

Dioničarsko društvo Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice (1902-1940)

Siniša Lajnert

Hrvatski državni arhiv, Zagreb
Hrvatska

UDK: 334.7:351.812(436-89)“1902/1940”

Pregledni rad / Review article

Primljeno / Received: 29. 10. 2018.

Prihvaćeno / Accepted: 30. 10. 2019.

Rad s aspekta povijesti institucija obrađuje ustroj, poslovanje i likvidaciju Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice u vremenskom periodu od godine 1902., kada je društvo osnovano, pa sve do godine 1940., kada je društvo nakon dovršene likvidacije brisano iz trgovačkog registra. Sjedište društva u Austro-Ugarskoj Monarhiji bilo je u Budimpešti, da bi se 1919. premjestilo u Zagreb. Pruge društva bile su sljedeće: Caprag-Vrginmost, Vrginmost-Karlovac, Karlovac-Ozalj i Ozalj-Bubnjarci. Navedene privatne pruge bile su u državnoj eksploataciji, odnosno upravi. Kao i sve vicinalne željeznice, njena svrha je bila da podupire prometne i gospodarske interese područja kroz koja su prolazile njene pruge. Godine 1938. država je sklopila ugovor s Dioničarskim društvom prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice o otkupu njegovih pruga, pa je tako prestao i razlog njegovog postojanja. Društvo je 1938. godine ušlo u proces likvidacije, koja je završila 1939, da bi se 1940. društvo brisalo iz trgovačkog registra. Obzirom na veličinu dioničke glavnice i poslovanje s konstantnim financijskim dobitkom, možemo zaključiti da je navedeno dioničarsko društvo predstavljalo jednu od najznačajnijih i najuspješnijih vicinalnih željeznica na našim prostorima.

Ključne riječi: Dioničarsko društvo prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice u Budimpešti/Zagrebu, pruge Caprag-Vrginmost-Karlovac-Ozalj-Bubnjarci, vicinalne (mjesne) željeznice, 1902-1940.

1. Uvod

U članku su s aspekta povijesti institucija prikazani rezultati istraživanja ustroja, te poslovanja i likvidacije Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice¹/v.ž.J.Z.K. (Első délnyugoti határőrvidéki helyi érdekű vasut részvénytársaság/ Erste südwestliche Grenz-Lokaleisenbahn Aktiengesellschaft) (1902-1940). Navedeno društvo konstituirano je 26. svibnja 1902. u Budimpešti.² Pruge društva bile su sljedeće: ³ Caprag-Vrginmost (61 km) puštena u promet 28. srpnja 1903.⁴, Vrginmost-Karlovac (40,5 km) puštena u promet 27. kolovoza 1907.⁵, Karlovac-Ozalj puštena u promet 22. studenoga 1913. i Ozalj-Bubnjarci puštena u promet 29. prosinca 1913.⁶ U Austro-Ugarskoj Monarhiji pruge društva bile su u eksploataciji Kr. ug državnih željeznica.⁷

S obzirom na svoju svrhu željeznice su bile podijeljene na željeznice javnog prometa i na one za vlastitu uporabu. Prve su služile za javni putnički i teretni promet, a druge su bile one, koje je pojedini poduzetnik izgradio

1 Dioničarsko društvo prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice pod tim nazivom spominje se u većini arhivskih i tiskanih izvora. U rijetkim slučajevima umjesto termina *mjesna željeznica* koristi se izraz *vicinalna željeznica*, a još rjeđe izraz *lokalna željeznica*. U članku se koristi naziv koji je najčešće bio u uporabi - *mjesna željeznica*.

2 *Narodne novine* (dalje: NN), br. 122, Zagreb, 30. svibnja 1902., 5. Prva jugozapadna krajiška vicinalna željeznica i njezine pruge spominju se u: Josip GORNIČIĆ-BRDOVAČKI, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine; Građenje, organizacija i financijalni odnosi*, Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, knjiga 3, Zagreb: Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, 1952., 194-196.

3 Vladimir STEHLIK, "Postanak i razvitak željeznica u Jugoslaviji (s preglednom kartom železničke mreže)", u *Sto godina željeznica Jugoslavije (1849-1949). Zbornik članaka povodom stogodišnjice željeznice Jugoslavije*, ur. Blagoje BOGAVAC, Beograd: Štamparsko preduzeće Jugoslovenskih željeznica, 1951., 84-85.

4 Hrvatski državni arhiv (dalje: HR-HDA)-757. *Obitelj Plavšić - Osijek, Zagreb; 1853.-1964.* (dalje: HR-HDA-757. OP), *Első délnyugoti határőrvidéki helyi érdekű vasut részvénytársaság*, VIII. évi üzletjelentése 1910. (VIII. Geschäftsbericht der Ersten südwestlichen Grenz Localeisenbahn-Actiengesellschaft), Budapest, 1911., kut. br. 3. Također, vidi i HR-HDA-573. *Bankovno društvo za Hrvatsku d.d. Zagreb (1928-1949)* (dalje: HR-HDA-573. BDH/Z), dosje D. d. Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, 15. izvješće o poslovanju Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice za 1917. godinu, svež. br. 1219. Fond nije arhivistički sreden. Podatke s njemačkog prevela je Danijela Marjanić, na čemu joj zahvaljujem. Neki autori spominju da je pruga Caprag-Vrginmost puštena u promet 29. srpnja 1903. Vidi STEHLIK, "Postanak i razvitak željeznica u Jugoslaviji (s preglednom kartom železničke mreže)", 84. Također, neki autori spominju 26. kolovoza 1903. kao datum otvorenja pruge Caprag-Vrginmost. Vidi Mirko VALENTIĆ, "Osnovni problemi prometne integracije i jadranske orijentacije hrvatskoga poduzetničkog građanstva u XIX stoljeću", *Povijesni prilozi* 9, br. 9 (1990.): 79.

5 Prema službenoj mađarskoj željezničkoj statistici pruga Vrginmost-Karlovac (41,2 km) otvorena je za promet 28. kolovoza 1907. Vidi HR-HDA-757. OP, *Vasúthálózat évenkinti fejlődése 1905.-1913.*, I., 1. térképpel, str. 4-5, kut. br. 3. No, prema 8. izvješću o poslovanju Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice za 1910. godinu, pruga Vrginmost-Karlovac otvorena je za promet 27. kolovoza 1907. Vidi HR-HDA-757. OP, *Első délnyugoti határőrvidéki helyi érdekű vasut részvénytársaság*, VIII. évi üzletjelentése 1910. (VIII. Geschäftsbericht der Ersten südwestlichen Grenz Localeisenbahn-Actiengesellschaft), Budapest, 1911., kut. br. 3. Također, vidi i HR-HDA-573. BDH/Z, dosje D. d. Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, 15. izvješće o poslovanju Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice za 1917. godinu, svež. br. 1219.

6 Prema službenoj mađarskoj željezničkoj statistici, pruga Karlovac-Bubnjarci (29,2 km) otvorena je za promet u dvije etape, i to: Karlovac-Ozalj 22. studenoga 1913. i Ozalj-Bubnjarci 29. prosinca 1913. Vidi HR-HDA-757. OP, *Vasúthálózat évenkinti fejlődése 1905.-1913.*, I., 1. térképpel, str. 16-17, kut. br. 3. Također, vidi i HR-HDA-573. BDH/Z, dosje D. d. Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, 15. izvješće o poslovanju Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice za 1917. godinu, svež. br. 1219. Navedeno izvješće o poslovanju spominje da je sveukupna duljina pruga iznosila 129,860 km.

7 *Ungarischer Compass 1914.-1915.*, *Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Teil: Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finanzen*, XLII. Jahrgang. Budapest: Stephaneum Buchdruckerei A.G., 1915., 1055.

isključivo za svoju uporabu na svojem zemljištu ili pak s dozvolom vlasnika na tuđem zemljištu. Javne željeznice su se po važnosti dijelile na glavne željeznice, mjesne (vicinalne⁸) željeznice i gradske željeznice (tramwaye). S obzirom na vlasništvo postojale su državne i privatne željeznice. Što se sustava vlasništva tiče, u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji vladao je mješoviti sustav, budući, da su pored državnih željeznica postojale još i privatne željeznice (vicinalne željeznice). Prva jugozapadna krajiška mjesna željeznica spadala je u grupu vicinalnih željeznica.⁹

Vicinalne željeznice bile su željeznice mjesnog (lokalnog) interesa, kojima je osnovni smisao bio da odgovaraju prometnim i gospodarstvenim interesima određene regije. Izgradnja je prepuštena privatnom kapitalu i već 13. lipnja 1880. u ugarskom dijelu Monarhije donesen je tzv. Vicinalni zakon (*Zakonski članak XXXI.*)¹⁰, koji je za izgradnju lokalnih pruga poduzetnicima osiguravao razne beneficije. Provedba navedenog zakona stavljena je u nadležnost ministru za javne radnje i komunikacije¹¹, ministru financija i ministru unutarnjih poslova, odnosno banu. Zakonodavstvu je ostalo pridržano pravo izdavanja dozvola (koncesija)¹² 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

8 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: Nakladni zavod Matice Hrvatske, 2001., 1420.

9 HR-HDA-757. OP, Predavanje Josipa Tomina, 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.

10 Zakonski članak XXXI. zajedničkoga hrvatsko-ugarskoga sabora o željeznicah mjestnog interesa, *Sbornik zakonah i naredabah valjanah za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1880.*, br. 60, Zagreb: Tiskara Narodnih novinah, 1881., 235-239. Tzv. Vicinalni zakon iz 1880. preinačuje se i nadopunjuje 24. veljače 1888. *Zakonskim člankom IV. iz 1888. o preinačenju i nadopunjenju Zakonskoga članka XXXI. od godine 1880. o željeznicah mjestnoga interesa.* Zakonodavstvu je pridržano pravo izdavanja dozvola i onim željeznicama mjesnog interesa (vicinalne željeznice), koje su bile projektirane neposredno do zemaljske granice ili koje su putem neposrednog priključenja spajale određenu željeznicu s vodenim putem kojim su plovili parobrodi. Izvedbu vicinalnih željeznica mogli su podupirati: država, gradovi i općine. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanah za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1888.*, br. 24, Zagreb: Tiskarski zavod Narodnih novinah, 1888., 185-191.

11 Kr. ug. 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 Kr. ug. ministarstvo trgovine u Budimpešti (Kereskedelmi Minisztérium/Kön. ung. Handels-Ministerium).

12 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 stranih riječi, tuđice i posuđenice*, 720.

koncesijama koncesionar je bio dužan osnovati dioničko društvo¹³, koje je za gradnju željeznice bilo ovlašteno pribaviti potreban kapital izdavanjem dionica ili obveznica u koncesijom utvrđenoj visini. Društveni kapital sastojao se iz dvije vrste: osnovnog (temeljnog) i prioritarnog (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 prioritarnne (prvenstvene) dionice i obligacije kojima je koncesijom i statutima društava prvenstveno zagantirana 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 zagantiranog minimalnog prihoda. To je bilo dovoljno za ukamaćenje i amortizaciju investiranog kapitala. Ovakve koncesije davane su na 90 godina poslije čega je željeznica prelazila u vlasništvo države bez ikakve odštete. Dozvola ili vlasništvo željeznice moglo se prenijeti samo uz dozvolu Vlade. Privatni kapital koji je sudjelovao u građenju ovih željeznica bio je mađarski, austrijski, njemački, švicarski, nizozemski i engleski.¹⁴

U travnju 1918. na tadašnjem prostoru Hrvatske i Slavonije bilo je sveukupno 2.390 km pruga, od toga 980 km glavnih željeznica¹⁵ i 1.410 km

13 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 glavica 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 iz 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 razdiobe dobitka. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanah za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1875.*, br. 79, Zagreb: Tiskara Narodnih novinah, 1876., 899-1016.

14 Josip KOZJAK, "O razvitku pruga u Hrvatskoj", u *Sto godina željeznica Jugoslavije (1849-1949). Zbornik članaka povodom stogodišnjice željeznice Jugoslavije*, ur. Blagoje BOGAVAC, Beograd: Štamparsko preduzeće Jugoslovenskih željeznica, 1951., 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* (dalje: ZPID SR). Svi izvorni dokumenti korišteni u ovome članku iz navedene zbirke, a vezani za vicinalne željeznice nalaze se u Željezničkom muzeju u Beogradu.

15 Prva javna željeznica Sisak-Zagreb-Zidani most predana je prometu godine 1862. Onda je došla željeznica Zagreb-Karlovac, Zákány-Zagreb, Erdut-Dalj, Osijek, Karlovac-Rijeka-zemaljska granica, Dalj-Brod, Vrpolje-Šamac, Sisak-Galdovo, Brod-Bosanski Brod, Sisak-Dobrljin, Novi Sad-Zemun, Indija-Mitrovica, Zemun-Beograd, Sunja-Nova Gradiška, Nova Gradiška-Brod, zagrebačka spojna pruga južni kolodvor i državni kolodvor, Borovo-Vukovar, Vinkovci-Mitrovica, Ogulin-Plaški. To je u razdoblju od 1862. do 1914. 971 km. Ako tome pribrojimo još nekoliko spojnih i pretovarnih kolosijeka iznašala je cjelokupna duljina 980 km. Vidi HR-HDA-757. OP, Predavanje Josipa Tominca održano 26. i 27. travnja 1918., kut. br. 3. Ovdje treba napomenuti da je uistinu prva pruga sagrađena na našim prostorima pruga Pragersko/Čakovec-Kotoriba. No kraljevim rješenjem od 27. siječnja 1861. Međimurje je izdvojeno iz Banske Hrvatske i priključeno Ugarskoj pa je zbog te činjenice Josip Tominac niti ne spominje u svome predavanju u travnju 1918.

vicinalnih¹⁶. Od toga je na državne željeznice spadalo 901 km, na Južnu željeznicu¹⁷ 79 km, a na vicinalne željeznice 1.410 km. Po razmaku tračnica odnosno širini kolosijeka postojalo je 2.185 km normalno-tračnih (1,435 m) i 205 km uskotračnih željezničkih pruga. Od potonjih s razmakom tračnica od 1,0 m postojala je Slavonsko-podravska vicinalna željeznica (tzv. Gutmannova željeznica) u duljini od 185 km te Vicinalna željeznica Zagreb-Samobor s razmakom tračnica od 0,76 m u duljini od 20 km. Od vicinalnih željeznica, u eksploataciji Kr. ug. državnih željeznica bilo je 1.081 km, Južna željeznica vodila je 124 km, a u vlastitoj prometnoj upravi bilo je 205 km (Slavonsko-podravska željeznica i Vicinalna željeznica Zagreb-Samobor). Na pojedine županije otpadalo je od sveukupno 2.390 km pruga sljedeće: Ličko-krbavska: ništa. S izgradnjom Ličke željeznice Lika je trebala dobiti 120 km glavne željeznice. Modruško-riječka: glavnih 192 km, vicinalnih 13 km, svega 205 km. Zagrebačka: glavnih 260 km, vicinalnih 160 km, svega 420 km. Varaždinska: glavnih 3 km, vicinalnih 132 km, svega 135 km. Bjelovarsko-križevačka: glavnih 68 km, vicinalnih 262 km, svega 330 km. Požeška: glavnih 134 km, vicinalnih 183 km, svega 317 km. Virovitička: glavnih 77 km, vicinalnih 438 km, svega 515 km. Srijemska: glavnih 246 km, vicinalnih 222 km, svega 468 km.¹⁸ U periodu Austro-Ugarske Monarhije, djelovalo je dvadesetak dioničkih društava vicinalnih željeznica, a čije su pruge u cijelosti

16 Od vicinalnih željeznica izgrađena je prva godine 1885. željeznica Barcs-Pakrac, koja je jedina bila pod upravom Južne željeznice. Onda slijedi Zagorska željeznica, Vinkovci-Brčko, Ruma-Vrdnik, Belišće-Kapelna, Varaždin-Golubovec, Osijek-Našice, Križevci-Bjelovar, St. Lorinc-Našice, Viljevo-Noskovi, Dugo Selo-Novska i Banova Jaruga-Pakrac, Belišće-Prandanovci, Bjelovar-Mišulinovac, Mišulinovac-Virovitica, Zagreb-Samobor, Ruma-Klenak, Vinkovci-Županja kao dio dravsko-posavske sjedinjene vicinalne željeznice, Osijek-Đakovo-Vrpolje, Vörösmajur-Voćin, Vrginmost-Karlovac, Belišće-Osijek, Petrovaradin-Beočin, Kloštar-Virje, Osijek-Vinkovci, Vukovar-Šid-Rača, Virje-Koprivnica, Bjelovar-Velika Pisanica, Velika Pisanica-Garešnica-Grubišno Polje, Karlovac-Bubnjarci, Požega-Velika, te konačno 1916. godine Zabok-Stubica. Vidi HR-HDA-757. OP, Predavanje Josipa Tominca održano 26. i 27. travnja 1918., kut. br. 3.

17 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. kao dionica pruge Budimpešta-Nagykanizsa-Pragersko. Spajala je južnu Ugarsku s magistralom Beč-Trst, a prolazila je kroz Međimurje u duljini od 41 km; 2. pruga Zidani Most/Zagreb-Sisak (125,5 km) otvorena je za promet 1. listopada 1862. kao odvojak magistralne pruge Beč-Ljubljana-Trst; 3. pruga Zagreb-Karlovac (53 km), I. dionica buduće pruge Budimpešta/Zagreb-Karlovac-Rijeka otvorena je za promet 1. lipnja 1865. II. dionicu pruge do Rijeke (Zákány(Budapest)/Koprivnica-Zagreb) (100,8 km) sagradila je država te pustila u promet početkom siječnja 1870. III. dionicu pruge do Rijeke (Karlovac-Rijeka) (176,5 km) država je otvorila za promet 23. listopada 1873. Pruga Budimpešta-Rijeka bila je u vlasništvu i pod upravom Kr. ugarskih državnih željeznica (MÁV - Magyar Királyi Államvasutak). Država je 11. ožujka 1880. u Budimpešti sklopila ugovor s Društvom južnih željeznica te je otkupila željezničku prugu Zagreb-Karlovac. Društvo južnih željeznica vodilo je i eksploataciju Vicinalne željeznice Barcs-Pakrac. Vidi Siniša LAJNERT, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, Zagreb: HŽ-Hrvatske željeznice d.o.o., 2003., 16-24, 43 te Siniša LAJNERT, "Ustroj Direkcije Jugoslavenskih državnih željeznica Zagreb (1918.-1941.).", *Arhivski vjesnik 60* (2017.): 188-189.

18 HR-HDA-757. OP, Predavanje Josipa Tominca održano 26. i 27. travnja 1918., kut. br. 3. Također, vidi i Siniša LAJNERT, *Slavonska podravska vicinalna željeznica*, Zagreb: HŽ putnički prijevoz d.o.o.; Hrvatsko društvo željezničkih inženjera, 2016., 17-18.

ili makar jednim svojim dijelom prolazile povijesnim hrvatskim prostorom.¹⁹ Centralna gruntovnica za željeznice u periodu Austro-Ugarske Monarhije nalazila se u Budimpešti.²⁰

2. Dioničarsko društvo prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice u Budimpešti

Više hrvatskih zastupnika na zajedničkom saboru uputilo se je krajem studenoga 1884. kr. ug. ministru javnih radnji i komunikacija, barunu Gavri Kemenyju, te je u njihovo ime zastupnik Nikola pl. Milić ministru razložio korist, koja bi potjecala od željezničke veze od Siska preko Petrinje i Gline u Topusko, eventualno i dalje prema Karlovcu²¹ i Tounju. Ta pruga, koja je

19 Osim Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice u Budimpešti, na hrvatskim povijesnim prostorima postojala su još i sljedeća društva: Dioničko društvo željeznice Čakovec-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 Slavonske vicinalne željeznice u Budimpešti, Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs u Budimpešti, Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Szt. Lőrincz-Slatina-Našice u Budimpešti, Dioničarsko društvo Lonjskopoljske 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), Dioničko društvo vicinalne željeznice Petrovaradin-Beočin u Budimpešti, Podravske vicinalne željeznice d.d. u Budimpešti, Dioničarsko društvo Dunavsko-kosavske vicinalne željeznice u Budimpešti, Dioničko društvo vicinalne željeznice Zabok-Stubica u Budimpešti, Dioničarsko društvo Rumsko-vrdničke lokalne željeznice u Zagrebu, Dioničarsko društvo lokalne željeznice Pécs-Donji Miholjac u Budimpešti, Vicinalna željeznica Zagreb-Samobor dioničko društvo u Budimpešti, Dioničarsko društvo Slavonsko podravske željeznice u Budimpešti, te Vicinalna željeznica Barcs-Pakrac d.d. u Budimpešti. Vidi LAJNERT, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, 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. OP, Predavanje Josipa Tomina održano 26. i 27. travnja 1918., kut. br. 3.

20 Temeljem Zakonskog članka (I. 1868.) o vođenju posebne usredotočene gruntovnice željeznica i kanalah, nalazećih se u zemljah krune ugarske, koji je sankcioniran 7. travnja 1868., za željeznice i kanale koji su se nalazili u zemljama ugarske krune, osnovana je posebna centralna (usredotočena) gruntovnica, čija je svrha bila voditi na jednom mjestu cjelokupne nekretnine predmetnih poduzeća. Sjedište Centralne gruntovnice za željeznice bilo je u Budimpešti. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1869.*, br. 6, Zagreb: Tiskara Narodnih novina, 1889., 46-55.

21 Prvi se put javlja ideja o željezničkom spoju Siska s Karlovcem 13. veljače 1829. kada je na inicijativu Dvorskog ratnog vijeća iz 1827. godine, kapetan Josip Kajetan Knežić (1786-1848) napravio elaborat, prvi takve vrste u povijesti izgradnje željezničkih prometnica u Hrvatskoj, o izgradnji prometnice Sisak-Karlovac-Senj. Elaboratom se predlaže postavljanje viseće željeznice lijevom obalom Kupe od Siska do Karlovca, te rekonstrukciju i poboljšanje Jozefinske ceste na način da ova kombinirana željezničko-cestovna prometnica izađe na more u Senju. Knežićev elaborat dobro je ocijenjen, međutim daljnji koraci nisu uslijedili. Godine 1833./1834. zaslugom hrvatskog bana Franje Vlačića Knežićev se prijedlog pruge Sisak-Karlovac ponovo aktualizira, no početkom 1834. odloženo je do daljnjega očekivano trasiranje navedene pruge. Već 13. travnja 1840. grupa riječkih i karlovačkih trgovaca udruženih s nekim tršćanskim poslovnim ljudima na čelu s utjecajnim C. L. Bruckom poslala je predstavku vladaru u kojoj su zatražili odobrenje izgradnje željezničke pruge Sisak-Karlovac. Već 21. srpnja 1840. Ugarsko namjesničko vijeće izdalo je grupi riječkih trgovaca odobrenje za prethodne radove na navedenoj pruzi. Dana 5. studenoga 1842. Bruck je Ugarskom namjesničkom vijeću podnio izrađeni elaborat za prugu Sisak-Karlovac. Izradio ga je inž. M. A. Sanfermo iz Venecije. Očekivano, Bruck nije iz Budima dobio nikakvo odobrenje niti koncesiju. Vidi Bernard STULLI, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825.-1863.*, I. knjiga, Izvori za hrvatsku povijest, 4, Zagreb: Sveučilište u Zagrebu, Institut za hrvatsku povijest, 1975., 43-54. O prvotnim planovima i idejama željezničkog spoja Siska s Karlovcem i dalje do Senja vidi i Mira KOLAR, "Senjska željeznica", *Senjski zbornik* 26, br. 1 (1999.): 247-284. Također, vidi i VALENTIĆ, "Osnovni problemi prometne integracije i jadranske orijentacije hrvatskoga poduzetničkog građanstva u XIX stoljeću", 37-84.

bila trasirana već prije više godina te koju su deputacije zainteresiranih općina predložile Kr. zemaljskoj vladi u Zagrebu i Kr. ug. ministarstvu javnih radnji i komunikacija u Budimpešti, bila je važna osobito s gledišta rentabilnosti Kr. ugarskih državnih željeznica, a za jedan od najproduktivnijih predjela zemlje upravo životno pitanje. Tako je npr. kupalište u Topuskom bilo na glasu kao izuzetno ljekovito kupalište, čija su ljekovita vrela bila poznata još Rimljanima, a njegovu važnost povisivala je posebna okolnost, što su se bolesnici austro-ugarskoga pomorstva često liječili u tom kupalištu. Pola sata od Topuskog nalazila su se nalazišta željeznih ruda, koja su donosila malo zarade, jer su uslijed manjkavih prometnih veza imale veliku režiju. Iz istoga razloga nedostatka željezničke veze stradavali su i znameniti ugljenokopi, okolne šume, osobito Petrova Gora te općenito ukupna produkcija čitave okolice. Zastupnik je u svome obraćanju ministru spomenuo još važnost Petrinje i Gline, njihovu izravnu vezu sa bosanskom glavnom cestom, te važnost te željezničke veze sa političkoga i strateškoga gledišta. Ministar barun Kemeny priznao je korist te veze te obećao da će navedenu problematiku opširno ispitati.²²

Još od godine 1875. Petrinja se zauzimala da se za gradnju pruge Sisak-Petrinja-Glina-Karlovac namaknu sredstva iz Krajiške investicionalne zaklade²³. U tom pogledu je predstavništvo grada Petrinje prednjačilo, šaljući s vremena na vrijeme predstavke na najviša mjerodavna mjesta, te šaljući deputacije kralju, banu i odgovornim ministrima. Dok zakonom osigurane pruge u Slavoniji nisu bile izgrađene, nije bilo moguće ostvariti cilj, no krajem 1894. došlo je vrijeme, da se ozbiljno poradi i na izgradnji pruge Sisak-Petrinja-Glina-Karlovac, koja je zakonom²⁴ također bila zajamčena. O koristi navedene pruge trebalo je biti govora u predstavci, koju je nadležnim tijelima trebala predati skupština, koja se na tu temu trebala održati 9. prosinca 1894. u Karlovcu. Za grad Petrinju bilo je svejedno tko je prvi pokrenuo to pitanje, pa ako ga je pokrenuo i Karlovac s obzirom na svoje interese, mora se istaći da je taj interes bio itekako spojen s interesom grada Petrinje i cjelokupnog pučanstva od Siska do Karlovca, posebno pučanstva na desnoj obali rijeke Kupe. Predstavništvo i građanstvo grada Petrinje podržalo je karlovačku skupštinu, na koju je gradsko zastupstvo izabralo gradonačelnika Štromara i gradskog vijećnika Nikolu Kosa, a trgovački i obrtnički stalež Stjepana Gavrilovića, Dragutina Hočevara i Josipa Slanca, da se zauzmu za izgradnju navedene željezničke pruge. Uz ove izaslanike na skupštinu u Karlovac trebali su otići i zastupnici II. banske imovne općine i više izaslanika iz ovih krajeva.²⁵

22 *NV*, br. 276, Zagreb, 28. studenoga 1884., 3.

23 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.

24 Zakonski članak XXXVII. u predmetu gradjenja osiečko-sisačko-karlovačkoga diela Alföld-riečke željeznice od 9. srpnja 1870. te Zakonski članak XXVI. o željeznicah, koje će se graditi u području Krajine od 10. prosinca 1877. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1871.*, br. 14, Zagreb: Tiskarski zavod Narodnih novinah, 1894., 116-117; *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1878.*, br. 7, Zagreb: Tiskara Narodnih novinah, 1879., 25-27.

25 *NV*, br. 280, Zagreb, 6. prosinca 1894., 5.

Na pučku skupštinu, koja se 9. prosinca 1894. trebala održati u Karlovcu radi izgradnje željezničke pruge Sisak-Petrinja-Glina-Karlovac izabrani su za izaslanike od strane Općinskog zastupstva Glina, načelnik Mate Levar, te zastupnici Kosta Sliepčević i Milan Škandalski, a od strane trgovačkog zbora i građanstva trgovci Mavro Hirschl i Julio Hirschl, svi iz Gline.²⁶

Na temelju molbe od 9. rujna 1894. kr. ug. ministar trgovine izdao je 16. prosinca 1894. pod brojem 82.439 ces. i kr. komorniku barunu Ljudevitu Ožegoviću na jednu godinu dana dozvolu za pregradnje parostrojne vicinalne željeznice projektirane od postaje Karlovac Kr. ug. državnih željeznica preko Ozlja, Durlinaca, Kamanja i Orljakova do Broda na Kupi odnosno prema Metliki do zemaljske granice.²⁷

Kr. ug. ministarstvo trgovine izdalo je 9. listopada 1896. pod brojem 55.570 tvorničaru dr. Isidoru Krameru na jednu godinu dana dozvolu u svrhu pregradnji za normalnotračnu parovoznu vicinalnu željeznicu projektiranu od postaje Sisak Ces. kr. povl. južne željeznice prolaskom kroz općine Petrinja, Kraljevčani, Maja i Glina do Topuskoga.²⁸

U vezi dozvole za željeznicu Sisak-Karlovac, Stjepan pl. Daubachy, predsjednik konzorcija za izgradnju mjesne željeznice Sisak-Karlovac, upoznao je krajem 1896. Khuena Hédervárya, bana Kraljevina Hrvatske, Slavonije i Dalmacije sa činjenicom da se u svrhu izgradnje navedene željeznice godine 1884. ustrojio konzorcij na temelju prethodne koncesije, koju je dobio od ugarskoga ministra trgovine. S obzirom na činjenicu, da je ta željeznica raznim zakonima uvrštena u red onih investicija, za koje je Krajiška investicionalna zaklada bila obvezna na potporu²⁹ te stoga što je imala podršku bana i zajedničke ugarske vlade, to je konzorcij svu snagu unio u to, da dovrši predmetne pregradnje. Već nakon kratkoga vremena, godine 1888., došlo je do ophoda navedene pruge, nakon toga do koncesijske rasprave. Nakon toga su, uslijed odredbi kr. ugarskog ministra trgovine, poduzete razne promjene na pruži i u proračunu troškova, te je od strane koncesionara bio koncem godine 1889. cijeli posao dovršen. Trebalo je pristupiti financiranju predmetne željeznice. Kr. ugarski ministar trgovine raznim je naredbama, upravljenim na konzorcij urgirao izvješće o načinu pokrića temeljnih dionica. Pošto ban Héderváry tada nije mogao nabaviti sredstava iz investicionalne zaklade, to je konzorcij

26 NN, br. 280, Zagreb, 6. prosinca 1894., 4.

27 HR-HDA-79. *Zemaljska vlada. Odjel za unutarnje poslove - Zagreb (1869-1921)* (dalje: HR-HDA-79. UOZV), sv. 10-4, kor.br. 62546/1894., kut. br. 1424.

28 HR-HDA-79. UOZV, sv. 10-4, kor.br. 63485/1896., kut. br. 1425.

29 Previšnjim zapovjednim pismom, izdanim 26. studenoga 1877. u Budimpešti, car je odredio da se iz Krajiške investicionalne zaklade, za gradnju željeznica u krajiškom području izdvoji 56 ⅔%. Od željezničkih pruga koje su trebale biti građene u krajiškom području na račun dohodaka Investicionalne zaklade, određena je i pruga Sisak-jedna postaja karlovačko-riječke željeznice. Car je 15. srpnja 1881. u svojoj Naredbi o ustanovljenju i upravljanju vanrednih dohodakah hrvatsko-slavonske Krajine, o svrhah, u koje se ti dohodci upotriježljivati imadu, i o načinu toga upotriježljivanja naglasio da će se navedena pruga graditi na trošak Investicionalne zaklade, tek ako sredstva te zaklade za tu svrhu budu dovoljna te ako bi ta pruga bila izvedena preko tadašnjeg krajiškog područja. Vidi *List zemaljske uprave za hrv.-slav. vojnu Krajinu, godina 1877.*, Zagreb: Tipografski i litografski zavod C. Albrechta, 1877., 13-15; *List zemaljske uprave za hrv.-slav. vojnu Krajinu, godina 1881.*, Zagreb: Tipografski i litografski zavod C. Albrechta, 1881., 150-156.

podnio izvješće o tome ugarskoj vladi. Primivši taj izvještaj na znanje, vlada je izjavila, da se svaki daljnji rad obustavlja dotle, dok ne bude konzorcij u položaju, da iskaže potrebna sredstva za pokriće temeljnih dionica, odnosno dok se investicionalna zaklada ne izjasni o visini svojega prinosa. Međutim, u međuvremenu se promijenilo i stanje u konzorciju. Na mjesto dotadašnjeg predsjednika Nikole pl. Czernkovicha, bio je izabran narodni zastupnik Đuro pl. Đurkovics, no pošto on kao zastupnik na ugarskom zajedničkom državnom saboru, tu čast nije mogao prihvatiti, izabrao je konzorcij za predsjednika Stjepana pl. Daubachya. U tome trenutku investicionalna zaklada po objavljenim iskazima imala je dovoljno sredstava za potporu željeznice Sisak-Karlovac, odnosno za preuzimanje dotičnih temeljnih dionica. Nepokriveni dio temeljnih dionica iznosio je prema tadašnjem stanju građevne glavnice 1,400.000 forinti. Konzorcij nije postavio zahtjev, da se taj iznos odmah u cijelosti doznači. Njemu je bilo dovoljno, ako bi ban Héderváry tu svotu osigurao, te obvezao investicionalnu zakladu, da je isplati konzorciju odnosno dioničarskom društvu koje se imalo ustrojiti u 7 godišnjih obroka po 200.000 forinti s pripadajućim kamatama te preuzeti za tu svotu temeljne dionice. Stjepan pl. Daubachy naglasio je banu veliku lokalnu, trgovačku, stratešku i političku važnost ove željeznice. S obzirom na teško stanje gospodarstva toga područja, koje bi opravdalo gradnju spomenute željeznice kao gradnju iz nužde te obzirom na izuzetno razvijeni trgovački promet prema Rijeci, Stjepan pl. Daubachy zamolio je na kraju bana da u svrhu dovršenja izgradnje željeznice Sisak-Karlovac dozvoli konzorciju, za pokriće još nepokrivenog dijela temeljnih dionica iz Krajiške investicionalne zaklade svotu od 1,400.000 forinti plativih u 7 godišnjih obrocima po 200.000 forinti s pripadajućim kamatama.³⁰

Dana 10. siječnja 1898. Simon (Šimun) Frangeš je u ime konzorcija za gradnju željeznice Sisak-Karlovac obavijestio bana Kraljevina Hrvatske, Slavonije i Dalmacije, da je navedeni konzorcij, koji je preuzeo zadaću izgraditi željeznicu od Capraga preko Petrinje i Gline u Karlovac, dovršio svoje radnje, te je svoj prerađeni projekt prema zahtjevima ophodnoga povjerenstva već prije nekoliko godina predao Kr. ministarstvu trgovine. Projekt je pregledan i pozitivno ocijenjen te je konzorcij ponovo pozvan da predloži iskaz o pokriću temeljne glavnice i da pristupi raspravi u svrhu dobivanja definitivne koncesije za gradnju. Simon Frangeš zamolio je bana da donese odluku o tome koliko i pod kojim modalitetima bi Krajiška investicionalna zaklada u smislu c. i kr. naredbe od 15. srpnja 1881. preuzela temeljnih dionica. Po prethodno odobrenom proračunu iznašala je građevna glavica 5,305.400 forinti, a glavica temeljnih dionica 35% ili 1,856.890 forinti. Odbije li se od ove svote zakonom ustanovljeni prinos države, te prinos drugih interesenata, to je ostala još nepokrivena svota od 1.200.000 forinti. Pošto se konzorcij nadao da će još 200.000 forinti pokriti prinosom drugih interesenata, to bi se smanjila

30 HR-HDA-78. *Zemaljska vlada (Hrvatsko-slavonsko-dalmatinska zemaljska vlada). Predsjedništvo-Zagreb (1869-1921)* (dalje: HR-HDA-78. PRZV), Krajiška investicijska zaklada, Opći spisi, ban Kraljevinah Hrvatske, Slavonije i Dalmacije, ur. br. 1014/1897., kut. br. 1245 (2).

nepokrivena svota temeljnih dionica na 1,000.000 forinti. U slučaju kada bi investicionalna zaklada preuzela samo 1,000.000 temeljnih dionica, rasprava za dobivanje definitivne koncesije mogla je odmah započeti. Investicionalna zaklada trebala se samo obvezati da će preuzeti ove dionice u pet godišnjih obroka, isplativši svake godine samo 200.000 forinti. Simon Frangeš naglasio je na kraju banu da se ova željeznička pruga nalazi isključivo na tlu u bivšoj krajini te ga je zamolio da usliši molbu konzorcija.³¹

Početak 1901. godine u dnevnom tisku objavljena je informacija o tome da bi još tijekom te godine počela gradnja prve vicinalne željeznice u bivšoj hrvatskoj vojnoj krajini, i to pruga kroz Banovinu od Capraga preko Petrinje i Gline do Vrginmosta, od kuda se ona mogla nastaviti s jedne strane do Karlovca, a s druge strane preko Plitvičkih jezera prema Otočcu i Senju. Dana 28. prosinca 1900. održana je u Budimpešti konačna konferencija glede izdavanja građevne dozvole za izgradnju vicinalne željeznice od Capraga do Vrginmosta. Konferenciji je predsjedavao državni tajnik zajedničkoga Kr. ug. ministarstva trgovine dr. Franjo Nagy, a nazočili su: zastupnik Kr. zemaljske vlade u Zagrebu, građevni nadsavjetnik Juraj Augustin, izaslanici ratnoga ministarstva, ministarstva trgovine i poljodjelstva, državne željeznice, C. i kr. povlaštene južne željeznice, te koncesionari i poduzetnici gradnje. Na temelju predložene potanke građevne osnove bila je dozvoljena građevna glavica od 5,974.000 kruna. Po građevnoj osnovi pruga je bila duga 57,7 kilometara, a trebala je imati pet glavnih i tri manje postaje. Jamčevina je iznašala 240.000 kruna. Za nabavu građevne glavice trebalo se izdati 65% prioriternih i 35% temeljnih dionica, to jest za 2,090.900 kruna temeljnih dionica. U toku rasprave upozorio je poduzetnik gradnje, Gfrerer, na tu okolnost, da se u blizini projektirane postaje Gora nalazi podulji klizajući teren (Rutschterrain), te je stavio prijedlog, da se odustane od gradnje u tome pravcu, jer bi u tome slučaju taj dio pruge bio pogibeljan. Učvršćenje istoga tražilo bi silan trošak. Ovaj prijedlog je usvojen te je graditelju naloženo, da odmah izradi i predloži varijantu, kojom će se mimoći taj teren. Što se naziva nove pruge tiče, bilo je istaknuto, da je valja smatrati dijelom one prvotno projektirane "druge željezničke pruge", koja bi spojila važnu stovarišnu postaju Sisak s Karlovcem, dotično s Rijekom te je stoga valja nazvati: djelomična pruga (Theilstrecke) Caprag-Vrginmost, sisačko-karlovačke željeznice. Ovim imenom htjelo se naglasiti značaj ove željeznice, koja je doduše trenutno bila bez priključka prema Rijeci, dotično prema Jadranskom moru, ali koja se imala smatrati dijelom, odnosno začetkom takozvanih gornjo-krajiških željeznica. Što se tiče nabave temeljnih dionica, izrazio je zastupnik zajedničke vlade da je ona pripravna doprinijeti veću svotu, a i od investicionalne zaklade je bio osiguran znatan doprinos. Pored svega toga manjkala je još znatna svota, koju je trebalo nabaviti prije no što se započne s gradnjom. Koncesionari su se trebali još jednom obratiti svim zainteresiranim, a naročito na grad Sisak, koji do tada nije preuzeo nikakve temeljne dionice.

31 HR-HDA-78. PRZV, Krajiška investicijska zaklada, Opći spisi, ban Kraljevinah Hrvatske, Slavonije i Dalmacije, ur. br. 1014/1897., kut. br. 1245 (2).

Promet budućom željeznicom trebalo je preuzeti Ravnateljstvo Kr. ug. državne željeznice te je dogovoreno da se državna pruga može upotrijebiti do postaje južne željeznice u Sisku i odande do postaje Caprag. Gradnjom ove željeznice bilo je omogućeno i otvorenje bogatih ugljenika u Banovini. Jeftin i kvalitetan ugljen bio je temelj industrije. U Zagrebu se tada plaćao metrički cent ugljena po 2 krune i 40 filira. Kada bi se otvorili ugljenici u Banovini, nabavljao bi se ugljen preko Siska možda uz polovinu te cijene, a Sisak bi dobio ugljen, dakle podlogu industrije, još jeftinije.³²

Dozvolbenu izpravu za parovoznu vicinalnu željeznicu Sisak-Caprag-Vrginmost kao dijela pruge Vicinalne željeznice Sisak-Karlovac potpisao je 15. svibnja 1902. u Budimpešti Lajos Láng, kr. ug. ministar trgovine, i to uslijed carskog rješenja od 11. travnja 1902. Na temelju ove koncesijske isprave dobili su Simon Frangeš iz Zagreba i budimpeštanska tvrtka "Gfrerer, Schoch i Grossmann" dozvolu i preuzeli obvezu, da će parovoznu vicinalnu željeznicu, koja je izlaskom od postaje Caprag kao krajnje prometne točke, uvrštene u prugu Sisak-Sunja Kr. ug. državnih željeznica, vodila u pravcu općine Petrinja, Glina do Vrginmosta, izgraditi pod određenim uvjetima i da će istu dok traje valjanost koncesijske isprave, držati neprekidno u prometu. Zapisnik o koncesijskoj raspravi sastavljen je 28. prosinca 1900. Za izgradnju i shodno prometno uređenje koncesionirane željeznice ustanovljena je potrebna faktična glavica od 5,974.000 kruna, od koje su glavice koncesionari bili dužni za nabavu prometnih sredstava upotrijebiti 290.000 kruna. Koncesionari su prije izdavanja koncesije bili dužni položiti kod Kr. ug. središnje državne blagajne jamčevinu od 260.000 kruna. Prometna sredstva, šine i ini materijal, koncesionari su bili dužni nabaviti u tuzemstvu. U roku od tri mjeseca, računajući od datuma predmetne koncesijske isprave, koncesionari su bili dužni osnovati dioničko društvo. Sjedište društva bilo je u Budimpešti, a službeni poslovni jezik bio je mađarski.³³ Trajanje koncesije ustanovljeno je na 90 godina, poslije čega je željeznica trebala besplatno pripasti u vlasništvo i slobodno uživanje ugarske države. Kr. ug. ministar trgovine bio je ovlašten da po svojem izaslanom povjereniku pregledava i kontrolira poslovodstvo i upravu mjesne željeznice.³⁴

Prema *Uvjetima u pogledu gradnje i prometnog uređenja diela pruge Sisak-Caprag-Vrginmost parovozne vicinalne željeznice Sisak-Karlovac*, normalnotračna parovozna vicinalna željeznica (1,435 m) trebala je biti napravljena tako da vlakovi na pruzi mogu voziti s najvećom brzinom od 40 km/h. Donja gradnja trebala je biti napravljena za jedan kolosijek. Najveći

32 NN, br. 4, Zagreb, 5. siječnja 1901., 4.

33 O problematici uvođenja mađarskog jezika na željeznicama u Hrvatskoj te o otporu koji je to uvođenje izazvalo vidi Ljiljana DOBROVŠAK, "Zaposlenici na željeznicama u Hrvatskoj 1903. godine", *Časopis za suvremenu povijest* 40, br. 2 (2008.): 489-516; Mato ARTUKOVIĆ, "Biskup Strossmayer i pitanje jezika u školama "Mađarskih kralj. državnih željeznica" u Hrvatskoj", *Croatia Christiana periodica* 34, br. 66 (2010.): 153-169.

34 *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1902.*, br. 42, Zagreb: Tisak Kralj. zemaljske tiskare, 1903., 270-283. Također vidi i HR-HDA-573. BDH/Z, dosje D. d. Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, svež. br. 1219.

uspon, odnosno pad ustanovljen je s 12,5‰. Zavoji nisu smjeli na otvorenoj pruzi imati manji polumjer od 250 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 željezničkoj pruzi trebalo je izvesti sljedeće postaje, odnosno ugibališta i stanice: 1. Mošćenica, tovarišna postaja (duga 250 m), 2. Petrinja, vodna postaja (duga 400 m), 3. Hrastovica, tovarišna postaja (duga 250 m), 4. Kraljevčani, tovarišna postaja (duga 250 m), 5. Grabovac, postaja (duga 350 m), 6. Glina, vodna postaja (duga 400 m), 7. Topusko, postaja (duga 350 m), 8. Vrginmost, zadnja i parostrojna postaja (duga 400 m). Između profila 37/47 pruge Sisak-Sunja Kr. ug. državnih željeznica imala se izvesti priključna postaja pod nazivom "Caprag". Na otvorenoj pruzi trebalo je sagraditi 15 stražarnica s pripadajućim zgradama, zdencima i krušnim pećima.³⁵

Na temelju koncesijske isprave, izdane u ime Kr. ug. ministarstva trgovine 15. svibnja 1902., br. 33.132, osnovali su Simon Frangeš i dr. u Zagrebu te "Gfrerer, Schoch i Grossmann", budimpeštanska poduzetnička tvrtka, kao solidarno pravni koncesionari, dioničko društvo pod nazivom: Prva jugozapadna krajiška mjesna željeznica, te su prenijeli sva svoja stečena prava i preuzete obveze na dioničko društvo, koje se je konstituiralo 26. svibnja 1902. u Budimpešti. Svrha društva bila je: izgradnja i održavanje prometa na lokalnoj željezničkoj pruzi Sisak-Caprag-Vrginmost, graditi i u prometu držati sve one glavne, pobočne i industrijske željezničke pruge, koje je društvo u buduće na temelju ugovora ili koncesijske isprave gradilo, stvaranje i održavanje takovih tvorničkih ili drugih poduzeća, koja su sa željezničkim poduzetnicima dioničkog društva iz trgovačkih interesa stajali u vezi. Na glavnoj osnivačkoj skupštini, kojoj je predsjedavao Đuro pl. Đurković, predložena je koncesija i nacrt temeljnih pravila. Nakon što su pravila prihvaćena, proglašeno je osnivanje društva. Nakon toga su utemeljitelji predložili imenik članova ravnateljstva, te je obavljen izbor nadzornog odbora. Ravnateljstvo, koje se odmah konstituiralo, izabralo je s obzirom na zasluge, što ih je za društvo stekao, Đuru pl. Đurkovića predsjednikom društva i ravnateljstva. U ravnateljstvo su imenovali, po pravilima, po jednog člana ministar trgovine, ban kraljevina Hrvatske i Slavonije, te ministar poljodjelstva. U prvom su ravnateljstvu bili: odsječni savjetnik Vladimir pl. Ehrenhöfer, nadinžinir kr. Zemaljske vlade Stanisavljević, prof. Simon Frangeš, predsjednik II. banske imovne općine Sofro Ljuboević, tvorničar Đuro Gavrilović i zastupnik Josip Mašeg. U svome govoru istaknuo je Đuro pl. Đurković zasluge bana i ministra trgovine, koji su svojim utjecajem omogućili gradnju željeznice od Capraga do

³⁵ *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1902.*, br. 42, Zagreb: Tisak Kralj. zemaljske tiskare, 1903., 283-299. Nakon što je godine 1903. pruga Caprag-Vrginmost (58 km) izgrađena, službena mađarska željeznička statistika prikazala je tehničke specifikacije za tu prugu. U odnosu na podatke iz koncesije, različit je maksimalan uspon na pruzi, koji je iznosio 15,5‰ te broj postaja (12). Vidi HR-HDA-757. OP, II. Kivonat a magyar szent korona országaiban megépült, valamint építés alatt álló helyi érdekű vasutak engedélyokirataiból, str. 8-9, kut. br. 3.

Vrginmosta, te je upozorio da je prvobitna koncesija bila izdana za prugu Sisak-Karlovac, no da se za cijelu prugu nisu mogle osigurati temeljne dionice, iako je bila s velikim troškom napravljena građevna osnova, te obavljen i politički ophod. Ovaj projekt, napravljen već godine 1885., morao je biti napušten, te je društvo bilo primorano temeljem nove dozvole izraditi sasvim novu prugu, koja je tada vodila sredinom banovačkih ugljenika, te je trebala biti od najveće koristi za banovinu, gdje su se mogle izgraditi tvornice i otvoriti ugljenokopi i time osigurati unosnost željeznice, kao i blagostanje naroda.³⁶

Odsječni savjetnik Kr. ug. ministarstva trgovine Vladimir Ehrenhöfer pregledao je u listopadu 1902. po nalogu ministra trgovine gradnju banovačke željeznice, te je ustanovio, da svi radovi odlično napreduju. Na cijeloj pruži tada je bilo zaposleno oko 2000 radnika, koji su, osim otprilike 15%, svi bili domaći žitelji. Ukoliko bi potrajalo povoljno vrijeme, predviđeno je da će svi radovi uskoro biti dovršeni te bi se cijela pruga od Capraga do Vrginmosta već u mjesecu svibnju iduće godine mogla predati javnome prometu.³⁷

Dana 28. srpnja 1903. svečano je otvorena novosagrađena pruga vicinalne željeznice Caprag-Vrginmost. Povjerenstvo, koje je prugu trebalo pregledati, te je eventualno predati javnome prometu, sastalo se na kolodvoru u Sisku. Na čelu povjerenstva bio je odsječni savjetnik zajedničkog Kr. ug. ministarstva trgovine Vladimir pl. Ehrenhöfer. U povjerenstvu su bili: od strane Kr. ug. ministarstva trgovine inženjer Bene, od strane Glavnog nadzorništva za željeznice i parobrodarstvo inženjer Maširević; nadalje građevni nadsavjetnik Augustin, tehnički savjetnik Duka, predsjednik Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice Đuro pl. Đurković, članovi Upravnog odbora društva: prof. Frangeš, I. pl. Stanisavljević i L. Mašeg; upravitelj željezničke Prometne uprave u Zagrebu I. Leitner s više nadzornika, građevni železnički inženjer Gfrerer, savjetnik Banskog stola Zaviška kao zastupnik investicionog fonda, nadalje podžupan M. A. pl. Fodroczy, sisački načelnik Horvat s podnačelnikom N. pl. Šipušom, načelnik grada Petrinje Borošić; od strane kotarske oblasti: kotarski predstojnik L. pl. Labaš, Drag. Spoja i Milan Zako. Zagrebačku Trgovačko-obrtničku komoru zastupali su članovi: N. Gavella i A. Gnezda, a osječku Trgovačko-obrtničku komoru predsjednik Drag. Laubner i član Hofbauer. Povjerenstvu se priključio i narodni zastupnik iz Gline D. Sliječević. Povjerenstvo se odvezlo posebnim vlakom u Caprag, od kuda je započela ophodnja nove pruge. Vlak je stao na svim postajama: Petrinja, Hrastovica, Kraljevčani, Bačuga, Grabovac, Maja, Glina, Topusko i Vrginmost. Pošto je povjerenstvo stanicu Vrginmost kao i pripadajuće zgrade pregledalo, te pošto nije bilo prigovora, to je odsječni savjetnik Ehrenhöfer u ime ministra trgovine proglasio prugu otvorenom, te je predao javnom prometu. U 17.30 sati vratilo se povjerenstvo u Sisak. U 21.30 sati održan je u Sisku u "Velikom Kaptolu" banket. Predsjednik željezničkog dioničkog društva izrekao je zdravicu kralju, zatim je nazdravio zajedničkoj vladi, ministru-predsjedniku

36 *NV*, br. 122, Zagreb, 30. svibnja 1902., 5.

37 *NV*, br. 237, Zagreb, 15. listopada 1902., 3.

i ministru trgovine, autonomnoj vladi, banu, željezničkom povjerenstvu, na čelu s odsječnim savjetnikom Ehrenhöferom, te ostalim prisutnim gostima. Od tada je počela na spomenutoj pruži redovita vožnja.³⁸

Temeljem naredbe Kr. ug. ministarstva trgovine br. 50.420/III od 23. srpnja 1904. održana je tehnička superkolaudacija pruge Caprag-Vrginmost. Zapisnik o tome sastavljen je 17. kolovoza 1904. i narednih dana u Sisku. Na kolaudaciji nazočni su bili predstavnici Kr. ug. ministarstva trgovine, Kr. ug. državnih željeznica, Generalne inspekcije za željeznice i parobrodarstvo, Ravnateljstva Kr. ug. državnih željeznica te Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice (Nikolaus Gfrerer, član ravnateljstva). Komisija je proputovala cijelu prugu te utvrdivši neke nedostatke, zatražila da se oni otklone.³⁹

Prema bilanci od 31. prosinca 1904., čisti dobitak dioničarskog društva iznosio je 112.921 kruna. Dionički kapital iznosio je 7,069.200 kruna.⁴⁰

Kao primjer eksploatacije vicinalne željeznice Caprag-Vrginmost prikazani su njeni rezultati u periodu 1903-1905:⁴¹

Godina	Broj prevezenih putnika	Prevaljeni putnički kilometri (pkm) ⁴²	Opremljeno robe (dobara) u tonama	Prevaljeni tonski kilometri (tkm) ⁴³
1903.	50.000	1.036.000	12.000	337.000
1904.	127.000	2.402.000	34.000	1.024.000
1905.	143.000	2.736.000	40.000	1.221.000

Istovremeno, kao primjer financijskih pokazatelja, prikazani su njeni rezultati u krunama u periodu 1903.-1905., i to:

Godina	Prometni primitci	Prometni izdaci
1903.	84.000	82.000
1904.	205.000	196.000
1905.	228.000	216.000

Usporedimo li, kao primjer, podatke iz 1905. godine s rezultatima nekih drugih vicinalnih željeznica iz iste godine, dobijemo sljedeće:⁴⁴

38 NN, br. 172, Zagreb, 30. srpnja 1903., 5. Putnici koji su htjeli ići u Topusko, nisu mogli putovati željeznicom 28. srpnja, već je bilo predviđeno, da se voze već drugi dan, tj. 29. srpnja. Vidi NN, br. 165, Zagreb, 22. srpnja 1903., 4.

39 HR-HDA-573. BDH/Z, dosje D. d. Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, svež. br. 1219.

40 Mihók'scher Ungarischer Compass, 1905.-1906., *Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Assecuranzen, Industrie- und Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte-Finazen*, XXXIII., Budapest: Stephaneum nyomda r.t., 1906., 487.

41 *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1905.*, I., Zagreb: Kr. zemaljski statistički ured, 1913., 654-655.

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

43 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.

44 *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1905.*, I., Zagreb: Kr. zemaljski statistički ured, 1913., 654-655 i *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1906-1910.*, II., Zagreb: Kr. zemaljski statistički ured, 1917., 479-480.

Na Zagorskoj vicinalnoj željeznici (Čakovec-Zagreb) prevezeno je 581.000 putnika s 16.393.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 224.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 9.219.000 tona kilometara. Prometni primitci iznosili su 480.000 kruna, a drugi primitci 8.000 kruna. Drugi izdatci iznosili su 13.000 kruna.

Na vicinalnoj željeznici Vinkovci-Brčko prevezeno je 91.000 putnika s 2.507.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 126.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 3.797.000 tona kilometara. Prometni primitak iznosio je 431.000 kruna, a drugi primitci 4.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 205.000 kruna, a drugi izdaci 55.000 kruna.

Na vicinalnoj željeznici Varaždin-Golubovec prevezeno je 100.000 putnika s 1.728.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 101.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 2.314.000 tona kilometara. Prometni primitak iznosio je 159.000 kruna, a drugi primitci 3.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 84.000 kruna, a drugi izdaci 37.000 kruna.

Na Slavonskoj vicinalnoj željeznici prevezeno je 337.000 putnika s 8.887.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 323.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 13.408.000 tona kilometara. Prometni primitak iznosio je 934.000 kruna, a drugi primitci 10.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 438.000 kruna, a drugi izdaci 89.000 kruna.

Na vicinalnoj željeznici Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs prevezeno je 355.000 putnika s 7.972.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 163.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 4.408.000 tona kilometara. Prometni primitak iznosio je 625.000 kruna, a drugi primitci 14.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 307.000 kruna, a drugi izdaci 9.000 kruna.

Na vicinalnoj željeznici Szt. Lőrincz-Slatina-Našice prevezeno je 325.000 putnika s 6.641.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 250.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 8.233.000 tona kilometara. Prometni primitak iznosio je 689.000 kruna, a drugi primitci 2.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 336.000 kruna, a drugi izdaci 30.000 kruna.

Na dan 31. prosinca 1905. sjedište društva bilo je u Budimpešti, V. Alkotmány-utcza 8. Ravnateljstvo društva bilo je sljedeće: predsjednik: György Gyurkovics, Sofro Ljubojevič, György Augustin, Robert Bokor, dr. Béla von Finácsy, Pál Kovács, Aladár Ehrenhöfer, Frigyes Schoch, Alb. Titze, Josef Mašeg, György Gavrilovič, Vilmos Grossmann, Miklós Gfrerer, Pál Latinovits, Simon Frangeš, dr. Zoltán Okolicsányi, Gyula Poleschensky, Julijo Stanisavljevič. Dionički kapital iznosio je 7,069.200 kruna podijeljen na 10.455 temeljnih i 24.891 prvenstvenih dionica po 200 kruna. Građevni račun društva (Bahnbau) iznosio je također 7,069.200 kruna. Čisti dobitak iznosio je 116.375 kruna.⁴⁵

⁴⁵ *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1907.*, Band II., XL., Wien: K. u. k. Hof- und Universitäts-Buchhändler, 1906., 1112. Također vidi *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1906.-1907.*, *Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Assecuranzen, Industrie- und Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte-Finazen*, XXXIV., Budapest: Stephaneum Buchdruckerei A.G., 1907., 535.

Zakonski članak XV. kojim se dozvoljuje vicinalna željeznica Vrginmost-Karlovac, projektirana kao nastavak pruge Sisak-Caprag-Vrginmost Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške vicinalne željeznice donesen je 27. kolovoza 1906. Navedenim zakonom Kr. ug. ministarstvo trgovine je ovlašteno da može dozvoliti vicinalnu parovoznu željeznicu koja je vodila iz Vrginmosta kao nastavak pruge Sisak-Caprag-Vrginmost Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, do postaje Karlovac Kr. ug. državnih željeznica.⁴⁶

Dodatak k dozvolbenoj izpravi parovozne vicinalne željeznice Sisak-Caprag-Vrginmost, kao dijela vicinalne željeznice Sisak-Karlovac donio je 19. rujna 1906. Franjo Kossuth, kr. ug. ministar trgovine u Budimpešti. Temeljem ovoga Dodataka dobilo je Dioničarsko društvo prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice dozvolu (koncesiju) i preuzelo obvezu, da će kao nastavak parovozne vicinalne željeznice Sisak-Caprag-Vrginmost od zadnje postaje Vrginmost spomenute vicinalne željeznice do postaje Karlovac Kr. ug. državnih željeznica sagraditi navedenu željeznicu pod određenim uvjetima i da će istu dok traje valjanost koncesijske isprave, držati neprekidno u prometu. Zapisnik o koncesijskoj raspravi sastavljen je 11. lipnja 1904. Koncesionar je bio dužan dovršiti gradnju pruge, te željeznicu predati javnome prometu za 1 ½ godinu, računajući od datuma koncesije. Glede priključka k postaji Karlovac Kr. ug. državnih željeznica, kao i glede zajedničke uporabe priključne postaje, koncesionar je bio dužan nagoditi se s Ravnateljstvom Kr. ug. državnih željeznica. Faktična glavica Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, koja je uslijed izgradnje pruge Sisak-Caprag-Vrginmost bila ustanovljena na 5,974.000 kruna, povećana je s dodatnih 4,740.000 kruna za izgradnju i poslovno uređenje pruge Vrginmost-Karlovac, tako da je sveukupno iznosila 10,714.000 kruna. Od navedene glavice koncesionar je bio dužan za nabavu prometnih sredstava za dio pruge Vrginmost-Karlovac upotrijebiti 114.600 kruna. Od faktične glavice dozvoljene za prugu Vrginmost-Karlovac trebalo je izdvojiti 50.000 kruna u korist postojeće pričuvne zaklade. Koncesionar je bio dužan kod Kr. ug. središnje državne blagajne položiti jamčevinu od 240.000 kruna Ova jamčevina trebala je biti vraćena tek nakon tehničke pohvalbe željeznice, odnosno njenog odobrenja od strane kr. ug. ministra trgovine. Poslovanjem vicinalne željeznice Vrginmost-Karlovac rukovodile su Kr. ug. državne željeznice. Trajanje zajedničke koncesije predviđeno je do 5. ožujka 1994. Poslije protoka navedenog vremena željeznica je trebala prijeći besplatno u vlasništvo ugarske države.⁴⁷

Prema Uvjetima u pogledu gradnje i prometnog uređenja diela pruge Vrginmost-Karlovac vicinalne željeznice Sisak-Karlovac od 19. rujna 1906., normalnotračna parovozna vicinalna željeznica (1,435 m) trebala je biti

⁴⁶ *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1907., br. 25, Zagreb: Tisak Kralj. zemaljske tiskare, 1907., 292-293.*

⁴⁷ *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1906., br. 49, Zagreb: Tisak Kralj. zemaljske tiskare, 1906., 403-409.*

napravljena tako da vlakovi na pruzi mogu voziti s najvećom brzinom od 40 km/h. Donja gradnja trebala je biti napravljena za jedan kolosijek. Najveći uspon, odnosno pad ustanovljen je s 12,5‰. Zavoji nisu smjeli na otvorenoj pruzi imati manji polumjer od 250 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 željezničkoj pruzi trebalo je izvesti sljedeće postaje, odnosno ugibališta i stanice: 1. Slavsko polje, stanica (duga 50 m), 2. Vojnić, tovarišna postaja (duga 250 m), 3. Utinja, postaja (duga 350 m), 4. Udbina-Sjeniĉak, stanica (duga 50 m), 5. Skakavac, postaja za vodu (duga 400 m), 6. Reĉica, tovarišna postaja (duga 200 m). Na otvorenoj pruzi trebalo je sagraditi 6 stražarnica s pripadajućim zgradama, zdencima i krušnim pećima.⁴⁸

Dana 20. rujna 1906. održana je u Budimpešti izvanredna glavna skupština Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice. Na skupštini su prihvaćena i Pravila društva. Kao što je već reĉeno, temeljem ĉl. 1. Pravila, u ime Kr. ug. ministarstva po kr. ug. ministru trgovine na temelju izdane koncesijske isprave br. 33.132/1902. od 15. svibnja 1902. utemeljili su Simon Frangeš iz Zagreba i Gfrerer, Schoch i Grossmann, budimpeštanska poduzetniĉka tvrtka, kao solidarno ovlaštene i obvezatni koncesionari mjesne željeznice Sisak-Caprag-Vrginmost, dioničarsko društvo pod nazivom: Prva jugozapadna krajiška mjesna željeznica dioničarsko društvo, te su na temelju spomenute isprave prenijeli stećena prava i preuzete obveze na navedeno dioničarsko društvo. Svrha društva bila je: izgraditi i u prometu držati u koncesijskoj ispravi navedenu željezniĉku prugu Sisak-Caprag-Vrginmost, a tako i onu Vrginmost-Karlovac, odobrenu u dodatku ĉl. 1. spomenute koncesijske isprave, izdane po kr. ug. ministru trgovine od 19. rujna 1906. pod brojem 66.082/1906.; izgraditi i u prometu držati sve one glavne, poboĉne i industrijske željezniĉke pruge, koje je društvo ubuduće na temelju ugovora ili koncesijske isprave ili posebnim odobrenjem visoke državne vlade trebalo graditi, nabaviti ili zakupiti; otvarati ili uzdržati takove tvornice ili druga poduzeća koja su sa željezniĉkim poduzećem dioničarskog društva stajala u poslovnoj vezi. Temeljem ĉl. 3. Pravila, koncesijska isprava trebala je trajati do 5. ožujka 1994. Sjedište društva bilo je u Budimpešti, a poslovni jezik mađarski. Društveni oglasi objavljeni su u listu "Budapesti Közlöny", kao i u hrv.-slav.-dalm. službenom listu, a osim toga prema potrebi u časopisima, za koje se ravnateljstvo od sluĉaja do sluĉaja odlučilo. Temeljna glavница društva ustanovljena je u nominalnoj vrijednosti od 12,678.200 kruna. U svrhu nabave ove glavnice stavljeno je u teĉaj: za pokriće glavnice

⁴⁸ Ibid, 410-428. Nakon što je godine 1907. pruga Vrginmost-Karlovac (41,6 km) otvorena za promet, službena mađarska željezniĉka statistika potvrđuje toĉnost tehniĉkih specifikacija iz navedene koncesije. Vidi HR-HDA-757. OP, II. Kivonat a magyar szent korona országaiban megépült, valamint építés alatt álló helyi érdekű vasutak engedélyokirataiból, str. 8-9, kut. br. 3.

pruge Sisak-Caprag-Vrginmost 10.455 komada od broja 1 do uključivo broja 10.455 po 200 kruna na donositelja glasećih temeljnih dionica u ukupnoj nominalnoj vrijednosti od 2,091.000 kruna, i 24.891 komada od broja 1 do uključivo broja 24.891 po 200 kruna na donositelja glasećih prvenstvenih dionica u nominalnoj vrijednosti od 4,978.200 kruna; dok za pokriće potreba pruge Vrginmost-Karlovac: 8295 komada od broja 10.456 do uključivo broja 18.750 po 200 kruna na donositelja glasećih temeljnih dionica u ukupnoj nominalnoj vrijednosti od 1,659.000 kruna, i 19.750 komada od broja 24.892 do uključivo broja 44.641 po 200 kruna na donositelja glasećih prvenstvenih dionica u ukupnoj nominalnoj vrijednosti od 3,950.000 kruna. Od u tečaj stavljenih papira (titres) trebalo se izdati za pokriće glavnice, i to: pruge Sisak-Caprag-Vrginmost: 10.000 komada od temeljnih dionica, a 24.500 komada od prvenstvenih dionica, dok od u tečaj stavljenih papira (titres), i to pruge Vrginmost-Karlovac: 8.000 komada od temeljnih dionica, a 19.400 komada od prvenstvenih dionica po 10 komada (sjedinjeno) na taj način, da je svaki na 10 komada dionica glaseći papir bio opremljen s deset tekućih brojeva. Tijela društva bila su: Glavna skupština (redovita i izvanredna), Ravnateljstvo i Nadzorni odbor. Sva prava koja su pripadala dioničarima, vršili su svi dioničari na glavnoj skupštini. Na glavnoj skupštini pripadalo je svakom dioničaru po svakom komadu dionice od 200 kruna jedan glas. Redovita glavna skupština održavana je svake godine jedanput, i to u prvoj polovici godine u sjedištu društva. Glavnu skupštinu sazivalo je, osim u slučajevima spomenutim u čl. 178. i 195. *Trgovačkog zakona*⁴⁹, ravnateljstvo društva. Glavnoj skupštini predsjedao je predsjednik ravnateljstva, a u slučaju njegove spriječenosti potpredsjednik odnosno član, kojega je izabralo ravnateljstvo iz svoje sredine. Poslovima društva rukovalo je ravnateljstvo koje se sastojalo od najmanje 9, a najviše 21 člana. U ravnateljstvo imenovao je jednog člana kr. ug. ministar trgovine, jednog člana kr. ug. ministar poljodjelstva, a jednog člana je slao ban Hrvatske, Slavonije i Dalmacije sve dotle, dok je bio u posjedu temeljnih dionica. Ostale članove ravnateljstva birala je glavna skupština na vrijeme od tri godine. Barem dvije trećine svakog ravnateljstva moralo se sastojati iz ugarskih državljana stalno prebivajućih u području krune ugarske. Ravnateljstvo je biralo iz svoje sredine predsjednika, prvog i drugog potpredsjednika. Ravnateljstvo je odašiljalo iz svoje sredine najmanje tri, a najviše sedam članova u Egzekutivni odbor za neposredno rukovođenje društvenim poslovima. Po kr. ug. ministru trgovine imenovani član ravnateljstva bio je članom Egzekutivnog odbora. Nadzorni odbor sastojao se od najmanje tri, a najviše pet članova, koje je birala glavna skupština na tri godine. Kr. ug. vlada izrično si je pridržala nadzorno pravo u smislu koncesijske isprave. Vlada je imala pravo po svome izaslaniku ispitati i kontrolirati poslovođstvo i upravu željeznice. Vladin organ imao

49 Temeljem čl. 178. *Trgovačkog zakona* od 16. svibnja 1875., dioničar ili dioničari koji su zastupali deseti dio glavnice mogli su u svakome trenutku zahtijevati sazivanje glavne skupštine. Temeljem čl. 195. istoga zakona, Nadzorni odbor bio je dužan odmah sazvati glavnu skupštinu ako primijeti u svome poslovanju postupanje protiv zakona ili društvenih pravila. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1875*, br. 79, Zagreb: Tiskara "Narodnih novinah", 1876., 936, 939.

je pravo sudjelovati na sjednicama ravnateljstva i iz sredine ovoga izaslanim povjerenstvima i odborima kao i na glavnim skupštinama i suspendirati do daljnje odluke ministra nezakonite ili po državne interese eventualno štetne, s koncesijskom ispravom nesuglasne odredbe.⁵⁰

Prema bilanci od 31. prosinca 1906., čisti dobitak dioničarskog društva iznosio je 144.950 kruna. Kao što je već rečeno, dionički kapital iznosio je 12,678.200 kruna.⁵¹

Na temelju odredbe kr. ug. ministra trgovine br. 69.121/III od 16. kolovoza 1907, dana 26. kolovoza 1907. održan je tehničko-redarstveni ophod pruge Karlovac-Vrginmost Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice. Na ophodu su bili nazočni predstavnici: kr. ug. ministra trgovine odnosno Vrhovnog nadzorništva za željeznice i brodarstvo, Drž. građevnog ureda u Zagrebu, Kr. županijske oblasti u Zagrebu, Kr. županijske oblasti modruško-riječke, Kr. i slob. grada Karlovca, Kr. kotarske oblasti u Karlovcu, Kr. kotarske oblasti u Vojniću, Kr. kotarske oblasti u Vrginmostu, Kr. kotarske oblasti u Petrinji, Kr. ug. drž. željeznica, Dioničkog društva vicinalne željeznice. Na kraju ophoda voditelj povjerenstva je u ime ministra trgovine dao usmenu dozvolu da se pruga s vlakovima broj 5918 i 5911 na dan 27. kolovoza 1907. stavi u promet. Prije zaključenja zapisnika, dr. Edmund Lukinić je u ime zastupnika općine Kr. i slob. grada Karlovca kao i svih ostalih zainteresiranih općina, najodlučnije prosvjedovao protiv toga, što su na svim stanicama i postajama ophodnje napisi, kao i druge objave željezničkih odredaba i mjera opreza, bili pisani prvo na mađarskom jeziku i to u napadnoj veličini, a tek onda na hrvatskom jeziku i to napadno manjim slovima. Isti zastupnici postavili su zahtjev da se ta protuzakonitost bezuvjetno odstrani. Konačno su isti prosvjedovali što je Dragutin Horvath, izaslanik ministra trgovine, započinjući uredovanje na teritoriju Kraljevine Hrvatske prozborio mađarski, iako je po pozitivnom zakonu na ovom teritoriju uredovni jezik bio jedino hrvatski. Uslijed toga, dok se ove protuzakonitosti ne otklone, isti su se protivili da se takova pruga preda prometu. Dana 24. ožujka 1908. Kr. ug. ministarstvo trgovine potvrdilo je gore navedenu usmeno izdanu dozvolu za otvorenje pruge Karlovac-Vrginmost.⁵²

Ophod pruge Caprag-Karlovac održan je 26. kolovoza 1907. Dan kasnije, točnije 27. kolovoza 1907., navedena pruga otvorena je i predana prometu. Za ovu prugu, koja je bila duga do 40 km, već je bio izdan vozni red. Na pruzi Caprag-Sisak bio je obustavljen dotadašnji osobni vlak broj 5815, te je umjesto njega uveden drugi vlak. Između stanice Vojnić-Utinja otvoreno je kod stražarnice br. 3 postajalište Vrelo-Utinja, gdje su vlakovi uvjetno stajali.⁵³

50 HR-HDA-79. UOZV, sv. 10-4, kor.br. 11962/1908., kut. br. 3340.

51 *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1907.-1908., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Genossenschaften, Assecuranzen, Industrie- und Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finazen, XXXV., Budapest: Stephaneum Buchdruckerei A.G., 1908., 721.*

52 HR-HDA-79. UOZV, sv. 10-4, kor.br. 8874/1907., kut. br. 3337.

53 *NN*, br. 195, Zagreb, 27. kolovoza 1907., 5.

Prema bilanci od 31. prosinca 1907., čisti dobitak dioničarskog društva iznosio je 175.060 kruna.⁵⁴

Na dan 30. siječnja 1908., iskaz sveukupnih troškova za željezničke pruge subvencionirane iz Krajiške investicionalne zaklade iznosio je 5,190.000 kruna. Od toga je za prugu Sisak-Vrginmost iz Zaklade subvencionirano 900.000 kruna, a za prugu Vrginmost-Karlovac 976.000 kruna.⁵⁵ Zaklada je tako bila vlasnica temeljnih dionica Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice u nominalnoj vrijednosti od 1,876.000 kruna.⁵⁶

Na temelju molbe Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, Kr. ug. ministarstvo trgovine izdalo je 11. ožujka 1908. pod brojem 15.406/1908. dozvolu za pregradnje od jedne godine dana za normalnotračne parovozne vicinalne željezničke pruge, koje su trebale voditi s postaje Kraljevcani željezničke pruge Caprag-Vrginmost-Karlovac u dolini potoka Petrinja, dodirivanjem općina Prnjavor, Dragotinci, Kraljevcani, Čremušnjak i Mačkovo-selo do skupine kuća s nazivom Mijočinovići, nadalje za željezničku prugu, koja je trebala biti sagrađena na gore navedenoj pruzi od postaje Maja dodirivanjem općina Maja, Dobrina i Dragotinja do općine Klasnić donji te konačno za željezničku prugu sa postaje Glina dodirivanjem općina Donje Selište, Šibine i Vrtljine do općine Buzeta.⁵⁷

Naredbom kr. ug. ministra trgovine br. 20.801 od 22. ožujka 1908. određen je politički ophod vicinalne željeznice projektirane od Karlovca u pravcu prema Metliki do zemaljske granice. Zapisnik o ophodu sastavljen je 3. travnja 1908. u Karlovcu. Nazočni na ophodu bili su predstavnici: Kr. ug. ministarstva trgovine (Aladar Ehrenhöfer, ministerijalni savjetnik kao vođa povjerenstva, Đuro Bene, nadzornik državnih željeznica i Josip Tominac, kontrolor državnih željeznica), Generalne inspekcije za željeznice i brodarstvo (Đuro Masirevits, nadnadzornik), Ces. i kr. zajedničkog ministarstva rata, Kr. ug. ministarstva za poljodjelstvo, Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljske vlade, Kr. županijske oblasti u Zagrebu, Kr. kotarske oblasti u Karlovcu, Slob. i kr. grada Karlovca, Kr. ug. državnih željeznica (Edmund Früchtl, poslovni upravitelj, Ivan Marsik, nadnadzornik, Dragutin Fesüs, nadinžinir i Franjo Clementis, činovnik), Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice kao predkoncesionara (Nikola Gfrerer i Vilim Grossmann) i raznih interesenata. Predmetom 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. Građevne odredbe trebale su biti u skladu s naredbom br. 4973 kr. ug. ministra za javne radnje

54 *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1908.-1909., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Genossenschaften, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finazen, XXXVI.*, Budapest: Stephaneum Buchdruckerei A.G., 1909., 781.

55 HR-HDA-757. OP, kut. br. 3.

56 HR-HDA-78. PRZV, sv. 6-14, ur.br. 914/1909., kut. br. 786. Također, vidi i *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1906-1910.*, II., Zagreb: Kr. zemaljski statistički ured, 1917., 479.

57 HR-HDA-79. UOVZ, sv. 10-4, kor.br. 18532/1908., kut. br. 3340.

i komunikacije s odobrenjem Sabora izdane 20. travnja 1868. u pogledu koncesioniranja željeznica, kao i u smislu Željezničkog prometnog reda. Zastupnik zajedničkog Ministarstva rata, Generalinspekcije, te zastupnici državnih željeznica predložili su na kraju ophoda posebna očitovanja zapisniku. Na kraju ophoda, zapisnik je zaključen i potpisan.⁵⁸

Dana 27. svibnja 1908. odnosno 16. lipnja 1908. sklopljena je u Budimpešti Pogodba između Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice d.d. i Ravnateljstva Kr. ug. državnih željeznica. Državni tajnik Szterenyi odobrio je navedenu Pogodbu 9. srpnja 1908. Temeljem navedene Pogodbe, Ravnateljstvu Kr. ug. državnih željeznica zajamčeno je pravo na liniju Caprag-Vrginmost-Karlovac Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, radi odvijanja teretnog prometa između stanica, koje su se nalazile na željezničkim linijama iz Siska (odnosno Capraga) s jedne strane i između stanica, koje su se nalazile na liniji Karlovac (isključ.)-Rijeka (uključ.)⁵⁹ s druge strane, te s linijama koje su se odvajale od ove pruge. Ovdje su se podrazumijevale i režijske pošiljke Kr. ug. državnih željeznica, vojni transporti te otprema praznih željezničkih vagona. Kao protuvrijednost ovog tranzitnog prometa plaćalo je Ravnateljstvo Kr. ug. državnih željeznica dioničarskom društvu u ime odštete za čitavu liniju Caprag-Karlovac pod nazivom paušalne odštetne pristojbe stalni godišnji iznos od 40.000 kruna. Prema tome, pripadali su Kr. ug. državnim željeznicama svi transportni prihodi proizašli od ovog tranzitnog prometa. Ravnateljstvo je društvu plaćalo još 10.000 kruna za priključni promet, ukupno dakle 50.000 kruna. To je bio čisti, od svakog tereta slobodni prihod dioničarskog društva.⁶⁰

Godine 1908. sjedište društva u Budimpešti i dalje se nalazilo na istoj lokaciji. Prema računu bilance za 1907. godinu, temeljne dionice društva iznosile su 3,750.000 kruna, a prvenstvene dionice 8,928.200 kruna.⁶¹

U vezi ustanovljenja građevnih, prometno-uređajnih i drugih koncesijskih uvjeta za parovoznu vicinalnu prugu koja se projektirala od Karlovca prema Metlici do zemaljske granice (uslijed naredbe ministra trgovine br. 56.916 od 26. srpnja 1908.), dana 3. rujna 1908. održan je sastanak u Ministarstvu trgovine u Budimpešti pod predsjedanjem dr. Arpada Kepessyá, ministrijalnog odsječnog savjetnika. Dioničarsko društvo prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, na podnesenu molbu, dobilo je pod brojem 87.467

58 HR-HDA-79. UOZV, Odsjek za građevne poslove, KTO, ur.br. 3/1908., Zapisnik od 3. travnja 1908. o političkom ophodu Vicinalne željeznice projektirane od Karlovca u pravcu prema Metlici do zemaljske međe, kut. br. 206.

59 Svaka željeznička stanica ima određenu dužinu koja se mjeri od ulazne do izlazne skretnice. Termin "uključivo" pored naziva željezničke stanice znači da se određena željeznička pruga računa zajedno s cjelokupnom dužinom navedene željezničke stanice. Termin "isključivo" pak znači da se određena željeznička pruga računa bez navedene željezničke stanice.

60 HR-HDA-573. BDH/Z, dosje D. d. Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, svež. br. 1219.

61 *NV*, br. 111, Zagreb, 12. svibnja 1908., 10. Prema 8. izvješću o poslovanju Dioničkog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice za 1910. godinu, prvenstvene dionice iznosile su 8,908.000 kruna, a prvenstvene otkupljene dionice 20.200 kruna, što je zajedno iznosilo 8,928.200 kruna. Vidi HR-HDA-757. OP, *Első délnyugoti határórvideki helyi érdekű vasut részvénytársaság, VIII. évi üzletjelentése 1910. (VIII. Geschäftsbericht der Ersten südwestlichen Grenz Localeisenbahn-Aktiengesellschaft)*, Budapest, 1911., kut. br. 3.

od 22. listopada 1907. dozvolu za pregradnje takove željeznice, koja bi s odgrankom postaje Karlovac Kr. ug. državnih željeznica, te s dodirivanjem mjesta: Hrnetić, Pokupje, Mahično, Erjavec mali, Kurilovec, Ozalj, Bratovanci i Bukovac donji, odnosno s dodirivanjem mjesta: Hrnetić, Mahično, Vukoder, Mokropolje, Podbrežje, Zaluka i Obrež vodila prema Metliki do zemaljske granice. Na temelju ove predkoncesije spomenuto je društvo izradilo odnosne nacрте za prugu koja je vodila iz Karlovca dodirujući mjesta: Donje Pokupje, Mahično, Zorkovac, Ozalj, Kamanje i Bubnjarci, te je politički ophod održan 3. travnja 1908. (spis ur.br. 40.410/1908.). Budući su kod ove ophodnje sporazumna utanačenja bila dovršena, to je projektirajuće društvo predložilo potanki troškovnik, a isti po tehničkoj sekciji preispitan, nakon čega je kr. ug. ministar trgovine s naredbom br. 56.916 od 26. srpnja 1908. odredio koncesijsku raspravu na dan 3. rujna 1908. Nakon što je ova vicinalna željeznica s tehničkog gledišta obrazložena, to je predsjedatelj stavio upit na povjerenstvo, da li u smislu *Zakonskog članka XXXI.* od godine 1880. odnosno *Zakonskog članka IV.* od godine 1888. postoji protiv odobrenja navedene željeznice i to kao vicinalne željeznice s gledišta prometne politike ili drugih javnih obzira kakova poteškoća ili primjedba. Povjerenstvo je predložilo, da se upitna željeznica u smislu gore citiranih zakonskih članaka odobri kao vicinalna željeznica, te je primijetilo, da budući da je ista projektirana do zemaljske granice, to bi konačna dozvola spadala u djelokrug zakonodavstva.⁶²

Poslovni ugovor između Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice i Ravnateljstva Kr. ug. državnih željeznica sklopljen je 31. kolovoza 1908. odnosno 10. rujna 1908. u Budimpešti. Državni tajnik Szterenyi odobrio je navedeni Ugovor 18. listopada 1908. Ugovor je regulirao prometno poslovanje željeznice Sisak-Karlovac. Temeljem navedenog Ugovora dioničarsko društvo predalo je Ravnateljstvu Kr. ug. državnih željeznica u eksploataciju prugu Sisak-Karlovac. Ravnateljstvo je obavljalo eksploataciju sa svojim personalom i na svoj trošak čitavu prometnu službu poimenice: sveopću službu ravnateljstva, nadzornu službu željeznice, službu za uzdržavanje pruge, prometnu i komercijalnu službu, otpremnu službu i službu rukovanja s materijalom, kao i uzdržavanje voznih sredstava. Prihodi od kojih je 50% pripadalo Kr. ug. državnim željeznicama, a 50% željeznici Sisak-Karlovac bili su sljedeći: 1. svi prihodi proizašli od prijevoza civilnih putnika i prtljage, vojnih transporta, teretne robe, 2. sve tarifi slične pristojbe, 3. telegrafске pristojbe, 4. sve najamnine. Valjanost ovoga Ugovora protezala se od dana otvorenja dijela pruge Vrginmost-Karlovac željeznice Sisak-Karlovac na cijelo vrijeme trajanja, koje je ustanovljeno u već navedenom Dodatku koncesijske isprave za željeznicu Sisak-Karlovac te se nije mogao od nijedne ugovorne strane otkazati.⁶³

62 HR-HDA-79. UOZV, Odsjek za građevne poslove, KTO, Gradnja vicinalne pruge na relaciji od Karlovca prema Metliki, 3. rujna 1908., 5/1908., kut. br. 203.

63 HR-HDA-573. BDH/Z, dosje D. d. Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, svež. br. 1219.

Prema bilanci od 31. prosinca 1908., čisti dobitak dioničarskog društva iznosio je 195.813 kruna.⁶⁴

Dana 16. veljače 1909. u Kr. ug. ministarstvu trgovine u Budimpešti održan je sastanak na temu prijedloga za ustanovljenje građevnih, prometno uređajnih i drugih koncesijskih uvjeta za parovoznu vicinalnu prugu, koja je trebala voditi s odvajanjem između profila 186/192 pruge Caprag-Vrginmost-Karlovac Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice sve do teretne postaje za ugljen pod imenom Šušnjari, te ogrankom od postaje Dodoši do postaje Čremušnjak (uslijed naredbe kr. ug. ministra trgovine br. 104.893/1908. od 16. siječnja 1909.). Na sastanku su bili nazočni predstavnici: Kr. ug. ministarstva trgovine, Kr. ug. ministarstva financija, C. kr. zajedničkog ministarstva rata, Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljske vlade, Vrhovnog nadzorništva, Kr. ug. državnih željeznica i Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice (Nikola Gfrerer i Schoch, članovi ravnateljstva). Dioničarsko društvo prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice je s naredbom pod brojem 15.406/1908. između ostalih dobilo predkoncesiju za vicinalnu željeznicu, koja je trebala voditi od postaje Kraljevčani pruge Caprag-Vrginmost-Karlovac-u dolini potoka Petrinje te je dodirivala sela Prnjavor, Dragotinci, Kraljevčani, Čremušnjak, Mačkovo selo i Mijočinović. U posjedu ove predkoncesije spomenuto društvo izradilo je nacрте za vicinalnu željeznicu Kraljevčani-Dodoši, na temelju kojih je 26. listopada 1908. održan politički ophod (politički zapisnik 96.652/1908.). Budući su prilikom ophoda donesena odgovarajuća utanačenja, to je kr. ug. ministar trgovine naredbom od 16. siječnja 1909. odredio koncesijsku raspravu za 16. veljače 1909.⁶⁵

Dana 20. prosinca 1909. održana je jesenska skupština Zagrebačke županije. Na skupštini se raspravljalo i o molbi Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice za preuzimanje dionica od 60.000 kruna za gradnju mjesne željeznice iz postaje Kraljevčani do mjesta Dodoši i Čremušnjak.⁶⁶

Prema bilanci od 31. prosinca 1909., čisti dobitak dioničarskog društva iznosio je 228.304 kruna. Dionički kapital još uvijek je iznosio 12,678.200 kruna.⁶⁷

Godine 1910. ravnateljstvo Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice činili su: Aladár Ehrenhöfer (predsjednik), Mark Aurél Fodróczy (podpredsjednik), György Augustin, Sándor Egersdorfer, dr. Béla Fináczy, Miklós Gfrerer, Vilmos Grossmann, Pál Kovács, Pál Latinovits,

64 *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1909.-1910., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Genossenschaften, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finazen, XXXVII., Budapest: Stephaneum Buchdruckerei A.G., 1910., 827-828.*

65 HR-HDA-79. UOZV, Odsjek za građevne poslove, KTO, ur.br. 7/1908.-1909., Zapisnik od 16. veljače 1909. sastavljen u Kr. ug. ministarstvu trgovine u Budimpešti, kut. br. 206.

66 *XXIV. izvještaj o stanju javne uprave u Županiji zagrebačkoj za godinu 1909., Zagreb: Kr. zemaljska tiskara, 1910., 22.*

67 *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1910.-1911., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Genossenschaften, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finazen, XXXVIII., Budapest: Stephaneum Buchdruckerei A.G., 1911., 890.*

Sofro Ljubojević, János Mariányi, dr. Zoltán Okolicsányi, Miklós Plavsič, Gyula Poleschensky, Frigyes Schoch, Julijo Stanisavljević, Sándor Vuchetich i Zvonimir Žepić. Nadzorni odbor društva činili su: Stevo Ivancević, Albert Vajda, Híador Vörös i Arnold Winter. Poslovni izvještaj društva iz 1910. potvrđuje do sada iznijete tehničke specifikacije na prugama u njihovom vlasništvu (101,299 km).⁶⁸ Obveza plaćanja poreza na transport počínjala je s 1. ožujkom 1914. Godine 1910. na prugama društva prevezeno je 281.132 putnika (738 putnika 1. razreda, 30.229 putnika 2. razreda, 236.569 putnika 3. razreda i 13.596 vojnih osoba) i 66.024 tone tereta⁶⁹. Od toga je na stanici Caprag prevezeno 34.365 putnika i 1.625 tona tereta, na stanici Glina 45.784 putnika i 11.238 tona tereta, na stanici Grabovac 15.374 putnika i 3.394 tona tereta, na stanici Hrastovica 5.312 putnika i 2.825 tona tereta, na stanici Karlovac 36.474 putnika i 2.108 tona tereta, na stanici Kraljevčani 12.184 putnika i 7.291 tona tereta, na stanici Mošćenica 6.174 putnika i 246 tona tereta, na stanici Petrinja 62.989 putnika i 18.907 tona tereta, na stanici Rečica 8.799 putnika i 308 tona tereta, na stanici Skakavac 6.437 putnika i 1.106 tona tereta, na stanici Topusko-Toplice 18.580 putnika i 8.342 tone tereta, na stanici Utinja 8.324 putnika i 83 tone tereta, na stanici Vojnić 4.032 putnika i 4.159 tona tereta i stanica Vrginmost 16.304 putnika i 3.956 tona tereta.⁷⁰

Prema bilanci od 31. prosinca 1910., čisti dobitak dioničarskog društva iznosio je 255.234 kruna. Dionički kapital povećan je, tako da je sada iznosio 12,828.200 kruna.⁷¹

Dodatak II. k koncesijskoj ispravi pruge Sisak-Caprag-Vrginmost donio je 6. travnja 1911. Karl Hieronimy, kr. ug. ministar trgovine. Temeljem navedenog Dodatka radi pokrivanja radova oko proširenja stanice Grabovac, povišen je efektivni građevni i uređajni kapital Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice ustanovljen sa 10,714.000 kruna za daljnjih 117.000 kruna, dakle u ukupnoj sumi od 10,831.000 kruna.⁷²

Godine 1911. prugom Caprag-Karlovac prevezeno je 285.000 putnika i 98.000 tona tereta.⁷³ Prema bilanci od 31. prosinca 1911., čisti dobitak dioničarskog društva iznosio je 282.267 kruna.⁷⁴

68 Izvještaj spominje sljedeće podatke za pruge u vlasništvu društva (Caprag-Vrginmost i Vrginmost-Karlovac): dopušteni pritisak u kotačima: 6.000 kg, najviši uspon pruge: 12,5‰; najmanji polumjer zavoja: 250 m; dopuštena brzina vožnje: 40 km/h.

69 U ukupnoj količini od 66.024 tona tereta uračunato je i 436 tona tereta koji je isporučen za potrebe Kr. ug. državnih željeznica.

70 HR-HDA-757. OP, *Első délnyugoti határörvidéki helyi érdekvásut részvénytársaság, VIII. évi üzletjelentése 1910.* (VIII. Geschäftsbericht der Ersten südwestlichen Grenz Localeisenbahn-Actiengesellschaft), Budapest, 1911., kut. br. 3.

71 *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1911.-1912., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Genossenschaften, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finazen, XXXVII.*, Budapest: Stephaneum Buchdruckerei A.G., 1912., 976.

72 HR-HDA-573. BDH/Z, dosje D. d. Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, svež. br. 1219.

73 GORNIČIĆ-BRDOVAČKI, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine; Građenje, organizacija i financijski odnosi, 194-196.*

74 *Ungarischer Compass, 1912.-1913., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finazen, XL.*, Budapest: Stephaneum Buchdruckerei A.G., 1913., 963-964.

Dana 27. srpnja 1912. donesen je *Zakonski članak XLIV. o dozvoljenju vicinalne željeznice Karlovac-Bubnjarci*. Navedenim Zakonom Ministarstvo trgovine ovlašteno je da može odobriti parovoznu vicinalnu željeznicu, koja je kao nastavak parovozne vicinalne željeznice Sisak-Caprag-Vrginmost-Karlovac od postaje Karlovac Kr. ug. državnih željeznica preko Ozlja i Bubnjaraca vodila smjerom prema Metliki (Möttlingu) do zemaljske granice. Provedba navedenog Zakona povjerena je ministru trgovine i ministru financija.⁷⁵

III. Dodatak k dozvolbenoj izpravi, odnosećoj se na dio pruge Sisak-Caprag-Vrginmost željeznice Vrginmost-Karlovac donio je 2. kolovoza 1912. László Beöthy, kr. ug. ministar trgovine u Budimpešti. Ovim *Dodatkom* dobilo je Dioničarsko društvo prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice koncesiju i preuzelo je obavezu, da će parovoznu vicinalnu željeznicu, koja je trebala kao nastavak vicinalne željeznice Sisak-Caprag-Vrginmost-Karlovac voditi od postaje Karlovac Kr. ug. državnih željeznica kroz Ozalj i Bubnjarce u smjeru prema Möttlingu do zemaljske granice, izgraditi i neprekidno držati u prometu. Zapisnik o koncesijskoj raspravi sastavljen je 3. rujna 1908. Koncesionar je bio dužan samo onda započeti s gradnjom, kada bi bila osigurana i gradnja austrijske pruge Möttling-Rudolfswert. Koncesionar je bio dužan dovršiti gradnju i predati prugu javnome prometu u roku od dvije godine, računajući od dana početka građevinskih radova. Faktična građevna i poslovno-uređajna glavnicu Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, koja je ustanovljena u *Dodatku II.* s 10,831.000 kruna ustanovljena je, dodavanjem potrebite glavnice od 7,017.000 kruna za izgradnju i prometno uređenje željezničke pruge Karlovac-Bubnjarci do zemaljske granice, s 17,848.000 kruna. Od te glavnice koncesionar je bio dužan za nabavu prometnih sredstava za dio pruge Karlovac-Bubnjarci-zemaljska granica upotrijebiti 266.000 kruna. Od faktične glavnice dozvoljene za prugu Karlovac-Bubnjarci-zemaljska granica trebala se izdvojiti svota od 50.000 kruna u korist postojeće pričuvne zaklade. Koncesionar je bio dužan prije izdavanja koncesije kod Kr. ug. središnje državne blagajne položiti jamčevinu od 250.000 kruna. Poslovima na koncesioniranoj pruzi trebale su rukovoditi Kr. ug. državne željeznice. Trajanje koncesije ustanovljeno je na 90 godina, računajući od dana izdavanja koncesije.⁷⁶

Prema *Uvjetima, u pogledu gradnje i prometnog uređenja parovozne vicinalne željezničke pruge koju će graditi željezničko društvo Prve jugozapadne krajiške vicinalne željeznice od Karlovca do zemaljske međe u smjeru prema Metliki* od 2. kolovoza 1912., normalnotračna parovozna vicinalna željeznica (1,435 m) trebala je biti napravljena tako da vlakovi na pruzi mogu voziti s najvećom brzinom od 40 km/h. Donja gradnja trebala je biti napravljena za jedan kolosijek. Najveći uspon, odnosno pad ustanovljen je s 10‰. Zavoji nisu smjeli na otvorenoj pruzi imati manji polumjer od 250 m. Normalna

⁷⁵ *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1913.*, br. 42, Zagreb: Tisak Kralj. zemaljske tiskare, 1913., 222-223.

⁷⁶ *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1912.*, br. 76, Zagreb: Tisak Kralj. zemaljske tiskare, 1912., 591-597.

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 na pružnom dijelu Karlovac-Bubnjarci po tekućem metru biti lakše od 28 kg te od postaje Bubnjarci do zemaljske granice lakše od 34,5 kg. Opterećenje tračnica pod pritiskom kotača od 7.000 kg nije smjelo premašivati po četvornom centimetru 1.000 kg. Na otvorenoj pruzi trebalo je sagraditi 6 stražarnica s pripadajućim zgradama, zdencima i krušnim pećima. Na željezničkoj pruzi koncesionar je trebao izvesti sljedeće postaje, odnosno ugibališta i stanice: 1. postajalište Donje Pokupje (dugo 70 metara), 2. postaja Mahično (duga 590 metara), 3. postaja Zorkovac (duga 250 metara), 4. vodna stanica Ozalj (duga 635 metara), 5. postaja Kamanje (duga 250 metara), 6. predajna i krajnja postaja Bubnjarci (duga 660 metara).⁷⁷

Sredinom listopada 1912. objavljena je vijest da je zagrebačka Kr. županijska oblast odredila za 4. studenoga 1912. te idućih dana eksproprijacijske rasprave u predmetu gradnje željeznice Karlovac-Bubnjarci (Metlika). Sa raspravama je započeto u Karlovcu te je nastavljeno po svim zainteresiranim općinama. Time je to važno pitanje konačno stupilo u fazu ostvarenja.⁷⁸

Dnevni tisak objavio je 29. listopada 1912. kratke informacije o gradnji željeznice Karlovac-Metlika. Radovi za ovu željeznicu započeti su, na hrvatskoj strani na čitavoj pruzi od Zorkovca, gdje se vadio pijesak i navažao kamen za most, pa sve do Bubnjaraca. Najviše se radilo u Ozlju, jer je ondje bilo najviše posla radi prokopa, prorova i nasipa pored rijeke Kupe. Tada je u Ozlju radilo oko 200 radnika, među kojima je bilo Primoraca za radove s kamenom i domaćih ljudi, te Rumunja, Mađara i Nijemaca. Tada se radilo na podzidavanju nasipa uz Kupu te se bušio prorov ispod staroga grada, koji je bio već do 10 metara dubok. Eksplozije mina čule su iz Ozlja sve do Karlovca. Već su bile vidljive konture buduće pruge.⁷⁹

Prema računu razmjere Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice za godinu 1912., temeljna glavnica društva iznosila je 5,855.200 kruna, a prvenstvena glavnica 15,330.800 kruna. Račun izžrijebanih prvenstvenih dionica iznosio je 44.600 kruna. Lokacija društva bila je u Budimpešti, V. Aulich-utcza br. 5.⁸⁰ Prema bilanci od 31. prosinca 1912., čisti dobitak dioničarskog društva iznosio je 258.778 kruna. Dionička glavnica iznosila je 21,230.600 kruna.⁸¹

77 *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1912.*, br. 76, Zagreb: Tisak Kralj. zemaljske tiskare, 1912., 598-616. Nakon što je godine 1913. pruga Karlovac-Bubnjarci (29,2 km) otvorena za promet, službena mađarska željeznička statistika potvrđuje tehničke specifikacije iz navedene koncesije. Vidi HR-HDA-757. OP, II. Kivonat a magyar szent korona országaiban megépült, valamint építés alatt álló helyi érdekű vasutak engedélykirataiból, str. 8-9, kut. br. 3.

78 *NN*, br. 238, Zagreb, 14. listopada 1912., 3.

79 *NN*, br. 251, Zagreb, 29. listopada 1912., 6-7.

80 *NN*, br. 124, Zagreb, 2. lipnja 1913., 12.

81 *Ungarischer Compass, 1913.-1914., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finazen*, XLI., Budapest: Stephaneum Buchdruckerei A.G., 1914., 980-981.

Prema priopćenju iz ureda Trgovačko-obrtničke komore u Zagrebu iz studenoga 1913., bile su dogotovljene gotovo sve pregradnje za otvorenje vicinalne željeznice Karlovac-Bubnjarci-zemaljska granica, dužine 29 km. Prvi dio te pruge, naime Karlovac-Ozalj u duljini od 16 km trebao je biti predan 22. studenoga javnom prometu. Prema podacima građevnog poduzetništva, drugi dio željeznice, od Ozlja do Bubnjara u duljini od 13 km trebao se otvoriti za dva, tri tjedna.⁸²

Dana 22. studenoga 1913. otvorena je i predana javnome prometu željeznička pruga Karlovac-Ozalj na potezu Karlovac-zemaljska granica. Prvi vlak br. 6314 krenuo je iz Karlovca u Ozalj. Trenutno su na toj pruži prometovala dva vlaka, jedan pravcem u Ozalj, a jedan pravcem u Karlovac.⁸³

Prometna uprava Kr. ug. državnih željeznica priopćila je 5. siječnja 1914. da je pruga Ozalj-Bubnjarci vicinalne željeznice Karlovac-Bubnjarci dana 29. prosinca 1913., vlakom br. 6314 predana općem prometu.⁸⁴

Na dan 31. prosinca 1913. sjedište društva bilo je u Budimpešti, Aulich-utcza 5. Ravnateljstvo društva bilo je sljedeće: Ehrenhöfer Aladár (predsjednik), te članovi: Lajos Daróczy, György Horváth, Vincze Nagy, Frigyes Schoch, Gábor Dević, Vilmos Grossmann, Miklós Gfrerer, Sándor Vuchetich, Gyula Poleschensky, Julio Stanisavljević, Zvonimir Zepić, dr. Aurél Engel, Félix Fischer, Alfréd Heinsheimer, dr. Sándor Mezei, Emil Respinger, Alfréd Schwartz, dr. Gusztáv Kramer, Béla Adamovich, dr. Béla Romy. Članovi Nadzornog odbora bili su: Fülöp Rettig, Géza Zucker. Dionički kapital iznosio je i nadalje 21,230.600 kruna. Čisti dobitak iznosio je 301.536 kruna.⁸⁵

Usporedimo li podatke za 1913. godinu s rezultatima nekih drugih vicinalnih željeznica na prostoru Kraljevina Hrvatske, Slavonije i Dalmacije iz iste godine, dobijemo sljedeće:⁸⁶

Dioničarsko društvo željeznice Čakovec-Zagreb sa sjedištem u Budimpešti (Csáktornya-Zágrábi vasut-részvénytársaság/ Csakathurn-Agramer Bahn-Aktiengesellschaft) (osnovano 1885.) imalo je dionički kapital od 12,400.000 kruna, a dobitak od 77.360 kruna.

Dioničarsko društvo dunavsko-savske vicinalne željeznice⁸⁷ sa sjedištem u Budimpešti (Duna-Szávai helyi érdekű vasut részvénytársaság/ Donau-Save Lokal-Eisenbahn Aktiengesellschaft) (osnovano 1912.) imalo je dionički kapital od 8,352.000 kruna, a čisti dobitak od 64.551 kruna.

Dioničarsko društvo sjedinjenih Drava-posavskih vicinalnih željeznica sa sjedištem u Budimpešti (ili Dravsko-savska vicinalna željeznica/Dráva-

82 NN, br. 266, Zagreb, 19. studenoga 1913., 7.

83 NN, br. 269, Zagreb, 22. studenoga 1913., 4.

84 NN, br. 3, Zagreb, 5. siječnja 1914., 4.

85 *Ungarischer Compass 1914.-1915., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Teil: Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finzen, XLII. Jahrgang.* Budapest: Stephaneum Buchdruckerei A.G., 1915., 1055.

86 Ibid, 1050, 1053-1054, 1068, 1069, 1081, 1085, 1091-1093, 1101-1102.

87 U nekim dokumentima koristi se i naziv *Dunavsko-posavska vicinalna željeznica d.d.*

Szávavidéki egyesült helyi érdekü vasutak részvénytársaság/ Aktiengesellschaft der vereinigten Lokaleisenbahnen der Drau-Save Gebietes) (osnovano 15. listopada 1906.)⁸⁸ imalo je dionički kapital od 10,883.000 kruna, a čisti dobitak od 405.997 kruna.

Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs sa sjedištem u Budimpešti (Kőrös-Belovár-Verőcze-Barcsi helyi érdekü vasut részvénytársaság/ Kreuz-Belovar-Verőcze-Barcser Lokaleisenbahn Aktiengesellschaft) (osnovano 1893.) imalo je dionički kapital od 25,416.800 kruna, a čisti dobitak od 588.817 kruna.

Dioničarsko društvo lonjsko-poljske željeznice sa sjedištem u Budimpešti (Lonjavölgyi vasut részvénytársaság/ Lonjathalbn Actiengesellschaft) (osnovano 1896.) imalo je dionički kapital od 9,940.000 kruna, a čisti dobitak od 368.241 kruna.

Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Petrovaradin-Beočin sa sjedištem u Budimpešti (Pétervárad-Beocsini helyi érdekü vasut részvénytársaság/ Lokaleisenbahn Aktiengesellschaft Pétervárad-Beocsin) (osnovano 1907.) imalo je dionički kapital od 3,037.800 kruna, a čisti dobitak od 70.837 kruna.

Dioničarsko društvo lokalne željeznice Ruma-Klenak sa sjedištem u Budimpešti (Ruma-Klenaki helyi érdekü vasut részvénytársaság/ Ruma-Klenaker Lokaleisenbahn Aktiengesellschaft) (osnovano 1901.) imalo je dionički kapital od 2,620.400 kruna, a čisti dobitak od 26.820 kruna.

Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Szt. Lőrincz-Slatina-Našice sa sjedištem u Budimpešti (Szent-Lőrincz-Slatina-Nasici helyi érdekü vasut részvénytársaság/ Szent-Lőrincz-Slatina-Nasicer Local-Eisenbahn-Actiengesellschaft) (osnovano 1894.) imalo je dionički kapital od 10,199.200 kruna, a čisti dobitak od 468.353 kruna.

Dioničarsko društvo slavonsko podravske željeznice sa sjedištem u Budimpešti (Slavoniai-Drávavidéki helyi érdekü vasut részvénytársaság/ Slavonische Drauthalbn Actien-Gesellschaft) (osnovano 1900.) imalo je dionički kapital od 11,972.600 kruna, a dobitak od 460.817 kruna.

Dioničarsko društvo slavonske vicinalne željeznice sa sjedištem u Budimpešti (Szlavoniai helyi érdekü vasut részvénytársaság/ Slavonische Local-Eisenbahn Actiengesellschaft) (osnovano 1892.) imalo je dionički kapital od 13,813.200 kruna, a dobitak od 549.656 kruna.

Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Varaždin-Golubovec sa sjedištem u Budimpešti (Varasd-Goluboveczi helyi érdekü vasut részvénytársaság/ Warasdin-Goluboveczer Localbahn-Actiengesellschaft) (osnovano 1888.) imalo je dionički kapital od 3,580.000 kruna, a čisti dobitak od 38.595 kruna.

⁸⁸ Društvo je osnovano 15. listopada 1906. spajanjem Dioničarskoga društva mjestne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala (Vinkovce-Županja-Save-Ufer L.-E.-Bahn) i Društva mjestne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje (Eszék-Djakovár-Vrpoljeer L.-E.-Bahn). Vidi *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslavien-Ungarn, 1923.*, LVI., Band III, Wien: Compassverlag, 1923., 557.

Dioničarsko društvo vicinale željeznice Vinkovci-Brčko sa sjedištem u Budimpešti (Vinkovce-Brčkai helyi érdekű vasut részvénytársaság/ Vinkovce-Brčkaer Localeisenbahn-Actiengesellschaft) (osnovano 1886.) imalo je dionički kapital od 4,958.800 kruna, a čisti dobitak od 173.935 kruna.

Doknadni ugovor već navedenom Poslovnom ugovoru između Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice i Ravnateljstva Kr. ug. državnih željeznica iz 1908. sklopljen je 7. prosinca 1913. odnosno 31. prosinca 1913. u Budimpešti. Kr. ug. ministarstvo trgovine odobrilo je navedeni Ugovor 1. veljače 1914. Ugovor je regulirao prometno poslovanje željeznice Karlovac-zemaljska granica. Temeljem navedenog Ugovora dioničarsko društvo predalo je Ravnateljstvu Kr. ug. državnih željeznica u eksploataciju prugu Karlovac-zemaljska granica. Ovaj Naknadni ugovor sklopljen je na vrijeme trajanja koncesije linije Karlovac-zemaljska granica i nije mogao biti otkazan.⁸⁹

Naknadna ustanova već navedenoj Pogodbi između Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice d.d. i Ravnateljstva Kr. ug. državnih željeznica iz 1908. sklopljena je 22. lipnja 1914. odnosno 9. srpnja 1914. Kr. ug. ministarstvo trgovine odobrilo je navedenu Pogodbu 8. kolovoza 1914. Naknadna ustanova regulirala je uređenje teretnog prometa preko linije Karlovac-Bubnjarci-zemaljska granica, odnosno Caprag-Bubnjarci-zemaljska granica. Kao protuvrijednost za tranzitni i priključni promet, plaćalo je Ravnateljstvo Kr. ug. državnih željeznica dioničarskom društvu stalni iznos od 80.000 kruna kao paušalnu odštetnu pristojbu, odnosno paušalni čisti dio prihoda. Nasuprot tome, svi prihodi proizašli od toga tranzitnog i priključnog prometa pripadali su Ravnateljstvu Kr. ug. državnih željeznica.⁹⁰

U nedjelju, 24. svibnja 1914. obavljeno je u Rudolfovom svečano otvorenje tzv. belokranjske željeznice Rudolfovo-Metlika-Bubnjarci pa je time uspostavljena veza preko Ozlja prema Karlovcu. Redoviti promet počeo je 27. svibnja 1914.⁹¹

Na dan 31. prosinca 1914. čisti dobitak Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice iznosio je 337.457 kruna.⁹²

Godine 1917. Ravnateljstvo društva u Budimpešti bilo je sljedeće: Ehrenhöfer Aladár (predsjednik), Alfréd Heinsheimer (potpredsjednik) te članovi: Lajos Daróczy, Gábor Dević, dr. Aurél Egry, Félix Fischer, Miklós Gfrerer, Vilmos Grossmann, dr. László Halászy, József Kacsanovszky, Ferencz Kienast, dr. Sándor Mezei, dr. Otto Pavlič, Gyula Poleschensky, László Rafaelis, Emil Respinger, dr. Béla Romy, Frigyes Schoch, Alfréd Schwartz, Julio Stanisavljević, Zvonimir Zepić. Članovi Nadzornog odbora bili su:

89 HR-HDA-573. BDH/Z, dosje, D. d. Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, svež. br. 1219.

90 HR-HDA-573. BDH/Z, dosje D. d. Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, svež. br. 1219.

91 *NN*, br. 119, Zagreb, 26. svibnja 1914., 5.

92 *Ungarischer Compass 1915.-1916., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Teil: Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finanzen*, XLIII. Jahrgang. Budapest: Stephaneum Buchdruckerei A.G., 1916., 1020-1021.

Fülöp Rettig, Géza Zucker i Elemér Lázár te zamjenski član Miksa Messzer.⁹³

Godine 1918. organizacija na prugama Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, koje su potpadale pod nadležnost Poslovne uprave Kr. ug. državnih željeznica u Zagrebu izgledala je ovako:⁹⁴

Pruga Caprag-Karlovac s postajama: Petrinja (Josip Csiszár, glavar postaje), Hrastovica (János Gornicsecz, stražar izdatnik), Kraljevčani (István Istvanić, stražar izdatnik), Grabovac (Rezső Čohar, upravitelj postaje), Glina (Milan Dasović, glavar postaje), Topusko (toplice) (Lajos Wernigg, upravitelj postaje), Vrginmost (Sándor Veréb, upravitelj postaje), Vojnić (István Szakmáry, upravitelj postaje), Utinja (János Bedő, upravitelj postaje), Skakavac (Stjepan Crnjaković, upravitelj postaje).

Pruga Karlovac-Bubnjarci s postajama: Mahično (Vilmos Simichen, upravitelj postaje), Zorkovac (Géza Devernay, stražar izdatnik), Ozalj (Adolf Hoppe, upravitelj postaje), Kamanje (Sándor Mihalovics, stražar izdatnik), Bubnjarci (Vilmos Fisch, glavar postaje).

U službenom shematizmu postaja Karlovac navodi se kao sastavni dio pruge Gyékényes-Rijeka. Spadala je također u nadležnost Poslovne uprave u Zagrebu. Glavar postaje Karlovac bio je Adolf Schönfeld, protustavnik Kálmán Dervarics, a činovnici Otto Ghillard, Matija Stazić, Oskár Krapuljac, Matjas Stipetić, Imre Gavez i Ernő Vajda.

Postaja Caprag navodi se kao sastavni dio pruge Sisak-Brod na Savi. Navedena pruga spadala je pod nadležnost Prometne uprave u Pečuhu (Pécs). Predstojnik postaje Caprag bio je činovnik Simon Sebök, a ostali činovnici Száva Ivošević i Dušan Mrgjanov.

3. Dioničarsko društvo prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice u Zagrebu

Nakon raspada Austro-Ugarske Monarhije, uspostavom Države Slovenaca, Hrvata i Srba (SHS) 29. listopada 1918., željeznice u Hrvatskoj i Slavoniji stavljene su pod upravu i nadzor Većeslava Wildera, povjerenika Narodnog vijeća za željeznice SHS sa sjedištem u Zagrebu. Dana 1. studenoga 1918. Narodno vijeće izdalo je naredbu kojom se sve željeznice kojima je ranije upravljalo Ravnateljstvo Kr. ugarskih državnih željeznica stavljaju pod upravu novoosnovanog "Generalnog ravnateljstva željeznica Države SHS" u Zagrebu. Generalni ravnatelj državnih željeznica SHS bio je Gjuro Masirevich. On je ujedno bio i posljednji poslovni (prometni) upravitelj Kraljevskih ugarskih

93 HR-HDA-573. BDH/Z, dosje D. d. Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, 15. izvješće o poslovanju Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice za 1917. godinu, svež. br. 1219.

94 *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije 1918.*, Zagreb: Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljska vlada, 1918., 146-150. Također, vidi i LAJNERT, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, 38-39 i Branko VUJASINOVIĆ, *Upravno i poslovodno osoblje na željeznicama u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji do 1918.*, Zagreb: HŽ-Holding d.o.o. za poslovne usluge, HŽ-Infrastruktura d.o.o., Hrvatski željeznički muzej, 2007., 361-370.

državnih željeznica u Zagrebu, koji je tu funkciju preuzeo 15. veljače 1918. Odmah je 2. studenoga 1918. slijedila i naredba⁹⁵ da sva poduzeća koja djeluju na teritoriju Države SHS, a imaju sjedišta izvan toga teritorija moraju svoja sjedišta prenijeti na područje Države SHS. To se odnosilo i na sva željeznička dionička društva.⁹⁶ Dana 19. studenoga 1918. generalni ravnatelj državnih željeznica SHS objavio je da je Generalno ravnateljstvo državnih željeznica SHS u Zagrebu preuzelo u svoju upravu pruge na tadašnjem području Hrvatske i Slavonije, među kojima je bila i Prva jugozapadna krajiška mjesna željeznica: Caprag-Karlovac-Bubnjarci. Pred kraj 1918. godine željeznice su u većoj mjeri služile za vojničke svrhe, za opskrbu pučanstva, kao i za to, da se ne prekine gospodarsko poslovanje. Obustavljeni su svi transporti, koji nisu bezuvjetno bili potrebni, da se uzmogne dopremiti ugljen za kućnu porabu, kao i za industriju, industrijski materijal, a naročito živežne namirnice. Veliku poteškoću predstavljao je i manjak radne snage uzrokovan naglim odlaskom radnika mađarske nacionalnosti, koji je hitno trebalo popuniti.⁹⁷ Navedimo samo jedan od mnogobrojnih dokumentiranih primjera bijega željezničara mađarske nacionalnosti. Glavar postaje Karlovac Adolf Schönfeld obavijestio je 29. listopada 1918. Prometnu upravu Zagreb da su mađarski željezničari, koji su bili poslani na ispomoć u Karlovac, pobjegli. Telegram je glasio: "*Javljam, da su se s obzirom na ovdašnje prilike bez ikakove dozvole udaljili ovi vlakopratioci: iz Keszthelyskog odreda Pintér, Varga, Gruber, Takács, Szabó, Sági, Mecseri, Berkes, Folacs, iz Nagyváradá Gál, Fekete, Bencsa, Csur, Váradi, iz Békéscsabe Gyurkó, Farkas, Szabó, Loináa, iz Tapolcze Péter, Szalai, Paska, Kaszás i Borosán*"⁹⁸

Stvaranjem Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca (SHS), u prosincu 1918., utemeljena je Direkcija državnih željeznica u Zagrebu pod čiju su upravu došle sve željeznice na teritoriju Hrvatske, Slavonije i Dalmacije kao i željeznička pruga Banja Luka-Dobrljin na teritoriju Bosne. U pogledu službeničkog kadra, od kojeg je izuzetno puno zavisilo održavanje urednog prometa i njegova racionalna eksploatacija, željeznice Kraljevstva SHS su u prvo vrijeme po ujedinjenju jako oskudijevale. Željeznice u krajevima, koji su potpadali pod Austro-Ugarsku Monarhiju, upravljane direktno iz Budimpešte i Beča, odakle se vodila personalna politika, imale su cijeli rukovodeći kadar

95 Dana 2. studenoga 1918. objavljena je Naredba povjerenika Narodnoga vijeća SHS za obrt, trgovinu i industriju, da sva obrtna i industrijska poduzeća na području Hrvatske, Slavonije, Rijeke i Istre moraju u roku od mjesec dana, računajući od dana proglašenja ove Naredbe u "*Narodnim novinama*", prenijeti svoja sjedišta u područje tih zemalja. Vidi *Zbornik zakona i naredaba valjanih za Hrvatsku i Slavoniju, godina 1918.*, br. 132, Zagreb: Tisak Zemaljske tiskare, 1919., 548.

96 Naredbom povjerenika Narodnoga vijeća SHS za obrt, trgovinu i industriju o prijenosu željezničkih i brodarskih poduzeća od 19. studenoga 1918., precizirano je da se pod navedenim poduzećima podrazumijevaju i željeznička poduzeća. Rok za prijenos sjedišta poduzeća određen je do konca prosinca 1918. Za slučaj da poduzeća nisu podnijela prijavu u određenom roku ili nisu zamolila povjerenika za produženje roka za prevođenje, ili da u navedenom roku nisu obavili prevođenje, stavljena su pod prisilnu upravu i imenovan im je sekvestar. Vidi *Zbornik zakona i naredaba valjanih za Hrvatsku i Slavoniju, godina 1918.*, br. 134, Zagreb: Tisak Zemaljske tiskare, 1919., 552-553.

97 Siniša LAJNERT, "Kratki pregled rada Generalnoga ravnateljstva državnih željeznica SHS (1918)", *Arhivski vjesnik* 47 (2004.): 159-166.

98 HR-HDA-881. *Zbirka rukopisa 1301-1955.*, inv. br. 638, Vilim FILIPAŠIĆ, *Prevrat godine 1918. i željeznice u Hrvatskoj i Slavoniji*, 35-36.

i veći dio činovnika i podčinovnika mađarske i njemačke narodnosti. Nakon sloma Austro-Ugarske Monarhije i povlačenja njezinih vlasti s ovih teritorija, napustio je odmah Kraljevinu SHS i veliki broj željezničkih službenika Austrijanaca i Mađara, kao i Čeha, Poljaka i ostalih. I oni koji su, međutim, ostali morali su većim dijelom u roku od nekoliko mjeseci biti repatriirani⁹⁹ u svoje zemlje, jer su se, prema mišljenju tadašnjih vlasti, pokazali kao nepodesni i nesposobni za službu u novoj državi. Hrvati i ostali narodi, koji su tek tada uzeli u punoj mjeri učešće u željezničkoj službi i upravi, borili su se s velikim poteškoćama. Preuzimajući od stranaca željezničku službu i održavanje prometa, hrvatski službenici morali su produžiti rad po zakonima i propisima koje su zatekli, a koji su u svim pokrajinama bivše Austro-Ugarske Monarhije bili izdavani samo na njemačkom, odnosno mađarskom jeziku. Na sustavno stvaranje jedinstvenih zakona i propisa nije se odmah moglo ni pomisliti pored mnogih krupnijih i za opstanak prometa tada važnijih problema. Sve je to, naravno, imalo izvanredno teške posljedice i u financijskom poslovanju državnih željeznica SHS.¹⁰⁰

Kr. sudbeni stol kao trgovački sud u Zagrebu dao je 5. lipnja 1919. na znanje da je u trgovačkom registru upisano Dioničarsko društvo prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice u Zagrebu. Društvo se temeljilo na pravilima od 17. svibnja 1919. Predviđeno trajanje društva određeno je do 2. kolovoza 2002. Svrha društva bila je: izgraditi i držati u prometu u koncesijskoj ispravi navedenu željezničku prugu Sisak-Caprag-Vrginmost, a tako i onu Vrginmost-Karlovac, te željezničku prugu, koja se razgranjivala iz postaje Karlovac državnih željeznica, te je vodila preko Ozlja i Bubnjaraca prema Metliki, odobrenu u dodatku čl. 1. koncesijske isprave, izdane od strane kr. ug. ministra trgovine 19. rujna 1906. pod br. 66.082 - 1906 i 2. kolovoza 1912. br. 57.584.; izgraditi i držati u prometu sve one glavne, pobočne i industrijske željezničke pruge, koje bi društvo ubuduće na temelju ugovora ili koncesijske isprave ili posebnim odobrenjem visoke državne vlasti gradilo, nabavilo ili uzelo u zakup; otvarati i držati takove tvornice ili druga poduzeća, koja su sa željezničkim poduzećem dioničarskog društva stajala u poslovnoj vezi. Ravnateljstvo se sastojalo od 9-25 članova. Kao članovi Ravnateljstva upisani su: dr. Marijan Horvat, kr. vel. župan, dr. Božidar Kocijan, kr. financijski tajnik, Gustav pl. Deutsch, veletržac u Zagrebu, Franjo Braum, financijski povjerenik u miru u Zagrebu, Armin Schreiner, veletržac u Zagrebu, Vladimir Arko, veletržac u Zagrebu, Janko Holjac, arhitekt, dr. Otto Pavlič, kr. vladin tajnik, Ladislav Rafaelis, kr. podžupan, dr. Vladimir Havliček, kr. vladin tajnik, dr. Milan Mayer-Marić, veletržac, Marino Bona-Bunić, šumarski savjetnik, Svetozar Maksimović, trgovac, Josip Doljak, tehnički savjetnik, Julijo Stanisavljević, tehnički nadsavjetnik, Hugo Weinberger, ravnatelj Hrvatske podružnice Wiener Bank-Verein, Ljuban Babić-Gjalski,

⁹⁹ Repatrijacija lat. (re³...+ patria - domovina) povratak ratnih zarobljenika, građanskih zarobljenika, bjegunaca, raseljenih osoba, iseljenika i sl. u domovinu. Vidi KLAJČ, *Rječnik stranih riječi, tuđice i posuđenice*, 1154.

¹⁰⁰ LAJNERT, "Ustroj Direkcije Jugoslavenskih državnih željeznica Zagreb (1918.-1941.)", 191-192.

veliki župan u miru, svi u Zagrebu, Albert Koehlin, predsjednik Bank für Transportwerte u Baselu, Julijo Poleschensky, ravnatelj u Budimpešti, Franjo Kienast, švicarski glavni konzul u Budimpešti, Emil Respinger, ravnatelj u Baselu, dr. Ivan Rikard Kraus, veleindustrijalac u Osijeku, Fridrich Schoch, grad. poduzetnik u Budimpešti, Alfred Heinsheimer, ravnatelj Wiener Bank-Verein u Beču. Temeljna dionička glavica ostala je ista, odnosno iznosila je 21,230.600 kruna, koja se dijelila na 60.762 komada temeljnih dionica i 45.397 komada prvenstvenih dionica. Svaka od dionica glasila je na donosioca i na 200 kruna nominalne vrijednosti.¹⁰¹

Prema bilanci za 1919. godinu, dobitak dioničarskog društva iznosio je 989.607 kruna¹⁰², dok je prema bilanci za 1920. godinu dobitak iznosio 767.127 kruna.¹⁰³

Godine 1922. sjedište Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice bilo je u Zagrebu. Predsjednik društva bio je Albert Köchlin, a potpredsjednik Janko Holjac. Pruge društva bile su u eksploataciji Jugoslavenskih državnih željeznica.¹⁰⁴ Godine 1923. sjedište dioničarskog društva bilo je u Zagrebu, Gundulićeva ulica 24. Članovi ravnateljstva bili su: Vladimir Arko, Marino de Bona, Franjo Braum, Gustav pl. Deutsch, dr. Vladimir Havliček, Alfred Heinsheimer, Janko Holjac, Svetozar Maksimović, dr. Milan Marić, dr. Otto Pavlić, Armin Schreiner i Hugo Weinberger.¹⁰⁵

U vezi preuzimanja Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice u državno vlasništvo, Direkcija državnih željeznica u Zagrebu, u čijoj nadležnosti su do godine 1924. bile sve njene pruge, bila je mišljenja da bi je s prometno-komercijalnog gledišta trebalo preuzeti u vlasništvo državnih željeznica jer je imala značaj spojne pruge između zapadne Bosne i Slovenije, a istovremeno je rasterećivala prugu Zagreb-Sisak, a naročito samu stanicu Zagreb.¹⁰⁶ Godine 1924. Direkcija državnih željeznica Zagreb predala je Direkciji državnih željeznica Ljubljana dio Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice.¹⁰⁷

Godine 1925. sjedište dioničarskog društva bilo je u Zagrebu, Mihanovićeva ulica 12. Članovi ravnateljstva bili su isti kao i 1923. godine.¹⁰⁸ U međuvremenu je došlo do nekih manjih izmjena, tako da su godine 1929. članovi ravnateljstva bili: Vladimir Arko, Franjo Braum, Gustav pl.

101 *NN*, br. 144, Zagreb, 26. lipnja 1919., 5-6.

102 *Compass Finanzielles Jahrbuch Tschechoslovakei-Jugoslaviens*, 1922., LV., Band II., Wien: Compassverlag, 1922., 1395-1396.

103 *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslaviens-Ungarn*, 1923., LVI., Band III., Wien: Compassverlag, 1923., 558-559; *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslaviens-Ungarn*, 1925., LVIII., Band III., Zagreb: Kompas d.d., 1925., 702; *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslaviens*, 1929., LXII., Wien: Compassverlag, 1929., 676.

104 *Compass Finanzielles Jahrbuch Tschechoslovakei-Jugoslaviens*, 1922., LV., Band II., Wien: Compassverlag, 1922., 1395-1396.

105 *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslaviens-Ungarn*, 1923., LVI., Band III., Wien: Compassverlag, 1923., 558-559.

106 HR-HDA-136. *Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica-Zagreb (1918-1941)*, pov. ur.br. 18850/1923., kut. br. 35.

107 *Statistika Željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u eksploataciji Ministarstva saobraćaja za godinu 1924. sa uporednim podacima za godine 1923. i 1922.*, Sarajevo: Generalna direkcija državnih željeznica, 1927., 12.

108 *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslaviens-Ungarn*, 1925., LVIII., Band III., Zagreb: Kompas d.d., 1925., 702.

Deutsch, dr. Vladimir Havliček, Alfred Heinsheimer, Janko Holjac, inž. Milan Babić, dr. Milan Marić, dr. Emil Müller, Armin Schreiner, Hugo Weinberger i inž. Emil Respinger. Sjedište dioničarskog društva bilo je u Zagrebu, Jurišićeva 22. ¹⁰⁹

Spomenimo i par eksploatacijskih pokazatelja značajnijih stanica na prugama Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice. Tako je npr. godine 1929. na stanici Caprag otpremljeno 63.205 putnika, 6 tona prtljage i ekspresne robe, 24 tona privatne brzovozne robe, 72.603 tona privatne sporovozne robe i 3.393 tona režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Caprag prispjelo 4 tona prtljage i ekspresne robe, 30 tona privatne brzovozne robe, 92.341 tona privatne sporovozne robe i 7.720 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Petrinja otpremljeno je 75.095 putnika, 16 tona prtljage i ekspresne robe, 328 tona privatne brzovozne robe, 11.072 tona privatne sporovozne robe i 799 tona režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Petrinja prispjelo 15 tona prtljage i ekspresne robe, 58 tona privatne brzovozne robe, 17.387 tona privatne sporovozne robe i 3.424 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Glina otpremljeno je 80.516 putnika, 14 tona prtljage i ekspresne robe, 156 tona privatne brzovozne robe i 15.520 tona privatne sporovozne robe. Istovremeno je na stanicu Glina prispjelo 19 tona prtljage i ekspresne robe, 92 tona privatne brzovozne robe, 10.707 tona privatne sporovozne robe i 236 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Topusko Toplice otpremljeno je 26.857 putnika, 4 tona prtljage i ekspresne robe i 12.781 tona privatne sporovozne robe. Istovremeno je na stanicu Topusko Toplice prispjelo 4 tona prtljage i ekspresne robe, 43 tona privatne brzovozne robe, 1.802 tona privatne sporovozne robe i 540 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Vrginmost otpremljeno je 20.587 putnika, 2 tona prtljage i ekspresne robe i 10.904 tona privatne sporovozne robe. Istovremeno je na stanicu Vrginmost prispjelo 3 tona privatne brzovozne robe, 3.137 tona privatne sporovozne robe i 223 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Vojnić otpremljeno je 16.527 putnika, 2 tona prtljage i ekspresne robe, 3 tona privatne brzovozne robe, 43.751 tona privatne sporovozne robe i 1.059 tona režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Vojnić prispjelo 1 tona prtljage i ekspresne robe, 8 tona privatne brzovozne robe, 1.403 tona privatne sporovozne robe i 151 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Karlovac otpremljeno je 355.827 putnika, 134 tona prtljage i ekspresne robe, 533 tona privatne brzovozne robe, 84.489 tona privatne sporovozne robe i 16.583 tona režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Karlovac prispjelo 247 tona prtljage i ekspresne robe, 3.626 tona privatne brzovozne robe, 361.554 tona privatne sporovozne robe i 28.864 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Ozalj otpremljeno je 40.221 putnika, 2 tona prtljage i ekspresne robe, 7 tona privatne brzovozne robe i 5.457 tona privatne sporovozne

¹⁰⁹ *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslavien, 1929., LXII., Wien: Kompassverlag, 1929., 676.*

robe. Istovremeno je na stanicu Ozalj prispjelo 1 tona prtljage i ekspresne robe, 2 tone privatne brzovozne robe, 146 tona privatne sporovozne robe i 1 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Bubnjarci otpremljeno je 7.922 putnika, 1 tona prtljage i ekspresne robe, 2 tone privatne brzovozne robe, 48 tona privatne sporovozne robe i 15 tona režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Bubnjarci prispjelo 1 tona prtljage i ekspresne robe, 2 tone privatne brzovozne robe, 35 tona privatne sporovozne robe i 53 tona režijskih pošiljaka.

Za usporedbu, na stanici Zagreb Glavni kolodvor, koja je uz stanicu Beograd bila najfrekventnija na cijelom području Kraljevine SHS/Jugoslavije, otpremljeno je 1.520.197 putnika, 913 tona prtljaga i ekspresne robe, 5.677 tona privatne brzovozne robe, 124.242 tona privatne sporovozne robe i 12.819 tona režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Zagreb Glavni kolodvor prispjelo 1.571 tona prtljaga i ekspresne robe, 6.061 tona privatne brzovozne robe, 559.275 tona privatne sporovozne robe i 167.001 tona režijskih pošiljaka.¹¹⁰

Prema stanju na dan 31. prosinca 1936., pod nadležnost željezničke Direkcije u Zagrebu potpadalo je 103,3 km pruga Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, i to: Caprag-Karlovac (102,2 km) i Karlovac-Bubnjarci (1,1 km). Istovremeno je željeznička Direkcija u Ljubljani bila nadležna za 27,6 km pruge Karlovac-Bubnjarci, u vlasništvu navedenog društva. Pod navedenu ljubljansku Direkciju potpadalo je i 50 km pruge Bubnjarci-Novo Mesto. Naime, navedene pruge, osim Caprag-Karlovac, bile su sastavni dio glavne pruge drugog reda Karlovac-Ljubljana Gl. kol.¹¹¹

Radi otklanjanja spora, koji je bio u tijeku pred mađarsko-jugoslavenskim mješovitim izbranim sudom u Hagu, a na temelju čl. 250. Trianonskog ugovora o miru, kao i da bi se izbjegli eventualni daljnji sporovi pred jugoslavenskim sudovima, dana 11. travnja 1938. zaključen je pod brojem M.S. br. 22.497/37.¹¹² Ugovor između Kraljevine Jugoslavije i Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice o otkupu pruge Sisak-Caprag-Vrginmost-Karlovac-Ozalj-Bubnjarci. Temeljem čl. 1. Ugovora, država je kupila, a Prva jugozapadna krajiška mjesna željeznica prodala svoju željezničku prugu do bivše zemaljske granice sa svim zgradama, uređajima i ukupnim inventarom, kao i sa svim pravima. Kako se željeznička pruga već nalazila u efektivnom posjedu države, to Prva jugozapadna krajiška mjesna željeznica nije imala što predati, odnosno njeno davanje smatralo se kao već izvršeno. Društvo je jamčilo za punovažnost Ugovora i preuzelo je na sebe izvršenje svih formalnosti, koje su propisivali zakoni i društvena pravila,

110 *Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1929. sa uporednim podacima za godinu 1928.*, Knjiga II., Sarajevo: Generalna direkcija državnih železnica, 1930., 202-215.

111 *Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1936. sa uporednim podacima za godinu 1935.*, Knjiga 1, Subotica: Generalna direkcija državnih železnica, Štamparija državnih železnica, 1936., 6-7.

112 Treba naglasiti da je prije toga navedeni ugovor o otkupu pruga iz travnja 1938. odobren rješenjem Ministarskog savjeta M.S. br. 127/1938. od 3. veljače 1938. (M.S. br. 22.497/37.). Vidi Spis Ministarstva saobraćaja u Beogradu Kab.br. 915/1941. upućen rujnu 1941. Odiu za željeznički promet Hrvatskih državnih željeznica u Zagrebu u predmetu vicinalnih željeznica na području Hrvatske, ZPID SR.

tako da niti dioničari, niti treće osobe nisu mogle postavljati protiv države nikakva prava. Prva jugozapadna krajiška mjesna željeznica obvezala se da će u roku od dva mjeseca po primitku blagajničkih bonova odobriti prijenos svoga prava vlasništva na državu u željezničkoj zemljišnoj knjizi bez tereta ma koje vrste. U slučaju da društvo ne odobri ovaj prijenos, izdani bonovi ne bi se isplaćivali. Kupovna cijena za prodanu prugu utvrđena je, s obzirom na ranije odobrene akontacije, s neto dinara 53,300.000. - (pedeset tri milijuna tri stotine hiljada dinara) u zakonskoj moneti Kraljevine Jugoslavije, valuta 1. siječnja 1936. Utvrđena kupovna cijena bila je ukamaćena od 1. siječnja 1936. s 5 ½ % godišnje, računajući kamatu unatrag. Kamata za vrijeme od 1. siječnja 1936. do 15. veljače 1937., u visini od 3,479.324 dinara bila je plativa 15. svibnja 1938. Ukamaćena kupovna cijena trebala se namiriti od 15. kolovoza 1938. do 15. veljače 1946. u 16 jednakih polugodišnjih obroka od po 4,391.517 dinara, koji su dospijevali svakog 15. kolovoza i 15. veljače. Ovi stalni polugodišnji obroci utvrđeni su na taj način da je svaki pojedini obrok sadržavao dio proračunat za amortizaciju kupovne cijene, dok je ostatak obroka predstavljao polugodišnju kamatu od 2,75%. S obzirom na činjenicu da se prioritetna dionička glavica nalazila u švicarskim rukama i da je društvo trebalo podmiriti iz kupovne cijene zahtjeve prioritetnih dioničara, osiguravala je država dioničkom društvu odnosno imaocima blagajničkih bonova likvidaciju kupovne cijene na sljedeći način: imaoci blagajničkih bonova bili su ovlašteni da naplaćene eskontiranjem prije roka unovčene iznose glavnice i kamata prime kao "interne dinare" položene na interni račun inozemnih imaoca blagajničkih bonova. Jedan dio ovih internih dinara mogao se s odobrenjem Švicarske narodne banke upotrijebiti i u svrhu izvoza robe u Švicarsku pod uvjetom da Narodnoj banci Kraljevine Jugoslavije u svakom slučaju ostane od vrijednosti izvezena robe na slobodnom raspolaganju postotak deviza, koji je istoj osiguran u okviru postojećeg sporazuma o reguliranju platnog prometa između Švicarske i Jugoslavije. U roku od dva mjeseca poslije potpisivanja ovog ugovora država je trebala predati društvu i za kamatni iznos za vrijeme od 11. siječnja 1936. do 15. veljače 1937. i za svaki od 16 polugodišnjih obroka blagajničke bonove Ministarstva financija Kraljevine Jugoslavije koji su glasili na dinare. Blagajnički bonovi bili su plativi bez odbitka i slobodno su se mogli izvoziti iz zemlje od strane imaoca, bez ikakvog ograničenja. Podjela na manje iznose blagajničkih bonova izvršila bi se po želji dioničkog društva. Na temelju čl. čl. 59. *Financijskog zakona za budžetsku godinu 1938/39.*¹¹³, ovi blagajnički bonovi i njihova protuvrijednost nisu podlijegali nikakvom porezu niti taksama, bez obzira da li se radilo o državnim ili samoupravnim poreznim obvezama.

113 Temeljem čl. 65. *Financijskog zakona za 1936./37. godinu*, čl. 60. *Financijskog zakona za 1937./38. godinu*, čl. 59. *Financijskog zakona za 1938./39. godinu* i čl. 74. *Financijskog zakona za 1939./40. godinu*, ministar saobraćaja Kraljevine Jugoslavije bio je ovlašten da može po odobrenju Ministarskog savjeta regulirati pravne i financijske odnose s predstavnicima privatnih društava lokalnih (vicinalnih) željeznica, da kupoprodajnim ugovorima utvrđuje čistu otkupnu cijenu. Društva se oslobađaju ugovorne takse, kao i svih ostalih državnih i samoupravnih taksi, poreza i prireza ma koje vrste u pogledu primanja utvrđenih ovim kupoprodajnim ugovorima. Vidi *Službene novine Kraljevine Jugoslavije* (dalje: *SN KJ*), br. 75, Beograd, 1. travnja 1936., 294; *SN KJ*, br. 73, Beograd, 1. travnja 1937., 292; *SN KJ*, br. 73, Beograd, 1. travnja 1938., 465; *SN KJ*, br. 74, Beograd, 1. travnja 1939., 344.

Stoga se svaki pojedini blagajnički bon morao isplatiti bez ikakvog odbitka. Čim je ovaj ugovor potpisan te izvršena predaja blagajničkih bonova društvo je povuklo tužbu po kojoj se vodio postupak kod Mješovitog izbranog suda u Hagu, pri čemu je svaka strana snosila svoje troškove. Društvo je u roku od dva mjeseca od predaje blagajničkih bonova trebalo državi predati sve planove, crteže te tehničke i administrativne isprave prodane željezničke pruge, u koliko su se nalazili u njegovom posjedu. Država je priznala da prodanu željezničku prugu sa svim njenim dodacima drži u svome posjedu od 1. siječnja 1919. U skladu s time, društvo nije preuzelo nikakvo jamstvo prema državi ili trećim osobama, u pogledu stanja pruge, rashoda, javnih i privatnih tereta ili dugova, koji su nastali eksploatacijom pruge poslije 1. siječnja 1919. S obzirom na činjenicu da su skoro sve osnovne (temeljne) dionice društva bile upisane od bivše mađarske države odnosno od hrvatsko-slavonskih upravnih tijela i da su takve osnovne dionice bile u sudskoj praksi izbranih sudova (odluke Društva naroda za lokalne (vicinalne) željeznice Sopron-Kőszeg, Wolfsberg-Zeltweg i Dravograd-Velenje) uvijek smatrane kao subvencije *à fonds perdu*¹¹⁴, nadalje da je i ostatak sitnih upisa osnovnih dionica imao sličan karakter (odluka za Wolfsberg-Zeltweg i Dravograd-Velenje), država je mogla uzeti u obzir prilikom utvrđivanja kupovne cijene isključivo prioritetni dionički kapital, tako da na osnovne dionice nije otpadao nikakav udio iz kupovne cijene. Pošto je u smislu čl. 59. *Financijskog zakona za budžetsku godinu 1938/39.* ovim Ugovorom određena čista kupovna cijena, imala je Prva jugozapadna krajiška mjesna željeznica u pogledu akontacija i isplata pravo na oslobođenje od taksa, poreza i prireza. U svrhu likvidacije društva država je na zahtjev Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice trebala odobriti prijedlog za valorizaciju dioničke glavnice koji je podnijet 9. rujna 1927. ministru trgovine i industrije, pod uvjetom da valorizacija služi jedino likvidaciji društva i da se rješenje po ovom predmetu traži tek poslije odobrenja ovog ugovora od strane države. Ugovor su u ime dioničarskog društva potpisali inž. Emil Respinger i dr. Emil Miler, a u ime Kraljevine Jugoslavije ministar saobraćaja dr. Mehmed Spaho.¹¹⁵

Prilogom uz gore navedeni Ugovor utvrđeno je da se bivša austrijska vlada obvezala da će platiti 5,2% kamata godišnje na 305.000 kruna Dioničarskom društvu prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice u korist građevinske tvrtke Gfrerer, Schoch i Grossmann iz Budimpešte na ime polovice doprinosa za troškove građenja tadašnje pogranične stanice Bubnjarci, po odbitku polovice troškova za građenje mosta na Kupi, koji je sagrađen od strane Austrijskih državnih željeznica. Dioničarsko društvo prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice obuhvatilo je ovaj zahtjev protiv Austrije u svojoj tužbi mađarsko-jugoslavenskom Mješovitom izbranom sudu na izričit zahtjev građevinske tvrtke. Društvo se trudilo na ponovnim sjednicama prilikom

114 *À fonds perdu* - izgubljena sredstva.

115 HR-HDA-573. BDH/Z, dosje D. d. Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, Definitivni tekst ugovora s državom, svež. br. 1219. Također, vidi i HR-HDA-152. *Savska financijska direkcija u Zagrebu - Zagreb (1929-1939)* (dalje: HR-HDA-152. SFD), dosje D. d. prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, kut. br. 344.

pregovora za otkup gore navedene pruge da država prizna ovaj zahtjev. No predstavnici države čvrsto su stajali na gledištu da je u slučaju Bubnjaraca u pitanju administrativni dug, da je on, dakako, dio građevinskog kapitala, ali nije služio ukamaćenju i amortizaciji prioritetnih dionica. Ovaj se dug stoga pravno nije mogao smatrati kao učešće koje se moglo valorizirati, već obični ugovorni dug koji po mirovnim ugovorima nije teretio Kraljevinu Jugoslaviju. Prema tome, pravno ostvarenje bilo je potpuno bez izgleda. Sporazumno je utvrđeno da ova tražbina u vezi građevinskih troškova stanice Bubnjarci nije uzeta u obzir pri određivanju kupovne cijene.¹¹⁶

Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije izdalo je Dioničarskom društvu prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice na njegov zahtjev uvjerenje od 1. rujna 1938. pod brojem 19.323/1938. da je navedeno društvo dozvolilo zemljišnoknjižni prijenos svoga vlasništva glede željezničke pruge Sisak-Karlovac-Ozalj-Bubnjarci na državu.¹¹⁷

Prema zaključku izvanredne glavne skupštine dioničara od 29. rujna 1938. stupilo je Dioničarsko društvo prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, Zagreb, Jurišićeva 22 u likvidaciju.¹¹⁸

Dana 27. listopada 1938. predstavnik Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice Nikola Najman, odvjetnik iz Beograda, predao je predstavnicima Generalne direkcije državnih željeznica planove, crteže, tehničke i administrativne isprave društva vezane za pruge: dionica Sisak-Caprag-Vrginmost, dionica Vrginmost-Karlovac, dionica Karlovac-Bubnjarci-državna granica.¹¹⁹

Na temelju molbe Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice od 29. rujna 1938., Okružni sud u Zagrebu upisao je 26. studenoga 1938. u svome trgovačkom registru za društvene tvrtke upis promjene čl. 8. Pravila Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice. Prema navedenoj promjeni, dionička glavница društva bila je prije valorizacije 21,230.600 kruna. U svrhu nabave ove glavnice stavljeno je u opticaj:

a) za pokriće glavnice starog dijela pruge (Sisak-Caprag-Vrginmost-Karlovac), uključivši troškove za proširenje postaje Grabovac: 18.750 komada temeljnih dionica po nominali od 200 kruna u ukupnoj vrijednosti od 3,750.000 kruna i 45.391 komada prvenstvenih dionica po nominali od 200 kruna u ukupnoj nominalnoj vrijednosti od 9,078.200 kruna.

b) za pokriće glavnice novog dijela pruge (Karlovac-Bubnjarci do bivše zemaljske granice): 10.526 komada temeljnih dionica po nominali od 200 kruna u ukupnoj nominalnoj vrijednosti od 2,105.200 kruna i 31.486 komada

116 HR-HDA-152. SFD, dosje D. d. prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, Prilog uz Ugovor Kraljevine Jugoslavije s Dioničarskim društvom prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice od 1938., kut. br. 344.

117 HR-HDA-573. BDH/Z, dosje D. d. Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, svež. br. 1219.

118 *Narodne novine. Službeni list Kraljevske banske uprave Savske banovine* (dalje: *NN KBUSB*), br. 231, Zagreb, 11. listopada 1938., 4 i *NN KBUSB*, br. 232, Zagreb, 12. listopada 1938., 4. Iako je Prva jugozapadna krajiška mjesna željeznica d.d. formalno zaključila likvidaciju na izvanrednoj glavnoj skupštini od 29. rujna 1938., ona uistinu nije vršila nikakvo poslovanje još od godine 1918. Vidi HR-HDA-152. SFD, dosje D. d. prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, dopis društva upućen 26. siječnja 1939. Savskoj financijskoj direkciji u Zagrebu, kut. br. 344.

119 HR-HDA-573. BDH/Z, dosje D. d. Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, svež. br. 1219.

prvenstvenih dionica po nominali od 200 kruna u ukupnoj nominalnoj vrijednosti od 6,297.200 kruna.

Na temelju rješenja Ministarstva trgovine i industrije II. br. 31.567/K od 20. kolovoza 1938. i prema zaključku donesenom na izvanrednoj glavnoj skupštini od 7. rujna 1927. povišena je uslijed valorizacije dionička glavica na 80,941.662,50 dinara, a nominala svake dionice na 762,50 dinara. Dionička glavica razdijeljena je, prema tome, na 29.276 komada temeljnih dionica po nominali od 762,50 dinara u ukupnoj nominalnoj vrijednosti od 22,322.950 dinara i 76.877 komada prvenstvenih dionica, uključivši užitnice¹²⁰ izdane za amortizirane prvenstvene dionice, po nominali od 762,50 dinara u ukupnoj vrijednosti od 58,618.712,50 dinara. Od ove valorizirane ukupne dioničke glavice otpadalo je: 18.750 komada temeljnih dionica u ukupnoj nominalnoj vrijednosti od 14,296.875 dinara na stari dio pruge spomenut pod a) i 10.526 komada temeljnih dionica u ukupnoj nominalnoj vrijednosti od 8,026.075 dinara na novi dio pruge spomenut pod b), zatim 45.391 komada prvenstvenih dionica (uključivši užitnice) u ukupnoj nominalnoj vrijednosti od 34,610.637,50 dinara na stari dio pruge spomenut pod a) i 31.486 komada prvenstvenih dionica (uključivši užitnice) u ukupnoj nominalnoj vrijednosti od 24,008.075 dinara na novi dio pruge spomenut pod b). Dionice su glasile na donosioca, a izdane su u apoenima po 1, 10, 250, odnosno 500 dionica.¹²¹

Temeljem zaključka Okružnog suda u Novom Sadu (Odjeljenje za centralnu zemljišnu knjigu željeznica i javnih kanala¹²²) br. 3/39 od 30. svibnja 1939., izvršen je prijenos prava vlasništva na otkupljenim prugama u Centralnoj zemljišnoj knjizi željeznica i javnih kanala u korist Državnog erara Kraljevine Jugoslavije (Ministarstvo saobraćaja).¹²³

Likvidatori Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice u likvidaciji Zagreb dali su 8. listopada 1939. oglas u "*Narodnim novinama*" gdje temeljem čl. 206. *Trgovačkog zakona*¹²⁴ daju na znanje da

120 Užitnice (njem. Genussschein) su isprave koje dioničko društvo može izdati u korist osoba povezanih s društvom (dioničarima, vjerovnicima, zaposlenima i sl.). Ovlaštenici užitnica mogu postaviti samo zahtjev za sudjelovanje u dobitku, ostatku likvidacijske mase ili pravo na nove dionice, tj. daju samo imovinska prava, a ne daju članska prava, kao što je npr. pravo glasa. Užitnice ne smiju imati nominalnu vrijednost niti se smiju izdavati kao isprave koje daju pravo na udio u društvu (Partizipationsschein), niti kao ulog. Ovlaštenici užitnica čine vjerovničku zajednicu.

121 HR-HDA-152. SFD, dosje D. d. prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, Zaključak Okružnog suda u Zagrebu od 26. studenoga 1938., kut. br. 344.

122 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 knjigu konstatirano je, da se tamo kod Okružnog suda u Novom Sadu nalaze zemljišna knjižni 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.

123 HR-HDA-573. BDH/Z, dosje D. d. Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, svež. br. 1219.

124 Temeljem čl. 206. *Trgovačkog zakona* od 16. svibnja 1875., likvidatori društva bili su dužni o društvenim poslovima svake godine objaviti iskaz o stanju likvidacije te o njenom završetku. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1875.*, br. 79, Zagreb: Tiskara Narodnih novina, 1876., 205.

su potpuno dovršili likvidaciju povjerenu im zaključkom izvanredne glavne skupštine dioničara od 29. rujna 1938. Nakon podmirenja dugova i svih izdataka preostala čista imovina društva utrošena je u cijelosti za djelomičan iskup prvenstvenih dionica. Prema tome, nije preostalo ništa za isplatu neiskupljenih dijelova prvenstvenih dionica, niti za isplatu dividendnih zaostataka na prvenstvene dionice, a niti za bilo kakve isplate posjednicima temeljnih dionica, ni po užitnicama izdanih umjesto amortiziranih prvenstvenih dionica.¹²⁵

Trgovački sud u Zagrebu objavio je 21. kolovoza 1940. da je u trgovački registar upisano brisanje Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice u likvidaciji. Knjige i prilozi Društva pohranjeni su na rok od 10 godina kod likvidatora Jurja Pajanovića u Zagrebu, Jurišićeva 22, u smislu čl. 207. *Trgovačkog zakona*.¹²⁶

4. Zaključak

Pod vicinalnim željeznicama, odnosno željeznicama mjesnog interesa, smatramo one kojima je glavni cilj bio, da odgovaraju prometno-gospodarstvenim potrebama područja kroz koji 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, između kojih je bilo i Dioničarsko društvo prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice. Pruge društva bile su: Caprag-Vrginmost-Karlovac-Ozalj-Bubnjarci. S prometno-komercijalnog gledišta Prva jugozapadna krajiška mjesna željeznica imala je značaj spojne pruge između zapadne Bosne i Slovenije, a istovremeno je rasterećivala prugu Zagreb-Sisak, a naročito samu stanicu Zagreb. Godine 1938. država je sklopila ugovor s Dioničarskim društvom prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice o otkupu njegovih pruga, pa je tako prestao i razlog njegovog postojanja. Društvo je 1938. godine ušlo u proces likvidacije, koja je završila 1939, da bi se 1940. društvo brisalo iz trgovačkog registra. Analizom objavljenih podataka

125 *Narodne novine. Službeni list Banovine Hrvatske* (dalje: *NN BH*), br. 292, Zagreb, 28. prosinca 1939., 8.

126 *NN BH*, br. 212, Zagreb, 18. rujna 1940., 4. Također, vidi i HR-HDA-152. SFD, dosje D. d. prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice, kut. br. 344. Temeljem čl. 207. *Trgovačkog zakona* od 16. svibnja 1875., knjige razvrgnutoga dioničarskog društva davane su u pohranu na deset godina na mjestu, koje je odredio nadležni sudbeni stol. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1875*, br. 79, Zagreb: Tiskara Narodnih novinah, 1876., 205.

o poslovanju Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice te usporedbom s drugim hrvatsko-slavonskim vicinalnim željeznicama, obzirom na veličinu njene dioničke glavnice i konstantno poslovanje s financijskim dobitkom, možemo zaključiti da je navedeno dioničarsko društvo predstavljalo jednu od najznačajnijih i najuspješnijih vicinalnih željeznica na našim prostorima. Svojim poslovanjem društvo je odigralo značajnu ulogu u privrednom razvitku cijele zemlje, a napose područja kroz koji su prolazile njegove pruge. 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 Prva jugozapadna krajiška mjesna željeznica.



Prilog 1: Dionica predmetne željeznice iz 1906. godine.

Summary

FIRST SOUTH-WEST BORDERLAND VICINAL RAILWAY LTD. (1902-1940)

Siniša LAJNERT

In the article the author analyses from the aspect of the history of institutions the structure, activity and liquidation of the First South-West Borderland Local Railway Ltd. from 1902 when it was founded until 1940 when it was removed from the trade registry after its liquidation was finished. The railway belonged to the so-called vicinal railways i.e. railways of local interest, whose primary goal was to suit the traffic-economic needs of the area through which they passed. The expansion of the railway network on the territory of the Kingdom of Croatia and Slavonia began in 1880 by passing of the Act on Railways of Local Interest, which enabled the private capital to build and exploit the railway network. The Hungarian government gave concessions to private owners to build and exploit vicinal railways. According to given concessions the concessionaire was obliged to found a stock company that was authorised for the purposes of building a railway to acquire the necessary capital by issuing shares or bonds at a value established by the concession. The headquarters of the stock company was in Budapest and in 1919 it moved to Zagreb. The company's railway tracks were: Caprag-Vrginmost, Vrginmost-Karlovac, Karlovac-Ozalj and Ozalj-Bubnjarci. The Caprag-Vrginmost railway line was open for traffic in 1903, the Vrginmost-Karlovac railway line in 1907 and Karlovac-Bubnjarci in 1913. These private railway lines were exploited i.e. administered by the state. In the Austro-Hungarian Monarchy the company's railway lines were under the jurisdiction of the Business Administration of the Royal Hungarian Railways in Zagreb 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. In 1938 the state concluded a contract with the stock company of the First South-West Borderland Local Railway about buying off their railway lines and hence the reason for its existence ceased to exist. In 1938 the company entered the process of liquidation, the latter ending in 1939 and it was removed from the trade registry in 1940. Due to the size of the stock capital and constant financial gain, we can conclude that the stock company represented one of the most important and most successful vicinal railways in our region.

Translated by
Marijan Bosnar

