

**PROŠLOST**

GRAČANIČKI GLASNIK  
časopis za kulturnu  
historiju

Broj 47, godina XXIV  
maj, 2019. [str. 39-52]

© Monos 2019

# Bilješke o razvoju autobusnog prevoza na području Gračanice do 1992. godine

---

**Prof. dr. Omer Hamzić**

---

U ovom prilogu autor donosi osnovne podatke o razvoju putničkog saobraćaja u Gračanici sedamdesetih i osamdesetih godina prošlog vijeka. Ukidanje uskotračne pruge do Karanovca i popularnog "čire" smatra se prekretnicom u razvoju ove privredne grane. Povezivanje Gračanice modernim asfaltnim putem sa željezničkom stanicom Sočkovac, 1972., te rekonstrukcija i asfaltiranje puteva Tuzla – Doboj i Gračanica – Srnice, 1974. i 1975. godine, potaknut će bržu rekonstrukciju i gradnju priključnih i lokalnih puteva, što će omogućiti otvaranje novih autobuskih linija i formiranje uspješne prevozničke firme u Gračanici. Dinamičan razvoj drumskog putničkog saobraćaja u ovom periodu poklapa se ili prati dinamičan privredni i društveni razvoj čitavog ovog područja.

**Ključne riječi:** Gračanica, putnički saobraćaj, autobusi, uskotračna pruga, asfaltiranje puteva, mostovi, Spreča, rat

## UVOD

Nakon Drugog svjetskog rata, u Socijalističkoj Jugoslaviji počinje intenzivna obnova i izgradnja novih saobraćajnica (posebno željezničkih pruga), prvi petogodišnji plan, industrijalizacija, elektrifikacija itd). Sticajem okolnosti, ti su procesi uglavnom zaobilazili Gračanicu. To je imalo za posljedicu Stagniranje u razvoju, pa i nazadovanje Gračanice u odnosu na prosjek Bosne i Hercegovine, što je i bilo najvidljivije u grani ili kroz granu saobraćaja. Sve do kasnih šezdesetih godina prošlog stoljeća, glavno saobraćajno sredstvo za prevoz roba i putnika na dalja odredišta, bila je uskotračna želje-

znica od Gračanice do Karanovca (popularni "Ćiro"), gdje se izlazilo "na vozove", odnosno prugu normalnog kolosijeka Tuzla – Doboj. Razvoj drumskog saobraćaja bio je limitiran lošim stanjem puteva koji su, kao i željeznica, na ovim prostorima izgrađeni još u toku austrougarske uprave. Zato su se u lokalnom saobraćaju uglavnom koristile zaprege i tradicionalni vidovi prevoza.<sup>1</sup> Rijetkost su bila motorna vozila, pogotovo u prevozu putnika.

Za razliku od mnogih drugih sličnih mjesta, Gračanica je tek sa izgradnjom i rekonstrukcijom puteva Doboj – Tuzla i Gračanica – Srnice, 1974. i 1975. godine – među tri posljednje općine u Bosni i Hercegovini, dobila asfaltni izlaz u svijet. Time su, napokon, stvorene pretpostavke za intenzivniji razvoj lokalne putne mreže, pa i putničkog saobraćaja unutar granica ove općine.

## POSLIJE "ĆIRE" – DOLAZE AUTOBUSI

Međutim, prekretnica u razvoju putničkog saobraćaja na ovom području desila se nekoliko godina ranije, konkretnije nakon ukidanja željezničkog saobraćaja uskotračnom prugom Gračanica – Karanovac, 1968. godine. Iako se to ukidanje duže nagovještavalo, Gračanica se našla "u problemu" zbog nepripremljenosti odgovarajuće zamjene, odnosno adekvatnog drumskog prevoza.<sup>2</sup> U prvom redu, nije bilo dovoljno kamiona za prevoz tereta, niti autobusa za prevoz putnika. Ipak, umjesto "ćire", uvode se neki stari autobusi i kamioni, koji su saobraćali lošim makadamskim putem od Gračanice, preko Korića Hana i karanovačkog mosta (kod

skretanja za Lendiće) do željezničke stanice (pristaništa) Karanovac (na pruzi Doboj – Tuzla), koja nije mogla ni u tehničkom, ni u organizacionom pogledu, zadovoljiti narasle potrebe Gračanice kako u putničkom, tako ni u teretnom saobraćaju. Za prijem i otpremu putnika na tom mjestu nije bilo nikakvih uslova (nije bilo čekaonice, biletarnice i dr.). Utovarno-pretovarni kapaciteti za prijem i otpremu robe bili su takođe jako ograničeni. Stanje se znatnije popravlja nakon izgradnje nove ceste od Gračanice i betonskog mosta preko Spreče do željezničke stanice Sočkovac, koja je puštena u promet 1972. godine. U prvom redu, tom se saobraćajnicom brže i bezbjednije stizalo do željezničke stanice Sočkovac. Osim toga, za razliku od Karanovca, stanica u Sočkovcu je imala odgovarajuće instalacije, staničnu zgradu, čekaonicu za putnike, magacinski prostor i rampe za istovar i utovar roba, obezbijeden pristup kamionima itd.

## ASFALTIRANJE LOKALNIH PUTEVA

Rekonstrukcijom i asfaltiranjem spomenutih regionalnih saobraćajnica, iako s velikim zakašnjenjem, omogućen je brži društveno-ekonomski razvoj općine Gračanica kao cjeline, ali i pojedinih njenih naselja. Najviše koristi imali su dijelovi općine kroz koje su prolazile te ceste. Od bošnjačkih, to su sljedeća naselja: Gračanica, Miričina, Pribava, D. Lohinja, Soko, D. Orahovica, Stjepan Polje i Doborovci. U njima je, prema statistici iz 1977. godine, živjelo 23250 stanovnika ili 62% od ukupnog muslimansko-bošnjačkog

1 Zaprege su bile u masovnoj upotrebi sve do kasnih šezdesetih godina. Autor se sjeća da je kao dječak između 1960.-1965. putovao u zaprežnim konjskim kolima-gumaricama na proslavu u Doborovcima. Kola su imala drvena sjedala, tzv. "plato" od širih dasaka, bez naslona, na kojima se moglo smjestiti petnaestak odraslih osoba. Takođe se sjeća da su sličnim kolima tih godina putovali iz Malešića kao ekipa Kulturno-umjetničkog društva i u udaljenija sela (čak u Stanić Rijeku) u kojima su izvodili priredbe, najčešće dramske komade.

2 Vidi opširnije u: Omer Hamzić, Kako očuvati industrijsko naslijeđe – jedan pogled na gračaničku željeznicu, 40 godina nakon njenog ukidanja, *Baština sjeveroistočne Bosne* - časopis za baštinu, kulturno-historijsko i prirodno naslijeđe br. 1, Zavod za zaštitu i korištenje kulturno-historijskog i prirodnog naslijeđa Tuzlanskog kantona, Tuzla, 2010. (131 – 137)

korpusa, odnosno 46% od ukupnog broja stanovnika na opštini.

Na ozrenskoj, u etničkom pogledu dominantno srpskoj strani tadašnje gračaničke općine, do 1977. godine, asfaltnim putem (kao i željezničkom prugom) već su bila povezana sljedeća naselja: Karanovac, Sočkovac, Boljanić, Kakmuž i Bosansko Petrovo Selo. U njima je živjelo 9775 stanovnika ili 75% od ukupnog srpskog korpusa, odnosno 19% od ukupnog broja stanovništva opštine.<sup>3</sup>

Tako se dogodilo da su poslije 1978. godine, od bošnjačkih, na makadamu ostala sljedeća naselja: Škahovica, Malešići, Vranovići, Džakule, Piskavica, Babići, Lukavica, G. Orahovica, Prijeko Brdo, i Rašljeva. U njima je živio 14361 stanovnik ili 38% od ukupnog broja Bošnjaka, odnosno 28% od ukupnog stanovništva opštine. U istom položaju, van asfalta, bila su sljedeća srpska sela: Lendići, Porječina, G. Lohinja, G. i D. Skipovac sa 2320 stanovnika ili 25% od ukupnog broja srpskog stanovništva, odnosno 6,5% stanovništva opštine.

Društveni naponi u narednim godinama usmjereni su na izgradnju, rekonstrukciju i asfaltiranje lokalne putne mreže, te povezivanje asfaltnom i onih sela kroz koja nisu prolazile spomenute regionalne ceste. Pokreću se i konkretne aktivnosti po mjesnim zajednicama, planiraju izvori finansiranja, uvode se novi mjesni samodoprinosi, prikupljaju dobrovoljni prilozi... Krajem 70-setih i početkom 80-setih godina, zahvaljujući politici ravnomjernijeg razvoja općine, na asfalt "izlaze" manje razvijena naselja, sjeverno od Gračanice, udaljenija od već asfaltiranih regionalnih cesta: Škahovica, Piskavica, Malešići, Babići, Džakule i Gornja Orahovica. Tako je u periodu od 1975. do 1985. godine asfaltirano skoro 80% lokalne putne mreže na opštini. Na makadamu, u preostalih 20%, definitivno ostaju Vranovići, Prijeko

Brdo, Rašljeva i Lukavica, te već spomenuta srpska naselja G. Lohinja, G.i D. Skipovac i Porječina.

Od 1980. do 1985. godine, izgrađena su i tri moderna betonska mosta na rijeci Spreči, koji su umjesto dotadašnjih drvenih vojnih "Bejli" mostova, kvalitetnije povezali lijevu i desnu obalu Spreče, prvo u Bosanskom Petrovom Selu, zatim u Karanovcu, a potom i u Kakmužu. Bilo je to od velikog značaja za stanovništvo i privredni razvoj, prvenstveno naselja na lijevoj strani Spreče. Na njihovim svečanim otvorenjima govorilo se da su to mostovi spajanja, nade i prosperiteta. Četiri godine kasnije, rijeka Spreča postala je linija razdvajanja između dvije zaraćene strane, a spomenuti mostovi samo potencijalna meta za rušenje i s jedne i s druge obale.

Postepenim asfaltiranjem i rekonstrukcijom lokalne putne mreže, jedna za drugom otvarane su nove ili pojačavane postojeće autobuske linije. To je omogućilo povećanje broja čaka u srednjim školama, brže zapošljavanje u preduzećima na opštini itd.

## USPOSTAVA SAOBRAĆAJNOG ODJELJENJA

Od 1. januara 1963. godine u Tuzli je zvanično proradilo novoosnovano preduzeće pod nazivom "Autoprevoz". U njega su integrisani svi saobraćajni kapaciteti za prevoz putnika u regionu sjeveroistočna Bosna – od Brčkog i Bijeljine do Doboja i Gračanice. Preduzeće je organizovano po saobraćajnim sekcijama, koje su u početku "pokrivale" po nekoliko većih mjesta na određenim putnim pravcima i linijama, a uspostavljane su po saobraćajnom principu. Tako je sekcija, sa sjedištem u Lukavcu u početku povezivala Gračanicu sa Tuzlom, Lukavcem i Dobojem, a kasnije i sa Gradačcom.

Sekcija tuzlanskog "Autoprevoza" u Lukavcu prvo je, nakon ukidanja "Čire», otvo-

3 Omer Hamzić, Administrativno područje opštine Gračanica u periodu od 1962. do 1992. godine: međuetnički odnosi i razvojne proturječnosti, *Gračanički glasnik*, br. 40/20, Gračanica, 2015., 32

rila linije za prevoz putnika iz Gračanice na putničke vozove do željezničkog pristaništa u Karanovcu, koje je, nakon izgradnje novog puta, preusmjerila do željezničke stanice u Sočkovcu. Za te potrebe, u početku je u Gračanici stacionirala dva, a kasnije još dva autobusa. To je bilo prvo jezgro ili ishodište u razvoju autobusnog saobraćaja u ovom gradu. U nekim kasnijim reorganizacijama gračaničko odjeljenje je iz sekcije Lukavac i priključeno sekciji Doboj.

Već 1971. godine imalo je 6 autobusa i 14 stalno zaposlenih radnika, od čega 6 vozača, 6 konduktera, jednog automehaničara i jednog rukovodioca-administrativnog radnika.<sup>4</sup> Tri godine kasnije uslijedila je velika reorganizacija saobraćaja na prostoru sjeveroistočne Bosne, u kojoj je Saobraćajno odjeljenje u Gračanici 1. 3. 1974. godine, dobilo status radne jedinice i u sastavu Osnovne organizacije udruženog rada (OOUR-a) "Putnički saobraćaj" u Tuzli. Za prvog upravnika Radne jedinice postavljen je poznati rukometas i sportski radnik, Gračanlija Rifat Žunić. U skladu sa Zakonom o udruženom radu, 1. 7. 1977. godine, ta se radna jedinica konstituše u OOUR-a pod nazivom "Gračanica" u sastavu Radne organizacije "Putnički saobraćaj", koja je bila jedna od desetak članica Složene organizacije udruženog rada (SOUR) "Trans-servis" Tuzla. To je datum osnivanja (rođenand) prvog preduzeća u djelatnosti putničkog saobraćaja u Gračanici, kao pravnog lica.<sup>5</sup>

Početkom 1988. godine OOUR-a "Gračanica" izdvaja se iz Radne organizacije u Tuzli i konstituše kao samostalna radna organizacija pod nazivom "Avis" Gračanica, nastavljajući poslovanje u porodici tuzlanskog "Transservisa". U skladu sa novim Zakonom o preduzećima, od 1990. organizuje se kao društveno preduzeće pod istim nazivom. Među prvim preduzećima na opštini, godinu dvije pred rat otvorilo je postupak privatizacije po Markovićevom modelu.

Sve nabrojane statusne promjene pratio je vrlo dinamičan rast i razvoj preduzeća, naročito poslije 1985. godine. Ubrzano se povećavao broj autobusa i novoootvorenih linija, izgrađena je autobaza u Sočkovcu, povećavao se broj zaposlenih, osigurana stabilnost u poslovanju.

Sve je prekinuo rat, 1992. – 1995. godine

## AUTOBUSKA STANICA

U vrijeme formiranja Odjeljenja za prevoz putnika, oko 1970. godine, u Gračanici nije postojalo čak ni autobusko pristanište, a o autobuskoj stanici da se i ne govori. Prolazni autobusi iz Tuzle za Doboj i dalje za Hrvatsku i Sloveniju pristajali su i primali putnike bukvalno na ulici, u blizini zgrade željezničke stanice. Nešto kasnije, nakon ukidanja "Čire" počeli su pristajati na napuštenim i grubo nasutim peronima bivše željezničke stanice. Tek kada su posade "Ljubljanskog" autobusa, koji je "držao" liniju Tuzla – Doboj – Ljubljana, odbile da pristaju na tako neuređenom i zapuštenom prostoru, na kojem su se, uz to,

4 Prvi vozači saobraćajnog odjeljenja u Gračanici bili su: Nedeljko Đukić iz Kakmuža, Mustafa Ahmićević iz Gračanice, Svetozar Đuranović i Brano Gojković, dok su nešto kasnije došli Milorad Blagojević i Ostoja Marjanović. Prvi mehaničar na održavanju vozila bio je Dževad Kudužović iz Gračanice dok su kondukteri dolazili iz Lukavca i Tuzle. Rukovodilac odjeljenja i prvi administrativni radnik, u početku samo biletar bio je Rašid Kusturica iz Gračanice.

5 Ubrzo nakon ove transformacije, za direktora OOUR-a postavljen je Čamil Huskanović, a nakon njegovog odlaska na drugu dužnost Ratko Todorović, kojeg će nakon godinu-dvije privremeno mijenjati tadašnji tehnički rukovodilac Zijo Selimović. Za novog direktora OOUR-a, polovinom maja 1985. godine, izabran je Omer Hamzić, koji je na toj dužnosti ostao sve do oktobra 1994. godine, kada je rješenjem tadašnjeg predsjednika opštine Hazima Vikala prešao na novi ratni raspored u općini Gračanica. Od kraja ratne 1994. do kraja rata i neko vrijeme poslije rata, funkciju direktora obavljao je Rašid Kusturica (dotadašnji dugogodišnji sekretar), kojeg će zamijeniti Fikret Šuvalić, sve do privatizacije preduzeća u prvim godinama poslije rata.

još uvijek parkirale i mnogobrojne konjske i volovske zaprege, nadležni u opštini dozvolili su da se stajalište za autobuse "prenese" na veći makadamski plato iza hotela "Park" u Gračanici (sadašnji ograđeni parking prostor Hotela "Tilia"). Prva biletarnica za prodaju autobuskih karata, otvorena je u jednoj maloj pomoćnoj prostoriji tadašnje hotelske kuhinje koja je imala prozorčić, okrenut platou za pristajanje autobusa. Kroz taj prozorčić izdavale su se karte putnicima i pružale informacije o polascima autobusa. "Čekaonica" za putnike bila je pod vedrim nebom. Nakon godinu-dvije, uprava Hotela otkazala je "gostoprinstvo" za biletarnicu, što je otežalo pristajanje autobusa u Gračanici i stvaralo velike probleme putnicima. Opterećene pitanjem šta će sa "Čirom" i željezničkom stanicom (koju im je predala na upotrebu uprava državnih željeznica), općinske vlasti u to vrijeme nisu imale dovoljno sluha za sve ove probleme.

Ostavljajući sami sebi, nakon otkazivanja "gostoprinstva" biletarnici, radnici su uz pomoć uprave iz Tuzle, otvorili prodajni punkt i pomoćni magazin za gume i rezervne dijelove u dosta trošnom montažnom kiosku bivše privatne čevabdžinice, na maloj pijaci koja je bila locirana na prostoru sadašnje robne kuće, na keju. Pokraj te male stračarice, na samoj ulici Kej, pristajali su i autobusi u tranzitu i lokali... U njoj su se izdavale karte i davala obavještenja putnicima, u njoj su bili smješteni neophodni rezervni dijelovi i gume, a pokraj nje ili na samoj ulici obavljale se sitnije opravke na autobusima... O nekom redovnom tehničkom pregledu ili čekaonici za putnike nije moglo biti ni govora. To je bilo rješenje za nevolju, još jedno ruglo grada. Uslovi rada su bili jako teški, vozilo se mahom makadamskim putevima, vozila su bila dotrajala, nedostajali su rezervni dijelovi...

U vrijeme dok se gradila trasa puta prema Sočkovcu, počeo se uređivati i prostor stare željezničke stanice za pristajanje autobusa.

Površine na kojima su bili željeznički kolosijeci i pomoćne stanične zgrade, bile su predviđene za autobuske perone. Udruženim sredstvima Ugostiteljskog preduzeća "Park", Trgovačkog preduzeća "Bosna" i "Autoprevoza" iz Tuzle (u čijem sastavu je bilo Odjeljenje u Gračanici), na temeljima stare stanične zgrade izgrađena je nova zgrada u kojoj je za funkcionisanje autobuske stanice ipak bilo predviđeno najmanje prostora, zato što je autobusko preduzeće iz Tuzle u toj investiciji i učestvovalo sa najmanjim novčanim iznosom. Kako su se sredstva sporo prikupljala, tako se i gradnja sporo odvijala, čak je povremeno i potpuno obustavljena. Konačno, nakon mnogo natezanja i trzavica, 7. 4. 1974. godine (za Dan opštine), autobuska stanica je svečano puštena u rad. U početku su u funkciji bila samo 4 sjeverna perona, dok su se na južnim i dalje parkirale konjske zaprege.

## AUTOBUSKE LINIJE I POLASCI

Kao što je rečeno, nakon izgradnje potpuno nove trase puta od Gračanice do željezničke stanice Sočkovac, 1972. godine, autobuski saobraćaj se sa Karanovca preusmjerava na željezničku stanicu Sočkovac. Ova linija je bila direktno naslonjena na red vožnje putničkih vozova na relaciji Doboj - Tuzla. Na rani voz je autobus iz Gračanice polazio oko pola pet ujutro, a posljednji večernji voz "dočekivao" oko 22 sata na željezničkoj stanici Sočkovac. Tokom dana "dočekivani" su i ostali vozovi na željezničkoj stanici, a dva tri polaska produžavana su i do ciglane u centru Sočkovca (za prevoz radnika ciglane, đaka i ostalih građana). U međuvremenu su već bile otvorene stalne lokalne autobuske linije za Boljanić preko Karanovca i Bosansko Petrovo Selo preko Kakmuža, te su tako sva ozrenska sela, koja su pripadala opštini Gračanica (osim Porječine) bila povezana autobuskom linijom sa Gračanicom. Naselja pored puta Doboj - Tuzla bila su manje više dobro povezana sa Gračanicom



Fotografija\_01.jpg

međumjesnim linijama tuzlanskog “Autoprevoza”, te drugih prevoznika. Što se tiče sela sjeverno od Gračanice, jedino su Doborovci imali autobusku liniju za Gračanicu, ali samo sa jednim ili dva polaska. Ostala sela, zbog stanja puteva, još će nekoliko godina čekati svoje prve autobuse. Malo je radnika sa tog područja radilo u Gračanici, malo se đaka školovalo...

Tek kasnije, sa izgradnjom i rekonstrukcijom puteva do tih odredišta, povećava se broj autobuskih linija i polazaka prilagođenih prevozu đaka i radnika. Takozvane dnevne migracije postajale su sve intenzivnije kako prema samom gradu, tako i prema preduzećima koja su bila locirana na južnim prilazima Gračanici, te ciglanama u Sočkovcu, «Bosna azbestu» i Pilani u Bosanskom Petrovom Selu. Isto tako, dosta radnika s područja

općine Gračanica putovalo je na posao u druga susjedna mjesta (Lukavac, Doboj i dr.)

Prema podacima iz 1989. godine, samo na organizovan način, a to znači sa redovnom mjesečnom kartom, autobusima gračaničkog prevozničkog preduzeća (Društveno preduzeće za prevoz putnika “Avis”) svakodnevno je putovalo na posao i s posla oko 2.500 radnika ili skoro jedna trećina od ukupnog broja zaposlenih na općini. U najvećem broju bili su to radnici tadašnjih velikih gračaničkih preduzeća: “Fortune”, “Olimpa”, “Feringa”, “Jadrine”, “Tvornice papirne ambalaže”, “Komusa”, “Kokaprodukta”, Pilane Bosansko Petrovo Selo, “Ozrenke”, “Bosna azbesta” i Ciglane “Sočkovac”. Autobusi gračaničkog preduzeća prevozili su oko 1000 đaka iz seoskih područja koji su svakodnevno pohađali nastavu u Srednjoškolskom centru u Gračanici, te nekoliko stotina đaka osnovnih

škola. Sistem prevoza ovoga preduzeća bio je formiran od 52 linije, od kojih je 17 bilo međumjesnih.<sup>6</sup>

Preduzeće je raspolagalo kapacitetima koji su bili u stanju zadovoljiti sve saobraćajne potrebe stanovništva općine. Sva naselja su bila povezana autobuskim linijama za prevoz đaka i radnika na posao i s posla kao i za obične svakodnevne potrebe građana. (Vidi tabelu u prilogu)

### SERVIS I ODRŽAVANJE AUTOBUSA

Preuređenjem bivše željezničke stanice u autobusku, riješen je jedan problem u oblasti putničkog saobraćaja u Gračanici. Sa proširenjem reda vožnje i povećanjem broja voznih jedinica, problem nedostatka radioničkih prostora za njihovo održavanje sve je više otežavao poslovanje i ugrožavao kvalitet prevoza putnika.

Održavanje vozila u početku obavljalo se na samoj stanici i pod vedrim nebom, što samo po sebi govori o teškim uslovima u kojima se radilo. Sredinom 1976. godine, služba održavanja sa autobuske stanice "preseljava" se na lokaciju napuštenog kamenoloma u Pašalićima, što se smatralo privremenim rješenjem. Pet godina kasnije, 1981. godine,

prelazi na jednu slobodnu lokaciju kod klanice (u donjem dijelu grada, kod nekadašnje Etivaže, sada "Variplast"). Na toj lokaciji izgrađene su privremene nastrešnice, magacinski prostor, vanjska rampa za pregled i pranje autobusa, montažu guma itd. Stvoreni su bolji uslovi rada u odnosu na prethodni period, ali pitanje održavanja voznog parka, koji se stalno povećavao, nije bilo trajno riješeno. Sve veći broj autobusa, pooštreni kriteriji i uslovi rada u javnom prevozu putnika zahtijevali su adekvatnu tehničku kontrolu i puno kvalitetnije održavanje vozila.

San svih zaposlenih o modernom vlastitom servisu, napokon se počeo ostvarivati 1983. godine, kada je preduzeće kupilo plac za izgradnju servisa, na budućoj jedinstvenoj autobazi u blizini sočkovačkog mosta, na lijevoj strani Spreče, 3-4 kilometra udaljenoj od centra Gračanice, u ukupnoj površini od oko 10 hektara. Na toj lokaciji predviđena je izgradnja transportnih i remontnih kapaciteta za još dva gračanička preduzeća teretnog saobraćaja (OOUR-a "Transport i mehanizacija" iz sastava RO "Građevinar" i OOUR-a "Transport" iz sastava RO UPI "Trgoprodukt")<sup>7</sup>, te izgradnja modernog poligona za autoškolu.

6 Salih Kulenović, *Gračanica i okolina – antropogeografske i etnološke odlike*, Tuzla 1994., 176 (preuzeto iz Informacije o nekim pitanjima i problemima prevoza putnika na području opštine, RO "Prevoz putnika", Gračanica, 1989.)

7 Drumski teretni saobraćaj počeo se snažnije razvijati u krilu nekadašnjih trgovačkih preduzeća "Jedinstvo" i "Bosna" koja su u svom sastavu imala transportne pogone sa nekoliko transportnih jedinica. Tako je sredinom 1976. godine u okviru tadašnje Radne organizacije "Trgoprodukt" koja je bila u sastavu sistema UPI, od internog transporta "Bosne", transportnih jedinica još nekih preduzeća i mehaničke radionice tadašnje Zemljoradničke zadruge "Gračanka" osnovana Osnovna organizacija udruženog rada "Transport" koja je bila nosilac razvoja teretnog saobraćaja na općini Gračanice do pred sami rat, sa pedesetak voznih jedinica i modernim radioničkim prostorom. Poslije 1976. godine u okviru Radne organizacije "Građevinar" formirana je Osnovna organizacija udruženog rada (OOUR-a) "Transport i mehanizacija" kao specijalizovana transportna firma za potrebe građevinarstva, koja je preživjela sve krize, pa i likvidaciju "Građevinara". Preživjela je i rat i sa nešto osnovnih sredstava i imovine dočekala privatizaciju.

Vrijedno je istaknuti da se u oblasti teretnog drumskog saobraćaja u periodu poslije 1980. godine snažno razvija i privatna inicijativa. U tom sektoru, neposredno pred rat bilo je više stotina transportnih jedinica, od kojih je više od polovine bilo okupljeno (udruženo) u okviru Zadruga samostalnih prevoznika "Autoprevoz", koja posluje od 1983. godine i Zadruga "Intermedž" koja je organizovana nekoliko godina kasnije. Inače, privatna inicijativa u ovoj oblasti uzimala je sve više maha, a i postojeće transportne firme postepeno se organizuju kao dionička društva, neposredno pred rat i nakon izmjena Zakona o udruženom radu. Iza 1952. godine u okviru Zemljoradničke zadruge u Gračanici uz ekonomske jedinice "Vlastita proizvodnja i kooperacija", zadržna prodavnice i



Fotografija\_02.jpg

Odmah nakon kupovine placa, počelo je njegovo uređivanje za gradnju, projekovanje... Gradnja servisa za tehnički pregled i održavanje autobusa, koji je projektovan po svim aktuelnim tehničkim standardima - sa šest kanala, magacinskim i drugim pratećim prostorijama na toj lokaciji počela je 1986. godine. Zbog nedostatka finansijskih sredstava koja su se obezbeđivala isključivo iz vlastitih prihoda, servis se gradio u dvije faze. Prva faza završena je krajem 1986. godine, a druga dvije godine kasnije... U međuvremenu, nabavljena je i odgovarajuća oprema i alat... Problem tehničkog servisa za održavanje autobusa tako je definitivno skinut s dnevnog reda. Niko nije mogao ni slu-

titi da će samo četiri godine kasnije čitav taj saobraćajni kompleks biti okupiran i pasti u ruke srpske paravojske i ostati na raspolaganju opštini Petrovo, koja se uoči samog rata "otcijepila" od Gračanice.

#### NA VRHUNCU RAZVOJA

Kao što je rečeno, paralelno sa rekonstrukcijom putne mreže, rasle su i saobraćajne potrebe na opštini, posebno u oblasti putničkog saobraćaja. Rastao je broj linija i polazaka, broj vozila i broj zaposlenih u putničkom saobraćaju. Od 1970. do 1975. godine u tadašnjem saobraćajnom odjeljenju u Gračanici za stalno je bilo u funkciji samo pet-šest autobusa i petnaestak zaposlenih radnika.. Deset

---

otkupni magacini (trgovina), razvija se i ekonomska jedinica "Mašinski park". Do 1958. godine U mašinskom parku nabavljena su tri nova traktora - marke "Ferguson" sa nekoliko priključaka (plug, drljača, tanjirača, freza), teretni kamion(vozač: Alić Latif) i nekoliko vršalica. Kasnije je kupljen i prvi kombajn, što je u to vrijeme značilo revoluciju u proizvodnji pšenice. Rukovodioci ekonomskih jedinica imali su na raspolaganju "Tomos" motocikle.



godina kasnije (1985. godine) broj autobusa povećao se na 24, a broj radnika popeo se na 110. Bio je to najdinamičniji period u razvoju preduzeća.

Ratni požar preduzeće je dočekalo sa 34 autobusa, prosječne starosti 3,5 godine, sa jednim dostavnim i dva putnička vozila, sa modernim servisno-remontnim kapacitetima, prilično dobro sređenom autobuskom stanicom, čekaoničkim prostorom i biletarnicom, sređenim prostorom uprave, kompjuterskom opremom u računovodstvu, uhodanom turističkom agencijom...

Sistem prevoza putnika činilo je oko 50 linija i blizu 200 polazaka, odnosno odlazaka na autobusku stanicu kroz koju su osim lokalnih od ranog jutra do kasno u noć prilazili "dugoprugaši" međumjesnog saobraćaja, mnoge turističke ture... Autobusi ovog preduzeća dolazili su u sva naselja na opštini, u potpunosti je riješen prevoz đaka i radnika u svim smjenama, uspostavljeni su čvrsti i stabilni odnosi sa privrednim preduzećima, pogotovo mnogoljudnim, kao što je bila "Fortuna", "Fering", "Olimp", "Jadrina" "Sočkovac". Godinu-dvije pred rat, preduzeće je otvorilo vlastitu turističku agenciju u centru grada u prostorijama obnovljene i adaptirane Osman-kapetanove medrese, čiju je restauraciju novčano pomoglo.

Organizovano u četiri radne jedinice (službe): saobraćaj i autobuska stanica, autobaza i održavanje, te uprava i turistička agencija. Preduzeće je pred rat zapošljavalo blizu 150 pretežno kvalifikovanih i stručno osposobljenih radnika, vozača, konduktera, automehaničara... Od tog broja, svega 10% radilo je u "čistoj" administraciji... Iako se kao i ostala preduzeća iz saobraćajne branše suo-

čavalo sa mnogim problemima (nelojalnom konkurencijom npr.), preduzeće je spadalo među najurednije prevoznike na tuzlanskoj regiji i među finansijski najstabilnije kolektive na tadašnjoj gračaničkoj opštini.<sup>8</sup>

Uz stalna ulaganja u opremu, prostor i kupovinu autobusa, uspijevalo je redovno isplaćivati plate radnika, topli obrok i regres za godišnji odmor, osigurati zaštitnu odjeću i uniforme. Vodio se računa o općem standardu radnika. Značajna sredstva izdvajala su se za stambenu izgradnju, stipendiranje djece radnika... Putem sindikata subvencionirali su se troškovi ljetovanja radnika i njihovih porodica na moru, često su za njih organizovane besplatne ekskurzije i izletu...

U pogledu stabilnosti, dostignutog obima poslovanja, broja zaposlenih, raspoložive opreme i prostora kao i izuzetno dobrog stanja voznog parka (prosječna starost 3,5 godine), ovo preduzeće je uoči izbijanja rata, 1992. godine, bilo u svom razvojnem zenitu.<sup>9</sup>

Rat je sve to na brutalan način zaustavio i dobrim dijelom uništio...

## U FUNKCIJI ODBRANE ( 1992. – 1995.)

Prije nego što je ovdje stvarno "gruhnulo", srpski šovinisti i ozrenski četnici smišljeno su udarili na privrednu strukturu opštine Gračanica i polovinom aprila 1992. godine zauzeli i opljačkali sva društvena preduzeća, njihove pogone i imovinu s lijeve strane Spreče, "tretirajući ih kao ratni plijen". Među ostalim, u ruke tada samoproglašene opštine Petrovo, pali su i svi transportni kapaciteti i autobaza prevozničkih firmi "Transport" i "Avis" na Sočkovcu. Golemi plijen koji su lahko zadobili predstavnici tamošnje para-

8 Potpisnik ovih redova, u to vrijeme direktor preduzeća, sjeća se kako je nekim preduzećima, na zamolbu svojih kolega direktora, odobravao pozamašne pozajmice sa žiro računa kako bi isplatili plate ili tople obroke svojim radnicima, koji su im prijetili štrajkovima i nemirima.

9 Rukovodnu ekipu preduzeća, od 1985. do 1992. godine činili su: Omer Hamzić, direktor, Rašid Kusturica, sekretar, Zijo Selimović, tehnički direktor, Redžo Dugić, šef saobraćaja i autobuske stanice, Dušan Ristić, šef radionica i održavanja (njegov zamjenik: Adem Smajlović)

vlasti stavili su u funkciju rata i ostvarivanja svojih mračnih agresivnih ciljeva.

Kad su završili taj dio posla, naoružani sljedbenici te politike su u rano jutro, 5. maja 1992. godine, na sva tri mosta na rijeci Spreči nasilno zaustavili radničke autobuse koji su se kretali prema Gračanici, vratili radnike kućama, a autobuse zaplijenili.<sup>10</sup> Mostovi na Spreči, o kojima je već bilo riječi, odjednom su postali objekti zla i raskola, tužni u svojoj beskorisnosti i uzaludnosti. Na putnim pravcima koji su vodili ka tim mostovima osvanule su zapreke...

Onog dana kada su ti autobusi zaplijenjeni, a mostovi zatvoreni možda je počeo rat u opštini Gračanica, a da njeni žitelji nisu to ni primijetili. "Gruhnulo" je, međutim, dvadesetak dana kasnije.<sup>11</sup> U prvom velikom granatiranju Gračanice sa Ozrena, 25.

5. 1992., upravna zgrada i drugi objekti na autobuskoj stanici pretrpjeli su velike štete. Stravično zavijanje sirena i granata po gradu i drugim naseljima u narednim danima postaje svakodnevna stvarnost.

Iako je na samom početku rata ostalo bez svog ključnog pogona za održavanje vozila i bez 6 autobusa (25% voznog parka), preduzeće "Avis" se relativno brzo konsolidovalo. Uz pomoć ratnog Izvršnog odbora opštine rukovodstvo preduzeća privremeno je riješilo pitanje snabdijevanja gorivom, pa su već početkom juna sva naselja opštine, osim onih pod srpskom kontrolom, bila ponovo povezana autobuskim saobraćajem sa centrom opštine, a već 17. jula 1992. godine otvorena je i prva autobuska linija sa Tuzlom "putem spasa" preko Srebrenika koja se, iako sa velikim teškoćama, održavala tokom čitavog

10 Omer Hamzić, Gračanica u odbrani Bosne i Hercegovine 1992. – 1995., kratak pregled, u knjizi: *Knjiga šehida, poginulih boraca i civilnih žrtava rata, Gračanica 1992. – 1995.*, Općina Gračanica, "Monos" Gračanica, 2004.,451

11 Zbog zaustavljanja i pretresanja autobusa, otvorenih provokacija pa i prijetnji na nacionalnoj osnovi, od strane uniformisanih osoba, najčešće sa četničkim obilježjima, vozači i kondukteri muslimanske nacionalnosti su se, prvo ustezali, a tokom aprila 1992. počeli iz straha i odbijati da idu na linije, koje su vodile u srpska sela na Ozrenu. I čuvari koji su odlazili u noćne smjene na autobazu u Sočkovcu takođe su iz straha počeli odbijati posao. Na toj lokaciji JNA je u to vrijeme već ukopavala artiljerijska oruđa čije su cijevi bile okrenute Gračanici, uniformisani i naoružani dobrovoljci sa četničkim obilježjima zaustavljali su vozila i kontrolisali svaki pokret na široj lokaciji autobaze, konvoji vojnih vozila tutnjali su cestom Tuzla – Doboj na putu za hrvatsko ratište... Potpisnik ovih redova se sjeća da je kao direktor preduzeća, tih dana u dva tri navrata, dobivao uvredljive telefonske poruke srpskih ekstremista sa Ozrena, koji su prijetili da će presjeći saobraćaj preko Spreče i uzeti "od vas balija svoje autobuse"... Iako je tim povodom u upravi preduzeća bilo razmišljanja da se linije prema ozrenskim selima preventivno obustave, to se, zbog ukupne situacije, nije moglo poduzeti bez odobrenja lokalne vlasti. Još uvijek su sa te strane autobusima dolazili đaci srednjih škola na nastavu, radnici su putovali na posao i s posla itd. Prekidanje autobuskih veza pogoršalo bi ionako napetu situaciju na čitavom području općine. Naivno se vjerovalo da su spomenute prijetnje dolazile samo od neodgovornih pojedinaca, pa ih zato i ne treba uzimati previše ozbiljno. Sredinom aprila, međutim, saznali smo da se ipak nešto oko toga "kuha" na Ozrenu. Direktor "Lukavacrtransa" Rade Tunjić prenio mi je pouzdanu informaciju da su "odgovorni faktori" samoproglašene općine Petrovo, na zahtjev "sa više instance" odlučili presresti naše autobuse na rijeci Spreči, nasilno ih preuzeti u svoje ruke i tako, napokon, prekinuti saobraćaj sa Gračanicom... Jedini odgovor bio je da ih u tome preduhitrimo, to jest da mi prekinemo saobraćaj s njima. U toj dramatičnoj situaciji otišao sam, zajedno sa Hasanom Jahićem, direktorom preduzeća teretnog saobraćaja, (koje se našlo u sličnoj opasnosti), do tadašnjeg predsjednika općine Gračanica Hazima Vikala da ga o svemu informišem i zatražim formalno odobrenje za prekid saobraćaja sa ozrenskom stranom općine. Plan je bio da se prekid izvrši u trenutku kad se sva vozila, po redu vožnje, nađu s desne strane Spreče. Svjestan da bi to bilo dalje dolijevanje ulja na vatru i ubrzanje eskalacije sukoba, čak i eventualni alibi srpskoj strani za početak oružanih neprijateljstava, predsjednik opštine je predložio da s tim, ipak, još malo sačekamo, da ne provociramo, ni njima nije u interesu prekid...u uvijek se ručna može povući. Radi boljeg razumijevanja zašto se tako oklijevalo, treba imati u vidu da je općinsko rukovodstvo tada vodilo realističku politiku, ulažući krajnje napore da "kupi vrijeme" i da po svaku cijenu odloži ili po mogućnosti potpuno izbjegne oružane sukobe.. Događaji su, međutim, krenuli sasvim drugim tokom. Naoružani dobrovoljci sa četničkim obilježjima prvo zauzimaju autobazu, a 5. maja i autobuse koji su se našli s lijeve strane Spreče prema Gračanici. Tu negdje leži i odgovor na pitanje: ko je prvi počeo?

rata. Brzo konsolidovanje i uspostavljanje javnog saobraćaja značajno je doprinijelo opštoj normalizaciji životnih tokova na opštini.

Preduzeće je posebnu ulogu odigralo u prevozu izbjeglica tokom juna 1992 godine. Iako pod granatama, vozači su bar u tom dijelu pomogli napaćenom narodu Krajine i Doboja da se smjesti na sigurno. Prilikom povratka iz Modriče i prebacivanja izbjeglica preko Save kod Svilaja, 18. maja 19182. jedan autobus je pogođen na mostu u Modriči i tom prilikom je nekoliko putnika ranjeno i poginulo, a autobus je teško oštećen granatom koja je bukvalno proletjela kroz autobus, napravivši na krovu i podu autobusa veliku rupu. Tako oštećen autobus posada je uspjela nekako dovesti na autobusku stanicu u Gračanici, gdje je u narednim danima bio stacioniran kao opomena prolaznicima da je rat već počeo.<sup>12</sup>

U nastavku rata skoro pri svakom granatiranju Gračanice, na meti srpskih "tobdžija" bila je i autobuska stanica. Iako su bili sklonjeni na bezbjednija mjesta, nekoliko autobusa je direktno pogođeno za vrijeme kratkotrajnog zadržavanja na stanici. Sredinom 1993. ili 1994. godine, preduzeće je, posredstvom dobrih ljudi i humanitarnih organizacija iz Padove, dobilo kao donaciju dva autobusa za što je posebno zaslužna Italijanka velikog srca Lucija Zannarella.

Uprkos velikim teškoćama, granatiranjima, nestašici goriva i rezervnih dijelova i bez radioničkih kapaciteta, preduzeće tokom rata nije prekidalo rad ni jednog dana. Radilo je, naravno sa krajnje reduciranim redom vožnje i višestrukim smanjenjem broja radnika i obima rada, koji je prilagođen ratnim uslovima. Što se tiče radnika na ratnom

rasporedu, koji su uspjeli, kako tako održati djelatnost preduzeća tokom čitavog rata, srećom niko nije ni poginuo, niti je ozlijeđen. Ostali radnici bošnjačke nacionalnosti bili su u drugim strukturama odbrane, dok su svi Srbi (oko 30% od ukupnog broja zaposlenih), osim jednog, otišli na "svoju stranu".

Stavljajući sve svoje preostale kapacitete na raspolaganje organizatorima otpora i odbrane BiH, preduzeće je redovno izvršavalo sve svoje obaveze u odbrani zemlje, uključujući i izdvajanje znatnih finansijskih sredstava za te namjene. Iako po pretrpljenim razaranjima i šteti na osnovnim sredstvima spada u red najvećih stradalnika među gračaničkim preduzećima, kraj rata je, ipak, dočekalo na nogama i nastavilo sa radom pod istim imenom i sa istom djelatnošću i u mirnodopskim uslovima.<sup>13</sup>

## ZAKLJUČAK

Ubrzani razvoj putničkog saobraćaja na području Gračanice počinje nakon ukidanja uskotračne željezničke pruge Gračanica – Karanovac, 1968. godine, a intenzivira se nakon rekonstrukcije i asfaltiranja regionalnih putnih pravaca Tuzla – Doboje i Gračanica – Srnice, kojim je Gračanica dobila "asfaltni izlaz u svijet". Iako sa velikim zakašnjenjem, to je imalo pozitivnog odraza na sveukupan društveno-ekonomski i demografski razvoj čitavog ovog kraja (brže zapošljavanje i školovanje, bolje snabdijevanje, intenzivniji razvoj poljoprivrede, razvoj zdravstva, kulture itd.). Između ostalog, bio je to poticaj i za ubranu rekonstrukciju i asfaltiranje lokalnih puteva, prvenstveno do većih naselja i uvođenje autobusnog saobraćaja unutar granica općine, ali i za razvoj međumjesnog putničkog

12 Izudin Duraković, Izvršni odbor u ratu – uloga i doprinos Izvršnog odbora u organizaciji odbrane i otpora na području opštine Gračanica, Gračanica 1996. 105. (Izjava Rašida Kusturice, koji je u zadnjoj ratnoj godini i neposredno po završetku rata bio na dužnosti ratnog direktora preduzeća)

13 Prilog se zasniva na sjećanjima autora i podacima koje je koristio u jednom referatu povodom godišnjica preduzeća dok je radio u prevoznikom preduzeću "Avis" kao direktor u periodu od 1985. do kraja 1994. godine (kopija referata: kod autora)

kog saobraćaja. U skladu sa tim, od početka sedamdesetih, pratimo dinamičan razvoj prevozničkog preduzeća u Gračanici, koje će od 1988. ponijeti naziv Društveno preduzeće "Avis".. Iz malog odjeljenja, koje je 1970. godine imalo svega dvije vozne jedinice i nekoliko radnika, za nepunih dvadesetak godina razvilo se u vrlo sređeno i prosperitetno preduzeće sa oko 140 zaposlenih radnika, koje je raspolagalo sa 34 autobusa i ostalom saobraćajnom infrastrukturom (autobaza sa neophodnim remontnim kapacitetima, autobuska stanica, turistička agencija, ostali poslovni prostori).

Iako je na početku rata ostalo bez jednog svog vitalnog dijela u procesu rada i više od trećine voznog parka, suočeno sa poznatim problemima i teškoćama, ovo preduzeće nije ni jednog dana prekidalo svoj rad tokom rata, a sve postavljene zadatke u pogledu prevoza vojske, izbjeglica i ranjenika, uključujući i redovno povezivanje naselja sa Gračanicom i Gračanice sa Tuzlom, izvršavalo korektno i u cjelini.

I na prezentiranom primjeru Gračanice, koja je među posljednjim gradovima u Bosni i Hercegovini, tek 1974. dobila asfaltni izlaz u svijet, pokazalo se da je stanje saobraćajne infrastrukture, u ovom slučaju putne mreže, jedan je od glavnih preduslova za ukupan društveni i ekonomski razvoj i prosperitet jednog mjesta, jedne općine, ali i čitave zemlje. Stanje u toj oblasti najprepoznatljiviji je znak razvijenosti i civilizacije na nekom području. U kontekstu u kojem se ovdje govori, jasno je da bez dobrih puteva, nema ni drumskog saobraćaja (pa ni putničkog), da bez saobraćaja nema ni razvoja.

## CONCLUSION

### Notes about the development of bus traffic in Gračanica until 1992

The accelerated development of passenger traffic in the Gračanica area begins after the abolition of the narrow-gauge Gračanica-Karanovac railway in 1968 and intensifies after

the reconstruction and asphaltting of the regional Tuzla – Doboj and Gračanica – Srnice roads. Gračanica gained an "asphalted exit leading into the world" that way. Although all of this happened with a great deal of delay, it still had a positive effect on the overall socio-economic and demographic development of the whole region (faster employment and education, better supply of goods, more intensive agricultural development, as well as healthcare, cultural and other development). Among other things, this was also an incentive to accelerate the reconstruction and asphaltting of local roads, primarily roads leading to larger settlements as well as the introduction of bus traffic within the boundaries of the municipality, but as well as the development of the traffic between different municipalities. Consequently, we see a dynamic development of transport companies in Gračanica from the seventies; in 1988 these will take the name "Avis". From a small company that in 1970 had two vehicles and several employees, grew a prosperous company with about 140 employees, which had 34 buses and other transport infrastructure (mechanical workshops with necessary overhaul capacities, bus stations, tourist agencies, and other business premises).

Although the company was left without one of its vital parts in the work process at the beginning of the latest war and more than a third of its motorpool, faced with numerous known problems and difficulties, the company did not cease working for even a single day, and all the tasks related to the transportation of army troops, refugees and wounded people, included the regular connection of the settlements around Gračanica with the town, and Gračanica with Tuzla, was correctly and wholly handled by it during this whole period.

In the presented example of Gračanica, which is one of the last cities of Bosnia and Herzegovina that only received an asphalt road in 1974, it has been shown that the state

of the traffic infrastructure, in this case the road network, is one of the main prerequisites for the total social, economic development as well as the prosperity of one place, one municipality and the whole country. The

state of this specific matter is one of the main indications of civilizational developments and values of one area. In this context it is clear that without good roads there is no traffic, and without traffic no development.



*Mirela Kulović Prolaz 60x40 cm Kombinirana tehnika na papiru*

## FREKVENCIJA PUTNIČKOG SAOBRAĆAJA PO NASELJIMA OPĆINE GRAČANICA, 1989. GODINE

r.br.	Mjesna zajednica (naselje)	Broj direktnih polazaka autobusa		Ukupno polazaka i prolazaka autobusa kroz naselje–mjesnu zajednicu
		Iz Gračanice za naselje	U Gračanicu iz naselja	
1	Gračanica			181
2	Pribava			52
3	Donja Lohinja			52
4	Gornja Lohinja	9	9	
5	Rašljeva	5	5	
6	Donja Orahovica			33
7	Miričina	17	16	
8	Bosansko Petrovo Selo	12	11	
9	Porječina	5	5	
10	Kakmuž	1	1	18
11	Sočkovac	10	10	
12	Karanovac	1	1	10
13	Boljanić	9	9	
14	Stjepan Polje	10	9	
15	Lendići			18
16	Malešići	10	9	
17	Lukavica	8	8	
18	Gornji Skipovac	2	2	
19	Babići	12	12	14
20	Piskavica	2	2	
21	Škahovica	6	6	
22	Vranovići	6	6	
23	Soko	5	5	
24	Doborovci	9	9	16
25	Džakule	3	3	7
26	Prijeko Brdo	4	4	
27	Donji Skipovac	Saobraćao "Bosna prevoz" iz Doboja preko Lukavice		

(**izvor:** Salih Kulenović, *Gračanica i okolina – antropogeografske i etnološke odlike*, Tuzla 1994., 176 (preuzeto iz *Informacije o nekim pitanjima i problemima prevoza putnika na području opštine, RO "Prevoz putnika", Gračanica, 1989.*)