

Siniša Lajnert

(Hrvatski državni arhiv, Zagreb)

DIONIČARSKO DRUŠTVO SLAVONSKE VICINALNE ŽELJEZNICE (1892.-1933.)

UDK 656:94(497.5)“1892/1933“

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: 18. 6. 2018.

U radu autor obrađuje ustroj, poslovanje i likvidaciju Dioničarskog društva Slavonske vicinalne željeznice u vremenskom periodu od godine 1892., kada je društvo osnovano, pa sve do godine 1933., kada je završena njegova likvidacija. Sjedište društva u Austro-Ugarskoj Monarhiji bilo je u Budimpešti, da bi se odlukom njegove izvanredne glavne skupštine od 24. svibnja 1923. premjestilo u Zagreb. Pruge društva bile su sljedeće: Osijek-Našice, Našice-Nova Kapela-Batrina, Pleternica-Požega te Požega-Velika. Navedene privatne pruge bile su u državnoj eksploataciji, odnosno upravi. Temeljem sporazuma od 7. veljače 1931., država je otkupila pruge Dioničarskog društva Slavonske vicinalne željeznice pa je tako prestao i razlog njegovog postojanja. Društvo je 1932. godine ušlo u proces likvidacije, koji je završio 12. travnja 1933.

Ključne riječi: Dioničarsko društvo Slavonske vicinalne željeznice u Budimpešti/Zagrebu, dioničari, likvidacija, vicinalne željeznice

Uvod

U članku su s aspekta povijesti institucija prikazani rezultati istraživanja ustroja te poslovanja i likvidacije Dioničarskog društva Slavonske vicinalne željeznice / Szlavoniai helyi érdekü vasut részvénytársaság / Slavonische Local-Eisenbahn Actiengesellschaft (1892-1933). Navedeno društvo osnovano je 1892. godine. Sjedište društva, kao i kod većine vicinalnih željeznica, bilo je u Budimpešti.¹ U Austro-Ugarskoj Monarhiji pruge društva bile su u

¹ Izuzetak je bilo Dioničarsko društvo Rumsko-vrdničke lokalne željeznice, koje je imalo sjedište u Zagrebu.

eksploataciji Kr. ug. državnih željeznica.² Pruge društva bile su sljedeće:³ Osijek-Našice (48,4 km) puštena u promet 2. prosinca 1893., Našice-Nova Kapela-Batrina (59,7 km) puštena u promet 3. prosinca 1894., Pleternica-Požega (14 km) puštena u promet 3. prosinca 1894.,⁴ Požega-Velika (11 km) puštena u promet 18. studenoga 1914.⁵ Kao željeznica A razreda, Slavonska vicinalna željeznica uživala je, s obzirom na tarife i upravu, naročiti privilegij. Kod te, kao i kod nekih drugih vicinalnih željeznica u Hrvatskoj, znatan dio ravnateljstva činili su Hrvati. No, bez obzira na tu činjenicu, cjelokupno službeno poslovanje društva obavljalo se na mađarskom jeziku, a strankama se samo ponekad dostavljao pokoji dopis na hrvatskom. Prugama Slavonske vicinalne željeznice prevožene su značajnije količine gline, zemlje, pijeska, kamena, šljunka, drvnog materijala, brašna, poljskih proizvoda (pšenice), ugljena i sl.⁶

² *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1900./1901., Finanzielles und Commerielles Jahrbuch, Genossenschaft, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte, XXVIII-ter Jahrgang, II. Theil* (Budapest, 1901), 434-435; *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1901., XXXIV.* (Wien, 1901), 1237-1238. Dioničarsko društvo slavonske vicinalne željeznice spominje i Zdenka Baždar u svome magisteriju *Razvoj željezničke mreže u hrvatskom Podunavlju od 1850. do 1914. godine (prilog proučavanju gospodarske povijesti Slavonije 19. stoljeća)* (Zagreb, 1999). Također, vidi i: Zdenka Rakičić-Friedrich, *Razvoj željezničke mreže u hrvatskom Podunavlju: 1850. – 1914.* (Vukovar, 2006).

³ Vladimir Stehlik, Postanak i razvitak železnica u Jugoslaviji (s preglednom kartom železničke mreže), u: *Sto godina železnica Jugoslavije (1849-1949). Zbornik članaka povodom stogodišnjice železnice Jugoslavije*, ur. Blagoje Bogavac (Beograd, 1951), 83-87. U navedenom zborniku na str. 84 i 87 spominje se da je pod društvo Slavonske vicinalne željeznice potpadala pruga Osijek-Dravska obala (2,8 km), koja je puštena u promet 15. svibnja 1907. No, pruga Osijek-Dravska obala potpadala je pod Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje, odnosno Dioničko društvo Podravsko-posavske vicinalne željeznice. Vidi Hrvatski državni arhiv (dalje: HR-HDA) 79. Zemaljska vlada. Odjel za unutarnje poslove – Zagreb (1869-1921), sv. 10-4, kor. br. 5274/1907., kut. br. 3337. Prema nekim izvorima, pruga Osijek-Našice bila je duga 49 km, pruga Našice-Batrina 59,637 km i sporedna krilna pruga Pleternica-Požega 13,052 km. Vidi *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1907., Band II., XL.* (Wien, 1906), 1146. Prema Josipu Gorničiću-Brdovačkom, građevna duljina pruge Osijek-Nova Kapela Batrina iznosila je 106,933 km, a pruge Pleternica-Velika 24,979 km, sveukupno 131,912 km. Vidi: Josip Gorničić-Brdovački, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine: građenje, organizacija i financijalni odnosi.* Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, knjiga 3 (Zagreb, 1952), prilog 4.

⁴ Neki autori navode da je pruga Pleternica-Požega otvorena za promet 2. prosinca 1894. Vidi *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1907., Band II., XL:* 1146. To je stoga jer su pruge Našice-Batrina i Pleternica-Požega svečano otvorene 2. prosinca 1894., dok su službeno predane javnom prometu dan kasnije, 3. prosinca 1894. Vidi HR-HDA-78. Zemaljska vlada (Hrvatsko-slavonsko-dalmatinska zemaljska vlada). Predsjedništvo-Zagreb (1869-1921), sv. 6-14, ur. br. 4238/1894., kut. br. 490.

⁵ *Narodne novine* (Zagreb) (dalje: *NN*), br. 308 (20. studenoga 1914.). Neki autori navode da je pruga Požega-Velika otvorena za promet 15. prosinca 1914. Vidi: Stehlik, Postanak i razvitak, 85.

⁶ Gorničić-Brdovački, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine*, 191, prilog 2.

Vicinalne željeznice⁷ bile su željeznice mjesnog (lokalnog) interesa, kojima je osnovni smisao bio da odgovaraju prometno-gospodarstvenim interesima i potrebama područja kroz koje su prolazile. Izgradnja je prepuštena privatnom kapitalu i već 13. lipnja 1880. u ugarskom dijelu Monarhije donesen je tzv. Vicinalni zakon (*Zakonski članak XXXI.*),⁸ koji je za izgradnju lokalnih pruga poduzetnicima osiguravao razne beneficije. Zakonodavstvu je ostalo pridržano pravo izdavanja dozvola (koncesija)⁹ za željeznice koje su služile kao spoj dviju željeznica ili su služile kao nadopuna pojedinih glavnih pruga u njihovom glavnom pravcu. Koncesije za izgradnju i eksploataciju vicinalnih željeznica izdavane su pojedinim fizičkim ili pravnim osobama u vidu specijalnog zakona. Izdanom koncesijom država je koncesionaru dozvoljavala da izgradi dotičnu vicinalnu željeznicu i da je eksploatira pod uvjetima i s ograničenjima koja su, radi zaštite javnih interesa, bila predviđena u samoj koncesiji i u zakonima dotične države. Mađarska vlada potpomogla je gradnju koja je tome pristupila kao sredstvu za proširenje željezničke mreže na što jeftiniji način. Prema izdanim koncesijama koncesionar je bio dužan osnovati dioničko društvo,¹⁰ koje je za gradnju željeznice bilo ovlašteno pribaviti potreban kapital izdavanjem dionica ili obveznica u koncesijom utvrđenoj visini.

⁷ Vicinālan, -lna, -lno *lat.* (vicinalis) obližnji, susjedan; vicinālnā željeznica – sporedna željeznica (obično uskotračna) za lokalni promet. Vidi: Bratoljub Klaić, *Rječnik stranih riječi, tuđice i posuđenice* (Zagreb, 2001), 1420.

⁸ Zakonski članak XXXI. zajedničkoga hrvatsko-ugarskoga sabora o željeznicah mjestnog interesa, *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1880.* (Zagreb, 1881), br. 60: 235-239.

⁹ U arhivskim i tiskanim izvorima koriste se izrazi *dozvolbena isprava*, *dozvolna isprava* i *dozvolbenik*, odnosno *dozvolbena tvrtka*. Riječ je o koncesijskoj ispravi (koncesiji) i koncesionaru. *Lat.* (isp. koncedirati) 1. ugovor kojim država ili municipalna vlast, pod stanovitim uvjetima, daje u eksploataciju svoja poduzeća ili zemlju s pravom vađenja korisnih ruda, gradnje poduzeća itd; 2. samo poduzeće, organizirano na temelju koncesije; 3. dopuštenje, ustupanje, ustupak, povlastica; 4. odobrenje za vođenje obrta, dozvola za obavljanje neke djelatnosti. Vidi: Klaić, *Rječnik*, 720.

¹⁰ Temeljem *Trgovačkog zakona* iz 1875., koji je vrijedio za ugarski dio Monarhije, dioničarska društva osnivana su s glavnicom koja je bila unaprijed ustanovljena i sastojala se od dionica (cijelih ili rastavljenih na dijelove) opredijeljenog broja i jednake vrijednosti. Pri takvim društvima vlasnici dionica jamčili su samo do iznosa svojih dionica. Dionička društva smatrana su osnovanima kada im je glavnica bila osigurana, kada su pravila društva bila utanačena i kada je društvo zabilježeno u registar trgovačkih tvrtki. Sva prava koja su dioničarima pripadala glede društvenih poslova izvršavao je skup dioničara na glavnoj skupštini. Poslovima dioničarskog društva upravljalo je ravnateljstvo, koje se sastojalo od jedne ili više osoba izabranih između dioničara ili drugih osoba. Postojao je i nadzorni odbor, koji je bio sastavljen barem od tri člana. Odbor je kontrolirao vođenje poslova društva u svim granama. Bio je dužan ispitivati godišnje račune i bilancu, kao i prijedloge razdiobe dobitka, i o tome svake godine predložiti izvješće glavnoj skupštini (skup svih dioničara). Bez toga izvješća glavna skupština nije mogla donijeti valjane zaključke u vezi s razdiobom dobitka. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1875.* (Zagreb, 1876), br. 79: 899-1016.

Društveni kapital sastojao se iz dvije vrste: osnovnog (temeljnog) i prioritetnog (prvenstvenog). Osnovne (temeljne) dionice izdavane su osobama i samoupravnim tijelima lokalno zainteresiranim za izgradnju dotične željeznice. No, kako taj osnovni kapital prikupljen izdavanjem temeljnih dionica nije bio dovoljan, trebalo je privući i kapital koji nije bio lokalno zainteresiran za izgradnju dotične željeznice, već je samo tražio povoljan plasman. U tu svrhu izdavane su prioritetne (prvenstvene) dionice i obligacije kojima je koncesijom i statutima društava prvenstveno zagarantirana dividenda i amortizacija, dok temeljne dionice nisu uživale tu garanciju, jer se smatralo da su posjednici takvih dionica dovoljno honorirani već time što su dobili svoju željeznicu. Najkarakterističnije je da je država preuzimala na sebe obvezu da će po izgradnji uzeti vicinalne pruge u eksploataciju Kr. ug. državnih željeznica prema uvjetima međusobnog ugovora. Prema tim ugovorima, većim dijelom brutto prihod dijelio se na pola, a manjim dijelom putem zagarantiranog minimalnog prihoda. Ovakve koncesije davane su na 90 godina, poslije 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.¹¹

U travnju 1918. na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije bilo je sveukupno 2.390 km pruga, od toga 980 km glavnih željeznica i 1.410 km vicinalnih. Od toga je na državne željeznice spadalo 901 km, na Južnu željeznicu¹² 79 km, a na vicinalne željeznice 1.410 km. Po razmaku tračnica bilo je 2.185 km normalno-tračnih (1,435 m) i 205 km uskotračnih željeznica. Od potonjih s razmakom od 1,0 m postojala je Slavonsko-podravsko /Guttmannova/ vicinalna željeznica¹³ u

¹¹ Josip Kozjak, O razvitku pruga u Hrvatskoj, u: *Sto godina železnica Jugoslavije (1849-1949)*, 113-114. Također vidi i spis Ministarstva saobraćaja Demokratske Federativne Jugoslavije br. 31.372 upućen 22. ožujka 1946. Komitetu za zakonodavstvo i izgradnju narodne vlasti u Beogradu, Zbirka preslika izvornih dokumenata Slobodana Rosića. Svi izvorni dokumenti korišteni u ovome članku iz navedene zbirke, a vezani za vicinalne željeznice, nalaze se u Željezničkom muzeju u Beogradu. Vidi i: Siniša Lajnert, "Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs (1893-1933)", *Cris* XX (2018), br. 1, 17-18.

¹² Carsko i kraljevsko povlašteno društvo južnih željeznica / K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, ili kraće Društvo južnih željeznica, bilo je najveće i najmoćnije željezničko dioničko društvo u Carevini, nastalo ujedinjavanjem više moćnih financijskih grupa, odnosno društava, na čelu s bankarskom kućom Rothschild. Do godine 1865. Društvo južnih željeznica izgradilo je prve tri pruge u Hrvatskoj nad kojima je vršilo svekoliku upravu i nadzor, i to: 1. pruga Pragersko/Čakovec-Kotoriba, otvorena je za promet 24. travnja 1860.; 2. pruga Zidani Most/Zagreb-Sisak, otvorena je za promet 1. listopada 1862.; 3. pruga Zagreb-Karlovac, otvorena je za promet 1. lipnja 1865. Vidi: Bernard Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825.-1863.*, I. knjiga, Izvori za hrvatsku povijest 4 (Zagreb, 1975), 72-73, 92-93.

¹³ Opširnije o Slavonsko podravskoj željeznici vidi: Siniša Lajnert, *Slavonska podravsko vicinalna željeznica* (Zagreb, 2016); Josip Hekenberger, "Povijesni osvrt na bivšu Slavonsku podravsku željeznicu (SPŽ)", u: *Zbornik radova simpozija "Kombinat Belišće kao činilac*

duljini od 185 km te Zagreb-Samobor¹⁴ s razmakom od 0,76 m u duljini od 20 km. Od vicinalnih željeznica držale su u prometu državne željeznice 1.081 km, Južna željeznica 124 km, a u vlastitoj prometnoj upravi bilo je 205 km. To su bile Slavonsko-podravska željeznica i željeznica Zagreb-Samobor.

Na pojedine županije otpadalo je od sveukupno 2.390 km pruga sljedeće:¹⁵

Županija	Glavne pruge (km)	Vicinalne pruge (km)	Ukupno (km)
Virovitička	77	438	515
Srijemska	246	222	468
Zagrebačka	260	160	420
Bjelovarsko-križevačka	68	262	330
Požeška	134	183	317
Modruško-rijekačka	192	13	205
Varaždinska	3	132	135
Ličko-krbavska ¹⁶	–	–	–

U periodu Austro-Ugarske Monarhije djelovalo je dvadesetak dioničkih društava vicinalnih željeznica, a čije su pruge u cijelosti ili makar jednim svojim dijelom prolazile povijesnim hrvatskim prostorom.¹⁷ Centralna gruntovni-

privrednog razvoja”, ur. Josip Roglić (Osijek, 1980), 199-219; Ivan Balta, “Slavonsko-podravska željeznica u razvoju slavonske Podravine”, *Tokovi istorije 1-2* (2006), 63-81.

¹⁴ Opširnije o Vicinalnoj željeznici Zagreb-Samobor vidi: Siniša Lajnert, *Samoborček 1899-1979*. (Zagreb, 2014). Također, vidi i: Milan Holjevac, Željko Jamičić, *Željeznica Zagreb-Samobor: 1901.-1979.: izložba* (Samobor, 1985).

¹⁵ HR-HDA-757. Obitelj Plavšić-Osijek, Zagreb; 1853.-1964., Predavanje Josipa Tominca, nadkontrolora državnih željeznica kod zajedničkog Ministarstva trgovine u Budimpešti o važnim željezničkim pitanjima javnog interesa s osobitim obzirom na Hrvatsku i Slavoniju, održano 26. i 27. travnja 1918., kut. br. 3.

¹⁶ S izgradnjom Ličke željeznice Lika je trebala dobiti 120 km glavne željeznice.

¹⁷ Osim Dioničarskog društva slavonske vicinalne željeznice u Budimpešti, na hrvatskom povijesnom prostoru postojala su još i sljedeća društva: Dioničko društvo željeznice Čakovac-Zagreb u Budimpešti, Dioničko društvo vicinalne željeznice Vinkovci-Brčko u Budimpešti, Vicinalna željeznica Varaždin-Golubovec d.d. u Budimpešti, Prekodunavska (Zapadnougarska) vicinalna željeznica u Budimpešti, Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs u Budimpešti, Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Szt. Lőrincz-Slatina-Našice u Budimpešti, Dioničarsko društvo Lonjskopolske željeznice u Budimpešti, Dioničarsko društvo lokalne željeznice Ruma-Klenak u Budimpešti, Dioničarsko društvo Sjedinjenih drava-posavskih vicinalnih željeznica u Budimpešti (Dioničko društvo mjesne željeznice Vinkovci-Županja-savska obala i Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje), Dioničarsko društvo prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice u Budimpešti, Dioničko društvo vicinalne željeznice Petrovaradin-Beočin u Budimpešti, Podravske vicinalne željeznice d.d. u Budimpešti, Dioničarsko društvo Dunavsko-posavske vicinalne željeznice u Budimpešti, Dioničko društvo vicinalne željeznice Zabok-

ca za željeznice u periodu Austro-Ugarske Monarhije nalazila se u Budimpešti. Godine 1918. efektivni građevni kapital svih naših vicinalnih željeznica (s provedenim fuzijama njih 18) u duljini od 1.410 km iznosio je 138.631.800 kruna. 35 % ove glavnice, a to je 48.520.000 kruna bilo je pokriveno temeljnim dionicama, a za nabavu preostalih 90.111.000 kruna izdane su prvenstvene dionice u nominalnoj vrijednosti od 115 milijuna. Emisioni kurs iznosio je 78 %. Za predradnje i trasiranje raznih projekata ovih vicinalnih željeznica izdano je oko 3.000 kruna po km, što je iznosilo za cijelu mrežu od 1.410 km – 4.227.000 kruna. Na žalost, u pomanjkanju domaćih stručnjaka, cijela ova svota otišla je izvan zemlje. Kad se još spomene činjenica da kod gradnje ovih željeznica kao glavni poduzetnici niti u jednom slučaju nisu aktivno sudjelovali naši domaći ljudi, to si svatko može izračunati veliku štetu, koja je za nas nastala kroz našu nepripravnost, naše neiskustvo i kroz pomanjkanje poduzetničkog duha. Ovdje treba spomenuti i Krajišku investicionalnu zakladu,¹⁸ koja je promicala gradnju vicinalnih željeznica preuzimanjem temeljnih dionica. Sveukupni troškovi za željezničke pruge subvencionirane iz Krajiške investicionalne zaklade iznosili su 5.190.000 kruna, i to: 1. pruga Vinkovci-Brčko (1.120.000 kruna); 2. Slavonska vicinalna željeznica (800.000 kruna); 3. Lonjsko-poljska vicinalna željeznica (320.000 kruna); 4. pruga Vinkovci-Županja (60.000 kruna); 5. pruga Ruma-Klenak (200.000 kruna); 6. pruga Sisak-Vrginmost-Karlovac (1.876.000 kruna); 7. pruga Osijek-Đakovo-Vrpolje¹⁹ (200.000 kruna); 8. pruga Vinkovci-Osijek (614.000 kruna).²⁰ Zaklada je tako bila vlasnica 2.000 komada temeljnih dionica Slavonske vicinalne željeznice (Osijek-Batrina-Pleternica-Požega) á 400 kruna (800.000 kruna).²¹

Stubica u Budimpešti, Dioničarsko društvo Rumsko-vrdničke lokalne željeznice u Zagrebu, Dioničarsko društvo lokalne željeznice Pécs-Dolnji Miholjac u Budimpešti, Vicinalna željeznica Zagreb-Samobor dioničko društvo u Budimpešti, Dioničarsko društvo Slavonsko podravske željeznice u Budimpešti, te Vicinalna željeznica Bars-Pakrac d.d. u Budimpešti. Vidi Siniša Lajnert, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas* (Zagreb, 2003), 42-56. Ovdje treba napomenuti da se na prostoru Kraljevine Hrvatske i Slavonije do 1918. godine s provedenim fuzijama uistinu nalazilo 18 vicinalnih željeznica, jer su dvije od gore navedenih (Prekodunavska (Zapadnougarska) vicinalna željeznica i Podravske vicinalne željeznice) potpadale u cjelini pod ugarsko područje, te su na taj način bile u nadležnosti same Mađarske. Vidi HR-HDA-757, Predavanje Josipa Tomina održano 26. i 27. travnja 1918., kut. br. 3.

¹⁸ Krajiška investicionalna zaklada osnovana je temeljem carskog zapovjednog pisma od 8. lipnja 1871. od izvanrednih dohodaka iz državnih šuma u hrvatsko-slavonskoj vojnoj krajini. Zaklada je financijski podupirala gradnju vicinalnih željeznica u Hrvatskoj i Slavoniji.

¹⁹ Opširnije o vicinalnoj željeznici Osijek-Đakovo-Vrpolje vidi: Borislav Bijelić, *Đakovo u prijedlozima i projektima željezničkih pruga do 1914. godine* (Đakovo, 2004).

²⁰ HR-HDA-757, Predavanje Josipa Tomina održano 26. i 27. travnja 1918., kut. br. 3.

²¹ HR-HDA-78, sv. 6-14, ur. br. 914/1909., kut. br. 786.

Dioničarsko društvo slavonske vicinalne željeznice u Budimpešti

Odavno je postojala potreba da se sagradi željeznica iz Osijeka prema Požezi, odnosno željeznica koja bi Osijek spojila sredinom Slavonije, a odande prolazeći u savsku dolinu, spojila Slavoniju s Hrvatskom. Nastojanjem velikog župana pl. Kuševića i inženjera Reicha i Haasa obavilo se je 1885. godine trasiranje željeznice Osijek-Batrina krilom iz Pleternice u Brod.²²

Vilim Frohnknecht iz Frankfurta na Majni, kao koncesionar željeznice Osijek-Našice-Pleternica-Batrina s ogrankom Pleternica-Požega, zatražio je na temelju detaljno izrađenih nacрта za gradnju ophodno povjerenstvo za navedene pruge. Na njegovu zamolbu od 23. travnja 1886. odredio je kr. ug. ministar za javne radnje i komunikacije²³ politički ophod predmetne željeznice pod predsjedanjem njegovog izaslanika, kr. ministerijalnog tajnika Ivana Ballya. Članovi ophodnog povjerenstva bili su: od strane Tehničkog senata navedenog ministra kr. nadinženjer Geduly, od strane C. kr. zajedničkog ratnog ministarstva kapetan barun Jakobs, od strane Kraljevske hrvatsko-slavonsko-dalmatinske zemaljske vlade nadinženjer Kamilo Bedeković, od strane Kr. nadzorništva željeznica nadzornik Kovač, od strane zainteresirane vlastele veliki župan Kušević, od strane koncesionara Frohnknecht, a od sastavljača građevne osnove inženjeri Reich i Haas. Povjerenstvu su se pridružili i izaslanici političkih oblasti. Rasprava je vođena s interesentima glede pravca željeznice, mostova, propusta, prijelaza, paralelnih puteva i postaja koje su imale biti sagrađene. Pruga od Osijeka do Batrine trebala je biti duga 108 km, a pobočna pruga Pleternica-Požega 13 km. Na tim prugama bile su projektirane sljedeće postaje i stajališta: postaje na glavnoj pruži Osijek, Josipovac, Bizovac, Koška, stajalište Breznica, postaja Našice, stajalište Zoljan, postaje Lonđica, Čaglin, Latinovac, Pleternica, Ratkovicica i Batrina. Ova posljednja postaja imala je spoj sa željeznicom koja je preko Nove Gradiške-Jasenovac-Sunje vodila u Sisak te na drugu stranu iz Batrine u Brod. Čim bi se od strane ophodnog povjerenstva ustanovili potrebni građevinski radovi, a prema tome i glavnicama za pokriće troškova gradnje, trebao je koncesionar Frohnknecht biti pozvan od strane predmetnog ministarstva, da položi jamčevinu za gradnju te da započne s gradnjom. Željeznica je trebala biti građena po sustavu vicinalnih željeznica s normalnim razmakom tračnica. Ophod je započeo u Osijeku 17. lipnja 1886. prije podne, a završen je u Požezi 26. lipnja 1886.²⁴

²² *NN*, br. 140 (21. lipnja 1886.)

²³ Ministarstvo za javne radnje i komunikacije u Budimpešti (Közmunka-és Közlekedésügyi Minisztérium / Kön. ung. Ministerium für öffentliche Arbeit und Communication) bilo je od Austro-Ugarske nagodbe, godine 1867., do 1889. zaduženo za poslove željeznica u ugarskom dijelu Monarhije, a time i za Hrvatsku i Slavoniju. Od 1889. do 1918. godine za poslove željeznica zaduženo je Ministarstvo trgovine u Budimpešti (Kereskedelmi Minisztérium / Kön. ung. Handels-Ministerium).

²⁴ *NN*, br. 138 (18. lipnja 1886.) i br. 140 (21. lipnja 1886.)

Nakon uspješno završenog ophoda, u čast povjerenstvu organiziralo je istoga dana Gradsko poglavarstvo Kr. i slob. grada Požege svečani banket.²⁵

U kr. zajedničkom ministarstvu komunikacija dovršene su krajem listopada i početkom studenoga 1886. rasprave o koncesioniranju vicinalne željeznice iz Osijeka preko Našica u Batrinu. Efektivna građevna glavnicica željeznice ustanovljena je na 5.520.000 forinti. Planirano je da se do Požege sagradi pobočna pruga. Interesenti su trebali doprinijeti s 1.200.000 forinti.²⁶

Zakonski članak XXVII. u pogledu ovlašćenja, odnosećeg se na podieljenje dozvole za vicinalnu željeznicu Osiek-Batrina i za pobočnu prugu Pleternica-Požega donesen je 9. srpnja 1888. Ministarstvo za javne radnje i komunikacije ovlašteno je da može izdati dozvolu za izgradnju i promet vicinalne parovozne željeznice koja bi išla iz osječke postaje Kr. ug. državnih željeznica preko Našica i Pleternice u postaju Batrina projektirane pruge Brod-Gradiška Kr. ug. državnih željeznica, te pobočne pruge od Pleternice do Požege. Provedba navedenog zakona povjerena je ministru za javne radnje i komunikacije, sporazumno s ministrom financija.²⁷

Dozvolna isprava za vicinalnu željeznicu Osiek-Batrina i za pobočnu prugu iste Pleternica-Požega izdana je 25. prosinca 1892. u Budimpešti. Navedenom ispravom Kr. ug. ministarstvo trgovine dozvolilo je vicinalnu parostrojnu željeznicu projektiranu od Osijeka do Batrine odnosno Požege. Koncesijsku ispravu dobili su ravnatelj banke u Frankfurtu na Majni Antun Otterborg i kulturni vijećnik Teodor Kussevich i time preuzeli obvezu sagraditi od postaje Osijek Kr. ug. državnih željeznica preko Našica i Pleternice do postaje Batrina Kr. ug. državnih željeznica parostrojnu vicinalnu željeznicu, te pobočnu prugu iste od Pleternice do Požege i da istu za vrijeme trajanja dozvole drže neprekidno u prometu. Zapisnik koncesijske rasprave sastavljen je 20. listopada 1886. i 25. listopada 1892. Koncesionari su bili dužni za dvije i pol godine, računajući od datuma koncesije, dovršiti gradnju željeznice te je predati javnome prometu. Koncesionari su rukovanje poslom koncesionirane željeznice prenijeli na Ravnateljstvo Kr. ug. državnih željeznica. Za izgradnju i prometno uređenje dozvoljene željeznice ustanovljena je potrebna faktična glavnicica od 5.300.000 forinti, od čije glavnicice je trebalo za nabavu prometnih sredstava upotrijebiti 240.000 forinti. Od faktične glavnicice imalo se nadalje izlučiti 50.000 forinti, te kao pričuva posebno rukovati. Koncesionari su bili dužni prije izdavanja koncesije kod Kr. ug. središnje državne blagajne položiti jamčevinu od 140.000 forinti. Koncesionari su imali pravo osnovati dioničko

²⁵ Opširnije o svečanom banketu vidi *NN*, br. 147 (1. srpnja 1886.)

²⁶ *NN*, br. 250 (2. studenoga 1886.)

²⁷ *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1888.* (Zagreb, 1888), br. 55: 542-543.

društvo sa sjedištem u Budimpešti ili Osijeku, a službeni poslovni jezik bio je isključivo mađarski. Kr. ug. ministar trgovine imao je pravo da po svojem izaslaniku pregledava i kontrolira poslovodstvo i upravu navedene željeznice. Po kr. ug. ministru trgovine izaslani povjerenik imao je pravo prisustvovati glavnim skupštinama, sjednicama ravnateljstava, a i svim posebnim povjerenstvima što ih je ravnateljstvo osnivalo. Također, mogao je do daljnje odluke ministra obustaviti odredbe koje su bile protuzakonite i štetne po javne ili državne interese. Trajanje koncesije određeno je na 90 godina, nakon čega je željeznica trebala prijeći u vlasništvo države.²⁸

Naredbom kr. ug. ministra trgovine br. 80.290 od 25. studenoga 1893. određen je tehničko-redarstveni ophod željeznice Osijek-Našice kao dijela Slavonske vicinalne željeznice. Zapisnik o ophodu načinjen je 30. studenoga 1893. u Osijeku. Nazočni na ophodu bili su predstavnici: kr. ug. ministra trgovine, Kr. ug. glavnog nadzorništva za željeznice i brodarstvo, bana Kraljevina Hrvatske, Slavonije i Dalmacije, Županije Virovitičke, Slob. kr. grada Osijeka, Kr. kotarske oblasti u Osijeku, Kr. kotarske oblasti u Našicama, Kr. ug. državnih željeznica, budimpeštanskoga južnoga Prometnog upraviteljstva, osječkog Prometnog predstojništva, Valpovačke obrtne željeznice, Dioničarskog društva slavonske vicinalne željeznice i Građevnog poduzeća. Povjerenstvo je temeljito izvidilo donju i gornju gradnju, zgrade i opremu željeznice, te je pronašlo da sve odgovara stavkama *Željezničkog prometnog reda* od 16. studenoga 1851. te da se željeznica može predati javnom prometu. Svi mostovi na pruži već su prije pregledani od strane Kr. ug. državnih željeznica, jer nije bilo takvih koji bi imali veći otvor od 10 metara. Zapisnici o tome predani su povjerenstvu na uvid. Konstatirano je da su svi mostovi prikladni za sigurnu vožnju. Postaje za vodu pružale su dovoljnu količinu vode za sigurno obavljanje prometa. Na pruži je postavljen dovoljan broj uvježbanog željezničkog prometnog i nadzornog osoblja. Na kraju ophoda voditelj povjerenstva izdao je na licu mjesta dozvolu da se pruga s danom 2. prosinca 1893. može predati javnom prometu. Kr. ug. ministarstvo trgovine uzelo je 12. siječnja 1894. pod brojem 92.697 predmetni zapisnik o ophodu na znanje te je potvrdilo dozvolu, koju je predsjednik povjerenstva podijelio na licu mjesta.²⁹

Upravu prometa nad prugom Osijek-Našice preuzelo je Ravnateljstvo Kr. ug. državnih željeznica. Povodom uspješnog tehničko-redarstvenog ophoda, navečer 30. studenoga održan je u Osijeku banket. Planirano je da se ostali dio ove vrlo važne pruge od Našica do Batrine s krilnom prugom od Pleternice do Požege izgradi do kolovoza 1894.³⁰

²⁸ *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1893.* (Zagreb, 1893), br. 3: 11-22.

²⁹ HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 7764/1894., kut. br. 1423.

³⁰ *NN*, br. 276 (1. prosinca 1893.)

Kao što je i planirano, željeznička pruga Osijek-Našice predana je javnom prometu 2. prosinca 1893., pošto je povjerenstvo našlo da je nova željeznica sagrađena prema svim propisima i da nema nikakvih zapreka otvorenju prometa.³¹

Ravnateljstvo Dioničarskog društva slavonske vicinalne željeznice podnijelo je na 1. redovitoj glavnoj skupštini društva, održanoj 16. lipnja 1894. u Budimpešti, godišnje izvješće za 1893. Ravnateljstvo je izvijestilo da je kr. ug. ministar trgovine odobrio temeljna pravila društva, te je prema tome Kr. trgovački i mjenbeni sudbeni stol u Budapešti društvenu tvrtku upisao u svoj registar. Drugi predmet dnevnoga reda glavne skupštine bilo je odobrenje prometnoga, odnosno priključnoga ugovora, sklopljenoga s Kr. ug. državnim željeznicama. Ugovor što je sklopljen glede prometne uprave Slavonske vicinalne željeznice zasniva se na utanačenjima dogovorenim prigodom dozvolbenih rasprava. Suština toga ugovora je u tome što su svu prometnu službu obavljale Kr. ug. državne željeznice preko svojega osoblja i o svome trošku, i to za 50 posto svih otpremnih primitaka, koji su preostali nakon odbitka biljegovine, eventualnoga poreza na transport, nadalje nakon odbitka paušalne svote, uplaćene u ime pristojbe za odpremanje pošte i uporabu vozila, odnosno nakon odbitka svote, plaćene povrh 5%-tnih kamata od vrijednosti u naravi predanih vozila. Kod 3. točke dnevnoga reda ravnateljstvo je istaklo da je za razvitak velikoga prometa robe, a osobito u interesu pretovarivanja, bilo nužno sagrađiti pretovarnu postaju na raskršću Guttmanove obrtne željeznice. Prema dogovoru s vlasnicima navedene obrtne željeznice, izjavilo je Dioničarsko društvo slavonske vicinalne željeznice da je pripravno na spomenutom raskršću sagrađiti pretovarnu postaju pod imenom "Vučkovac", no pod tim uvjetom da se onaj dio troškova pretovarne postaje koji društvo, odnosno građevni poduzetnik društva ne može na se preuzeti pokrije iz pričuvne zaklade. Kr. ug. ministar trgovine ovaj je modalitet odobrio te je dozvolio gradnju pretovarne postaje svojom naredbom br. 82.929 od 22. studenoga 1893. Ravnateljstvo je također predložilo da, u smislu čl. 24. temeljnih pravila, glavna skupština zaključi inicijativu za gradnju pobočne pruge od postaje "Josipovac" do dravske obale, jer bi ova pruga Slavonsku vicinalnu željeznicu dovela u nepovratnu vezu s vodenim putem, te bi time uvelike digla svoj promet.³²

Po odredbi Ministarstva trgovine sastalo se Povjerenstvo za tehničko-redarstveni ophod pruga Osijek-Našice-Pleternica i Pleternica-Požega u četvrtak, 29. studenoga 1894. u 9 sati ujutro u Našicama. Kao voditelj ovoga Povjerenstva stigao je ministerijalni tajnik Vladimir Ehrenhöfer, koga je pratio ministerijalni konceptist dr. Unkelhäuser. U Našicama su ga, uz Levina Chavraka, podžupana Virovitičke županije i Josipa Zulechnera, kotarskog

³¹ NN, br. 278 (4. prosinca 1893.)

³² HR-HDA-78, sv. 6-14, ur. br. 2091/1894., kut. br. 487.

predstojnika, dočekali: Vaso Đurđević, predsjednik Sabora i eksproprijator za ovu prugu, Đuro Dedović, zastupnik na hrvatskom i zajedničkom Saboru, vlastelin Milan Turković, Emil Neuschloss, suvlasnik tvornice tanina u Đurđenovcu, tajnik Požeške županije Milivoj Vežić i pristav Arsenije pl. Milekić, zastupnici svih općina kroz koje je prolazila željeznica, zastupnik građevnoga poduzeća nadmjernik Ivan Horski, građevinski savjetnici Augustin, Duka i Geduli, poslovni ravnatelj Marks, tajnik Trgovačko-obrtničke komore Nikola Plavšić, zastupnici brzojavnoga ravnateljstva, mjernici Virovitičke i Požeške županije Dvoržak i Bukl, disponent vicinalne željeznice i aranžer vlaka mjernik Vilim Beck, mjernici, graditelji itd. Povjerenstvo je taj dan obišlo prugu od Našica preko Pleternice do Požege. Ako se izuzme da su dvije čuvarnice, koje su bile novoizgrađene, pronađene nešto vlažnima, glede svega drugoga bilo je ovo povjerenstvo vrlo zadovoljno, jer je cijela izgradnja bila ne samo solidna i valjano izgrađena, nego i lijepa. Osobito su vrlo dobro funkcionirali aparati, čemu je također pripomogao novonamješteni te izuzetno uvježban personal. Kolodvori i sve zgrade, zatim mostovi, prijelazi i sl. sagrađeni su vrlo solidno, te sasvim prema zahtjevima i potrebama općinstva. Jedino su žitelji Čaglića zamolili da im se sagrađi još jedan prijelaz, što im je građevno povjerenstvo i obećalo. Povjerenstvo je stiglo oko 4 sata u Požegu, gdje je navečer po građevnom povjerenstvu priređen u gostioni svratišta “K zlatnomu jagnjetu” ban-
ket. Zabava je bila izuzetno animirana, te je potrajala skoro do ponoći.³³

Navedeni tehničko-redarstveni ophod željezničkih pruga Našice-Batrina i Pleternica-Požega, kao dijelova Slavonske vicinalne željeznice, određen je naredbom kr. ug. ministra trgovine br. 77.236 od 9. studenoga 1894. Službeni zapisnik o ophodu sastavljen je 1. prosinca 1894. u Osijeku. Nazočni su bili predstavnici: kr. ug. ministra trgovine, Kr. glavnog nadzorništva za željeznice i brodarstvo, bana Kraljevina Hrvatske, Slavonije i Dalmacije, Županije Virovitičke, Županije Požeške, Kr. kotarske oblasti u Našicama, Kr. kotarske oblasti u Požegi, Kr. kotarske oblasti u Novoj Gradiški, grada Požege, Ravnateljstva Kr. ug. državnih željeznica, budimpeštanskog južnog Prometnog upraviteljstva, zagrebačkog Prometnog upraviteljstva Kr. ug. državnih željeznica, osječkog Prometnog predstojništva Kr. ug. državnih željeznica, Obrtne željeznice Našice-Đurđenovac, Dioničkog društva slavonske vicinalne željeznice i Građevnog poduzetništva. Kod ovoga ophoda povjerenstvo je temeljito izvidjelo donju i gornju gradnju, zgrade i opremu željeznice, te je pronašlo da sve odgovara stavkama Željezničkog prometnog reda u tolikoj mjeri koliko je bilo potrebno da se željeznica može predati prometu. Prije tehničko-redarstvenog ophoda obavljeno je pokusno opterećenje svih mostova na pruzi, te je ustanovljeno da odgovaraju zahtjevima sigurnosti. Postaje za vodu pružale su dovoljnu količinu vode koja je bila potrebna za vođenje prometa. Željezničko

³³ NN, br. 277 (3. prosinca 1894.)

prometno i nadzorno osoblje bilo je namješteno u dovoljnom broju, te izuzetno uvježbano u službenim poslovima. Povjerenstvo je izjavilo da su izgrađene pruge Našice-Batrina te Pleternica-Požega pronađene u stanju koje je odgovaralo sigurnosti prometa, te su se uslijed toga mogle bez poteškoća predati javnome prometu. Na kraju ophoda predsjednik povjerenstva izjavio je, da će izvijestiti bana Hrvatske, Slavonije i Dalmacije o rezultatima ophodnje i da se predmetne pruge mogu 3. prosinca 1894. bez zapreke predati javnom prometu. Kr. ug. ministarstvo trgovine potvrdilo je 19. prosinca 1894. pod brojem 90.242 ustanove sadržane u predmetnom zapisniku o ophodu.³⁴

Pruge Osijek-Našice-Pleternica i Pleternica-Požega, koje su požešku dolinu svezale s mrežom državnih željeznica, te je tako povezale s Osijekom i Zagrebom,³⁵ svečano je 2. prosinca 1894. otvorio grof Dragutin Khuen Héderváry, ban Kraljevina Hrvatske, Slavonije i Dalmacije. U banovoj pratnji bili su hrv.-slav.-dalm. ministar Imbro pl. Josipović, zatim Danilo Stanković, predstojnik Odjela za unutarnje poslove, Vjekoslav Klein, predstojnik Odjela za pravosuđe Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljske vlade, te narodni zastupnici Svetozar pl. Kušević, Bela pl. Adamović, Armin Pavić, Stjepan Barlović, Stjepan Popović (iz Budimpešte) i Josip Benaković, te Ivan pl. Hérvóić, perovođa u Predsjedništvu Kr. zemaljske vlade.³⁶

Kako zbog saborskih sjednica nije mogao nazočiti svečanom otvorenju željezničkih pruga Našice-Batrina i Pleternica-Požega, Béla Lukács, kr. ug. ministar trgovine u Budimpešti, zamolio je 23. studenoga 1894. grofa Khuena Hédervárya, bana Kraljevina Hrvatske, Slavonije i Dalmacije da ih u njegovo ime otvori, odnosno preda javnome prometu. On je to i učinio te je o tome 5. prosinca 1894. pismeno izvijestio ministra. U pismu mu je potvrdio da je 2. prosinca 1894. nazočio svečanom otvorenju navedenih pruga, te ih je, pošto ga je voditelj povjerenstva za tehničko-redarstveni ophod izvijestio da s tehničkog gledišta nema zapreka da se pruge predaju prometu, u ministrovu ime i predao javnom prometu s danom 3. prosinca 1894.³⁷

Ravnateljstvo državnih željeznica potvrdilo je da je lokalna željeznica od Našica do Batrine i Požege 3. prosinca 1894. predana javnom prometu. Na toj su se pruzi nalazile sljedeće postaje: Lonđica, Čaglin, Čiglenik, Pleterni-

³⁴ HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 7764/1894., ur. br. 63022/1894., kut. br. 1423.

³⁵ O prvoj pruzi koja je prošla kroz Zagreb (Zidani Most/Zagreb-Sisak), koju je sagradilo Društvo južnih željeznica 1. listopada 1862. i kojom su Zagreb i Sisak prvi put direktno povezani s Trstom i Bečom, vidi *140 godina željeznice u Zagrebu (1862-2002): zbornik znanstvenog skupa*, ur: Mirela Slukan Altić (Zagreb, 2003).

³⁶ NN, br. 277 (3. prosinca 1894.)

³⁷ HR-HDA-78, sv. 6-14, ur. br. 4238/1894., kut. br. 490. Opširnije o svečanom otvorenju željezničke pruge Osijek-Našice-Batrina-Požega na dan 2. prosinca 1894. vidi NN, br. 279 (5. prosinca 1894.)

ca, Ratkovicica, Blacko, Jakšić i Požega, te stajališta Zoljan i Ljeskovicica. Sve postaje primale su putnike, robu i terete, a stajališta samo već uvagonirane putnike i robu. Vlak je polazio iz Osijeka u 8.32 sati ujutro i stizao je u 12 sati u podne u Batrinu. Odavde je odlazio vlak u 2.45 sata noću i dolazio je u Osijek u 8.31 sati ujutro. Iz Požege je polazio vlak u 12.25 sati prije podne i dolazio je u Pleternicu u 1 sat, iz Pleternice kretao je u Požegu u 1.55 sati i stizao je u 2.35 sati. Drugi vlak je polazio iz Pleternice u 4.12 ujutro i stizao je u Požegu u 4.45, a odlazio je iz Požege u 2.50 ujutro i dolazio je u Pleternicu u 3.25 ujutro.³⁸

Nakon što su pruge izgrađene, službena mađarska željeznička statistika za Dioničarsko društvo slavonske vicinalne željeznice daje sljedeće relevantne podatke: pruge Osijek-Batrina i Pleternica-Požega otvorene za promet: 1893.-1894. godine, duljina pruge: 121 km, maksimalan uspon na pruži: 15 ‰, najmanji polumjer: 180 m, normalna širina tjemena željeznice u razini doljnje gradnje, tj. u visini doljnje površine šljunčanog sloja (širina gornje gradnje): 4 m, težina tračnica (šina): 23,6 kg po tekućem metru, pritisak osovina: 5.000 kg, broj postaja: 13.³⁹

Krajem lipnja 1899. održana je u Budimpešti glavna skupština Dioničarskog društva slavonske lokalne željeznice, kojoj je predsjedao grof Ladislav Pejačević, a nazočilo 13 dioničara s 11.200 dionica. Prije nego što se prešlo na dnevni red, izrazila je skupština zahvalu predsjedniku grofu Pejačeviću, koji je imao osobite zasluge za napredak ovog željezničkog poduzeća. Nakon toga pročitana je izvještaj ravnateljstva, iz kojeg je vidljivo da se promet na željezničkim prugama društva sve više razvijao, a uslijed toga rastao je sve više i prihod. Izvještaj daje točne statističke podatke o razvitku prometa, a račun dobitka i gubitka iskazivao je rentabilitet poduzeća. Čisti dobitak iznosio je 174.294,47 forinti. U toj svoti bio je uračunat i prijenos iz godine 1897. s 4.362,07 forinti iza odbitka 15.000 forinti, kojim je iznosom isplaćeno 75 izždrijebanih temeljnih dionica. Ravnateljstvo društva je nastojalo neprestano unapređivati prometnu sposobnost željeznice te je moralo udovoljiti zahtjevima općinstva i Kr. ug. državnih željeznica, koje su upravljale prometom. Promet robe, a naročito promet drva, uživao je osobite pogodnosti, koje su povoljno utjecale na povećanje prometa. U osobnom prometu društvo je računalo s minimalnim stavkama pojasnog cjenika, no kraj toga je ipak nastojalo da putnicima pruži što veći komfor. Za prugu Osijek-Našice nabavljena je treća garnitura vlakova. Uslijed otvorenja lokalne pruge Belišće-Kapelna-Noskovci trebala je željeznica dobiti nove priključke na postaji Prandauovci, a u interesu tranzitnoga prometa radilo se o obnovi tzv. sisačkog kartela. Na skupštini društva zaključeno je da se temeljna

³⁸ *NN*, br. 280 (6. prosinca 1894.)

³⁹ HR-HDA-757, II. Kivonat a magyar szent korona országaiban megépült, valamint építés alatt álló helyi érdekű vasutak engedélyokirataiból, str. 18-19, kut. br. 3.

glavnica povisi za 200.000 forinti u prioritetnim dionicama, pa se time osnuje pričuva za investicije na značajnijim postajama. Na kraju skupštine, u ravnateljstvo društva izabrani su: predsjednik grof Ladislav Pejačević, potpredsjednik Svetozar pl. Kušević, te kao članovi ravnateljstva: Šandor Beimel, podžupan Levin pl. Chavrak, podžupan Slavko pl. Cuvaj, narodni zastupnik Đuro Dedović, ministarski odsječni savjetnik Vladimir Ehrenhöfer, načelnik Kosta Graf, Ilija Györgyey, Emil Haas, Jakov Haas, Ivan Horski, Marijan Mihaljković, N. A. Plavšić i Milan Turković. U nadzorni odbor izabrani su: Aleksander Deutsch, Vaso Đurđević i Julijo Pfeiffer.⁴⁰

Dana 31. prosinca 1899. dionički kapital društva iznosio je 6.640.000 forinti, podijeljen na 9.275 komada temeljnih dionica i 23.925 komada prvenstvenih dionica po 200 forinti.⁴¹

Dana 24. prosinca 1902. kr. ug. ministar trgovine Ljudevit Láng donio je pod br. 82.311 *Dodatak k dozvolnoj izpravi za Slavonsku vicinalnu željeznicu*. Navedeni *Dodatak* pridodan je *Dozvolnoj izpravi za vicinalnu željeznicu Osiek-Batrina i za pobočnu prugu iste Pleternica-Požega*, koja je pod br. 88.051 izdana 25. prosinca 1892. U *Dozvolnoj izpravi* faktična građevno i poslovno uređajna glavnica vicinalne željeznice, ustanovljena s 10.600.000 kruna (5.300.000 forinti), povišena je u svrhu pokrića investicijskih troškova, koji su postali potrebni u interesu povećanja sposobnosti željezničkih radova, za 400.000 kruna. Uračunavanjem ove svote faktična građevno i poslovno uređajna glavnica vicinalne željeznice ustanovljena je s ukupno 11.000.000 kruna.⁴²

Na jesenskoj županijskoj skupštini Požeške županije održanoj 11. studenoga 1904. prihvaćen je prijedlog skupština Teodora pl. Kraljevića da se ishodi uvođenje motornih kola na željezničkoj pruzi Požega-Batrina radi priključka na brzovlak Zagreb-Zemun.⁴³ Dopisom ravnateljstva Kr. ug. državnih željeznica od 16. siječnja 1905. dopušteno je uvođenje motornih kola od 1. svibnja 1905. To je uistinu i realizirano.⁴⁴

Prema *Statističkom godišnjaku zemalja ugarske krune*, godine 1905. sveukupna građevna duljina Slavonske vicinalne željeznice iznosila je 120,2 km.

⁴⁰ NN, br. 148 (1. srpnja 1899.)

⁴¹ *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1900./1901.*, XXVIII-ter Jahrgang, II. Theil: 434-435.

⁴² *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1903.* (Zagreb, 1904), br. 16: 52.

⁴³ *Izvjeshće Upravnoga odbora Županije požeške o poslovanju za godinu 1904., zatim izvješće kr. podžupana iste županije o uredovnom djelovanju kr. žup. oblasti u Požegi i područnih joj kr. kotarskih oblasti za vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1904.* (Požega, 1905), 28.

⁴⁴ *Izvjeshće Upravnoga odbora Županije požeške o poslovanju za godinu 1905., zatim izvješće kr. podžupana iste županije o uredovnom djelovanju kr. županijske oblasti u Požegi i područnih joj kr. kotarskih oblasti za vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1905.* (Požega, 1906), 30.

Upotrijebljena uložna glavnicu iznosila je 13.813.000 kruna. Na pruži je bilo 16 postaja i 4 stanice.⁴⁵

Iste godine, prema *Statističkom godišnjaku Kraljevina Hrvatske i Slavonije*, Slavonska vicinalna željeznica raspolagala je sljedećim prugama: Osijek-Našice-Nova Kapela-Batrina i Pleternica-Požega. Pruga Osijek-Našice-Nova Kapela-Batrina imala je 107,238 km građevne duljine, sa 17 postaja i 4 stanice. Pruga Pleternica-Požega imala je 12,814 km građevne duljine, s 3 postaje. Sveukupno je, dakle, na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije Slavonska vicinalna željeznica imala 120,052 km građevne duljine, s 20 postaja i 4 stanice.⁴⁶

Dana 14. lipnja 1907. Kr. ug. ministarstvo trgovine izdalo je Dioničarskom društvu slavonske vicinalne željeznice, pod brojem 45.449, na godinu dana pretkoncesiju za normalnotračnu parovoznu vicinalnu željezničku prugu, koja je trebala voditi od postaje Požega Slavonske vicinalne željeznice kroz općine Golobrdci, Mihaljevci i Mitrovica do općine Velika. Kr. ug. ministarstvo trgovine produljilo je 9. lipnja 1908., pod br. 47.421, navedenu pretkoncesiju na daljnju godinu dana.⁴⁷

Skupština Požeške županije održana je 2. prosinca 1909. Na temu subvencije za izgradnju željeznice Požega-Velika izvještaj je podnio kr. podžupan. Zaključkom od 8. lipnja 1909. zaključila je županijska skupština, na molbu Dioničarskog društva slavonske vicinalne željeznice kao pretkoncesionara za izgradnju željezničke pruge Požega-Velika, da se izgradnja ove željezničke pruge ima uz protuvrijednost temeljnih dionica subvencionirati iz $\frac{3}{4}$ otkupa javnih radnja s godišnjih 3.000 kruna, otplativih beskamatno kroz 15 godina uz određene uvjete. Kr. zemaljska vlada odvratila je da će izgradnja vicinalne željeznice od Požege do Velike stajati najmanje 1.600.000 kruna, a od toga je trebalo 35 % podmiriti temeljnim dionicama, što je iznosilo 560.000 kruna. U to ime odredila je Brodska imovna općina iznos od 100.000 kruna, od države se moglo očekivati prinos od 160.000 kruna, vlastelinstvo Mitrovica obećalo je 10.000 kruna, u svemu 270.000 kruna, dakle preostalo je nepokriveno 290.000 kruna. Uz neznatni prinos iz otkupnine javnih radnja, što ga je odredila županijska skupština s 3.000 kruna kroz 15 godina, nije moglo biti niti govora da se ova vicinalna željeznica izgradi. Bilo je nade za oživotvorenje te željezničke pruge samo onda ako bi se iz otkupa javnih radnja efektivno dalo najmanje 200.000 kruna. Kr. podžupan je dalje naveo tri činjenice vezane

⁴⁵ *Statistički godišnjak zemalja ugarske krune, 1905.* (Budimpešta, 1907), 240.

⁴⁶ *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1905.*, I. (Zagreb, 1913), 653. Statistički podaci Kr. zemaljskog statističkog ureda u Zagrebu donekle se razlikuju od statističkih podataka koje je objavio Kr. ugarski statistički ured u Budimpešti.

⁴⁷ HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 39817/1907., kut. br. 3339.

uz ovu željeznicu. Ova pruga imala je biti početak buduće željeznice prema Slatini i prema Pakracu, dakle imala je važnost za javni promet, a kao takva imala je napose i tu svrhu da podigne narodno gospodarstvo Požeške županije. Također, imala je svrhu poboljšati gospodarske prilike cijele okoline između Požege i Velike, koje su do tada bile minimalne zbog udaljenosti Velike i drugih okolnih mjesta od Požege kao središta lokalnog prometa. Pruga je imala podići ljekovito kupalište u Velikoj, koje je u svom razvitku stagniralo samo stoga što nije bilo zgodne i jeftine veze s najbližom željezničkom prugom, a koje bi se, da je postojala prikladna željeznička veza, jamačno razvilo do onog stupnja do kojega su se razvila kupališta u Daruvaru i Lipiku, otkad su bila spojena željezničkom prugom. Zbog svega navedenog, kr. podžupan je na temelju zaključka županijskog Administrativno-financijskog, Pravnog i Narodno-gospodarstvenog odbora predložio da se izgradnja željezničke pruge Požega-Velika subvencionira iz $\frac{3}{4}$ otkupa javnih radnja uz protuvrijednost temeljnih dionica s 200.000 kruna, otplativih beskamatno kroz 10 godina, svake godine po 20.000 kruna. Pošto su o predmetu još govorili skupštinari dr. Nikola Šobat, dr. Mijo Reiner, Franjo Marinović, dr. Edo Kürschner, Ivan Vukelić i kr. podžupan, zaključila je skupština jednoglasno da se izgradnja željezničke pruge Požega-Velika subvencionira iz $\frac{3}{4}$ otkupa javnih radnja uz protuvrijednost temeljnih dionica s 200.000 kruna, otplativih beskamatno kroz 10 godina, svake godine po 20.000 kruna, uz sljedeće uvjete: a) pruga se trebala izgraditi od Požege do samog kupališta u Velikoj; b) vozni red imao se po mogućnosti udesiti tako da vlakovi voze ljeti dnevno najmanje dvaput iz Požege u Veliku i natrag, i to jedanput ujutro, a drugi put popodne; c) prvi godišnji obrok dospijevao bi na isplatu 1. siječnja poslije uporabne dozvole i otvorenja željeznice bez zapreka; d) koncesionar ili željezničko društvo trebali su, prije nego bi se odredio pojedini godišnji obrok, položiti kod Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljske blagajne u Zagrebu temeljnih dionica u iznosu koji je bio jednak godišnjem obroku; e) cestovno posipalo i kameni materijal, potreban za gradnju i uzdržavanje zemaljskih cesta, imao se na željeznici Požega-Velika otpremiti uz snižene cijene pristojbe po izuzetnoj tarifi Kr. ug. državnih željeznica; f) u ravnateljском vijeću željeznice Požega-Velika trebala je Požeška županija biti zastupana po osobitom članu s njenog područja, kojega bi na prijedlog skupštine imenovao ban; g) Požega je trebala biti ishodište željeznice Požega-Velika, dotično buduće daljnje željeznice, a ne da bi joj ishodište bio Ciglenik ili neko drugo mjesto; h) izgradnja je trebala biti izvedena u 10 godina. Kr. zemaljska vlada odobrila je zaključak tako da je dopušten za izgradnju vicinalne željeznice Požega-Velika prinos od 200.000 kruna iz $\frac{3}{4}$ otkupa javnih radnja županije, a uz sljedeće uvjete: 1. Dopušteni se prinos ima platiti u 10 jednakih beskamatnih godišnjih obroka po 20.000 kruna. Prvi od tih obroka dospio bi 8 dana poslije konstituiranja Dioničkog društva vicinalne željeznice Požega-Velika, a ostali obroci na isti dan svake buduće godine; 2. Dioničko društvo

vicinalne željeznice Požega-Velika bilo je dužno kod isplate prvog godišnjeg obroka prinosa položiti kod Hrv.-slav. zemaljske blagajne u Zagrebu temeljnih dionica u iznosu od 154.000 kruna, koji se iznos imao smatrati kao ekvivalent za gornji prinos; 3. Cestovno posipalo i kameni materijal potrebit za gradnju i održavanje zemaljskih i općinskih te drugih javnih cesta imao se na željeznici Požega-Velika otpremati uz povoljne vozne pristojbe po izuzetnoj tarifi Kr. ug. državnih željeznica; 4. U ravnateljsko vijeće vicinalne željeznice Požega-Velika imenovao bi ban Kraljevina Hrvatske, Slavonije i Dalmacije jednoga člana kao svoga zastupnika, a osim toga imala je u tome vijeću biti zastupana i Požeška županija s jednim članom. Glavna je skupština bila dužna izabrati u ravnateljsko vijeće osobe imenovane od strane bana i županije; 5. Pruga vicinalne željeznice Požega-Velika, koja je imala ishodište u gradu Požegi, morala je biti izgrađena do samog kupališta u Velikoj.⁴⁸

Dana 21. svibnja 1910. održana je skupština Požeške županije. Na skupštini se raspravljalo i o molbi Dioničarskog društva slavonske vicinalne željeznice za preinaku zaključka županijske skupštine od 2. prosinca 1909. o smještaju konačne postaje željeznice Požega-Velika. Kod dogovora od 28. veljače 1910. zastupali su interesenti stajalište da bi se željeznica imala izgraditi do samog kupališta ili barem do crkve, jer je to bilo potrebno i provedljivo, dok su zastupnici društva vicinalne željeznice izjavili da, prema njihovom tehničkom nalazu, postoje zapreke za to da se izgradi željeznica do kupališta ili do crkve, pa da bi se mogla željeznica izgraditi samo do križanja zemaljske ceste Požega-Velika s općinskom cestom Begtež-Pasikovci, eventualno do južnog kraja na početku mjesta Velika. Županijska oblast obratila se na društvo vicinalne željeznice te je zastupala stajalište interesenata. Društvo je odvratilo da može smjestiti krajnju postaju na južni kraj mjesta Velika otprilike na onom mjestu gdje je zemaljska cesta Požega-Velika križala put Radovanci-Kaptol, te da je ovo mjesto zgodno služilo kao središte Velike i ostalih istočnih i zapadnih 6-7 mjesta. Nadalje se navodi da se željeznica ne može voditi dalje sjeverno na duljinu od 3 km do kupališta ili crkve u Velikoj, jer su protiv toga postojale određene zapreke. Prema građevnim i prometnim poteškoćama te velikim troškovima bila je neznatna korist, koja se očekivala od ova 3 km. Kupalište Velika, na koje su zbog lakšeg pristupa interesenti polagali osobitu važnost, imalo je kratkotrajnu ljetnu sezonu od 3 mjeseca, te zbog toga nije bila opravdana željeznička investicija od više stotina tisuća kruna. No, za vrijeme kupališne sezone mogao se urediti promet omnibusom između konačne postaje kod mjesta Velika i kupališta. S obzirom na zapreke, nije moglo društvo uz najbolju volju udovoljiti željama interesenata, a budući da je bilo ovisno o njihovu doprinosu, napose o doprinosu Požeške županije od 200.000 kruna, koji je efektivno iznosio samo 154.000 kruna, to bi moralo odustati od

⁴⁸ XXIV. izvješće o stanju javne uprave u Županiji požeškoj za godinu 1909. (Požega, 1910), 64-66.

gradnje, ako skupština ne preinači svoj zaključak. Trošak gradnje proračunat je s 1.300.000 kruna, od kojih se 35 %, odnosno 455.000 kruna imalo pokriti u temeljnim dionicama. Uračunavši državnu pripomoć s 15 %, odnosno 195.000 kruna, uvjetnu pripomoć Brodske imovne općine s 100.000 kruna, pripomoć Požeške županije s 154.000 kruna te uvjetnu pripomoć vlastelinstva Mitrovica i Trappa s 11.600 kruna, ukazano je pokriće s 460.000 kruna. Skupštinski Pravni, Narodno-gospodarstveni i Administrativno-financijski odbor uzeo je predmet u raspravu i zaključio da priznaje navode društva opravdanim, pa je predložio skupštini da se zaključak od 5. prosinca 1909. preinači. Tako je skupština zaključila da se konačna postaja nove pruge smjesti od ulaza općine Velika južno, u blizini križanja cesta Požega-Velika i Radovanci-Kaptol. Također je zaključeno da se ima na teret $\frac{3}{4}$ otkupa javnih radnja županije isplatiti 200.000 kruna beskamatno kroz 10 godina, no s obzirom na trenutnu kraću duljinu željeznice s tim ograničenjem, ako bi županijskim efektivnim iznosom od 154.000 kruna i efektivnim doprinosima drugih interesenata bio prekoračen propis od 35 % temeljnih dionica s 455.000 kruna, tada se imao taj višak odbiti od efektivnog doprinosa županije, odnosno povratiti preplaćeni iznos. Napokon je zaključeno da se doprinos Dioničarskom društvu slavonske vicinalne željeznice isplati uz protuvrijednost temeljnih dionica.

Na skupštini Požeške županije od 19. studenoga 1910. izviješteno je da je Kr. zemaljska vlada svojim otpisom br. 38.498 od 21. srpnja 1910. odobrila konačno subvencioniranje ove željeznice uz određene uvjete. Tako je Požeška županija podupirala izgradnju ove pruge nabavom temeljnih dionica u iznosu od već spomenutih 200.000 kruna iz $\frac{3}{4}$ otkupa javnih radnja. Ovaj doprinos bila je dužna županija platiti u deset jednakih godišnjih obroka po 20.000 kruna. Početna stanica željeznice morao je biti tadašnji željeznički kolodvor u Požegi, a konačna stanica kolodvor u općini Velika u neposrednoj blizini križanja cesta Požega-Velika i Radovanci-Kaptol. Ban Kraljevina Hrvatske, Slavonije i Dalmacije imao je pravo imenovati jednog člana u ravnateljstvo Dioničarskog društva slavonske vicinalne željeznice. Požeška županija imala je, također, pravo izaslati kao člana u ravnateljstvo društva svoga podžupana ili neku drugu osobu. Društvo navedene vicinalne željeznice prihvatilo je ove uvjete.⁴⁹

Naredbom kr. ug. ministra trgovine br. 26.861 od 17. lipnja 1910. određen je politički ophod vicinalne željeznice Požega-Velika. Predmet ove povjerenstvene rasprave sačinjavalo je ustanovljenje onih građevnih odredaba koje su se pri građenju predmetne željeznice trebale provesti u svrhu održavanja postojećih komunikacija i otjecanja voda, kao i osiguranja javnih i privatnih interesa. Zapisnik o ophodu načinjen je 2. srpnja 1910. u Požegi. Nazočni na ophodu bili su predstavnici: Kr. ug. ministarstva trgovine, C. i kr. zajedničkog

⁴⁹ *XXV. izvješće o stanju javne uprave u Županiji požeškoj za godinu 1910.* (Osijek, 1911), 52-62.

ministarstva rata, Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljske vlade, Kr. ug. vrhovnog nadzorništva za željeznice i brodarstvo, Kr. županijske oblasti u Požezi, Slob. i kr. grada Požege, Kr. kotarske oblasti u Požezi, Ravnateljstva Kr. ug. državnih željeznica, Kr. ug. državnog građevnog ureda u Požezi, društva kao koncesionara i interesenata. Na kraju ophoda, zapisnik je zaključen i potpisan.⁵⁰

Kao primjer eksploatacije Slavonske vicinalne željeznice prikazani su njihovi rezultati u periodu 1894.-1910., i to:⁵¹

Godina	Broj prevezenih putnika	Prevaljeni putnički kilometri (pkm) ⁵²	Otpremljeno robe (dobara) u tonama	Prevaljeni tonski kilometri (tkm) ⁵³
1894.	68.000	1.929.000	85.000	3.693.000
1895.	151.000	4.636.000	101.000	4.591.000
1896.	171.000	4.949.000	124.000	5.484.000
1897.	189.000	5.249.000	147.000	5.863.000
1898.	194.000	5.542.000	144.000	5.858.000
1899.	197.000	5.733.000	207.000	7.888.000
1900.	203.000	6.006.000	249.000	8.666.000
1901.	224.000	6.534.000	257.000	10.116.000
1902.	230.000	6.382.000	267.000	10.806.000
1903.	219.000	5.470.000	263.000	10.952.000
1904.	275.000	7.577.000	280.000	11.648.000
1905.	337.000	8.887.000	323.000	13.408.000
1906.	393.000	10.275.000	308.000	14.208.000
1907.	425.000	11.034.000	309.000	14.362.000
1908.	398.000	10.134.000	289.000	13.073.000
1909.	382.000	10.317.000	285.000	13.780.000
1910.	420.000	10.835.000	247.000	12.197.000

Istovremeno, kao primjer financijskih pokazatelja, prikazani su njihovi rezultati u krunama u periodu 1902.-1905., i to:⁵⁴

⁵⁰ HR-HDA-79, Odsjek za građevne poslove, KTO, 5/1910.-1911., kut. br. 14.

⁵¹ *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1905.*, I: 654-655 i *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1906-1910.*, II. (Zagreb, 1917), 479-480.

⁵² Putnički kilometar jest mjerna jedinica koja izražava prijevoz jednog putnika na udaljenosti od jednoga kilometra.

⁵³ Tonski kilometar (oznaka tkm), mjera koja se upotrebljava u prometu tereta koja pokazuje transportni učinak teretnih vozila. Dobiva se kao umnožak mase prevezenog tereta i prevoženih kilometara. Konkretnije, tonski kilometar jest mjerna jedinica koja izražava prijevoz jedne tone robe na udaljenosti od jednoga kilometra.

⁵⁴ *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1905.*, I: 654-655 i *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1906-1910.*, II: 479-480.

Godina	Prometni primitak	Drugi primici	Prometni izdaci	Drugi izdaci	Prometni višak	Neto višak
1902.	804.000	10.000	372.000	60.000	432.000	382.000
1903.	753.000	9.000	351.000	27.000	402.000	384.000
1904.	785.000	8.000	369.000	54.000	416.000	370.000
1905.	934.000	10.000	438.000	89.000	495.000	417.000

Usporedimo li, kao primjer, podatke iz 1902. godine s rezultatima nekih drugih vicinalnih željeznica iz iste godine, dobijemo sljedeće:⁵⁵

Na Zagorskoj vicinalnoj željeznici (Čakovec-Zagreb)⁵⁶ prevezeno je 384.000 putnika s 11.228.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 180.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 8.272.000 tona kilometara. Prometni primici iznosili su 480.000 kruna, a drugi primici 9.000 kruna. Drugi izdaci iznosili su 23.000 kruna. Prometni višak iznosio je 480.000 kruna, a neto višak 466.000 kruna.

Na vicinalnoj željeznici Vinkovci-Brčko⁵⁷ prevezeno je 72.000 putnika s 2.017.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 66.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 2.490.000 tona kilometara. Prometni primitak iznosio je 286.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 144.000 kruna, a drugi izdaci 31.000 kruna. Prometni višak iznosio je 142.000 kruna, a neto višak 111.000 kruna.

Na vicinalnoj željeznici Varaždin-Golubovec prevezeno je 84.000 putnika s 1.496.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 91.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 1.993.000 tona kilometara. Prometni primitak iznosio je 157.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 79.000 kruna, a drugi izdaci 47.000 kruna. Prometni višak iznosio je 78.000 kruna, a neto višak 31.000 kruna.

Na vicinalnoj željeznici Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs⁵⁸ prevezeno je 258.000 putnika s 5.821.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno

⁵⁵ Isto.

⁵⁶ Opširnije o vicinalnim željeznicama u Hrvatskom Zagorju vidi Bernard Stulli, "Varaždinska regija u željezničkom sustavu Hrvatske (1825-1918)", *Historijski zbornik*, 39 (1986), 1-78; Bernard Stulli, "Željezničko pitanje u sjeverozapadnoj Hrvatskoj do 1941. godine", u: *Varaždinski zbornik 1181-1981.*, ur. Andre Mohorovičić (Varaždin, 1983), 289-294. (isto u: *100 godina željezničke pruge Zaprešić-Varaždin-Čakovec-Zabok-Krapina (1886-1986)*, ur. Ivan Gužvinec (Varaždin, 1986), 12-19.

⁵⁷ Opširnije o navedenoj vicinalnoj željeznici vidi Siniša Lajnert, "Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Vinkovci-Brčko (1886-1940)", *Prilozi Instituta za historiju Univerziteta u Sarajevu*, 47 (2018), 143-169.

⁵⁸ Opširnije o navedenoj vicinalnoj željeznici vidi: Lajnert, "Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs", 16-42.

je 112.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 2.402.000 tona kilometara. Prometni primitak iznosio je 397.000 kruna, a drugi primitci 9.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 199.000 kruna, a drugi izdaci 10.000 kruna. Prometni višak iznosio je 198.000 kruna, a neto višak 197.000 kruna.

Na vicinalnoj željeznici Szt. Lőrincz-Slatina-Našice prevezeno je 227.000 putnika s 5.298.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 161.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 5.255.000 tona kilometara. Prometni primitak iznosio je 508.000 kruna, a drugi primitci 3.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 247.000 kruna, a drugi izdaci 11.000 kruna. Prometni višak iznosio je 261.000 kruna, a neto višak 253.000 kruna.

Na Lonjskopoljskoj vicinalnoj željeznici prevezeno je 185.000 putnika s 5.222.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 87.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 3.201.000 tona kilometara. Prometni primitak iznosio je 404.000 kruna, a drugi primitci 5.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 183.000 kruna, a drugi izdaci 42.000 kruna. Prometni višak iznosio je 221.000 kruna, a neto višak 184.000 kruna.

Na vicinalnoj željeznici Ruma-Klenak⁵⁹ prevezeno je 78.000 putnika s 1.480.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 23.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 627.000 tona kilometara. Prometni primitci iznosili su 105.000 kruna, a drugi primitci 14.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 38.000 kruna, a drugi izdaci iznosili su 3.000 kruna. Prometni višak iznosio je 67.000 kruna, a neto višak 78.000 kruna.

Na dan 31. prosinca 1913. sjedište društva bilo je u Budimpešti, I., Szilágyi Dezső-tér 1. Ravnateljstvo društva bilo je sljedeće: László Vörös (predsjednik), Konstantin Graff (potpredsjednik) te članovi: Károly Baracs, Aladár Ehrenhöfer, Márk Aurél Fodróczy, Károly Haich, Manó Kónyi, dr. Móricz Palugyay, barun Milan Turković, László Lábas, Mile Maslek, dr. Zoltán Urbanovich, dr. Imre Rittinger, vitez Károly Trnski. Članovi Nadzornog odbora bili su: dr. Marczell Baracs, Miksa Pásztor, dr. Béla Mező, György Eckensberger, Ödön Eszéky (zamjena), Ferencz Kolán (zamjena). Dionički kapital iznosio je 13.813.200 kruna, podijeljen na 9.275 komada temeljnih dionica i 25.258 komada prvenstvenih dionica po 400 kruna. Prema bilanci društva od 31. prosinca 1913., čisti dobitak iznosio je 549.656 kruna.⁶⁰

Dana 8. lipnja 1914. donesen je *Dodatak II. k dozvolbenoj ispravi Slavonske vicinalne željeznice*. *Dodatak II.* je pridodan koncesiji koja je izdana 25.

⁵⁹ Opširnije o navedenoj vicinalnoj željeznici vidi: Siniša Lajnert, "Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Ruma-Klenak (1901-1933)", *Tokovi istorije* 1 (2019), 39-62.

⁶⁰ *Ungarischer Compass 1914.-1915., Financielles und Commercielles Jahrbuch, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finanzen*, XLII. Jahrgang, II. Teil (Budapest, 1915), 1093.

prosinca 1892. pod br. 88.051, glede građenja i prometa vicinalne željeznice Osijek-Batrina, kao i krilne pruge Pleternica-Požega. Temeljem ovoga *Dodatka* dobilo je Dioničarsko društvo slavonske vicinalne željeznice dozvolu da će kao nastavak krilne pruge Pleternica-Požega, od krajnje postaje Požega, preko Mihaljevaca do općine Velika, sagraditi parovoznu vicinalnu željeznicu pod određenim uvjetima, te da će je držati neprekidno u prometu. Zapisnik o koncesijskoj raspravi sastavljen je 14. srpnja 1911. Društvo kao koncesionar bilo je dužno dovršiti gradnju pruge, te željeznicu predati javnome prometu za 1¼ godine, računajući od datuma navedenog *Dodatka II.* Za izgradnju navedenim *Dodatkom II.* dozvoljene željezničke pruge, potrebna faktična glavnicica određena je s 1.517.000 kruna, od čije glavnice je društvo, kao koncesionar, bilo dužno za nabavu prometnih sredstava upotrijebiti 77.000 kruna. Faktična glavnicica Slavonske vicinalne željeznice, koja je ustanovljena s 11.000.000 kruna, povišena je, s obzirom na gore navedenu faktičnu glavnicu od 1.517.000 kruna, te na faktičnu glavnicu od 420.000 kruna, koja je otpadala na troškove koncesionara za pojačanje gornje gradnje od 6.000 kg pritiska kotača, na svotu od 12.937.000 kruna. Od faktične glavnice, koja je za novu željezničku prugu Požega-Velika iznosila navedenih 1.517.000 kruna, trebalo je izlučiti 20.000 kruna za pričuvnu zakladu, te 10.000 kruna za posebnu pričuvnu zakladu. Koncesionar je bio dužan prometna sredstva (lokomotive, motore, osobna i teretna kola itd.), šine, strojeve i sl. nabaviti kod domaćih obrtnika i tvorničara. Suprotne slučajeve mogao je odobriti samo kr. ug. ministar trgovine. Koncesionar je, prije izdavanja navedenog *Dodatka II.*, bio dužan kod Kr. ug. središnje državne blagajne položiti jamčevinu od 70.000 kruna. Prugama društva rukovale su Kr. ug. državne željeznice. Trajanje koncesije određeno je na 90 godina, nakon čega je željeznica trebala besplatno prijeći u vlasništvo ugarske države.⁶¹

Prema *Nadopunjavajućem prilogu k dozvolnoj ispravi br. 39.598 glede vicinalne željeznice Požega-Velika (Uvjeti, u pogledu gradnje i prometnog uređenja parovozne vicinalne željeznice Požega-Velika)*, pruga je trebala biti izgrađena s razmakom tračnica od 1,435 metara. Na željezničkoj pruzi koncesionar je trebao izvesti sljedeće postaje, odnosno ugibaldišta i stanice: 1. postaja Mihaljevci (duga 250 metara), 2. postaja Trenkovo (duga 250 metara), 3. postaja za lokomotivu Velika (duga 350 metara). Normalnotračna parovozna vicinalna željeznica, koja je kao nastavak krilne pruge Pleternica-Požega Slavonske vicinalne željeznice trebala voditi ogrankom iz krajnje postaje Požega preko Mihaljevaca do Velike, trebala je biti napravljena tako da vlakovi na pruzi mogu voziti najvećom brzinom od 40 km/h. Donja gradnja trebala je biti napravljena za jedan kolosijek. Najveći uspon odnosno pad ustanovljen je s

⁶¹ *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1914.* (Zagreb, 1915), br. 118: 1371-1378.

12 ‰. Zavoji nisu smjeli na otvorenoj pruži imati manji polumjer od 300 m. Normalna širina tjemena željeznice u razini donje gradnje, odnosno u visini donje površine šljunčanog sloja, trebala je biti barem 4 m. Tračnice su trebale biti čelične i nisu smjele po tekućem metru biti lakše od 23,6 kg. Opterećenje tračnica pod pritiskom kotača od 6.000 kg nije smjelo premašivati po četvornom centimetru 1.000 kg. Na otvorenoj pruži trebalo je sagraditi 2 stražarnice s pripadajućim zgradama, zdcencima i pećima za kruh.⁶²

Dana 18. studenoga 1914. u 9 sati prije podne sastalo se na kolodvoru u Požegi mješovito povjerenstvo da obavi tehničko-redarstvenu ophodnju novoizgrađene željezničke pruge Požega-Velika. Povjerenstvo se uvjerilo u solidnost izvedenih radova, tako da se pruga mogla predati prometu bez ikakve opasnosti za putnike i robu. Voditelj povjerenstva izjavio je da temeljem ovlasti, dane mu od strane kr. ug. ministra trgovine, proglašava ovu prugu otvorenom te je predaje javnom prometu. U ime pučanstva Županije požeške i grada Požege poslana je banu dr. Ivanu barunu Skerleczu brzojavna zahvala što je ova pruga započeta i predana prometu za vrijeme njegova banovanja.⁶³

Godine 1918. organizacija na prugama Slavonske vicinalne željeznice, koje su potpadale pod nadležnost Prometne uprave u Pečuhu (Pécs), izgledala je ovako:⁶⁴

Pruga Osijek-Našice-Batrina-Nova Kapela s postajama: Osijek (Mór Ernst, predstojnik postaje i nadkontrolor, protustavnici: Soma Rechnitzer, Károly Weszelovszky, Béla Landau, Károly Balaskó i Rezső Fuchs, te činovnici: Fülöp Weinberger, Ferencz Pintér, Károly Gottvald, Maté Gál, Dezső Róna, Antal Meliskó, András Csaplár, József Eberhardt, Benjamin Krausz, dr. Henrik Müller, perovođa); Josipovac-Kravice (Keresztély Pencz, stražar otpravnik); Bizovac (József Gál, glavar postaje); Normanci (Izidor Sevity, stražar otpravnik); Prandanovci (Ignác Tóth, glavar postaje); Koška (Antal Dám, glavar postaje); Breznica njemačka (Vendel Horváth, glavar postaje); Našice (Mihálj Bukovinszky, predstojnik postaje i kontrolor, te činovnici Miklos Madjanovics i Károly Pálffy); Zoljan (Ferenc Kónya, stražar otpravnik); Matanovci (Ferenc Kovács, stražar otpravnik); Londica (Hugo Szlaby, glavar postaje); Ljeskovicica (György Csurel, glavar postaje); Čaglin (Lajos Teichmann, glavar postaje); Ciglenik (Sándor Tóth, glavar postaje); Pleternica (Károly Sulc, predstojnik postaje i činovnik); Ratkovicica (Péter Gallich, glavar

⁶² *Sbornik zakona, godina 1914.*, 118: 1379-1395.

⁶³ *NN*, br. 308 (20. studenoga 1914.)

⁶⁴ *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije*, 1918. (Zagreb, 1918), 148-150. Također, vidi i Lajnert, *Ustroj*, 39 i Branko Vujasinović, *Upravno i poslovodno osoblje na željeznicama u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji do 1918.* (Zagreb, 2007), 369.

postaje) i Nova Kapela-Batrina (József Steiner, predstojnik postaje i činovnik, Leó Ótvös, činovnik, i Iván Frei, činovnik).

Pruga Pleternica-Požega s postajama: Pleternica (Károly Sulc, prestojnik postaje i činovnik); Blacko-Jakšić (Benedek Horváth, glavar postaje) i Požega (Samuel Moskovicz, predstojnik postaje i kontrolor, te Lajos Schütz, činovnik).

Dioničarsko društvo slavonske vicinalne željeznice u Zagrebu

Izvanredna glavna skupština Dioničarskog društva slavonske vicinalne željeznice održana je 24. svibnja 1923. u 11 sati prije podne u Budimpešti (II. Szilagyí Dezső trg broj 1). Na skupštini su bili nazočni sljedeći dioničari: Henri Chessé, Vladimir Ehrenhöfer, Karlo Baracs, Pavao Cseke, Karlo Grafel, Karlo Haich, dr. Stjepan Iharos, Hugo Konyi zastupan po Karlu Haichu, dr. Josip Lévy, dr. Mavro Palugyay, Anton Petz, Ludvig Prohaska, dr. Emerik Rittinger, dr. Eugen Rosznáky, Kamilo Straner zastupan po dr. Emeriku Rittingeru, Robert Hahn, Géza Székely, Mihajlo Vagó. Za vođenje zapisnika zamoljen je dioničar dr. Emerik Rittinger, a za ovjerenje zapisnika dioničari Karlo Grafel i Robert Hahn. Glavna skupština jednoglasno je zaključila da se sjedište društva premjesti iz Budimpešte u Zagreb. U Ravnateljstvo su izabrani dotadašnji članovi Ravnateljstva: Karlo Baracs, dr. Teodor Bošnjak, Vladimir Ehrenhöfer, Mark Aurel Fodroczy, Hugo Kónyi, Mile Kramarić, dr. Josip Levay, dr. Mavro Palugyay, Ludvik Prohaska i dr. Emerik Rittinger, a osim njih još i dr. Vjekoslav Hengl i Ernest Panian. U Nadzorni odbor izabrani su: dr. Marcel Baracs, Gjuro Eckenberger i Maks Pásztor (redovni članovi) i dr. Stjepan Cséri i Karlo Grafel (zamjenici). Prema Pravilima društva, usvojenim na izvanrednoj glavnoj skupštini od 24. svibnja 1923., trajanje poduzeća zasnovano je na 90 godina, počevši od datuma koncesijske isprave. Temeljem čl. 5. navedenih Pravila, sjedište društva nalazilo se u Zagrebu, a poslovni jezik bio je hrvatski. Osnovni kapital društva sastojao se prvotno od 10.602 komada čitavih osnovnih dionica, svaka na 400 predratnih austro-ugarskih kruna i 1 komada polovine osnovne dionice na 200 predratnih austro-ugarskih kruna te 29.544 komada prioritetnih dionica, svaka na 400 predratnih austro-ugarskih kruna. Pošto je izvanredna glavna skupština, održana 24. svibnja 1923. u Budimpešti zaključila da se nominalna vrijednost dionica pretvori u dinarsku vrijednost, ustanovljen je osnovni kapital društva u nominalnoj vrijednosti od 16.058.600 dinara.⁶⁵ Ustroj društva bio je sljedeći: Glavna skupština (redovna

⁶⁵ Službeni financijski godišnjaci potvrđuju navedeni dionički kapital, naime 16,058.600 dinara podijeljenih na 10.602 ½ komada temeljnih dionica i 29.544 komada prvenstvenih dionica po 400 dinara. Vidi *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslaviens, 1929.*, LXII. (Wien, 1929), 681. Prema navedenom Compassu za 1929. sjedište društva bilo je u Zagrebu, Račkoga br. 8. Članovi uprave društva bili su: inž. Dragutin Šaj, dr. Milovan Zoričić, dr. Teodor Bošnjak,

i izvanredna), Ravnateljstvo (najmanje 9, a najviše 15 članova) i Nadzorni odbor (3 redovna člana i 2 zamjenika). Vlada Kraljevine SHS delegirala je u Ravnateljstvo jednog člana, a na jednog člana je imala pravo i oblast koja je upravljala Krajiškom investicionalnom zakladom. Ostale članove Ravnateljstva birala je glavna skupština na vrijeme od tri godine. Dvije trećine članova Ravnateljstva trebali su biti državljani Kraljevine SHS koji su imali svoje stalno boravište na području države. Temeljem čl. 39. Pravila, Vladi Kraljevine SHS osigurano je pravo nadzora po smislu koncesijske isprave. Organu Vlade Kraljevine SHS pripadalo je pravo da sudjeluje na sjednicama ravnateljstva te u komisijama i odborima. Bio je ovlašten nezakonite ili po interese države štetne i koncesijskoj ispravi protivne zaključke obustaviti do daljnje odluke Vlade⁶⁶ Kraljevine SHS.⁶⁷

Kr. sudbeni stol kao trgovački sud u Zagrebu dao je 4. rujna 1924. na znanje da je u trgovački registar upisano Dioničarsko društvo slavonske vicinalne željeznice koje je prenijelo svoje sjedište iz Budimpešte u Zagreb, a temeljilo se na pravilima prihvaćenim u Budimpešti od 24. svibnja 1924. Svrha društva bila je: da drži u prometu vicinalnu željeznicu izgrađenu iz Osijeka do Batrine i pobočnu prugu iz Pleternice preko Požege do Velike kao parovoznu željeznicu, da gradi i drži u prometu sve glavne, pobočne i industrijske željezničke pruge koje je društvo ubuduće trebalo izgraditi, nabaviti ili uzeti u zakup na temelju ugovora ili koncesijske isprave ili po odobrenju državne vlade. Članovi Ravnateljstva bili su: Karlo Baracs, Vladimir Ehrenhöfer, Karlo Haich, Hugo Konyi, dr. Josip Levay, dr. Mavro Palugyay, Ludvig Prochaska, dr. Emerik Rittinger, svi iz Budimpešte, i dr. Mile Kramarić iz Osijeka.⁶⁸

Izvanredna glavna skupština D.d. slavonske vicinalne željeznice održana je 20. svibnja 1931. u 10 sati u Zagrebu u prostorijama centralne poslovnice vicinalnih željeznica "Pruga" d.d., Ulica Vuka St. Karadžića br. 1. Dioničari, odnosno njihovi zastupnici, nazočni na izvanrednoj glavnoj skupštini bili su (položenih 28.085 dionica): Mirko Lontkijević, inž. Nikola Đurić, Živan Stanković, Teofil Dramićanin, dr. Dušan Mišić, Josip Sečkar, Pavao Stanić, dr. Fran Bončina, dr. Eugen Hasil, Dragutin Stražemanac, Ljudevit Licht i Ernest

Mark Aurel Fodroczy, Mile Kramarić, dr. Vjekoslav Hengl, Sava Stojanović, inž. Vladimir Fleck, dr. Adolf Cuvaj, Ernest Panian, dr. Josip Levay, Hofrat Karl Haich, Hofrat Karl Baracs i dr. Emerich Rittinger. Članovi nadzornog odbora bili su: Vladimir Polić, Milan Hlava, Eugen Rosznáky, Baltazar Horvat i inž. Alois Tolman. Pruge društva bile su u eksploataciji Jugoslavenskih državnih željeznica.

⁶⁶ Ministar trgovine i industrije izmijenio je 8. listopada 1923. Pravila utoliko što je, umjesto Vlade Kraljevine SHS, za nadzor odredio ministra saobraćaja. Vidi HR-HDA-163. Banovina Hrvatska. Odjel za obrt, industriju i trgovinu – Zagreb (1939-1941), dosje Slavonske vicinalne željeznice d.d. u Zagrebu (1923), kut. br. 98.

⁶⁷ HR-HDA-163, dosje Slavonske vicinalne željeznice d.d. u Zagrebu (1923), kut. br. 98.

⁶⁸ *NN*, br. 252 (29. studenoga 1924.)

Panian. Od strane ministra trgovine i industrije na skupštini je bio nazočan kao komesar dr. Ognjeslav Aranicki, inspektor Ministarstva trgovine i industrije. Po stavljenom prijedlogu, a po pristanku dioničara na glavnoj skupštini, funkciju predsjednika preuzeo je Živan Stanković, pomoćnik generalnog direktora Jugoslavenskih državnih željeznica. Za zapisničara je izabran Ernest Panian, a za ovjerače skupštinskog zapisnika Mirko Lontkijević i Teofil Dramićanin. Za članove Upravnog odbora izabrani su: inž. Nikola Đurić, dr. Fran Bončina, dr. Dušan Mišić, Mirko Lontkijević (prva četvorica za Ministarstvo saobraćaja), dr. Milutin Bošković (za Ministarstvo trgovine i industrije), dr. Milorad Đorđević (za Ministarstvo financija), dr. Josip Kruppai, dr. Eugen Hasil (zadnja dvojica za zagrebačku Direkciju), a deveto mjesto bilo je otvoreno za delegata Savske banovine. Za članove Izvršnog odbora izabrani su: inž. Nikola Đurić, dr. Fran Bončina i dr. Milutin Bošković. Za članove Nadzornog odbora izabrani su: Živan Stanković, Teofil Dramićanin i Josip Sečkar. Glavna skupština primila je izvješća i bilancu (iskaz) o imovinskom stanju društva, u kojem je iskazana aktiva društva iznosom od K 16.058.600.–, a koja je izražavala troškove gradnje željeznice i drugih investicija, i pasiva društva iznosom od K 16.058.600.–, koja se sastojala od osnovnih i prioritetnih dionica društva u jednakom iznosu. Na skupštini je naglašeno da društvo od početka 1919. do tada nije od Jugoslavenskih državnih željeznica dobivalo niti obračun, a niti udjele iz prihoda. Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije odobrilo je doduše društvu akontaciju u sumi od 9.236.657,71 dinara, no prethodno je tražilo od društva da potpiše obaveznu izjavu istoga sadržaja kao i kod Lonjskopoljske željeznice d.d.⁶⁹ Na skupštini je također izviješćeno da je Vlada Kraljevine Jugoslavije u smislu konvencija, što ih je s pojedinim grupama interesenata sklopila 7. veljače 1931., otkupila sve prioritetne dionice Društva, i to za kupovinu od 200 dinara za svakih 100 a.u. kruna⁷⁰ nominale, valutom od 1. siječnja 1931. U ime zaostalih kamata (*arriéres*) na tako utvrđeni prioritetni kapital za vrijeme od 1. siječnja 1919. do 31. prosinca 1930. platila je Kr. jugoslavenska vlada na svakih 100 a.u. kruna još napose 90 dinara s time, da je od ukupne sume kamata odbila ranije date akontacije, čime je karakter ovih akontacija definitivno određen u smislu: da pod tim naslovom isplaćene sume nisu stavljene na raspolaganje društvu, nego su priračunate kupovnoj cijeni

⁶⁹ Lonjsko-poljska željeznica d.d. u Zagrebu potpisala je sljedeću izjavu: „*Potpisano društvo priznaje državi pravo, da s obzirom na izmjenjene prilike unese potrebne izmjene i dopune kako u koncesiju koju ima to društvo, tako i u ugovor o eksploataciji, i da će se karakter plaćanja akontacije utvrditi tek onda, kada odnos države prema tom društvu bude, po izvršenim izmjenama koncesije i ugovora o eksploataciji, definitivno utvrđen, a do onda ovo plaćanje neće imati karakter plaćanja po obavezama predviđenim u ranijem ugovoru o eksploataciji, zaključenim u svoje vrijeme između toga društva i bivših Mađarskih državnih željeznica.*” Vidi: HR-HDA-151. Savska banovina. Odjeljenje za trgovinu, obrt i industriju – Zagreb (1929-1939), ur. br. 255-VIII-1932., kut. br. 43.

⁷⁰ Riječ je o austro-ugarskim krunama.

prioritetnih dionica. Nasuprot tome pokriveni su iz toga primanja svi administrativni izdaci i društveni troškovi od 1. siječnja 1919. do 31. prosinca 1930. tako, da po predloženoj bilanci o imovinskom stanju društva, nije društvo prema trećim licima bilo opterećeno nikakvim obvezama ni dugovanjima.⁷¹

Poslije dugogodišnjih pregovora Kraljevina Jugoslavija je 7. veljače 1931. zaključila sporazum o otkupu s najvećom grupom od 24 mađarska društva vicinalnih željeznica, udruženih u koncern "Pruga d.d." sa sjedištem u Zagrebu, čija je cjelokupna dužina pruga iznosila oko 1.780 km. Između željezničkih pruga bivših mađarskih društava vicinalnih željeznica otkupljenih sporazumom od 7. veljače 1931. bila je i Slavonska vicinalna željeznica (otvorena 1893., 1894., 1914.). Pruge (sveukupna građevinska duljina 131,986 km): Osijek-Našice-Nova Kapela-Batrina (107,007 km) i Pleternica-Požega-Velika (24,979 km). Kod pruga, koje su u cijelosti ležale na jugoslavenskom teritoriju, nisu otkupljene pruge kao objekt, već su od dotične financijske grupe otkupljene prvenstvene (prioritetne) dionice, a zatim su dotična društva, koja su prenijela svoja sjedišta u Zagreb i Beograd, likvidirana po postojećim jugoslavenskim zakonima. Između društava čije su prioritetne dionice otkupljene bila je i Slavonska vicinalna željeznica. To društvo prenijelo je svoje sjedište u Zagreb, te je izvršen prijenos vlasništva pruga na ime Jugoslavije i izvršena je definitivna likvidacija samog društva. Ukupna otkupna cijena koju se Kraljevina Jugoslavija obavezala platiti za sve ovim aranžmanom otkupljene željezničke pruge iznosila je 245.399.758 dinara. Ovu sumu Jugoslavija je imala platiti u državnim blagajničkim bonovima na donosioca u švicarskim francima, i to u 16 jednakih obroka s uračunatom kamatom od 6 %, plativih svakog 1. siječnja i 1. srpnja, počevši od 1. srpnja 1931. do zaključno 1. siječnja 1939. Svi su ovi bonovi, u ukupnoj vrijednosti od 28.527.172,64 švicarskih franaka u mjesecu lipnju 1931., izdani opunomoćenicima šest inozemnih financijskih grupa (banaka). Ukupna naknada na ime kamata do 1. siječnja 1931. iznosila je na dan 1. siječnja 1931. (po odbitku ranije isplaćenih akontacija) 64.163.843,69 dinara, koja je suma prema sporazumu u ožujku 1931. isplaćena u gotovu.⁷² Ovdje treba dodati i 6 % kamata (962.457,65 dinara) za period od 90 dana (1. siječnja do 31. ožujka 1931.), što je iznosilo ukupno 65.126.301,34 dinara. Jedna od šest navedenih banaka (financijskih grupa) bila je i Dresdener Bank, Eisenbahn-Bank, Eisenbahn-Renten-Bank (opunomoćeni primalac Karl Haich), kojoj je isplaćeno 13.539.759,39 dinara

⁷¹ HR-HDA-151, ur. br. 254-VIII-1932., kut. br. 43.

⁷² Spis Ministarstva saobraćaja Demokratske Federativne Jugoslavije br. 31.372 upućen 22. ožujka 1946. Komitetu za zakonodavstvo i izgradnju narodne vlasti u Beogradu. Vidi: Zbirka preslika izvornih dokumenata Slobodana Rosića.

za 4 vicinalne željeznice, među kojima je bila i Slavonska vicinalna željeznica (3.491.982,29 dinara + 6 % kamata od 52.379,73 dinara).⁷³

Dioničko društvo slavonske vicinalne željeznice održalo je 11. svibnja 1932. u 4 sata poslije podne u zgradi Direkcije državnih željeznica u Zagrebu u sali za konferencije na I. katu izvanrednu skupštinu dioničara. Jedna od točaka dnevnog reda bio je i prijedlog Upravnog odbora o likvidaciji društva. Dioničari koji su htjeli nazočiti na skupštini bili su dužni bar tri dana prije skupštine položiti svoje dionice kod Ministarstva saobraćaja u Beogradu, Nemanjina ulica br. 6, soba br. 398/I. kat.⁷⁴

Kr. sudbeni stol kao trgovački sud u Zagrebu objavio je 6. lipnja 1932. da je u trgovački registar upisana likvidacija D.d. slavonskih vicinalnih željeznica u Zagrebu, s time da su članovi ravnateljstva obavljali funkciju likvidatora.⁷⁵

Temeljem navedenog, ravnateljstvo D.d. slavonskih vicinalnih željeznica sa sjedištem u Zagrebu u likvidaciji kao likvidator u smislu čl. 202. *Trgovačkog zakona* pozvalo je vjerovnike društva da svoje tražbine za šest mjeseci, računajući od trećeg uvrštenja oglasa u *Narodnim novinama*, prijave likvidatorima na adresu: Ministarstvo saobraćaja, Odbor za vicinalne željeznice u Beogradu.⁷⁶

Okružni sud u Zagrebu kao trgovački sud objavio je 12. travnja 1933. u trgovačkom registru brisanje Slavonske vicinalne željeznice d.d. u Zagrebu u likvidaciji, jer je uslijed dovršene likvidacije prestala s radom.⁷⁷

Na temelju molbe Ministarstva saobraćaja Kraljevine Jugoslavije br. 8899/1936. od 14. svibnja 1936., zapisnika o izvanrednoj skupštini dioničara Slavonskih vicinalnih željeznica d.d. od 11. svibnja 1932., koji je bio ovjeren od strane komesara Kraljevske banske uprave Savske banovine, kao i Uvjerenja br. R.735/36.-1 Okružnog suda u Zagrebu kao trgovačkog suda o brisanju navedene tvrtke uslijed dovršene likvidacije u trgovačkom registru, te izvještaja br. 10.586/1936. Ministarstva saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Okružni sud u Novom Sadu (Odjeljenje za centralnu zemljišnu knjigu željeznica i kanala)⁷⁸ donio je na svojoj sjednici održanoj 11. lipnja 1936. zaključak

⁷³ Prilog izvještaju Generalne direkcije JDŽ od 1. travnja 1931. o isplati u gotovu novcu šest finansijskih grupa u vezi otkupa vicinalnih željeznica. Vidi: Zbirka preslika izvornih dokumenata Slobodana Rosića.

⁷⁴ *Narodne novine. Službeni list Kraljevske banske uprave Savske banovine* (Zagreb) (dalje: *NN KBUSB*), br. 96 (25. travnja 1932.)

⁷⁵ *NN KBUSB*, br. 144 (23. lipnja 1932.)

⁷⁶ *NN KBUSB*, br. 151 (2. srpnja 1932.)

⁷⁷ *NN KBUSB*, br. 127 (3. lipnja 1933.)

⁷⁸ Naređenjem ministra pravde Kraljevine Jugoslavije od 13. ožujka 1935. br. 19.313 otvorena je 1. travnja 1935. Centralna zemljišna knjiga u Novom Sadu. Uvidom u Centralnu zemljišnu

o uknjižbi prava vlasništva nad nekretninama navedene željeznice u korist državnog erara Kraljevine Jugoslavije, te da se brišu zabilježbe i ograničenja protiv bivših vlasnika. Tako je država uknjižila pravo vlasništva nad nekretninama Slavonske vicinalne željeznice d.d. uvedenim u Centralnom zemljišnoknjižnom ulošku br. 156 i 306.⁷⁹

Zaključak

Pod vicinalnim željeznicama, odnosno željeznicama mjesnog (lokalnog) interesa, smatramo one kojima je glavni cilj bio da odgovaraju prometno-gospodarstvenim potrebama područja kroz koje su prolazile. Ekspanzivan razvoj željezničke mreže na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije započeo je 1880. godine donošenjem *Zakona o željeznicama mjesnog interesa*, koji je omogućio privatnom kapitalu izgradnju i eksploataciju željezničke mreže. Prije donošenja navedenog zakona naša željeznička mreža bila je dosta siromašna, pa možemo zaključiti da je njegova implementacija odigrala presudnu ulogu u razvoju dotadašnje željezničke mreže na prostoru Hrvatske i Slavonije. Uzrok tome uspjehu leži u raznim olakšicama i pogodnostima koje je navedeni zakon omogućio privatnicima koji su gradili i eksploatirali vicinalne željeznice. Na hrvatskim povijesnim prostorima postojalo je dvadesetak dioničkih društava vicinalnih željeznica, među kojima je bilo i Dioničarsko društvo slavonske vicinalne željeznice. Pruge društva: Osijek-Našice, Našice-Nova Kapela-Batrina, Pleternica-Požega i Požega-Velika spojile su Požešku dolinu s mrežom državnih željeznica te je tako povezale s Osijekom i Zagrebom, a na taj način i većim europskim gradovima. Društvo je za cijelo vrijeme svoga egzistiranja poslovalo sa značajnim financijskim dobitkom. Prugama Slavonske vicinalne željeznice, osim putnika, prevožene su značajnije količine gline, zemlje, pijeska, kamena, šljunka, drvnog materijala, brašna, poljskih proizvoda (pšenice), ugljena i sl. Svojim poslovanjem društvo je odigralo

knjigu konstatirano je, da se tamo kod Okružnog suda u Novom Sadu nalaze zemljišnoknjižni operati /planovi, zapisnici/ Državnih željeznica dobiveni iz Budimpešte. Povodom navedenog naređenja, Predsjedništvo Apelacionog suda u Zagrebu je 20. ožujka 1935. obavijestilo sve područne okružne i sreske sudove da će Centralna zemljišna knjiga željeznica i javnih kanala za područja ovog Apelacionog suda i novosadskog Apelacionog suda nastaviti rad kod Okružnog suda u Novom Sadu 1. travnja 1935. i da se svi predmetni spisi imaju upućivati Okružnom sudu u Novom Sadu, Odjeljenje za centralnu zemljišnu knjigu željeznica i javnih kanala. Navedeno Odjeljenje započelo je redovan rad također 1. travnja 1935. Vidi: HR-HDA-396. Predsjedništvo Apelacionog suda-Zagreb (1933-1945), Su 2038-2/1933., Zemljišna knjiga željeznica i javnih kanala, kut. br. 4.

⁷⁹ Zaključak Okružnog suda u Novom Sadu, Odjeljenje za centralnu zemljišnu knjigu željeznica i kanala Želj. Dn. br. 7/1936. od 11. lipnja 1936. Zaključak predstavlja prilog spisu Ministarstva saobraćaja u Beogradu Kab. br. 915/1941. iz rujna 1941. Vidi: Zbirka preslika izvornih dokumenata Slobodana Rosića.

izuzetno značajnu ulogu u razvitku cijele zemlje, a napose područja kroz koji su prolazile njegove pruge. Temeljem sporazuma od 7. veljače 1931., Kraljevina Jugoslavija otkupila je pruge Dioničarskog društva slavonske vicinalne željeznice. Time je prestao i razlog njegovog postojanja. Društvo je 1932. godine ušlo u proces likvidacije, koji je završio 12. travnja 1933. Možemo zaključiti da je hrvatska željeznička mreža najveći razvoj dostigla kada je država odlučila njenu izgradnju i eksploataciju prepustiti privatnom kapitalu, odnosno ekonomskom interesu (profitu). U tome periodu sagrađena je gotovo cjelokupna željeznička mreža na hrvatskom prostoru, koja uglavnom egzistira i dan danas. Na ekonomskim interesima, odnosno gospodarsko-prometnim potrebama krajeva kroz koji je prolazila, izgrađena je i eksploatirana također i Slavonska vicinalna željeznica.

Summary

THE STOCK COMPANY OF THE SLAVONIAN VICINAL RAILWAY (1892-1933)

This paper presents the structure, business activity and the liquidation of the Slavonian Vicinal Railway in the period from 1892 until 1933 when its liquidation was finalised. The headquarters of the stock company during the Austro-Hungarian Monarchy was in Budapest and based on the decision of the emergency session of its assembly from 24 May 1923 it transferred to Zagreb. The railway lines of the Company were: Osijek-Našice, Našice-Nova Kapela-Batrina, Pleternica-Požega and Požega-Velika. These railway lines were exploited i.e. managed by the state. During the Austro-Hungarian Monarchy the railway lines of the company were under the jurisdiction of the Traffic Administration in Pecs and in the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes / Yugoslavia they came under the jurisdiction of the Regional Board of the State Railways in Zagreb. Based on the agreement from 7 February 1931 the state bought off the railway lines of the Stock Company of the Slavonian Vicinal Railway and hence the reason for its existence ceased to exist. In 1932 the company entered the process of liquidation, the latter ending on 12 April 1933.

Keywords: Stock Company of the Slavonian Vicinal Railway in Budapest/Zagreb, stockholders, liquidation, vicinal railways, state-managed private railways, exploitation of railway lines

(Translated by Marijan Bosnar)

Kontakt autora:

Dr. sc. Siniša Lajnert

Hrvatski državni arhiv, Marulićev trg 21, 10000 Zagreb

e-mail: slajnert@arhiv.hr