

IV-281

Железничке пруге

у Босни и Херцеговини

Написао
Ing. Иван Оровић

Сарајево 1938

Штампарија „Босанска Пошта“

www.photogalerija.com

Потписивање
Годину
Д-р А. Чинтиј, зд. лекар,
У знак поштовања
Радајево
23-IX-1940.
Д-р Иван Орбелиј

Американац В. Рејмонд, као прву реченицу у свом одличном дјелу »О жељезницама«, пише слиједеће: »У Америци се жељезничке пруге граде искључиво у циљу да сопственицима донесу што више добити«.

Код нас, међутим, где су жељезнице државна својина, то није случај, већ је, напротив, задатак жељезница вишеструк и њихов значај за цјелокупни живот нашега народа огроман. Жељезничке пруге у животу нашега народа играју слиједеће првокласне улоге: привредну, социјалну, културно-националну и војничку.

Привредна улога жељезница је да служи као брзо и јевтино средство за превоз добара и путника из једнога мјеста у друго. Жељезнице, исто тако, превозе стране путнике, те се на тај начин развија туризам, врло важна грана нашег привредног живота.

Брзим превозом добара приближно се нивелишу цијене поједињих производа у држави, па се цијене извјесних производа приближно нивелишу чак и на међународним пијацима, благодарећи брзом и уредном превозу добара жељезницама.

Код извоза добара изван државе жељезнице играју најважнију улогу, те на тај начин доприносе подизању трговинског биланса, који је врло важно мјерило економског просперитета народа и државе.

Неоспорна је чињеница да многе гране технике, отварање многих рудника и развитак многе индустрије има да захвале једино постанку и развитку жељезница.

Нема изгледа да ће код нас путеви моћи конкурисати жељезницама, јер жељезнички саобраћај има ту предност над саобраћајем путевима што је тачан и уредан и по лијепом и по ружном времену, зими и љети, дању и ноћу, док то није случај са саобраћајем на путевима. Поред тога, жељезницама се могу одједанпут превући веће количине робе, и по јевтинијој цијени, док аутомобилски и колски саобраћај може корисно да послужи за превоз добара од жељезничке пруге до удаљенијих мјеста, за превоз мањих количина скупље робе, на краћа отстојања и за превоз сељачких производа од селâ до оближњих пијаци. Аутомобилизам, као допуна жељезничком саобраћају, врло корисно служи за развитак и унапређење туризма.

Колико је жељезнички саобраћај важан за живот нашег народа најбоље се види у случају прекида саобраћаја на извјесној жељезничкој прузи. Иако поред те пруге постоји пут, ипак за вријеме прекида саобраћаја на прузи настаје велика стагнација у струјању добара и путника у томе крају.

Можемо, онда, лако замислiti како је оним крајевима где уопште не постоје жељезничке пруге. Колико је тежак живот људи у тим крајевима и колико напора морају непрекидно да чине да би примитивнијим средствима саобраћаја такорећи само покушали да надокнаде недостатак жељезничких пруга. А код нас, у Краљевини Југославији, има читавих крајева без иједног километра пруге, који су устојиош и сиромашни и пасивни.

Социјална улога жељезница код нас је од веома великог значаја. На првом мјесту, код грађења жељезница запосли се и дође до хљеба велик број сиротиње. Да наведемо један маркантан примјер из најновијег времена: Пруга Биљећа—Никшић пролази кроз најсиромашније, најнеродније и најбезводније крајеве Краљевине Југославије. На грађењу ове пруге било је упослено око 5000 људи из околних мјеста, а утрошено је 80 милиона динара за радну снагу и материјал. Дакле, на дужини од 72 километра издано је народу за радну снагу око 55 милиона динара, што је, наравно, рапидно побољшало стање код народа овога сиромашног краја. Пријатно је било посматрати напредак народа ових крајева у току грађења пруге: Дотада већином слабо храњени људи, жене и дјеца, сада, код завршетка пруге, изгледају здрави и добро храњени. Многе сламене потлеушице претворене су у пристојне зграде, цријепом покривене. Тамо где је раније било тешко наћи и по једну кравицу или козу, сада су домаћини набавили приличан број домаће стоке, неопходно потребне за живот у овоме кршу. Сличан је случај и код пруга Устипрача—Фоча и Бихаћ—Книн, које су сада у гра-

ћењу, а где је исто тако упослен велики број радника из наших пасивних крајева.

Кад се једна пруга преда саобраћају и тада на њој остаје запослен велики број особља и радника као канцеларијско, возно, машинско, радионичко и пружно особље и радници. Ово запослење је утолико боље што је стално и што се њиме, поред помоћи у случају незгоде и болести, осигурува још и пензија за старост жељезничким службеницима, радницима и њиховим породицама.

Код селидбе, колонизирања и тражења рада у другим крајевима жељезнице су најпогодније средство да се јевтино, па и бесплатно, превезу фамилије, групе или појединци из једних крајева у друге, у циљу да дођу до зараде и до што бољег стандарда живота.

Врло важно социјално питање у пасивним крајевима јесте питање исхране. Како је у пасивним крајевима земља слаба и неродна, а на много мјеста је и нема, јер је сам крш, то се храна већим дијелом мора добављати из крајева који су богати житом. Кад наступи каква слаба година, па не роди ни оно мало жита што обично рађа или наступи оштра зима, па спречава превоз жита путевима, онда у пасивним крајевима завлада глад. У том би случају жељезнице одиграле врло благотворну улогу, јер би се њима могла за кратко вријеме да превезе већа количина жита, те би се народ спасао од глади.

Али најважнија привредно-социјална улога жељезница у пасивним крајевима је та што отварањем жељезничког саобраћаја почиње експлоатација шума, ничу индустрије, копају се руде, развија се туризам и тако се пасивни крајеви постепено активирају.

Културно-национална улога жељезница код нас јесте да омогући лакше и брже кретање појединача или група из једног краја државе у други, те да на тај начин што више нивелише културни ниво нашег народа и да се ствара могућност веза, упознавања и зближења људи из једнога краја с људима из других крајева Краљевине Југославије.

И лаицима је данас познато од колике су огромне важности жељезнице за војне потребе у рату и миру. Доста је навести да су у Свјетском рату у Краљевини Србији жељезничаре називали »петом армијом«, хотећи тиме да нагласе веома важну улогу коју жељезнице играју код ратних операција.

Не бисмо се могли ефикасно борити, рецимо, употребом коњских кола за превоз војске, оружја и ратног материјала, тамо где би наши непријатељи, у случају рата, употребљавали тешке возове брзине до 120 км на сат.

Жељезничка мрежа у Краљевини Југославији, координирана са мрежом путева, добро везана са Јадранским Морем и пловним ријекама, има да међусобно повеже све крајеве Краљевине Југославије и да их споји са изворима средстава за живот и рад. На тај начин ће жељезнице моћи успешно да одиграју у животу нашега народа све оне значајне улоге које смо напријед побројали.

Предмет овога члanka је да у кратким потезима опишемо онај дио југословенских државних жељезница који се обично назива босанским жељезницама, усто ћемо се дотаћи и сусједних пруга, које босанске жељезнице везују за прuge осталих крајева Краљевине Југославије, те са њима чине једну саобраћајну целину.

Све раније државне жељезничке пруге узаног колосјека Босне и Херцеговине потпала су послије Уједињења под управу Дирекције државних жељезница у Сарајеву, изузев пруге Рача—Угљевик. Још су овој дирекцији потпала и слиједеће пруге узаног колосјека у Србији: Вардеште—Ужице—Чачак—Лајковац—Београд, Лајковац — Ваљево и Лајковац—Младеновац.

Према врсмену грађења босанских жељезничких пруга и њихових сусједних веза, ми ћемо их подијелити на четири периода:

- 1) Жељезничке пруге израђене прије Уједињења.
- 2) Жељезничке пруге израђене од Уједињења до Уредбе од 10. јула 1936. године.
- 3) Жељезничке пруге предвиђене Уредбом од 10. јула 1936. године и
- 4) Жељезничке пруге које би могле доћи у обзир за касније грађење.

1). ЖЕЉЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ ИЗРАЂЕНЕ ПРИЈЕ УЈЕДИЊЕЊА

Бивша Аустроугарска монархија градила је жељезничке пруге у Босни и Херцеговини најприје као окупатор, а затим као експлоататор. Као окупатору њој су биле потребне жељезничке пруге за превоз њене војске, полицијског и другог чиновничког окупаторског апарат. Кад је власт успостављена, онда су се пруге почеле разгранавати у циљу експлоатације шума, руда и сиромашне радне снаге ових крајева. Босну и Херцеговину преплавили су најцрњи експлоататори у лицу разних Штајнбајса, Ајзлера, Ортлиба, Регенштрајфа и других.

О стварним потребама сиромашног народа ових крајева б. Аустроугарска није водила рачуна. Напротив, све жељезничке пруге у Босни и Херцеговини тако су прављене да се ови крајеви потпуно изолују од осталих крајева где живи

наш народ. Главне прuge Босне и Херцеговине биле су везане са осталим државним жељезницама б. Аустроугарске једино у Бос. Броду и то помоћу претовара са нормалног на узани колосјек. Међутим, у станици Бос. Брод, на домаку нормалног колосјека, а при улазу у Босну, подигнута је велељепна станична зграда, да свједочи Европи о »културној мисији« б. Аустроугарске у овим крајевима.

Карактеристике пруга које је б. Аустроугарска израдила у Босни и Херцеговини биле су слиједеће: разноликост у врстама (атхезиона и зупчаста), разноврсност у типовима скретница и шина (од најслабијег до најјачег типа), разноврсност у типовима локомотивског и возног парка, који је, већим дијелом, покупљен са разних других пруга у бившој монархији.

Услијед тога што су пруге грађене на дохват и на близину многе су у почетку имале провизорни карактер, а и код главних елементи су мјестимично били такви да за данашњи саобраћај уопште не долазе у обзир. Тако, напримјер, постојало је полууречника кривина и до 30 м, међуправих између контра кривина често пута није ни било, поред оштрих кривина и слабог пружног и возног материјала, постојали су на много мјesta и високи успони.

Уредан саобраћај, који је б. монархији био потребан, одржаван је, и поред горњих недостатака, великим напорима жељезничког особља и одличном организацијом службе и дисциплином, која је увијек владала на босанским жељезницама.

Главне жељезничке пруге узаног колосјека (0.76 м) тога периода биле су слиједеће:

I. ПРУГА БОС. БРОД — САРАЈЕВО

Ова пруга је дугачка 265 км, има Р мин. = 60 мет. и највећи успон 14%.

Положена долином ријесе Босне, ова пруга је имала да веже Сарајево, центар Босне и Херцеговине, са б. монархијом и да служи као главна артерија, скупљач споредних пруга, које су јој прикључене.

На пругу Бос. Брод — Сарајево биле су прикључене слиједеће споредне пруге:

a) Пруга Добој — Симин Хан

Ово је државна жељезничка пруга израђена долином ријеке Спрече до падина планине Мајевице. Њена главна намјена била је експлоатација богатог мајевичког рудног базена.

Ова пруга је дугачка 67 км, има Р. мин. = 80 м и највећи успон 10%. Огранак ове пруге Карановац — Грачаница дуг је 4.06 км.

б) Пруга Усора—Прибинић је државна шумска пруга, прављена највише у циљу експлоатације шума тога краја. Њена дужина је 40 км, Р мин. = 55 м и највећи успон 18%.

ц) Пруга Завидовићи — Хан Пијесак је шумска пруга прављена у циљу експлоатације богатих шума тога краја. Дужина ове пруге износи 116 км, Р мин. = 50 мет. и највећи успон 25%.

д) Пруга Лашва—Јајце је државна жељезничка пруга, иде најприје долином ријеке Лашве, а затим преко седла Комар прелази у долину ријеке Врбаса. Ова пруга је, поред пруге Добој — Симин Хан, најважнији прикључак на пругу Бос. Брод — Сарајево. Она је дуга 93.2 км, има Р мин. = 125 мет., а највећи успон 45%.

Услијед великог успона преко Комара на дужини од 8.4 км. израђена је зупчаница.

Огранак ове пруге Доњи Вакуф — Бугојно дуг је 10.8 км.

е) Пруга Кakaњ — Згoшћa израђена је у циљу експлоатације угљеног рудника Кakaњ. Ова пруга је дуга 2.8 км, има Р мин. = 90 мет, а највећи успон 17.2%.

ф) Пруга Подлугови — Вареш израђена је најприје као државна рударска пруга у циљу експлоатације гвоздене руде из Вареша, послије је прешла у руке државних жељезница. Ова пруга је дуга 24.6 км, има Р мин. = 42 мет., а највећи успон 27.6%.

г) Пруга Семизовац — Иванчићи је исто тако најприје израђена као државна рударска и шумска пруга у циљу експлоатације шума и руде мангана у Иванчићима.

Ова пруга је дуга 22.2 км, има Р мин. = 40 мет., а највећи успон 30%.

II. ПРУГА САРАЈЕВО—МЕТКОВИЋ

Ово је била друга главна пруга узаног колосјека у Босни и Херцеговини. Она из долине ријеке Босне прелази у долину ријеке Зујевине и њоме иде до Иван—планине, чије седло и огранке прелази и преко долине ријеке Трешчанице улази у долину ријеке Неретве, па њоме иде даље до Метковића.

Ова пруга је дуга 177 км. Вододјелницу на Иван—планини прелази зупчастом пругом у дужини 19 км, са највећим успоном 60%. Атхезиони дио ове пруге има највећи успон према мору 15%, а од мора 10%.

Ова пруга има Р мин. = 80 мет., а највећу коту пењања 876.25 у старом тунелу Иван, који је био дуг 648.50 м.

Пруга Сарајево — Метковић имала је задатак да продужи пругу Бос. Брод—Сарајево до Јадранског Мора, а од ње да се одвоје стратегијске пруге за б. границу Црне Горе.

Од ове пруге одваја се пруга Габела — Дубровник, са ограницима Хум — Требиње и Ускопље — Зеленика.

а) Пруга Габела — Дубровник дуга је 106.3 км, има Р мин. = 125 мет., а највећи успон у правцу према мору 17.6% и од мора 25.82%.

б) Пруга Хум — Требиње дуга је 17 км, има Р мин. = 100 мет., а највећи успон 8.6%.

ц) Пруга Ускопље — Зеленика дуга је 66 км, има Р мин. = 125 мет., а највећи успон у правцу према мору 17.94% и од мора 25%.

III. ПРУГА САРАЈЕВО—ВАРДИШТЕ

Ово је била трећа главна пруга узаног колосјека у Босни и Херцеговини. Она од Сарајева иде најприје долином ријеке Миљацке, прелази седло Стамбулчић, иде долином ријеке Праче до Устипраче, затим долином ријеке Дрине до Вишеграда и најзад долином ријеке Рзава до Вардишта.

Ова је пруга дуга 128 км, има Р мин. = 180 мет., а највећи успон 18%.

Бивша Аустроугарска монархија, да би стратегијски осигурала средину између споменутих пруга, које су ишли према б. границама Србије и Црне Горе, а из политичких разлога да би се везала за Санџак, који је онда био турски, а који је она мислила да остави као клин између Србије и Црне Горе, почела је да гради пругу уз долину ријеке Лима, као огранак пруге Сарајево — Вардиште и изградила је крак Међећа — Увац.

а) Пруга Међећа (одвојак код моста на Лиму) — Увац дуга је 39 км, има Р мин. = 200 мет., а највећи успон 5%.

IV. ПРУГА ПРИЈЕДОР — СРНЕТИЦА — КНИН

Ова је пруга направљена у циљу експлоатације шума, а била је најприје својина предузећа Штајнбајс, касније је прешла предузећу »Шипад«. Она иде једним дијелом кроз Западну Босну, а једним дијелом кроз Далмацију.

Дуга је 232 км, има Р мин. = 50 мет., а највећи успон 30%.

На ову пругу је прикључена шумска пруга истога предузећа Срнетица — Јајце, која се у Јајцу везује за жељезничку пругу Лашва — Јајце.

а) Пруга Срnetица — Јајце дуга је 105 км, има Р мин.
= 50 мет., а највећи успон 25%.

V. ПРУГА БОС. РАЧА — УГЉЕВИК

Узаног колосјека 0.60 м, направљена је у циљу експлоатације угљеног рудника Угљевик, дуга је 44 км, има Р мин. = 60 мет., а највећи успон 26%.

ПРУГЕ НОРМАЛНОГ КОЛОСЈЕКА

Прије Уједињења биле су израђене у Босни и Херцеговини пруге нормалног колосјека: Бос. Нови — Бања Лука и Бос. Нови — Бос. Крупа.

Аустрија и Мађарска имале су свака своје посебне утицајне зоне у нашим крајевима који су били под њиховом влашћу. Како је мађарска утицајна зона била поред Јадранског Мора, то је она, да би конкурисала Аустрији, намјеравала да за своју утицајну зону изради, као главну, пругу нормалног колосјека Бос. Нови—Бања Лука—Јајце—Рама—Мостар—Метковић. Крак Бос. Нови—Бања Лука, који је раније био израђен, био је почетак те пруге. Крак Бос. Нови—Бос. Крупа био је почетак грађења пруге Бос. Крупа—Бихаћ—Кин.

Пруга Бос. Нови — Бања Лука дуга је 90 км, има Р мин. = 250 мет., а највећи успон 20%.

Пруга Бос. Нови — Бос. Крупа дуга је 34 км, има Р мин. = 250 мет., а највећи успон 5%.

Према напријед изнесеном, дужина пруга израђених у првом периоду, од 1872 до 1918 године, износи:

пруга нормалног колосјека	124 км,
пруга узаног колосјека	<u>1560</u> км
Свега . . .	1684 км.

2). ЖЕЉЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ ИЗРАЂЕНЕ ОД УЈЕДИЊЕЊА ДО УРЕДБЕ ОД 10 ЈУЛА 1936 ГОДИНЕ

Како смо раније напоменули, жељезничке пруге у Босни и Херцеговини имале су доста недостатака, а усто су биле изоловане од осталих наших крајева, те је послије Уједињења требало уложити много труда да се доведу у ред и да се вежу за пруге осталих крајева наше државе.

Зато је у другом периоду урађено слиједеће: замјењивање су слабије шине и скретнице са јачима, погушћавани су прагови, дотрајали мостови и пропусти замјењивани су новима, преслаби мостови и пропусти су ојачавани, трошне зграде су или поправљане или замјењиване новима, станични колосјеци су проширивани и реконструисани, обнављан је

возни и локомотивски парк, кориговане су ошtre кривине на блаже, израђено је неколико варијаната да се избегне велики успон.

У овоме периоду израђене су слиједеће корекције пруга:

I) ИЗБАЦИВАЊЕ ЗУПЧАНИЦЕ ПРЕКО ИВАН ПЛАНИНЕ

Већ смо рекли да је пруга Сарајево — Метковић у оба смјера имала највећи успон 60%. Пошто се преко овако великог успона не може возити обичним атхезионим локомотивама, то је на мјестима великих успона преко Иван—планине била израђена зупчаница. Зупчаница преко Иван—планине састојала се из два дијела: из зупчанице од Пазарића до Тарчина у дужини 4 км, са највећим успоном 35% и из зупчанице од Раштелице до Коњица у дужини 15 км, са највећим успоном 60%.

Због ове зупчанице је била успостављена нарочита вучна дионица Пазарић — Коњиц, са ложионицама у Пазарићу и Коњицу, где су зупчасте локомотиве стационирале. Бруто је довлачено и одвлачено до Пазарића од стране Сарајева и до Коњица од стране мора, атхезионим локомотивама, ту је бруто дијељено и зупчастим локомотивама превлачено на дијелу Пазарић — Коњиц.

Зупчасте локомотиве и због своје слабије конструкције и због великог успона могу много мање да превуку од јаких атхезионих локомотива, те на томе дијелу пруге возе по три зупчасте локомотиве код једног воза и опет не могу да прихвате своје бруто које једна јака атхезиона локомотива довоље до овога успона.

Услијед тога се на зупчаници троши много више на гориво и мазиво, на машинско, саобраћајно и пружно особље, те је саобраћај преко зупчанице скупљи за око четири пута од саобраћаја атхезионом пругом.

Једна пруга узаног колосјека првога реда има капацитет до 1,200.000 нето тона у једном правцу. Међутим, пруга Сарајево — Метковић, иако је по својој важности пруга првога реда, ипак је, услед велике сметње због зупчанице преко Иван—планине, њен капацитет смањен на највише 660.000 нето тона, у правцу према мору.

Да би се ове сметње уклониле у другом периоду је избачена зупчаница, најприје преко саме вододјелнице од Раштелице до Брадине у дужини од 6.5 км, јер је она највише сметала превозу брута у правцу ка мору, а доцније од Пазарића до Тарчина у дужини од 4 км. Зупчаница од Брадине до Коњица у дужини од 8.5 км још није избачена. Да се она избаци потребно би било израдити око 24 км атхезионе пруге.

Зупчаница од Раштелице до Брадине избачена је на тај начин што је на коти 755, дакле за 122 метра ниже од старог, израђен нови тунел Иван. Пошто ће доцније овуда да проће пруга нормалног колосјека Сарајево — Лука Плоче, то је и Иван тунел израђен по профилу за нормални колосјек. И сада, док кроз њега пролази узани колосјек, врло је корисно што му је профил већи, ради бољег провјетравања тунела. Нови тунел Иван је дуг 3223 метра и засада је то најдужи тунел у Краљевини Југославији који је сав у њеним границама. (Караванкен тунел, који је дужи, припада једним дијелом Аустрији.) Колико су били обимни послови у тунелу Иван види се из слиједећих цифара: избијено је и извезено материјала из тунела (већином палеозојски шкриљци карбонске формације) 125.000 m^3 , утрошено експлозива код избијања 110.000 kg , озидано зида 31.000 m^3 . Сав овај посао извели су домаћи инжињери, са домаћим капиталом, радном снагом и материјалом. Тунел Иван коштао је приближно 16.000.— динара по једном метру дужном.

Отворена пруга од Раштелице до тунела Иван има највећи успон 15% , а износи 4.848 km , тако да је цијела нова варијанта са тунелом дуга 8.071 km .

Рад на цијелој варијанти, са тунелом Иван, почeo је 1 марта 1926 године, а завршен је 21. јуна 1930 године.

Отворена пруга заједно са тунелом Иван коштала је $63.745.358$ динара.

Зупчаница од Пазарића до Тарчина је избачена на тај начин што је израђена нова варијанта атхезионе пруге, са највећим успоном према мору од 15% , а од мора 20% . Дужина нове варијанте износи 6.625 km , а њено коштање $6.537.795.—$ динара, заједно са тунелом Осеник, који је дуг 342 метра. Коштање ове пруге, дакле, износи мање од једног милиона динара по километру, иако је пруга израђена у врло ручевитом терену, а тунел Осеник у великим притиску. Пруга је рађена у државној режији. Грађење ове пруге почето је 6. октобра 1934 године а довршено 27. октобра 1935 године.

II. ПРЕРАДА ПРУГЕ БОС. РАЧА — УГЉЕВИК

Како смо већ напоменули, ова пруга је била израђена као пруга уског колосјека 0.60 m . Да би се угљ из рудника Угљевик могao да експлоатише рационалније ова је пруга у 1920, 1921 и 1922 години постепено преграђена у пругу уског колосјека 0.76 m . Овај рад је коштао $3.144.540.—$ динара. Измијењени дио пруге износи 44 km .

У овоме периоду су израђени слиједећи нови кракови жељезничких пруга:

III. ГРАЂЕЊЕ ПРУГЕ УВАЦ — ПРИБОЈ

Да би се наставила пруга важном комуникационом доделином ријеке Лима израђен је у овом периоду крак Увац — Прибој.

Ова пруга је израђена са доњим стројем за нормални колосјек, а са горњим стројем за узани колосјек 0.76 м., и ако би се доцније туда провео нормални колосјек, имао би се само измијенити на њој горњи строј, то јест измијениле би се шине и прагови, а застор би се појачао.

Ова пруга је дуга 5.9 км, има Р мин. = 250 мет., а највећи успон 2%.

Грађење ове пруге коштало је 14,168.454.— динара, отпочело је 1 августа 1927 године, а довршено 25 децембра 1928 године.

IV. ГРАЂЕЊЕ ПРУГЕ ТРЕБИЊЕ — БИЛЕЋА

Да би се жељезничка пруга узаног колосјека 0.76 м Хум — Требиње — Билећа — Никшић — Подгорица — Бар постепено израдила, у овом периоду је израђен крак Требиње — Билећа.

Грађење пруге Требиње — Билећа почело је 30 септембра 1927 године, а довршено 21 децембра 1931 године. Ова је пруга коштала 29, 768.386.— динара, дуга је 37 км, има Р мин. = 125 мет., а највећи успон 16%.

V. ГРАЂЕЊЕ ПРУГЕ БОС. КРУПА — БИХАЋ

У овом периоду је израђена пруга нормалног колосјека Бос. Крупа — Бихаћ. Њено грађење је почело 9 августа 1922 године, а довршено 18 јуна 1924 године. Грађење ове пруге је коштalo свега 37,369.589.— динара, јер је на њој рађено, па прекидан рад, и прије и послије Уједињења. Ова пруга је дугачка 39.2 км, има Р мин. = 250 мет., а највећи успон 6%.

Укупна дужина новосаграђених пруга у овом периоду од 1918 до 1935 године износи:

Пруге узаног колосјека 0.76 м свега . . .	57.6 км и
Пруге нормалног колосјека 1.435 м свега .	39.2 км
Укупно: 96.8 км	

Поред тога, у овом периоду је израђена врло важна пруга Ужице — Вардиште, која је везала Босну са Србијом, а преко Чачка, Лајковца и Обреновца са Београдом.

Година 1925, кад је ова пруга завршена и предана саобраћају, од историјског је значаја за ове крајеве, због усостављања жељезничке везе Босне са Србијом.

Развијање трасе дијела ове пруге од станице Мокре Горе до станице Шарган тако је добро изведено да представља право ремек дјело трасерске вјештине.