

Siniša Lajnert

Hrvatski državni arhiv
Marulićev trg 21
Zagreb

KRATKI PREGLED RADA GENERALNOGA RAVNATELJSTVA DRŽAVNIH ŽELJEZNICA SHS (1918.)

UDK 061.5:656.2"1918"

Pregledni rad

U članku je ukratko prikazan nastanak Države Slovenaca, Hrvata i Srba (SHS). Također, predložen je ustroj Željeznica Države SHS, odnosno Generalnoga ravnateljstva državnih željeznica SHS sa sjedištem u Zagrebu. Navedene su i pruge na području Hrvatske i Slavonije koje je Generalno ravnateljstvo državnih željeznica SHS u Zagrebu preuzelo u svoju upravu.

Ključne riječi: Narodno vijeće SHS, Država SHS, Generalno ravnateljstvo državnih željeznica SHS, povjerenik za željeznice

Uvod

Narodno vijeće Slovenaca, Hrvata i Srba formirano je 8. listopada 1918. u Zagrebu kao vrhovno političko predstavništvo svih političkih stranaka Slovenaca, Hrvata i Srba na području Austro-Ugarske Monarhije, koje su težile za ujedinjenjem Slovenaca, Hrvata i Srba u zajedničku državu. Već 29. listopada 1918. Sabor Kraljevina Dalmacije, Slavonije i Hrvatske s Rijekom proglašava: 1. prekidanje državnih veza s Austrijom i Ugarskom; 2. formiranje nezavisne države s područjem Dalmacije, Hrvatske i Slavonije te Rijeke i 3. pristupanje te države u zajedničku državu Slovenaca, Hrvata i Srba s područjem koje obuhvaća sav etnički prostor Slovenaca, Hrvata i Srba, s tim da će o formi te Države i unutarnjem ustrojstvu poslije odlučiti Ustavotvorna skupština. Nakon tih odluka Sabor je priznao Narodno vijeće SHS kao vrhovnu vlast, a ban je zatim predao istom Narodnom vijeću svu izvršnu vlast.

Narodno vijeće povjerilo je Vladu za sve južnoslavenske zemlje monarhije Predsjedništvu Narodnoga vijeća. Predsjedništvo se sastojalo od predsjednika, dvaju podpredsjednika i nekoliko tajnika. Tajnici su predstavljali posrednike između Narodnoga vijeća SHS i pokrajinskih vlada (tako su postojali tajnici za Hrvatsku, Dalmaciju, Sloveniju i Bosnu; Bačka, Baranja i Banat nisu imale pokrajinsku vladu, iako je bio pokušaj formiranja potkraj studenoga 1918.). Predsjedništvo Narodnoga vijeća SHS obavljalo je u ime Narodnoga vijeća SHS pravo pomilovanja i vrhovne vojne

komande, izdavalo propise sa zakonskom snagom bilo za područje jedne pokrajine, bilo za čitavo područje Države SHS, imenovalo pokrajinske vlade, postavljalo, unapređivalo više i najviše državne funkcionare, mijenjalo stare zakonske propise na području jedne pokrajine uz potpis predsjednika vlade i pokrajine te uopće i u načelu rukovalo unutarnjom ili vanjskom politikom Države SHS. Vlada Narodnoga vijeća SHS obavljala je pored onih poslova, koji su spadali u djelokrug Narodnoga vijeća SHS kao vrhovnu vlast, još i tzv. zajedničke poslove, isto tako kao što su Austrija i Ugarska imali zajedničke poslove prema Nagodbi iz 1867. Zajednički poslovi bili su: vanjski poslovi, diplomatsko i komercijalno zastupstvo Države SHS u inozemstvu, sklapanje međunarodnih ugovora, vojnički poslovi, financijski poslovi za financiranje zajedničkih poslova i agitacijsko-propagandni poslovi, uključujući i novinarsku službu. Upravljanje svim ostalim poslovima na području jedne zemlje Vlada Narodnoga vijeća SHS je povjerila vladama, odnosno pojedinim povjerenicima za određeni resor u određenoj zemlji (Slovenija, Hrvatska i Slavonija s Rijekom i Istrom, Dalmacija, Bosna i Hercegovina). Tako su vlade u pokrajinama bile ovlaštene na rješavanje, uz državne poslove iz resora unutarnje uprave, bogoštovlja i nastave te pravosuđa, još i na poslove trgovine, obrta, industrije, željeznica, pošte, telegrafa i telefona, financija, prehrane te narodnoga gospodarstva (poljoprivreda i stočarstvo).

Vlada Države SHS imenovala je povjerenike za pojedini resor u određenoj zemlji na prijedlog Narodnoga vijeća one zemlje za koju je taj povjerenik bio mjerodavan. Svi povjerenici predstavljali su povjereničko vijeće, odnosno vladu te zemlje. Vlada je u stvari bila povjereništvo Vlade Države SHS, pa su povjerenici često potpisivali kao povjerenici Narodnoga vijeća SHS za određeni resor određene zemlje.¹

Predsjedništvo Narodnoga vijeća na svojoj sjednici od 29. listopada 1918. povjerilo je Povjereništvo za željeznice u Hrvatskoj i Slavoniji Većeslavu Wilderu.²

Naredbom bana Hrvatske, Slavonije i Dalmacije od 31. listopada 1918. o djelomičnom privremenom preinačenju naziva oblasti, ureda i zavoda u Hrvatskoj i Slavoniji, dotadašnji naziv »kraljevski« ukida se za sve oblasti, urede i zavode u Hrvatskoj i Slavoniji.³ Temeljem navedene Naredbe Hrvatska, Dalmacija i Slavonija više nisu nazivane kraljevinama, pa je i na svim starim pečatima i žigovima izraz »kraljevina« bio odstranjen.

O teškoćama željezničkoga prometa pred sam kraj I. svjetskoga rata Narodne novine napisale su 7. listopada 1918. sljedeće:⁴ »Ove jeseni i zime imat će željeznice da u mnogo većoj mjeri služe u vojničke svrhe, za bojnu spremu vojske, za opskrbu pučanstva, kao i za to, da se ne prekine gospodarsko poslovanje. Moraju se dakle obustaviti svi transporti, koji nisu bezuvjetno potrebni, da se uzmogne dopremiti ugljen za kućnu porabu, kao i za industriju, industrijski materijal, a naročito živežne namirnice. Treba dakle da bude općenitim geslom: Neka je što više vagona slobodno za vojsku i za interese cjelokupnoga pučanstva. S obzirom na ovaj cilj kao i na prometne prilike na austrijskim i ugarskim željeznicama, koje su i dosad bile vrlo tegobne, upozoruje vojno

¹ Ivan Beuc, *Povijest institucija državne vlasti Kraljevine Hrvatske, Slavonije i Dalmacije*, Pravni fakultet Zagreb, Centar za stručno usavršavanje i suradnju s udruženim radom, Zagreb, 1985., str. 376–379.

² Narodne novine (dalje: NN) 249/1918.

³ NN 251/1918.

⁴ NN 229/1918.

vodstvo, da pučanstvo u općem interesu ne podastire molbe za ekshumiranje i za prevažanje vojničkih osoba, koje su pale na bojištu ili umrle u ratnim zdravstvenim zavodima. Općenito se umoljava, da uoči sadašnje teške prilike. Najhitnija je zadaća, da se osigura život!«

Veliku teškoću predstavljao je i manjak radne snage uzrokovan odlaskom radnika mađarske nacionalnosti, koji je hitno trebalo popuniti. Također, zbog otežanoga željezničkog prometa nagomilala se na željezničkim kolodvorima silna roba koja se morala spasiti od propasti i uništenja. Vagone s robom trebalo je osigurati od velikih pljački koje su poprimile šire razmjere,⁵ a robu je trebalo otpremiti kamo je i spadala. Poseban problem predstavljala je raspršena vojska bivše Austro-Ugarske, koja se vraćala s ratišta ogladnjela i u neredu. Do konačne demobilizacije, prijevoz vojničkih transporata i njegovo osiguranje bio je imperativ na našim prostorima. Sve te probleme trebalo je hitno i adekvatno riješiti.

Generalno ravnateljstvo državnih željeznica SHS

Uspostavljanjem Države Slovenaca, Hrvata i Srba 29. listopada 1918. željeznice u Hrvatskoj i Slavoniji stavljene su pod upravu i nadzor navedenoga povjerenika Narodnoga vijeća za željeznice SHS sa sjedištem u Zagrebu.

Željeznice na području Dalmacije, koje nisu imale vezu s ostalim željeznicama u državi,⁶ stavljene su pod upravu povjerenika za željeznice kod Narodnoga vijeća za Dalmaciju sa sjedištem u Splitu. Dana 1. studenoga 1918. osnovana je Poslovna (Prometna) uprava u Splitu koja je ukinuta 1. svibnja 1920. Ukinućem Poslovne (Prometne) uprave sve su pruge na području Dalmacije potpale pod upravu Direkcije državnih željeznica u Zagrebu.⁷

Naredbom povjerenika Narodnoga vijeća za željeznice Većeslava Wildera od 31. listopada 1918., a u sporazumu s povjerenikom Narodnoga vijeća za narodnu obranu, određeno je da sveukupno željezničko osoblje (prometno, upravno, radničko i svih ostalih kategorija) potpada pod vojne zakone Narodnoga vijeća.⁸

Pročelnik Vojnoga odsjeka Narodnoga vijeća dr. Mate Drinković objavio je 2. studenoga 1918. Oglas sljedećega sadržaja:⁹ »Narodnoj vojsci Slovenaca, Hrvata i Srba. Raspršena vojska bivše Austro-Ugarske vraća se s talijanskog ratišta ogladnjela i u neredu. Naša je domovina izvržena velikoj pogibli i osveti razjarenih Mađara i Nijemaca. Sveta je dužnost svakog sina naše domovine, da obrani od propasti svoju ljubljenu

⁵ Dr. Mate Drinković u ime vlade Narodnoga vijeća izrazio je priznanje natporučniku Stevi Baloghu zbog energičnoga držanja prema pljačkašima i razbojnicima, pred kojima je spasio veliko narodno dobro i time osigurao željeznice; vidi: NN 258/1918.

⁶ Dalmacija je tek 1925. povezana sa Zagrebom i to izgradnjom posljednje dionice /Gračac-Knin/ pruge Split–Vrhovine–Zagreb.

⁷ Ivan Belavić, neobjavljeni rad, Organizacija upravljanja na Jugoslavenskim željeznicama 1918.-1953. (Izvod uredba i odluka), Hrvatsko-željezničko poduzeće – Služba za marketing-grupa za muzejsku djelatnost, – Hrvatski željeznički muzej u Zagrebu, br. 034/8; s tim što Ivan Belavić umjesto naziva: povjerenik za željeznice rabi izraz – povjerenik za saobraćaj.

⁸ NN 250/1918.

⁹ NN 251/1918.

državu, koja se u mukama radja. Zato se s obzirom na pogibelj poziva sva za oružje sposobna momčad, da se kod nadležnih doknadnih tijela do 40 godina, a časnici bez obzira na dobu, javiti imadu. Oni, čija se doknadna tijela nalaze izvan naše države, ili koji ne imadu svojih kadera, imadu pridoći najbližem doknadnom tijelu u državi. Vojnici! Ne radi se ovdje o nikakovom osvajačkom ratu, nego se mora bezuvjetno zakrčiti put u našu domovinu razasutim ruljama Mađara i Nijemaca. To je dužnost svakog Slovenca, Hrvata i Srbina.«

Do konačne organizacije vojno-željezničkih područja na prostoru Države SHS povjerenik za narodnu obranu odredio je sljedeće provizorne ustanove za područje I. i II. vojnoga okružja:¹⁰

- *Središnje vojno prometno vodstvo u Zagrebu kao tijelo operativnog odsjeka odjela za narodnu obranu SHS*
- *Vodstvo vojnih preselica broj I. u Zagrebu (do tada Eisenbahnliniienkommando), odnosno Željezn. pružno zapovjedništvo i Vodstvo vojnih transportov broj II. u Ljubljani (do tada Feldtransportleitung Nr.9), odnosno Željezničko vojaški urad*
- *Predbježno još postojeća kolodvorska zapovjedništva i ovim dodjeljene opskrbne stanice, nadalje samostalne opskrbne stanice i mobilne opskrbne stanice.*

Dana 1. studenoga 1918. Narodno vijeće izdalo je naredbu kojom se sve željeznice kojima je prije upravljala Direkcija Kr. ugarskih državnih željeznica stavljaju pod upravu novoosnovanoga »Generalnoga ravnateljstva željeznica Države SHS« u Zagrebu. Odmah je 2. studenoga 1918. slijedila i naredba da sva poduzeća koja djeluju na teritoriju Države SHS a imaju sjedišta izvan toga teritorija moraju svoja sjedišta prenijeti na područje Države SHS. To se odnosilo i na sva željeznička dionička društva.¹¹

Djelokrug navedenoga Ravnateljstva bilo je upravljanje i održavanje željeznica, promet željeznicom, uprava i nadzor nad željezničkim radionicama i ložionicama, briga o hitnom popunjavanju manjka radne snage uzrokovanim odlaskom radnika mađarske nacionalnosti te, zajedno s Odjelom za narodnu obranu Vlade Narodnog vijeća SHS, sigurna otprema materijala i vojnika.

Generalno ravnateljstvo željeznica SHS u Zagrebu spominje se u *Narodnim novinama* u kojima je dalo oglas sljedećega sadržaja:¹² »Pozivaju se svi oni i sve one, koji su se kod Generalnog ravnateljstva već prijavili, kao što i svi oni i one, koji se žele

¹⁰ HDA, Fond br. 124, Narodno Vijeće SHS-Zagreb (1918.-1919.), kutija 19, Izvanredni opći vjesnik naredaba br.1 Vlade Narodnoga Vijeća Slovenaca, Hrvata i Srba, Povjerenik za narodnu obranu od 26. prosinca 1918., Zagreb

¹¹ Bernard Stulli, *Željezničko pitanje u sjeverozapadnoj Hrvatskoj do 1941. godine*, JAZU i Skupština općine Varaždin, poseban otisak iz knjige: *Varaždinski zbornik 1181. – 1981.*, Varaždin, 1983., str. 292. O premještanju glavnih sjedišta poduzeća na prostor Države SHS vidi: *Zbornik zakona i naredaba valjanih za Hrvatsku i Slavoniju*, godina 1918., Zagreb, 1919., Tisak Zemaljske tiskare, br. 132, Naredba Povjerenika Narodnoga Vijeća SHS za obrt, trgovinu i industriju od 2. studenoga 1918. glede premještanja glavnih sjedišta obrtnih i industrijalnih poduzeća, kao i br. 134, Naredba Povjerenika Narodnoga Vijeća SHS za obrt, trgovinu i industriju od 19. studenoga 1918. o prenosu željezničkih i brodarskih poduzeća.

¹² NN 254/1918.

još prijaviti u željezničku službu, da se sa ispravama (svjedodžba zrelosti, svjedodžba najvišega svršenoga razreda, krsni list, svjedodžba ureda ili zavoda, gdje su dosele imali namještenje itd.) kod Generalnog ravnateljstva SHS, Mihanovićeve ulica broj 12, I. kat, vrata br. 47, u najkraćem roku prijave.«

Već 7. studenoga 1918. Generalno ravnateljstvo državnih željeznica SHS u Zagrebu dalo je oglas u kojem je hitno tražilo radnike koji bi na prugama državnih željeznica istovarivali i utovarivali svakovrsni materijal što se dopremao iz ratnoga područja. Pozvani su svi radnici koji su bili bez posla da se odmah prijave kod glavarara postaje na onoj pruzi na kojoj su bili i da ih glavara postaje koji im je bio najbliži odmah primi na posao.

U sporazumu s vojnim povjerenikom za narodnu obranu riješeno je da svi ti radnici budu oslobođeni vojne službe i da budu dobro osigurani s hranom, odnosno svim potrebnim živežnim namirnicama, koje su im se uručivale odmah na mjestu gdje su bili uposleni. Svaki radnik trebao je dobiti obilnu plaću.

Konstatirano je da na prugama državnih željeznica SHS leži ogroman ratni i živežni materijal »koji reprezentira stotine milijuna narodnoga imetka« pa je dužnost svakoga državljana novostvorene Države SHS bila da pripomogne svojim radom kako bi taj materijal što prije bio spremljen onamo kamo je i spadao.

Željeznice su imale zadatak da sigurno i stalno održavaju promet tako da se otprema materijala i vojnika može nesmetano odvijati.

Pozvane su sve upravne političke oblasti da ovaj oglas razglase na svom području i da narod upute koliko je važno da se svaki tko je sposoban za rad prihvati posla u svoju osobnu korist i u korist domovine.

Nadalje, pozvani su svi bravari, strojovođe, »ložioci parostroja« koji su se vratili s fronta da se odmah prijave za posao na željeznicama, jer su željeznice samo tako mogle funkcionirati i obavljati onu službu koja se od njih i zahtijevala.

Bravari, strojovođe, »ložioci parostroja« koji su željeli stupiti u službu u Zagrebu trebali su se prijaviti u Radioni državne željeznice SHS (današnja Tvornica željezničkih vozila Gredelj d. o. o. Zagreb – op. a.) u Trnjanskoj cesti. U potpisu toga oglasa stajali su povjerenik Narodnoga vijeća za željeznice SHS i generalni ravnatelj državnih željeznica SHS.¹³

Zbog ratnih prilika nagomilala se na željezničkim kolodvorima silna roba, koja se kao narodna imovina, radi opskrbe pučanstva i prehrane silnih masa vojske što se vraćala s talijanske i albanske fronte, morala spasiti od propasti i uništenja. Stoga je Gradsko poglavarstvo u Zagrebu 6. studenoga 1918. prema odredbi vlade Narodnoga vijeća SHS, Odjela za narodnu obranu pozvalo građanstvo i radništvo da se odazovu u što većem broju i prijave za ovaj važan narodni rad. Prijave je primalo Zapovjedništvo opskrbnoga skladišta narodne vojske SHS na Savskoj cesti.¹⁴

Radi uređenja prijava i udjeljenja časnika i momčadi, koji su stigli u Zagreb a koji imali su veze sa željeznicama, Odjel za narodnu obranu Vlade Narodnoga vijeća SHS, 8.

¹³ NN 256/1918.

¹⁴ NN 257/1918.

studenoga 1918. odredio je sljedeće: »5. časnici i momčad automobilskih, ljetakačkih te željezničkih, telef. i telegrafskih postrojba javljaju se kod Operativnog odsjeka, Odjela za narodnu obranu, Gajeva ulica 30 a (...) 13. Svi časnici i momčad, koji su u željezničkoj službi izobraženi, imaju se bezodvlačno javiti kod Željezničkog odsjeka, Odjela za narodnu obranu, Gajeva ulica broj 30 a.«¹⁵

U pozivu na aktivno služenje u narodnoj vojsci koji je 13. studenoga 1918. u ime Vlade Narodnoga vijeća SHS-a, Odjela za narodnu obranu, uputio narodu, povjerenik za narodnu obranu, između ostaloga, rekao je i sljedeće: »Neizmjerne dobra leže po našim rijekama na šleperima i u vagonima na željezničkim prugama i na kolodvorima Rijeka, Ljubljana, Bjelovar, Osijek, Brod, Sarajevo, Mostar, Kotor i sve druge glavne stanice prepune su raznog materijala, ugljena, brašna, razne hrane, konja, volova itd. što sve treba da se narodu sačuva. S druge strane dolazi s raznih ratišta silno mnoštvo vojnika svih mogućih narodnosti, koje treba u potpunom redu uputiti u njihove krajeve. Ako hoćemo da prolaz tih velikih množina bude uredan i bez štete za našu zemlju i naš narod, nužno je, da bude i dovoljnih sila na raspolaganje Narodnom Vijeću«¹⁶

Generalno ravnateljstvo državnih željeznica SHS pozvalo je sve one muške i ženske osobe koje su se od 3. do uključno 10. studenoga 1918. s ispravama prijavile u željezničku službu da se radi primanja javljaju sljedećim redom: ¹⁷

- *»u srijedu 13. studenoga u 5 sati poslije podne, svi oni, koji su željeli biti dodijeljeni kod prometa (prometni činovnik, potčinovnik, blagajnik, skladištar, nadziratelj brzog voza i štitnika, skretničar, redatelj kola itd.);*
- *u četvrtak 14. studenoga u 5 sati poslije podne, svi oni, koji su željeli biti dodijeljeni kod Gradjevnog odsjeka (mjernik, nadziratelj pruge, pružni stražar itd.);*
- *u petak 15. studenoga u 5 sati poslije podne, svi oni, koji su željeli biti dodijeljeni kod Strojnog odsjeka (strojovođa, ložilac, nadziratelj kola, dvoritelj sisaljke/Pumpenwärter);*
- *u subotu 16. studenoga u 5 sati poslije podne, svi oni, koji su željeli stupiti u Odsjek za računovodstvo, a sve one gospođe i gospođice koje su se natjecale za bilo kakvo namještanje kod željeznice, trebale su se prijaviti kod Povjerenstva za namještanje željezničkog osoblja (Mihanovićeve ulica br.12, I. kat, broj vrata 42).«*

Iz gore navedenoga vidljivo je da je Generalno ravnateljstvo državnih željeznica SHS zadržalo identičnu strukturu bivše Prometne uprave Kraljevskih ugarskih državnih željeznica u Zagrebu.

Generalni ravnatelj državnih željeznica SHS bio je Gjuro Masirevich. On je ujedno bio i posljednji poslovni (prometni) upravitelj Kraljevskih ugarskih državnih željeznica u Zagrebu, koji je tu funkciju preuzeo 15. veljače 1918. ¹⁸

¹⁵ NN 258/1918.

¹⁶ NN 261/1918.

¹⁷ NN 260/1918.

¹⁸ NN 39/1918.

Dana 19. studenoga 1918. generalni ravnatelj državnih željeznica SHS objavio je da je Generalno ravnateljstvo državnih željeznica SHS u Zagrebu preuzelo u svoju upravu sljedeće pruge na području Hrvatske i Slavonije:¹⁹

1. *Bivše pruge kr. ugarskih državnih željeznica:*

- *Borovo-Vukovar*
- *Brod-Bosanski Brod*
- *Dalj-Osijek zemaljska granica*
- *Indjija-Petrovaradin zemaljska granica*
- *Ogulin-Vrhovine*
- *Ruma-Vrtnik*
- *Sisak-Zemun zemaljska granica*
- *Striživojna-Vrpolje-Šamac*
- *Sunja-Doberlin*
- *Vinkovci-Erdut zemaljska granica*
- *Zagreb Državni kolodvor²⁰ - Rijeka*
- *Zagreb Državni kolodvor-Zagreb Južni kolodvor.²¹*

2. *Mjesne željeznice koje su bile pod upravom kr. ugarskih državnih željeznica:*

- *Dunavsko-savska mjesna željeznica: Vukovar-Rača*
- *Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs-ka mjesna željeznica:*
 - *Bjelovar-Garešnica*
 - *Koprivnica-Kloštar*
 - *Križevci- Bjelovar-Virovitica*
 - *Pavlovac Dražica-Grubišnopolje*
- *Lonjsko-poljska mjesna željeznica:*
 - *Banova jaruga-Pakrac*
 - *Dugo Selo-Novska*
- *Pećuh-donjo-miholjačka mjesna željeznica: Zemaljska granica-Donji Miholjac*
- *Petrovaradin-beočinska mjesna željeznica: Petrovaradin-Beočin*
- *Podravsko-posavska mjesna željeznica:*

¹⁹ NN 285/1918.

²⁰ Zagreb Državni kolodvor danas je Zagreb Glavni kolodvor.

²¹ Zagreb Južni kolodvor danas je Zagreb Zapadni kolodvor.

- *Osijek-Striživojna-Vrpolje*
- *Osijek-Vinkovci-Županje-savska obala*
- *Prva jugozapadna graničarska mjesna željeznica: Caprag-Karlovac-Bubnjarci*
- *Ruma-Klenačka mjesna željeznica: Ruma-Klenak savska obala*
- *Szentlőrinc-Slatina-Našička mjesna željeznica: Noskovci zemaljska granica-Našice*
- *Slavonska mjesna željeznica:*
 - *Osijek-Nova Kapela-Batrina*
 - *Pleternica-Velika*
- *Varaždin-Golubovecka mjesna željeznica: Varaždin-Golubovec*
- *Vinkovci-Brčka mjesna željeznica: Vinkovci-Brčka*
- *Vojnička željeznica Batajnica-Boljevci: Batajnica-Boljevci*
- *Zabok-stubička mjesna željeznica*
- *Zabok-Krapinske Toplice-Gornja Stubica*
- *Zagorska mjesna željeznica*
 - *Zagreb južni kolodvor-Zaprešić-Čakovec*
 - *Zabok-Krapinske Toplice-Krapina.*

Do daljnje odredbe mogle su se osobe, prtljaga, žive životinje i roba otpremati samo preko navedenih pruga, kao i preko pruga »tuđih željeznica.« »Tuđe pruge« bile su:

- *C. k. povlaštena južna željeznica:*
 - *Ljubljana-Zidani Most-Sisak,*
 - *Zidani Most-Celj-Pöltschach-Pragerhof-Polstrau*
- *Mjesna željeznica Barcs-Pakrac:*²²
 - *Barcs zemaljska granica-Pakrac*
 - *Bastaji-Končanica*
 - *Suhopolje-Slatina*
- *Slavonsko podravska mjesna željeznica:*
 - *Belišće-Prandauovci*
 - *Humljani-Drenovac*
 - *Moslavina-Čačinci-Voćin*

²² Pruge navedene mjesne željeznice bile su u eksploataciji Društva južnih željeznica.

- *Osijek-Belišće-Noskovci*
- *Crveni majur-Orahovica*
- *Zagreb-samoborska vicinalna željeznica,*
- *Bivše C. k. austrijske državne željeznice:*
 - *Ljubljana-Rudolfswert-Metlika*
 - *Grosslupp-Gottschee*
 - *Treffen-Johannisthal*
 - *Rudolfswert-Strascha-Töplitz*
- *Vojna željeznica Banjaluka-Doberlin*
- *Bosansko-hercegovačka zemaljska željeznica.*

Također, mijenjaju se postajna imena i to: Fiume u Rijeka, Fiume Brajdica u Sušak, Fiume ipartelepek u Rijeka tvornice, Zagreb Máv u Zagreb D. K.²³, Zagreb D. V. u Zagreb J. K.²⁴, Vrdniki szénrakodó u Vrdnik ugljenik.

Ovdje je važno kratko objasniti razliku između pojedinih željeznica. U Austro-Ugarskoj Monarhiji postojale su sljedeće željeznice: državne željeznice (Kraljevske ugarske državne željeznice, Carsko kraljevske austrijske državne željeznice), privatne željeznice u državnoj upravi i privatne željeznice u privatnoj upravi.

Privatne željeznice nazivane su još i »mjesne željeznice« ili tzv. »vicinalne željeznice« (sporedne pruge lokalne važnosti).

Izgradnja pruga prepuštena je privatnom kapitalu i u tu svrhu već je 1880. donesen tzv. Vicinalni zakon,²⁵ koji je poduzetnicima za izgradnju lokalnih pruga osiguravao razne beneficije. Građenje je bilo potpomognuto od mađarske vlade, koja je tomu pristupila kao sredstvu za proširenje željezničke mreže na što jeftiniji način za nju. Najkarakterističnije je da je država preuzimala na sebe obvezu da će po izgradnji uzeti vicinalne pruge u svoju eksploataciju prema uvjetima međusobnoga ugovora. Prema tim ugovorima većim dijelom bruto prihod dijelio se na pola, a manjim dijelom zagarantiranim minimalnim prihodom. Ovakve koncesije davane su na 90 godina, nakon

²³ Kolodvor Kraljevskih ugarskih državnih željeznica u Zagrebu (Zagreb Máv) preimenovan je u Zagreb Državni kolodvor (Zagreb D. K.). Danas je to, kao što sam već naveo, Zagreb Glavni kolodvor.

²⁴ Kolodvor Južnih željeznica u Zagrebu (Zagreb D. V.) preimenovan je u Zagreb Južni kolodvor (Zagreb J. K.). Danas je to, kao što sam već naveo, Zagreb Zapadni kolodvor.

²⁵ Zakonski članak XXXI. zajedničkoga hrvatsko-ugarskoga sabora o željeznicah mjestnog interesa, potvrđen 13. lipnja 1880.; proglašen u obih kućah sabora 14. lipnja 1880., *Sbornik zakonah i naredabah valjanijh za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju*, Godina 1880., Komad XIV., Izdan i razposlan dne 20. rujna 1880., Tiskara Narodnih novinah, u Zagrebu, str. 235–239. Zakonski članak XXXI. iz 1880. preinačuje se i nadopunjuje Zakonskim člankom IV. iz 1888. zajedničkoga ugarsko-hrvatskoga sabora o preinačenju i nadopunjenju Zakonskoga članka XXXI. od godine 1880. o željeznicah mjestnoga interesa, potvrđen dne 24. veljače 1888., proglašen u ugarskom sborniku državnih zakonah dne 28. veljače 1888. pod br. 3., *Sbornik zakonah i naredabah valjanijh za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju*, Komad V., Godina 1888., izdan i razposlan dne 30. travnja 1888., Tiskarski zavod Narodnih novinah u Zagrebu, str. 185–191.

čega je željeznica prelazila u vlasništvo države bez ikakve odštete. Privatni kapital koji je sudjelovao u građenju ovih željeznica bio je mađarski, austrijski, njemački, švicarski, nizozemski i engleski. Koliko je to bio unosan posao vidi se po ogromnim razmjerima koje je poprimilo ovo građenje, te je za nepunih 20 godina (1882.–1900.) u Hrvatskoj izgrađeno oko 1 000 km kolosjeka ili oko 66–70% u odnosu na dužinu državnih pruga.²⁶

Mjesne željeznice bile su u rukama dioničkih društava. Prema Trgovačkom zakonu iz 1875., poslovima dioničkoga društva upravljalo je ravnateljstvo koje se sastojalo od jedne ili više osoba izabranih između dioničara ili drugih osoba. Postojao je i nadzorni odbor koji je bio sastavljen barem iz triju članova. Odbor je kontrolirao vođenje poslova društva u svim granama. Bio je dužan ispitivati godišnje račune i bilancu, kao i prijedloge razdiobe dobitka i o tom svake godine predložiti izvješće glavnoj skupštini (skup svih dioničara). Bez toga izvješća glavna skupština nije mogla donijeti valjane zaključke u vezi razdiobe dobitka.²⁷ Možemo reći da je većina privatnih željeznica na našim prostorima bila u državnoj upravi.

Od privatnih željeznica u privatnoj upravi najznačajnija je C. k. povlaštena južna željeznica ili Društvo južnih željeznica sa sjedištem u Beču. To je bilo najveće i najmoćnije željezničko dioničko društvo u Monarhiji, nastalo ujedinjavanjem više moćnih financijskih grupa, odnosno društava na čelu s bankarskom kućom Rothschild. Za nas je navedeno Društvo važno zbog toga što je izgradilo prve tri pruge u Hrvatskoj i to:

- *prugu Pragersko/Čakovec–Kotoriba; otvorena je za promet 24. travnja 1860. kao dionica pruge Budimpešta–Nagykanizsa–Pragersko. Spajala je južnu Ugarsku s magistralom Beč–Trst. To je praktički bila prva pruga u našoj zemlji, a prolazila je kroz Međimurje u duljini od 41 km.*
- *prugu Zidani Most/Zagreb–Sisak;²⁸ otvorena je za promet 1. listopada 1862. kao odvojak magistralne pruge Beč–Ljubljana–Trst.*
- *prugu Zagreb–Karlovac; I. etapa buduće pruge Budimpešta/Zagreb–Karlovac–Rijeka otvorena je za promet 1. lipnja 1865.*

»Tuđe pruge« bile su dakle one pruge koje nisu potpadale pod upravu Generalnoga ravnateljstva državnih željeznica SHS u Zagrebu (gore navedene privatne željeznice u privatnoj upravi, pruge bivših Carsko kraljevskih austrijskih državnih željeznica, Vojna željeznica Banjaluka–Doberlin i Bosansko-hercegovačka zemaljska željeznica).

Pruge u Sloveniji i Bosni i Hercegovini bile su, kao što se iz priloženoga vidi, izvan nadležnosti Generalnoga ravnateljstva državnih željeznica SHS u Zagrebu.

²⁶ *Sto godina železnica Jugoslavije (1849.-1949.)*, zbornik članaka povodom stogodišnjice železnice Jugoslavije, izdanje redakcije štamparskog preduzeća Jugoslovenskih železnica, Beograd, 1951., str. 113–114.

²⁷ Trgovački zakon – nova izpravljena izdatba zakonskoga članka XXXVII. zajedničkoga Sabora od godine 1875. uvrštena u XXI. komad sbornika zakonah i naredabah za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju pod br. 44., što je izdan i razposlan dne 30. srpnja 1877., Službeno izdanje, Tiskara Narodnih novinah, Zagreb, 1877.

²⁸ U trenutku otvaranja za promet navedene pruge bila je to jedina željeznička pruga u Banskjoj Hrvatskoj, jer je kraljevim rješenjem od 27. siječnja 1861. Međimurje izdvojeno iz Banske Hrvatske i priključeno Ugarskoj – vidi: Bernard Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825.-1863.*, I., Sveučilište u Zagrebu, Institut za hrvatsku povijest, Zagreb, 1975., str. 110.

Što se Slovenije tiče Predsjedništvo Narodnoga vijeća SHS na svojoj sjednici od 31. listopada 1918. usvojilo je Narodnu Vladu za slovenski dio suverene Države SHS, kako mu je to po Narodnom Svetu u Ljubljani i predloženo. Za Predsjedništvo je bio zadužen vitez Josip Pogačnik, dok je za promet bio odgovoran dr. Pavel Pestotnik.²⁹

Što se pak Bosne i Hercegovine tiče dana 1. studenoga 1918. zapovijedajući general u Bosni i Hercegovini Sarkotić u ime generaliteta i članova Zemaljske vlade položio je Vladu u ruke Narodnog vijeća. Narodno vijeće imenovalo je na prijedlog glavnoga odbora Narodnoga vijeća SHS u Bosni i Hercegovini Narodnu vladu. Predsjednik Vlade bio je Atanasije Šola, a povjerenik za javne radnje i željeznice Savo Jelić.³⁰

I na kraju je važno napomenuti da su, nakon 1. prosinca 1918., kada je proglašeno ujedinjenje Države SHS s Kraljevinom Srbijom i Crnom Gorom u novo Kraljevstvo Srba, Hrvata i Slovenaca, sve željeznice na teritoriju navedenoga kraljevstva stavljene pod strogo centraliziranu upravu ministra saobraćaja u Beogradu.³¹

Zusammenfassung

EIN KURZER ÜBERBLICK ÜBER DIE TÄTIGKEIT DER GENERALDIREKTION DER STAATLICHEN EISENBAHNEN DES STAATES DER SLOWENEN, KROATEN UND SERBEN

Der Artikel (am Anfang wird die Entstehung des Staates der Slowenen, Kroaten und Serben (Država SHS) kurz erläutert), analysiert die Organisation der Eisenbahn, bzw. der Generaldirektion der staatlichen Eisenbahnen des Staates der Slowenen, Kroaten und Serben mit dem Sitz in Zagreb. Im wesentlichen werden die Schwierigkeiten im Eisenbahnverkehr am Ende des 1. Weltkrieges vorgeführt. Mit der Lösung der Probleme wurde die erwähnte Generaldirektion betraut, und dass in der Zusammenarbeit mit der Abteilung für die Volksverteidigung der Regierung des Volksrates des Staates der Slowenen, Kroaten und Serben. Zum Schluss wurden die Eisenbahnstrecken in Kroatien und Slawonien angeführt, welche die Generaldirektion übernommen hat, sowie die Unterschiede zwischen einzelnen Bahnlinien. Nachdem Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen am 1. Dezember 1918 ausgerufen worden ist, wurden alle Eisenbahnen auf dem Gebiet des erwähnten Königreichs der zentralistischen Verwaltung des Verkehrsministers in Beograd unterstellt.

Schlüsselwörter: *Volksrat des Staates der Slowenen, Kroaten und Serben, Staat der Slowenen, Kroaten und Serben, Generaldirektion der Staatlichen Eisenbahnen des Staates der Slowenen, Kroaten und Serben, Bahnbeauftragte*

Übersetzung Danijela Marjanić

²⁹ NN 251/1918.

³⁰ NN 252/1918.

³¹ Privremena uredba o organizovanju i formiranju železnica u Kraljevstvu Srba, Hrvata i Slovenaca od 26. prosinca 1918.; vidi: *Službene novine Kraljevstva Srba, Hrvata i Slovenaca*, 1/1919.

