

Likvidacija Slavonsko-podravске željeznice

U uvodnom dijelu članka ukratko je prikazan osnutak Dioničkog društva Slavonsko-podravске željeznice, kao i njegove pruge. U drugom dijelu članka detaljno je razrađeno preuzimanje Slavonsko-podravске željeznice u državnu eksploataciju, likvidacija Dioničkog društva Slavonsko-podravске željeznice i na kraju ukidanje svih njegovih uskotračnih pruga. Slavonsko-podravska željeznica preuzeta je 1. listopada 1945. u državnu eksploataciju. Likvidacijska komisija Slavonsko-podravске željeznice objavila je 28. srpnja 1949. u Belišću da je rješenjem bivše Glavne direkcije za eksploataciju željeznica u Zagrebu određena likvidacija Slavonsko-podravске željeznice u Belišću. Od godine 1966. do 1970. na pojedinim relacijama pruga bivše Slavonsko-podravске željeznice (širine 1000 mm) postupno se obustavlja svaki promet i vrši demontaža postrojenja.

Uvod

Ovaj članak o likvidaciji Slavonsko-podravске željeznice d.d. u Belišću (SPŽ/SDV – Slavonia-Drávavidéki h. é. vasut részvénytársaság/Slavonische Drauthalbahnen Actien-Gesellschaft) temelji se na proučavanju arhivskoga gradiva koje se nalazi u Hrvatskom državnom arhivu, Državnom arhivu u Osijeku, kao i relevantnih pravnih izvora, službenih shematizama i odgovarajuće stručne i znanstvene literature. U članku je obuhvaćeno razdoblje od završetka Drugoga svjetskog rata, pa sve do 1970. godine kada je ispraćena posljednja garnitura vlaka od Osijeka do Belišća.

Kratki historijat Slavonsko-podravске željeznice do 1945. godine

Slavonsko-podravska željeznica, kao i sve tzv. vicinalne željeznice¹, bila je željeznica mjesnog interesa, kojoj je bila svrha da odgovara prometnim i narodnogospodarstvenim zahtjevima dotične okolice.

Izgradnja vicinalnih željeznica bila je prepuštena privatnom kapitalu i u tu svrhu već je 1880. donesen tzv. Vicinalni zakon,² koji je poduzetnicima za izgradnju

¹ Sporedne pruge lokalne važnosti.

² Zakonski članak o željeznicah mjestnog interesa, *SZN* 1881: 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, *SZN* 1888: 185-191.

lokalnih pruga osiguravao razne beneficije. Provedba navedenog Zakona stavljena je u nadležnost ministru za javne radnje i komunikacije, ministru financija i ministru unutarnjih poslova, odnosno banu. Građenje je bilo potpomognuto od mađarske vlade koja je tome pristupila kao sredstvu za proširenje željezničke mreže na što jeftiniji način za nju. Za građenje vicinalnih pruga bila su formirana dionička društva koja su dolazila do kapitala putem osnovnih i prioritetnih dionica. Karakteristično je da je država preuzimala na sebe obvezu da će po izgradnji uzeti vicinalne pruge u svoju eksploataciju prema uvjetima međusobnog ugovora. Prema tim ugovorima, većim dijelom bruto prihod dijelio se na pola, a manjim dijelom putem zajamčenog minimalnog prihoda. Ovakve koncesije davane su na 90 godina, nakon 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 1000 km kolosijeka ili oko 66-70% u odnosu na dužinu državnih pruga.³

Dioničko društvo Slavonsko-podravske željeznice (tzv. Gutmannova željeznica) osnovano je 1899.⁴ radi prijevoza sirovina i gotove robe za poduzeće koje je nekad radilo pod nazivom „S. H. Gutmann d.d.“. Tvrtka „S. H. Gutmann d.d. Belišće“⁵ osnovana je 1. travnja 1918., te je bila nastavak ranije inokosne tvrtke „S. H. Gutmann“⁶. Navedeno poduzeće promijenilo je svoj naziv tijekom Drugoga svjetskog rata u „Šumsko veleobrtno d.d.“⁷, a sama Nezavisna Država Hrvatska (NDH) dobila je

³ KOZJAK 1951: 113.

⁴ Točnije, Društvo je osnovano temeljem pravila prihvaćenih na utemeljivačkoj glavnoj skupštini od 27. studenoga 1899., a prihvaćenih zaključcima glavnih skupština od 25. ožujka 1915. i 30. prosinca 1918., vidi *NN*, br. 138, 18. VI. 1925.

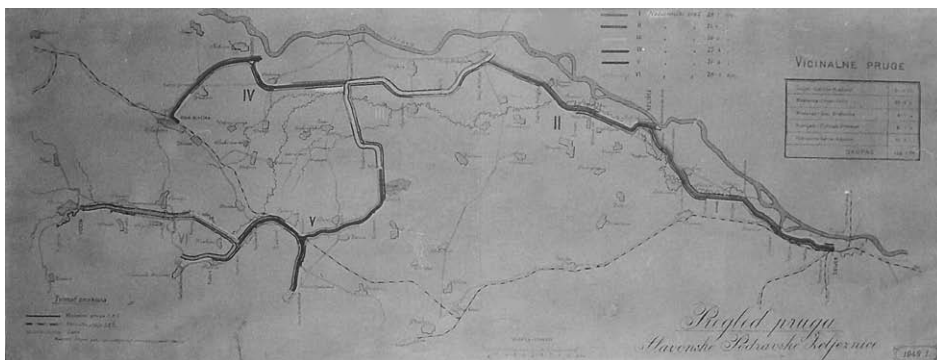
⁵ Tvrtka je kao dioničko društvo protokolirana 1. travnja 1918. godine. Imala je električnu pilanu za željezničke pragove u Čačincima (dnevni učinak: 18 vagona pragova), vidi *Compass*, 1940: 160-162. Podatke je s njemačkog prevela Danijela Marjanić.

⁶ Inokosnu tvrtku „S. H. Gutmann Belišće“ osnovali su 1884. godine braća Gutmann. Dana 18. prosinca 1908. Kr. kotarska oblast kao obrtna vlast u Osijeku izdala je tvrtki „S. H. Gutmann“ u Belišću obrtnu iskaznicu za rad parne pilane. Godine 1918. „S. H. Gutmann“ postaje dioničko društvo s kapitalom od 20,000.000 kruna podijeljeno u 100.000 komada dionica po 200 kruna. Te dionice upisane su uglavnom od braće Gutmann s jedne i Peštansko-mađarske trgovačke banke s druge strane. Međutim, braća Gutmann imala su 60% kapitala u svojim rukama. Iste godine glavica društva se povećala na 30,000.000 kruna. Godine 1920. upisuje se daljnjih 50.000 komada dionica, a ukupni kapital te godine iznosi 40,000.000 dinara i to stanje traje do 3. kolovoza 1941., vidi Hrvatski državni arhiv (dalje: HR-HDA) 365. Republički zavod za društveno planiranje Socijalističke Republike Hrvatske (1945. - 1980.), dosje Šumskog industrijskog poduzeća Belišće, kutija br. 2143. O tvrtki u međuratnom razdoblju vidi VOLNER 2007.

⁷ Na izvanrednoj glavnoj skupštini dioničara S. H. Gutmann Dioničarsko društvo Belišće, održanoj 24. listopada 1941., zaključena je promjena u društvenim pravilima i promjena naziva poduzeća u „Šumsko veleobrtno dioničarsko društvo“, vidi HR-HDA 282. Ministarstvo drvne industrije Narodne Republike Hrvatske - Zagreb (1947. - 1950.), Varia, fascikl: Šumsko industrijsko preduzeće Belišće, Poslovni izvještaj za 23. poslovnu godinu 1940./1941., kutija br. 184.

majoritet dionica poduzeća. SPŽ je zapravo bila afilijacija tvrtke „S. H. Gutmann d.d.“ u Belišću, koja je posjedovala i većinu njenih dionica. Sjedište SPŽ-a prvotno je bilo u Nagy-Kanizsi,⁸ da bi kasnije prešlo u Budimpeštu⁹, a nakon raspada Austro-Ugarske Monarhije premjestilo se u Belišće, te je protokolirano kod Sudbenog stola kao trgovačkog suda u Osijeku pod brojem R-1919.¹⁰

Slavonsko-podravska željeznica koncesionirana je 29. srpnja 1907. Zakonskim člankom XLI. o sjedinjenju dozvolne isprave i dodataka k dozvolnoj ispravi željezničkih pruga, dozvoljenih Dioničkom društvu Slavonske podravске vicinalne željeznice, nadalje o koncesioniranju željezničkih pruga, projektiranih u nadopunjavanju željezničke mreže i to iz Belišća do Osijeka te uporabom obrtne željeznice Moslavina - Vörösmajor iz Moslavine do Vörösmajora.¹¹ Bilo je ukupno devet pruga Društva (uskotračne pruge 1000 mm širine).¹²



Pregled pruga Slavonsko-podravске željeznice, godina 1949., Muzej Belišće

Dionička glavnica SPŽ-a prvotno je iznosila 14,857.200 kruna¹³, koja je 1923. pretvorena u odnosu 4 kruna = 1 dinar tj. na 3,714.300 dinara. Ona se dijelila na ukupno 74.286 komada dionica u nominalnoj vrijednosti od po 200 kruna odnosno 50 dinara. Prema vrsti dionice su se dijelile na:

⁸ *Compass* 1901: 447-448, *Compass* 1902: 1924.

⁹ *Compass* 1915: 1092-1093.

¹⁰ HR-HDA 282, Varia, fascikl: Šumsko industrijsko preduzeće Belišće, kutija br. 184.

¹¹ *SZN* 1907: 874-889.

¹² To su redom: Belišće – Viljevo Kapelna (32 km) puštena u promet 12. travnja 1890., Viljevo Kapelna – Moslavina Crnac – Noskovci (21 km) puštena u promet 2. prosinca 1896., Donji Miholjac – Dravska obala (4,3 km) puštena u promet 2. prosinca 1896., Belišće – Prandauovci (21,5 km) puštena u promet 27. srpnja 1899., Belišće – Dravska obala (1,1 km) puštena u promet 27. srpnja 1899., Moslavina Crnac – Voćin (56 km) puštena u promet 2. siječnja 1907., Mislavac – Slavenska Orahovica (7 km) puštena u promet 2. siječnja 1907., Humljani – Slatinski Drenovac (8 km) puštena u promet 2. siječnja 1907., Osijek – Belišće (29 km) puštena u promet 29. studenoga 1908. godine. Vidi STEHLIK 1951: 81-88.

¹³ Riječ je o dioničkoj glavnici SPŽ-a prije Prvoga svjetskog rata.

16.555 komada temeljnih dionica	Din 827.750
21.654 komada prioritetnih dionica serije "A"	Din 1,082.700
14.423 komada prioritetnih dionica serije "AA"	Din 721.150
<u>21.654 komada prioritetnih dionica serije "B"</u>	<u>Din 1,082.700</u>
74.286 komada	Din 3,714.300

Dionice su glasile na donosioca. Za neke vrste dionica nisu bile izdane dionice nego samo uputnice /skripsi/. Prema provjerenim podacima, vlasnici ovih dionica bili su:

„S. H. Gutmann d.d.“ („Šumsko industrijsko poduzeće Belišće“):	
temeljnih dionica	12.834 komada
prioritetnih dionica "A"	18.304 komada
prioritetnih dionica "AA"	11.073 komada
prioritetnih dionica "B"	<u>11.654 komada</u>
	53.865 komada = Din 2,693.250
Baruni Gutmann prioritetnih dionica "B"	10.000 komada = Din 500.000
Mađarsko Ministarstvo trgovine	
temeljnih dionica	1.041 komad = Din 52.050
Mađarski Državni erar temeljnih dionica	50 komada = Din 7.500
Županija virovitička temeljnih dionica	1.750 komada = Din 87.500
Grad Osijek temeljnih dionica	750 komada = Din 37.500
Grof Norman Valpovo temeljnih dionica	30 komada = Din 1.500
Pruga d.d. Zagreb:	
prioritetnih dionica "A"	3.350 komada
prioritetnih dionica "AA"	<u>3.350 komada</u>
	<u>6.700 komada = Din 335.000</u>
	74.286 komada = Din 3,714.300

Žrijebanje svih temeljnih dionica serije "A" stvarno je izvršeno do 1942., te su sve te dionice u cijelosti amortizirane. Od prioritetnih dionica serije "AA" do 1944. izrijebano je ukupno 10.609 komada, i to 8199 komada u vlasništvu „S. H. Gutmann d.d.“ („Šumsko industrijsko poduzeće Belišće“) i 2410 komada u vlasništvu tvrtke „Pruga d.d.“ Zagreb. Od prioritetnih dionica serije "B" izrijebano je do 1944. ukupno 417 komada i to 167 komada u vlasništvu „S. H. Gutmann d.d.“ („Šumsko industrijsko poduzeće Belišće“) i 250 komada u vlasništvu baruna Gutmanna.

Žrijebanje dionica radi amortizacije izvršeno je zadnji puta za 1944. godinu. Nakon toga, poslije završetka Drugoga svjetskog rata, obustavljeno je daljnje žrijebanje dionica.

Za vrijeme Drugoga svjetskog rata dionička glavnica pretvorena je u odnosu 1 dinar = 1 kuna, tj. na 3,714.300 kuna. Nominalna vrijednost dionica pretvorena je u 50 kuna. Krajem 1943. godine dionička glavnica, na temelju Zakonske odredbe o povišenju dioničke glavnice i o valorizaciji bilančnih vrijednosti gradnji

i investicija Slavonsko-podravске željeznice¹⁴ povišena je na 30,000.000 kuna, tako da je ona konačno iznosila 33,714.800 kuna. Ovo povišenje uslijedilo je izdavanjem 600.000 komada novih temeljnih dionica (međutomnica) koje je u cijelosti upisala i uplatila NDH.

Poslije završetka Drugoga svjetskog rata željeznica je nekoliko mjeseci služila isključivo za prijevoz Jugoslavenske armije te je bila pod nadzorom željezničke komande III. jugoslavenske armije.¹⁵

Preuzimanje Slavonsko-podravске željeznice u državnu eksploataciju, likvidacija Dioničkog društva Slavonsko-podravске željeznice, kao i ukidanje svih njegovih uskotračnih pruga

Odlukom Antifašističkog vijeća narodnog oslobođenja Jugoslavije (AVNOJ) od 21. studenoga 1944., koju je Zemaljsko antifašističko vijeće narodnog oslobođenja Hrvatske (ZAVNOH) prihvatilo u cijelosti i prosljedilo za čitav teritorij Federalne Države Hrvatske, stavljena je sva imovina tzv. narodnih neprijatelja pod državnu upravu, a imovina tzv. odnarođenih poduzeća i posjeda stavljena je pod sekvestar¹⁶. Zbog optužbe za suradnju s ustašama i Nijemcima, Odlukom Oblasnog narodno-oslobodilačkog odbora (NOO) za Slavoniju br. 250/45. od 21. travnja 1945., tvrtka „Gutmann d.d.“ u Belišću sa svim svojim sporednim poduzećima stavljena je pod sekvestar. Za privremenog upravnika sekvestra postavljen je Lazo Milanković, bivši financijski preglednik. Privremeni upravnik sekvestra trebao je odmah izvršiti popis imovine navedenog poduzeća i o tome obavijestiti Ministarstvo industrije Demokratske Federativne Jugoslavije, Ministarstvo industrije Federalne Države Hrvatske i Državnu upravu narodnih dobara. On je morao odmah pozvati sve radnike i namještenike poduzeća „Gutmann d.d.“ na zajednički sastanak, gdje je po njihovom odobrenju formirao Savjetodavni odbor od stručnih osoba za normalno funkcioniranje rada u dotičnom poduzeću. Privremeni upravnik sekvestra bio je na čelu ovog Odbora i davao mu je smjernice za rad.¹⁷

Prema navodima Glavne uprave industrije za kemijsku preradu drveta Ministarstva industrije FNRJ od 20. prosinca 1946., tvrtci „Gutmann d.d.“ u Belišću, odnosno „Šumskom veleobrtnom d.d.-u“ bila je omogućena privredna suradnja s okupacijskim silama, zbog koje je ono osuđeno, baš pomoću „Slavonsko-podravске željeznice d.d.“, koja mu je dopremala sirovine i odnosila gotove produkte.

¹⁴ NN, br. 224, 1. X. 1943.

¹⁵ HR-HDA 282, Varia, fascikl: Šumsko industrijsko preduzeće Belišće, „Imovinsko pravno stanje Slavonsko podravске željeznice“ od 12. prosinca 1946., kutija br. 184.

¹⁶ Sekvestracija - *pravni* privremeno oduzimanje uprave nad cjelokupnom imovinom ili nad jednim dijelom imovine osobi protiv koje se vodi krivični postupak, vidi KLAJIĆ 2001: 1207.

¹⁷ HR-HDA 282, Varia, fascikl: Šumsko industrijsko preduzeće Belišće, kutija br. 184.

„Šumsko veleobrtno d.d.“ imalo je, kao što je već navedeno, majoritet dionica od samog osnivanja SPŽ-a, i tim majoritetom odlučujući utjecaj na smjer rada SPŽ-a tijekom rata, pošto je na svim glavnim godišnjim skupštinama dioničara SPŽ-a – koje su se i za vrijeme rata redovno održavale – sudjelovalo sa svim svojim dionicama koje su mu davale odlučujuće pravo glasa. Osim toga, članovi Ravnateljstva „Šumskog veleobrotnog d.d.-a“ koji su osuđeni 21. studenoga 1945., kao, primjerice, inž. Matija Đaić i inž. Krešimir Katić, bili su istovremeno i članovi Ravnateljstva SPŽ-a. Istom osudom osuđeni inž. Ante Abramović, Stevo Knežević i inž. Petar Prpić, također su imali udjela u rukovodstvu poduzeća. No, osim ove privredne suradnje s okupacijskim silama, Slavonsko-podravska željeznica optužena je da je za vrijeme rata prevozila vojsku i vojni materijal okupacijskih sila, pa im je time izravno pomagala i stavila se na raspolaganje u vojne svrhe. Temelj za ovu optužbu bio je zapisnik sa sjednice Ravnateljstva SPŽ-a od 8. veljače 1943. godine.¹⁸ U predmetnom zapisniku o navedenoj optužbi piše sljedeće: *Po prijedlogu dr. Stjepana Hefera¹⁹ konačno je zaključeno, da se u jednoj opširnoj predstavi prikaže tadašnje stanje željeznice, potreba upotrebe željeznice iz važnih vojnih razloga, kao i njezina potreba iz općih gospodarskih razloga toga kraja, te da se zbog svih ovih razloga zatraži od države odgovarajuća subvencija. Ujedno je zaključeno da s tom predstavkom odu osobno u Zagreb određeni članovi Ravnateljstva, koji bi predali predstavku Predsjedništvu vlade i Predsjedništvu državnog sabora, te da osobno nastoje da se što žurnije donese povoljno rješenje. (...) Raspravljeno je nadalje o potrebi redukcije željezničkog osoblja, pa je ustanovljeno da se ta redukcija ne bi mogla tada provesti, jer u slučaju ako vojska upotrijebi željeznicu, onda je tadašnje osoblje bilo neophodno potrebno. Konačno je zaključeno, da će se o tim pitanjima donijeti konačna odluka, nakon što se vidi uspjeh traženja subvencije od države.*²⁰

U mjesecu srpnju 1945. donesena je odluka Privrednog savjeta Demokratske Federativne Jugoslavije (DFJ), da sve privatne željeznice u državi prelaze do daljnje odredbe u državnu eksploataciju. S obzirom na teškoće koje su se pojavile u eksploataciji privatnih željeznica, a da bi se u interesu što brže obnove zemlje te poteškoće otklonile i postigla jedinstvena uprava nad svim željeznicama, Privredni savjet Vlade DFJ na prijedlog ministra saobraćaja donio je odluku da od 1. kolovoza 1945. do daljnje odredbe sljedeće željeznice prelaze u državnu

¹⁸ HR-HDA 282, Varia, fascikl: Šumsko industrijsko preduzeće Belišće, Dopis Glavne uprave industrije za kemijsku preradu drveta Ministarstva industrije FNRJ br. 4853 DJP/NJ poslan 20. prosinca 1946. Javnom tužiocu za okrug Osijek u Osijeku, kutija br. 184.

¹⁹ Dr. Stjepan Hefer tada je bio veliki župan Velike župe Baranja.

²⁰ Državni arhiv u Osijeku (HR-DAOS) 146. Okružno javno tužilaštvo Osijek (1945. - 1990.), predmet br. 1-719/46, Zapisnik sjednice Ravnateljstva Slavonsko-podravske željeznice u Belišću od 8. veljače 1943.

eksploataciju: 1. Slavonsko-podravska željeznica i šumska željeznica bivše „Gutmann d.d.“ u Belišću; 2. Od Šipadove željeznice pruge: Prijedor – Srnetica - Knin i Srnetica – Jajce; 3. Željeznica Zavidovići - Han Pijesak i njezino produženje do Drine; 4. Željeznica Usora – Pribinić; 5. Željeznica Zagreb - Samobor²¹; 6. Željeznica Virpazar - Bar.²²

Dana 15. srpnja 1945. održana je osnivačka skupština Pružnog dispozicionog sekretarijata za SPŽ (Prudis), na kojoj su za predsjednike izabrani Josip Rosner i Josip Bogdanić. Ravnateljstvo SPŽ-a Belišće upućeno je da sve poslove opće naravi, koji nisu bili vezani za lokalne prilike pojedine podružnice, kao npr. namještenja, premještaji, dodjela službe, podjela beriva i sl., rješava u sporazumu s Prudisom.²³

²¹ U predmetu preuzimanja u državnu eksploataciju Željeznice Zagreb - Samobor d.d., a u smislu odluke Privrednog savjeta Vlade Demokratske Federativne Jugoslavije od 5. rujna 1945., sastali su se 1. listopada 1945. na postaji Zagreb - Samobor predstavnici Jugoslavenskih državnih željeznica (JDŽ) i Vicinalne željeznice Zagreb - Samobor d.d. Imenovani su se sastali u prostorijama Poslovne uprave u 7.30 sati radi izvršenja stvarne primopredaje željeznice. Napravljen je raspored rada i postignut sporazum, da svaki predstavnik JDŽ-a preuzme sve ono što se odnosi na granu službe koju je predstavljao, i to uz suradnju predstavnika Vicinalne željeznice, te da o tome učini detaljno izvješće koje bi bilo priloženo skupnom zapisniku. Eksploatacija te pruge od strane JDŽ-a započela je 1. listopada 1945. u 0.01 sati u smislu odluke Željezničke uprave Zagreb od 29. rujna 1945., br. 21926/1945. Cjelokupno željezničko osoblje predmetne pruge zadržano je na svojim dotadašnjim mjestima do donošenja potrebne odluke od strane Ministarstva saobraćaja odnosno GUŽ-a. Ranija poslovna uprava željeznice zadržana je i nadalje zbog posebnih prilika i osobina te željeznice s ograničenjima koja su proizlazila iz Zakona o državnom računovodstvu u pogledu određivanja naredbodavaca i računopolagača. Naredbodavno pravo odlukom upravnika Državnih željeznica Zagreb preneseno je na ing. Cvjetka Ostojića, predsjednika Komisije za preuzimanje predmetne pruge. Uvidom u „Izvještaj o namještenicima lokalne željeznice Zagreb - Samobor prigodom preuzimanja te željeznice u eksploataciju državnih željeznica DFJ“, kod navedene željeznice nalazilo se na radu 106 namještenika, i to 70 s mjesečnom plaćom, a 36 s nadnicom, odnosno satnikom. Cjelokupna željeznička služba pruge Zagreb - Samobor po pojedinim granama službe bila je, naknadnim odobrenjem od 8. studenoga 1945., neposredno podređena odnosnom stručnom odjeljenju, odnosno samostalnim odsjecima Željezničke uprave Zagreb. Okružni narodni sud za grad Zagreb objavio je 22. lipnja 1946. da je u trgovačkom registru za društvene tvrtke proveden kod Vicinalne željeznice Zagreb - Samobor d.d. u Zagrebu upis da je društvo stupilo u likvidaciju. Brišu se dotadašnji članovi ravnateljstva i upisuju se dvojica likvidatora društva koji su bili ovlašteni firmu u likvidaciji kolektivno potpisivati, vidi HR-HDA, 1576. Direkcija željeznica Zagreb Jugoslavenskih državnih željeznica - Zagreb (1945. - 1990.), spis ur. br. 7251/1950., u predmetu ur. br. 2996/1953. i spis ur. br. 28454/1945. Također, vidi i NN, br. 96, 23. VII. 1946.

²² HR-HDA 282, Varia, fascikl: Šumsko industrijsko preduzeće Belišće, kutija br. 184. Odluku su potpisali Andrija Hebrang, predsjednik Privrednog savjeta i Todor Vujasinović, ministar saobraćaja.

²³ HR-HDA 1576, spis ur. br. 7708/1945., u predmetu ur. br. 7709/1945. Na osnivačkoj skupštini PRUDIS-a za tajnike su izabrani Franjo Tabor i Josip Grofšić, za blagajnika Đuro Horvat, a za odbornike M. Peradenić, Đ. Rakić, M. Purgar i S. Horvat.

Slavonsko-podravska željeznica preuzeta je 1. listopada 1945. u državnu eksploataciju²⁴ na temelju odluke Privrednog savjeta DFJ u spisu Glavne uprave željeznica (GUŽ) br. 9663/1945. i odluke ministra saobraćaja od 3. rujna 1945. u istom spisu. Namještenici SPŽ-a za slučaj starosti i iznemoglosti, odnosno njihove obitelji za slučaj smrti namještenika, bili su osigurani kod Penzionog fonda namještenika Slavonsko-podravske željeznice d.d. Belišće, koji je poslovaao prema pravilima odobrenim rješenjem Ministarstva saobraćaja od 1. srpnja 1934. pod brojem MS 15268/1934.²⁵

Poduzeće "S. H. Gutmann Šumsko veleobrtno d.d. Belišće" konfiscirano je presudom Okružnog narodnog suda za grad Zagreb od 21. studenoga 1945., br. Kz 467/1945., potvrđenom presudom Vrhovnog suda Hrvatske u Zagrebu od 19. siječnja 1946., br. K 273/1946. Navedenom presudom osuđeno je 10 predstavnika poduzeća, od kojih inž. Ivo Rukavina (tada u bijegu), inž. Ivo Asančaić (tada u bijegu) i inž. Viktor Gutmann (strojarski inženjer) na smrtnu kaznu strijeljanjem, trajan gubitak političkih i građanskih prava i konfiskaciju cjelokupne imovine. Okrivljeni Ivo Asančaić i inž. Ivo Rukavina osuđeni su još i na gubitak državljanstva. Ostalih 7 osuđeno je na kaznu lišenja slobode s prinudnim radom i gubitkom političkih i građanskih prava određeni broj godina. Inž. Ante Abramović (šumarski referent Kotarskog narodnog odbora Samobor) osuđen je na kaznu lišenja slobode s prinudnim radom u trajanju od 15 godina, konfiskaciju cjelokupne imovine, gubitak političkih i građanskih prava u trajanju od 10 godina. Inž. Matija Đaić (šumarski inženjer, bivši glavni ravnatelj „Šumskog veleobrtnog d.d. Belišće“) osuđen je na kaznu lišenja slobode s prinudnim radom u trajanju od 20 godina, konfiskaciju cjelokupne imovine i gubitak političkih i građanskih prava u trajanju

²⁴ S danom 1. listopada 1945. SPŽ je predana u eksploataciju Ministarstva saobraćaja te je tim danom prešla pod neposrednu upravu Željezničke uprave JDŽ-a u Zagrebu. Istodobno je određena likvidacija Uprave SPŽ-a u Belišću, tako da je od Uprave SPŽ-a vršio aktivnu funkciju samo Ured prometnog kontrolora, koji je formiran s djelokrugom samo za pruge SPŽ-a. Prihod željeznice je za to vrijeme bio izravno predan Željezničkoj upravi Zagreb, te je ona vršila i isplatu svih osobnih i materijalnih izdataka. Računovodstvo se također vodilo u Zagrebu. Službenici su bili preuzeti od strane Ministarstva saobraćaja, te su se u svakom pogledu smatrali službenicima Ministarstva saobraćaja, s kojima su bili i inače potpuno izjednačeni, HR-HDA 282, Varia, fascikl: Šumsko industrijsko preduzeće Belišće, dopis Ravnateljstva SPŽ-a br. 2480/1946., upućen 6. studenoga 1946. Glavnoj upravi industrije za kemijsku preradu drveta u Osijeku, kutija br. 184.

²⁵ HR-HDA 1576, spis ur. br. 26594/1945. Imovina ovog Fonda sastojala se od 613 jutara 1282 č. hv šume, ali bez ikakve druge imovine. Fond je bio opterećen s oko 100 umirovljenika i oko 50 korisnika obiteljske mirovine. S obzirom na ovakvo stanje Fonda, Slavonsko-podravske željeznice su zadnja tri mjeseca isplaćivale tim umirovljenicima samo potporu, i to osobnu po 500 dinara, a obiteljsku po 300 dinara mjesečno. Na isplatu te pomoći SPŽ nisu ničim bile obvezane. O stanju imovine i o obvezama ovog Fonda obaviještena je Središnjica za osiguranje radnika, pa je bilo za očekivati da će daljnja sudbina Fonda i njegovih umirovljenika biti riješena novim zakonom o osiguranju.

od 10 godina. Inž. Krešimir Katić (šumarski inženjer) osuđen je na kaznu lišenja slobode s prinudnim radom u trajanju od 15 godina, konfiskaciju cjelokupne imovine i gubitak političkih i građanskih prava u trajanju od 10 godina. Inž. Junus Mehmedagić (tada u bijegu) osuđen je na kaznu lišenja slobode s prinudnim radom u trajanju od 20 godina, konfiskaciju cjelokupne imovine i gubitak političkih i građanskih prava u trajanju od 10 godina, te gubitak državljanstva Demokratske Federativne Jugoslavije. Stevo Knežević (ravnatelj Prve hrvatske štedionice) osuđen je na kaznu lišenja slobode s prinudnim radom u trajanju od 6 godina, konfiskaciju cjelokupne imovine i gubitak političkih i građanskih prava u trajanju od 5 godina. Inž. Petar Prpić (šumarski inženjer) osuđen je na kaznu lišenja slobode s prinudnim radom u trajanju od 6 godina, konfiskaciju cjelokupne imovine i gubitak političkih i građanskih prava u trajanju od 5 godina. Dr. Marinko Šunić (privatni namještenik, završio Visoku komercijalnu školu) osuđen je na kaznu lišenja slobode s prinudnim radom u trajanju od 5 godina, gubitak političkih i građanskih prava u trajanju od 5 godina i konfiskaciju cjelokupne imovine.²⁶

U zapisnik od 6. listopada 1945. o preuzimanju bivše SPŽ, komisija je unijela i to, da će Jugoslavenske državne željeznice vršiti sve radove na obnovi i održavanju pruga „Šumskog veleobrtnog d.d.“ i da će vršiti promet na tim prugama na trošak korisnika, a po posebnom ugovoru koji se trebao naknadno zaključiti. Glavna uprava željeznica u Beogradu zatražila je 23. siječnja 1946. zagrebačku Željezničku upravu JDŽ-a da je izvijesti zbog čega je to učinjeno i po čijem naređenju.

Željeznička uprava Zagreb izvijestila je GUŽ da je na temelju odluke Privrednog savjeta Vlade DFJ GUŽ br. 9663/45., u Upravi Zagreb održana konferencija s predstavnicima Ministarstva industrije Federalne Države Hrvatske i na temelju traženja tih predstavnika donijeta je odluka da Uprava željeznica nadalje vrši sve radove na obnovi i održavanju industrijskih pruga, kao i promet na trošak korisnika kao i do tada. U protivnom bi zapeo cijeli rad na industrijskim prugama iz razloga što „Šumsko veleobrtno d.d.“ nije imalo svog stručnog osoblja jer je te radove vršila SPŽ. Upravnik Željezničke uprave je na temelju tih odluka naredio članovima komisije da postupe u tom smislu i da predvide sve potrebno kako radovi same tvrtke ne bi zapeli, što je i učinjeno, a u tu svrhu sazvane su i dvije konferencije s predstavnicima „Šumskog veleobrta d.d. Belišće“.²⁷

Temeljem čl. 14. st. 2. Ustava Federativne Narodne Republike Jugoslavije (FNRJ)²⁸ od 31. siječnja 1946., i čl. 15. st. 2. Ustava Narodne Republike Hrvatske (NRH)²⁹ od 18. siječnja 1947., sredstva željezničkog prometa proglašena su

²⁶ HR-HDA 282, Varia, fascikl: Šumsko industrijsko preduzeće Belišće.

²⁷ HR-HDA 1576, spis ur. br. 6814/1946.

²⁸ Ustav Federativne Narodne Republike Jugoslavije, *Sl. list*, br. 10, I. II. 1946.

²⁹ Ustav Narodne Republike Hrvatske, *NN*, br. 7, 23. I. 1947.

općenarodnom imovinom. Općenarodna imovina bila je glavni oslonac države u razvitku narodne privrede i stajala je pod njenom posebnom zaštitom. Člankom 44. Ustava FNRJ preciziralo se da željeznički promet općedržavnog značaja spada u nadležnost FNRJ, odnosno njenih najviših saveznih organa vlasti i organa državne uprave. Temeljem čl. 46. Ustava NRH, transport i promet republičkog značaja, kao i kontrola nad stanjem poduzeća i ustanova općedržavnog značaja na području NRH, spadali su u nadležnost NRH, odnosno njenih najviših organa državne vlasti i državne uprave.

Željeznička uprava Zagreb izvijestila je 2. veljače 1946. Saobraćajno odjeljenje Glavne uprave željeznica u Beogradu da je primila u eksploataciju privatnu Slavonsko-podravsku željeznicu sa sjedištem u Belišću. Glavna ložionica bila je u Belišću, kao ispostavi koja je pripadala matičnoj ložionici Osijek JDŽ-a. Bivša Uprava SPŽ-a nije imala ložioničke ispostave. Bile su tri lokomotivske stanice: Donji Miholjac s 1 lokomotivom, Slavonska Orahovica s 3 lokomotive i Slatinski Drenovac s 1 lokomotivom. Lokomotivske šupe bile su u Osijeku (SPŽ) i Voćinu. Sa starješinom je tada bila samo ložionička ispostava Belišće. Vučni rajoni ložioničkih ispostava Belišće bili su: Belišće - Osijek, Belišće - Prandauovci, Belišće – Voćin, Belišće – Moslavina - Crnac. Vučni rajoni lokomotivskih stanica bili su: Donji Miholjac - Podravska Slatina, Slavonska Orahovica – Mislovac, Slatinski Drenovac - Humljani. Pomoćnih vlakova uopće nije bilo, kao ni pomoćnih kola, već se u slučaju nezgode u Belišću utovarao potreban alat u jedna zatvorena kola za pomoćni vlak. Rajoni intervencije bili su iz Belišća na sve strane. Pomoćne lokomotive ispostavljane su po potrebi iz Belišća za sve strane.³⁰

Na temelju odluke Privrednog savjeta FNRJ u Beogradu, savezno Ministarstvo saobraćaja putem Željezničke uprave državnih željeznica FNRJ u Zagrebu, br. 9764/I-46. od 7. veljače 1946., odredilo je da se Slavonsko-podravska željeznica preda u eksploataciju Ministarstva industrije i rudarstva Narodne Republike Hrvatske, a predaja je trebala uslijediti u utorak 12. veljače 1946. po organima spomenute željezničke uprave.

Preuzimanje Slavonsko-podravske željeznice u ime Ministarstva izvršila je komisija u koju su imenovani Stevo Lesić, bivši viši savjetnik JDŽ-a i činovnik Glavne uprave Posavsko-podravske industrije drva, i Anzelmo Bradičić³¹, v. d. državni upravitelj tvrtke „Šumsko veleobrtno d.d. Belišće“. Zadatak komisije bio je da ustanovi točno stanje imovine Slavonsko-podravske željeznice i izvrši sve poslove u vezi s primopredajom, napose da utvrdi imovni odnos Uprave državnih

³⁰ HR-HDA 1576, spis ur. br. 5251/1946.

³¹ Anzelmo Bradičić postavljen je za glavnog upravitelja Šumskog industrijskog poduzeća Belišće odlukom Ministarstva industrije i rudarstva NRH u Zagrebu br. Prs. 1954/46. od 6. ožujka 1946., vidi HR-HDA 282, Varia, fascikl: Šumsko industrijsko preduzeće Belišće, Podaci za osnivanje poduzeća od 21. kolovoza 1946.

željeznica i Slavonsko-podravske željeznice, zastupajući interese Ministarstva industrije i rudarstva.³²

U skladu s odlukom Privrednog savjeta FNRJ br. 904 od 2. veljače 1946., s danom 16. veljače 1946. Slavonsko-podravska željeznica prešla je u eksploataciju „Šumskog veleobrtnog d.d.“ u Belišću³³. Te željeznice zadržale su i nadalje dotadašnji naziv Slavonsko-podravska željeznica. Tim povodom, a u vezi čl. 2. Zakona o željeznicama javnog saobraćaja i čl. 1. i 3. Uredbe o prijevozu putnika, prtljage i robe na željeznicama, Ministarstvo saobraćaja obavijestilo je 4. ožujka 1946. Ministarstvo industrije i rudarstva NRH i „Šumsko veleobrtno d.d. Belišće“, da su se na prugama SPŽ-a u vršenju javnog prometa primjenjivali sljedeći propisi: Zakon o željeznicama javnog saobraćaja od 19. srpnja 1930., Osnovna tarifa Jugoslavenskih državnih željeznica od 1. listopada 1940., međunarodne konvencije koje su primjenjivane na prugama JDŽ-a, tarife koje su vrijedile na državnim željeznicama ukoliko su se odnosile na javni promet na tim željeznicama, pravilnici i drugi propisi donijeti na temelju gore spomenutog Zakona i Osnovne tarife.

Na spomenutim prugama trebalo je uvesti javni promet putnika, prtljage i robe barem u obimu predratnog, a po mogućnosti i većem. Do izrade novih, važili su ranije zaključeni sporazumi između JDŽ-a i SPŽ-a o obavljanju izravnog prometa robe, prilagođeni nastaloj situaciji i potrebama. Pri donošenju novih odredaba i izmjena trebalo je nastojati sve prilagoditi općim narodnim potrebama i odredbama koje su važile na prugama JDŽ-a i uvijek u suradnji s Jugoslavenskim državnim željeznicama.³⁴

Povodom rješenja ministra industrije FNRJ br. I 4251 od 20. srpnja 1946. o osnivanju Glavne uprave za kemijsku preradu drveta u Osijeku, prema kojem su „Šumsko veleobrtno d.d.“ Belišće i Slavonsko-podravska željeznica, koji su do tada bili pod rukovodstvom Ministarstva industrije i rudarstva NRH, prešli pod rukovodstvo Glavne uprave industrije za kemijsku preradu drveta, 7. kolovoza 1946. u Belišću se sastala komisija za preuzimanje administrativno-operativnog rukovodstva navedenih poduzeća. Nazočni na primopredaji bili su predstavnici Zemaljske uprave za šumsku industriju Ministarstva industrije i rudarstva³⁵, Glavne uprave industrije za kemijsku preradu drveta Osijek Mi-

³² HR-HDA 282, Varia, fascikl: Šumsko industrijsko preduzeće Belišće, Odluka Ministarstva industrije i rudarstva NRH Kab. br. 384/46. od 9. veljače 1946. u predmetu primopredaje SPŽ, kutija br. 184.

³³ Istodobno je uspostavljena posebna uprava SPŽ-a, te je i cjelokupno osoblje željeznice također preuzeto od Ministarstva saobraćaja. Od tada željeznica posluje pod posebnom upravom te samo u pogledu javnog prometa potpada pod stručni nadzor Ministarstva saobraćaja, vidi HR-HDA 282, Varia, fascikl: Šumsko industrijsko preduzeće Belišće, dopis Ravnateljstva SPŽ br. 2480/1946. upućen 6. studenoga 1946. Glavnoj upravi industrije za kemijsku preradu drveta u Osijeku, kutija br. 184.

³⁴ HR-HDA 282, Varia, fascikl: Šumsko industrijsko preduzeće Belišće, kutija br. 184.

³⁵ Oto Šilinger i ing. Stjepan Rado.

nistarstva industrije FNRJ³⁶, Ministarstva industrije FNRJ³⁷, Šumskog industrijskog poduzeća Belišće³⁸ i Slavonske podravske željeznice³⁹. S danom 7. kolovoza 1946. Šumsko industrijsko poduzeće Belišće i Slavonsko-podravska željeznica Belišće prešli su pod administrativno-operativno rukovodstvo Glavne uprave industrije za kemijsku preradu drveta Ministarstva industrije FNRJ sa sjedištem u Osijeku.⁴⁰

Prema prilogu Zapisnika o primopredaji, stanje SPŽ-a na dan 7. kolovoza 1946. bilo je sljedeće:⁴¹

Kapacitet SPŽ-a:

Dnevni kapacitet Slavonsko-podravske željeznice na pruzi od 210,9 km iznosio je:

1. Broj dnevnih mješovitih vlakova (ukupno 16): pruga Osijek - Voćin 2, Osijek - P. Slatina 2, Osijek - D. Miholjac 2, Osijek - Belišće 2, Sl. Orahovica - Mislavac 4, Slat. Drenovac - Humljani 4.

Na pruzi Belišće - Prandauovci tjedno su prometovala 4 vlaka.

2. Prosječni broj putnika na dan: 2760 putnika sa 73.350 putn./km.

3. Prosječan broj dnevnih teretnih vlakova: 8.

4. Prosječan broj dnevno prevaljenih bruto-tonskih kilometara: 159.250.

Brojno stanje radnika i namještenika SPŽ-a (ukupno 835): 46 namještenika, 16 šefova stanica, 29 prometnika i prometnih vježbenika, 8 vlakovođa, 19 konduktera, 28 kočničara i v.d. kočničara, 3 rukovaoca manevre, 5 magacinera i pomoćnih magacinera, 36 skretničara i v.d. skretničara, 2 noćobdije, 7 prtljažara i v.d. prtljažara, 3 lampista, 4 pregledača kola, 23 strojovođe, 31 ložać i pomoćnika ložača, 3 motorovođe, 4 čistača kola, 451 radnik, 9 nadzornika pruge i vježbenika nadzornika pruge, 47 čuvara pruge i v.d. čuvara pruge, 41 desetar i v.d. desetara i 20 zanatlija.

³⁶ Načelnik Miloš Rosin i Ludvig Smrekar.

³⁷ Ing. Mladen Karanović.

³⁸ V. d. upravitelja Đuro Lorenc, ing. Leo Huppert, Ernest Willheim, ing. Ladislav Fuchs, Ladislav Bayer, Josip Heckenberger, dr. Božidar Jamnicki, Đuro Brkić, Josip Ton i Ivan Jun.

³⁹ Ing. Aleksandar Roth, Bogoljub Milaković i Mirko Ulrich.

⁴⁰ HR-HDA 365, dosje Šumskog industrijskog poduzeća Belišće, Zapisnik o primopredaji poduzeća Šumsko industrijsko poduzeće Belišće i Slavonske podravske željeznice Belišće između Ministarstva industrije i rudarstva NRH, Zemaljske uprave za šumsku industriju Zagreb i Ministarstva industrije FNRJ, Glavne uprave industrije za kemijsku preradu drveta, Osijek, dana 7. kolovoza 1946., kutija br. 2143.

⁴¹ HR-HDA 365, dosje Šumskog industrijskog poduzeća Belišće, prilog Zapisniku o primopredaji poduzeća Šumsko industrijsko poduzeće Belišće i Slavonske podravske željeznice Belišće između Ministarstva industrije i rudarstva NRH, Zemaljske uprave za šumsku industriju Zagreb i Ministarstva industrije FNRJ, Glavne uprave industrije za kemijsku preradu drveta, Osijek, dana 7. kolovoza 1946., kutija br. 2143.

Podaci o rukovoditeljima SPŽ-a:

1. Anzelmo Bradičić, upravitelj SPŽ-a
2. ing. Aleksandar Roth⁴², tehnički upravitelj SPŽ-a
3. Bogoljub Milaković⁴³, zamjenik tehničkog upravitelja i personalni referent

Financiranje: SPŽ se do tada sama financirala i to iz svojih prihoda koji su pokrivali izdatke. U slučaju kada bi prihodi iz nepredvidljivih razloga podbacili bilo je predviđeno da željeznicu financira Šumsko industrijsko poduzeće s kojim se SPŽ nalazila u obračunskom odnosu.

Poslovi koje je trebalo napraviti: obnova zgrada koja je bila predviđena u roku od tri godine, obnova porušenih mostova koji su do tada bili provizorno uspostavljeni, a nabava novih željeznih konstrukcija još nije bila predviđena, nabava novih lokomotiva, jer tadašnje stanje od 29 lokomotiva nije moglo biti dovoljno u dogledno vrijeme do potpunog razvitka prometa, povećanje broja vagona, a naročito putničkih kola i moderniziranje istih, pojačanje gornjeg stroja, tj. izmjena tadašnjih pružnica od 12,3 kg/m s pružnicama od najmanje 16 kg/m, izrada novog tipa pojačanih i osiguranih skretničkih aparata, postupni prijelaz s drvenih pragova na pragove od trajnog materijala (željezno-betonski pragovi), mehaniziranje i moderniziranje radova kod uzdržavanja pruge, modernizacija telefonske službe, motoriziranje putničkog prometa i problem daljnje budućnosti, eventualno elektrifikacija prometa.

Prema podacima iz prijave „Šumskog industrijskog poduzeća Belišće“⁴⁴ za upis u državni registar, upućene 19. kolovoza 1946. Ministarstvu financija FNRJ u Beogradu, za potpisivanje poduzeća bili su ovlašteni: Anzelmo Bradičić - glavni upravitelj, inž. Leon Hupert - tehnički upravitelj, Ernest Willheim - komercijalni upravitelj, Đuro Lorenc - upravitelj pilane, parketerije i stovarišta građe, inž. Ladislav Fuchs - upravitelj glavne radionice i Ladislav Bayer - glavni knjigovođa.

⁴² Aleksandar Roth rođen je 10. travnja 1891. u SSSR-u. Po narodnosti Rus. Završio je visoku tehničku školu u Lenjingradu. Kod SPŽ-a je radio od 1. rujna 1926. godine. Kao tehnički upravitelj postavljen je rješenjem Ministarstva industrije i rudarstva NRH br. 1955/1946. od 6. ožujka 1946.

⁴³ Bogoljub Milaković rođen je 21. ožujka 1913. u Pušini, kotar Podravska Slatina. Po narodnosti Srbin. Završio je 5 razreda osnovne škole. Kod SPŽ-a je radio od 1929. godine. Kao zamjenik tehničkog upravitelja postavljen je rješenjem Ministarstva industrije i rudarstva NRH br. 1955/1946. od 6. ožujka 1946.

⁴⁴ „Šumsko industrijsko poduzeće Belišće“ osnovano je odlukom Ministarstva industrije i rudarstva NRH u Zagrebu br. 56262-1946. od 18. travnja 1946. godine. Navedenom odlukom određeno je da „Šumsko veleobrtno d.d. Belišće“ nastavi poslovanje kao državno poduzeće pod nazivom „Šumsko industrijsko poduzeće Belišće“. Na dan 19. kolovoza 1946. iznos osnovnih sredstava poduzeća bio je 208.237 dinara, a iznos obrtnih sredstava 67,578.576.12 dinara. Poduzeće je imalo otvoren kredit kod Industrijske banke Jugoslavije a.d. na 100,000.000 dinara, vidi HR-HDA 282, Varia, fascikl: Šumsko industrijsko preduzeće Belišće, Prijava Ministarstvu financija FNRJ za upis u državni registar od 19. kolovoza 1946., kutija br. 184.

Mirko Broš, bivši zamjenik glavnog upravitelja, premješten je prema telefonskom nalogu Ministarstva industrije i rudarstva NRH u Zagrebu od 30. svibnja 1946., te više nije bio ovlašten za potpisivanje poduzeća.⁴⁵

Prema popisu sredstava „Šumsko industrijskog poduzeća Belišće“ od 19. kolovoza 1946., u osnovnim sredstvima poduzeća nalazila se i industrijska željeznica i pogonska sredstva u vrijednosti od 30, 673.672.29 dinara.⁴⁶

Temeljem Rješenja Vlade Federativne Narodne Republike Jugoslavije (FNRJ) br. 462 od 23. listopada 1946., „Šumsko veleobrtno d.d. Belišće“ nastavilo je sa svojim radom kao poduzeće općedržavnog značaja pod nazivom „Šumsko industrijsko poduzeće Belišće“.

Osim pogona u Belišću, poduzeće je imalo pilanu u Orahovici (kotar Orahovica) i ugljenokop u Rijancima (kotar Podravska Slatina, okrug Daruvar). Administrativno-operativni rukovoditelj poduzeća bila je Glavna uprava za kemijsku preradu drva Ministarstva industrije FNRJ. Predmet poslovanja sastojao se u proizvodnji tanina, suhoj destilaciji drveta, impregnaciji željezničkih pragova, proizvodnji bačava, održavanju pilana za eksploataciju šuma, proizvodnji cigli, izradi i popravku željezničkih vagona, riječnih objekata i strojeva.⁴⁷

Zakonom o nacionalizaciji privatnih privrednih poduzeća⁴⁸ od 5. prosinca 1946., SPŽ je nacionalizirana. Navedenim Zakonom nacionaliziraju se i prelaze u državno vlasništvo sva privatna privredna poduzeća općedržavnog i republičkog značaja. Navedeni Zakon precizirao je da se nacionalizacija odnosila i na industriju željezničko-prometnog materijala (čl. 1. toč. 6.), suhozemni promet (čl. 1. toč. 41.) i transport (čl. 1. toč. 42.). Poduzećima općedržavnog i republičkog značaja smatrala su se ona poduzeća koja su proglašena takvima prema ukazima Prezidijuma Narodne skupštine FNRJ, odnosno prezidijuma narodnih skupština narodnih republika. Kao jedno poduzeće u smislu ovoga Zakona smatrali su se: uređaji, stovarišta, uredi, prodavaonice, transportni ure-

⁴⁵ HR-HDA 282, Varia, fascikl: Šumsko industrijsko poduzeće Belišće, kutija br. 184.

⁴⁶ HR-HDA 282, Varia, fascikl: Šumsko industrijsko poduzeće Belišće, kutija br. 184.

⁴⁷ HR-HDA 282, Varia, fascikl: Šumsko industrijsko poduzeće Belišće, kutija br. 184.

⁴⁸ SGMS, br. 22, 15. XII. 1946. Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o nacionalizaciji privatnih privrednih poduzeća od 28. travnja 1948., osim navedenih privatnih privrednih poduzeća, nacionalizirana su i prešla su u državno vlasništvo sva ona poduzeća koja su po svome značaju ili po svome kapacitetu imala opću važnost za saveznu ili republičku privredu. Takvim poduzećima smatrana su i sva poduzeća za eksploataciju željeznica i željezničkih postrojenja (čl. 1. toč. 4.). Danom stupanja na snagu ovoga Zakona, nacionalizirane su i prelaze u državno vlasništvo sve nekretnine koje su bile u vlasništvu stranih državljana, stranih ustanova ili stranih privatnih ili javno-pravnih osoba. Temeljem navedenog Zakona, jugoslavenski državljanin koji je prešao u strano državljanstvo gubio je pravo vlasništva na nekretnine u FNRJ koje su prešle u državno vlasništvo. Iznimku je mogao dozvoliti samo ministar pravosuđa FNRJ. Zajedno s poduzećem smatrana su nacionaliziranim i prešla su u državno vlasništvo i prava industrijskog vlasništva bivšeg vlasnika poduzeća, vidi *Sl. list*, br. 35, 29. IV. 1948.

đaji poduzeća, kao i njihove filijale i ogranci, ako su poslovali pod zajedničkom tvrtkom ili pod zajedničkom upravom do 6. travnja 1941. ili na dan stupanja na snagu ovoga Zakona. Nacionalizacija poduzeća obuhvaćala je svu pokretnu i nepokretnu imovinu, kao i sva imovinska prava koja su pripadala poduzeću ili su služila njegovoj svrsi, kao što su naročito bili: patenti, licencije, dozvole za rad, služnosti, žigovi, modeli itd. Vlasnicima poduzeća nacionaliziranog po ovome Zakonu država je trebala dati naknadu za nacionaliziranu imovinu. Naknada se trebala dati u vrijednosti čiste aktive nacionalizirane imovine poduzeća na dan preuzimanja od strane države.

Ugovor između FNRJ i tvrtke "Pruga" d.d. za gospodarske i industrijalne željeznice u Zagrebu u likvidaciji o predaji u vlasništvo FNRJ dionica „Slavonsko-podravske željeznice d.d.“ sklopljen je 6. prosinca 1946. godine. Likvidatori tvrtke "Pruga" arh. Lav Kalda i dr. Stjepan Vidmar u svrhu provođenja likvidacije Društva, u čijoj je imovini FNRJ sudjelovala s preko 50%, a na ime djelomične isplate udjela FNRJ u imovini tvrtke "Pruga", predali su u vlasništvo FNRJ dvije uputnice na dionice „Slavonsko-podravske željeznice d.d.“, i to jednu od 8. svibnja 1922., a drugu od 9. prosinca 1922., koje su tada predstavljale ukupno 1539 dionica. U ime FNRJ spomenute dionice „Slavonsko-podravske željeznice d.d.“ preuzelo je Ministarstvo industrije FNRJ, Glavna uprava industrije za kemijsku preradu drveta u Osijeku kao administrativno-operativni rukovoditelj SPŽ-a po punomoćniku Petru Đuriću, pravnom referentu Glavne uprave, a prema ovlaštenju br. 4262. od 3. prosinca 1946.⁴⁹

Prema izvješću o imovno-pravnom stanju SPŽ-a od 12. prosinca 1946., njena dionička glavica je prema odobrenoj valorizaciji pretvorena u 581.430 DFJ dinara, a do te se svote došlo preračunavanjem predratnih 3,714.300 dinara u odnosu 10 prema 1, što iznosi 371.430 DFJ dinara i okupacijskih 30,000.000 kuna u odnosu 1000 prema 7, što iznosi 210.000 DFJ dinara. Od privatnih vlasnika dionica konfiscirane su dionice tvrtke „S. H. Gutmann d.d.“ (ukupno 53.865 komada), nadalje dionice tvrtke „Pruga d.d. Zagreb“ (ukupno 6700 komada) i dionice grofa Normana Valpovo (30 komada), dočim su od dionica u vlasništvu baruna Gutmanna (ukupno 10.000 komada) konfiscirane dionice koje su bile u vlasništvu Viktora Gutmanna, ali je njegov udio kod ovih dionica bio nepoznat.⁵⁰

Neki vlasnici dionica poklonili su svoje dionice državi. Tako je npr. Anzelmo Bradičić, glavni upravitelj „Šumsko industrijskog poduzeća Belišće“ 18. prosinca 1946. poklonio 500 komada dionica poduzeća „S. H. Gutmann d.d. Belišće“ (tada „ŠIP Belišće“) državi. Navedene dionice bile su deponirane kod Zemaljske banke za Hrvatsku, podružnice Osijek.⁵¹

⁴⁹ HR-HDA 282, Varia, fascikl: Šumsko industrijsko preduzeće Belišće, kutija br. 184.

⁵⁰ HR-HDA 282, Varia, fascikl: Šumsko industrijsko preduzeće Belišće, kutija br. 184.

⁵¹ HR-HDA 282, Varia, fascikl: Šumsko industrijsko preduzeće Belišće, kutija br. 184.

Prema Pravilima o organizaciji i poslovanju saveznog državnog privrednog poduzeća „Šumsko industrijskog poduzeća Belišće“ od 20. prosinca 1946., poduzeće je podijeljeno na: Sekretarijat, Proizvodno plansko odjeljenje, Računovodstvo, Odjeljenje za sirovine, Pogonsko odjeljenje, Komercijalno odjeljenje, Odjeljenje za transport i Odjeljenje pomoćnih pogona.⁵² Odjeljenje za sirovine dijelilo se na četiri odsjeka, između kojih je bio i Odsjek za eksploataciju ugljenokopa i kamenoloma, te proizvodnju cigle. Pogonsko odjeljenje dijelilo se na dva odsjeka, među kojima je bio i Odsjek kemijske prerade drveta koji je u svome sastavu imao i postrojenje za impregnaciju željezničkih pragova. Odjeljenje za transport dijelilo se na dva odsjeka, i to: 1. željeznica, 2. brodarstvo i cestovni promet. Visina osnovnih sredstva poduzeća iznosila je 45,961.335.62 dinara, a obrtnih sredstava 29,464.546.83 dinara.

Glavna uprava industrije za kemijsku preradu drveta postavila je 20. prosinca 1946. Stručni savjet direktora⁵³ u „Šumskom industrijskom poduzeću Belišće“ u sastavu: Đuro Lorenc, inž. Leon Hupert, inž. Antun Gorjanović, inž. Aleksandar Roth, inž. Đuro Hamm, Rikard Pfeijfer i inž. Ladislav Fuks kao predstavnik sindikalne podružnice.⁵⁴

„Šumsko industrijsko poduzeće Belišće“ upisano je na temelju rješenja Ministarstva financija FNRJ II. br. 20 od 6. siječnja 1947. u Registar državnih privrednih poduzeća koji je vodilo Ministarstvo financija FNRJ.⁵⁵

Rješenjem Vlade FNRJ od 24. kolovoza 1947., državno privredno poduzeće općedržavnog značaja: „Šumsko industrijsko poduzeće Belišće“ predano je na upravljanje Vladi Narodne Republike Hrvatske.⁵⁶

U predmetu konfiskacije cjelokupne imovine „Šumskog veleobrotnog poduzeća d.d. Belišće“ (bivše vlasništvo H. S. Gutmanna), po dovršenom popisu i procjeni cjelokupne imovine, Kotarski narodni sud u Osijeku donio je 13. prosinca 1947. odgovarajuću odluku. Temeljem navedene odluke, cjelokupna popisana i proci-

⁵² Za službenička zvanja u poduzeću vidi prilog na kraju članka.

⁵³ Radi rješavanja svih važnijih pitanja, koja su bila u vezi s radom poduzeća, Glavna uprava industrije za kemijsku preradu drveta mogla je postaviti stručni savjet kao savjetodavno tijelo direktora poduzeća. Članovi savjeta postavljani su iz redova stručnih radnika za granu i vrstu industrije kojoj je pripadalo odnosno poduzeće. Broj članova savjeta nije mogao biti veći od 7. Jednog člana određivala je sindikalna organizacija poduzeća. Stručni savjet trebao je izvijestiti Glavnu upravu industrije za kemijsku preradu drveta u slučaju da generalni direktor poduzeća ne usvoji njegovo mišljenje, vidi: Pravila o organizaciji i poslovanju saveznog državnog privrednog poduzeća Šumsko industrijskog poduzeća Belišće od 20. prosinca 1946., HR-HDA 282, Varia, fascikl: Šumsko industrijsko preduzeće Belišće, kutija br. 184.

⁵⁴ HR-HDA 282, Varia, fascikl: Šumsko industrijsko preduzeće Belišće, kutija br. 184.

⁵⁵ HR-HDA 282, Varia, fascikl: Šumsko industrijsko preduzeće Belišće, kutija br. 184.

⁵⁶ HR-HDA 282, Varia, fascikl: Šumsko industrijsko preduzeće Belišće, Rješenje Vlade FNRJ IV br. 2766/47/1 od 24. kolovoza 1947., kutija br. 184.

jenjena imovina⁵⁷, trebala se smatrati općenarodnom imovinom i predati na daljnje raspolaganje Ministarstvu industrije i rudarstva NRH, kojemu je predana 18. veljače 1946. po Glavnoj direkciji eksploatacije željeznica u Zagrebu. Cjelokupna imovina procijenjena je na 11,752.347.60 dinara.⁵⁸

Dana 24. travnja 1948. u Saveznoj planskoj komisiji održana je konferencija predstavnika Savezne planske komisije, Ministarstva saobraćaja FNRJ i Ministarstva šumarstva NRH, sa svrhom određivanja nadležnosti rukovođenja eksploatacijom Slavonsko-podravske željeznice. Na konferenciji je došlo do sljedećih zaključaka:

1. Pruge SPŽ-a koje su se nalazile južno od JDŽ pruge Osijek - Podravska Slatina služile su pretežno eksploataciji šuma, te su kao takve trebale i dalje ostati u eksploataciji NRH.

2. Pruge SPŽ-a sjeverno od JDŽ pruge Osijek - Podravska Slatina tada su služile pretežno javnom prometu. Bile su to pruge: Prandauovci - Belišće, Boljara - Karaš, Mislavac - Moslavina Crnac. Pruga Prandauovci - Belišće bila je dužine 21 km i prolazila je područjem gdje je eksploatacija šuma potpuno prestala. Služila je samo lokalnom prometu nekoliko naselja. Frekvencija prometa iznosila je 2 para vlaka tjedno. Pošto su se naselja nalazila na maloj udaljenosti od JDŽ pruge Osijek - Našice i SPŽ pruge Osijek - Belišće, ova se pruga mogla bez štetnih posljedica odmah demontirati. Pruga Boljara - Karaš bila je duljine 15 km i prolazila je kroz nenaseljeni kraj i mladu šumu koja u dogledno vrijeme nije mogla biti eksploatirana, te se kao takva također mogla odmah demontirati. Pruga Mislavac - Moslavina Crnac bila je dužine 23,5 km. Služila je javnom prometu i prolazila je kroz rjeđe naseljen kraj. Pretežni promet na ovoj pruzi bio je prijevoz šumskih proizvoda s južnih šumskih pruga SPŽ-a u Kombinat Belišće. Kako je planom bilo predviđeno da se strugara iz Belišća premjesti u Đurđenovac, to se intenzitet prometa trebao znatno smanjiti i bez poteškoća uputiti drugim putem. U tom slučaju i ova pruga mogla se demontirati bez neke naročite štete za privredne interese.

3. Na konferenciji je zaključeno da bi eksploataciju pruge Osijek - Podravska Slatina trebala i dalje zadržati NRH, te s materijalom od demontiranih pruga dovesti ju u stanje da zadovoljava potrebe prometa. Ministarstvo saobraćaja trebalo je tijekom 1948. u zajednici s NRH pristupiti ekonomsko-političkom i prometnom proučavanju pruge Podravska Slatina – Belišće - Osijek u cilju njene rekonstrukcije i povezivanja u mrežu JDŽ-a, kako bi se mogle donijeti potrebne odluke.⁵⁹

⁵⁷ Imovina se sastojala od nekretnina u ukupnoj površini od 28 jutara i 1542 čhv (prema ekspropriacijskim planovima, pošto se nije moglo ustanoviti u kojim je zemljišnim knjigama upisana), zemljišnih radova, kolosijeka, mostova, propusta, betonskih cijevi, telefonskih linija, okretnica i kolskih vaga, vodostanica i jama za čišćenje lokomotiva, svih zgrada te alata i strojeva za održavanje pruge, kao i materijala za uzdržavanje pruge.

⁵⁸ HR-HDA 282, Varia, fascikl: Šumsko industrijsko preduzeće Belišće, kutija br. 184.

⁵⁹ HR-HDA 1576, spis pov. ur. br. 704/1948., u predmetu pov. ur. br. 1729/1948.

Po pitanju demontiranja pruga Prandauovci - Belišće, Boljara - Karaš, Donji Miholjac - Dravska obala, 18. lipnja 1948. održana je konferencija u Planskoj komisiji NRH, na kojoj su bili predstavnici Predsjedništva Vlade NRH, Ministarstva šumarstva, Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb, Ministarstva lokalnog saobraćaja, Ministarstva trgovine i opskrbe, Ministarstva drvne industrije i Ministarstva poljoprivrede. U vezi likvidacije navedenih pruga ispitane su ekonomske, političke i prometne značajke dotičnih pruga i donesena je odluka da se iste mogu demontirati, u svrhu čega je priložen i zapisnik s prvotne konferencije održane 26. svibnja 1948., a u vezi čega je Planska komisija NRH molila Saveznu plansku komisiju da požuri rješenje ovih prijedloga i prijedloga Glavne direkcije za eksploatacije željeznica iz Zagreba br. 11234-1948. od 7. svibnja 1948., o ukidanju javnog i drugog prometa na tim prugama.

Po navedenom predmetu, a nakon prikupljenih podataka od strane Kotarskog narodnog odbora (KNO) Valpovo i Uprave Slavonsko-podravске željeznice, te održane konferencije s predstavnicima Predsjedništva Narodne vlade, zainteresiranih ministarstava, te Glavne direkcije za eksploataciju željeznica Zagreb i Saobraćajnog odjela Planske komisije NRH, Planska komisija NRH dala je 22. lipnja 1948. suglasnost za demontiranje pruga SPŽ-a i to: Belišće - Prandauovci i Karaš - Boljara, pod uvjetom da se na pruži Belišće - Prandauovci demontiraju samo pragovi i tračnice, a donji stroj i kamen ostave za izgradnju popločanog puta koji u tom kraju nije postojao.⁶⁰

Vlada Narodne Republike Hrvatske donijela je 14. srpnja 1948. rješenje br. 15255-1948., kojim je „Šumsko industrijsko poduzeće Belišće“ predala pod administrativno-operativno rukovodstvo Ministarstva drvne industrije NRH.⁶¹

Ministarstvo šumarstva NRH u Zagrebu objavilo je 29. srpnja 1948., da se temeljem rješenja Ministarstva saobraćaja FNRJ, Planski sektor br. 1.832 od 20. srpnja 1948., ukida javni putnički i robni promet na prugama SPŽ-a Belišće - Prandauovci i Karaš - Boljara s danom 15. kolovoza 1948.⁶²

Na dnevnom redu konferencije koja je održana 20. kolovoza 1948. u Planskoj komisiji NRH bilo je pitanje normalizacije kolosijeka Slavonsko-podravске željeznice. Prisutni su bili predstavnici Planske komisije NRH, Predsjedništva Vlade NRH, Ministarstva drvne industrije, Ministarstva šumarstva, Ministarstva trgovine i opskrbe, Ministarstva poljoprivrede i Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb. U vezi zaključka konferencije održane u Saveznoj planskoj komisiji 24. travnja 1948. i zaključka konferencije održane u Planskoj komisiji NRH 18. lipnja 1948., točka 2., po pitanju normalizacije SPŽ-a, iznijete su godišnje potrebe

⁶⁰ HR-HDA 1576, spis pov. ur. br. 874/1948., u predmetu pov. ur. br. 1729/1948.

⁶¹ HR-HDA 282, Varia, fascikl: Šumsko industrijsko preduzeće Belišće, kutija br. 184.

⁶² Obustava javnog putničkog i robnog saobraćaja na prugama SPŽ Prandauovci - Belišće i Karaš - Boljara, *NN*, br. 65, 14. VIII. 1948.

prijevoza pojedinih resora na području SPŽ-a kako bi se mogla ocijeniti potreba normalizacije tih pruga. Konferencija je došla do zaključka, da ukoliko se donese odluka za normalizaciju pruge SPŽ Osijek – Belišće - Podravska Slatina, bilo bi potrebno istovremeno pristupiti normalizaciji pruga Voćin - Čačinci, Slatinski Drenovac - Humljani i Slavonska Orahovica - Čačinci, jer bi u protivnom privreda bila oštećena. S gledišta cjelokupne privrede na području djelovanja SPŽ-a, ekonomski faktori, osim tvornice cementa u Voćinu, za čiju su gradnju obavljani pripremni radovi, do tada nisu tražili normalizaciju pruga SPŽ. Predstavnici Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb, ing. Peršić i Latal, bili su mišljenja da tvornicu cementa u Voćinu, obzirom na njen kapacitet, za dogleđno vrijeme može zadovoljiti i postojeća metarska pruga SPŽ Voćin - Čačinci, koja je u istom mah svojim nastavkom ekonomski povezivala i sjeverne kotareve Donji Miholjac, Valpovo i Osijek s bazenima šumskih i rudnih proizvoda.⁶³

Dana 26. listopada 1948. održana je konferencija u republičkoj Planskoj komisiji o pitanju uvjeta predaje pruga SPŽ-a iz nadležnosti Ministarstva šumarstva NRH u nadležnost JDŽ-a. Na konferenciji su bili predstavnici Planske komisije NRH, Ministarstva šumarstva NRH i Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb. Načelnik Planske komisije Jure Nižetić iznio je uvjete dobivene telefonom od Savezne planske komisije (ing. Savić), pod kojima bi Ministarstvo šumarstva NRH trebalo predati pruge SPŽ-a sjeverno od željezničke pruge normalnog kolosijeka Podravska Slatina - Našice iz svoje nadležnosti u nadležnost JDŽ-a. Na osnovu izlaganja konferencija je zaključila da postoji potreba preuzimanja SPŽ-a kao cjeline iz nadležnosti Ministarstva šumarstva kao nestručnog resora, u jedan stručni resor, jer se pokazalo da se navedeno Ministarstvo ne može baviti pitanjima javnog željezničkog prometa, što je bilo izvan njegove osnovne djelatnosti. Budući da je JDŽ imao najviše preduvjeta da pravilno rukovodi i eksploatira SPŽ, obzirom na stručni kadar i svoj osnovni zadatak, predloženo je da JDŽ preuzme sve pruge SPŽ-a, a ne samo sjeverno od normalne željeznice Podravska Slatina - Našice, i to pod sljedećim uvjetima:

1. Preuzimanje svih pruga i cijelog voznog parka SPŽ-a imalo se izvršiti do 1. travnja 1949., do kada su JDŽ i Ministarstvo šumarstva morali pripremiti i izvršiti sve predradnje za izvršenje primopredaje.

2. Da se postojeća Radionica u Belišću izdvoji iz Drvnog kombinata Ministarstva drvne industrije NRH i dade na raspolaganje JDŽ-u. Pitanje izdvajanja spomenute Radionice trebala je riješiti Republikanska planska komisija s Ministarstvom drvne industrije NRH u sporazumu i s odobrenjem Vlade NRH i Savezne planske komisije, eventualno s Privrednim savjetom FNRJ.⁶⁴

⁶³ HR-HDA 1576, spis pov. ur. br. 1226/1948., u predmetu pov. ur. br. 1729/1948.

⁶⁴ HR-HDA 1576, spis pov. ur. br. 1023/1948., u predmetu pov. ur. br. 1729/1948.

Na temu prijenosa SPŽ-a u nadležnost JDŽ-a, 22. studenoga 1948. održana je konferencija u Saveznoj planskoj komisiji. Prisutni su bili predstavnici Republičke planske komisije NRH, Ministarstva saobraćaja FNRJ, Savezne planske komisije, Slavonsko-podravske željeznice i Ministarstva drvne industrije NRH. Konferencija je donijela sljedeće zaključke:

1. Moraju se predati sve pruge SPŽ-a koje su vršile prijevoz robe i putnika u nadležnost JDŽ-a.

2. Radionicu Belišće obzirom na njenu namjenu za popravak željezničkog parka i šumskih strojeva podijeliti razmjerno zadacima i obimu zadataka, što je trebalo komisijski utvrditi.

3. Primopredaja se trebala izvršiti 1. siječnja 1949., s time da je trebao predati cjelokupni plan investicija, održavanja, eksploatacije s materijalnom bilancom i osobljem.

4. U vezi ovih zaključaka, u roku od tri dana trebalo je podnijeti pismeni prijedlog Saveznoj planskoj komisiji od strane Republičke planske komisije NRH i Ministarstva saobraćaja FNRJ.

Planska komisija NRH je u sporazumu s Ministarstvom šumarstva NRH i u suglasnosti s Predsjedništvom Vlade NRH 30. studenoga 1948. predložila Sektoru saobraćaja Savezne planske komisije u Beogradu da se Slavonsko-podravska željeznica u cijelosti prenese iz nadležnosti Ministarstva šumarstva NRH u nadležnost JDŽ-a pod uvjetima navedenim u toč. 1. do 3., zapisnika od 22. studenoga 1948.⁶⁵

Savezna planska komisija donijela je Rješenje pov. br. 18122/1948. od 20. prosinca 1948., da se iz osnovnih sredstava Ministarstva šumarstva NRH briše Slavonsko-podravska željeznica u cijelosti, osim šumskih krila, i ustupi u osnovna sredstva Ministarstva željeznica FNRJ. Za preuzimanje ove željeznice sastavljena je mješovita komisija od predstavnika Glavne direkcije eksploatacije željeznica, Ministarstva šumarstva NRH i Ministarstva drvne industrije NRH. Na temelju ovog Rješenja, Slavonsko-podravska željeznica preuzeta je 1. siječnja 1949. u eksploataciju Ministarstva željeznica FNRJ, sa stanjem na dan 31. prosinca 1948., o čemu je sastavljen zapisnik. S danom 1. siječnja 1949. dotadašnja Uprava SPŽ-a pretvorena je u Upravu gazdinstva JDŽ-a, a to je gazdinstvo bilo privremeno jedinstveno i upravljalo svim službama dotadašnjeg SPŽ-a. Osoblje SPŽ-a ostalo je po pravilu na svojim mjestima, a komisija za preuzimanje trebala je podnijeti prijedlog o potrebnoj dopuni i izmjeni. Međutim, kod preuzimanja ove željeznice, nije preuzeta Radionica kao njen sastavni dio, koja je vršila popravke i održavanje vozničkih sredstava na prugama SPŽ-a. Komisija je raspravljala pitanje podjele ove Radionice između JDŽ-a i Ministarstva drvne industrije, razmjerno izvršenim radovima za potrebe SPŽ-a i zadacima u planskoj 1949. godini. No, s obzirom da se na taj način okrnjila cjelokupnost Radionice i smanjio njen kapacitet, podjela

⁶⁵ HR-HDA 1576, spis pov. ur. br. 1697/1948., u predmetu pov. ur. br. 1729/1948.

Radionice u tom smislu je otpala. Prema sporazumu, odnosna Radionica trebala je obavljati sve režimske popravke vozniх sredstava – lokomotiva i kola, dok bi tekuće popravke lokomotiva i kola obavljala JDŽ u vlastitoj režiji u svojoj Radionici. Ovakvo rješenje nije moglo zadovoljiti potrebe života i rada primljene željeznice, jer je u osnovi razbijen prirodni organizacijski sastav ove željeznice. Tako je ova željeznica sa svoje 23 lokomotive, 968 kola, 34 vodostanice, 185 km pruge i ostalim postrojenjima ostala bez vlastite Radionice za popravak i održavanje ovih sredstava i postrojenja, te je u svemu bila ovisna od drugog stranog poduzeća koje je potrebe željeznice stavljalo u drugi plan. Međutim, kod bivših vlasnika ova Radionica je uglavnom bila organizirana za potrebe željeznice i ona je oko 70-80% bila zauzeta samo popravkom i održavanjem vozniх sredstava i postrojenja, dok je vrlo malim dijelom poslovala za druge svrhe. Da bi bivša SPŽ mogla biti pravilno eksploatirana i da bi mogla potpuno zadovoljiti potrebe kako drvne industrije, tako i drugih korisnika, ona je morala imati svoju vlastitu radionicu. Zbog svega gore navedenog, načelnik Uprave lokomotivske službe inž. Sava Bojić zamolio je 17. ožujka 1949. Ministarstvo drvne industrije NRH u Zagrebu da se bivša Radionica SPŽ-a, tada u posjedu „Šumskog industrijskog poduzeća Belišće“ (ŠIP), preda u eksploataciju JDŽ-a, koji se obvezao da će rezervirati potreban dio kapaciteta ove Radionice za potrebe ŠIP-a.⁶⁶

Likvidacijska komisija Slavonsko-podravске željeznice objavila je 28. srpnja 1949. u Belišću da je Rješenjem bivše Glavne direkcije za eksploataciju željeznica u Zagrebu određena likvidacija Slavonsko-podravске željeznice u Belišću, koja je 1. siječnja 1949. preuzeta u eksploataciju Jugoslavenskih državnih željeznica. Pozvani su dužnici i vjerovnici da u roku mjesec dana od objavljivanja ovog oglasa uplate svoja dugovanja, odnosno da prijave svoja potraživanja koja su se odnosila na razdoblje do 31. prosinca 1948. komisiji za likvidaciju SPŽ-a sa sjedištem u Belišću.⁶⁷

Dakle, 1. siječnja 1949. pruge SPŽ-a preuzete su u eksploataciju JDŽ-a i to: pruga Osijek - Voćin, Moslavina Crnac - Podravska Slatina, Mislavac - Slavonska Orahovica, Humljani - Slatinski Drenovac.⁶⁸ Sve navedene pruge bile su širine 1 metar. Najveća dopuštena brzina za putničke vlakove bila je 30 km/h, a za teretne 20 km/h. Pruge su potpadale pod Sekciju za održavanje pruge (zop) Belišće. Matična ložionica bila je u Osijeku, obrtna u Belišću, a lokomotivske stanice u Slavonskoj Orahovici, Slatinskom Drenovcu i Voćinu. Sekcija za veze

⁶⁶ HR-HDA 1576, spis pov. ur. br. 1748/1948., spis pov. ur. br. 373/1949.

⁶⁷ Likvidacije, *NN*, br. 63, 3. VIII. 1949.

⁶⁸ Početne točke pruga bile su stanice: Osijek, Mislavac i Humljani; krajnje točke pruga bile su stanice: **Voćin, Podravska Slatina, Slavonska Orahovica i Slatinski Drenovac**; **rasporedne stanice** bile su: Osijek, Belišće, Donji Miholjac, Moslavina Crnac, Čačinci, Noskovci, Podravska Slatina, Voćin, Slavonska Orahovica i Slatinski Drenovac.

i s.s. postrojenja bila je u Vinkovcima, Saobraćajni sektor i gazdinstvo u Osijeku, dezinfekcijska stanica u Belišću, a sabirne stanice za nađene predmete u Osijeku i Podravskoj Slatini.⁶⁹

Nakon što je bivša Slavonsko-podravska željeznica u Belišću preuzeta po Glavnoj direkciji željeznica Zagreb, gotovinu kao i ostala obrtna sredstva preuzela je bivša XIII. sekcija za održavanje pruga u Belišću, koja je ustrojena kao gazdinstvo poslije preuzimanja SPŽ-a.

Po likvidaciji XIII. sekcije zop, u njezinoj bilanci od 30. travnja 1949. na računu 749 SLAVONSKA PODRAVSKA ŽELJEZNICA potraživala je iznos od 14,924.854.81 dinara. To potraživanje predstavljalo je financiranje bivše XIII. sekcije, jer je ona od Glavne direkcije na ime dotacija primila svega 2,000.000 dinara za razdoblje I. - IV. mjeseca 1949. godine.

S obzirom da je Direkcija Vinkovci preuzela likvidacijsku bilancu bivše SPŽ u kojoj su još postojale izvjesne obaveze prema budžetu NRH, koje je Direkcija Vinkovci, prema aktu Ministarstva financija NRH br. 36436-IX-49. od 17. prosinca 1949., morala doznačiti u korist budžeta, vinkovačka je Direkcija 27. prosinca 1949. zamolila Direkciju željeznica Zagreb da navedeni iznos doznači u korist tekućeg računa njihovog Financijskog odjeljenja, jer im je hitno bio potreban za financiranje tih obaveza.

Direkcija u Vinkovcima tražila je od zagrebačke Direkcije da odmah poduzme mjere kod Ministarstva željeznica radi osiguranja sredstava, kako bi ovu doznaku mogli što prije izvršiti.

Naknadnim dopisom od 30. prosinca 1949. Direkcija željeznica Vinkovci priznala je pogrešku u obračunu od 14,924.854.81 dinara, jer je pozicije po spomenutoj bilanci već preuzela 1. svibnja 1949. Služba održavanja pruge njihove Direkcije, te je ona bila dužna izvršiti plaćanje obveza bivše SPŽ. Direkcija željeznica Zagreb trebala je virmanom dati Službi održavanja vinkovačke Direkcije samo iznos od 1,718.764.88 dinara, tj. iznos koji je evidentiran na kontu 281 u navedenoj bilanci.

Financijsko odjeljenje Ministarstva željeznica poslalo je 4. siječnja 1950. Financijskom odjeljenju Direkcije željeznica Zagreb preporuku da se gornje dugovanje riješi međusobnim obračunom s Direkcijom Vinkovci, s time što se saldo dugovanja trebao izmiriti prijenosom iznosa duga na tekući račun Direkcije Vinkovci.

Financijsko odjeljenje zagrebačke Direkcije prihvatilo je navedenu preporuku.⁷⁰

I na kraju treba napomenuti da se od 1966. do 1970. godine na pojedinim relacijama ove 1000 mm široke pruge postepeno obustavlja svaki promet i vrši demontaža postrojenja.⁷¹

⁶⁹ SGMŽ, br. 4, 1. III. 1949.

⁷⁰ HR-HDA 1576, predmet ur. br. 7560/1950. O eksploataciji pruga bivše SPŽ vidi i spis ur. br. 7417/1949., spis ur. br. 3446/1953., spis ur. br. 7952/1953., spis ur. br. 8048/1953. U dokumentu se navodi da je pruga Belišće - Prandauovci demontirana 1948. godine.

⁷¹ Muzej Belišće, Zbirka dokumenata Slavonsko-podravske željeznice.

Tako je 1966. zbog nerentabilnosti počelo ukidanje pruga i to prvo na dionicama prema Voćinu, Drenovcu i Orahovici.⁷²

Na temelju čl. 23. Zakona o organizaciji Jugoslavenskih željeznica, kao i čl. 143. Statuta Željezničkog transportnog poduzeća (ŽTP) Zagreb, Radnički savjet ŽTP-a Zagreb na svojoj 39. redovnoj sjednici od 28. prosinca 1967. donio je odluku da se 31. prosinca 1967. trajno obustavi prijevoz putnika i robe na pruži uskog kolosijeka širine 1000 mm Moslavina Crnac - Podravska Slatina.⁷³

Radnički savjet ŽTP-a Zagreb na svojoj je 40. redovnoj sjednici od 1. veljače 1968., na temelju materijala iz studije "Supstitucija nerentabilnih željezničkih pruga na području ŽTP-a Zagreb", razmatrao prijedlog za trajno obustavljanje prijevoza putnika i robe na nekim prugama koje svojim prihodima nisu pokrivale troškove poslovanja, pa je konstatirano da je na pruži Osijek - Donji Miholjac - Moslavina Crnac, kolosijeka širine 1000 mm, zbog neznatne količine rada poduzeće poslovalo s gubitkom.

Utvrđeno je da je navedena pruga nerentabilna i odlučeno je da se 25. svibnja 1968. trajno obustavi prijevoz putnika i robe na pruži Donji Miholjac - Moslavina Crnac. Odlukom Radničkog savjeta ŽTP-a Zagreb, 31. prosinca 1968. trajno je obustavljen prijevoz putnika i robe na pruži Osijek - Donji Miholjac.⁷⁴ Sabor Socijalističke Republike Hrvatske dao je 16. svibnja 1968. suglasnost na navedenu Odluku Radničkog savjeta ŽTP-a Zagreb br. 129/X-1968. od 1. veljače 1968., za trajno obustavljanje prijevoza putnika i robe, u onom dijelu koji se odnosio na željezničke pruge: Donji Miholjac - Moslavina Crnac (16,8 km) i Osijek - Donji Miholjac (51 km) (s danom 31. prosinca 1968.).⁷⁵ Dana 1. lipnja 1970. ispraćena je i posljednja garnitura putničkog vlaka od Osijeka do Belišća.⁷⁶ U srpnju 1970. u glasilu ŽTP-a Zagreb objavljeno je da je Radnički savjet Saobraćajno-transportnog pogona ŽTP-a Zagreb donio odluku o kasaciji voznog parka pruge Osijek - Belišće.⁷⁷

O sudbini lokomotiva i vagona SPŽ-a, glasilo ŽTP-a Zagreb objavilo je u listopadu 1970. sljedeći članak:⁷⁸

Vijesti iz Osijeka: "Posljednji mohikanci" nekadašnjih uskotračnih Slavonsko-podravskih željeznica, šesnaest vagona s lokomotivom, izgleda da će izbjeći sudbini

⁷² HORVAT 2002: 39.

⁷³ Ž-SD, br. 47, 1. II. 1968: 20.

⁷⁴ Ž-SD, br. 48, 15. II. 1968: 1.

⁷⁵ Odluka o davanju suglasnosti na Odluku Radničkog savjeta Željezničkog transportnog poduzeća Zagreb za trajno obustavljanje prijevoza putnika i robe na pojedinim prugama, NN, br. 23, 17. VI. 1968.

⁷⁶ HORVAT 2002: 39.

⁷⁷ ŽGŽTP, br. 103, 15. VII. 1970: 10.

⁷⁸ ŽGŽTP, br. 106, 15. X. 1970: 10.

ostalih vozila s te pruge. Osječki Muzej Slavonije vodi pregovore s poduzećem da se ta kompozicija sačuva kako bi buduće generacije mogle vidjeti kako se nekad radilo i putovalo tim prugama. Četrdesetak vagona otkupio je i Drvno-industrijski kombinat Belišće za svoje potrebe, dok je sav ostali vozni park nakon devet desetljeća završio u otpadu.

Zaključak

Dioničko društvo Slavonsko-podravske željeznice bilo je jedno od najznačajnijih privatnih željezničkih poduzeća u povijesti Hrvatske. Društvo je osnovano 1899., a 1949. ušlo je u proces likvidacije. Prema podacima s kraja 1948., SPŽ je imala 23 lokomotive, 968 kola, 34 vodostanice, 185 km pruge i ostala postrojenja.

Navedeno je da su temeljem Ustava FNRJ i Ustava NRH sredstva željeznickog prometa proglašena općenarodnom imovinom. Općenarodna imovina bila je glavni oslonac države u razvitku narodne privrede i stajala je pod njenom posebnom zaštitom. Zakonom o nacionalizaciji privatnih privrednih poduzeća od 5. prosinca 1946., SPŽ je nacionalizirana. Navedenim Zakonom nacionaliziraju se i prelaze u državno vlasništvo sva privatna privredna poduzeća općedržavnog i republičkog značaja.

Naime, jugoslavensko vodstvo gradeći novo, socijalističko društveno uređenje, pošlo je od premise da su državno vlasništvo i centralizacija svih političkih, privrednih i društvenih funkcija uspješan put kojim bi se u prvim poslijeratnim godinama izbjegao privredni slom zbog enormnih ratnih razaranja i opće nestašice sredstava za život.

Obzirom na sveopću centralizaciju privrede, podržavljenje svih značajnih privrednih resursa, kao i na prevelik značaj koji je SPŽ imala u kontekstu tadašnje privrede, njezina likvidacija i preuzimanje pruga u državnu svojinu jednostavno se nije mogla izbjeći.

Što se uskotračnih pruga bivše SPŽ (širine 1000 mm) tiče, na njima se od 1966. do 1970. postupno obustavlja svaki promet i vrši demontaža postrojenja. Osnovni razlog ukidanja bila je nerentabilnost, odnosno to što pruge svojim prihodima nisu pokrivale troškove poslovanja. Zbog neznatne količine rada, tadašnje Željezničko transportno poduzeće Zagreb poslovalo je s gubitkom. Stoga je odluka za ukidanje bivših SPŽ pruga bila ekonomski opravdana, a poglavito stoga što se temeljila na materijalima iz studije "Supstitucija nerentabilnih željezničkih pruga na području ŽTP-a Zagreb".

Prilog

Službenička zvanja u saveznom državnom privrednom poduzeću Šumsko industrijskog poduzeća Belišće⁷⁹

Službenička zvanja u poduzeću bila su sljedeća: 1 direktor, 1 pomoćnik direktora, 1 sekretar, 1 rukovodioc računovodstva, 3 pogonska rukovodioca, 1 tehnički rukovodioc, 1 komercijalni rukovodioc, 1 šef pomoćnih pogona, 1 šef Odjeljenja za sirovine, 1 šef Odjeljenja za transport, 1 pomoćnik šefa Odjeljenja za transport, 2 personalna referenta, 1 pomoćnik personalnog referenta, 1 pravni savjetnik poduzeća, 1 statističar, 1 glavni knjigovođa, 1 glavni nabavljač, 1 rukovodioc glavne radionice, 1 rukovodioc pomoćnih radionica, 1 rukovodioc pogonske električne i vodovodne centrale, 18 šefova odsjeka, 7 knjigovođa, 5 pomoćnih knjigovođa, 19 računovođa i računospitača, 1 samostalni korespondent u poreznim stvarima, 35 stručnih administrativnih činovnika, 11 daktilografa, 12 pomoćnih činovnika, 8 stručnjaka za drvenu industriju, 2 mašinista I., 12 mašinista II., 22 destilatera, 1 laborant, 14 manipulanata, 25 škribana, 1 telefonist kućne centrale s razvodnom pločom, 8 magacinera, 1 gospodarski stručnjak, 17 poslovođa, 1 ciglarski majstor, 14 nadglednika, 7 ekspeditora, 1 glavni arhivar, 1 ekonom, 70 strojobravara, 7 mehaničara, 1 preuzimač drva, 15 podvornika, 5 šefova odsjeka željeznica, 1 kontrolor, 1 kolski činovnik, 1 referent računovodstva, 1 revizor, 19 šefova stanica, 14 prometnika, 6 otpremnih stražara, 42 skretničara, 2 vježbenika skretničara, 2 prtljažara, 1 vježbenik prtljažar, 2 noćobdije, 5 staničnih blagajnika, 1 vježbenik blagajnika, 6 željezničkih magacinera, 1 vježbenik magacinera, 5 prometnih vježbenika, 2 lampista, 20 vlakovođa, 7 konduktera, 31 kočničar, 6 vježbenika kočničara, 3 rukovaoca manevre, 1 nadzornik skretnica, 1 građevinski inženjer (za održavanje pruge), 3 tehničara (za održavanje pruge), 7 nadziratelja pruge, 2 vježbenika nadziratelja pruge, 49 desetara, 49 čuvara pruge, 4 telefonska majstora, 9 telefonskih radnika, 8 zidara, 7 stolara, 5 tesara, 1 bravar, 3 administratora I. sekcije, 5 pomoćnih administratora kod održavanja pruge, 1 šef ložione, 1 nadzornik željezničkih strojeva, 24 strojovođe, 2 predložača, 28 ložača, 3 potpaljivača, 5 motorovođa, 5 pregledača kola, 5 izdavača materijala iz račun. ložione, 17 tenderaša i čistača kola.

⁷⁹ HR-HDA 282, Varia, fascikl: Šumsko industrijsko preduzeće Belišće, kutija br. 184.

Bibliografija

*Izvori**Arhivsko gradivo*

Državni arhiv u Osijeku (HR-DAOS) 146. Okružno javno tužilaštvo Osijek (1945. - 1990.), Zapisnik sjednice Ravnateljstva Slavonsko-podravske željeznice u Belišću od 8. veljače 1943.

Hrvatski državni arhiv (HR-HDA): HR-HDA 282. Ministarstvo drvne industrije Narodne Republike Hrvatske - Zagreb (1947. - 1950.), Varia, fascikl: Šumsko industrijsko preduzeće Belišće, kutija br. 184; HR-HDA 365. Republički zavod za društveno planiranje Socijalističke Republike Hrvatske (1945. - 1980.); HR-HDA 1576. Direkcija željeznica Zagreb Jugoslavenskih državnih željeznica-Zagreb (1945. - 1990.)

Muzej Belišće, Zbirka dokumenata Slavonsko-podravske željeznice

Tiskani izvori

Službena glasila

NN: Narodne novine (Zagreb), br. 138, 18. VI. 1925.; *Narodne novine. Službeni list Nezavisne Države Hrvatske* (Zagreb), br. 224, 1. X. 1943.; *Narodne novine. Službeni list Federalne Hrvatske* (Zagreb), br. 96, 23. VII. 1946.; *Narodne novine. Službeni list Narodne Republike Hrvatske* (Zagreb), br. 7, 23. I. 1947.; *Narodne novine. Službeni list Narodne Republike Hrvatske* (Zagreb), br. 65, 14. VIII. 1948.; *Narodne novine. Službeni list Narodne Republike Hrvatske* (Zagreb), br. 63, 3. VIII. 1949.; *Narodne novine. Službeni list Socijalističke Republike Hrvatske* (Zagreb), br. 23, 17. VI. 1968.

SZN: Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju. 1880, Zagreb: Tiskara Narodnih novinah, 1881, 235-239; *SZN 1888: Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju. 1888*, Zagreb: Tiskarski zavod Narodnih novinah, 1888, 185-191; *Sbornik zakonâ i naredabâ valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju. 1907*, Zagreb: Kralj. Zemaljska tiskara, 1907, 874-889.

SGMS: Službeni glasnik Ministarstva saobraćaja FNRJ (Beograd), br. 22, 15. XII. 1946.

SGMŽ: Službeni glasnik Ministarstva železnica FNRJ (Beograd), br. 4, 1. III. 1949.

Sl. list: Službeni list Federativne Narodne Republike Jugoslavije (Beograd), br. 10, 1. II. 1946.; *Službeni list Federativne Narodne Republike Jugoslavije* (Beograd), br. 35, 29. IV. 1948.

Ž-SD: Željezničar-Službeni dio (Zagreb), br. 47, 1. II. 1968., 20; *Željezničar-Službeni dio* (Zagreb), br. 48, 15. II. 1968., 1.

ŽGŽTP: Željezničar. Glasilo Željezničkog transportnog poduzeća Zagreb (Zagreb), br. 103, 15. VII. 1970., 10; *Željezničar. Glasilo Željezničkog transportnog poduzeća Zagreb* (Zagreb), br. 106, 15. X. 1970., 10.

Službeni shematizmi

Compass 1901. *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1900./1901. Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil, Genossenschaft, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte.* Budapest: Buchdruckerei Gebrüder Légrády, 447-448.

Compass 1902. *Compass, Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn 1903.* Wien: K. u. k. Hof-und Universitäts-Buchhändler, 1924.

Compass 1915. *Ungarischer Compass, 1914.-1915.*, Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Teil: Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finanzen. Budapest: 1092-1093.

Compass 1940. *Compass, Finanzielles Jahrbuch, Jugoslavien 1940.*, LXXIII, Wien: 160-162.

Literatura

BALTA, Ivan. 2006. Slavonsko-podravska željeznica u razvoju slavonske Podravine. *Tokovi istorije. Časopis Instituta za noviju istoriju Srbije* 1-2: 75-76.

HORVAT, Zvonimir. 2002. Šumske pruge postaju prošlost. *Hrvatske šume* 64: 39.

HORVAT, Zvonimir. 2002. Šumske željeznice služe i za javni promet. *Hrvatske šume* 63: 35.

KLAIĆ, Bratoljub. 2001. *Rječnik stranih riječi, tuđice i posuđenice.* Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske.

KOZJAK, Josip. 1951. O razvitku pruga u Hrvatskoj. U: *Sto godina željeznica Jugoslavije (1849.-1949.). Zbornik članaka povodom stogodišnjice željeznice Jugoslavije*, 110-116. Beograd: Štamparsko preduzeće Jugoslovenskih željeznica.

STEHLIK, Vladimir. 1951. Postanak i razvitak željeznica u Jugoslaviji (s preglednom kartom željezničke mreže). U: *Sto godina željeznica Jugoslavije (1849.-1949.). Zbornik članaka povodom stogodišnjice željeznice Jugoslavije*, 73-88. Beograd: Štamparsko preduzeće Jugoslovenskih željeznica.

VOLNER, Hrvoje. 2007. H. Gutmann d.d. u industriji međuratne Jugoslavije i razvoj Belišća. Magistarski rad, Sveučilište u Zagrebu.

Liquidation der slawonischen Drauthalbahn

Im einleitenden Teil des Artikels wird zusammenfassend die Gründung der Aktiengesellschaft Slavonische Drauthalbahn sowie die Anlegung ihrer Eisenbahnstrecke geschildert. Der zweite Teil des Artikels befaßt sich detailliert mit der Besitzübernahme der Slavonischen Drauthalbahn seitens des Staates, mit der Liquidation der erwähnten Aktiengesellschaft sowie mit der Einstellung aller ihrer schmalspurigen Strecken.

Im Juli 1945 beschloß der Wirtschaftsrat des Demokratischen Föderativen Jugoslawiens alle privaten Eisenbahngesellschaften bis zu einer endgültigen Verordnung zu verstaatlichen. Mit Rücksicht auf die im Rahmen der Exploitation privater Eisenbahngesellschaften auftretenden Schwierigkeiten und im Interesse eines möglichst schnellen Wiederaufbaus des Landes sowie der Bewältigung dieser Probleme und Errichtung einer einheitlichen Leitung aller Eisenbahnen, entschied der Wirtschaftsrat der Regierung des Demokratischen Föderativen Jugoslawiens und im Zusammenhang mit dem Vorschlag des Verkehrsministers, daß sowohl Slavonische Drauthalbahn als auch Forstbahn der ehemaligen Aktiengesellschaft Gutmann aus Belišće, ab 1. August 1945 in staatliche Exploitation bis zu einer endgültigen Verfügung übergehen. Die Übernahme seitens des Verkehrsministeriums des Demokratischen Föderativen Jugoslawiens mit dem Sitz in Belgrad, fand am 1. Oktober 1945 statt, worauf die Slavonische Drauthalbahn unmittelbar der Verwaltung der Eisenbahnleitung der Jugoslawischen Staatlichen Eisenbahnen in Zagreb unterstellt wurde. Gleichzeitig wurde auch die Auflösung der Leitung der Slavonischen Drauthalbahn in Belišće bestimmt, wobei als einzige aktive Funktion nur das Amt der Eisenbahnkontrollors, dessen Zuständigkeit sich alleinig auf der Strecke der Slavonischen Drauthalbahn vollzog, übrigblieb.

Am 16. Februar 1946 kam die Slavonische Drauthalbahn aufgrund des Beschlusses des Wirtschaftsrates der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien vom 2. Februar 1946, zum Ressort des Ministeriums für Industrie und Metallurgie der Volksrepublik Kroatien. Seitdem wurde die Slavonische Drauthalbahn nach einer seitens des Ministeriums für Industrie und Metallurgie der Volksrepublik Kroatien erteilten Sondervollmacht von der Forst-Industrie Gesellschaft Belišće betrieben. Zur selben Zeit setzte man eine Sonderleitung der erwähnten Eisenbahn ein und die gesamte Belegschaft der Slavonischen Drauthalbahn wurde vom Verkehrsministerium übernommen. Die Sonderleitung allein verwaltete die Eisenbahn, welche von diesem Zeitpunkt an dem Verkehrsministerium nur in der Hinsicht der Fachaufsicht unterstand.

Nach dem Beschluß des Ministeriums für Industrie der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien vom 20. Juli 1946, wechselte das Holzkombinat der Forst-Industrie Gesellschaft Belišće, und somit auch die Slavonische Drauthalbahn,

in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Industrie, bzw. unmittelbar in den Wirkungsbereich der administrativ-operativen Führung der Zentralverwaltung der Industrie für die chemische Holzverarbeitung in Osijek. Ferners wurde der staatliche Wirtschaftsbetrieb Forst-Industrie Gesellschaft Belišće als Unternehmen mit einer allgemein-gesamtstaatlicher Bedeutung aufgrund des Beschlusses der Regierung der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien vom 24. August 1947 an die Regierung der Volksrepublik Kroatien überreicht und damit die Slavonische Drauthalbahn dem Forstministerium der Volksrepublik Kroatien übergeben.

Am 20. Dezember 1948 entschied die Bundesplankommission die Streichung der Slavonischen Drauthalbahn (Forstbahnen ausgenommen) aus dem Basiskapital des Forstministeriums der Volksrepublik Kroatien und ihre Weiterreichung an das Ministerium für Eisenbahnen der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien. Zur Durchführung dieser Verfügung wurde eine gemischte Kommission gebildet, die sich aus den Vertretern der Zentralkommission für die Exploitation der Eisenbahnen, des Forstministeriums sowie des Ministeriums für Holzindustrie der Volksrepublik Kroatien, zusammensetzte. Somit wurde die Slavonische Drauthalbahn am 1. Januar 1949 an das Ministerium für Eisenbahnen der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien, mit dem Stand vom 31. Dezember 1948, abgetreten.

Am 1. Januar 1949 wurde die bisherige Leitung der Slavonischen Drauthalbahn zur Wirtschaftsführung der Jugoslawischen Staatlichen Eisenbahnen.

Die Liquidationskommission der Slavonischen Drauthalbahn teilte am 28. Juli 1949 in Belišće mit, daß von der ehemaligen Zentralkommission für die Exploitation der Eisenbahnen beschlossene Liquidation der Slavonischen Drauthalbahn in Belišće umgesetzt wird. Im Zeitraum zwischen 1966 und 1970 wurde allmählich auf den einzelnen Strecken der ehemaligen Slavonischen Drauthalbahn (Breite 1000 mm) jeglicher Verkehr stillgelegt und der Abbau von Anlagen eingeleitet.

Übersetzt von Danijela Marjanić

Liquidation of the Slavonia-Podravina Railway

In its introductory part, this article gives a short insight into the foundation of the Slavonia-Podravina Railway stock-company (Croatian: Slavonsko-podravaska željeznica, SPŽ, railway gauge: 1,000 mm) and its railway lines. In the second part, the article deals extensively with the incorporation of the SPŽ into the State property, liquidation of the company and finally, closing and removal of all its narrow gauge railway lines. In July 1945, the Economical Board of the Democratic Federal Yugoslavia decided that all private railways in the country will be state exploited until further notice. Due to difficulties that occurred while exploiting privately owned railways and in order to rectify them as fast as possible, thusly enabling the faster rebuilding of the country and achieving the singular administration of all the railways, The Economical Senate of Yugoslavia, at the

proposal of the transport minister, decided on 1st of August 1945 that the Slavonia-Podravina railway and forest railway of the former Gutmann stock-company in Belišće become State property until further notice. The Slavonia-Podravina railway became State property on 1st of October 1945, and fell under the jurisdiction and management of the Federal Transport Ministry, whose headquarters was in Belgrade. On the same day it was incorporated into the Yugoslav Railways Directorate, Zagreb Department.

Simultaneously, the Slavonia-Podravina railway headquarters was dismantled and started to act only as the traffic control centre. The centre monitored only the Slavonia-Podravina railway lines. From 16th of February 1946 the railway was administered by the Ministry of Industry and Mining of the People's Republic of Croatia, pursuant to the decision of the Yugoslav Economical Board made on 2nd of February. Since then, the exploitation of the Slavonia-Podravina railway lines was controlled by the Belišće Forest Industrial Company, based on the mandate of the Ministry of Industry and Mining of the People's Republic of Croatia. At the same time, a special administration of the Slavonia-Podravina railways was formed. It is important to say that all the staff started to work for the new company and the railroad started to operate under special administration and was only, in terms of public transportation, subjected to the supervision of the Ministry of Transport. According to the decision of the Ministry of Industry of the Federal Republic of Yugoslavia dated 20th of July 1946 the Belišće Forest Industrial Company became part of the Federal Ministry of Industry and the railway became part of the administrative and operational management of the Directorate for Chemical Wood Processing in Osijek. The Belišće conglomerate was administrated by the Government of the People's Republic of Croatia as of 24th of August 1947, pursuant to the decision of the Government of the Federal Republic of Yugoslavia. The railway became part of the Ministry of Forests of the People's Republic of Croatia. By the decree of the Federal Planning Commission dated 20th of December 1948 the Slavonia-Podravina railway was omitted in its entirety from the basic funds of the Ministry of Forests, apart from their wild wings, and handed over to the basic funds of the Federal Ministry of Railways. A joint commission comprising of representatives of the Main Directorate of the Railways Exploitation, Ministry of Forests and Ministry of Timber Industry, both of the People's Republic of Croatia, was put together for taking over of the railway. Based on this decree, the railway was taken over for exploitation by Ministry of Railways of Yugoslavia on 1st of January 1949 as at 31st of December 1948. As of 1st of January 1949 the previous headquarters of the Slavonia-Podravina railway has been turned into the Holding Management of the Yugoslavian State Railways. On 28th of July 1949 the liquidation board of the railway decided to liquidate it by the decree of the former Main Directorate of the Railways Exploitation from Zagreb. In the peri-

od of 1966 – 1970, some of the lines of the former Slavonia-Podravina Railway (those of 1000 millimeters of width) were gradually closed down for traffic and their facilities dismantled.

Translated by Corinne Enquist, Toma Bačić, and Marijan Bosnar

Schlüsselwörter: S. H. Gutmann Aktiengesellschaft in Belišće, Slavonische Drauthalbahnhof Actien-Gesellschaft in Belišće, Vizinalbahn, Jugoslawische Staatliche Eisenbahnen, Eisenbahnleitung Zagreb, Liquidation

Keywords: Gutmann stock-company in Belišće, Slavonia-Podravina Railway stock-company in Belišće, vicinal railways, Yugoslavian State Railways, Railways Headquarters in Zagreb, liquidation

Ključne riječi: S. H. Gutmann d.d. u Belišću, Slavonsko-podravska željeznica d.d. u Belišću, vicinalne željeznice, Jugoslavenske državne željeznice, Željeznička uprava Zagreb, likvidacija

FILOZOFSKI FAKULTET SVEUČILIŠTA U ZAGREBU

ZAVOD ZA HRVATSKU POVIJEST
INSTITUTE OF CROATIAN HISTORY
INSTITUT FÜR KROATISCHE GESCHICHTE

RADOVI

44

ZAVOD ZA HRVATSKU POVIJEST
FILOZOFSKOGA FAKULTETA SVEUČILIŠTA U ZAGREBU

The logo for FF press, featuring the letters 'FF' in a stylized font with a horizontal line through them, followed by the word 'press' in a lowercase, sans-serif font.

ZAGREB 2012.

RADOVI ZAVODA ZA HRVATSKU POVIJEST
FILOZOFSKOGA FAKULTETA SVEUČILIŠTA U ZAGREBU

Knjiga 44

Izdavač / Publisher

Zavod za hrvatsku povijest
Filozofskoga fakulteta Sveučilišta u Zagrebu
FF-press

Za izdavača / For Publisher

Damir Boras

Glavni urednik / Editor-in-Chief

Hrvoje Gračanin

Uredništvo / Editorial Board

Bruna Kuntić-Makvić (stara povijest), Zrinka Nikolić Jakus (srednji vijek),
Hrvoje Petrić (rani novi vijek), Željko Holjevac (moderna povijest),
Tvrтко Jakovina (suvremena povijest), Silvija Pisk (mikrohistorija i zavičajna povijest)

Međunarodno uredničko vijeće / International Advisory Board

Denis Alimov (Sankt Peterburg), Živko Andrijašević (Nikšić), Csaba Békés (Budapest), Rajko
Bratož (Ljubljana), Snježana Buzov (Columbus, Ohio), Svetlozar Eldarov (Sofija), Toni Filiposki
(Skopje), Aleksandar Fotić (Beograd), Alojz Ivanišević (Wien),
Egidio Ivetić (Padova), Husnija Kamberović (Sarajevo), Karl Kaser (Graz),
Irina Ognyanova (Sofija), Géza Pálffy (Budapest), Ioan-Aurel Pop (Cluj),
Nada Proeva (Skopje), Alexios Savvides (Kalamata), Vlada Stanković (Beograd),
Ludwig Steindorff (Kiel), Peter Štih (Ljubljana)

*Izvršna urednica za tuzemnu i inozemnu razmjenu /
Executive Editor for Publications Exchange*

Kristina Milković

Tajnik uredništva / Editorial Board Assistant

Dejan Zadro

Adresa uredništva

Zavod za hrvatsku povijest, Filozofski fakultet Zagreb,
Ivana Lučića 3, HR-10 000, Zagreb
Tel. ++385 (0)1 6120 150, 6120 158, faks ++385 (0)1 6156 879

Časopis izlazi jedanput godišnje

Ovi su Radovi tiskani uz financijsku potporu
Ministarstva znanosti, obrazovanja i športa Republike Hrvatske,
Zaklade Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti

Časopis je indeksiran u sljedećim bazama/The Journal is indexed in the following databases:
Directory of Open Access Journals, EBSCO

Naslovna stranica

Iva Mandić

Grafičko oblikovanje i računalni slog

Marko Maraković

Lektura

Julija Barunčić Pletikosić

Tisak

DOMAGRAF d.o.o.

Naklada

300 primjeraka

*Časopis je u digitalnom obliku dostupan na Portalu znanstvenih časopisa
Republike Hrvatske „Hrčak“ <http://hrcak.srce.hr/radovi-zhp>*

*The Journal is accessible in digital form at the Hrcak - Portal of scientific
journals of Croatia <http://hrcak.srce.hr/radovi-zhp>*