

4. **Stečevine moderne tehnike** — pretvarale su turski šehar u posve moderan grad. Prije okupacije sjećao te na novovijeke izume jedino brzojavni ured. Smjestili ga god. 1859. u usku sahat-kulu blizu velikoga konaka. Ali je mnogo vode niz Lašvu proteklo, dok je narod nekako shvatio korist »švapskih« žica, razapetih od stupa do stupa. Još pod Austrijom dešavalo se je, da se u blagajni neke brzojavne postaje na koncu sedmice našla cigla jedna forinta za otpremljene depeše.

A kako je pošta u tursko doba bila primitivna! Između vezirskog Travnika i carskog Stambula letjeli su do potrebe kao kuriri tatari na svojim brzim konjima. Istom Kamilpaša uvede oko g. 1845. redoviti poštanski promet sa Carigradom. Pamte naši stari i priprosta kola, što su vršila svagdanju službu između Sarajeva i Broda. Zaustavljala bi se u Han Kumpaniji. Hoćeš li dakle da pošalješ recimo svotu novaca u Zagreb, a ti se potruđi 17 km do Han Kumpanije i predaj nekome pošte-njakoviću, zvao se je Mujo, a on će ih, nemaj brige! savjesno otpremiti u Brod, gdje će ih preuzeti austro-ugarska pošta.

Cestâ je istina bilo prilično dosta po svoj zemlji. Išle su uz brdo, niz brdo; vijugale se, gdje je trebalo i gdje nije trebalo; hrapave, rupaste, zanemarene. Mostovi kako koji; ima i klimavih. Vozi polako,

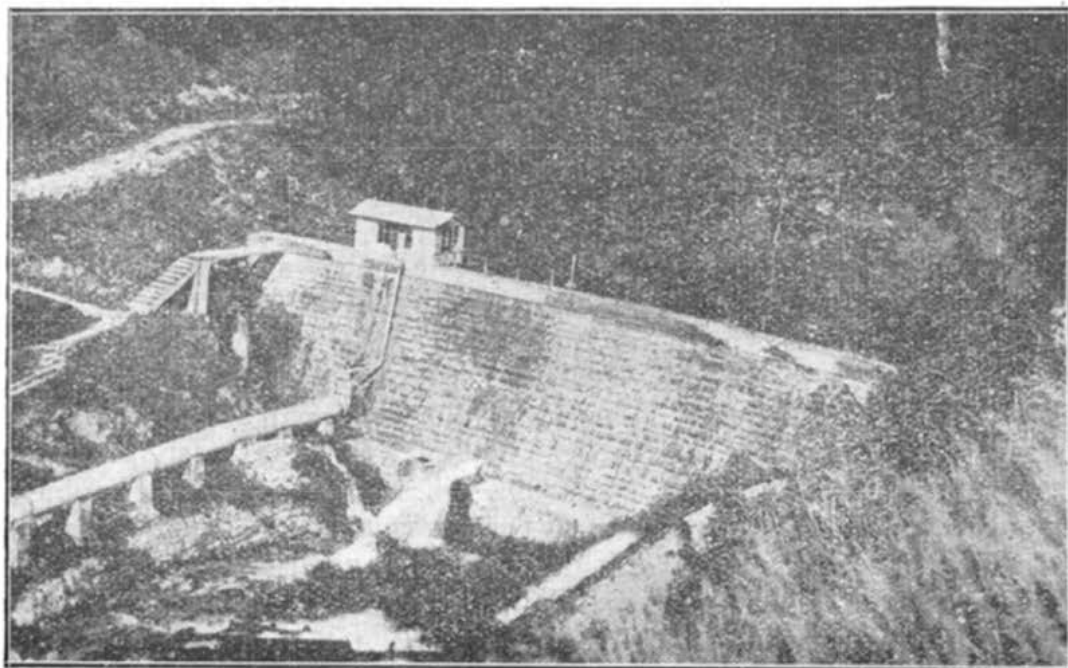
oprezno, da se ne sruše pod kolima, kao što je nastradao t. zv. »rimski most« blizu Dolac-štacije, kad su, kažu, preko njega prolazili Omerpašini topovi.

Iza okupacije stala je vojska što popravljati stare, što probijati nove ceste, i odmah nekako se počela graditi i željeznica. Travniku je još duge godine ostala najbliža štacija Zenica ili Janjići, dobrih 30 km daleko. Napokon dne 26. listopada 1893. dojuri prvi, zelenilom iskićeni vlak, uz radosno klicanje putnika i naroda, uz gruvanje prangija, iz Lašve u Travnik; zatim slijedeće godine (14. X. 1894.) iz Travnika u Bugojno, a opet iza godinu dana (X. 1895.) u Jajce. A kada će u Banju Luku, kada li u Split?

Napomene. 1. Brzopjavna linija Pera (Stambul)—Sarajevo otvorila se god. 1857., a nastavak Sarajevo—Travnik—Banja Luka god. 1859.

2. Željeznica je 22. travnja 1879. doprla do Žepča, 10. srpnja iste godine do Zenice, a 5. listopada 1882. do Sarajeva.

(Josip Hušner, Sarajevo.)



Šumeće: bazen za električnu centralu.

Pri gradnji pruge kroz Travnik valjalo je premostiti put na Čabruši. Tlo je močvarno bilo, puno truleži iz susjedne stare radionice koža. Počnu kopati, a iz zemlje udari takav zadah gnjiloće, da su radnici pobacali motike i pobjegli. Pozvaše druge radnike, ali i oni isto tako učiniše. Tek treća partija jedva jedvice dovrši posao. Trebalo je zatim probijati tunel kroz Komar. Jednoga dana sruši se rov i zatrpa nekoliko radnika. Kad ih mrtve izvukoše, brže bolje ih bez svećenika pokopaše, ni križa im ne staviše na grob, ne bi li tako stvar zabašurili. Jadnih li radničkih žrtava!