

Mina Kujović, prof.

## PREPISKA OKO IZGRADNJE ŽELJEZNICE U GRAČANICI 1895. - 1898.

### Uvod

Okupacija Bosne i Hercegovine, 1878. godine i uspostava austrougarske vlasti ubrzo je dovela do krupnih promjena, kako političkih tako i ekonomskih, a naročito su promjene bile izražene u saobraćaju. Već u prvoj deceniji austrougarske uprave skoro cijela zemlja je bila povezana mrežom cestovnih makadamskih puteva i uskotračnim željezničkim prugama. Jedna od tih pruga bila je i uskotračna željeznička pruga Doboj – Karanovac–Simin Han, koja je izgrđena 1886. godine u dužini 66,70 km. Ovom prugom je tuzlanski bazen povezan sa glavnom saobraćajnicom Bosanski Novi–Sarajevo, kojom su mogli da se prevoze putnici, ali i različite vrste robe, zbog čega je pruga i napravljena.

Kad je 1893. godine Prvo dioničarsko društvo u Lukavcu kraj Tuzle podiglo preduzeće “Solvaj”, fabriku za proizvodnju amonijaka, kaustične i kristalne sode, trebalo je za njenu proizvodnju obezbijediti i rudu koja je vozom, prugom Doboj – Simin Han, dopremana iz rudnika u Doboj.

U prvim decenijama austrougarske

uprave i u Gračanici počinje nagli društveno-ekonomski razvoj, pa je ova sredina primala sve odlike jednog modernog grada. Tako nagli privredni razvoj iziskivao je i izgradnju cestovnog i željezničkog saobraćaja. Nakon što je u Pašalićima kraj Gračanice devedesetih godina otvoren kamenolom za vađenje krečnjaka veoma dobrog kvaliteta, fabrika “Solvaj” u Lukavcu je bila izuzetno zainteresirana da ovu rudu koristi za proizvodnju kaustične sode, jer je ovaj rudnik bio bliži nego onaj u Doboju. Problem je bio transport rude od rudnika u Pašalićima kraj Gračanice do Fabrike kaustične sode u Lukavcu.<sup>1</sup> Zbog toga je

1 Kamenolom u Pašalićima je otvorio preduzimač Fabrike Sode u Lukavcu Isak Rozenšpic, koji je odmah po okupaciji već imao modernu pekaru za izradu finog peciva i hljeba u Gračanici. Iz tog kamenoloma u početku se opremalo po stotinjak tona kamena volovskim zapregama do željezničke stanice u Karanovcu, gdje se kamen pretovarao u željezničke vagone za Lukavac—što se brzo pokazalo kao neracionalno i nedovoljno za kapacitet Fabrike sode. (Esad Tihić, Omer Hamzić, *Gračanica i okolina u NOB-u i revoluciji*, Gračanica 1988., 54)



uprava akcionara Fabrike sode iz Lukavca poduzela sve korake kako bi joj Zemaljska vlada dodijelila koncesiju za izgradnju jednog kraka željezničke pruge od Gračanice do pruge Simin Han – Doboj.

Aktivnosti na izradi projektne dokumentacije i trasiranje kako, uskotračne željezničke pruge od **pijace (trga ?)** u Gračanici do pruge Doboj-Simin Han, tako i trasiranje kroz samu Gračanicu otpočele su 1896. godine. Rješavanje imovinskih odnosa sa vlasnicima eksproprijiranih kuća i zemljišta obavljeno je u prvoj polovini 1897. godine, a uskotračna pruga od trga u Gračanici do stanice Karanovca<sup>2</sup> u duži-

ni od 4,70 km otpočela je u drugoj polovini 1897. godine.<sup>3</sup> Uporedo sa izgradnjom pruge postavljeni su i telegrafski stubovi. Uskotračna željeznička pruga je završena krajem godine i otvorena je 1. januara 1898. godine,<sup>4</sup> a mjesec dana kasnije, 1. februara, pušten je u saobraćaj i prvi poštanski vagon kojim su “odlazili i dolazili” pisma i paketi iz Gračanice u sve gradove širom Bosne i Hercegovine i dalje.

Ubrzo nakon izgradnje uskotračne pruge Gračanica grad- Gračanica stanica izgrađen je i produžetak pruge u dužini od 1,5 km do rudnika u Pašačićima.<sup>5</sup>

2 Naziv stanice Karanovac se u arhivskim izvorima javlja znatno kasnije. U svim dokumentima koji se odnose na gradnju uskotračne pruge stanica se naziva samo Stanica Gračanica za razliku od stanice u gradu koja se naziva Stanica grad.

Kalendar *Bosnicher Bote (Bosanski glasnik)* je imao rubriku *Opise svih naseljenih mjesta u Bosni i Hercegovini*. U kalendarima za period od 1897. do 1913. godinu ne pominje se naselje Karanovac. U kalendarima od 1914. do 1918. nalazi se i opis naselja Karanovac (isti za sva četiri godišta). U opisu je navedeno da je to naselje koje je udaljeno 4,00 km od Gračanice.

Na osnovu ovih podataka mogli bismo zaključiti da je Stanica Gračanica postala stanica Karanovac početkom Prvog svjetskog rata, 1914. godine.

3 U dostupnoj arhivskoj građi različiti su podaci koji se odnose na dužinu pruge. U većini dokumenata je navedeno da je pruga bila duga oko 5,00 km. Samo u proračunu troškova za gradnju navedena je dužina 4,40 km

4 Ova pruga (popularni ćiro) je ukinuta 1968. godine

5 Ova je pruga ukinuta prije Drugog svjetskog rata

## **Okružni predstojnik Donje Tuzle, Fridrih fon Foglar piše Zajedničkom ministarstvu, 9. decembar 1895.**

U vezi sa izgradnjom uskotračne pruge koja bi povezala Gračanicu sa željezničkim pravcem Simin Han–Doboj, okružni predstojnik Donje Tuzle, Fridrih fon Foglar je 9. decembra 1895. godine uputio u Beč, zajedničkom ministru Benjaminu von Kallaju opširan dopis u kojem je detaljno obrazložio sve probleme u vezi sa izborom buduće trase koja bi trebala da se projektuje.<sup>6</sup> Foglar je pisao kako je Ministarstvu poznato da je Zemaljska vlada još 28. februara 1894. odobrila gradnju pruge, te da je predložila njen pravac od Petrovog Sela preko Orahovice. Ovaj prijedlog nije naišao na odobrenje Gračanlija. U gračaničkom kraju su shvatili važnost gradnje jedne ovakve pruge, ali je teško zadovoljiti sve želje тамошњих stanovnika. Navedene su sve predložene varijante i želje Gračanlija kao i stanovnika okolnih općina. Kako je sve to bilo teško usaglasiti, Foglar u istom dopisu javlja Ministru da će lično otputovati u Gračanicu kako bi saslušao sve želje i eventualne žalbe i pritužbe.<sup>7</sup> Foglar je nekoliko puta u dopisu naveo kako je narod ovog kraja sretan zbog ovog projekta i zahvalan vlastima, ali da i sam želi da u njemu učestvuje i saraduje na utvrđivanju trase buduće željezničke pruge. Svi predstavnici općina koji su predlagali da kroz njihov kraj prođe ta pruga, navodili su kao razloge: transport poljoprivrednih proizvoda, razvoj voćarstva,

6 Arhiv Bosne i Hercegovine (ABH), Zajedničko ministarstvo financija-Odjeljenje za poslove Bosne i Hercegovine (ABH/BH) br. 13945/1895

7 Foglar je pisao da će kotarskom predstojniku dr. Grassl-u predložiti da zaduži jedno lice kojem će građani Gračanice i okolnih općina moći iznijeti svoje prijedloge i uputiti žalbe i pritužbe u vezi sa planiranjem trase buduće željezničke pruge.

prevoz rude, prevoz radnika u rudnik i sl.<sup>8</sup>

Fridrih Foglar je smatrao da bi najbolje bilo da se izabere trasa koja bi povezivala grad Gračanicu sa novootvorenim rudnikom u kojem se vadi ruda neophodna za novu fabriku u Lukavcu, te dalje sa prugom Simin Han–Doboj.

## **Prva bosanska fabrika kaustične sode u Lukavcu “Solvaj” traži da se izgradi pruga do Gračanice**

U blizini Gračanice je otvoren kamenolom kamena krečnjaka, rude dobrog kvaliteta, za koju je bila zainteresirana Prva bosanska fabrika amonijak sode – akcionarsko društvo u Lukavcu “Solvaj”. Problem je bio što je izgradnjom željezničke pruge Simin Han – Doboj zaobiđena Gračanica. Fabrika sode u Lukavcu se krajem 1896. godine obratila Zajedničkom ministarstvu financija – Odjeljenju za poslove Bosne i Hercegovine u Beču sa prijedlogom da se izgradi oko 5 km uskotračne željezničke pruge za teretni voz (šlepban) kojim bi se u fabriku prevozilo do 2000 vagona rude godišnje.<sup>9</sup> U zahtjevu su naveli kako je i Kotarski ured u Gračanici izuzetno zainteresiran za ovaj prijedlog jer bi iz-

8 Zemaljska vlada je predlagala varijantu–da pruga prati korito rijeke Spreče bez obzira na dužinu pruge, jer bi na taj način sva naselja u dolini rijeke bila povezana željeznicom, čime bi se olakšao prevoz šećerne repe koja je na tom području uzgajana za potrebe fabrike šećera u Usori. U toj varijanti odobrila je da pruga može biti duga do 24 km (ZV br. 21064/1894.). Međutim, stanovnici mnogih općina u ovom kraju nisu bili zadovoljni sa tim prijedlogom. Želje su bile različite: izgradnja mosta preko rijeke Spreče kako bi Suho Polje bilo povezano sigurnim, čvrstim prelazom; predstavnici Donje i Gornje Orahovice, Lohinje i Miričine su tražili da se stanica gradi u Gračanici, i a ne u Petrovom Selu, kakvih je bilo prijedloga, jer im je bliža; Stanovnici Orahovice su tražili prelaz, a stanovnici Miričine stanicu u svom naselju ...

9 ABH, ZMF/BH br. 14207/1896.

gradnjom željezničke pruge mogli vozom otpremati svoje poljoprivredne proizvode kako bi ih prodavali na pijacama u Dobouju i Tuzli, a naročito za transport šećerne repe.

Fabrika je predložila da Ministarstvo odobri, odnosno dodijeli koncesiju Zemaljskoj vladi – da sama izradi projektnu dokumentaciju za prugu od stanice Gračanica (stanica Karanovac)<sup>10</sup> do Pijace (trga) u Gračanici, te za produžetak trase koji bi ovu prugu spajao sa željezničkom prugom Simin Han–Doboj. Predstavnici Fabrike su predlagali da nadležni organ Zemaljske vlade provjeri ispravnost projekata za trasu pruge, kad budu urađeni, te da nadzire njenu izgradnju. Poslovi u vezi sa rješavanjem imovinskih odnosa sa vlasnicima zemljišta koje je trebalo eksproprijirati za potrebe trase kao i slobodnog zemljišta u neposrednoj blizini pruge su trebali da budu u nadležnosti lokalne uprave u Gračanici.<sup>11</sup>

U vezi sa troškovnikom, Fabrika amonijak sode u Lukavcu je uradila i Zajedničkom ministarstvu predložila dvije varijante: prema prvoj varijanti, trebalo bi graditi prugu od stanice Gračanica do kamenoloma–rudnika kreča u dužini od 3,27 km. Ovo bi, po proračunu, koštalo “okvirno” 47.000 forinti (florina, Fl.),<sup>12</sup> od toga

10 Kao nap. 2

11 Mina Kujović, Pripreme za izgradnju željezničke pruge i stanice u Gračanici, 1897. godine, *Gračanički glasnik*, br. 21, Gračanica 2006., 52–57

12 U periodu austrougarske uprave do 1892. bile su u opticaju dvije novčane jedinice približne vrijednosti, *austrijaska kruna i mađarska forinta/florini*. Nakon unifikacije novčanog sustava, 1892. godine, kao jedinstvena novčana jedinica prihvaćena je *austrijaska kruna*, ali je forinta zadržana još nekoliko godina i imala je istu vrijednost na čitavom području Austro-Ugarske. Jedna kruna vrijedila je 0,304 gr zlata finoće 900/1000. (1 kruna = 100 helera ili filira / fl) Jusuf Mulić, *Papirni novac na tlu Bosne i Hercegovine od 1918. do danas*, Sarajevo 2000.

bi sama gradnja bila 45.000, a nadoknada vlasnicima za eksproprijirano zemljište 2.000 Fl. Druga varijanta je predviđala da se produže tračnice za voz od stanice Gračanica (Karanovac) do glavnog trga u gradu stanica Grad). Tada bi troškovi za gradnju bili 57.000 Fl za prugu u dužini od 4,49 km, a nadoknada za eksproprijirano zemljište i kuće oko 6.000 Fl. Ukupni predviđeni troškovi za ovu drugu varijantu su bili 63.000 Fl.

### **Fabrika “Solvaj” dobila koncesiju za gradnju željezničke pruge, 1896. godine**

Prva bosanska fabrika amonijak sode u Lukavcu – akcionarsko društvo je od Zajedničkog ministarstva financija – Odjeljenje za poslove Bosne i Hercegovine 14. decembra 1896. godine dobila odobrenje o proširenju svojih poslova.<sup>13</sup> Na osnovu ovog odobrenja, vlasnici fabrike su u registru *protokoliranih firmi* u Okružnom sudu Donja Tuzla svojoj osnovnoj djelatnosti, “proizvodnja i prodaja amonijak sode”, mogli dopisati i odobrenje da se bave projektiranjem i izgradnjom oko 5 km uskotračne željezničke pruge za teretni voz, od stanice Gračanica do trga u gradu (stanica Grad) kojim je omogućena veza sa državnim željeznicom Simin Han–Doboj, kao i kasnije produžetak pruge do kamenoloma u Pašalićima.

Nakon dobivenog odobrenja, Fabrika sode u Lukavcu je poduzela niz pripremnih aktivnosti pa su već početkom 1897. godine poslovi mogli početi. Prema jednom izvještaju, koji je dr. Maks Landau, član direkcije Fabrike sode uputio 5. februara 1897. godine Zemaljskoj vladi za Bosnu i Hercegovinu u Sarajevo, saznajemo da je Fabrika sode uradila sve poslove koji su bili u njenoj nadležnosti.<sup>14</sup> Maks Landau je kritikovao Zemaljsku vladu da, iako su dobili

13 ABH, ZMF/BH – br. 3643/ 1897

14 Nav. izvor

sva odobrenja i prošli svu provjeru plana, Vlada ipak "oteže sa odobrenjem da poslovi otpočnu pa Fabrika zbog toga trpi velike gubitke."<sup>15</sup> On je naglašavao da Direkcija Fabrike akustične sode u Lukavcu nije ništa poduzela u vezi sa gradnjom ove pruge do

15 Maks Landau je Zemaljskoj vladi detaljno objasnio u pet tačaka šta je sve Fabrika sode uradila do februara 1897. godine, a šta je trebalo da uradi Vlada i lokalna uprava u Gračanici: Pruga uskog kolosijeka u dužini od 5 km je predviđena za transport krečnjaka iz kamenoloma otvorenog u blizini Gračanice za potrebe Prve fabrike amonijak sode u Lukavcu. Za tu svrhu urađen je glavni projekt i još detaljni projekti za pojedine dionice na koje bi trebalo postaviti željezne šine teške 13.75 kg, širine 760 mm. Pripremljena je ugradnja signalizacije prema standardima koji su uvedeni za bosansko-hercegovačke državne željeznice.

Vođenje poslova oko pripreme terena i sređivanja imovinskih poslova za potrebe gradnje pruge u ovoj regiji, nadležni organi Zemaljske vlade dodijelili su organima lokalne uprave. Bilo je dosta poslova u vezi sa rješavanjem imovinskih odnosa jer je trebalo dosta kuća srušiti i obeštiti njihove vlasnike. U tu svrhu trebalo je pripremiti proračun troškova.

Za izgradnju ove pruge trebalo je eksproprijirati zemljište kako za trasu tako i za određenu širinu prostora oko pruge. Predviđeno je bilo da osnovica za nadoknadu bude ona koju je odredila Zemaljska vlada 20. juna 1886. godine kao naknadu za eksproprijirano zemljište.

Utvrđene su sve dužnosti svih učesnika u ovom poslu. Sve je lijepo sročeno u ovjerenom završnom dokumentu s ciljem da državni budžet pomogne gradnju i da nadzire njen rad nakon završetka. pruge.

Zemaljska vlada zadržava odobrenje da poslovi otpočnu, iako je zbog toga Fabrika imala velike štete.

Zemaljska vlada je naložila Direkciji vojne pošte i telegrafa da besplatno postavi duž pruge telegrafске stupove za uvođenje telegrafске linije. Gradnja pruge je planirana do aprila 1887. godine. Nakon planiranog roka i žalbi, BH željeznice će pisati žalbu u Beč, Zajedničkom ministarstvu financija–Odjeljenju za poslove Bosne i Hercegovine.

koje joj je bilo izuzetno stalo bez konsultacije sa Zemaljskom vladom u Sarajevu. Isto tako, Fabrika nije ništa uradila bez njenog odobrenja. Sad se direkcija pita zbog čega Vlada oklijeva sa dodjelom odobrenja za početak radova.

### **Zemaljska vlada odgovara Zajedničkom ministarstvu financija zbog čega su poslovi zastali**

Iako su svi poslovi u vezi sa projektiranjem trase uskotračne pruge i nabavkom opreme za gradnju bili završeni (urađena je projektna dokumentacija koju je provjerila od Vlade imenovana komisija, nabavljeni pragovi za postavljanje šina, obezbijedeni stupovi za postavljanje telegrafskih žica), izgradnja pruge nije otpočela do juna 1897. godine, jer Kotarski ured u Gračanici nije završio sve poslove u vezi sa eksproprijacijom zemljišta na kojem je trebalo da se polože pragovi za tračnice uskotračne pruge, te da ostane određen slobodni prostor od pruge do najbližih kuća, kako iskre iz lokomotive ne bi izazivale požar.

Appel je naglasio da je na veliko zadovoljstvo Gračanlija prihvaćena, uz saglasnost Kotarskog ureda u Gračanici, druga varijanta izgradnje željezničke pruge prema kojoj su tračnice trebale biti položene od stanice Gračanica do pijace (trga) Majdan u Gračanici. Ova druga varijanta, koja je podrazumijevala da tračnice prolaze kroz samu Gračanicu, je iziskivala rješavanje zapetljanih imovinskih sporova jer je trebalo srušiti brojne kuće, štale, radnje, eksproprijirati avlije, vrtove i obrađiva zemljišta.<sup>16</sup> Nadoknada za eksproprijiranu imovinu se isplaćivala prema Odluci Zemaljske vlade iz 1886. godine.<sup>17</sup>

O ovome je, na upit Zajedničkog ministarstva financija u Beč, 19. maja 1897. godine, pisao predsjednik Zemaljske vlade Jo-

16 Kao nap. 3

17 Zbornik zakona i naredaba za Bosnu i Hercegovinu, 1887.; Odluka Zemaljske vlade o nadoknadi za eksproprijiranu imovinu utvrđena je 1886. godine i nije se mijenjala.

han fon Appel. U dopisu Ministarstvu, fon Appel navodi da Fabrika kaustične sode u Lukavcu požuruje Zemaljsku vladu da dá odobrenje za početak gradnje ali, iako je bio završen i od Kotarske uprave Gračanica prihvaćen, zemljišni elaborat, još uvijek su bili neriješeni neki imovinski sporovi sa vlasnicima kuća i avlija.<sup>18</sup> Fon Appel je u navedenom dopisu detaljno obrazložio koje su sve varijante gradnje bile u proračunima i koliki je konačni proračun za gradnju pruge.<sup>19</sup> Dalje je objasnio kako je Kotarski ured u Gračanici planirao da ekspropriše ukupno 2.382 m<sup>2</sup> po cijeni od 3039 Fl i 80 fl.<sup>20</sup> Za zemljište površine od jedan dunum<sup>21</sup> isplaćivana je naknada od 31 Fl i 70 fl bez obzira na bonitet i lokalitet, te da li je u pitanju voćnjak ili njiva. Naro-

18 ABH, Zemaljska vlada za Bosnu i Hercegovinu (ZV) br. 3198/IV/1897, u predmetu ZMF/BH br. 3643/1897

19 *Prema priloženom tehničkom izvještaju nalazim da Zajedničko ministarstvo cijeni da je predloženi projekt ostvariv sa 57 000 Fl, alternativa II, što znači da bi pruga stigla do trga u Gračanici (...)* i

Konstrukcija objekta je u drvetu kojeg ima dovoljno u blizini i ljudi ga već pripremaju (...)

20 *Zemaljska vlada (državni erar) i bosansko-hercegovačke željeznice su obezbijedili trasu za gradnju pruge, dok su lokalne vlasti trebale pripremiti zemljište. U tu svrhu je Kotarski ured porušio 10 objekata sa ukupno 127 m<sup>2</sup> pripremljenog prostora uz nadoknadu od 260 Fl, a 12 porušenih objekata sa ukupno 269 m<sup>2</sup> obezbijeđenog prostora još nije obeštećeno. Za obeštećenje 85 srušenih objekata sa površinom od 2614 m<sup>2</sup>, Kotarski ured u Gračanici nije još utvrdio cjenovnik. Proračun koji je prihvaćen od 3136 Fl i 80 fl je nedovoljan (...)* Prema priloženom izvještaju Okružne oblasti Donja Tuzla od 3. marta tekuće godine, broj 3963/97 vidi se zaključak tamošnjeg ureda da je odobren proračun za nadoknade vlasnicima ekspropriisanog zemljišta (njive, vrtovi, dvorišta), šuma i kuća.

21 U periodu austrougarske uprave dunum je bio uobičajena mjera za površinu. Ovaj termin se zadržao i do danas, a odnosi se na površinu od 1000 m<sup>2</sup>

čito je bila slaba (*sramotna*) nadoknada za voćke. Za svako stablo je isplaćivano po 1 Fl bez obzira na vrstu voćke i starost stabla. Prema izvještaju Kotarskog ureda u Gračanici, kako je fon Appel pisao, u ovom izvještaju, 3.208 m<sup>2</sup> nije bilo sporno, ali je bio skoro nerješiv problem u vezi sa eksproprijacijom kuće na katastarskoj parceli 550/1 u vlasništvu Atifa Purića.<sup>22</sup>

Appel je dalje naveo kako je direkcija Vojne pošte i telegrafa već dobila odobrenje za postavljanje telegrafskih stupova duž trase za uskotračnu prugu, te da je tražila odobrenje za instaliranje uređaja za povezivanje grada Gračanice sa centralom u Alipašinom Polju.<sup>23</sup>

Svoj izvještaj Zajedničkom ministarstvu u Beču fon Appel je završio konstatacijom kako Zemaljska vlada može dati odobrenje za početak izgradnje željezničke pruge ako lokalna uprava završi sve potrebne poslove sa vlasnicima ekspropriisanog zemljišta i kuća i naročito kad se završi spor sa vlasnikom parcele k.č. 550/1.

Sve sporove sa vlasnicima ekspropriisane imovine lokalna uprava Gračanice je uspješno završila do kraja juna 1897. godine, pa je izgradnja pruge počela u augustu i završena do kraja godine, a 1. januara 1898. puštena u promet.

### **Elaborat za osnivanje željezničkog preduzeća Stanica Gračanica– Gračanica grad**

Nakon što su sve priprema obavljene, u drugoj polovini 1897. godine pristupilo se izgradnji uskotračne pruge od kamenoloma u Pašalićima kraj Gračanice do stanice sa produžetkom do pijace (trga) Majdan u Gračanici te produžetak koji je Gračanicu povezivao sa prugom Simin Han-Karano-

22 Pruga je trebalo da prođe kroz kuću i dvorište, pa mu je, osim nadoknade od 60 Fl, trebalo obezbijediti i ogovarajući prostor (plac) za novu kuću.

23 Proračun je bio 7400 Fl, Nacrtna skice su bile završene

vac-Doboj i preko nje sa ostalim dijelovima zemlje. Sad, kad je pruga bila završena trebalo je organizirati njeno poslovanje pa je već 14. decembra ispred Zemaljske vlade u Sarajevu, civilni adlatus Hugo Kučera podnio Zajedničkom ministarstvu financija-Odjeljenju za Bosnu i Hercegovinu u Beču-Elaborat o organiziranju rada preduzeća za održavanje željeznice Gračanica stanica-Gračanica grad.<sup>24</sup>

Elaborat o organiziranju rada preduzeća je sadržavao osam tačaka:

- Osnivanje preduzeća,
- Računski dio (proračun prihoda i rashoda),
- Način poslovanja,
- Neophodno osoblje,
- Red vožnje,
- Tarife za naplatu: a) za osobe, b) prevoz prtljaga u gepeku; prevoz životinja, c,
- Cjenovnik za razne kategorije putnika i tereta, po klasama
- Načini prevoza pošte i paketa
- Način pisanja izvještaja o poslovanju.<sup>25</sup>
- Prvog februara 1898. je pušten u promet i prvi poštanski vagon

24 ABH, ZMF/BH-13667/1897

25 Sjedište Željezničkog preduzeća je bilo na željezničkoj stanici koja je bila na sadašnjem prostoru, preko puta današnje autobuske stanice."Čiro" kao simbol tog vremena i danas je smješten na tom istom mjestu kao spomen na stare dane.

Uskotračna željeznička pruga koja je povezala Gračanicu sa ostatkom zemlje puštena je u promet 1. 1. 1898. godine. Mjesec dana nakon puštanja u promet željezničkog saobraćaja, uspostavljen je i poštanski promet, prevoz pisama i paketa. O ovom značajnom činu razaslan je, 6. marta 1898. godine, raspis koji su potpisali direktor k. und k. Vojne pošte i telegrafa i direktor Bosanskohercegovačkih željeznica. Obavještenje o otvaranju poštanskog saobraćaja iz i u Gračanicu je upućen svim poštanskim uredima i Direkciji bosanskohercegovačkih željeznica u Sarajevo.<sup>26</sup> U raspisu, koji sadrži četiri tačke, navodi se da je poštanski saobraćaj, prenos pisama i paketa iz Gračanice u svim pravcima zemlje, putem željeznice otpočeo 1. februara 1898. godine. Dalje se navodi da su Bosanskohercegovačke željeznice i k. und k. Vojna pošta i telegraf dogovorile saradnju. Za poštanske pošiljke adaptiran je zaseban poštanski vagon u kojem je uređen i prostor za poštanskog konduktera. Pošiljke će se otpremati iz Gračanice svaki dan uz mjesečnu nadoknadu od 15 fl koju će Vojna pošta isplaćivati Bosanskohercegovačkim željeznicama. Osim toga, k. und k. Vojna pošta će plaćati mjesečni paušal od 10 Fl Željezničkom preduzeću stanica Gračanica-grad Gračanica za čišćenje poštanskog vagona.

26 ABH, ZMF/BH-11566/1898