

RUDARSKA PODUZEĆA U DALMACIJI I NJIHOVA ŽELJEZNIČKA INFRASTRUKTURA (1945.-1953.)

Siniša Lajnert

UDK: 622.012:656.3](497.5 Dalmacija)“1945/1953“

Izvorni znanstveni rad

Siniša Lajnert

Hrvatski državni arhiv,

Marulićev trg 21, 10000 Zagreb

slajnert@arhiv.hr

Članak o rudarskim poduzećima u Dalmaciji i njihovoj željezničkoj infrastrukturi temelji se na proučavanju arhivskoga gradiva koje se nalazi u Hrvatskom državnom arhivu i Arhivu Jugoslavije. U članku je obuhvaćeno razdoblje od završetka 2. svjetskog rata, pa sve do godine 1953. Stvaranjem nove države transport je bio jedan od kritičnih problema u rudnicima pod rukovodstvom Ministarstva industrije i rudarstva Narodne Republike Hrvatske.

Ključne riječi: rudarska poduzeća u Dalmaciji, rudarska željeznička infrastruktura, Generalna direkcija za ugljen Vlade Narodne Republike Hrvatske

1. Uvod

Ovaj članak o rudarskim poduzećima u Dalmaciji i njihovoj željezničkoj infrastrukturi obuhvaća vrijeme od završetka 2. svjetskog rata pa sve do godine 1953. kada je proglašen Ustavni zakon o osnovama društvenog i političkog uređenja Federativne Narodne Republike Jugoslavije (FNRR)

i savezним organima vlasti.¹ Riječ je o razdoblju administrativnog socijalizma s jakom centralizacijom svih političkih, privrednih i društvenih funkcija po uzoru na SSSR. S obzirom na činjenicu da je težište stavljeno na brzu industrijalizaciju zemlje, najveći administrativni aparat razvio se upravo na privrednom području. Stvaranjem nove države transport je bio jedan od kritičnih problema u rudnicima pod rukovodstvom Ministarstva industrije i rudarstva Narodne Republike Hrvatske (NRH).

Od rudarskih poduzeća u Dalmaciji i njihove željezničke infrastrukture u ovom radu obrađena su sljedeća poduzeća: Dalmatinski ugljenokopi, Siverić, Rudnik sadre Kosovo, Rudarsko poduzeće Tupina, Stobreč i Boksitni rudnici Drniš s poduzećima koji su mu pripojeni (Dalmacija bauxit d.s.o.j., Jadransko-bauxitno d.d./ prije Adria bauxit, rudarsko i industrijalno dioničko društvo, Jadransko-Primorski bauxit, rudarsko i industrijsko d.d., Kontinentalno bauksitno rudokopno i industrijsko d.d.).

2. Dalmatinski ugljenokopi, Siverić

Sinjski rudnici Sinj osnovani su odmah po završetku 2. svjetskog rata kao Prometna uprava sinjskog-lignitskog bazena (PUSLIB) koja je bila do 25. veljače 1945. pod rukovodstvom Jugoslavenske armije, a od 25. veljače 1945. do 1. kolovoza 1946. Glavne uprave dalmatinskih rudokopa i ugljenokopa (GUDRU) Split.

Budući da je GUDRU bila rasformirana, PUSLIB je prešao pod rukovodstvo Dalmatinskih rudnika uglja u Siveriću, dok konačno 1. studenoga 1946. nije potpao pod rukovodstvo novoosnovane Uprave dalmatinskih metala i nemetala Split². Osnutkom Glavne direkcije za metale i nemetale u Zagrebu pojavila se potreba uređenja spomenutih rudnika. Stoga je 2. svibnja 1947. Glavna direkcija za ugljen NRH u Zagrebu uputila dopis Ministarstvu industrije i rudarstva NRH o potrebi osnivanja poduzeća pod nazivom: Sinjski rudnici Sinj.³

1 *Službeni list Federativne Narodne Republike Jugoslavije* (Beograd) (dalje: *Sl. list*). 3(1953).

2 Pod rukovodstvom državnog poduzeća Dalmatinski metali i nemetali bili su svi dalmatinski rudnici republičkog značenja, kao i istražni radovi za metale i nemetale, vidi Hrvatski državni arhiv (dalje: HR HDA) 365. Republički zavod za društveno planiranje Socijalističke Republike Hrvatske (1945.-1980.), Dalmatia bauxit, konfiskacija, inv. br. 1178, spis Ministarstva industrije i rudarstva ur.br. 7990/46.

3 HR HDA 365, Glavna direkcija za ugljen NRH, Sinjski rudnici, inv.br. 1280, spis

Vlada FNRJ donijela je 31. listopada 1946. rješenje o Saveznom privrednom poduzeću Dalmatinski rudnici uglja. Navedeno poduzeće koje je konfiscirano⁴ presudom Okružnog suda u Šibeniku od 26. studenoga 1945., nastavilo je svojim radom pod nazivom Dalmatinski rudnici uglja sa sjedištem u Siveriću. Poduzeće se nalazilo pod administrativno-operativnim rukovodstvom (AOR) Glavne uprave za ugalj Ministarstva rudarstva FNRJ.⁵

Rješenjem Vlade NRH od 6. kolovoza 1947. osnovano je poduzeće Sinjski rudnici sa sjedištem u Sinju. Poduzeće je bilo pod AOR-om Glavne direkcije za ugljen Ministarstva industrije i rudarstva NRH.⁶

Pravila o organizaciji i poslovanju poduzeća Sinjski rudnici Sinj donesena su 7. rujna 1947. Predmet poslovanja poduzeća bilo je istraživanje, eksploatacija i prerada ugljena i ruda te prodaja ugljena, ruda i njihovih prerađevina kao i svi industrijski, trgovački i financijski poslovi radi postizanja svrhe poslovanja. Poduzeće je bilo podijeljeno na Sekretarijat, Tehničko-plansko odjeljenje i Računsko-komercijalno odjeljenje.⁷

Odlukom Prezidijuma Narodne skupštine FNRJ br. 1764 od 21. prosinca 1948. Sinjski rudnici Sinj određeni su za poduzeće općedržavnog značenja i 31. prosinca 1948. predani su na upravljanje Generalnoj direkciji uglja za NRH Ministarstva rudarstva FNRJ u Zagrebu.⁸

ur.br. 6491/1947.

4 Poduzeće Ugljeničko društvo Monte Promina d.d. u Siveriću konfiscirano je osudom Okružnog narodnog suda u Šibeniku br. K-125/45-28 od 26. studenoga 1945. Imovina društva nalazila se pod rukovodstvom Glavne uprave dalmatinskih rudokopa i ugljenokopa u Splitu. Dionice društva bile su 98,1/2 % u talijanskim rukama, a oko 1,1/2 % u njemačkim. Nakon toga donesena je odluka o likvidaciji navedenog društva, vidi HR HDA 365, Ugljeničko društvo Monte Promina-Siverić, popis i procjena, konfiskacija imovine, godina 1947., inv. br. 1211.

5 HR HDA 1160. Generalna direkcija za ugalj Narodne Republike Hrvatske – Zagreb (1950.-1952.), svežanj br. 45, Dosjei s podacima o rudnicima u nadležnosti, 1947.-1950., fascikl: Siverić, spis ur.br. 462/46./3.

6 HR HDA 365, Sinjski rudnici Sinj, osnivanje, registracija, godina 1947., inv. br. 1280.

7 HR HDA 365, Sinjski rudnici Sinj, osnivanje, registracija, godina 1947., inv. br. 1280.

8 HR HDA 1160, svežanj br. 45, Dosjei s podacima o rudnicima u nadležnosti,

Vlada FNRJ donijela je 31. prosinca 1948. rješenje kojim je Dalmatinske rudnike uglja Siverić, državno privredno poduzeće općedržavnog značenja, stavila pod AOR Generalne direkcije uglja za NRH Ministarstva rudarstva FNRJ u Zagrebu.⁹

Ministarstvo rudarstva NRH predalo je od 12. do 18. siječnja 1949. poduzeće Sinjski rudnici Sinj, a preuzela ga je Generalna direkcija za ugljen NRH Ministarstva rudarstva FNRJ. Primopredaja je obavljena temeljem odluke Prezidijuma Narodne skupštine FNRJ br.: U-1764/48. od 21. prosinca 1948. i po nalogu Ministarstva rudarstva NRH br. 755/49. i Ministarstva rudarstva FNRJ, Generalne direkcije za ugljen za NRH br. 1186/49.

Predana je sljedeća imovina:

Jama Ruduša:¹⁰ jugozapadno od mjesta Sinja u neposrednoj blizini bila je otvorena jama Ruduša s jednim niskopom kroz jalovinu do sloja ugljena, u dolini potoka Goručica. Cjelokupna dužina niskopa iznosila je 102 metra. Izvoz se vršio ručno po hodnicima do glavnog izvoznog iskopa, te pomoću vitla na električni pogon van, kapacitetom do 50 tona po smjeni. U jami Ruduša bilo je zaposleno ukupno s nadzornim osobljem 78 ljudi, dok je vani bilo 17 ljudi. Dnevna produkcija jame Ruduša iznosila je plan-ski 30 tona. Ugljen se vani iskretao iz kipera te ponovno ručno utovarao u teretnjake, odakle se prevozio na željezničku stanicu Sinj.

1947.-1950., fascikl br. 27, Koprivnički rudnici, spis ur.br. 11269/2/1948.

9 HR HDA 1160, svežanj br. 45, Dosjei s podacima o rudnicima u nadležnosti, 1947.-1950., fascikl: Siverić, spis ur.br. 11296/2/1948.

10 Rudnik Ruduša počeo je raditi godine 1919. Otvorilo ga je dioničko društvo Ruda (vlasnici su bili dr. Bujić iz Splita, dr. Ante Tripalo iz Sinja, dr. Vjekoslav Lauš iz Slovenije, profesor Stefani iz Splita i Frano Tripalo, posjednik iz Sinja). Rudnik je radio neprekidno od 1919. do 1935. kada je bio potpuno obustavljen zbog vatre koja je iz potkopa probila do površine. Talijansko društvo Monte Promina iz Siverića istraživalo je teren Ruduše bušenjem od 1942. do 1943., a od godine 1935. do 1942. rudnik nije uopće radio. Od godine 1943. do 1944. vadile su ugljen okupatorske vojske uglavnom za svoje potrebe i za pogon električne centrale u Sinju. Nakon zauzimanja Sinja od narodnooslobodilačke vojske započeo je rad na dnevnom kopu od PUSLIB-a 25. listopada 1944. do 1. svibnja 1947., a od tada do 1. veljače 1948. rudnik je bio pod upravom Ministarstva industrije i rudarstva (Glavna direkcija za ugalj). Od 1. veljače 1948. rudnik je bio pod upravom Ministarstva rudarstva NRH, vidi HR HDA 365, Rudnici Siverić i Sinj, inv. br. 1270.

Jama Lučane:¹¹ ležala je sjeverozapadno na udaljenosti od oko 10 km od Sinja. Ugljen se izvožen van u kiperima, istovarivan je u drvene koševe pod kojima su punjeni teretnjaci koji su ga prevozili do željezničke stanice.

Prema popisu osnovnih sredstava pogona Ruduša Sinjskih rudnika na dan 12. siječnja 1949. od željezničke infrastrukture postojalo je: 1119+240 metara tračnica od 7 kg/m, 750 metara tračnica od 9 kg/m, 3 komada okretnih ploča, 1 skretnica, 8 komada starih kiper vagoneta, 12 komada novih kiper vagoneta, 3 komada drvenih jamskih kolica.

Prema popisu osnovnih sredstava pogona Lučane Sinjskih rudnika na dan 12. siječnja 1949. od željezničke infrastrukture postojalo je: 337 metara tračnica od 7 kg/m, 286 metara tračnica od 9 kg/m, 2 komada okretnih ploča, 9 komada starih kiper vagoneta, 3 komada novih kiper vagoneta, 1 drvena jamska kolica, 1 koš od vagoneta.¹²

Generalna direkcija uglja za NRH Ministarstva rudarstva FNRJ kao sljednik ukinutog Ministarstva rudarstva NRH predala je 10. veljače 1949. pogon sadre bivšeg poduzeća Sinjski rudnici u Sinju Glavnoj direkciji građevne industrije Ministarstva industrije NRH sa stanjem od 31. prosinca 1948. Pogon sadre nalazio se u selu Karakašica udaljen cca 3 km od Sinja. Primopredaja je obavljena na temelju odluke Prezidijuma Narodne skupštine FNRJ od 21. prosinca 1948. br.: U-1764/48., odluke Vlade FNRJ od 31. prosinca 1948. g. br. 11269/48., akta ukinutog Ministarstva rudarstva NRH br. 755/49., akta Generalne direkcije za ugalj NRH Ministarstva rudarstva FNRJ br. 1186/49. i akta Generalne direkcije za ugljen NRH Ministarstva rudarstva FNRJ br. 4169/49. Pogon je prenesen s cjelokupnom aktivom i pasivom.

11 Rudnik Lučane počeo je raditi godine 1920. Otvorilo ga je dioničarsko društvo Ruda koje je imalo 50% dionica, fra Lujo Marun 25%, a posjednik Dujo Vučemilo 25% dionica. D.d. Ruda i fra Lujo Marun prepustili su radove u rudniku Lučane posjedniku Duju Vučemilu koji je radio od 1920. do 1939. Od godine 1939. do 1940. rudnik je uzeo u zakup veleposjednik iz Dubrovnika Zec. Od godine 1940. do 1943. rudnik je opet preuzeo u svoje ruke posjednik Dujo Vučemilo. Od godine 1943. do 1944. rudnik nije radio. Nakon zauzimanja Sinja od narodnooslobodilačke vojske radove na dnevnom kopu i niskopu započeo je PUSLIB koji je radio od 1. studenoga 1944. do 1. svibnja 1947. Od navedenog datuma do 1. veljače 1948. rudnik se nalazio pod Ministarstvom rudarstva i industrije (Glavna direkcija za ugalj), a od 1. veljače 1948. pod upravom Ministarstva rudarstva NRH, vidi HR HDA 365, Rudnici Siverić i Sinj, inv. br. 1270.

12 HR HDA 365, Sinjski rudnici, Zapisnik o primopredaji na savezni značaj, inv. br. 1291.

Prema popisu osnovnih sredstava i inventara pogona sadre Sinjskih rudnika Sinj pronađenog 10. veljače 1949. od željezničke infrastrukture postojalo je: 5 komada željeznih prekretnih vagoneta, 28 metara tračnica od 7 kg, 14 metara tračnica od 9 kg, 36 komada pragova, 2 komada malih skretnica i 9 komada željeznih pragova.¹³

Poduzeće Dalmatinski rudnici uglja Siverić informiralo je 7. ožujka 1949. Generalnu direkciju ugljena za NRH u Zagrebu da njihovi jamski i vanjski kolosjci imaju širinu od 600 mm i težinu upotrebljivanih tračnica od 7, 9 i 12 kg.¹⁴

Dalmatinski rudnici Siverić predani su iz ovlasti Generalne direkcije za ugljen FNRJ u ovlast Generalne direkcije ugljena za NRH, o čemu je 10. ožujka 1949. sastavljen i zapisnik. Primopredaja je obavljena na temelju rješenja Vlade FNRJ od 31. prosinca 1948. br. 11296/48., a u svezi s rješenjem Generalne direkcije ugljena za NRH br. 2919/49. od 28. veljače 1949. Preuzimanjem imovine poduzeća Monte Promina unijeta je u knjige poduzeća Dalmatinski rudnici Siverić sva aktiva i pasiva navedenoga poduzeća.

Stara jama: otprema iz revira Perković, iz revira Barić, iz revira Roklica, iz revira Donji Jakša vršila se po potkopu Ivana Ribara (prije Ribasso) pomoću električnih lokomotiva sve do spuštaljke (na koti 365) po kojoj su se spuštala kolica pomoću lančare do kote separacije (322).

Jama Midenjak: otprema iz ove jame vršila se po vanjskoj spuštaljci do pretovarnog bunkera u blizini zgrade Uprave, a zatim kamionima do bunkera glavnog potkopa (Ivana Ribara) na razmaku od oko 100 metara. Pomoću ovog bunkera ugallj je presipavan u potkopu u jamska kolica.

Jama Petrovac: izvoz po potkopu vršio se diesel lokomotivom, a kasnije električnim lokomotivama sve do spuštaljke.

Prema popisu osnovnih sredstava Dalmatinskih ugljenokopa Siverić iz prosinca 1948. stanje željezničke infrastrukture bilo je sljedeće: industrijski kolosjek pruge Drniš-Velušić u dužini od 11.380 metara, 1148 metara tračnica od 7 kg/m, 28419,20 metara tračnica od 9 kg/m, 4801 metara tračnica od 12 kg/m, 660 metara tračnica od 9,30 kg/m, 149 metara tračnica od

13 HR HDA 365, Primopredaja pogona sadre bivšeg poduzeća Sinjski rudnici Sinj, inv. br. 1296.

14 HR HDA 365, Generalna direkcija za ugljen NRH, godina 1949., inv. br. 937, spis ur.br. 897/49.

9,50 kg/m, 2672,80 metara tračnica od 12,50 kg/m, 96 okretnica, 5 skret-nica, 222 čeličnih pragova, 186 metara tračnica od 9,5 kg/m, 2 električne lokomotive od 24 KS AEG, 1 električna lokomotiva od 24 KS Siemens, 1 diesel lokomotiva 15 KS (2-7 km na sat), 28 komada prekretnih kolica (kip vagoneti) 600 mm, 15 komada željeznih koševa (kolica za ugalj), 156+67 komada jamskih kolica za prijevoz ugljena 600 mm, 25 komada drvenih vagoneta (cicke), 13 komada vagoneta za prijevoz drva (magarci), 2 koma-da prekretača vagoneta, 1 komad plato pločasta kolica, 1 komad pružnih kolica za industrijski kolosjek, 11 komada kolica za prijevoz radnika (per-soneri za 8-10 ljudi), 1 komad zaštitnika lokomotive.¹⁵

Dalmatinski ugljenokopi u Siveriću osnovani su rješenjem Vlade FNRJ od 12. travnja 1949. od dva bivša poduzeća: Dalmatinski rudnici uglja Si-verić i Sinjski rudnici u Sinju. Oni su fuzionirani u novo poduzeće pod nazivom Dalmatinski ugljenokopi u Siveriću.¹⁶

Dana 15. svibnja 1949. Dalmatinski rudnici uglja Siverić poslali su Bi-rou za unapređenje proizvodnje Ministarstva rudarstva FNRJ u Beograd podatke o svojim jamskim kolicima. Rudnik je sa svim pogonima posje-dovao 100 komada željezničkih kolica sadržine 950 litara od kojih je 7 bilo izvan pogona zbog oštećenja koji se trenutačno nisu mogli otkloniti jer je manjkalo vijaka raznih dimenzija. Također, rudnik je posjedovao 27 drve-nih kolica sadržine 750 litara, 19 željeznih sanduka za jamska kolica sadr-žine 500 litara bez kolskih slogova, 99 željeznih kolica sadržine 900 litara od kojih je 27 bilo izvan pogona zbog istrošenosti vijaka, kotača, te kolskih slogova, 24 komada željeznih kolica prekretača sadržine 1000 litara, 22 že-ljezna kolica prekretača sadržine 650 litara, 4 željezna kolica prekretača sadržine 500 litara i 8 sanduka za jamska kolica sadržine 950 litara koji se nisu mogli koristiti zbog pomanjkanja kolskih slogova. Širina kolosjeka Dalmatinskih rudnika u Siverić bila je 600 mm.¹⁷

15 HR HDA 365, Rudnik Siverić, inv. br. 1299. Također, vidi i HR HDA, 365, Zapi-snici o primopredaji Dalmatinskih rudnika Siverić, inv. br. 1344.

16 HR HDA 1160, svežanj br. 45, Dosjei s podacima o rudnicima u nadležnosti, 1947.-1950., fascikl: Siverić, Pravila o organizaciji i poslovanju poduzeća: Dalmatinski ugljenokopi u Siveriću.

17 HR HDA 365, Generalna direkcija ugljena Ministarstva rudarstva FNRJ, Podaci za tipizaciju jamskih vagoneta, godina 1949., inv. br. 938.

Komisija državne kontrole NRH bila je od 10. lipnja do 15. srpnja 1949. u nadzoru rudarskih poduzeća. Izvozne pruge u reviru Perković Siveričkih ugljenokopa bile su tjerane sa strmim i valovitim usponima, tako da su bila potrebna 3 radnika za guranje jednih jamskih kolica. Glavni izvozni potkop, kao i ostale izvozne pruge, bili su jako nečisti i zapušteni, a kolosjeci neodržavani i nepopravljani, stoga su često ispadala kolica i lokomotive, a time je zadržavan izvoz ugljena. Primjer ovakvog stanja bili su dnevni raporti. Tako je npr. 23. lipnja 1949. u 20,30 sati iskočila lokomotiva koja nije bila podignuta do kraja smjene, nego tek u III. smjeni.

Otprema ugljena iz revira Badanj Siveričkih ugljenokopa bila je duga i lomljena i vršila se industrijskim kolosjekom spuštaljkom s elektrovitlom dužine 270 metara, zatim drugom spuštaljkom dužine 211 metara i trećom jako strmom spuštaljkom 180 metara dužine i 50 metara ravnim kolosjekom do bunkera, od kojega se odvozilo kamionom 7 km do bunkera kod separacije u Siveriću.¹⁸

Prema izvješću o pregledu financijskog poslovanja Dalmatinskih ugljenokopa u Siveriću od 18. studenoga 1949. za kapitalnu izgradnju u Siveriću odnosno za elektrifikaciju pruge Petrovac do 31. listopada 1949. utrošeno je 61.715. – dinara.¹⁹

Uvidom u popis inventarizacije pogona Sinj Dalmatinskih ugljenokopa od 31. prosinca 1949. vidimo sljedeće stanje željezničke infrastrukture:²⁰

Kolosjeci industrijske željeznice:

1035 m tračnica 9 kg/m

420 m tračnica 7 kg/m

1 skretnica 1x1

1020 m tračnica

18 HR HDA 307. Komisija državne kontrole Vlade Narodne Republike Hrvatske (Kontrolna komisija NRH 1946.-1949., Komisija državne kontrole NRH 1949.-1951.) – Zagreb (1946.-1951.), strogo pov. spisi, 1946.-1950. godina, kutija br. 5, izvješće Komisije državne kontrole od 3. kolovoza 1949.

19 HR HDA 365, Dalmatinski ugljenokopi Siverić, revizijski nalaz za godinu 1949., inv. br. 1335.

20 HR HDA 1160, svežanj br. 45, Dosjei s podacima o rudnicima u nadležnosti, 1947.-1950., fascikl Siverić, spis ur.br. 8596/50.

4 ploče skretnice 2x1

Željeznički vozni park:

9 starih kiper vagoneta

15 novih kiper vagoneta

U svezi s Uredbom o ukidanju generalnih direkcija ugljena za NR Srbiju, Hrvatsku, Sloveniju i Bosnu i Hercegovinu, a na prijedlog ministrapredsjednika Komiteta za ugalj Vlade FNRJ, Vlada FNRJ je u Beogradu 23. veljače 1950. donijela Rješenje o predaji rudarskih preduzeća opštedržavnog značaja Vladi NR Hrvatske. Dalmatinski rudnici uglja Siverić, državno privredno poduzeće općedržavnog značenja, predano je Vladi Narodne Republike Hrvatske sa svim osnovnim i normiranim obrtnim sredstvima. Generalna direkcija uglja za NRH Ministarstva rudarstva FNRJ razdužila se za cjelokupni iznos godišnjeg planskog zaduženja za koji se zadužio novi administrativno-operativni rukovodilac ovog poduzeća kojeg je odredila Vlada NRH.²¹

Izvjешće o stanju i korištenju mehanizacije za veljaču 1950. Dalmatinskih ugljenokopa Siverić.²²

1. lokomotive benzinske i diesel vani: ukupno 1 komad (ispravna)
2. električne trolej lokomotive u jami: ukupno 4 komada (ispravnih)
3. električne trolej lokomotive vani: ukupno 2 komada (ispravnih)
4. vagoneti: ukupno 253 komada, od toga 252 ispravnih
5. vagoneti prevrtači: ukupno 30 komada (ispravnih)

Sektor operativne proizvodnje Generalne direkcije uglja za NRH Ministarstva rudarstva FNRJ u Zagrebu poslao je 3. ožujka 1950. Sektoru narodne obrane Savezne planske komisije u Beogradu podatke o željeznicama iz rudnika u njihovoj ovlasti. Što se Dalmatinskih ugljenokopa Siverić tiče, razmještaj pruge bio je od Drniša do Velušića, širina kolosjeka iznosila

21 HR HDA 1160, svežanj br. 45, Dosjei s podacima o rudnicima u nadležnosti, 1947.-1950., fascikl br. 26, Ivanečki rudnici, spis br. 734/50/2.

22 HR HDA 365, Stanje i korištenje mehanizacije NRH, godina 1950., Generalna direkcija za ugalj NRH, Mjesečni izvješćaj o stanju i korištenju mehanizacije I.-XII. mjesec 1950. – zbirni i po poduzećima, inv.br. 1491.

je 1.345 m, dužina pruge ukupno s kolosjecima 13 km. Ugljenokop se oslanjao sa stanicom Drniš, s kolosječnom vezom od Zagreba prema Splitu i obratno. Na ovom dijelu pruge prometovala je samo lokomotiva serije 31-002 ili lokomotiva serije 22, dok druge serije nisu mogle prometovati jer pruga nije mogla podnijeti veća opterećenja. Rudarska željeznica imala je vagonne serije "X" s tonažom od 10 do 15 tona. Na rudarskoj željeznici bilo je zaposleno sljedeće osoblje: 2 strojovođa i 3 ložača. Prosječno opterećenje lokomotiva u jednom i drugom pravcu iznosilo je oko 120 tona.²³

Rješenjem Vlade NRH o određivanju administrativno-operativnog rukovodstva rudarskim poduzećima od 19. lipnja 1950. Dalmatinskim rudnicima uglja Siverić određena je za administrativno-operativnog rukovodioca Generalna direkcija za uglj Vlade NRH u Zagrebu.²⁴

Dana 19. lipnja 1950. Vlada NRH donijela je Rješenje kojim je iz državnog privrednog poduzeća Dalmatinski ugljenokopi Siverić, koji su bili pod administrativno-operativnim rukovodstvom Generalne direkcije za uglj Vlade NRH, izdvojen pogon Sinjski rudnici Sinj i prenesen u ovlast Narodnog odbora (NO) kotara Sinj.²⁵

Prema izvješću Dalmatinskih ugljenokopa Siverić o stanju i korištenju mehanizacije za mjesec kolovoz 1950. stanje je bilo sljedeće:²⁶

1. lokomotive benzinske i diesel vani: ukupno 1 komad (ispravna)
2. električne trolej lokomotive u jami: ukupno 4 komada (ispravnih)
3. električne trolej lokomotive vani: ukupno 2 komada (ispravne)
4. vagoneti: ukupno 271 komada, od toga 256 ispravnih
5. vagoneti prevrtači: ukupno 24 komada (ispravnih)

23 Arhiv Jugoslavije (dalje: AJ) 41. Savezna planska komisija, fascikl br. 268, Sektor operativne proizvodnje Generalne direkcije uglja za NRH Ministarstva rudarstva FNRJ, spis pov. br. 177/1950. od 3. ožujka 1950. Dokument sam dobio od Slobodana Rosića iz Beograda na čemu mu zahvaljujem.

24 HR HDA 1160, svežanj br. 45, Dosjei s podacima o rudnicima u nadležnosti, 1947.-1950., fascikl: Registracija. Vidi također i HR HDA, 279, spis ur.br. 8410/1950., kutija br. 204.

25 HR HDA 279. Predsjedništvo vlade Narodne Republike Hrvatske – Zagreb (1945.-1953.), spis Pov. ur.br. 498/1950.

26 HR HDA 365, Stanje i korištenje mehanizacije NRH, godina 1950., Generalna direkcija za uglj NRH, Mjesečni izvještaj o stanju i korištenju mehanizacije za I.-XII. mjesec 1950. – zbirni i po poduzećima, inv. br. 1491.

Prema popisu osnovnih sredstava Dalmatinskih ugljenokopa Siverić na dan 3. prosinca 1950. stanje željezničke infrastrukture bilo je sljedeće: industrijski kolosjek pruge Drniš-Velušić u dužini od 11.380 metara, 60 metara tračnica od 7 kg/m (zbog otkopavanja ostale su zatrpane), 28419 metara tračnica od 9 kg/m, 4801 metara tračnica od 12 kg/m, 660 metara tračnica od 9,30 kg/m, 335 metara tračnica od 9,50 kg/m, 2673 metara tračnica od 12,50 kg/m, 96 okretnica, 5 skretnica, 222 čeličnih pragova, 9737 metara tračnica (iz godine 1949.), 5198 metara tračnica (iz godine 1950.), 2 električne lokomotive od 24 KS AEG, br. I. i II., 2 električne lokomotive od 24 KS Siemens, br. IV., 2 električne lokomotive UNRRA²⁷, 1 diesel lokomotiva s generatorom 166, 818.67+75.750, 27 komada prekrasnih kolica (kip vagoneti) (dotrajalo-neupotrebljivo), 269 komada jamskih kolica za prijevoz ugljena (dotrajalo-neupotrebljivo), 18 komada drvenih vagoneta (cicke), 10 komada vagoneta za prijevoz drva (magarci), 2 komada prekretača vagoneta (dotrajalo-neupotrebljivo), 1 komad plato pločasta kolica, 1 komad pružnih kolica na industrijskom kolosjeku, 11 komada kolica za prijevoz radnika (personeri), 2 komada zaštitnika lokomotiva, 416 komada kvačila za vagonete, 250 komada kolskih slogova i 1 lančara tipa Bleichert.²⁸

Dana 7. siječnja 1951. Generalna direkcija za ugalj NRH potvrdila je Pravila o organizaciji i poslovanju poduzeća Dalmatinski ugljenokopi u Siveriću. Predmet poslovanja poduzeća bilo je istraživanje, kopanje i prodaja ugljena po suvremenim tehničkim i komercijalnim principima. Prema organizaciji poduzeće je bilo podijeljeno: na Glavni sekretarijat-Opći sektor, na Operativni sektor, na Planski sektor i evidenciju i na Privredno-računski sektor. Uprava poduzeća podijeljena je: na Radnički savjet, na Upravni odbor i na direktora (rukovodio je kao član Upravnog odbora poslovanjem poduzeća).²⁹

Prema bilanci Dalmatinskih ugljenokopa Siverić od 31. prosinca 1952. u godini 1952. eksploatacija ugljena vršena je u pogonima: Stara jama, Proleter, Petrovac s Vagnom, Velušić s Lišnjakom i u Dubravicama do srpnja

27 UNRRA - United Nations Relief and Rehabilitation Administration/ Administracija Ujedinjenih naroda za pomoć i obnovu.

28 HR HDA 365, Dalmatinski ugljenokopi Siverić, inv. br. 1262.

29 HR HDA 1160, svežanj br. 45, Dosjei s podacima o rudnicima u nadležnosti, 1947.-1950., fascikl: Siverić.

1952. Pogon Dubravice nije mogao biti dalje eksploatiran jer se za ugljen iz ovoga pogona nisu mogli naći kupci uz odgovarajuću ekonomsku cijenu.

Industrijski kolosjek služio je poduzeću za prijevoz ugljena iz rudnika Velušić do stanice Drniš na dužini od 12,8 km. Tim kolosjekom služili su se i Boksitni rudnici Drniš za prijevoz boksitne rudače do stanice Drniš.

Prema inventarizaciji osnovnih sredstava na dan 31. prosinca 1952. postojao je manjak od 60 metara tračnica od 7 kg/m, 4.500 metara tračnica od 9 kg/m i 601 metara tračnica od 12 kg/m. Zbog dugogodišnjeg rada poduzeća ostao je veći broj šina u zatrpanim hodnicima koje su se svake godine otpisivale, ali taj otpis nije bio stvaran. Godine 1952. mjerili su se točnije stvarni metri položenih šina, te je konstatirano da bi na čitavom području poduzeće moglo imati 48.319 metara, dok je prema evidenciji trebalo biti 53.480 metara. Prema tome otpis propalih šina nije se vršio, stoga je u godini 1952. trebalo biti otpisano 5.161 metar s vrijednošću od 122.535.89 dinara. Taj otpis nije bio stvarni otpis samo u godini 1952. nego i iz ranijih godina. Prema evidenciji poduzeća u godini 1952. moglo je otpasti 1.210 metara, što je bilo prouzročeno zatrpavanjem te rezanjem tračnica za druge svrhe (rampe, skretnice itd.).

Manjak se također iskazao u 70 vagoneta (1.122.368.74 dinara) uglavnom zbog toga što se u godišnjoj inventuri uzimalo isključivo ispravne vagonete, dok se ranije uzimalo i polupane vagonete. Nakon niza godina to je dovelo do toga da je trebalo otpisati veći broj vagoneta. Osim toga, neki vagoneti su prerađivani za cicke za drvo, drvene vagonete i vagonete za prijevoz ljudi. Zbog toga je ovih vagoneta bilo 19 više, tako da je stvarni otpis iznosio samo 51.

Dva komada zaštitnika lokomotive (kućica) (23.849.90 dinara) bile su demontirane s obje lokomotive UNRRA radi toga što nisu mogle prolaziti kroz potkop. One su bile nepotrebne i odbačene, a materijal se koristio u druge svrhe.³⁰

Dana 31. prosinca 1953. sklopljen je Ugovor o eksploataciji i održavanju industrijskog kolosjeka zaključen između Direkcije željeznica Zagreb i Dalmatinskih ugljenokopa Siverić kao upravljačkog tijela. Ovim Ugovorom regulirani su odnosi iz eksploatacije i održavanja industrijskih kolo-

30 HR HDA 365, Dalmatinski ugljenokopi Siverić, Bilanca, 31. prosinca 1952., inv. br. 1985.

sjeka koji su se odvajali u 243,348 km i u 243,096 km pruge Ogulin-Split u stanici Siverić i vodili su u područje upravljačkog tijela. Industrijski kolosjeci izgrađeni su za vrijeme Austro-Ugarske Monarhije na temelju građevinske dozvole izdane od tadašnje vlasti, a njihova upotreba odobrena je uporabnom dozvolom iste vlasti. Industrijski kolosjeci izgrađeni su kao mreža industrijskih kolosjeka. Odvojna skretnica br. 3 bila je udaljena od sredine stanične zgrade Siverić 244 metra, a odvojna skretnica br. 6 8,0 metara. Dužina industrijskog kolosjeka, koja je dolazila u obzir za zaračunavanje dostavne pristojbe, bila je 298 metara. Industrijski kolosjek održavalo je upravljačko tijelo, a Direkcija željeznica vršila je nadzor.³¹

3. Rudnik sadre Kosovo

Rudnik sadre Kosovo kraj Knina³² osnovan je Rješenjem Vlade NRH Pov. br. 470/1947. od 30. svibnja 1947. Poduzeće je registrirano u registar državnih privrednih poduzeća pod br. 23226-III-1947. Primopredaja Rudnika sadre Kosovo prešla je iz ovlasti Ministarstva rudarstva NRH u ovlast Ministarstva industrije NRH 7. veljače 1949. Primopredaja je obavljena na temelju rješenja Ministarstva industrije NRH br. 3061-49. od 28. siječnja 1949., a u svezi s odlukom Prezidijuma Sabora NRH od 13. siječnja 1949. Ministarstvo rudarstva NRH u Zagrebu predalo je, a Glavna direkcija građevne industrije Ministarstva industrije NRH u Zagrebu primila je pod svoj AOR Rudnik sadre Kosovo sa stanjem na dan 31. prosinca 1948. Svi kadrovi koji su na dan primopredaje bili stalno zaposleni u poduzeću, ostali su i dalje na radnom mjestu.³³

31 HR HDA 1576. Direkcija željeznica Zagreb Jugoslavenskih državnih željeznica-Zagreb (1945.-1990.), spis ur.br. 2886/1953.

32 Godine 1928. osnovano je od privatnika poduzeće SADRA Kosovo. Sadra se vadila iz dva sadroloma: iz Kukor Malog i Bijelog Brijega. Godine 1942. zbog ratnih su operacija obustavljeni radovi na ovim sadrolomima. Uoči konca 1947. osnovano je poduzeće Dalmatinski rudnici metala i nemetala koje je od tada stalno eksploatiralo sadrolome Kosova, vidi HR HDA 365, Generalna direkcija ugljena NRH, Sumarni popis mašina, uređaja i postrojenja, godina 1949., inv. br. 1272. Vlada NRH donijela je 14. srpnja 1948. Rješenje o promjeni naziva poduzeća Dalmatinski rudnici metala i nemetala u Kosovu u novi naziv: Rudnik sadre Kosovo. Poduzeće je bilo pod AOR-om Ministarstva rudarstva, vidi HR HDA 279, spis ur.br. 9113/1948.

33 HR HDA 365, Ministarstvo industrije NRH, Rudnik sadre Kosovo, Primopredajni zapisnik na temelju rješenja Vlade FNRJ o prijenosu rudnika iz ovlasti Ministar-

Ministarstvo rudarstva NRH poslalo je 22. prosinca 1948. dopis Rudniku sadre Kosovo o tečaju za rukovaoce parnim i diesel lokomotivama. Da bi se dokrajčili nepotrebni kvarovi na parnim i diesel lokomotivama, uprava navedenog rudnika trebala je pod rukovodstvom svoga strojnog poslovođe organizirati tečajeve za rukovaoce parnim, a posebno za rukovaoce diesel motorima. Navedeni tečajevi bili su obvezatni za svakog rukovaoaca vozila, koji se na taj način trebao usavršiti. Tečajevi su trebali početi u prvom tjednu nove 1949. godine.³⁴

Prema popisu inventara Rudnika sadre Kosovo od 30. prosinca 1948. rudnički kolosjek i vagoneti procijenjeni su na 2.010.859.09 dinara:

1. rudnički kolosjek od željezničke stanice Kosovo do revira Bulatovo u dužini od 982 m kompletnog kolosjeka, od kojih je 895 m kolosjeka izgrađeno s tračnicama od 12 kg/m, a 87 m kolosjeka s tračnicama od 9 kg/m težine. Na ovom kolosjeku bilo je postavljeno 5 skretnica i izgrađena su 2 betonska mosta od armiranog betona (566.214.63. dinara).

2. rudnički kolosjek Bulatovo-Bijeli Brijeg u dužini od 600 m. Kolosjek je bio izgrađen s tračnicama od 7 i 9,5 kg težine, kompletan s pragovima i svim priborom. Na ovom kolosjeku bila je jedna skretnica (180.000. dinara)

3. rudnički kolosjek na dnevnom kopu Bijeli Brijeg u dužini od 439 m. Kolosjek je imao 6 skretnica s pragovima i svim priborom (109.750. dinara)

4. novi kolosjek koji je bio u gradnji od revira Bijeli Brijeg do Kukora Maloga. Izgrađeni su bili i nasipi s dva drvena mosta. Dužina nasipa i cjelokupne pruge iznosila je 1.100 m. Na ovome su nasipu tada bile postavljene provizorne tračnice u dužini od 704 m i od 7 i 9 kg (425.041. dinara)

5. rudnički kolosjek na reviru Kukor Mali u dužini od 550 m s pragovima i svim priborom. Bilo je postavljeno 10 skretnica, 1 okretaljka i 1 obična željezna ploča (137.500. dinara)

6. na cijelom reviru Kosovo nalazilo se 63 komada prekretnih vagoneta od kojih je 35 bilo u vlasništvu poduzeća (592.353. dinara).³⁵

stva rudarstva u ovlast Ministarstva industrije, godina 1949., inv. br. 1293.

34 HR HDA 1160, svežanj 2, spis ur.br. 36419/1948.

35 28 komada vagoneta bili su vlasništvo Tupuloma Stobreč koji su samo posuđeni, ali nisu uvršteni u cijenu.

Također, rudnik je imao remizu na Bulatovu koja je služila za popravak na donjim dijelovima lokomotive (168.226.25 dinara).³⁶

Odlukom Prezidijuma Sabora NRH od 13. siječnja 1949. ukinuto je Ministarstvo rudarstva NRH, a njegovi poslovi, osim onih koji su se odnosili na ugljenokope, preneseni su u ovlast Ministarstva industrije NRH. U svezi s navedenim Rudnik sadre Kosovo (pod rukovodstvom Glavne direkcije građevne industrije) preuzelo je Ministarstvo industrije od Generalne direkcije ugljena za NRH Ministarstva rudarstva FNRJ.³⁷

Rješenjem Vlade NRH od 23. listopada 1950. državno privredno poduzeće republičkog značenja: Rudnik sadre Kosovo, Kosovo (kraj Knina), stavljeno je u ovlast Generalne direkcije građevinske industrije Vlade NRH.³⁸

4. Rudarsko poduzeće Tupina, Stobreč

Rudarsko poduzeće Tupina, Stobreč, Split, Partizanska 28 osnovano je rješenjem Ministarstva rudarstva NRH br. I/990/1948. od 10. veljače 1948. i nije bilo registrirano u registru državnih privrednih poduzeća Ministarstva financija NRH.³⁹

36 HR HDA 365, Ministarstvo industrije NRH, Rudnik sadre Kosovo, Primopredajni zapisnik na temelju rješenja Vlade FNRJ o prijenosu rudnika iz ovlasti Ministarstva rudarstva u ovlast Ministarstva industrije, godina 1949., Prilog br. 1, inv. br. 1293.

37 HR HDA, 279, spis pov.ur.br. 1712/1949., kutija br. 27.

38 HR HDA 279, spis ur.br. 15538/1950., kutija br. 219.

39 HR HDA 365, Nemetali, tupina-promjena ovlasti, NRH, Glavna direkcija građevne industrije-Rudarsko poduzeće Stobreč, Primopredajni zapisnik prilikom prijenosa rudnika iz ovlasti Generalne direkcije za ugljen u ovlast Glavne direkcije građevne industrije, godina 1949., inv. br. 1341. Godine 1933. osnovano je društvo s ograničenim jamstvom pod nazivom: Tupinolom Sv. Petar kod kamena sa sjedištem u Vranjicu. Predmet poslovanja bila je nabava tupinskih ležaja te eksploatacija i prodaja tupine. Spomenuto društvo bilo je protokolirano kod Kotarskog suda kao trgovačkog suda u Splitu. Poduzeće je do početka rata otkopavalo tupinu i eksportiralo je u Italiju (Pescara, Molfetta) i Pulu. Rad u tupinolomu bio je organiziran primitivno. Odvoz otkopnog materijala vršen je pomoću konjske vuče po tračnicama od 7 kg do obale, gdje je bio izrađen drveni most za utovar u brodove. Poslije rata tupinolom je ostao bez ikakvog inventara. Tračnice, pragovi, skretnice i vagoneti odvezeni su, navodno, na izgradnju pruge Brčko-Banovići. Od osnivanja Rudarskog poduzeća Tupina u Stobreču kod Splita, 10. veljače 1948., pa sve do 10. veljače 1949., uprava je osposobila rudnik za eksplo-

Ministarstvo rudarstva NRH poslalo je 22. prosinca 1948. dopis Rudarskom poduzeću Tupina, Stobreč o tečaju za rukovaoce parnim i diesel lokomotivama. Da bi se dokrajčili nepotrebni kvarovi na parnim i diesel lokomotivama, uprava navedenoga rudnika trebala je pod rukovodstvom svoga strojnog poslovođe organizirati tečajeve za rukovaoce parnim, a posebno za rukovaoce diesel motorima. Navedeni tečajevi bili su obvezatni za svakog rukovaoca vozila koji se na taj način trebao usavršiti. Tečajevi su trebali početi u prvom tjednu nove 1949. godine.⁴⁰

Vlada NRH donijela je 24. prosinca 1948. Rješenje o osnivanju poduzeća republičkog značenja pod nazivom: Rudarsko poduzeće Tupina, Stobreč. Predmet poslovanja bilo je istraživanje, eksploatacija, prerada i prodaja tupine i ruda te njihovih prerađevina. Poduzeće se nalazilo pod administrativno-operativnim rukovodstvom Ministarstva rudarstva NRH.⁴¹

Prema listi o inventarizaciji materijala br. 2 (Inventar) Rudarskog poduzeća Tupina, Stobreč na dan 31. prosinca 1948., od željezničke infrastrukture postojala je: drvena garaža za lokomotivu na rudniku, električna mreža za osvjetljenje pruge s 25 drvenih stupova, industrijski kolosjek od 600 m (9,3 kg/m s 12 skretnica), 61+10 komada željeznih prekretnih vagoneta, 46 komada željeznih rabljenih vagoneta (kiperi). Izvršeni su i kapitalni radovi na tuđim osnovnim sredstvima: na lokomotivi rudnika Novi Golubovec i na lokomotivi Tvornice cementa Pula.

Prema listi o inventariziranom materijalu br. 5 (osnovna sredstva dana na poslugu) Rudniku sadre Kosovo dano je 19 komada željeznih prekretnih vagoneta, a Sinjskim rudnicima 4 komada.

Prema listi o inventariziranom materijalu br. 7 (tuđa osnovna sredstva dana na poslugu) od željezničkog voznog parka posuđena je: 1 diesel lokomotiva Gmeinder KG i 1 diesel lokomotiva Koppel-Orenstein (neupotrebjiva).⁴²

ataciju. U tu svrhu obnovljen je rudnički kolosjek s tračnicama od 9 kg u dužini od cca 1300 m s potrebnim skretnicama. Za vuču vagoneta u pogonu se nalazila jedna diesel lokomotiva od 8 tona (tražila je generalnu reparaturu).

40 HR HDA 1160, svežanj 2, spis ur.br. 36419/1948.

41 HR HDA 279, spis ur.br. 17095/1948.

42 HR HDA 365, Nemetali, tupina-promjena ovlasti NRH, Glavna direkcija građevne industrije-Rudarsko poduzeće Stobreč, Primopredajni zapisnik prilikom prije-

Odlukom Prezidijuma Sabora NRH od 13. siječnja 1949. ukinuto je Ministarstvo rudarstva NRH, a njegovi poslovi, osim onih koji su se odnosili na ugljenokope, preneseni su u ovlast Ministarstva industrije NRH. U svezi s navedenim Rudarsko poduzeće Tupina, Stobreč (pod rukovodstvom Glavne direkcije građevne industrije) preuzelo je Ministarstvo industrije od Generalne direkcije ugljena za NRH Ministarstva rudarstva FNRJ.⁴³

Primopredaja poduzeća iz ovlasti Generalne direkcije za ugljen za NRH Ministarstva rudarstva FNRJ, kao sljednika ukinutog Ministarstva rudarstva NRH, u ovlast Glavne direkcije građevne industrije Ministarstva industrije NRH izvršena je 5. veljače 1949. Primopredaja je izvršena na temelju rješenja Ministarstva industrije NRH br. 3061-49. od 28. siječnja 1949., a u svezi s odlukom Prezidijuma Sabora NRH od 13. siječnja 1949.⁴⁴

Prema izvješću Rudarskog poduzeća tupina, Stobreč o radu i poslovanju poduzeća od 10. veljače 1949., bila je projektirana elektrifikacija rudničke pruge u dužini od cca 1500 metara. Najviše poteškoća poduzeće je imalo s prijevoznim sredstvima, bilo po industrijskoj pruži, bilo cestom. Lokomotive namijenjene za prijevoz industrijskom prugom bile su stare i dotrajale i stalno su se kvarile. Jedna takva posuđena od Tvornice Pula u listopadu 1948. potpuno je izbačena iz pogona kao neupotrebljiva. U tome trenutku poduzeće je raspolagalo samo s jednom lokomotivom koja se nalazila u vrlo lošem stanju i bila je potrebna hitna generalna reparatura.⁴⁵

Rješenjem Vlade NRH od 23. listopada 1950. državno privredno poduzeće republičkog značenja: Rudarsko poduzeće Tupina, Stobreč stavljeno je u ovlast Generalne direkcije građevinske industrije Vlade NRH.⁴⁶

nosa rudnika iz ovlasti Generalne direkcije za ugljen u ovlast Glavne direkcije građevne industrije, godina 1949., inv. br. 1341.

43 HR HDA 279, spis pov.ur.br. 1712/1949., kutija br. 27.

44 HR HDA 365, Nemetali, tupina-promjena ovlasti NRH, Glavna direkcija građevne industrije-Rudarsko poduzeće Stobreč, Primopredajni zapisnik prilikom prenosa rudnika iz ovlasti Generalne direkcije za ugljen u ovlast Glavne direkcije građevne industrije, godina 1949., inv. br. 1341.

45 HR HDA 365, Nemetali, tupina-promjena ovlasti NRH, Glavna direkcija građevne industrije-Rudarsko poduzeće Stobreč, inv. br. 1341.

46 HR HDA 279, spis ur.br. 15538/1950., kutija br. 219.

5. Boksitni rudnici Drniš

Rješenjem Odjeljenja za metale Ministarstva rudarstva FNRJ M.br. 3744 od 6. srpnja 1946. za poduzeća zatečena nakon kraja 2. svjetskog rata sa svim njihovim postrojenjima, pogonima, stovarištima i ograncima, stvorene su dvije uprave:

UPRAVA BAUXITNIH RUDNIKA DRNIŠ pod koju su spadala poduzeća:

1. Aluminijsko-rudarsko industrijsko d.d. Split⁴⁷
2. Dalmacija bauxit d.so.j. Split
3. Jadransko primorski bauxit d.d. (Rudarsko industrijsko d.d. Split)
4. Adrija bauxit (Rudarsko industrijsko d.d.) Zagreb

UPRAVA BOSANSKO HERCEGOVAČKIH BOKSITNIH RUDNIKA-MOSTAR⁴⁸ pod koju su spadala poduzeća:

1. Kontinentalno boksitno-rudarsko industrijsko d.d. Zagreb⁴⁹
2. Hrvatsko boksitno d.d. Zagreb
3. Hrvatsko aluminijsko i industrijsko d.d. Zagreb
4. Državni boksitni rudnici u Mostaru (Čitluk)-Eksplatacija

47 Poduzeće Aluminijsko, rudarsko i industrijsko d.d. Split osnovano je 27. veljače 1917., vidi Compass, Finanzielles Jahrbuch, Jugoslavien, 1929., Kompassverlag, Wien 1929., str. 415.

48 U svrhu stvaranja osnovice za privredu općedržavnog značenja koja je bila glavni oslonac u razvitku privrede FNRJ Prezidijum Narodne skupštine FNRJ donio je 19. srpnja 1946. Odluku o određivanju poduzeća općedržavnog značenja. Temeljem navedene odluke za poduzeće općedržavnog značenja određena je i Uprava bosansko-hercegovačkih boksitnih rudnika Mostar, vidi *Sl. list.* 59(1946).

49 Ministarstvo industrije i rudarstva Narodne vlade Bosne i Hercegovine donijelo je 31. listopada 1945 rješenje br. 7788/45. o stavljanju poduzeća Kontinentalno bauxitno rudokopno i industrijsko d.d. Zagreb pod poslovno rukovodstvo (neposrednu upravu i nadzor) Uprave drž. bos.-herc. ugljenokopa ovog Ministarstva. Ministarstvo industrije i rudarstva Narodne vlade Hrvatske (Odjel za rudarstvo) odgovorilo je 1. prosinca 1945. da je predmetno rješenje primilo na znanje, ali da se ono odnosi samo na rudnike navedenog poduzeća koji su se nalazili na teritoriju Bosne i Hercegovine, a nikako na samo poduzeće kojemu je centrala bila u Zagrebu i na rudnike poduzeća na teritoriju NR Hrvatske, jer su oni spadali pod neposredno rukovodstvo hrvatskog Ministarstva u Zagrebu, vidi HR HDA 365, Kontinentalno bauxitno rudokopno i industrijsko d.d., konfiskacija, inv. br. 1176, spis Ministarstva industrije i rudarstva Narodne vlade Hrvatske ur.br. 6250/45.

boksita

5. Ugrovača-rudarsko d.d. Zagreb
6. Rudnica d.d. Dubrovnik
7. Bosanska Krupa-rudnici boksita u Gornjoj Suhaji

Navedene uprave poslovale su kao samostalna poduzeća i stajala su pod neposrednim AOR-om Odjeljenja za metale Ministarstva rudarstva FNRJ.⁵⁰

U svrhu stvaranja osnovice za privredu općedržavnog značenja koja je bila glavni oslonac u razvitku privrede FNRJ, Prezidijum Narodne skupštine FNRJ donio je 19. srpnja 1946. Odluku o određivanju poduzeća općedržavnog značenja. Temeljem navedene odluke za poduzeće općedržavnog značenja određena je i Uprava boksitnih rudnika Drniš.⁵¹

Na temelju rješenja Ministarstva financija FNRJ IV br. 72 od 3. siječnja 1948. upisano je u registar državnih privrednih poduzeća općedržavnog značenja pod rednim brojem 320 sv. II državno privredno poduzeće općedržavnog značenja pod nazivom Boksitni rudnici Drniš (skraćeni naziv Boksiti-Drniš) sa sjedištem u Drnišu. Poduzeće je osnovano rješenjem Vlade FNRJ IV br. 4364/47. od 4. listopada 1947. Predmet poslovanja poduzeća bilo je iskorištavanje nalazišta boksitne rude, organiziranje i vođenje drugih poslova koji su bili u neposrednoj vezi s poslovanjem poduzeća. Pomoćni uređaji nalazili su se u p.o. Trbounje i p.o. Drniš, a sastojali su se iz rudničkih pomoćnih radionica, kalorične električne centrale i kemijskog laboratorija. Tvrtku je potpisivao Boško Mileta, a u slučaju njegove spriječenosti glavni inženjer Damir Franotović u granicama ovlaštenja.⁵²

Dana 15. veljače 1949. sklopljen je Ugovor o eksploataciji industrijskog kolosjeka između saobraćajno-transportnog gazdinstva JDŽ, sektora Ogulin i Boksitnih rudnika Drniš u Drnišu kao upravljačkog tijela. Ovim Ugovorom regulirani su odnosi, dužnosti i obaveze koji su proizlazili iz eksploatacije industrijskog kolosjeka koji se odvajao u km 7,917 do 8,216 industrijskog kolosjeka Dalmatinskih rudnika uglja Siverić između stanice Drniš i Velušić. Industrijski kolosjek izgrađen je godine 1934. dozvolom

50 HR HDA 365, Jadransko boksitno-prije Adria d.d. Split, konfiskacija imovine, godina 1946., inv. br. 1169.

51 *Sl. list.* 59(1946).

52 *Sl. list.* 6(1948).

Generalne direkcije Beograd br. 22600 od 11. svibnja 1934. S istim je izdana i uporabna dozvola. Industrijski kolosjek je počinjao sa skretnicom br. 1 i završavao sa skretnicom br. 2. U km 7,9 industrijskog kolosjeka nalazio se kolobran koji je osiguravao kola od skretanja u pravcu Drniša. Korisna dužina industrijskog kolosjeka bila je 210 metara.⁵³

Poduzeće Boksitni rudnici Drniš osnovano je Rješenjem Vlade FNRJ br. 617/51. od 14. veljače 1951. Registrirano je kod Ministarstva financija FNRJ pod brojem 7532-III. od 4. travnja 1952. pod nazivom Boksitni rudnici Drniš. Rješenjem Ministarstva financija NRH Zagreb br. 9205-XIV. od 18. travnja 1952. poduzeće je postalo republičkog značenja i prenijeto je u ovlast Vlade NRH. Mjerodavno državno tijelo poduzeća bio je Savjet za industriju Vlade NRH, a poduzeće je bilo udruženo u Glavnu direkciju za metalurgiju NRH. Rješenjem Ministarstva financija NRH br. 28765 od 7. siječnja 1953. poduzeće je preneseno u ovlast Narodnog odbora kotara Drniš, te se briše iz registra državnih privrednih poduzeća republičkog značenja. Osnovna djelatnost poduzeća bila je proizvodnja boksita na pogonima Kalun, Promina, Moseć i Ervenik.

Prema analizi kretanja osnovnih sredstava u toku godine 1952. poduzeće je imalo: industrijski kolosjek normalnog profila, vanjski kolosjek, jamske kolosjeke i vozni park industrijskog željezničkog kolosjeka (760 mm i 600 mm).

Od transportnih strojeva poduzeće je imalo 2 diesel lokomotive koje su u godini 1952. bile u ograničenoj upotrebi.⁵⁴

Dana 9. ožujka 1953. u Zagrebu je sklopljen novi Ugovor o eksploataciji i održavanju industrijskog kolosjeka između Direkcije željeznica Zagreb i Boksitnih rudnika Drniš kao upravljačkog tijela. Ovim Ugovorom reguli-

53 HR HDA 1576, ur.br. 2885/1953. Dana 21. travnja 1954. između Boksitnih rudnika Drniš i Željezničkog transportnog poduzeća Direkcije JŽ Zagreb sklopljen je Ugovor o načinu plaćanja željezničkog vlakopravnog osoblja koje je trebalo dostavljati kola na normalnu industrijsku prugu Drniš-Velušić, a za potrebe Boksitnih rudnika Drniš. Ovim Ugovorom regulirani su odnosi iz načina dostave kola na normalnu industrijsku prugu Drniš-Velušić koja se odvajala u km 245,229 s pruge Ogulin-Split skretnicom broj 11 na stanici Drniš i vodila je u dužini od 13,100 km do Velušića. Boksitni rudnici Drniš kao suopotrebljivač normalne industrijske pruge Drniš-Velušić raspolagali su lokomotivom serije 31 broj 005 koju su iznajmili od Željeznice (Ugovor s Ložionicom Split br. 1494 od 2. travnja 1954.), vidi HR HDA 1576, spis ur.br. 9873/1953.

54 HR HDA 365, Bilanca Boksitnih rudnika Drniš za godinu 1952., inv. br. 1987.

rani su odnosi iz eksploatacije i održavanja industrijskog kolosjeka koji se odvajao u km 7,917/8/216 industrijske pruge Drniš-Velušić pod upravom Dalmatinskih ugljenokopa Siverić, a čija se industrijska pruga odvajala u stanici Drniš od pruge Ogulin-Split. Predmetni industrijski kolosjek vodio je do utovarnog mjesta upravljačkih tijela. Industrijski kolosjek se odvajao desnom skretnicom od pruge Drniš-Velušić na koju se ponovno vezao lijevom skretnicom u km 8,216. Odvojna skretnica bila je udaljena od sredine stanične zgrade Drniš 8,124 metara (207+7,917), a dužina kolosjeka bila je 299 metara. Cijeli industrijski kolosjek održavalo je upravljačko tijelo, a Direkcija željeznica obavljala je nadzor.⁵⁵

Istoga dana sklopljen je Ugovor o suoporabi industrijskog kolosjeka sklopljen između Direkcije željeznica Zagreb i Dalmatinskih ugljenokopa Siverić kao upravljačkog tijela industrijske pruge Drniš-Velušić koja se odvajala skretnicom br. 11 i Boksitnih rudnika Drniš na stanici Drniš kao suupotrebljivača te industrijske pruge. Upravljačko tijelo Dalmatinski ugljenokopi Siverić prema pismenom očitovanju od 3. ožujka 1953., dopustio je suupotrebljivaču Boksitnim rudnicima Drniš obavljanje utovara i istovara svojih pošiljaka na industrijskoj pruzi Drniš-Velušić u manipulativnoj stanici Drniš. Direkcija željeznica Zagreb kao nadzorno tijelo pristala je suupotrebljivaču dostavljati kola na industrijsku prugu radi utovara i istovara.⁵⁶

5.1. Dalmacija bauxit d.s.o.j.

Društvo Dalmacija bauxit d.s.o.j. sa sjedištem u Splitu⁵⁷ upisano je u trgovački registar 14. ožujka 1929. Nakon aneksije jednog dijela Dalmacije od Talijana rudnici društva Dalmatia bauxit d.s.o.j. ostali su Nezavisnoj

55 HR HDA 1576, spis ur.br. 2885/1953.

56 HR HDA 1576, spis ur.br. 2885/1953.

57 Osnovna glavnica poduzeća Dalmatia bauxit d.s.o.j. u Splitu godine 1929. bila je 300.000 dinara, koja je kasnije povišena na 2,100.000 dinara. Vlasnik ovoga društva bila je njemačka firma Gebrüder Giulini G.m.b.H. u Ludwigschafenu a/Rh. Poslovni udjeli kasnije su upisani na ime društva Bauxit Istriane s a.g.1 u Trstu, ali su u stvari pripadali firmi Giulini koja je bila vlasnica i društva Bauxit Istriane. Poslovođe društva bili su: direktor Oskar Gebhart, Friedrich Herr pok. Pavla u Brecciji (Como, Italija), koji je bio zet porodice Giulini, dr. Marko J. Dominis u Šibeniku i dr. Giovanni Bota u Como, vidi HR HDA 365, Jadransko boksitno-prije Adria d.d. Split, konfiskacija imovine, godina 1946., inv. br. 1169.

Državi Hrvatskoj (NDH), dok je sjedište društva (Split) potpalo pod Italiju. Nakon aneksije odnosno okupacije od Talijana društvo se raspalo na Dalmacija bauxit d.s.o.j. koje je postalo talijansko sa sjedištem u Splitu i Dalmacija bauxit rud. i ind. d.d.⁵⁸ sa sjedištem u Zagrebu. Ovo zadnje preuzelo je rukovodstvo nad rudnicima koji su ostali na teritoriju NDH i kasnije, godine 1941., promijenilo naziv u Hrvatsko bauxitno d.d. u Zagrebu. Protokolacija Hrvatskog bauxitnog d.d. obavljena je 22. travnja 1942. kod Trgovačkog suda u Zagrebu. Društvo u Splitu dalo je na temelju ugovora društvu u Zagrebu na uporabu sav inventar, materijal, zgrade i instalacije koje su se nalazile na rudnicima Sinj, Široki Brijeg, Bosanska Krupa, Kosijerovo itd. Društvo u Splitu ustupilo je društvu u Zagrebu sav boksit produciran na teritoriju NDH, kao i većinu dužnika i vjerovnika.

Oskar Gebhardt i dr. Marko-Juraj Dominis kao vlasnici poduzeća Dalmatia bauxit d.s.o.j. u Splitu, ustupili su (cesija udjela) 21. prosinca 1942. navedeno poduzeće tvrtki Bauxit Istrienne societa a.g.l. u Trstu, pa je to društvo postalo isključivi vlasnik poduzeća u Splitu.⁵⁹

Prema riječima dr. Marka Jurja Dominisa izrečenih 25. svibnja 1945. pred Komisijom za utvrđivanje okupatorskih zločina, poduzeće Dalmatia bauxit s.o.j. Split i poduzeće Dalmatia bauxit rud. i ind. d.d. Zagreb bila su u stvari isto društvo. Vlasnik svih dionica ovog potonjeg društva u Zagrebu bila je također firma Gebrüder Giuliani. Društvo je osnovano s ciljem da se sačuvaju rudarska prava u Hrvatskoj jer je bilo rudarskih prava i na teritoriju NDH.⁶⁰

Pravomoćnom odlukom Gradskog narodnog odbora u Zagrebu od 17. kolovoza 1945. br. 6865/45. konfiscirana je sva imovina vlasnika dionica Hrvatskog bauxitnog d.d. Zagreb koji su bili Nijemci.

58 Dionička glavnica poduzeća Dalmatia bauxit rud. i ind. d.d. u Zagrebu bila je 500.000 kuna koja je u godini 1943. povišena na 1.500.000 kuna, tj. 1.500 dionica po 1.000 kuna svaka. Dionice su bile vlasništvo firme Gebrüder Giuliani. Društvo u Zagrebu bilo je osnovano radi očuvanja rudarskih prava u Hrvatskoj jer je Dalmatia bauxit d.s.o.j. imalo svoje sjedište u Splitu (anektirani teritorij). Oba ova društva: Dalmatia bauxit d.s.o.j. u Splitu i Dalmatia bauxit rud. i ind. d.d. u Zagrebu nakon rata smatrani su kao jedno društvo istoga vlasnika, vidi HR HDA 365, Jadransko boksitno-prije Adria d.d. Split, konfiskacija imovine, godina 1946., inv. br. 1169.

59 HR HDA 365, Dalmatia bauxit, konfiskacija, inv. br. 1178.

60 HR HDA 365, Jadransko boksitno-prije Adria d.d. Split, konfiskacija imovine, godina 1946., inv. br. 1169.

Odlukom Ministarstva industrije i rudarstva NRH od 4. prosinca 1945. kod tvrtke Hrvatsko bauxitno d.d. Split postavljen je ing. Damir Franotović za upravitelja, a razriješen je Bogoslav Mikuličić koji je postavljen na tu dužnost 28. svibnja 1945.⁶¹

Rješenjem ministra industrije i rudarstva NRH od 12. siječnja 1946., poslovnica Hrvatskog bauxitnog d.d. iz Zagreba, Praška ulica br. 6/II, premještena je u Drniš. Prijenos je opravdan time što je cijela poslovnica bila bliže rudnicima.⁶²

Odlukom Odjela za narodnu imovinu Oblasnog narodnog odbora Dalmacije u Splitu br. 3330/46. od 14. svibnja 1946., za privremenog upravitelja poduzeća Dalmatia bauxit d.s.o.j. u Splitu postavljena je Glavna uprava dalmatinskih rudokopa i ugljenokopa u Splitu. Odlukom istoga tijela od 15. svibnja 1946. imovina poduzeća Dalmatia bauxit d.s.o.j. u Splitu ustupljena je Oblasnom NO Dalmacije, Odjelu industrije i rudarstva u Splitu na neposredno rukovođenje, upravu i iskorištavanje kao mjerodavnoj stručnoj ustanovi.⁶³

Konfiskacija poduzeća Dalmatia bauxit d.s.o.j. u Splitu izvršena je temeljem rješenja Kotarskog suda u Splitu konf.br. 163/45. od 26. studenoga 1946. i nadopunidbenim rješenjem konf.br. 163/45./11 od 11. srpnja 1947.⁶⁴

U popisu inventara konfiscirane imovine poduzeća Dalmatia bauxit d.s.o.j. u Sinju između ostaloga se spominje: 1 ploča okretaljka, 6 komada kola od cicaka, 1 srce za kolosjek, 3 komada vagoneta, 4 komada žljebovnjaka za žičare.⁶⁵

61 HR HDA 365, Hrvatsko bauxitno d.d., inv. br. 1168.

62 HR HDA 365, Hrvatsko bauxitno d.d. Zagreb, konfiskacija imovine, 1945./1946., inv. br. 1168 i HDA, 365, Dalmatia bauxit, konfiskacija, inv. br. 1178.

63 HR HDA 365, Dalmatia bauxit, konfiskacija, inv. br. 1178.

64 HR HDA 365, Dalmatia bauxit, konfiskacija, inv. br. 1178.

65 HR HDA 365, Dalmatia bauxit, konfiskacija, inv. br. 1178. Riječ je o poduzeću Hrvatsko bauxitno d.d. Zagreb-Prometna uprava Sinj, vidi HDA, 365, Hrvatsko bauxitno d.d., inv. br. 1168.

5.2. Jadransko-bauxitno d.d. (prije Adria bauxit, rudarsko i industrijalno dioničko društvo)

Poduzeće Adria bauxit, rudarsko i industrijalno dioničko društvo pro-tokolirano je 21. kolovoza 1920. kod Kr. sudbenog stola u Zagrebu pod brojem 170/23676. Rovnu dozvolu⁶⁶ izdalo je 27. rujna 1920. Kr. rudarsko satništvo u Splitu pod brojem 478/1920. Sjedište poduzeća bilo je u Zagrebu, Palmotićeve ulica 56. Poslovna društvena uprava bila je u Drnišu, srez Knin, Banovina Primorska. Vlasnici društva bili su Beočinska fabrika cementa a.d. Beočin⁶⁷ Jugoslavija i drugi manji dioničari.

Poduzeće je osnovano 1920. kada je započelo s istražnim radovima te su na podlozi i rezultatu tih istraživanja godine 1927. uređeni rudnici s strojevnim napravama za proizvodnju od 50.000-60.000 tona bauxita godišnje. Rudnici bauxita nalazili su se u mjestima Drniš i Oklaj, srez Knin, Banovina Primorska, rudnik ugljena (lignita) nalazio se u Drvaru, srez Bosanski Petrovac, Banovina Vrbaska.⁶⁸

Prema Pravilima tvrtke Adria-bauxit, rudarsko i industrijalno d.d., Zagreb od 23. srpnja 1920., u poslovni djelokrug društva spadala je i gradnja potrebitih željeznica i njihova eksploatacija.⁶⁹

66 Prva rovna dozvola produžena je do 27. rujna 1944., dok je druga rovna dozvola br. 2092 izdana od Rudarskog glavarstva u Zagrebu 8. svibnja 1928, vidi HR HDA 365, Jadransko boksitno-prije Adria d.d. Split, konfiskacija imovine, godina 1946., inv. br. 1169.

67 Godine 1928. vlasnici dionica poduzeća Adria bauxit rudarsko i industrijsko d.d. u Zagrebu bili su Tonko L. Milić iz Slanoga (Dubrovnik) i englesko društvo The Levant Company Ltd. u Londonu. Oni su svoje dionice prodali tada Beočinskoj fabrici cementa A.D. u Beočinu koja je postala vlasnica svih starih kao i novih emitiranih dionica, vidi HR HDA 365, Jadransko boksitno-prije Adria d.d. Split, konfiskacija imovine, godina 1946., inv. br. 1169.

68 HR HDA 597. Industrijska komora (Industrijska komora Zagreb 1938.-1941., Veleobrtna komora Zagreb 1941.-1945., Industrijska komora Zagreb 1945.-1948.) – Zagreb (1938.-1948.), dosje: rudarska industrija (podaci o poduzećima), predmet: Adria bauksit, rudarsko i industrijsko d.d. Zagreb, Osnovni podaci o poduzeću s prilogom od 20. studenoga 1934., kutija br. 10. Dionička glavnica pri osnivanju, godine 1920., bila je 2,500.000 dinara, podijeljena u 10.000 dionica po 250 dinara svaka, vidi HR HDA 365, Jadransko boksitno-prije Adria d.d. Split, konfiskacija imovine, godina 1946., inv. br. 1169.

69 HR HDA 163. Banovina Hrvatska. Odjel za obrt, industriju i trgovinu – Zagreb

Za rudnike bauxita u Drnišu i Oklaju najbliža je željeznička stanica bila Drniš od koje su rudnici u Drnišu bili udaljeni 5,7 i 9 km, dok su rudnici u Oklaju bili udaljeni od te stanice 18-20 km. Ovi bauxitni rudnici gravitirali su industrijskoj pruzi Drniš-Velušić, vlasnika Ugljeničke družbe "Dalmacija", te su se bauxitni rudnici u Drnišu nalazili neposredno uzduž te pruge. Bauxitni rudnici u Oklaju bili su udaljeni od industrijske pruge 6-10 km. Sama industrijska pruga, koja se odvajala od glavne državne pruge u stanici Drniš, imala je duljinu 12 km. Najbliže pristanište za sve bauxitne rudnike bilo je u Šibeniku od kojeg su rudnici bili udaljeni 69 km. Najbliža željeznička stanica za ugljen bila je Drvar, udaljena od rudnika oko 2 km. Polovina ugibališta na industrijskom kolosjeku Drniš-Velušić nije bila vlasništvo poduzeća jer je bilo izgrađeno u zajednici s poduzećem Kontinentalno d.d. Drniš.

Na dan 20. studenoga 1934. ruda u rudniku bauxita u Drnišu vadila se samo na sjevernom rudniku iz grupe jama broj 22 u Trbounju pomoću okomitog okna. Ruda je na površinu dolazila u kablovima 900 kg čiste težine, te je pomoću poljske željeznice (kolosjek 600 mm) ukrcavana na km 9.8 u normalne željezničke vagone. Sve dizalice od kojih su se dvije nalazile na površini, a tri u jami tjerane su električnim motorima.

Ugljenokop mrkog ugljena u Drvaru bio je 1. travnja 1932. potpuno obustavljen i potopljen. Između ostaloga tamo se nalazio i 1 lokomobil s 33.988 m² zagrjevne površine.⁷⁰

Godine 1935. od sirovina (polufabrikata) koji su služili kao pomoćno sredstvo proizvodnje, tvrtka Adria bauxit d.d. nabavila je dijelove za motor na upojni plin i za lokomotive na naftu u vrijednosti od 8.284 dinara kod tvrtke Himbold Deutz Motoren A.G. Köln preko njezina jugoslavenskog zastupstva u Zagrebu, 2. električne dizalice za pretovarište rudače iz vagoneta u željezničke vagone u vrijednosti od 47.700 dinara iz Njemačke preko jugoslavenskog zastupstva u Zagrebu, 2. lokomotive na naftu za transport rudače u vrijednosti od 300.000. dinara kod tvrtke Humboldt Deutz Motoren A.G. Köln preko jugoslavenskog zastupstva u Zagrebu.

(1939.-1941.), dosje tvrtke Adria bauxit, rudarsko i industrijalno d.d. Zagreb, 1926.-1929., kutija br. 87.

70 HR HDA 597, dosje: rudarska industrija (podaci o poduzećima), predmet: Adria bauksit, rudarsko i industrijsko d.d. Zagreb, Osnovni podaci o poduzeću s prilogom od 20. studenoga 1934., kutija br. 10.

U toku 1935. stvarno je uložen kapital u strojarska postrojenja u Drnišu: naprave za izvoz iz rova i utovar u vagonete na rudniku Foča u Oklaju (292.404.61 dinara), naprave za pretovar iz vagoneta u željezničke vagone s električnim dizalicama u Drnišu (205.000.96 dinara). Ostale investicije u toku 1935. bile su: izgradnja rudničke industrijske pruge (760 mm širine) u duljini od 9 km s rudnika u Drnišu do rudnika Foča u Oklaju (1,357.738 dinara), nabavljeno je za prijevoz rudače na predstojećoj pruži: 2 lokomotive na sirovo ulje tipa Deutz, 40 KS svaka (300.000 dinara), 60 transportnih vagoneta od po 2 tone sadržine (246.000 dinara).⁷¹

Godine 1936. došlo je do naknadnih troškova kod izgradnje rudničke industrijske pruge u Drnišu do rudnika Foča u Oklaju za zauzeto zemljište (67.436.65 dinara).⁷²

Prema podacima tvrtke Adria bauxit, rudarsko i industrijsko d.d. Zagreb, poslovna direkcija u Splitu, Vilsonova obala 35, od 18. veljače 1939., proizvedeni bauxit otpremao se s pojedinih rudnika autom i vlastitom industrijskom željeznicom do industrijske pruge Drniš-Velušić, a zatim državnom željeznicom do određenog mjesta u tuzemstvu odnosno do najbliže luke na moru za izvoz u inozemstvo (Njemačku).⁷³

Dana 20. listopada 1941. osnovano je poduzeće Adria bauxit društvo s.o.j. sa sjedištem u Splitu. Osnovna društvena glavnica bila je 50.000 lira, od kojih je 30.000 lira glasilo na dr. Marka Jurja Dominisa i 20.000 lira na direktora Oskara Gebharta, sve za račun Beočinske fabrike. Oni su bili i poslovođe društva. Prema riječima dr. Marka Jurja Dominisa izrečenih 23. listopada 1945. Okružnom narodnom sudu u Šibeniku, poduzeće Adria bauxit d.d. Zagreb i poduzeće Adria bauxit d.s.o.j. Split bili su u stvari isto društvo. Ovo potonje društvo u Splitu bilo je osnovano jedino u cilju da se sačuvaju rudarska prava nakon anektiranog teritorija od Italije jer je

71 HR HDA 597, dosje: rudarska industrija (podaci o poduzećima), predmet: Adria bauksit, rudarsko i industrijsko d.d. Zagreb, Povremeni podaci za godinu 1935. od 31. siječnja 1936., kutija br. 10.

72 HR HDA 597, dosje: rudarska industrija (podaci o poduzećima), predmet: Adria bauksit, rudarsko i industrijsko d.d. Zagreb, Povremeni podaci za godinu 1936. od 31. siječnja 1937., kutija br. 10.

73 HR HDA 597, dosje: rudarska industrija (podaci o poduzećima), predmet: Adria bauksit, rudarsko i industrijsko d.d. Zagreb, Upitni arak Industrijske komore u Zagrebu za 1938. koji je tvrtka Adria bauxit ispunila 18. veljače 1939., kutija br. 10.

društvo na ovom području imalo rudnih prava, tj. samorova i rudnih polja. Također, Marko Juraj Dominis priznao je da su vlasnici ovog društva u Splitu bili on i Oskar Gebhardt, ali samo po imenu, a u stvari je pravi vlasnik bila Beočinska tvornica cementa.⁷⁴

Poduzeće Adria bauxit, rudarsko i industrijalno d.d. Zagreb (Drniš) konfiscirano je na temelju osude Okružnog narodnog suda u Šibeniku K 109/45. od 10. travnja 1945. i osude Vrhovnog suda NRH K 977/46. od 14. travnja 1946. Poduzeće je u svojim knjigama vodilo i sljedeće investicije: industrijska pruga Sjever-Foča, ugibaldište Drniš-Velušić, uspinjača/spuštaljka Tepljuh (bila je bez vijednosti jer je u tom reviru napušten rad i odstranjen materijal). Poduzeće Adria bauxit d.s.o.j. u Splitu, koje je nastalo za vrijeme rata također je konfiscirano glasom presude br. K 109/45. i 977/46. Nakon rata uprava društva povjerena je Glavnoj upravi Dalmatinskih rudokopa i ugljenokopa u Splitu.⁷⁵

Dana 1. lipnja 1945. odlukom ministra industrije i rudarstva br. 472-R postavljen je Bogoslav Mikuličić za privremenog upravitelja Jadranskog bauxitnog d.d. Zagreb, Palmotičeva ulica br. 56/II. Odlukom Ministarstva industrije i rudarstva NRH br. Kab-1663/45. od 4. prosinca 1945. kod tvrtke Jadransko bauxitno d.d. (prije Adria bauxit), Drniš kod Splita, umjesto Bogoslava Mikuličića za privremenog upravitelja postavljen je ing. Damir Franotović, službenik GUDRE, Split.⁷⁶

Rješenjem ministra industrije i rudarstva br. 465-R-46. od 15. siječnja 1946., određen je prijenos poslovnice Jadranskog bauxitnog d.d. Zagreb, Palmotičeva ulica br. 56 u Drniš.⁷⁷

Svojim rješenjem Konf. 111/46. od 27. svibnja 1947. Kotarski sud u Drnišu konfiscirao je nepokretnine poduzeća Adria bauxit d.d. i određen je prijenos prava vlasništva na FNRJ upisom u javne knjige. Rješenjem Ko-

74 HR HDA 365, Jadransko boksitno-prije Adria d.d. Split, konfiskacija imovine, godina 1946., inv. br. 1169.

75 HR HDA 365, Jadransko boksitno-prije Adria d.d. Split, konfiskacija imovine, godina 1946., inv. br. 1169.

76 HR HDA 365, Jadransko boksitno-prije Adria d.d. Split, konfiskacija imovine, godina 1946., inv. br. 1169.

77 HR HDA 365, Jadransko boksitno-prije Adria d.d. Split, konfiskacija imovine, godina 1946., inv. br. 1169.

tarskog suda u Drnišu pod poslovnim brojem Kfs. 111/46. od 6. kolovoza 1947., te rješenjem Kotarskog suda u Kninu pod brojem I 111/47. od 26. srpnja 1947. konfisciran je rudni posjed pomenutog poduzeća koji se sastojao od ukupno 91 rudnog polja. Na osnovi ovih rješenja Kotarskog suda u Drnišu i Kninu, Odjel komunalnih poslova Oblasnog NO Dalmacije u Splitu izvršio je prijenos prava vlasništva s imena Adria bauxit na ime FNRJ upisom u rudarske knjige ovog odjela.⁷⁸

5.3. Jadransko-Primorski bauxit, rudarsko i industrijsko

d.d.

Poduzeće Jadransko-Primorski bauxit, rudarsko i industrijsko d.d. Split nastalo je fuzijom poduzeća Jadranski bauxit d.d. Split (osnovano godine 1921.) i Primorski bauxit d.d. Split (osnovano godine 1925.). Oba poduzeća završili su fuziju 27. prosinca 1928.⁷⁹ Poduzeće je prvotno upisano u trgovački registar 4. listopada 1921. Upisom u trgovački registar od 25. svibnja 1929. zabilježen je raspust društva Primorski bauxit i njegovo stapanje s tzv. Jadranski bauxit d.d. (rudarsko i industrijsko) Split, koje je preuzelo svu njegovu aktivu i pasivu. Tvrtka je upisana pod nazivom Jadransko-Primorski bauxit rudarsko i industrijsko d.d. U početku je vlasnik dionica poduzeća Jadransko-Primorski bauxit bio američki trust Aluminium Ltd. of Toronto koji je osnovao Jadransko-Primorski bauxit preko francuskog društva Bauxites du Midi. Nakon sukoba Francuske i Njemačke godine 1939. preuzela je švicarska firma Stand S.A. u Ženevi koja je inače vodila sve poslove Aluminium Ltd. u Europi i Jadransko-Primorski bauxit. Iz uprave su istupili Francuzi, a ušli su Švicarci.

Odlukom Odjela obrta, industrije i trgovine Oblasnog narodno-oslobodilačkog odbora (NOO) Dalmacije br. 1493 od 16. ožujka 1945., sva pokretna, nepokretna i ostala imovina poduzeća Jadransko Primorski bauxit d.d. u Splitu privremeno je prešla pod upravu Zemaljske uprave narodnih dobara. Prema Odluci Okružne uprave narodnih dobara Srednje Dalmacije u Splitu br. 2116/45. od 9. studenoga 1945., imovina društva Jadran-

⁷⁸ HR HDA 365, Jadransko boksitno-prije Adria d.d. Split, konfiskacija imovine, godina 1946., inv. br. 1169.

⁷⁹ Compass, Finanzielles Jahrbuch, Jugoslavien, 1931., Kompassverlag, Wien 1931., str. 576-577.

sko-Primorski bauxit d.d. Split koja se sastojala od rudnika, rudničkih postrojenja, te rudnih prava i samorova, stavljena je pod privremenu upravu. Za privremenog upravitelja postavljen je ing. Zlatko Ljubić, namještenik GUDRU Split.

Prema podacima Odjela industrije i rudarstva Oblasnog NO Dalmacije od 26. ožujka 1946., Jadransko-Primorski bauxit d.d. Split imao je upisanih 25 rudnih polja, na kojima se u tome trenutku nije radilo.

Prema popisu valorizacije predratnih investicija i fondova koji su služili za amortizaciju investicija društva Jadranskog-Primorski bauxit d.d. Split načinjenog 9. rujna 1946., od željezničke infrastrukture (inventar) poduzeće je posjedovalo: 161 komad vagoneta, 5.083 metara tračnica, 14 komada okretnica, prugu (štreaka) Dračevac-Maslenica.⁸⁰

5.4. Kontinentalno bauksitno rudokopno i industrijsko d.d.

Poduzeće Kontinentalno bauksitno rudokopno i industrijsko d.d. Zagreb protokolirano je 5. srpnja 1929. kod Kr. sudbenog stola kao trgovačkog suda u Zagrebu pod brojem 49040 gr.R 2157. Dozvolu za rad izdalo je Kr. rudarsko satništvo u Splitu godine 1928. Sjedište poduzeća bilo je u Zagrebu, Ilica 25. Pored vodstva u Zagrebu postojalo je još glavno vodstvo u Zürichu (Švicarska). Poduzeće je osnovano 1928. u svrhu iskorištavanja boksitnih nalazišta u vlasništvu tvrtke Aluminijski d.d. u Splitu i vlastitih rudarskih prava. Rudnik se nalazio u selu Trbounje, na brežuljku Kalun u općini Drniš, srez Kninski, Banovina Primorska.

Rudniku je najbliža željeznička stanica bila Drniš od koje je rudnik bio udaljen 8,2 km. Bio je vezan stanicom s industrijskim kolosjekom koji je bio vlasništvo Ugljeničkog društva Monte Promina u Siveriću. Najbliže пристаниšte bilo je u Šibeniku od Drniša udaljeno 32 km. Poduzeće je posjedovalo stovarište u Splitu, a zatraženo je i stovarište u Šibeniku. Adresa stovarišta bila je: Kontinentalno bauksitno rudokopno i industrijsko d.d., Prometna uprava Drniš.

Između ostaloga poduzeće je investiralo svoj kapital u glavnu površinsku izvoznu prugu, spuštaljke, utovarni most i suvlasnost skretnice na industrijskom kolosjeku Drniš-Velušić.

80 HR HDA 365, Jadransko-Primorski bauxit d.d. Split, inv. br. 1177.

Za prijevoz rudače poduzeće je imalo 155 jamskih kolica.⁸¹

Prema podacima poduzeća od 6. veljače 1939. proizvodi su se otpremali državnom željeznicom i vodenim putem.⁸²

Godine 1929. Kontinentalno bauxitno rudokopno i industrijsko d.d. u Zagrebu osnovano je s dioničkom glavnicom od 2,000.000 dinara razdijeljenom na 2.000 dionica tvrtke Blankart et Co - Zürich. Godine 1936. dionička glavnica je povišena na 10,000.000 dinara, dakle za svotu od 8,000.000 dinara razdijeljena na 8.000 komada dionica koje je sve uplatila i upisala tvrtka Bauxit-Trust a.G. Zürich. Kapital je dakle poticao sav iz Švicarske. Centrala poduzeća u Zagrebu obavljala je samo glavno knjigovodstvo svih pogona poduzeća na temelju dostavljenih obračuna, kao i financijsko i s tim spojeno cjelokupno administrativno poslovanje. Pogoni poduzeća nalazili su se u okolici Drniša, Mostara i Jajca odnosno Bočca. Pogon kod Drniša radio je do konca 1943., pogon kod Mostara do rujna 1943., a onaj kod Bočca radio je samo oko 2 mjeseca od osnutka i koncem 1941. potpuno uništen zbog ratnih operacija. U Splitu je postojala prometna uprava s glavnim tehničkim vodstvom. Ona je bila duša poduzeća i odlučivala je samostalno u svim pitanjima poduzeća tehničke i administrativno-organizacijske naravi, sve po uputama tvrtke Aluminiumerz Bergbau und Industrie A.G. Budapest, koje društvo je kao opunomoćenik glavnog dioničara Bauxit-Trust-a u Zürichu vršilo vrhovni nadzor i vrhovno tehničko vodstvo nad pogonima poduzeća.

Imovina društva Kontinentalno bauxitno rudokopno i industrijsko d.d. Zagreb u cjelosti je konfiscirana osudom Okružnog narodnog suda u Šibeniku br. K 126/45. od 24. studenoga 1945.

U poduzeću je postavljena privremena uprava prema odluci Gradske komisije za konfiskaciju kod Gradskog NO u Zagrebu br. 39615 K 1945. od 15. studenoga 1945., te je imenovan privremenim upraviteljem dr. Zlatko Mrkša. On je razriješen dužnosti odlukom Narodne vlade Hrvatske, Mi-

81 HR HDA 597, dosje: rudarska industrija (podaci o poduzećima), predmet: Kontinentalno bauksitno rudokopno i industrijsko d.d. Zagreb, Osnovni podaci o poduzeću od 23. studenoga 1934., kutija br. 10.

82 HR HDA 597, dosje: rudarska industrija (podaci o poduzećima), predmet: Kontinentalno bauksitno rudokopno i industrijsko d.d. Zagreb, Upitni arak Industrijske komore u Zagrebu za 1938. koji je tvrtka Kontinentalno bauksitno rudokopno i industrijsko d.d. ispunila 16. veljače 1939., kutija br. 10.

nistarstva industrije i rudarstva Zagreb br. Kab-1665/45. od 4. prosinca 1945., a na njegovo mjesto postavljen je ing. Damir Franotović.

Nakon oslobođenja Drniša osnovana je Prometna uprava Drniških bauxitnih rudnika koja je preuzela imovinu društva u Drnišu 8. studenoga 1944. Produkcijom je započela 1. ožujka 1946., a služila se uređajima, postrojenjima i inventarom poduzeća. Prema inventaru bivšeg društva Kontinentalno boksitno rud. i ind. d.d. sa stanjem 31. prosinca 1945., koji je izradila Prometna uprava Drniških bauxitnih rudnika Drniš, stanje željezničke infrastrukture bilo je sljedeće: ugibaldište na km 8.2 industrijskog kolosjeka Drniš-Velušić normalnog profila s 2 skretnice (ulaznom i izlaznom) (113.473 dinara), telefonska linija uz industrijski kolosjek Drniš-Velušić od km 8.2 do km 9,6 (23.810 dinara), 4 komada prekretnih kolica za kolosjek 600 mm u jami (6.000 dinara), 8.510 metara jamskih šina od 9 kg/m (254.000 dinara), 58 komada jamskih kolica za kolosjek 600 mm nosivosti 1 tona (150.288 dinara). Društvo je posudilo PUSLIB-u Sinj: 4 komada jamskih kolica (9.744 dinara), Boksiti UMCI (Adriabauxit): 380 metara jamskih šina od 9 kg/m (11.400 dinara), PUDRUB Siverić: 412 metara jamskih šina od 7 i 9 kg/m (12.360 dinara), 1 komad prekretnog vagoneta (1.500 dinara), Rudniku Drenica, Jajce: 9 prekretnih vagoneta (36.000 dinara), 1645,5 metara tračnica od 9 kg (151.300 dinara), 2 skretnice (3.150 dinara).

Godine 1946. Prometna uprava drniških bauxitnih rudnika utvrdila je da se na stovarištima nalazilo ukupno 13.849 tona bauxita: na rudniku Kalun 6.637 tona, na rudniku Ružić 1.008 tona i u luci Šibenik 6.204 tone.

Prema dopisu Uprave Bosansko-hercegovačkih rudnika boksita, Mostar spomenuta uprava valorizirala je sve predmete koji su bili vlasništvo poduzeća i uzela ih kao svoj obrtni kapital, a nalazili su se na području NR Bosne i Hercegovine.

Ministar industrije i rudarstva Narodne vlade Hrvatske donio je 28. siječnja 1946. rješenje da se sjedište društva Kontinentalno bauxitno rudarsko industrijsko d.d. prenese iz Zagreba u Drniš. Naime, u Drnišu je trebala biti koncentrirana sva djelatnost oko boksita. Kontinentalno bauxitno rudarsko industrijsko d.d. je zajedno sa svim bauxitnim poduzećima činilo je cjelinu i spadalo je pod rukovodstvo Glavne uprave drniških bauxitnih rudnika u Drnišu.

Likvidacija društva određena je odlukom Ministarstva industrije i rudarstva, Odjel za rudarstvo Zagreb br. 3951/46. od 8. lipnja 1946. S obzirom na to da su rudnici poduzeća bili boksitni, ono je potpalo pod Savezno ministarstvo rudarstva, stoga republička ministarstva nisu mogla provoditi likvidaciju tih društava. Zbog toga je ministar industrije i rudarstva NRH donio 30. listopada 1946. odluku o stavljanju izvan snage odluke o likvidaciji, te je uspostavljeno stanje od prije donošenja ove odluke.

Na temelju odluke o konfiskaciji Kotarski narodni sud u Drnišu odredio je 17. kolovoza 1946. prijenos u vlasništvo FNRJ imovine bivšeg društva Kontinentalno bauxitno rud. i ind. d.d.

Odlukom Odjela za narodnu imovinu Oblasnog NO Dalmacije od 2. listopada 1946. imovina društva Kontinentalno bauxitno rudokopno i industrijsko d.d. ustupljena je na neposrednu upravu i ekonomsko iskorištavanje Glavnoj upravi dalmatinskih rudnika i ugljenokopa u Splitu.⁸³

6. Zaključak

Sačuvano arhivsko gradivo koje govori o rudarskim poduzećima u Dalmaciji i njihovoj željezničkoj infrastrukturi od 1945. do 1953. izuzetno je obimno i vrlo dobro sačuvano. Jedan od razloga je onodobna stroga centralizacija privrednih funkcija, tako da se svi potrebiti predmetni podaci mogu pronaći u arhivskom gradivu ondašnjih upravnih tijela. Jedan od najznačajnijih arhivskih fondova koji sadrži pravu riznicu podataka o razvoju socijalističke privrede je fond br. 365. Republički zavod za društveno planiranje Socijalističke Republike Hrvatske (1945.-1980.) koji se nalazi u Hrvatskom državnom arhivu. Između mnogih vrijednih podataka taj fond sadrži čak i detaljne, analitičke popise cjelokupnog inventara svih relevantnih privrednih poduzeća u Hrvatskoj. Kao što je vidljivo u ovom članku, fond sadrži detaljne inventarne popise željezničke infrastrukture rudarskih poduzeća u Dalmaciji.

Jedan od nedostataka željezničke infrastrukture rudarskih poduzeća u Dalmaciji bilo je nadasve loše stanje, odnosno neispravnost koja je rješavana najčešće popravkom u vlastitoj režiji. No, popravak se često nije mogao obaviti zbog pomanjkanja repromaterijala. Drugi značajan nedostatak bio

83 HR HDA 365, Kontinentalno bauxitno rudokopno i industrijsko d.d., konfiskacija, inv. br. 1176.

je manjak prijevoznih sredstava (vagoneta i lokomotiva), tračnica, a ponajprije radne snage. Poduzeća su se snalazila na taj način da su željezničku infrastrukturu posuđivali ili prenašali jedni drugima, uglavnom besplatno. Zbog toga je broj lokomotiva i vagoneta varirao iz mjeseca u mjesec.

MINING COMPANIES IN DALMATIA AND THEIR RAILWAY INFRASTRUCTURE (1945-1953)

Siniša Lajnert

Original scientific paper

Hrvatski državni arhiv,

Marulićev trg 21, 10000 Zagreb

The article about the mining companies in Dalmatia and their infrastructure is based on the research of archival materials found in the Croatian State Archives and the Archives of Yugoslavia. The article covers the period from the end of the Second World War till 1953, when the Constitutional Act on the bases of social and political system of Social Federal Republic of Yugoslavia and federal authorities was promulgated. It concerns the period of administrative socialism, with strong centralization of all the political, economic and social functions modelled on the USSR system. Regarding the fact that the emphasis is laid on fast industrialization of the country, the biggest administrative machinery was developed exactly in the economic field. In the formation of a new country, transport was one of the critical problems in mines under the leadership of the Ministry of industry and mining of People's Republic of Croatia. Among mining companies in Dalmatia and their railway infrastructure, in this work the following companies have been dealt with: Dalmatian Coal Mines Siverić, Gypsum Mine Kosovo, Mining Company Tupina, Stobreč and Bauxite Mines Drniš with the companies adjoined (Dalmatia bauxite d.s.o.j., Jadransko-bauxitno d.d./ before Adria Bauxite, mining and industrial stock company, Jadransko-Primorski bauxit, mining and industrial stock company, Continental bauxite mining and industrial stock company). The government of the Federal People's Republic of Yugoslavia achieved a settlement about the Federal economic company Dalmatian coal mines on October 31, 1946. The stated company, which was confiscated by the verdict of the District court of Šibenik on November 26, 1945, continued with its work under the name of Dalmatian Coal Mines, with headquarters in Siverić. Dalmatian Coal Mines in Siverić were founded by the agreement of the government of the Federal People's Republic of Yugoslavia from April 12, 1949 in the way that the former companies, Dalmatian Coal Mines Siverić and Sinj Miines in Sinj were merged into a new company under the name Dalmatian Coal Mines in Siverić. Gypsum Mine Kosovo close to Knin was founded by the

settlement of the government of People's Republic of Croatia from May 30, 1947. Mining company Tupina, Stobreč, Split was founded by the settlement of the Ministry of mining of People's Republic of Croatia from February 10, 1948. Bauxite Mines Board Drniš was founded by the settlement of the Ministry of mining of the Federal People's Republic of Yugoslavia from July 6, 1946.

The stated board in Drniš was founded for the following companies founded after the Second World War: Aluminium-Mining Industrial Stock Company Split, Dalmatia Bauxite d.so.j. Split, Jadransko Primorski Bauxite d.d. (Mining industrial stock company, Split) and Adria Bauxite (Mining industrial stock company) Zagreb. Concerning that all the activities around bauxite were concentrated in Drniš, Continental Bauxite Mining Industrial Stock Company also fell under the Bauxite Mines Board Drniš.

Key words: mining companies in Dalmatia, mining railway infrastructure, general direction for coal of the government of People's Republic of Croatia