočio je s ceste, s obale u hladnu Unu; nešto mu je falilo, dok se nije mogao upraviti putem. Odmah je telefonom javio kondukter tu nesreću u Bihać, Novi i Krupu, te je došao iz Novog drugi automobil i primio poštu do Krupe. Srećom nije bilo putnika osim konduktera i jednog vojnika, koji upravlja automobilom. Na trku, kako se automobil rušio niz obalu do 10 m visoku nad Unom, obojica su izbjegli srećom iz svoje opasnosti: jedan je iskočio iz automobila na desnu, drugi na lijevu stranu tako spasili u strahu svoj život. Više od dvije trećine automobila zaronio je u vodu. Srećom je ga dočekala stijena i drvena klada, te ne zaroni u duboki jaz Une, koji je s druge strane klade i kamene stijene. Tako strmoglav noćio je u vodi, te je izvađen sjutri dan; žandari su sjutri dan doveli do 100 seljaka iz Ljusine, te su automobil iz vode izvadili uz pomoć drugog automobila, koji je došao iz Bos. Novog i koji je taj izvađeni automobil opet odvuкао u Bos. Novi.³⁰

Tako je prva zabilježena nesreća unutar bosanskohercegovačkog domaćeg prometa prošla bez žrtava i samo s materijalnom štetom. Osim mehaničkog kvara na automobilu čest uzrok nesrećama bila je i slaba razvijenost kao i loše stanje postojeće cestovne infrastrukture. Iako je promet automobila u Bosni i Hercegovini tek u začetku, već 1906. možemo u gradskom vijeću Sarajeva naći rasprave o materijalu i načinu asfaltiranja gradskih ulica, kao i prve zabrane kretanja automobila u pojedinim ulicama.³¹

³⁰ *SL*, br. 5, 12. I. 1906.

³¹ „Na znanje. Vladin povjerenik za grad Sarajevo upozoruje publiku, da put za jahače izmegju glavne duhanske fabrike zapadnog kraja grada (ždrepcane) smiju samo jahači, tovarni konji i koturaši upotrebljavati i da je prema tome zabranjena vožnja automobilima, motor-kotačima i kolima po rečenom putu. (...) Prekršaj ove naredbe kazniće se.“, *SL*, br. 89, 1. VIII. 1906.

Zanimljiva je i nesreća u Banjoj Luci kojoj je neposredno bio uzrok automobil ili, preciznije, nestručno rukovanje benzinom. Prilikom točenja benzina u automobil, nepažnjom benzin se zapalio, ali i ova nesreća završila se bez težih posljedica.³² Tokom 1907. godine ponovljena je zabrana vožnje automobilima i motociklima istim onim ulicama obuhvaćenima odlukom iz 1906, što upućuje da je ona bila kršena.

I u narednim izvještajima *Sarajevskog lista* nalazimo vijesti o nesrećama s automobilima. U broju 50 od 26. travnja 1908. list ističe da „poštu i poštanski promet između Bos. Novoga i Bihaća prenašaju najmodernija kola, najbrži točkovi automobila“ i da su automobili „ispraviti i postaviti radi toga, da bude jeftinija vožnja pošte, da je brže“. Također se ističe da je cesta glavni krivac nesreća koje se dogode automobilima te ih sprječavaju u obavljanju njihovog posla – prijevoza pošte i ljudi. Nesreći koja se dogodila 16. travnja 1908. isključivi krivac je loša i uska cesta. Samo spretnost vozača spriječila je težu nesreću i sačuvala 6 putnika, od kojih je jedan zbog nedostatka prostora unutar automobila sjedio na njegovu krovu.³³ List navodi da je sreća „što se ništa nije pokvarilo u mašini, gdje se plin razvija, pa nije ništa ni eksplodiralo“, što je jasan pokazatelj straha i nepoznavanja još uvijek novog mehaničkog stroja. Na dan 15. srpnja 1909. dogodila se nesreća u kojoj se automobil i tramvaj spominju kao mogući uzroci uplašenosti konja koji je zbacio konjanika, a koji je u bolnici podlegao ranama.³⁴ Zanimljiva je i vijest koju *Sarajevski list* donosi 17. listopada 1909, a govori o otvaranju ceste Varcar-Vakuf – Crna rijeka u dužini 14,5 km ističući „važnost uvećanja prometa, da će podići procvat trgovine, a tijekom promaći blagostanje žiteljstva grada i kotara varcarvakufskog“. Ova cesta je bila od velikog značaja za spajanje Jajca s Banja Lukom kao i

³² *SL*, br. 116, 3. X. 1906.

³³ *SL*, br. 50, 26. IV. 1908.

³⁴ *SL*, br. 86, 18. VII. 1909.

skraćenje istoga puta za tridesetak kilometara. Također, ulaganje u razvoj prometnica imalo je višestruke koristi, što je uočeno u govoru prilikom otvaranja ceste.³⁵ Razvoj prometnica bio je preduvjet za razvoj cestovnog prometa, prije svega automobilskega.

Kao prijevozno sredstvo automobil se u Sarajevu javlja od 1910. godine u manjem broju, a 1913. u gradu je već oko 80 automobila.³⁶ Vidan napredak u korištenju automobila na bosanskohercegovačkim ulicama može se uočiti prilikom posjete Franje Ferdinanda Sarajevu 1914. godine, kada cijela njegova pratnja koristi automobil kao prijevozno sredstvo (šest vozila). Franjo Ferdinand i Sofija sjedili su u otvorenom automobilu iz kojeg su sve mogli vidjeti i gdje ih je svatko mogao vidjeti.³⁷ Ilustracije radi, nakon samo 31 godine od prvog dolaska automobila u BiH i samo 28 godina od početka upotrebe automobila u Bosni i Hercegovini – dakle, 1933. – prema podacima Uprave policije, u Sarajevu je bilo 237 registriranih automobila.³⁸

ZAKLJUČAK

Izumom automobila način kretanja čovjeka kao i čovječanstva zauvijek je promijenjen. Promatrajući kronološki razvoj automobilske industrije, od prvog automobila do masovne proizvodnje s pojavom tekuće vrpce koju uvodi Henry Ford i revolucionarnog modela „T“, prošlo je samo 22 godine. Malo je tehnoloških izuma koji su tako brzo doživjeli svoj razvoj i bili prihvaćeni od velike mase ljudi te postali potreba bez koje je i danas život nezamisliv.

³⁵ Za detaljan opis otvaranja ceste Varcar-Vakuf – Crna rijeka v. *SL*, br. 125, 17. X. 1909. i br. 126, 20. X. 1909.

³⁶ Vidi, T. Kruševac, *nav. dj.*, str. 119-120

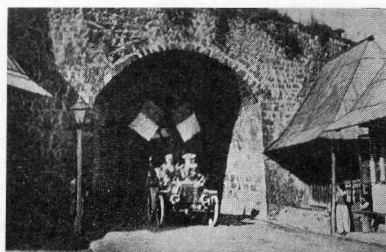
³⁷ Grupa autora, *Kada, gdje, zašto i kako se dogodilo*, str. 302.

³⁸ Arhiv BiH, Kraljevska banska uprava DB, Uprava policije u Sarajevu, br. 53145/33.

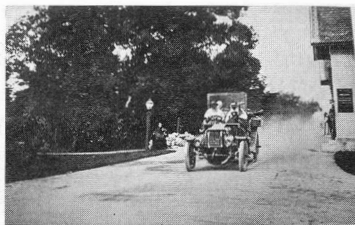
Dolazak prvih automobila u Bosnu i Hercegovinu bio je velika atrakcija za stanovništvo krajeva kroz koje su prošli, što svjedoče i novinski naslovi koje smo koristili u ovome radu, ali i fotografije koje su ovjekovječile prvi susret stanovnika Bosne i automobila. Taj prvi susret bio je ispunjen strahom kao i nepoznavanjem za to vrijeme naprednoga tehnološkog izuma, a istodobno je izazvao i veliko zanimanje za automobil kao prijevozno sredstvo. Strah i neznanje u prvo vrijeme ilustrira usporedba s fijakerom koji leti po cesti, a veliko zanimanje koje je izazvao automobil pokazalo se u kratkom roku koji je prošao do prve upotrebe automobila u Bosni i Hercegovini, koji od 1905. godine postaje svakodnevica u nekim dijelovima BiH.

Kao što možemo pratiti ubrzani razvoj i širenje masovne upotrebe automobila u Europi i svijetu, tako možemo pratiti i razvoj automobila u Bosni i Hercegovini. Rast automobilskeg prometa u Bosni i Hercegovini je fascinantno uzmemo li u obzir političku i ekonomsku poziciju Bosne i Hercegovine u usporedbi s ostatkom svijeta. Ako uzmemo u obzir da se tada (1902) automobil u Europi počinje popularizirati i sve više proizvoditi te da se, što je još važnije, počinje javljati sve veća potražnja, kao i da je do 1914. već zaživjela masovna proizvodnja i korištenje, onda je podatak da samo u 31 godinu od prvog susreta (1902) pa do brojke od 237 automobila (1933) samo u gradu Sarajevu vrlo značajan pokazatelj da je automobil postao sastavni dio života ljudi Bosne i Hercegovine.

Dodatak



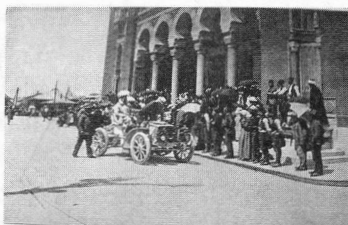
Slika 1. Ulazak francuskih automobilista u Jajce



Slika 2. Dolazak na Ilidžu



Slika 3. Doček kod gradske vijećnice u Sarajevu



Slika 4. Automobil princa Jaimea Bourbona³⁹

Literatura

Arhiv Bosne i Hercegovine, Kraljevska banska uprava DB
 Grupa autora, Mala riznica znanja – *Automobili*, Zagreb, 1997.
 Grupa autora, Kada, gdje, zašto i kako se dogodilo?, Zagreb, 2006.
 Kruševac, Todor *Sarajevo pod austro-ugarskom upravom 1878.-1918.*, Sarajevo, 1970.

Nada – časopis
Sarajevski list

³⁹ Slike su preuzete iz časopisa *Nada*, br. 15, 1902, str. 208 i 209.