

необично смањивање нашег горива било је главни узрок што не доспемо у депо Опе-Топ-а.

„Са профијантом само за два дана и горивом за четири приморани смо били да оставимо шатор. Осећали смо се врло слаби и писали смо само са муком. Ми смо се Енглези ипак показали да можемо свесно поднети и најкруће искушење, да разумемо изаћи смрти у сусрет и да се клањамо само пред провиђењем. Али док ми за част отаџбине губимо своје животе, апелујемо на наше земљаке да се збрину за наше породице“.

„Да смо се вратили живи, ми би могли дати тачан опис наше издржљивости и наше оскудице. Сад пак морају о свему томе говорити само ове кратке нотице и наши лешеви. Али наша ће се богата земља, извесно, збринути за наше породице. Р. Скот, 25 марта 1912“.

Е. Ј. Цветић.

БЕЛЕШКЕ

НОВИЛИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРОЈЕКТИ У БОСНИ, ЛИЦИ И ДАЛМАЦИЈИ

Нове железничке пруге, које данас кроз Босну, Лику и Далмацију пројектују Аустријанци и Мађари за нас су од великог интереса. Беч и Пешта теже да успоставе што краће и лакше везе са њима (директним пругама нормалног колосека), а значај им се предвиђа поглавито у војничком погледу. Знатне су несугласице, које у тим пројектима постоје између Аустрије и Мађара, нарочито је међу њима јака борба о српско-хрватско Приморје. За нас је осим тога значајно, да са тим пројектима стоје у вези многа економна и политичка питања, од њих зависи скретање читавих земаља српских према тим центрима, настаје обрт у економном животу њиховом, друкчије се развијају поједини трговачки центри, од њих чешће зависи живот појединих насеља и др.

Тога ради ми ћемо овде изложити¹ мађарско и аустријско гледиште о тим новим железничким пројектима, имајући на уму и наше гледиште.

Мађари због своје привредне експанзије теже на све начине да овладају приморјем Далмације и Хрватске и да приме сав поморски саобраћај у своје руке. Ријека (Фијума) им није довољна као база за њихову поморску трговину. То је при-

¹ На основу два рада: *Dr. Rezső Havass, Die Bedeutung der ungarnisch dalmatinischen Verbindungseisenbahn. Mitteilungen der ungarischen Geograph. Gesellschaft. Vol. XXXIX. Livr. 1—10. Budapest 1911, s. 41—62.* — *Prof. Dr. Siegfried Rob. Das bosnisch-hercegowinische Bahnproblem. Sonderabdruck aus „Weltverkehr und Weltwirtschaft“, herausgegeben von Dr. Richard Hennig. Berlin—Wilmersdorf 1913.*

станиште са 5 км. дугом обалом и пространством од 20 qkm.; у њему једва може стати 10 већих морских бродова. Област је Ријеке тако мала да смета развићу вароши и пристаништа. За подизање нових грађевина мора се отимати од мора.

С тога Мађари траже за своју трговину друга пристаништа и мисле на далматинска. Веома је карактеристично, колико се Мађари упињу да докажу, како Далмација њима припада и по „историјском праву“ и на основу „животних закона“ и т. д., а већ и да не помињемо, колики напредак за цивилизацију предвиђају спајањем Далмације са Угарском.

Због тога Мађари теже, да на првом месту појачају интензивнији саобраћај са Далмацијом — да подигну железницу између ове и Угарске. До сада су одржавали везе са Далмацијом само преко Ријеке бродовима друштва „Ungaro-Croata“. Железница узаног колосека кроз Босну и Херцеговину спаја само крајње јужне делове Далмације и њоме није могућно развити јачи саобраћај. Због тога цело Приморје од Ријеке до Метковића нема везе са унутрашњости Аустро-Угарске, те је и јако заостало у културном погледу, нарочито северни делови Далмације и Лика.

Тежња, да се подигне железница кроз Далмацију, јављала се и раније, али нарочито у новије доба.

Још 1872. год. постојао је предлог (фелдмаршал *Molinari*) да се подигне железничка линија првога ранга, која би водила у Далмацију, полазећи од Огулина кроз Лику и циљ јој је био да заштити обале Хрватске и Далмације. Али тај план није могла Аустрија извести због финансијских криза 1873. године.

Слични су се захтеви јављали и доцније. Све се више повећавало интересовање за подизање железница у Далмацији, ради чега су претходиле и нарочите студије. Интересантно је, да се према резултату тих првих студија пруга за Далмацију има да гради као линија првога ранга (интернационалног значаја, и за брзе возове).

Године 1907. поводом далматинске железнице обе су владе решиле (аустријска и угарска), да се подигну нормалне пруге: 1) пруга од Огулина, или са које друге тачке ријечке железнице, до границе; 2) пруга од Рудолфсверта преко Метлинга до границе и одатле у Карловац; и 3) пруга од границе до Книна. Одлучено је, да грађење тих линија почне 1908. г., и пруга 1) да буде готова најдаље до октобра 1910., а пруга 2) најдаље до децембра 1911. год.

Овде је за нас од интереса пруга од Огулина кроз Лику до далматинске границе. Она је пројектована као главна линија другог реда са шинама 34,5 kg., да на њој могу саобраћати и брзи возови. Од Огулина до далматинске границе на тој су прузи станице: Језеро, Врховине, Госпић, Грачац и Прибудић. Од Прибудића (далматинска граница) до Книна граде је Аустријанци, а од Книна постоје линије за Сплет и

Шибеник. Дужина ове линије од Огулина до далматинске границе износи 220 км., а део, који ради даље везе имају да саграде Аустријанци (Прибудић—Книн) дугачак је 21,5 км.

Од ове главне личке пруге раздвајају се две споредне: једна од Језера за Бихаћ, дужине 53,6 км., а друга од Врховине за Оточац, дугачка 24 км. Дакле дужина угарске пруге износи 297,6 км., а аустријске 21,5 км.

Према томе личка железница, водећи кроз земље Угарске, спада у област угарске саобраћајне политике до Јадранског Мора, она доминира до Сплета, јер је дужина од Огулина до Сплета 373,5 км., од којих на Угарску пада 220 км., а на Аустрију 153,5 км. Уз то споредном линијом за Бихаћ северозападни део Босне прилази ближе Ријеци и мору.

Осим тога корист и важност ове личке пруге за Угарску и ове крајеве види се и по овим локалним и обласним појединоцима, које се односе на Лику. У близини ове пруге су врло лепа Плитвичка Језера и водопади. Даље у могућству је интензивнија експлоатација шуме у Великој и Малој Капели. Пругом за Оточац добија се веза са овом вароши и њеном плодном и шумовитом околином. До душе главна линија пролази кроз карсну и водом сиромашну област, али кроз плодне крајеве, насељене марљивим народом. Даље осим шумарства у Лици има услова и за рударство (мрамор у Госпићу, угаљ у Ловинцу), виноградарство (околина Оточца) и сточарство.

Прекид и задоцњавање са грађењем личке пруге дали су маха да се у Аустрији развије велики покрет против личке пруге, која по њихову схватању служи само угарским интересима. Било је шта више предлога, да се одбаца та железница кроз Лику, а да се подиже долином Уне — да веза са Далмацијом не иде кроз Угарску, већ кроз Босну. И Мађари не би могли том железницом тако слободно располагати као оном која води преко угарске територије.

И у стручним часописима и у дневним листовима развила се јака полемика поводом железнице кроз Лику и долином Уне. И у самој Угарској било је присталица за железницу кроз Уну.

Железница долином Уне, полазећи од Новог, водила би дуж реке Уне кроз Крупну, Бихаћ, Ханове Дубовске или преко Вртоца кроз Вакуф до Ермена. Али би ту ударила на хрватско земљиште и кроз Срб, Попину, Врело доспела би до далматинске границе баш код Прибудића, одакле би водила у Книн. Ова би пруга имала и један огранак од Бихаћа до Оточца, а одатле би једна унутрашња линија водила у Госпић.

Поводом ове пруге долином Уне у последње доба чињени су и други планови и предлози, али је правац главне линије увек остао Нови—Бихаћ—Книн. Присталице ове пруге износиле су ове главне разлоге против личке железнице: 1) да води кроз стеновите и водом сиромашне карсне области,

2) да је личка железница за 55 км дужа и 100 милиона круна скупља но она долином Уне, 3) да је Лика ретко насељена и махом неплодна област, у којој се не може рачунати ни на људски ни привредни саобраћај, а долина Уне је плоднија, гушће насељена и са интензивном културом земље, и 4) да та пруга кроз Лику не би унапређивала интересе Угарске, већ Аустрије, на првоме месту интересе Беча и Трста (по схватању присталица у Угарској).

За присталице железнице кроз Лику ти су аргументи ништавни. Према најновијем предрачуно доказују, шта више, да је железница кроз Лику јефтинија за 12 милиона круна од оне долином Уне. Исте теренске тешкоће, као и оскудицу у води, налазе и у долини Уне. Нити опет признају, да ће пре користити аустријским но угарским интересима. Линија Пешта—Огулин—Сплет износи 896 км. и том се линијом путује до границе аустријске мађарском железницом, аустријском само од границе до Сплета 153,5 км. Међутим Аустрија има најкраћу и најбржу везу (863 км.) са Сплетом мађарском железницом (Беч—Wiener Neustadt—Nagy Kanizsa—Gyekenyes—Огулин), а у друга два правца је дужи пут: преко Ријеке и Огулина 1079 км., а Штајнбрук—Загреб—Огулин 943 км.

Али за присталице личке пруге главно је, да Пешту односно Угарску споје са Далматинским Приморјем, те и кад би Лика била тако неплодна и неподесна област, ипак би се морала градити железница, пошто јој није искључиви циљ да културно унапреди Лику и Крбаву. И дунавско јадранска железница има највећим делом да прође кроз дивље и неплодне области Арбаније, али се будућност те железнице не очекује од тих области, већ од везе крајње тачке ове железнице.

Осим тога са личком железницом доводе се у везу и ове шире везе, које ће Угарска имати. Чим буде готова пруга Огулин—Книн Угарска има везе са три најважнија пристаништа Далмације: Сплетом, Шибеником и Задром. Угарски производи (брашно, шећер, пиво, салама, минералне воде, конзерве и др.) за приморске земље дуж источних обала јадранских треба да се извозе преко тих пристаништа и Ријеке, а не преко Трста.

Поводом тога, што се највећи део угарских продуката извози преко Трста, а не Ријеке, Мађари наговештавају опасност, која прети угарским интересима на Јадранском Мору од стране Аустрије. У новије доба Аустрија на Јадранском Мору води јаку борбу против Угарске, а циљ јој је да потпуно потисне Мађаре са Јадранског Мора. Мађарски паробродски саобраћај дуж обала Јадранског Мора Аустрија покушава да уништи на разне начине (државном субвенцијом аустријског лојда и свих пароброда од Трста до далматинских обала). Раније се за Далмацију ишло из Ријеке, а данас из Трста, где долазе возови из Беча, Прага и јужне Немачке. Нарочито везе са приморјем Арбаније иду преко Трста, а не

преко Ријеке, због чега и сав угарски извоз за Албанију иде на Трст. Па и за талијанско приморје (Анкону) саобраћај иде преко Трста.

Све је то за Мађаре и сувише безобзирна конкуренција, због чега траже да се најенергичније помогне њихова „Ungaro—Croata“; иначе ће Аустријанци постићи циљ и Мађари ће сасвим изгубити морски саобраћај источном обалом Адрије, који је пре кратког времена био њихов. Тиме ће њихов утицај за навек престати од Драве до Адрије.

Са тим планом Аустрије стоји у вези и пројекат (решење 1910. г.), по коме има да се сагради железница, *преко далматинских острва*; она ће развијати саобраћај између Истре и Далмације и биће јој циљ, да саобраћај Беча са Далмацијом иде преко Истре, потпуно избегавајући Угарску. Па и пругу долином Уне Аустријанци због тога желе.

Ради свега тога, а нарочито да спасу своје бродарство, Мађари мисле, како треба што пре пожурити са грађењем железнице кроз Лику, и да на тај начин својим поморским и континенталним саобраћајем осигурају слободан покрет на Адрији.

Али, Мађари резонују, и без обзира на конкуренцију са Аустријом треба што пре саградити ову личку пругу, јер је у изгледу да ће се на Јадранском Мору појавити велики интереси. Мађари мисле на дунавско-јадранску железницу и на пругу Валона—Битољ. То би биле привредне артерије словенског и латинског елемента. Ту они стрепе и од Талијана, који су могли железницом Валона—Битољ—Солун. (Новембра 1910. г. Турска је уступила Талијанима везу Валоне са Битољем) овладати трговином не само јужне Арбаније, већ и целог западног Балкана.

Осим тога значај личке железнице, која Мађарску веже нарочито са Сплетом, Мађари цене и по томе, што је Сплет веома близак и великом морском индијском путу, који иде на Суецки Канал и даље. Сплет је ближи Суецком Каналу за 360 км. но Трст, за 540 км. но Ђенова, за 632 км. но Марсељ и 4200 км. но Хамбург и Бремен. На тај начин, чим би Сплет добио пругу са ширим залеђем, ступиће у конкуренцију са најважнијом тачком источног саобраћаја, са Бриндизи и по значају престижи ће сва пристаништа Адрије. При том Мађари претпостављају, да ће се грађом железнице кроз Лику развити знатан део источно-индијске поште преко Пеште и Сплета и није потребно о томе ни говорити, колико би Пешта добила тиме у туђем саобраћају.

Због свега тога Мађари траже да се што пре сврши са грађом личке железнице и да се њиховом саобраћајном политиком осигура њихова улога на Адрији. Тако ће, веле, Мађари доћи до своје славе, коју су у прошлости имали.

16. новембра 1910. г. била су два железничка пројекта ради везе Далмације са Угарском: *лички* (Огулин—Книн) и

унски (Нови—Книн); тога дана од те две спорне линије угарска је влада изабрала личку, остављајући још да се реше извесна финансијска и техничка питања. Али је Угарска успела да осигура њену грађу тек 1912. г.

Питање о железничким везама Аустрије и Угарске, односно Беча и Пеште, са Босном и Херцеговином решено је нарочитим пројектом железница, који је био свршен у новембру 1912. г.; остало је било само да га прими или одбаца аустријски и угарски парламенат.

О томе се пројекту може говорити са неколико тачака гледишта. Пре свега од интереса би била у овом случају тежња да се тим пројектом постигне ближа веза Босне и Херцеговине са Средњом Европом и Јадранским Морем, и да се тиме оствари јаче учешће ових земаља у интернационалном саобраћају. То би требало имати на уму, ако се пројекат од 1912. цени са гледишта светског саобраћаја. Питање је другог реда значај овог пројекта у самој земљи, где је домаћим политичарима и привредницима стало једино до њихових појединачних интереса. Али специјално за Босну и Херцеговину од значаја је и питање колосека.

Пре но што пређемо на излагање овог пројекта (од новембра 1912. г.), вредно је поменути раније железничке пруге у Босни и Херцеговини.

Данас је у Босни и Херцеговини само једна изолована линија *Доберлин—Бања Лука* нормалног колосека (110 км.). Подигнута је 1872. г. као део пројектоване линије Беч—Сарајево—Солун (са огранком преко Ниша у Цариград) и после окупације узета је под војну управу, под којом је и данас. Осим тога у Босну улази и једна угарска железница, која прелази Саву у њеној крајњој станици код Брчке. Све остале пруге у Босни и Херцеговини са њиховим везама ка Далмацији саграђене су после окупације као пруге узаног колосека (76 см.). Та је железничка мрежа узаног колосека затворена — нема додира са северозападном линијом нормалног колосека, а са угарским је железницама у вези само на једном месту, код Босанског Брода, али је и ту босанско-херцеговачка железничка мрежа због претоваривања прекинута паузом од Средње и Западне Европе.

Велике су тешкоће, кад у земљи постоје два колосека, а за босанско-херцеговачки систем железница још је карактеристично, да се свакоме од оба колосека додељује особити задатак. Узани колосек треба да одржава везу са пристаништима Далмације, а нормалан са унутрашњости Аустро-Угарске — са линијом Сава и Угарска.

Када је отпочела грађа железница после окупације, била је обраћена готово искључива пажња према Сави и Далмацији. Услед пластике и ондашњих политичких прилика према

И. и Ј. била је тежња да се дође само до појединих граничних тачака, па и ка њима се одмах није тежило.

Што се тиче веза према С. и З. познато је, да су теренске прилике према Сави много повољније но према Приморју, у чијем су залеђу карст и високе планине. За то се онда тежило, да се и северним везама дође до Приморја и то преко Ријеке, која је већ имала железничку везу.

Грађа железничке мреже узаног колосека текла је овим релом. Поједини делови пруге *Брод—Сарајево* отворени су 1879—1882., железница *Мостар—Метковић* 1885., веза обојих 1888. до 1891. Пре завршетка ове главне линије саграђене су биле делимице и њене споредне пруге. Североисточна Босна, у којој има рудника угља и соли, добила је линију *Добој—Доња Тузла—Симин Хан* (1886) са споредном пругом *Корановац—Грачаница* (1898); мали северо-источни ограници главне пруге су *Подлугови—Вареш* и *Семиловац—Чевљановићи* (1885). Ка Врбасу води линија *Лашва—Доњи Вокуф* (1893/4), поред самог Врбаса води она на С. у Јајце (1895), на Ј. у Бугојно (1894). Локална пруга *Сарајево—Илиџе* отворена је 1892. г. — Далматинско-херцеговачке пруге *Габела—Груж*, *Ускојње—Зеленика* и *Хум—Требиње* подигнуте су у 20 веку (1901). Тиме су поред Метковића, који је као пристаниште слабијег квалитета, постала приступачна још два друга пристаништа, од којих је Груж боље пристаниште, само му је залеђе због његовог јужног положаја ограничено битно на Херцеговину. Источна је пруга отворена 1906 год., служи ради везе Сарајева са српском границом (Вардиште) и некадашњом турском (Увац), али она може имати значаја као пролазна пруга — тек када се веже са узаним колосеком у Србији. Њена је грађа таква, да допушта нормализирање.

Ова је мрежа железница подигнута пре свега из стратегијских потреба Аустро-Угарске монархије, али одговара и главним потребама земље. Но она има битних недостатака, који су већ давно наговештени.

Веза централне Босне са Угарском, специјално са Пештом била би краћа пругом *Добој—Шамац*. Веза важне области тузланске и са Савом и са Сарајевом иде обилазно, због чега се и тражи у Босни пруга *Тузла—Брчка* и *Тузла—Сарајево*. Те би пруге особито олакшавале промену продуката између богате босанске Посавине и сиромашнијих планинских области на Ј. Босне. Али ти пројекти у залеђу Брчке у јаком су интересу Угарске.

Међутим да Аустрија, а пре свега Беч, дође ближе Босни потребно је да се подигну западне пруге. Линија *Врбас—Маклен—Неретва* има празнина између Бање Луке и града Јајце и између Бугојна и Раме. Даље крајњи С.-Запад (продуктивна област Бихаћа) нема никакве пруге. Туда пре свега недостаје веза са средњом Далмацијом, чији је центар пристаниште Сплет, из кога постоји пруга до Книна, као крајње станице.

Продужење те пруге за Бихаћ и Нови Аустрија особито жели, јер се добија веза са пругом *Доберлин—Бања Лука* и са Аустријом, а њоме се повећава и економно залеђе Сплета. али то није у интересу Угарске и за то се одуговлачи. Међутим Босна подиже пругу *Бихаћ—Нови*, те ће и помоћу ње добити везе са пристаништем Ријеке. Аустријанцима се личка железница не свиђа, јер води кроз сиромашне области. За њих је комерцијално много важнија веза Сплета са Босном и за то су у питању две линије у правцу Бугојна: од Сиња и од Дугог Поља а преко граничног места Аржана; техничко је питање, који ће се правац усвојити.

Ради потуне тих недостатака по најновијем решењу Аустро-Угарске (члан III) имају се, од почетка грађе у року од 6 година, подићи ове пруге: *Бања Лука—Јајце* (можда 70 км.), *Шамац—Добој* (можда 62 км.), *Бугојно—Аржано* (можда 110 км.), *Бугојно—Рама* (можда 78 км.), *Брчка—Тузла* са гранама у *Бијељину* и *Рачу* (на 120 км.). У будуће у изгледу је грађа директне везе *Тузла—Клодин—Сарајево*.

Тим пругама Босна и Херцеговина добијају две нове везе за Угарску (Славонија) и једну за Далмацију. Пругом за Далмацију везују се пристаништа Сплет и Шибеник и остварује се важна, попречна линија од источне границе до мора.

Код ових пруга врло је важно питање колосека. Од тога знатно зависи у колико ће се проширити залеђе Сплета, као и повећање саобраћаја ка Гружу и Ријеци.

Мрежа узаног колосека у Босни и Херцеговини (без обзира на шумске и индустријске железнице) износи 943 км. Разлози за потпун прелаз ка нормалном колосеку и они, који су за одржање старог (узаног) колосека, били су подједнаки, то је овај (узани) и задржан, јер се опште нормализирање показало врло скупо.

Али када се војничким круговима морала допустити нормална веза Мостара и Сарајева са монархијом, настала је опасност, да железничка мрежа (узаног колосека) у Босни и Херцеговини буде раскинута пругама од два колосека без везе. Тога ради одлучено је, да једноставна мрежа узаног колосека остане и да се употреба исте подеси као и нормалних линија и донет је закон, да уздужне линије морају бити нормалне, а попречне узаног колосека. Уједно се одређује, да се у нормализираним правцима треба старати за правилно функционисање узаног колосека, у колико захтева веза те мреже железница.

На тај начин Аустро-Угарска је регулисала питање о двама железничким мрежама у Босни и Херцеговини, задржавајући себи директне нормалне везе, а ограничавајући домаћи саобраћај махом на узани колосек са претоваривањима и свима осталим незгодама.

Према томе нормалном постаје западна уздужна линија *Доберлин—Мостар* и ради тога се морају нормализирати

пруге *Јајце—Бугојно* и *Рама—Мостар*. Нормализирање пруге Мостар—Требиње (и њеног огранка ка Јадранском Мору) остављено је будућности. Данашња централна пруга у Босни допуњава се нормалном линијом *Шамац—Добој—Сарајево*. Обе те уздужне нормалне линије биће изоловане једна од друге, јер остају узаног колосека њихове везе Лашва—Доњи Вакуф и Сарајево—Рама. Трећа уздужна нормална линија биће *Брчка—Тузла* и можда у будуће њено продужење у Сарајево. Али ће у овоме делу Босне бити нормална и *Добој—Тузла*. На тај начин у најпродуктивнијем делу Босне и у области неоспорно угарског утицаја (Посавина) постаје права нормална железничка мрежа, што Аустријанцима пада у очи.

Узаног колосека остају линије, које су сада постале споредне као: *Брод—Добој, Сарајево—Рама, Лашва—Д. Вакуф*, источна железница, која води кроз готово ненасељен крај, железнице јужно од Мостара, линија Бугојно—Аржано и све споредне пруге. Остаће узан колосек и поред нормализираних линија *Јајце—Д. Вакуф—Бугојно, Добој—Сарајево* и *Рама—Мостар*.

На тај начин железничка мрежа узаног колосека има међусобну везу у Сарајеву, а рачва се у 4 правца: источна граница, Сава, Сплет, Груж.

Комбинација првога правца са оба последња даје две попречне линије са готово истом даљином (Сарајево—Груж 303 км., Сарајево—Аржано—Сплет можда 323 км., а Сарајево—Ријека преко Брода има 709 км.) од граничних области према Србији до пристаништа јужне и средње Далмације. Оне се рачвају из Сарајева. Нормална пруга Бугојно—Рама, која би требало да спаја те две линије, она на против као нормална прекида директну везу између те две линије. На тај начин на ЈЗ. од Сарајева оштро се граничи залеђе Сплета од Гружа.

Карактеристичан је разлог Аустро-Угарске, да се узани колосек у Босни и Херцеговини одржава, надајући се на везу са Србијом, у којој су пруге великим делом (изузев централну са неким гранама) истог колосека. Ради тога је потребна веза од неких 50 км. (између Ужица и границе према Босни). Шта више преко Сталаћа и Зајечара остварила би се једном кратком везом и давно жељена попречна комуникација Дунав—Јадранско Море—Сплет, једно изоловано аустријско пристаниште, добио би у залеђу врло много и ушао би у област европске железничке мреже. Али осим тога, што Аустро-Угарска једно ново пристаниште увлачи у светски саобраћај, добит је за ову монархију и у томе, што она мисли да тиме појача свој привредни положај на Јадранском Мору.

За нас је овде од нарочитог интереса веза са Јадранским Морем. Она, поред осталог, мора бити што краћа и ту везу

морамо наћи негде између Бара и Драча, као што је Д-р Ј. Цвијић довољно наговестио.¹

Осим тих веза, које ће имати Босна и Херцеговина, од значаја су према овим новим пругама и везе са средњом Европом. Битну олакшицу директног саобраћаја чиниће нормалне пруге до Сарајева и Мостара и њима нарочито може да тежи путнички саобраћај, ма да скраћивање пута није тако знатно. Пруга *Сарајево—Будим Пешта* преко Брода и Суботице износи на 645 км. (кроз Босну 269), а преко Шамца и Суботице 606 км. (249 кроз Босну). Линија *Сарајево—Беч* преко Брода и Пеште износи 904 км., преко Шамца се смањује на 865 км., а преко Лашва—Бања Лука—Кањижа 816 км. (338 кроз Босну). Много је даља веза Сарајева са Бечом преко Брод—Штајнбрук, али је за Аустрију од интереса, јер је од ње на аустријском земљишту 433 км., а не 42 и 49 км. као код претходних. Но за све везе преко Лашве мора бити промене воза и претоваривања, због чега је у интересу Беча, ради везе брзога воза са Сарајевом, да се нормализира пруга Лашва—Д. Вакуф.

Веза између *Беча* и *Мостара* постаје много краћа и више непосредна. Данас је преко Сарајево—Брод—Кањижа дужина пута *Мостар—Беч* 1010 км., а у будуће најкраћа веза преко Бања Лука—Кањижа износиће 839 км. и то без промене колосека. Веза *Мостара* са *Пештом* преко Сарајева пашће од 790 на 751 км., а веза без промене колосека, која води преко Бања Лука—Загреб, биће 835 км.

На тај начин знатно се скраћује веза Херцеговине и западне Босне са Бечом, а уз то и са јужним алпским земљама, нарочито са Крањском, Ријеком и Трстом. Међутим из централне Босне и Сарајева пут у обе престонице скраћује се за 40—50 км., а сев.-источна Босна добија преко Брчке бржи саобраћај са Угарском и незнатно скраћење западних веза. Тиме (по мишљењу Аустријанаца) Аустрија и Угарска добијају по овоме пројекту нових железница (од новембра 1912. год.) од прилике оно, што очекују.

Р. Т. Николић.

АУСТРО-ТАЛИЈАНСКА ИСПИТИВАЊА ЈАДРАНСКОГ МОРА.

И ако је саобраћај на Јадранском Мору веома жив, ипак је оно врло мало испитано, бар према морима северозападне Европе, и његове околне државе тек су врло касно почеле да га научно претражују. До 1865. год. за Јадран су биле у употреби само енглеске поморске карте; у другој половини 19. века Аустрија је снимила његове обале, измерила дубине и као резултат тога и осталих радова издала 1887. год. поморски атлас Јадрана. Тога посла се примила Академија Наука

¹ Види „Гласник Срп. Геогр. Друштва“ св. II. стр. 196. — Види и *Re-termanns Mitt.* 1912. II. стр. 362.