

Komisija za očuvanje nacionalnih spomenika, na osnovi člana V stav 4 Aneksa 8. Općeg okvirnog sporazuma za mir u Bosni i Hercegovini i člana 39. stav 1 Poslovnika o radu Komisije za očuvanje nacionalnih spomenika, na sjednici održanoj od 6. do 8. novembra 2013. godine, donijela je

ODLUKU

I

Historijski spomenik – Zgrada Stare željezničke stanice u Sanskom Mostu proglašava se nacionalnim spomenikom Bosne i Hercegovine (u daljnjem tekstu: nacionalni spomenik).

Nacionalni spomenik se nalazi na prostoru označenom kao k.č. 754 (novi premjer), z.k. uložak broj 423, k.o. Sanski Most I, općina Sanski Most, Federacija Bosne i Hercegovine, Bosna i Hercegovina.

Na nacionalni spomenik se primijenjuju mjere zaštite utvrđene Zakonom o provedbi odluka Komisije za zaštitu nacionalnih spomenika uspostavljene prema Aneksu 8. Općeg okvirnog sporazuma za mir u Bosni i Hercegovini ("Službene novine Federacije BiH", br. 2/02, 27/02, 6/04 i 51/07).

II

Vlada Federacije Bosne i Hercegovine (u daljnjem tekstu: Vlada Federacije) dužna je osigurati pravne, naučne, tehničke, administrativne i finansijske mjere za zaštitu, konzervaciju i prezentaciju nacionalnog spomenika.

Komisija za očuvanje nacionalnih spomenika (u daljnjem tekstu: Komisija) će utvrditi tehničke uvjete i osigurati finansijska sredstva za izradu i postavljanje informacione ploče sa osnovnim podacima o spomeniku i odluci o proglašenju dobra nacionalnim spomenikom.

III

U cilju trajne zaštite nacionalnog spomenika, na prostoru definiranom u tački I stav 2 ove odluke, utvrđuju se sljedeće mjere zaštite:

- dopušteni su konzervatorsko-restauratorski radovi, konstruktivna sanacija, unutrašnja adaptacija prilagođena novoj namjeni prostora, uređenje pristupnog platoa i radovi koji će osigurati održivu upotrebu objekta kojima je za cilj prezentacija nacionalnog spomenika, uz odobrenje federalnog ministarstva nadležnog za prostorno uređenje i stručni nadzor nadležne službe zaštite naslijeđa na nivou Federacije Bosne i Hercegovine;
- spomenik može biti korišten za kulturne, edukativne i ugostiteljske svrhe.

Na susjednim parcelama (k.č. 740, 753, i 746), koje graniče sa zaštićenim prostorom, izgrađeni su stambeni i stambeno-poslovni objekti i na njima je dopušteno tekuće održavanje uz zadržavanje postojećih gabarita i visina.

IV

Stavljaju se van snage svi provedbeni i razvojni prostorno-planski akti u dijelu u kojem su u suprotnosti sa odredbama ove odluke.

V

Svako, a posebno nadležni organi Federacije Bosne i Hercegovine, kantona, gradske i općinske službe suzdržat će se od poduzimanja bilo kakvih radnji koje mogu oštetiti nacionalni spomenik ili dovesti u pitanje njegovu zaštitu.

VI

Ova odluka će se dostaviti Vladi Federacije, federalnom ministarstvu nadležnom za prostorno uređenje, nadležnoj službi zaštite naslijeđa na nivou Federacije Bosne i Hercegovine i općinskom organu uprave nadležnom za poslove urbanizma i katastra, radi provedbe mjera utvrđenih u tač. II–V ove odluke, te nadležnom općinskom sudu radi upisa u zemljišne knjige.

VII

Sastavni dio ove odluke je obrazloženje sa pratećom dokumentacijom, koje je dostupno na uvid zainteresiranim licima u prostorijama i na web-stranici Komisije (<http://www.kons.gov.ba>).

VIII

Prema članu V stav 4 Aneksa 8. Općeg okvirnog sporazuma za mir u Bosni i Hercegovini, odluke Komisije su konačne.

IX

Ova odluka stupa na snagu narednog dana od dana objavljivanja u "Službenom glasniku BiH".

Ovu odluku Komisija je donijela u sljedećem sastavu: Zeynep Ahunbay, Martin Cherry, Amra Hadžimuhamedović, Dubravko Lovrenović i Ljiljana Ševo.

Predsjedavajuća Komisije

Amra Hadžimuhamedović

Broj: 06.2-2.3-53/13-43
7. novembra 2013. godine
Sarajevo

O b r a z l o Ź e n j e

I – UVOD

Na osnovi člana 2. stav 1. Zakona o provedbi odluka Komisije za očuvanje nacionalnih spomenika, uspostavljenog prema Aneksu 8. Općeg okvirnog sporazuma za mir u Bosni i Hercegovini, "nacionalni spomenik" je dobro koje je Komisija za očuvanje nacionalnih spomenika proglasila nacionalnim spomenikom u skladu sa čl. V i VI Aneksa 8. Općeg okvirnog sporazuma za mir u Bosni i Hercegovini, kao i dobra upisana na Privremenu listu nacionalnih spomenika Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", broj 33/02), sve dok Komisija ne donese konačnu odluku o njihovom statusu, a za što ne postoji vremensko ograničenje i bez obzira da li je za dotično dobro podnesen zahtjev.

Lejla Šabić iz Sarajeva podnijela je, dana 01.08.2012. godine, prijedlog/peticiju za proglašenje zgrade Stare željezničke stanice u Sanskom Mostu nacionalnim spomenikom BiH.

U skladu sa odredbama Zakona, a na osnovi člana V stav 4 Aneksa 8. i člana 35. Poslovnika o radu Komisije za očuvanje nacionalnih spomenika, Komisija je pristupila sprovođenju postupka za donošenje konačne odluke o proglašenju dobra nacionalnim spomenikom.

Izjava o značaju dobra

Izgradnja šumskih željeznica u Bosni i Hercegovini za vrijeme austrougarske uprave najuže je povezana sa eksploatacijom bosanskih šuma i razvitkom drvne industrije.

Najveće i najznačajnije su bile šumske pruge bečkog industrijalca Otta Steinbeissa (Štajnbasa) u zapadnoj Bosni koje će se kasnije nazivati "Šipadove pruge". Njima su pripadale i pruge Prijedor – Srnetica – Drvar – Lička Kaldrma (preko Sanskog Mosta) i Srnetica – Mliništa – Jajce. Građene su etapno od početka austrougarske uprave do 1914. godine.

Poslije II svjetskog rata ove željeznice uključene su u mrežu jugoslovenskih željeznica sa javnim prevozom putnika i roba. Pruga Prijedor – Drvar ukinuta je 1. juna 1975. godine.

Zgrada Stare željezničke stanice u Sanskom Mostu, pripada tipu stanične zgrade izgrađene u vrijeme austrougarske uprave u Bosni i Hercegovini. Izrađena je 1914. godine kada je izgrađena i uskotračna pruga Prijedor – Srnetica – Drvar – Lička Kaldrma.

Iako je u lošem stanju, zgrada se koristi kao stambeni objekat za smještaj izbjeglica. Što se tiče eksterijera, zgrada je većim dijelom zadržala svoju autentičnost, drveni trijem, prozori, vrata, dekoracije iznad prozora i vrata kao i vertikalna dekoracija na uglovima zgrade, zatim natpisi Sanski Most na zabatnim fasadama i na istočnoj fasadi.

Pored velikog procenta autentičnosti, historijske i arhitektonske vrijednost, veliki značaj ovog objekta je to što on predstavlja jedan od simbola Sanskog Mosta, kao jednog od rijetkih objekata iz perioda austrougarske vladavine u BiH koji je u sačuvan do danas.

II – PRETHODNI POSTUPAK

U postupku koji prethodi donošenju konačne odluke o proglašenju dobra nacionalnim spomenikom, izvršen je uvid u:

- dokumentaciju o lokaciji imovine i sadašnjem vlasniku i korisniku dobra (prepis posjedovnog lista, sa kopijom katastarskog plana i zemljišno-knjižni izvod),
- sadašnje stanje i namjenu dobra, uključujući opis i fotografije, podatke o oštećenjima u toku rata, podatke o intervencijama na restauraciji i drugoj vrsti radova na dobru itd.,
- historijsku, arhitektonsku i drugu dokumentarnu građu o dobru, koja je data u popisu korištenja dokumentacije u sklopu ove odluke.
 - Prema odredbi člana V stav 2 Aneksa 8. Općeg okvirnog sporazuma za mir u Bosni i Hercegovini i člana 37. Poslovnika o radu Komisije, prije donošenja konačne odluke o proglašenju dobra nacionalnim spomenikom, Komisija će pružiti mogućnost vlasniku predloženog nacionalnog spomenika, podnosiocu peticije, institucijama nadležnim za očuvanje naslijeđa, stručnim i naučnim institucijama, stručnjacima i naučnicima, kao i drugim zainteresiranim licima da iznesu svoje stavove. U skladu s tim, Komisija je, opisom broj 06.2-35.2-2/13-10 od 16.01.2013. godine, zatražila dostavljanje dokumentacije i stavova u vezi sa proglašenjem Zgrade Stare željezničke stanice u Sanskom Mostu nacionalnim spomenikom od: Općine Sanski Most, organ uprave nadležan za poslove urbanizma i katastra; Općinski sud u Sanskom Mostu; Zavod za zaštitu spomenika u sastavu Federalnog ministarstva kulture i sporta; Zavod za zaštitu kulturnog naslijeđa Bihać. Nakon toga, Komisiji je dostavljena sljedeća dokumentacija:
 - dopisom broj 03-23-249/13 od 01.02.2013. godine Općina Sanski Most, načelnik Općine obavještava Komisiju za očuvanje nacionalnih spomenika da je njihov stav da se objekat Zgrade Stare željezničke stanice u Sanskom Mostu ne proglašava nacionalnim spomenikom BiH.
 - Izmjenom i dopunom Regulacionog plana naselja "Meša Selimović" Sanski Most, planirano je uklanjanje Zgrade Stare željezničke stanice i izgradnja stambeno-poslovnog objekta P+3+pt (prizemlje, tri sprata i potkrovlje).
 - Dopisom broj 07-40-4-233-1/13 od 28.01.2013. godine Zavod za zaštitu spomenika u sastavu federalnog ministarstva kulture i sporta piše da dobro nije bilo ranije zaštićeno u Zavodu, ali da posjeduje historijsku i arhitektonsku vrijednost.

Na temelju uvida u prikupljenu dokumentaciju i stanje dobra, utvrđeno je sljedeće:

1. Podaci o dobru

Lokacija

Grad Sanski Most smješten je na obalama rijeke Sane u koju se ulijeva petnaestak manjih rijeka i rječica, zovu ga i "grad na devet rijeka". Općina Sanski Most se prostire na površini od 1160 kvadratnih kilometara. Nadmorska visina na kojoj se nalazi Sanski Most iznosi 158 metara.

Historijski spomenik Zgrada Stare željezničke stanice nalazi se u užem centru Sanskog Mosta, u ulici Bulevar VII korpusa (raniji naziv ove ulice bio je Put stara pruga).

Historijski spomenik Zgrada Stare željezničke stanice u Sanskom Mostu nalazi na lokaciji označenoj kao k.č. broj 754 (novi premjer); ZK uložak 423; K.O. Sanski Most I; općina Sanski Most, Federacija Bosne i Hercegovine, Bosna i Hercegovina.

Historijski podaci¹

Povoljan geografski i klimatski položaj uvjetovao je da je područje današnje općine Sanski Most bilo nastanjeno još od prahistorijskog doba. Ispitivanjem ovog terena, utvrđeno je 18 prahistorijskih lokaliteta, 19 lokaliteta iz doba rimske dominacije, a 20 lokaliteta datirano je u srednji vijek.

Brojnost lokaliteta pokazuje da je ovo područje bilo nastanjeno u kontinuitetu skoro 4000 godina. Od prahistorijskih lokaliteta najznačajnije su pećine Hrustovača i Dabarska pećina.

Doba rimske dominacije ostavilo je brojne materijalne tragove, koji svjedoče o veoma intenzivnom životu. Razlozi su, osim bogate i plodne zemlje, prirodna bogatstva, u prvom redu željezna ruda, koje u ovom kraju ima u izobilju.

Važan nalaz iz rimskog perioda pronađen je na lokalitetu Crkvina, u selu Šehovci, gdje je otkriveno rimsko naselje i metalurški pogon.

Stari Majdan spada među najstarija naselja u Bosni i Hercegovini. Prema pisanju Hamdije Kreševljakovića, naselje je dobilo ime u 18. stoljeću.

Kao što mu ime govori, naselje je posebno poznato po bogatstvu i preradi željezne rude. Godine 1963, na lokalitetu "Troska", prilikom eksploatacije željezne troske pronađeni su žrtvenici iz 3. stoljeća nove ere.

Kontinuitet eksploatacije i prerade željezne rude nastavio se i u kasnijim periodima historije. Prema navodima Hamdije Kreševljakovića, u Starom Majdanu se još u srednjem vijeku proizvodilo oružje i municija, dakle, vađena je i prerađivana željezna ruda.

Godine 1624. Sanski Most se spominje u turskim dokumentima pod imenom Vakuf, kao zavještajnica turskog namjesnika Hamzibega koji je i osnivač grada. Današnje ime koristi se od 1878. godine. Za vrijeme osmanskog perioda otpočelo je vađenje i prerada željezne rude u polufabrikate, tzv. "poluge", koje su transportirane rijekama Sanom, Unom i Savom preko pristaništa Gradiška sve do Carigrada².

Prva pruga u Bosni i Hercegovini puštena je u saobraćaj krajem decembra 1872. godine. Bila je to pruga normalnog kolosjeka od Banje Luke do Dobrljina, u dužini od 87 km. Izgrađena je kao dio Carigradske magistrale koja je, prema planovima Osmanskog carstva, trebala povezati Carigrad sa Bečom.

Nakon Berlinskog kongresa 1878. godine Bosna i Hercegovina je došla pod vlast Austrougarske monarhije. Austrougarska vlast od tada započinje intenzivnu gradnju željezničkih pruga u Bosni i Hercegovini, kako bi osigurala snabdijevanje vojnih trupa, a kasnije vršila eksploataciju bosanskog rudnog i šumskog bogatstva. U septembru 1878. godine započeta je gradnja željezničke pruge od Bosanskog Broda do Sarajeva, a 10. septembra u Derventi je osnovana prva direkcija bosanskohercegovačkih željeznica pod nazivom "Direkcija carskih i kraljevskih bosanskih željeznica". Prvi direktor je bio major-inženjer Johan Tomašek. Osoblje direkcije bilo je iz Austrougarske, a domaći radnici su bili pomoćno osoblje. Iz Rumunije su prebačene lokomotive i vagoni za uzani kolosijek, vlasništvo firme "Higel i Sager", što je odredilo karakter bosanskohercegovačkih pruga. To su bile

¹ Historijski podaci su dijelom preuzeti iz odluka Komisije za očuvanje nacionalnih spomenika (Historijsko područje – Stari grad Kamengrad u Sanskom Mostu, Historijski spomenik – Most u Starom Majdanu, poznat kao Rimski most i Mjesto historijskog spomenika – Zgrada II zasjedanja ZAVNOBIH-a).

² O tome piše i Husref Hadžialagić u svojoj knjizi "Gradiška u prošlosti", gdje opisuje Gradišku i navodi rudnike i metalurgiju oko rijeke Sane, a to su Stari Majdan i Kamengrad. Odatle su se transportirale velike količine željeznih kugli (đulad). Dalje navodi rudnik i manufakturu u Starom Majdanu, gdje je tada radilo oko 1100 radnika na vađenju i dovozu rude, paljenju ćumura; radili su i na topljenju, u livnicama i kovačnicama te odvozili proizvode do rijeke Sane.

pruge uzanog kolosjeka širine 76 cm koje su egzistirale u Bosni i Hercegovini 100 godina, ukinute su 1978. godine.

Željeznička pruga Sarajevo – Brod izgrađena je 1882. godine, a južna pruga Metković – Sarajevo, građena je etapno od 1883. godine a završena je 1. augusta 1891. godine. Ovim prugama Bosna i Hercegovina bila je povezana sa glavnim željezničkim prugama u Monarhiji.

Austrougarska monarhija sagradila je i mnoge šumske i rudničke pruge u privatnom vlasništvu koje su služile za eksploataciju rudnog i šumskog bogatstva, kao i za putnički saobraćaj.

Izgradnja šumskih željeznica u Bosni i Hercegovini za vrijeme austrougarske uprave najuže je povezana sa eksploatacijom bosanskih šuma i razvitkom drvne industrije. Austrougarska uprava vidjela je u šumskom bogatstvu Bosne i Hercegovine važan izvor javnih prihoda. U početku se nije moglo pristupiti eksploataciji šuma u većim razmjerama zbog nedostatka potrebnih komunikacija. Da bi se to postiglo, bile su potrebne velike investicije za postrojenja za preradu drveta i izgradnju šumskih komunikacija, odnosno šumskih željezničkih kolosijeka. Proizvodi drvne industrije postali su najvažniji eksportni artikal bosanske privrede. Izvozilo se uglavnom polupreradeno drvo, dok se namještaj uvezio. Pred kraj austrougarske uprave, krajem 1916. godine u Bosni i Hercegovini bilo je oko 1220 km šumskih pruga.

Najveće su bile pruge bečkog industrijalca Otta Steinbeissa³ (Štajnbasa) u zapadnoj Bosni koje će se kasnije nazivati "Šipadove pruge". Njima su pripadale i pruge Prijedor – Srnetica – Drvar – Lička Kaldrma (preko Sanskog Mosta) i Srnetica – Mliništa – Jajce. Ove pruge imale su vlastiti vozni i vučni park i ložionice. Građene su etapno od početka austrougarske uprave do 1914. godine. Steinbeiss je izgradio i dvije velike pilane i to jednu u Dobrljinu, a drugu u Drvaru gdje je izgrađena i tvornica celuloze.

Poslije II svjetskog rata ove željeznice uključene su u mrežu jugoslovenskih željeznica sa javnim prevozom putnika i roba. Pruga Prijedor – Drvar ukinuta je 1. juna 1975. godine.

"Prema sjećanju Čedomira Konakovića⁴, koji se nalazio u zatvoru u žandarmerijskoj stanici nedaleko od tek sagrađene pruge i zgrade željezničke stanice, prvi voz kroz Sanski Most prošao je u julu 1914. godine".

Zgrada stare željezničke stanice u Sanskom Mostu, izgrađena je 1914. godine u vrijeme austrougarske uprave u Bosni i Hercegovini, kada je izgrađena i uskotračna pruga Prijedor – Srnetica – Drvar – Lička Kaldrma.

2. Opis dobra

Zgrada Stare željezničke stanice u Sanskom Mostu je pravougaone osnove i svojom dužom stranom orijentiran je u pravcu sjever–jug. Ukupne vanjske dimenzije objekta iznose oko 18,48X10,30 m. Sastoji se od prizemlja i sprata. Uvidom na terenu, objekat se sastoji od četiri prostorije u prizemlju i četiri na spratu. Spratna visina iznosi oko 3,00 m. Jednokrakim drvenim stepeništem ostvarena je vertikalna komunikacija između prizemlja i sprata.

³ Najdužu mrežu šumskih željeznica izgradila je firma Steinbeiss u zapadnoj Bosni. Bavarski poduzetnik Otto Steinbeiss započeo je eksploataciju šumskih područja oko rijeke Sane na osnovi ugovora sa Zemaljskom upravom od 1892. godine na rok od 20 godina, a ugovorom od 1899. godine produžena mu je koncesija na narednih 10 godina. Steinbeissovo eksploataciono područje zahvatalo je početkom XX stoljeća površinu od 45.000 hektara sa drvenom masom od 18 miliona kubnih metara.

⁴ Bokan, Branko, Sanski Most dio I, do jula 1941. Godine.

Glavni ulaz u objekat nalazi se na istočnoj strane, sa ulice koja danas nosi naziv Bulevar VII korpusa, nekadašnji Put stara pruga, što ukazuje da se tu nalazila uskotračna pruga. Ulaz je ostvaren preko troja jednokrilih vrata, od čega su jedna smještena na trijemu. Ostvaren je i preko tri betonska stepenika, dok je ulaz na treća vrata ostvaren preko drvenog trijema visine oko 54 cm. Trijem se nalazi na istočnoj strani i zauzima lijevi dio istočne fasade. Izrađen je od drveta dimenzija 6,45X2,05 m. Sastoji se od 4 prednja drvena stuba i dva stuba koji su smješteni uz zid fasade. Trijem je prekriven jednovodnim krovom sa pokrovom od crijepa. Visina trijema od kote terena do krovne strehe iznosi oko 3,45 m, a visina od kote terena do početka jednovodnog krova iznosi oko 4,50 m.

Pristup objektu je omogućen i sa zapadne strane na kojoj se nalaze dvoja jednokrilna drvena vrata.

Zgrada Stare željezničke stanice u Sanskom Mostu građena je od tradicionalnih materijala. Tri osnovna materijala su korištena za gradnju objekta – kamen, drvo i opeka.

Temelji su izrađeni od lomljenog kamena i njihova debljina iznosi oko 60 cm. Masivni vanjski zidovi prizemlja i sprata su izvedeni od opeke, a njihova debljina iznosi oko 50 cm. Unutrašnji pregradni zidovi su izrađeni od opeke debljine 20 cm. Svi zidovi sa unutrašnje i vanjske strane su malterisani i bojani. Međuspratna konstrukcija je izrađena od drvenih greda preko kojih je postavljen drveni pod.

Objekat je pokriven četvorovodnim krovom sa pokrovom od crijepa. Na krovu se sa istočne i zapadne strane nalaze po dvije krovne badže.

Na istočnoj fasadi sprata nalazi se šest drvenih prozorskih otvora, čije dimenzije iznose oko 1,30X2,35 m. Na istočnoj fasadi, u prizemlju, nalaze se tri prozorska otvora istih dimenzija 1,30X2,35 m i troja jednokrilna vrata dimenzija 1,35X3,05 m. Na zapadnoj fasadi sprata nalaze se pet prozorskih otvora dimenzija 1,30X2,35 m. Na zapadnoj fasadi prizemlja nalaze se četiri prozorska otvora dimenzija 1,30X2,35 m i dvoje drvenih vrata dimenzija 1,35X3,05 m. Prozori su drveni, izrađeni u šest polja i na gornjem dijelu (na fasadi) imaju dekoraciju u obliku lezena. Vrata su sva drvena, istih dimenzija, sa dekoracijom u gornjem dijelu u obliku lezena. Osim ove dekoracije objekat ima i vertikalnu dekoraciju na svim uglovima objekta u obliku pravougaonih ploča koje su raspoređene naizmjenično.

Južna i sjeverna fasada nemaju otvore samo imaju natpis Sanski Most.

3. Dosadašnja zakonska zaštita

Nema podataka da je objekat Zgrada Stare željezničke stanice u Sanskom Mostu bio pod zaštitom države.

4. Istraživački i konzervatorsko-restauratorski radovi

Na objektu nisu vršeni konzervatorsko-restauratorski radovi.

4.a. Ostali radovi

Tokom perioda postojanja objekat je doživio znatne preinake nastale usljed građevinskih intervencija u enterijeru.

5. Sadašnje stanje dobra

Zgrada željezničke stanice u Sanskom Mostu građevinski je u lošem stanju. Tokom posljednjeg rata u BiH doživio je znatna razaranja. Danas se prizemlje objekta ne

koristi pošto se nalazi u ruševnom stanju, i praktično je neupotrebljivo, dok se sprat koristi za stambenu namjenu.

6. Specifični rizici

- neodržavanje objekta

III - ZAKLJUČAK

Primjenjujući Kriterije za proglašenje dobara nacionalnim spomenicima ("Službeni glasnik BiH", br. 33/02 i 15/03), Komisija donosi odluku kao u dispozitivu. Odluka je zasnovana na sljedećim kriterijima:

A. vremensko određenje

B. historijska vrijednost

D. čitljivost (dokumentarna, naučna, obrazovna vrijednost)

iv. svjedočanstvo o određenom tipu, stilu ili regionalnom maniru

F. ambijentalna vrijednost

- i. odnos oblika prema ostalim dijelovima cjeline,
- ii. značenje u strukturi i slici grada.

Sastavni dio ove odluke su:

- **Kopija katastarskog knjižnog uložka**, broj 423 k.č. broj 754 (novi premjer), k.o. Sanski Most I, Općina Sanski Most, Unsko-sanski kanton, Federacija Bosne i Hercegovine, Bosna i Hercegovina; izdala Općinska geodetska uprava Sanski Most, Općina Sanski Most
- **Zemljišno-knjižni izvadak**: ZK izvadak 423 za k.č. broj 754 izdao Zemljišno-knjižni ured Sanski Most, 18.07.2013. godine.

Korištena literatura

U toku vođenja postupka proglašenja predmetnog dobra nacionalnim spomenikom Bosne i Hercegovine, korištena je sljedeća literatura:

Bokan Branko, Sanski Most I dio, Monografija Sanski Most, Kultura Beograd.

1995. Hadžialagić, Husref, Gradiška u prošlosti, Geotisak d.d. Rijeka – Delnice, 1995.

1974. Juzbašić, Dževad, Izgradnja željeznica u BiH u svijetu austrougarske politike od okupacije do kraja Kallayeve ere, Akademija nauka i umjetnosti BiH, Sarajevo, 1974.

2006. Ajdin, Fevzija, Historija željeznica Bosne i Hercegovine, Nacionalna univerzitetska biblioteka Bosne i Hercegovine, Sarajevo, 2006.

2013. Dokumentacija dobijena iz Zavoda za zaštitu kulturnog naslijeđa Bihać.

Nosilac istraživanja i izrade Prijedloga odluke:

*Alisa Marjanović, diplomirani inženjer arhitekture,
saradnik za spomenike graditeljskog naslijeđa
u Komisiji za očuvanje nacionalnih spomenika*