

Siniša Lajnert

Ivica Halapir

(Hrvatski državni arhiv, Zagreb)

USTROJ I DJELOVANJE DIONIČARSKOG DRUŠTVA SJEDINJENIH PODRAVSKO- POSAVSKIH VICINALNIH ŽELJEZNICA

UDK 656:94(497.5)“1906/1940”

DOI 10.22586/SS.23.1.8

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: 28. 11. 2022.

U radu autori s aspekta povijesti institucija obrađuju ustroj i djelovanje Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica u periodu od godine 1906., kada je društvo osnovano fuzijom Dioničarskog društva mjesne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala i Dioničarskog društva mjesne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje, pa sve do godine 1940., kada je završena njegova likvidacija. Sjedište društva u Austro-Ugarskoj Monarhiji, kao i kod većine vicinalnih željeznica, bilo je u Budimpešti. U Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca društvo je prvotno premjestilo svoje sjedište u Zagreb, a potom u Beograd. Poslove dioničarskog društva obavljali su glavna skupština dioničara, ravnateljstvo i nadzorni odbor. Pruge društva bile su u državnoj eksploataciji, odnosno upravi. Društvo je u Austro-Ugarskoj Monarhiji poslovalo s financijskim dobitkom te je predstavljalo jednu od rentabilnijih privatnih vicinalnih željeznica na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije.

Ključne riječi: Dioničarsko društvo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica u Budimpešti/Zagrebu/Beogradu, vicinalne (mjesne, lokalne) željeznice, privatne željeznice u državnoj upravi

1. Uvod

U članku su s aspekta povijesti institucija prikazani rezultati istraživanja ustroja i poslovanja Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica (Dráva-Százavidéki egyesült helyi érdekü vasutak részvénytársaság / Aktiengesellschaft der vereinigten Lokaleisenbahnen der Drau-Save Gebiete / Société anonyme des chemins de fer vicinaux reunis de

la region Drave-Save)¹ u periodu od godine 1906., kada je društvo osnovano fuzijom Dioničarskog društva mjesne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala (Vinkovce-Županje-Szávparti helyi érdekü vasut részvénytársaság / Localeisenbahn-Actiengesellschaft Vinkovce-Županje-Save Ufer)² i Dioničarskog društva mjesne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje (Eszék-djakovár-vrpoljei helyi érdekü vasut részvénytársaság / Eszék-Djakovár-Vrpoljeer Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft / Société anonyme du chemin de fer vicinal Eszék-Djakovár-Vrpolje),³ pa sve do godine 1940., kada je završena njegova likvidacija.

Odluku o fuziji navedena društva donijela su na svojim glavnim skupštinama održanim 15. listopada 1906. odnosno 10. studenoga 1906. Kraljevski ugarski (kr. ug.) ministar trgovine⁴ odobrio je fuziju svojom naredbom br. 431/1907. od 11. veljače 1907.⁵ Iako su oba društva poslovala s pozitiv-

¹ Ponekad se u dokumentima željezničko društvo spominje pod nazivom Dioničarsko društvo sjedinjenih drava-posavskih vicinalnih željeznica, Dioničarsko društvo združenih podravske i posavske mjesne željeznice, Sjedinjena dravsko-savska željeznica, Dravsko-savska vicinalna željeznica (D.S.v.ž.) te Dioničarsko društvo podravsko-posavske sjedinjenih lokalnih željeznica.

² Opširnije o vicinalnoj željeznici Vinkovci-Županja-Savska obala te prugama u njenom vlasništvu vidi Siniša Lajnert i Ivica Halapir, "Ustroj i djelovanje Dioničarskog društva mjesne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala", *Scrinia Slavonica* 22 (2022), 143-173.

³ Opširnije o željezničkoj pruzi Osijek-Đakovo-Vrpolje vidi Borislav Bijelić, *Đakovo u prijedlozima i projektima željezničkih pruga do 1914. godine* (Đakovo, 2004); Borislav Bijelić, "Đakovo u projektima željezničkih pruga, s posebnim osvrtom na izgradnju pruge Osijek-Đakovo-Vrpolje." *Scrinia Slavonica* 2, br. 1 (2002): 442-468. Borislav Bijelić, "Đakovo u projektima željezničkih pruga, s posebnim osvrtom na izgradnju pruge Osijek-Đakovo-Vrpolje", *Scrinia Slavonica* 2 (2002), 442-468. U nekim dokumentima umjesto naziva Dioničarsko društvo mjesne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje koristi se naziv Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje. Radi unificiranosti, u tekstu se svuda spominje prvi naziv.

⁴ Od 1889. do 1918. godine za poslove željeznica u ugarskom dijelu Monarhije bilo je nadležno Kr. ug. ministarstvo trgovine u Budimpešti (Kereskedelmi Minisztérium / Kön. ung. Handels-Ministerium). Prije toga, točnije od Austro-ugarske nagodbe godine 1867. do 1889. za poslove željeznica u ugarskom dijelu Monarhije bilo je nadležno Kr. ug. ministarstvo za javne radnje i komunikacije u Budimpešti (Közmunka-és Közlekedésügyi Minisztérium / Kön. ung. Ministerium für öffentliche Arbeit und Communication). Ta nadležnost odnosila se i na Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju.

⁵ Hrvatski državni arhiv (dalje: HR-HDA) 79. Zemaljska vlada. Odjel za unutarnje poslove-Zagreb (1869-1921), sv. 10-4, kor. br. 52260/1907, ur. br. 65.584/1907, dopis Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavske vicinalnih željeznica upućen 29. listopada 1907. Predsjedništvu Upravnog odbora Virovitičke županije u Osijeku, kut. br. 3339. Naredba kr. ug. ministra trgovine o odobrenju fuzije br. 431/III od 11. veljače 1907. spominje se i u fondu HR-HDA-757. Obitelj Plavšić-Osijek, Zagreb; 1853.-1964., Iskaz na račun ¼ otkupnine dozvoljenih i do konca godine 1907. izplaćenih subvencija za vicinalne željeznice u starom provincijalu, kut. br. 3. Datum fuzije odnosno konstituiranja novoga društva (15. listopada 1906.) spominje se i u: *Compass Finanzielles Jahrbuch Tschechoslovakei-Jugoslawien, 1922.*, LV, Band II (Wien, 1922), 1394; *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslawien-Ungarn, 1923.*, LVI,

nim financijskim saldonom,⁶ uprave obaju društava procijenile su da će fuzijom postati još uspješniji i rentabilniji. To se pokazalo kao točna procjena. Novoosnovano društvo potpadalo je pod značajnije, uspješnije i rentabilnije privatne vicinalne željeznice na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije. Osim toga, oba društva imala su iste ciljeve. Jedan od glavnih ciljeva bila je dominacija nad bosanskom trgovinom, te prijenos njenih proizvoda na neko hrvatsko tržište, a preko Osijeka i na mađarsko. Istovremeno, ti su proizvodi preko Vinkovaca i Vrpolja na zapad prevoženi prema Zagrebu, pa dalje u Austriju, a na istok prema Zemunu i dalje ka Srbiji. Osim toga, otpremeni su razni poljoprivredni proizvodi uzgojeni u plodnom slavonskom kraju kroz koji su prolazile navedene pruge te drvena građa iz bogatih hrastovih šuma. Ovdje treba spomenuti općepoznatu činjenicu da je u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji vladao mješoviti sustav vlasništva nad željeznicama, budući da su pored Kr. ug. državnih željeznica postojale još i privatne željeznice (vicinalne željeznice). Većina privatnih vicinalnih željeznica bila je u eksploataciji Kr. ug. državnih željeznica odnosno odgovarajućih prometnih uprava, dok su svega nekoliko njih bile u privatnoj upravi. Tako se novoosnovana vicinalna željeznica u Vinkovcima i Vrpolju spajala na glavnu prugu u vlasništvu Kr. ug. državnih željeznica koja je vodila od Zemuna, preko Rume, Mitrovice, Šida, Broda (spoj s Bosnom), Nove Kapele Batrine, Gradiške, Novske i Sunje do Siska, dok je u vlasništvu privatnog austrijskog Društva južnih željeznica⁷ bio nastavak te pruge od Siska prema Zagrebu i Savskom Marofu (Zidani Most).⁸

Band III (Wien, 1923), 557; *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslavien-Ungarn, 1925.*, LVIII, Band III (Zagreb, 1925), 700-701; *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslavien, 1931.*, LXIV (Wien, 1931), 908-909. Također, vidi i Lajnert i Halapir, "Ustroj i djelovanje", 165-166.

⁶ U trenutku udruživanja, krajem 1906., navedena društva imala su sljedeće poslovne pokazatelje: Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala prevezlo je točno 72.993 putnika i 37.007 tona tereta, dok je čisti dobitak iznosio 61.675 kruna. Istovremeno je Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje prevezlo 210.753 putnika i 84.223 tona tereta, dok je čisti dobitak iznosio 162.505 kruna. Vidi *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1907.-1908.*, *Financieller und Commercieller Jahrbuch, II. Theil: Genossenschaften, Assecuranzen, Industrie u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finanzen*, XXXV. Jahrgang (Budapest, 1908), 720. Također, vidi i Lajnert i Halapir, "Ustroj i djelovanje", 165.

⁷ Općenito o Društvu južnih željeznica, najvećem i najmoćnijem željezničkom dioničarskom društvu u Austro-Ugarskoj Monarhiji vidi Josip Gorničić-Brdovački, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine: građenje, organizacija i financijski odnosi*, Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, knjiga 3 (Zagreb, 1952), 167-177; Siniša Lajnert, "Društvo južnih željeznica / Društvo željeznica Dunav-Sava-Jadran", *Željeznice 21* 20/3 (2021), 51-53.

⁸ Lajnert i Halapir, "Ustroj i djelovanje", 165-166; Siniša Lajnert, "Ustroj i djelovanje Dioničarskog društva vicinalne željeznice Szt. Lőrincz-Slatina-Našice", *Scrinia Slavonica 21* (2021), 281.

Osnovna zadaća vicinalnih željeznica,⁹ kao željeznica lokalnog (mjesnog) značaja, bila je da podupiru prometne i gospodarske interese određenog područja. Željeznička mreža na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije dosegla je svoj vrhunac kada je država temeljem *Zakona o željeznicama mjesnog interesa* iz 1880. (*Zakonski članak XXXI.*) te njegove nadopune iz 1888. godine (*Zakonski članak IV.*) dozvolila privatnom kapitalu da gradi i eksploatira željezničku mrežu u skladu s ekonomskim principima odnosno interesima (profit).¹⁰

Temeljem *Zakonskog članka XXXI. o željeznicah mjestnog interesa* od 13. lipnja 1880., nadležno ministarstvo moglo je izdavati koncesije¹¹ (dozvole) za željeznice mjesnog interesa uz određene uvjete i pogodnosti sadržane u ovom zakonu. Svaka takva koncesija morala se 14 dana nakon njenog izdavanja prijaviti zajedničkom hrvatsko-ugarskom saboru. Zakonodavstvu je bilo dozvoljeno pravo izdavanja koncesija onim željeznicama koje su služile kao spoj dviju željeznica ili su sačinjavale nadopunjujući dio pojedinih glavnih pruga u njihovom glavnom pravcu. Za željeznice mjesnog interesa koncesija se mogla izdati najviše na 90 godina. Poslije proteka toga vremena iste su bez odštete prelazile u vlasništvo države. Koncesija ili vlasništvo željeznice moglo se prenijeti na drugoga samo uz pristanak Vlade. Istovremeno je državi dana mogućnost da može otkupiti vicinalnu željeznicu u slučaju ako bi se izgradila glavna pruga koja bi vodila istim pravcem kao i dotična koncesionirana vicinalna željeznica. U pogledu građenja, opreme i prometa željeznice, davane su sve povlastice i pogodnosti koje je dopuštala sigurnost prometa. Zakon je regulirao i oslobađanje i oprost od raznih pristojbi i poreza na određeni broj godina. Tako je tim željeznicama zajamčeno: 1. za vrijeme građenja oprost od biljegovine i pristojbi za sve ugovore sklopljene u svrhu nabave građevne odnosno uložne glavnice bilo kojim načinom, kao i u svrhu osiguranja gradnje i

⁹ Vicinālan (lat. *vicinalis*) - obližnji, susjedan; vīcinālnā željeznica – sporedna željeznica za lokalni promet. Vidi "vicinālan", u: Bratoljub Klaić, *Rječnik stranih riječi, tuđice i posuđenice* (Zagreb, 2001), 1420. Temeljem čl. 1. Zakonskog članka XXXI. o željeznicah mjestnog interesa od 13. lipnja 1880., željeznice mjesnog interesa bile su one kojima je svrha bila da odgovaraju prometnim i narodno-gosudarstvenim zahtjevima određenog područja. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1880.* (Zagreb, 1881), br. 60: 235. Opširnije o vicinalnim željeznicama vidi Siniša Lajnert, "Ustroj i djelovanje Dioničarskog društva dunavsko-savske vicinalne željeznice u periodu Austro-Ugarske Monarhije", *Scrinia Slavonica* 20 (2020), 191-200.

¹⁰ Lajnert, "Ustroj i djelovanje Dioničarskog društva vicinalne željeznice Szt. Lőrincz", 276.

¹¹ Koncèsija (isp. *concedirati*; lat.) - 1. ugovor kojim država ili municipalna vlast, pod stano vitim uvjetima, daje u eksploataciju svoja poduzeća ili zemlju s pravom vađenja korisnih ruda, gradnje poduzeća itd., 2. sámo poduzeće, organizirano na temelju koncesije, 3. dopu štenje, ustupanje, ustupak, povlastica, 4. odobrenje za vođenje obrta, dozvola za obavljanje neke djelatnosti; *concesionār* - osoba koja je dobila koncesiju. Vidi "koncèsija", u: Klaić, *Rječnik*, 720.

opreme, za sve podneske i druge isprave pri vođenju željezničke grunтовnice te uknjižbe i izknjižbe zajmova, kao i za isprave koje su se odnosile na prijenos za željeznicu potrebnih zemljišta i stvarnih prava, na plaćanja u gotovom novcu uz preuzimanje dionica ili bez toga te bilo koju vrstu i način doprinosa; 2. oprost od biljegovine i pristojbi za prvo izdanje temeljnih i prvenstvenih (prioritetnih) dionica, prvenstvenih obveznica i međutomnica;¹² 3. potpuni oprost od plaćanja poreza za društva koja su bila obavezna na javno polaganje računa, odnosno od plaćanja dohodarine, kao i od plaćanja kuponskog poreza od temeljnih dionica, prvenstvenih dionica i obveznica, i napokon, od plaćanja kuponske biljegovine na vrijeme od 30 godina, računajući od dana izdavanja koncesije. Oprost od poreza prestajao je nakon 10 godina, čim je čisti dohodak poduzeća i poslije uvrštenja spomenutih poreznih svota u prometni račun bio veći od 6-postotnih kamata dozvoljene građevne glavnice. Na željeznicama mjesnog interesa nije se uzimao otpremni porez kroz 10 godina, računajući od dana izdavanja koncesije. Ako su građenjem tih željeznica erarska ili zakladna dobra koja su se nalazila pod državnom upravom imala svoj interes, morala su financijski doprinijeti njenoj izgradnji. Kraljevske ugarske državne željeznice bile su za željeznice mjesnog interesa koje su se spajale na njihove pruge dužne: 1. na zajedničkim kolodvorima obavljati službu uz naknadu stvarnih troškova; 2. na zahtjev voditi promet mjesnih željeznica uz naknadu stvarno nastalih troškova i 3. otpremati potrebni građevni materijal za ove željeznice uz određeni trošak. Općine su za takve željeznice bile dužne preuzeti najviše na 10 godina jamstvo kamata ili potpore svih vrsta. Taj zaključak općina dobivao je valjanost u slučaju ako ga je uz posredovanje nadležnog municipija¹³ odobrio ministar unutarnjih poslova, odnosno ban sporazumno s ministrom financija. Čim je na temeljne dionice društva, koje se trebalo ustrojiti u svrhu izgradnje i eksploatacije željeznice mjesnog interesa, bilo uplaćeno u gotovom novcu 30 % nominalne vrijednosti, moglo se takvo dioničko društvo odmah ustrojiti te je svoja pravila moglo upisati u trgovački registar. Također, građevna dozvola se mogla izdati tek onda kada je tih 30 % temeljne dioničke glavnice bilo uplaćeno u gotovu novcu. Ovaj zakon državi je davao mogućnost da može otkupiti pravo vlasništva i posjeda željeznice mjesnog interesa u slučaju da se izgradi glavna pruga koja bi išla istim smjerom kao i dotična koncesionirana željeznica. Izvršenje

¹² Međutomnica ili privremenica je isprava koja dokazuje člansko pravo u dioničarskom društvu. Izdaje se ili prije upisa dioničarskog društva u sudski registar ili onda kada ulog nije uplaćen u cijelosti, a društvo ne želi dioničaru dati definitivnu ispravu. Vrijedi sve dok se ne izda isprava o dionici. Vidi "Privremenica", <https://webhosting-wmd.hr/rjecnik-pojmovi-p/web/privremenica>, pristupljeno 23. listopada 2022.

¹³ Municipij (lat. *municipium* - gradić) - grad sa samostalnom gradskom upravom; mūnicipālan, -lna, lno - koji se odnosi na gradsku samoupravu, samoupravni, mjesni, općinski, gradski. Vidi "municipij", u: Klaić, *Rječnik*, 916.

ovoga zakona povjereno je ministru za javne radnje i komunikacije, ministru financija i ministru unutarnjih poslova, odnosno banu.¹⁴

Temeljem *Zakonskog članka IV.* iz 1888. zakonodavstvu je, pored odredbe navedene u Zakonu iz 1880., bilo dozvoljeno pravo izdavanja koncesija i onim željeznicama mjesnog interesa koje su bile projektirane neposredno do zemaljske granice ili koje su putem neposrednog priključenja spajale određenu željeznicu s vodenim putem kojim su plovili parobrodi. Koncesija (pravo vlasništva) i prometna eksploatacija vicinalnim željeznicama mogli su se prenijeti na drugoga samo uz dozvolu kr. ug. ministra za javne radnje i komunikacije. Otkupno pravo države stupalo je na snagu i u onom slučaju kad je vicinalna željeznica naknadno dobila takav priključak koji joj je davao značaj spojnog ili prijelaznog pravca. Ako je vicinalna željeznica već prilikom dobivanja koncesije spadala u spojni, prijelazni ili glavni prometni pravac, stupalo je otkupno pravo države na snagu čim je predmetnu vicinalnu željeznicu zakonodavstvo proglasilo glavnom prugom. Nakon isteka 30 godina od dana izdavanja koncesije otkupno pravo države moglo se bezuvjetno ostvariti. Propise i norme koje su se odnosile na građenje, opremu i promet vicinalnih željeznica ustanovljavao je ministar za javne radnje i komunikacije naredbenim putem. Po želji navedenog ministra, vicinalna željeznica bila je dužna otpremati kr. ug. poštu. On je naredbenim putem određivao i uvjete njenog otpremanja. Zakon je precizirao da za vrijeme trajanja gradnje dozvoljeni oprost od biljegovine i pristojbi prestaje nakon dvije godine, računajući od otvorenja predmetne željeznice za promet. Oprost se odnosio na samu koncesiju, na sklopljene ugovore (otpremanje pošte, zajednička uporaba priključnih kolodvora ili pojedinih dijelova pruge te sama eksploatacija prometa), isprave sastavljene od strane države, municipija, općina i privatnika u vezi s prinosima za izgradnju vicinalnih željeznica, na gruntovno uknjiženje ponuđenih prinosa te na isprave i podneske koji su se odnosili na brisanje teretovnih stavki. Kr. ug. ministar za javne radnje i komunikacije mogao je sporazumno s kr. ug. ministrom financija dozvoliti da Strojarnica državnih željeznica te tvornica željeza i čelika u Diósgyöru mogu, uz višegodišnje otplaćivanje, kreditirati naručene lokomotive te željezne i čelične materijale za gornji stroj pruge vicinalne željeznice. Ovaj zakon precizirao je da izgradnju vicinalnih željeznica mogu podupirati država, municipiji i općine. Svotu koju je kr. ug. ministar za javne radnje i komunikacije mogao upotrijebiti svake godine za potporu izgradnje vicinalnih željeznica utvrđivalo je zakonodavstvo u državnom proračunu na temelju njegovog prijedloga u sporazumu s kr. ug. ministrom financija. Državni proračun nije se mogao opteretiti većom

¹⁴ *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1880.*, br. 60: 235-239. Opširnije o željezničkim koncesijama vidi Ivan Kosnica, "Pravni vidovi koncesija na željeznicama u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji od 1848. do 1918.", *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 60/3-4 (2010), 861-892.

sumom od 300.000 forinti na godinu. Iz ove sume nije se mogla vicinalnoj željeznici pružiti potpora veća od 1/10 stvarne građevne glavnice. Municipiji su pak mogli podupirati vicinalne željeznice na teret zaklade za javne radnje ili na teret drugih u ovu svrhu namijenjenih zaklada, odnosno na teret svoga imetka, te putem određivanja županijskog odnosno municipalnog prireza. Vicinalne željeznice mogle su podupirati na isti način i općine, i to na teret svoga dohotka odnosno imetka ili putem raspisivanja općinskog poreza. Zaključci municipija kojim su odobravali potporu zahtijevali su odobrenje kr. ug. ministra za javne radnje i komunikacije, odnosno kr. ug. ministra unutarnjih poslova i kr. ug. ministra financija. Zaključci općina pak zahtijevali su odobrenje dotičnih municipija i navedenih ministara, bez čijih odobrenja se ovi zaključci nisu mogli smatrati pravovaljanima. Na području Kraljevine Hrvatske i Slavonije su ovakvi prinosi odobravani od strane bana, sporazumno s kr. ug. ministrom financija. Vicinalna željeznica bila je dužna državi, municipijima i općinama, u ime isplaćenih suma potpore za građevnu glavnicu, predati dionice ili temeljne dionice koje su odgovarale samoj vrijednosti potpore. Zakon je naglasio da se u koncesiji mora ustanoviti stvarna građevna glavica. Temeljne dionice, prema ovoj promjeni zakona, morale su iznositi barem 35 % stvarne građevne glavnice.¹⁵

U Austro-Ugarskoj Monarhiji pruge Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica bile su u eksploataciji Kr. ug. državnih željeznica, da bi u Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca (SHS) / Jugoslaviji potpale pod nadležnost Željeznica Kraljevine SHS odnosno Jugoslavenkih državnih željeznica (JDŽ).

Članak se temelji prvenstveno na proučavanju sačuvanoga arhivskoga gradiva koje se nalazi u Hrvatskom državnom arhivu. Osim analize arhivskih izvora, u radu su obrađeni i tiskani izvori te predmetna stručna i znanstvena literatura.

2. Dioničarsko društvo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica u periodu Austro-Ugarske Monarhije

2.1. O prugama Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica

Dioničarsko društvo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica, kao pravni sljednik Dioničarskog društva mjesne željeznice Vinkovci-

¹⁵ Zakonski članak XXXI. iz 1880. mijenja se i nadopunjuje 24. veljače 1888. Zakonskim članom IV. o preinačenju i nadopunjenju Zakonskoga članka XXXI. od godine 1880. o željeznicah mjestnoga interesa. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1888.* (Zagreb, 1888), br. 24: 185-191.

Županja-Savska obala i Dioničarskog društva mjesne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje, preuzelo je pruge svojih prednika. Tako je od prvoga društva preuzelo u svoje vlasništvo prugu Vinkovci-Županja-Savska obala, a od drugoga društva prugu Osijek-Đakovo-Vrpolje te njen nadopunjujući dio – teretni kolosijek Osijek-Dravska obala. Novostvoreno društvo izgradilo je samo jednu prugu, i to Osijek-Vinkovci.

Prema godišnjem izvještaju Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica za 1910. godinu, koncesija za prugu Vinkovci-Županja-Savska obala izdana je 24. prosinca 1900., za prugu Osijek-Đakovo-Vrpolje 18. rujna 1906., a za prugu Osijek-Vinkovci 8. siječnja 1911. Datum otvaranja za promet pruge Vinkovci-Županja-Savska obala bio je 30. rujna 1901., pruge Osijek-Đakovo-Vrpolje 11. rujna 1905., a pruge Osijek-Vinkovci 24. studenoga 1910. Sveukupna građevinska duljina pruga Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica iznosila je 114,308 km, a prometna (eksploatacijska) duljina 117,420 km.¹⁶ Prema bilanci društva od 31. prosinca 1910., građevinska vrijednost pruge Vinkovci-Županja-Savska obala iznosila je 2.780.800 kruna, pruge Osijek-Đakovo-Vrpolje 4.587.800 kruna, a pruge Osijek-Vinkovci 3.490.000 kruna, sveukupno dakle 10.858.600 kruna. Prema navedenom izvještaju iz 1910., željezničke stanice na prugama društva bile su sljedeće (nabrojane abecedno): Antunovac Osječki, Brijest, Budrovci-Piškovci, Cerna, Čepin, Đakovo, Ernestinovo, Gaboš, Gradište, Laslovo-Korođ, Markušica-Antin, Osijek, Ostrovo, Rokovci-Andrijaševci, Semeljci-Širokopolje, Strizivojna-Vrpolje, Vinkovci, Viškovci, Vladislavci, Vuka-Dopsin, Županja i Županja Savska obala.¹⁷ Koncesiju za teretni kolosijek Osijek-Dravska obala izdalo je Kr. ug. ministarstvo trgovine 1906. godine pod br. 66.086. Bila je duga 2,001 km, a puštena je u promet 15. svibnja 1907.¹⁸

¹⁶ Ukupnu duljinu prugu društva od 117,420 km potvrđuje i: *Compass* 1922., II: 1394; *Compass* 1923., III: 557; *Compass* 1925., III: 700-701. Treća decimala se koristi u tehničkim željezničkim znanostima jer se na taj način dužina pruge može vidjeti u metar. Ovdje je, znači, riječ o preciznoj duljini od 117 km i 420 m. Zahvaljujem na pojašnjenju dr. sc. Zoranu Bundalu.

¹⁷ HR-HDA-757, A Dráva-Szávavidéki egyesült helyi érdekü vasutak részvénytársaság, V. üzleti jelentése 1910. (V. Geschäftsbericht der Aktiengesellschaft der vereinigten Local-eisenbahnen des Drau-Save Gebietes), Budapest, 1911., kut. br. 3. Službena statistika Željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca daje neznatno drugačiju duljinu pruga. Tako je sveukupna građevinska duljina iznosila 114,108 km (Osijek-Vinkovci 32,847 km, Vinkovci-Županja Sava 32,880 km, Osijek-Strizivojna Vrpolje 46,380 km i Osijek-Dravska obala 2,001 km), a eksploatacijska duljina 117,8 km (Osijek-Vinkovci 33,6 km, Vinkovci-Županja Sava 33,7 km, Osijek-Strizivojna Vrpolje 47,7 km i Osijek-Dravska obala 2,8 km). Vidi *Statistika Željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u eksploataciji Ministarstva saobraćaja za godinu 1924. sa uporednim podacima za godine 1923. i 1922.* (Sarajevo, 1927), 8-10, 18-20.

¹⁸ *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslawien*, 1928., LXI (Zagreb, 1928), 672; *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslawien*, 1929., LXII (Wien, 1929), 674; *Compass* 1931., 909.

Normativni okvir za izgradnju pruge Vinkovci-Županja-Savska obala, koja je vodila do savskog prijevoza skelom prema Orašju u Bosni, postavljen je 14. prosinca 1900. *Zakonskim člankom XXVI. kojim se dozvoljuje parovozna vicinalna željeznica Vinkovci-Županje-Savska obala*. Kao što je već rečeno, 24. prosinca 1900. kr. ug. ministar trgovine¹⁹ izdao je Nikoli Atanasiju Plavšiću iz Osijeka pod brojem 90.580 koncesiju za navedenu prugu. Već na konstituirajućoj glavnoj skupštini održanoj 29. prosinca 1900. utemeljeno je u Budimpešti Dioničarsko društvo mjesne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala. Dionička glavnica društva iznosila je 2.780.800 kruna. Jedan od glavnih razloga izgradnje navedene pruge bila je dominacija nad bosanskom trgovinom, te prijenos njenih proizvoda na neko hrvatsko tržište. Nadalje, otpremeni su razni poljoprivredni proizvodi uzgojeni u plodnom slavonskom kraju kroz koji su prolazile navedene pruge, te drvena građa iz bogatih, starih hrastovih šuma predviđenih za sječu.²⁰

Normativni okvir za izgradnju pruge Osijek-Đakovo-Vrpolje te teretnog kolosijeka koji je vodio iz Osijeka do obale rijeke Drave postavljen je 27. kolovoza 1906. *Zakonskim člankom XVIII. kojim se dozvoljuje vicinalna željeznica Osijek-Djakovo-Vrpolje*.²¹ Kao što je ranije rečeno, kr. ug. ministar trgovine izdao je 18. rujna 1906. pod brojem 66086 građevnoj poduzetničkoj tvrtci Gfrerer, Schoch i Grossmann u Budimpešti koncesiju za navedene pruge. Temeljem navedene koncesije, koncesionar je u roku od tri mjeseca bio dužan osnovati dioničarsko društvo.²² Pruga Osijek-Đakovo-Vrpolje bila je zamišljena kao dio glavne pruge Budimpešta-Sarajevo.²³ Kako je od kraja ove vici-

¹⁹ Kr. ug. ministar trgovine bio je Sándor Hegedüs, i to od 26. veljače 1899. do 4. ožujka 1902. Vidi *Révai Nagy Lexikona*, XIII (Budapest, 1915), 262-263.

²⁰ Lajnert i Halapir, "Ustroj i djelovanje", 145-146, 158, 165-166.

²¹ *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1907*. (Zagreb, 1907), br. 28: 298-299.

²² *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1906*. (Zagreb, 1906), br. 51: 431-462. Prema nekim izvorima, tehničko-redarstveni ophod teretnog kolosijeka Osijek-Dravska obala održan je 15. svibnja 1907. na temelju naredbe kr. ug. ministra trgovine br. 33488 od 26. travnja 1907. Kao što je već rečeno, kolosijek je sagradilo Dioničarsko društvo mjesne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje. Na kraju ophoda, pruga je proglašena sposobnom za promet pa je voditelj povjerenstva dao dozvolu da se navedeni teretni kolosijek stavi u promet počevši od 16. svibnja 1907. Vidi HR-HDA-79. Zemaljska vlada. Odjel za unutarnje poslove-Zagreb (1869-1921), sv. 10-4, kor. br. 5274/1907, kut. br. 3337.

²³ "Željeznička pruga Osijek-Vrpolje", *Narodne novine* (Zagreb) (dalje: NN), br. 76 (4. travnja 1899), 5; "Željeznička obhodnja", NN, br. 84 (13. travnja 1899), 5. Potencijalne direktne željezničke veze s Bosnom bile su od izuzetne važnosti za eksploataciju slavonskih pruga. Tako su 10. travnja 1902., prema kalkulaciji N. A. Plavšića, tajnika Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju u Osijeku, postojala dva alternativna projekta koja bi slavonske pruge Osijek-Đakovo-Vrpolje (Šamac) i Osijek-Vinkovci-Županja Savska obala vezala direktnom željezničkom vezom s bosanskim i mađarskim tržištem. Jedan je bio pravcem Budimpešta-Dombóvár-Pécs-Osijek-Đakovo-Vrpolje-Šamac-Doboj-Sarajevo (597 km), a drugi pravcem

nalne željeznice u Vrpolju već vodio nastavak pruge prema Šamcu,²⁴ ona je na taj način vezala rijeku Dravu sa Savom sredinom Slavonije kroz najplodnije krajeve.²⁵ Prije same izgradnje navedene pruge postojala je veoma ozbiljna nakana da se na projektiranoj željezničkoj liniji podignu neka industrijska poduzeća, naime tvornica šećera, tvornica i predionica konoplje i lana te dvije tvornice špirita.²⁶ Jedan od glavnih razloga za izgradnju navedene pruge bio je taj da se jugoistočni dio Virovitičke županije između rijeke Drave i Save poveže neposrednom željezničkom vezom koja je išla od Osijeka, kao glavnog tržišta, koji se nalazio na plovnoj rijeci Dravi i koji je bio povezan željeznicom sa svjetskim tržištima, pa preko Vrpolja prema jugu ka rijeci Savi i dalje u susjednu Bosnu, a od Vrpolja prema zapadu glavnom prugom ka moru, točnije rečeno Rijeci. Navedeni dio Virovitičke županije posjedovao je znatno prirodno bogatstvo, a obuhvaćao je površinu od 170.000 jutara s preko 70.000 stanovnika nastanjenih u gradu Osijeku, trgovištu Đakovu, općinama Čepin, Martinci, Harastin, Dopsin, Vladislavci, Koritna, Vuka, Beketinci, Punitovci, Gorjani, Ivanovci, Širokopolje, Tomašanci, Semeljci, Kešinci, Mrzović, Forkuševci, Viškovci, Vučevci, Selci, Satnica, Budrovci, Piškorevci, Strizivojna, Čajkovci i Vrpolje, te u zaleđu u upravnim općinama Trnava, Levanska Varoš, Gašinci i Drenje. Navedena pruga bila je od izuzetnog značaja za razvoj obrta i trgovine navedenog područja.²⁷

Budimpešta-Dombovár-Pécs-Osijek-Vinkovci-Županja-Savska obala-Tuzla-Sarajevo (541 km). Do travnja 1902. u prvoj varijanti nisu bile izgrađene normalnotračne pruge Osijek-Đakovo-Vrpolje i Šamac-Doboj, a u drugoj varijanti Osijek-Vinkovci i Županja Savska obala-Tuzla-Sarajevo. Treba napomenuti da su, osim gore navedenih dviju pruga, u projektu bile navedene i sljedeće slavonske pruge koje su spajale Mađarsku i Bosnu: Budimpešta-Dombovár-Osijek-Dalj-Brod-Sarajevo (674 km), Budimpešta-Subotica-Dalj-Brod-Sarajevo (642 km), Budimpešta-Subotica-Dalj-Vrpolje-Šamac-Doboj-Sarajevo (612 km) i Budimpešta-Subotica-Dalj-Vinkovci-Županja-Tuzla-Sarajevo (541 km). Vidi HR-HDA-757, Kurze darstellung der Alternativ-Projekte für eine von Budapest über Essek direct nach Sarajevo zu führende Eisenbahn, kut. br. 2. Na žalost, do kraja Austro-Ugarske Monarhije najkraća direktna željeznička veza Slavonije s Bosnom (do Sarajeva i dalje) postojala je samo preko Broda.

²⁴ Pruga Vrpolje-Šamac otvorena je za promet 1878. godine. Vidi Vladimir Stehlik, "Postanak i razvitak železnica u Jugoslaviji (s preglednom kartom železničke mreže)", u: *Sto godina železnica Jugoslavije (1849-1949). Zbornik članaka povodom stogodišnjice železnice Jugoslavije*, ur. Blagoje Bogavac (Beograd, 1951), 81.

²⁵ "Pismo iz Osieka", *NN*, br. 208 (12. rujna 1905), 4-5.

²⁶ HR-HDA-757, Dopis Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju u Osijeku upućen 28. ožujka 1900. kr. ug. ministru trgovine, kut. br. 2.

²⁷ HR-HDA-77. Kraljevski ministar Hrvatsko-slavonsko-dalmatinski u Budimpešti (1869-1918), Predstavka o izgradnji željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje koju je Skupština Virovitičke županije u Osijeku poslala 27. svibnja 1903. zajedničkom Ugarsko-hrvatskom saboru u Budimpešti, kor. br. 1211/13-1903, sv. br. 193. Također vidi HR-HDA-757, Iz proletne skupštine Virovitičke županije od 27. svibnja 1903., kut. br. 2.

Treba spomenuti i pretkoncesije koje je društvo imalo za pojedine pruge. Neke od njih sagrađene su od strane nekih drugih koncesionara znatno kasnije (Pécs-Harkány-Donji Miholjac i Harkány-Siklos-Villány),²⁸ a neke nisu nikada (Đakovo-Našice,²⁹ Našice-Donji Miholjac³⁰ i Čaglin-Brod³¹).³²

Recimo sada nekoliko riječi i o pruzi Osijek-Vinkovci, jedinjoj koju je izgradilo Dioničarsko društvo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica.

Kada je 1878. godine izgradnjom željeznice Dalj-Brod skrenut aktivan trgovački promet grada Osijeka s Bosnom obećana je Osijeku iz *visokih krugova* neka vrsta obeštećenja skorašnjom izgradnjom željezničke pruge koja bi grad spojila s Vinkovcima. Na taj način bi se Osijek opet doveo u glavnu prometnu vezu između Bosne i Monarhije. Ovo obećanje potvrdio je 5. srpnja

²⁸ Pruga je puštena u promet u dva dijela. Točnije rečeno, pruga Harkány-Donji Miholjac otvorena je za promet 28. studenoga 1912., a pruga Pécs-Harkány otvorena je 17. srpnja 1913. Koncesionar pruge bilo je Dioničarsko društvo lokalne željeznice Pécs-Dolnji Miholjac. Vidi HR-HDA-757, Vasuthálózat évenkinti fejlődése 1905.-1913., I., 1. térképpel, str. 14-17, kut. br. 3. Također, vidi i *Ungarischer Compass 1914.-1915., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Teil: Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finanzen*, XLII. Jahrgang (Budapest, 1915), 1080-1081.

²⁹ Opširnije o projektu nikad realizirane vicinalne željeznice Našice-Đakovo vidi Bijelić, *Đakovo u prijedlozima i projektima*, 81-116; Borislav, Bijelić. "Đakovo u projektima željezničkih pruga, s posebnim osvrtom na izgradnju pruge Osijek-Đakovo-Vrpolje." *Scrinia Slavonica* 2, br. 1 (2002): 442-468. Borislav, Bijelić, "Od iluzije do zbilje i nazad: Nikada realizirani projekt gradnje vicinalne željeznice Našice-Đakovo", *Zbornik Muzeja Đakovštine* 6 (2003), 47-66.

³⁰ Koncesiju za navedenu prugu tvrtka Gfrerer, Schoch i Grossmann prenijela je na Dioničarsko društvo mjesne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje. Kr. ug. ministarstvo trgovine odobrilo je ovaj prijenos naredbom br. 78880 od 28. prosinca 1906. Vidi HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 3665/1907, kut. br. 3337. Kao što je već rečeno, navedeno dioničarsko društvo postalo je 1906. godine Dioničarsko društvo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica.

³¹ Kr. ug. ministarstvo trgovine izdalo je 25. lipnja 1907. Dioničarskom društvu sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica pretkoncesiju na godinu dana za normalnotračnu (1435 mm) parovoznu vicinalnu željezničku prugu koja je trebala voditi od postaje Čaglin Slavonske vicinalne željeznice prolazeći kroz općine Djedina Rijeka, Zdenci, Glogovica, Pocrkavje i Podvinje do postaje Brod Kr. ug. državnih željeznica. Vidi HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 40948/1907, kut. br. 3339.

³² U arhivskom fondu obitelji Plavšić, koji se nalazi u Hrvatskom državnom arhivu, nalazi se nedatirani nacrt izgrađenih pruga te projekata pruga u vlasništvu Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica (sveukupno 250 km). Nacrt je napravljen sigurno prije svibnja 1907. Između ostalih, u nacrtu se spominju i projekti pruga koje je tek trebalo izgraditi u Baranjskoj županiji (ukupno 66 km): Pécs-Harkány-Donji Miholjac (43 km) i Harkány-Siklos-Villány (23 km) te projekti pruga u Virovitičkoj županiji: Đakovo-Našice i Našice-Donji Miholjac. U spomenutom nacrtu crvenom i plavom bojom nadodan je i smjer Čaglin-Brod. Vidi HR-HDA-757, Egyesült Száva-Drava vidéki helyiérdekű vasutak, nacrt pruga, b. g., kut. br. 2.

1889. u Osijeku i tadašnji kr. ug. ministar trgovine Gavro Baross.³³ Na žalost, do izgradnje pruge došlo je tek nakon dvadesetak godina.

Dana 26. lipnja 1906. održana je proljetna skupština Virovitičke županije. Na skupštini je prihvaćen i prijedlog tadašnjeg predkoncesionara pruge Osijek-Vinkovci, poduzetničke tvrtke Gfrerer, Schoch i Grossman iz Budimpešte, za nabavu temeljnih dionica navedene projektirane željeznice u svoti od 60.000 kruna, s obzirom na manji interes od strane ove županije.³⁴

Jesenska skupština Virovitičke županije održana je 15. studenoga 1906. Na skupštini je uzeto na znanje izvješće kr. podžupana o uskraćenom odobrenju zaključaka posljednje županijske skupštine od strane Kr. zemaljske vlade u Zagrebu za subvencioniranje željezničke pruge Osijek-Vinkovci sa 60.000 kruna iz $\frac{3}{4}$ otkupa javnih radnji Virovitičke županije zbog pomanjkanja u tu svrhu raspoloživih sredstava.³⁵

S obzirom na opravdane zahtjeve gospodarstva i trgovine, kr. ug. ministar trgovine zatražio je od hrvatsko-slavonskih trgovačko-obrtničkih komora da izrade izvješće i prijedlog za upotpunjenje, odnosno izgradnju potrebne željezničke mreže u Hrvatskoj i Slavoniji. U skladu s time, u Zagrebu je od 7. do 9. svibnja 1907. održana *anketa*³⁶ na kojoj su sudjelovali, pored izaslanika hrv.-slav. trgovačko-obrtničkih komora, još i zastupnici svih domaćih gospodarstvenih institucija. Na temelju rasprave, banu i kr. ug. ministru trgovine predložen je nacrt te željezničke mreže, kao i građevni program za njegovu realizaciju.³⁷ Prisutni na tom sastanku bili su: od zagrebačke komore predsjednik Dragutin Mondecar, potpredsjednik Antun Kontak, vijećnici S. Berger, Milan Eisner, Mavro Friedfeld i Makso Mayer, tajnik Milan Krešić i podtajnik P. Paskiević-Čikara kao perovođa, zatim od osječke komore predsjednik Dragutin Laubner i tajnik Nikola A. Plavšić, od senjske komore predsjednik Ladislav vitez Krajač i tajnik Sebald Cihlař, od Hrvatsko-slavonskog gospodarskog društva u Zagrebu potpredsjednik Dragan Turković i članovi odbora Aćim Gjermanović te dr. Franjo Poljak, nadalje od Zemaljskog saveza hrvatsko-slavonskih industrijalaca u Zagrebu potpredsjednik Ignjat Granitz i tajnik dr. G. Bazala, od Hrvatskog društva inženjera i arhitekta u

³³ HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 3422/1907., ur. br. 55824/1908., kut. br. 3337.

³⁴ XXI. izvješće Upravnog odbora županije Virovitičke i kr. podžupana iste Županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora, kr. županijske oblasti u Osijeku te područnih kr. kotarskih oblasti za vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1906. (Osijek, 1907), 43.

³⁵ Isto, 46, 50.

³⁶ Anketa (franc. *enquête*) - 1. službeno raspitivanje, istraživanje, iznalaženje, doznavanje; 2. vijećanje stručnjaka o nekom predmetu i dobivanje odgovora na ta pitanja. Vidi "anketa", u: Klaić, Rječnik, 73.

³⁷ Lajnert, "Ustroj i djelovanje Dioničarskog društva dunavsko-savske vicinalne željeznice", 202.

Zagrebu predsjednik inž. Adolf Ehrlich i Valentin Lapaine, od Saveza srpskih zemljoradničkih zadruga u Zagrebu Aćim Gjermanović, a od Društva za poljepšanje Plitvičkih jezera potpredsjednici prof. Gustav Janeček i Dragutin pl. Gvozdanović. Gospodarsko društvo u Osijeku ispričalo se zbog odsutnosti članova predsjedništva. Za temu ovoga članka najznačajniji je Nikola A. Plavšić, tajnik Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju u Osijeku. Kako je postojala namjera da se Dunav i Sava spoje kroz Slavoniju kanalom, Plavšić je bio mišljenja da se i željezničke pruge izgrade tako da iz suradnje kopnenog i vodenog prometa trgovina može izvući najveću korist. Pri tome je trebalo imati na umu željezničke pruge koje bi otvarale nove izvore domaćoj trgovini i takve koje bi skratile postojeći promet, olakšale ga i pojeftinile. Prema Plavšiću, to se trebalo postići tako da nove pruge vode na postojeći dio međunarodne pruge, naime one koja je vodila iz Budimpešte preko Petrovaradina i Zemuna u Srbiju, a odatle u Carigrad i Solun.³⁸ Na žalost, ta pruga je na hrvatsko-slavonskom prostoru bila neovisna o mjesnom prometu. Druga je bila pruga koja je prolazila kroz Slavoniju, a vodila je iz Budimpešte s jedne strane u Suboticu, a s druge strane na Osijek preko Dalja i Broda u Bosnu, te odatle u Dubrovnik i na more. Ova je pruga, stoga što se u svom toku kod Vinkovaca križala s državnom prugom Indija-Zagreb kroz cijelu zemlju, dolazila usko u dodir s hrvatsko-slavonskim lokalnim interesima, te je za sav taj željeznički promet bila odlučujuća.³⁹ Za upotpunjenje hrvatsko-slavonske željezničke mreže najnužnije su pruge već bile projektirane i koncesionirane, a to su bile one koje su imale zadatak da bosansku trgovinu opet privedu u njene prirodne putove u i kroz Slavoniju. Između ostalih navedenih pruga, javni gospodarstveni interesi iziskivali su i izgradnju pruge Osijek-Vinkovci. Od ostalih slavonskih pruga, bila je predviđena izgradnja i sljedećih pruga: Nova Gradiška-Banja Luka, Vukovar-Šid-Rača-Bijeljina-Glavičica, Đakovo-Našice-Donji Miholjac, Ilok-Mitrovica, Požega-Pakrac-Brestovac, Požega-Nova Gradiška, Čakovci-Ilok-Petrovaradin, Mitrovica-Zemun, Končanica-Zdeneci i Bjelovar-Banova Jaruga.⁴⁰

Dana 7. svibnja 1907. u Kr. ug. ministarstvu trgovine u Budimpešti održana je pod predsjedanjem ministarskog odsječnog savjetnika Ladislava

³⁸ Ova se linija na hrvatsko-slavonskom prostoru samo u jednoj točki (u Indiji) spajala sa željeznicom koja je prema zapadu vodila uzduž cijele zemlje do Zagreba, a odatle u Rijeku i na more. Vidi HR-HDA-757, ur. br. 2629/1907, Osnova upodpunjenja željezničke mreže u području trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju u Osijeku, 30. travnja 1907., kut. br. 3.

³⁹ Ova međunarodna pruga dolazila je na mnogim točkama u dodir s hrvatsko-slavonskim mjesnim interesima. Ta linija bila je oslonac cjelokupnom hrvatsko-slavonskom željezničkom prometu. Zbog toga su sve domaće vicinalne željeznice morale biti usmjerene u te glavne željezničke linije, čak i preko plovnih rijeka. Vidi *Isto*. Također, vidi Zdenka Rakičić Friedrich, *Razvoj željezničke mreže u hrvatskom Podunavlju 1850.-1914.* (Vukovar, 2006), 80-81.

⁴⁰ "Enquêta o izgradnji željeznica u Hrvatskoj", *NN*, br. 107 (10. svibnja 1907), 4-5.

Halászya koncesijska rasprava u predmetu koncesioniranja vicinalnih željeznica Osijek-Vinkovci i Našice-Đakovo.⁴¹ Na raspravi su bili prisutni predstavnici: Kr. ug. ministarstva trgovine (ministarski savjetnik Vladimir Ehrenhöfer, ministarski odsječni savjetnik dr. Amadé Rudan (kao bilježnik), glavni nadzornik Kr. ug. državnih željeznica Bartol Novak), Kr. ug. ministarstva financija (ministarski tajnik dr. Tihamér Ivády), Ces. i kr. zajedničkog ministarstva rata (ces. i kr. major Martin Ekaradt), Kr. hrvatsko-slavonsko-dalmatinske zemaljske vlade u Zagrebu (građevni nadsavjetnik Juraj Augustin),⁴² Kr. ug. vrhovnog nadzorništva za željeznice i brodarstvo (povjerenik Manó Hilvert), Ravnateljstva Kr. ug. državnih željeznica (nadzornik Ljudevit Bajza, nadinženjer Dragutin Fésüs, nadkontrolori Kazimir Vay i Gavro Csorba), Dioničarskog društva slavonske vicinalne željeznice (tajnik Zoltán Urbanovich) i Dioničarskog društva mjesne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje (članovi ravnateljstva Miroslav Schoch,⁴³ Vilim Grossmann i Ivan Horvátovics), koje je podnijelo molbu za koncesiju. Što se pruge Osijek-Vinkovci tiče, na raspravi je rečeno da je tvrtci Gfrerer, Schoch i Grossmann naredbom kr. ug. ministra trgovine br. 17146 od 17. ožujka 1906. izdana predkoncesija za normalnotračnu željezničku prugu koja je trebala iz postaje Osijek Kr. ug. državnih željeznica prolaziti kroz općine Antunovac, Ernestinovo, Laslovo, Markušica i Ostrovo te voditi do postaje Vinkovci Kr. ug. državnih željeznica. Tvrtka je ovu predkoncesiju prenijela na Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje, što je Kr. ug. ministarstvo trgovine uzelo na znanje naredbom br. 78891 od 28. prosinca 1906. Novom naredbom br. 7430 od 4. veljače 1907. Kr. ug. ministarstvo trgovine produljilo je navedenom društvu predkoncesiju na još godinu dana. Novoosnovano Dioničarsko društvo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica, kao pravni sljednik Dioničarskog društva mjesne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje, preuzelo je i sva njegova stečena prava i obveze. Dana 6. ožujka 1908. Kr. ug. ministarstvo trgovine produljilo je novoosnovanom društvu navedenu predkoncesiju na daljnjih godinu dana.

Što se neostvarenog projekta pruge Našice-Đakovo tiče, na raspravi je nadalje rečeno da je budimpeštanska tvrtka E. Gross i drug dobila naredbom⁴⁴ od 21. ožujka 1904. dozvolu za predradnje vicinalne željeznice koja je

⁴¹ Projekt pruge Našice-Đakovo nikada nije realiziran.

⁴² U nekim dokumentima spominje se kao Đuro Augustin ili György Augustin. Radi unificiranosti, u tekstu se svugdje spominje kao Juraj Augustin.

⁴³ U nekim dokumentima spominje se kao Friderik Schoch ili Frigyes Schoch. Radi unificiranosti, u tekstu se svugdje spominje kao Miroslav Schoch.

⁴⁴ U dokumentu kr. ug. ministra trgovine br. 19109/1908., spominje se da je Kr. ug. ministarstvo trgovine prvu pretkoncesiju za normalnotračnu parovoznu vicinalnu željezničku prugu, koja je trebala ići iz postaje Našice vicinalne željeznice Szent Lőrincz-Slatina-Našice u pravcu prema Vukojevcima, Stipanovcima, Podgoraču, Razbojištu, Bračevcima i Satnici

iz postaje Našice Slavonske vicinalne željeznice u pravcu prema Satnici vodila do postaje Đakovo u međuvremenu sagrađene vicinalne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje. Ovu je dozvolu za predradnje spomenuta tvrtka prenijela na budimpeštansku tvrtku Gfrerer, Schoch i Grossmann. Ova potonja prenijela ju je na Dioničarsko društvo mjesne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje. Oba prijenosa uzeo je kr. ug. ministar trgovine s odobrenjem na znanje naredbama br. 6477 od 6. veljače 1906., odnosno br. 78879 od 28. prosinca 1906.

Na temelju ovih dozvola dao je predkoncesionar napraviti tehničke *operate*,⁴⁵ kako za željezničku prugu Osijek-Vinkovci, tako i za prugu Našice-Đakovo. Politički ophod⁴⁶ pruge Osijek-Vinkovci održan je 29. svibnja 1906. (zapisnik u poslovnom spisu br. 46420/1906), a politički ophod pruge Našice-Đakovo manje od dva mjeseca prije toga, točnije 16. i sljedećih dana mjeseca ožujka 1906. (zapisnik u poslovnom spisu br. 29756/1906). Tako je kr. ug. ministar trgovine naredbom br. 18879 od 14. travnja 1907. sazvao za 7. svibnja 1907. stalno povjerenstvo u svrhu da predloži građevne, poslovne i ine koncesijske uvjete za obje željezničke pruge. Na raspravi je s tehničkog gledišta razložena osnova vicinalnih željezničkih pruga. Također je konstatirano da su se dioničarska društva mjesne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje i mjesne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala međusobno tako sjedinila da su odobrenjem vlade preinačili svoja temeljna pravila te se preustrojili u Dioničarsko društvo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica.

Povjerenstvo je predložilo kr. ug. ministru trgovine da se stvarna građevna i poslovno-uređajna glavnicica cca 33 km dugačke vicinalne željezničke pruge Osijek-Vinkovci ustanovi s 2.970.000 kruna,⁴⁷ tj. s 90.000 kruna po ki-

do postaje Đakovo, izdalo 29. ožujka 1904. pod br. 19410. Ista pretkoncesija produljena je naredbom br. 7438 od 4. veljače 1907. Dana 9. ožujka 1908. Kr. ug. ministarstvo trgovine produljilo je pod br. 19109/1908 Dioničarskom društvu sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica, kao pravnom sljedniku Dioničarskog društva mjesne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje, na daljnjih godinu dana pretkoncesiju za navedenu prugu. Vidi HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 3421/1907, ur. br. 18353/1908, kut. br. 3337.

⁴⁵ *Opèràt* (lat. *operari* - djelovati, poslovati, raditi) - izradak, dovršeno djelo; opsežan spis, velik referat, iscrpna pismena radnja. Vidi "opèràt", u: Klaić, *Rječnik*, 975.

⁴⁶ U izvornim dokumentima se za izlazak povjerenstva na teren u svrhu izdavanja građevinske dozvole koristi termin *politički ophod* (*politička ophodnja*), dok se za izlazak povjerenstva na teren u svrhu izdavanja uporabne dozvole koristi termin *tehničko-redarstveni ophod* (*policij-sko-tehnički ophod*).

⁴⁷ Dana 25. lipnja 1908. Dioničarsko društvo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica požalilo se barunu Pavlu Rauchu, banu Kraljevina Hrvatske, Slavonije i Dalmacije, da im građevna glavnicica od 2.970.000 kruna nije dovoljna za izgradnju željeznice Vinkovci-Osijek te su ga obavijestili da su 23. lipnja 1908. podnijeli odgovarajuću molbu kr. ug. ministru trgovine u Budimpešti. Predložili su da se građevna glavnicica povisi na 3.250.000 kruna, tako da se državni doprinosi za prijevoz pošte i državna potpora gradnje za mjesne željeznice povisi do onog iznosa koji bi bio dovoljan za izgradnju navedene željeznice. Nave-

loketru, od čega se trebalo uzeti 195.000 kruna za nabavu prometnih sredstava, a 35.000 kruna za ustrojenje redovite pričuvne zaklade. Za nabavu prometnih sredstava ustanovljenih 195.000 kruna izračunato je na osnovi nabave 5 malih lokomotiva (po 38.000 kruna), a 5.000 kruna izračunato je za nabavu rezervnih dijelova. Male lokomotive trebale su služiti ne samo za promet osoba na vicinalnoj željeznici Osijek-Vinkovci, nego i za promet osoba na vicinalnoj željeznici Vinkovci-Županja-Savska obala. Postojeće lokomotive vicinalne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala trebale su služiti i za teretni promet na objema željeznicama.

Povjerenstvo je također predložilo kr. ug. ministru trgovine da se faktična građevna i poslovno-uređajna glavnicu ukupno 32 km dugačke vicinalne željezničke pruge Našice-Đakovo ustanovi s 2.833.000 kruna, tj. s 88.531 krunom po kilometru, od čega se trebalo uzeti 235.000 kruna za nabavu prometnih sredstava, a 35.000 kruna za ustrojenje redovite pričuvne zaklade. Za nabavu prometnih sredstava ustanovljenih 235.000 kruna izračunato je na toj osnovi što je u izgled stavljeno 228.000 kruna za nabavu 6 malih lokomotiva po 38.000 kruna, a 7.000 kruna za nabavu rezervnih dijelova. Male lokomotive trebale su služiti ne samo za promet osoba na vicinalnoj željezničkoj pruzi Našice-Đakovo, nego i za promet osoba na vicinalnoj željeznici Osijek-Vrpolje. Postojeće lokomotive mjesne željeznice Osijek-Vrpolje trebale su služiti za teretni promet na objema željezničkim prugama.

Povjerenstvo je na kraju predložilo da se izda dozvola željezničkim prugama, kao dopunjujućim dijelovima Sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica.⁴⁸

Dana 28. svibnja 1907. održana je proljetna skupština Virovitičke županije. Na skupštini je raspravljena molba tadašnjeg predkoncesionara pruge Osijek-Vinkovci, Dioničarskog društva mjesne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje, za nabavu temeljnih dionica navedene projektirane mjesne željeznice. Bio je prihvaćen prijedlog Financijalno-administrativnog odbora da se za tu prugu nabave temeljne dionice u iznosu od 50.000 kruna iz $\frac{3}{4}$ otkupa javnih radnji plativih u desetogodišnjim obrocima po otvorenju prometa, no ne prije 1. siječnja 1911., uz uvjete pogodnosti: dovoza građevnog materijala za javne građevine prema tarifi Kr. ug. državnih željeznica, besplatnog prijevoza kamena za pristupne kolodvorske ceste i imenovanja jednog člana u ravna-

deno društvo zamolilo je bana da urgira kod kr. ug. ministra trgovine da se poveća građevna glavnicu, što je ovaj 3. srpnja 1908. i učinio. Kr. ug. ministar trgovine obavijestio je 28. srpnja 1908. bana da neće uvažiti molbu o povišenju građevne glavnicu, jer se od trenutka ustanovljenja građevne glavnicu (7. svibnja 1907.) pa do kraja srpnja 1908. na polju građevinskih prilika nije dogodila nikakva značajna promjena koja bi opravdala to povišenje. Vidi HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 3422/1907, kut. br. 3337.

⁴⁸ HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 3421/1907, 3422/1907, kut. br. 3337.

teljsko vijeće, zatim na prijedlog skupština dr. Vladimira Prebega uz daljnji uvjet upisa tvrtke u Hrvatskoj i hrvatskog uredovnog jezika.⁴⁹ Rješenjem br. 36531 od 27. lipnja 1907. odobrila je Kr. zemaljska vlada u Zagrebu zaključak skupštine Virovitičke županije od 28. svibnja 1907. za nabavu temeljnih dionica u iznosu od 50.000 kruna. U Kr. zemaljskoj vladi su konstatali da se ni na koji način ne može dozvoliti veći doprinos od navedenog, budući da je otkupninska zaklada županije bila pasivna te je vrlo loše financijski stajala. Niti u sličnoj zakladi Srijemske županije nije za tu željeznicu bilo raspoloživih sredstava.⁵⁰

Na temelju rasprava svih gospodarskih institucija vođenih u skupnoj anketi od 7.-9. svibnja 1907. u Zagrebu, trebala je Trgovačko-obrtnička komora za Slavoniju u Osijeku naći rješenje glede upotpunjenja željezničke mreže na njenom području nadležnosti i, dosljedno tome, glede izgradnje željezničkih veza sa susjednom Bosnom. U doba kada na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije još nije bilo željeznica, koncentrirala se bosanska trgovina poglavito na sajmovima većih mjesta bivše Vojne krajine. Naročito su trgovišta Nova Gradiška, Vinkovci i Mitrovica kao glavna mjesta slavonskih pukovnija, bila važne rute za bosansku trgovinu prema središtima Monarhije. Predstavnici osječke Trgovačko-obrtničke komore, u svome pismu banu Kraljevina Hrvatske i Slavonije, smatrali su da se u gospodarskom razvitku mora održati jednaki korak s Mađarima. Podsjetili su bana kako su Mađari pravodobno uvidjeli da za uspješan razvoj domaćeg gospodarstva nisu dovoljne samo glavne željeznice, jer one same po sebi nisu u stanju da otvaraju i eksploatiraju gospodarske izvore u zemlji. U tu svrhu je do tada u Mađarskoj na temelju već navedenih zakonskih članaka XXXI. iz 1880. i IV. iz 1888., a uz pomoć države i pojedinih municipija te najviše uz izdašne doprinose zainteresiranih općina, sagrađen veći broj vicinalnih željeznica. Sve te željeznice imale su zadaću da pojedine gospodarstvene izvore povežu s mjesnim tržištima i da sakupljene proizvode mjesnih prometnih središta povežu s velikom svjetskom trgovinom. Prema analizi osječke Trgovačko-obrtničke komore, glavne željezničke pruge u Hrvatskoj i Slavoniji izgrađene su većim dijelom iz Krajiške investicionalne zaklade.⁵¹ S izgradnjom vicinalnih željeznica išlo je teže, jer su hrvatsko-slavonske općine bile siromašne, a velikih bogatih latifundija⁵²

⁴⁹ XXII. izvješće Upravnog odbora županije Virovitičke i kr. podžupana iste Županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora, kr. županijske oblasti u Osijeku te područnih joj kr. kotarskih oblasti za vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1907. (Osijek, 1908), 48.

⁵⁰ HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 3422/1907, ur. br. 55824/1908, kut. br. 3337.

⁵¹ Krajiška investicionalna zaklada osnovana je temeljem carskog zapovjednog pisma od 8. lipnja 1871. od izvanrednih dohodaka iz državnih šuma u Hrvatsko-slavonskoj vojnoj krajini.

⁵² Latifundij (lat. *latifundium*) - veliki zemljoposjed, vlastelinstvo, spahiluk. Vidi "latifundij", u: Klaić, *Rječnik*, 789.

iz kojih bi se složili interesenti za preuzimanje zakonom uvjetovanih 35 % temeljne glavnice potrebne za gradnju tih željeznica, naročito u bivšoj Vojnoj krajini, nije bilo.⁵³

Prema zapisniku sa sjednice Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju u Osijeku održane 22. srpnja 1907., u cijeloj Hrvatskoj i Slavoniji bilo je koncem godine 1906. u prometu 800 kilometara državnih željeznica, 1.040 kilometara vicinalnih željeznica s normalnim kolosijekom i 160 kilometara željeznica mjesnoga značaja, s uskotračnim kolosijekom. Ukupno je u Hrvatskoj i Slavoniji javnom prometu služilo oko 2.000 kilometara pruga. Razdijeljeno na površinu od 42.533 četvorna kilometra, preko koje se prostirala Kraljevina Hrvatska i Slavonija, išao je jedan kilometar državnih željeznica na 52,5 četvornih kilometara i jedan kilometar vicinalnih željeznica na 35,3 četvorna kilometra. Računajući ukupno sve željeznice u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji, jedan kilometar pruge išao je na 21,3 četvorna kilometra površine te kraljevine. Ako se pak uzme duljina te željezničke mreže u odnosu na broj stanovnika, koji je po službenoj statistici iz godine 1903. iznosio 2.416.304 osoba, dolazio je jedan kilometar državnih željeznica na 3.020 stanovnika, jedan kilometar vicinalnih željeznica na 2.014 stanovnika, ili od svih željeznica jedan kilometar na 1.208 stanovnika. Za željeznice javnog prometa (osim pruge Društva južnih željeznica Sisak-Zidani Most) bilo je do konca 1906. u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji investirano 278.481.124 kruna (od toga 150.603.319 kruna od strane države, 43.400.445 kruna od strane Krajiške investicionalne zaklade, 5.983.800 kruna od strane municipija i općina, 15.274.760 kruna od strane privatnika te 63.218.800 kruna nabavljenih financijskim operacijama, izdavanjem prvenstvenih dionica). Od navedene sume, za izgradnju državnih željeznica uloženo je 176.329.564 kruna (od toga 137.585.118 kruna iz državnih sredstava i 38.744.446 iz sredstava Krajiške investicionalne zaklade), dok je za izgradnju vicinalnih željeznica izdvojeno 102.151.560 kruna (od toga 63.218.800 kruna nabavljenih financijskim operacijama izdavanjem prvenstvenih dionica, 10.974.200 kruna doprinosa za dionice temeljne glavnice od strane države za prijevoz pošte i drugih cestovnih dužnosti te u ime potpore na temelju zakona o vicinalnim željeznicama iz 1880. i 1888. zajedno s kapitaliziranim garancijama za ukamaćenje prvenstvenih dionica Zagorske željeznice, 2.044.000 kruna doprinosa za dionice temeljne glavnice od strane države za otkup tranzitnog prometa kod Lonjskopoljske željeznice Novska-Dugo Selo i kod Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice Caprag-Vrginmost-Karlovac, 4.656.000 kruna doprinosa za dionice temeljne glavnice od strane Krajiške investicionalne zaklade, 5.983.800 kruna doprinosa za dionice temeljne glavnice od strane municij-

⁵³ HR-HDA-757, Dopis predstavnika Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju u Osijeku banu Kraljevina Hrvatske i Slavonije, b. g., kut. br. 2 i 3.

pija i općina te 15.274.760 kruna doprinosa za dionice temeljne glavnice od strane privatnika). Što se prijedloga budućih željezničkih pruga tiče, osječka Trgovačko-obrtnička komora na svojoj sjednici donijela je identičan zaključak ranije navedenoj anketi održanoj od 7.-9. svibnja 1907. u Zagrebu. Predstavnici komore smatrali su da su na njihovom području nadležnosti najnužnije pruge već projektirane i koncesionirane. Prvenstveno su to bile one kojima je bio cilj povezati Bosnu i Slavoniju te dovesti bosansku trgovinu ponovo na stare prirodne putove, koji su vodili u Slavoniju te preko nje na njezina tradicionalna tržišta. Po nužnosti izgradnje te po značaju pruga, čija izgradnja je bila opravdana s gledišta javnogospodarstvenih i prometnih interesa, osječka komora također je predložila iste pruge koje su bile izuzetno značajne za razvitak gospodarstva i trgovine u Slavoniji. Osim pruge Osijek-Vinkovci, bile su to: pruga od Nove Gradiške preko Stare Gradiške i Save do Banja Luke; Vukovar-Šid-Rača preko Save na Bijeljini u Glavičicu do Drine na raskrižje zapadnih srbijanskih putova; Đakovo-Našice i dalje u Donji Miholjac; Ilok-Mitrovica; Požega-Pakrac u dolini Orljave na Brestovac i Kamensko; Požega-Nova Gradiška; Čakovci-Ilok-Petrovaradin; Mitrovica-Zemun; Končanica-Zdenci s jedne strane u Bjelovar, a s druge u Banovu Jarugu.⁵⁴

Prema podacima od 30. siječnja 1908., do tada je iz Krajiške investicionalne zaklade, koja je financijski podupirala gradnju željeznica u Hrvatskoj i Slavoniji, sveukupno utrošeno 39.069.595,41 kruna za željezničke pruge građene iz zaklade i 5.190.000 kruna za željezničke pruge subvencionirane iz zaklade. Za temu ovoga članka značajne su tri pruge koje su spadale u drugu grupu (pruge subvencionirane iz zaklade), i to: Vinkovci-Županja (60.000 kruna), Vrpolje-Osijek (200.000 kruna) i Vinkovci-Osijek (614.000 kruna).⁵⁵

⁵⁴ HR-HDA-757, *Zapisnik skupne sjednice Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju obdržavane dne 22. srpnja 1907.*, 13-23, kut. br. 2. Također, vidi Rakičić Friedrich, *Razvoj željezničke mreže*, 81-82.

⁵⁵ HR-HDA-757, *Iskaz troškova podmirenih iz Krajiške investicionalne zaklade za gradnju željeznica u novom provincijalu (bivšoj Krajini)*, kut. br. 3. U dokumentu je rukom nadodana pod točkom 9. pruga Vinkovci-Osijek (614.000 kruna), te je tako ukupna svota od 4.576.000 kruna porasla na 5.190.000 kruna. Državna statistika iz 1910. potvrđuje podatke o subvenciji Krajiške investicione zaklade za vicinalnu željeznicu Vinkovci-Osijek u iznosu od 614.000 kruna te promicanje gradnje vicinalnih željeznica preuzimanjem temeljnih dionica od strane Investicione zaklade za pruge Vinkovci-Županja-Savska obala (60.000 kruna) i Osijek-Đakovo-Vrpolje (200.000 kruna). Vidi *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1906-1910., II* (Zagreb, 1917), 479. Navedene podatke o doprinosima Krajiške investicione zaklade (Osijek-Đakovo-Vrpolje 200.000 kruna, Vinkovci-Županja 60.000 kruna i Vinkovci-Osijek 614.000 kruna) potvrđuje i Josip Tominac, nadkontrolor državnih željeznica kod zajedničkog Ministarstva trgovine u Budimpešti u svome predavanju o važnim željezničkim pitanjima javnog interesa s osobitim obzirom na Hrvatsku i Slavoniju, koje je održano 26. i 27. travnja 1918. u prostorijama Hrvatskog društva inženjera i arhitekata u Zagrebu. Vidi HR-HDA-757, *Predavanje Josipa Tominca*, kut. br. 3.

U dnevnom tisku objavljena je 10. studenoga 1909. vijest, preuzeta s *nadležnog mjesta*, da je osigurana izgradnja dviju novih vicinalnih željeznica u Kraljevinama Hrvatskoj i Slavoniji, i to pruga Osijek-Vinkovci i Vukovar-Rača. Željeznica Osijek-Vinkovci u duljini od cca. 34 kilometra trebala se izgraditi kao normalnotračna vicinalna pruga. U prometnu sferu ove željeznice spadala su mjesta Ernestinovo, Antunovac, Laslovo, Markušica, Antin, Korod, Gaboš i Ostrovo. Navedena željeznica trebala je prolaziti kroz vrlo plodne i napučene krajeve, te je osobito trebala poslužiti domaćoj industriji šećera (odličan je primjer osječka tvornica). U navedenom predjelu nalazila su se mnoga gospodarstva koja su bila veoma prikladna za uzgoj šećerne repe. Sve tehničke i financijske predradnje koje su bile nužne za ostvarenje ovoga projekta bile su potpuno dovršene, te je i građevna glavnicica, koja je iznosila nominalno oko 3.000.000 kruna, bila osigurana. U dnevnom tisku navode da su doznali kako je i zakonska osnova o gradnji ove željeznice već zadobila predsankciju. U skladu s navedenim, moglo se zaključiti da se izdavanje građevne dozvole smatralo samo pitanjem kraćeg vremena, koje je trebalo biti riješeno čim se raščiste parlamentarni odnosi.⁵⁶

Svojim otpisom br. 57659 od 15. studenoga 1909. kr. ug. ministar trgovine privremeno je dozvolio da se na željeznici Osijek-Vinkovci započnu zemljani radovi. Ta informacija prenesena je u dnevnom tisku 30. studenoga 1909.⁵⁷

Dan kasnije, točnije 1. prosinca 1909., u dnevnom tisku još jednom je potvrđeno da je zajednički kr. ug. ministar trgovine izdao privremenu dozvolu za gradnju željeznice Osijek-Vinkovci, pa je gradnja uskoro trebala započeti. Pretpostavljalo se da će ova vijest izazvati osobito zadovoljstvo ne samo u Osijeku, nego u cijeloj Slavoniji, za koju je ova odavno željena pruga bila od velikog značaja. Ban barun Pavao Rauch, koji je Osijeku kao glavnom gradu Slavonije te trgovačkom *emporiju*⁵⁸ i prosvjetnom središtu istoka Kraljevina Hrvatske i Slavonije poklanjao osobitu pažnju, omogućivši realizaciju ove pruge izvršio je jednu točku svoga gospodarstvenog programa. Da bi je uopće omogućio, ban je novoj željeznici ne samo namijenio znatnu novčanu potporu iz Krajiške investicionalne zaklade, nego je ujedno osobnim zauzimanjem kod odlučujućih faktora zajedničke vlade odstranio sve zapreke koje su stajale na putu njenoj izgradnji.⁵⁹

⁵⁶ "Nove željeznice u Hrvatskoj", *NN*, br. 257 (10. studenoga 1909), 5.

⁵⁷ "U Zagrebu, 30. studenoga.", *NN*, br. 274 (30. studenoga 1909), 1.

⁵⁸ Ęmpōrij, Ęmpōrijum (grč. *ēmpōrion*) - trgovačko središte, trgovište. Vidi "ēmpōrij", u: Klaić, *Rječnik*, 374.

⁵⁹ "U Zagrebu, 1. prosinca", *NN*, br. 275 (1. prosinca 1909), 1.

Dana 16. studenoga 1910. u dnevnom tisku objavljen je članak u kojem se kaže da se vicinalna željeznička pruga koja je izgrađena u dužini od 33 kilometra između Osijeka i Vinkovaca svečano otvara na taj dan u prisutnosti ministerijalnog savjetnika Vladimira Ehrenhöfera, koji je noć prije prispio u Osijek. Prvi vlak pošao je 16. studenoga u 9 sati ujutro s osječke stanice u Gornjem gradu, te je tek oko podne prispio u Vinkovce, gdje je povjerenstvu serviran *déjeuner*.⁶⁰ Poslije podne vlak se vraćao u Osijek. Svečanosti otvorenja prisustvovali su zastupnici Generalnog nadzorništva Kr. ug. državnih željeznica, Virovitičke i Srijemske županije, te Osječke i Vinkovačke kotarske i gradske oblasti. Nova pruga trebala je već dan kasnije biti predana javnom prometu. Bilo je predviđeno da u prvo vrijeme polaze samo dva osobna vlaka na dan.⁶¹ Spomenimo još jednom da se u godišnjem izvještaju Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica za 1910. godinu navodi da je pruga Osijek-Vinkovci otvorena za promet nekoliko dana kasnije, točnije 24. studenoga 1910.⁶²

Zakonski članak XVII. o dozvoljenju vicinalne željezničke pruge Osiek-Vinkovci donesen je nakon otvorenja pruge za promet, točnije 28. prosinca 1910. Navedenim zakonom Kr. ug. ministarstvo trgovine ovlašteno je da, uz uvjete sadržane u već spomenutom *Zakonskom članku XXXI. iz 1880. te njegovoj nadopuni iz 1888. (Zakonski članak IV.)* može dozvoliti *parovoznu* vicinalnu željezničku prugu koja je vodila ogrankom iz postaje Osijek Kr. ug. državnih željeznica do postaje Vinkovci Kr. ug. državnih željeznica. Provedba ovoga zakona povjerena je kr. ug. ministrima trgovine i financija.⁶³

Dodatkom k dozvolbenoj izpravi, izdanog 24. prosinca godine 1900. pod brojem 90.580 za gradnju i promet parovozne vicinalne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala, dobilo je Dioničarsko društvo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica iz Budimpešte dozvolu i preuzelo je obavezu da će izgraditi normalnotračnu *parovoznu* vicinalnu željeznicu, koja je trebala izlaziti iz postaje Osijek Kr. ug. državnih željeznica te voditi do postaje Vinkovci Kr. ug. državnih željeznica, i da će istu dok traje vrijednost ove koncesije držati neprekidno u prometu. Ovaj koncesijski *Dodatak* izdan je temeljem gore navedenog *Zakonskog članka XVII. iz 1910. godine*. Koncesioniranom dioničar-

⁶⁰ *Déjeuner, franc.* (čit. dežené) – doručak, zajutrak; suvremeno značenje: ručak. Vidi “*déjeuner*”, u: Klaić, *Rječnik*, 267.

⁶¹ “Pokrajina. U Zagrebu, 16. studenoga. Otvorenje željezničke pruge Osiek-Vinkovci”, *NN*, br. 263 (16. studenoga 1910), 3.

⁶² HR-HDA-757, A Dráva-Szávavidéki egyesült helyi érdekű vasutak részvénytársaság, V. évi üzleti jelentése 1910. (V. Geschäftsbericht der Aktiengesellschaft der vereinigten Localeisenbahnen des Drau-Save Gebietes), Budapest, 1911., kut. br. 3.

⁶³ *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1911.* (Zagreb, 1911), br. 95: 671-672.

skom društvu zajamčena su sva prava i pogodnosti iz *Zakonskog članka XXXI.* iz 1880. i njegove nadopune iz 1888. Društvo se moralo strogo pridržavati: 1. odredaba ovog *Dodatka*, 2. privremenog propisa o dozvoljivanju željeznica, što ga je s odobrenjem državnog Sabora 8. srpnja 1868. izdalo Kr. ug. ministarstvo za javne radnje i komunikacije,⁶⁴ *Željezničko-poslovnog reda*⁶⁵ izdanog 31. prosinca 1907. pod br. 6125/M. E. i ozakonjenog *Zakonskim člankom XIII.* iz 1908. te 3. odredaba konvencije sklopljene 14. listopada 1890. glede otpre-

⁶⁴ Naredbu u predmetu dozvolah, potrebnih za građenje svakovrstnih privatnih željeznica, koje će se izvesti u području ugarske krune donijelo je 8. srpnja 1868. Kr. ug. ministarstvo za javne radnje i komunikacije. Naredba je trebala biti privremena. Za gradnju željeznica za javni prijevoz putnika i robe bila je potrebna posebna dozvola Vlade. Dozvola se odnosila na predradnje i gradnju same željeznice te pripadajućih joj zgrada. Dozvole za predradnje za gradnju svih vrsta željeznica izdavalo je Kr. ug. ministarstvo za javne radnje i komunikacije, uz prethodno mišljenje Kr. ug. ministarstva za obrt i trgovinu te zajedničkog Ratnog ministarstva. Dozvolu za parnu željeznicu davao je car na temelju prethodne zakonodavne rasprave. Vidi HR-HDA-137. Pokrajinska uprava za Hrvatsku i Slavoniju-Zagreb (1921-1924), Odjeljenje za unutarnje poslove, sv. III-15, kor. br. 17498/1923, ur. br. 27375/1923.

⁶⁵ Željezničko-poslovni red proglašen je 31. prosinca 1907. Promet državne ili privatne željeznice, namijenjene javnom prometu, ili pojedinog dijela ovih, mogao se otvoriti samo nakon dovršenja propisno dozvoljene gradnje i samo uz posebnu dozvolu kr. ug. ministra trgovine. Prije izdavanja dozvole kr. ug. ministar trgovine slao je povjerenstvo na tehničko-redarstveni ophod željeznice, te su pred ovim povjerenstvom Ravnateljstvo Kr. ug. državnih željeznica, odnosno koncesionar privatne željeznice bili dužni dokazati da je željeznička pruga, kao i njena oprema, u pogledu kakvoće i količine bila takva da je mogla uzdržavati redovan, nesmetan i siguran promet. Svaku željezničku prugu za koju je kr. ug. ministar trgovine izdao dozvolu da se stavi u promet željeznička ravnateljstva bila su dužna uvijek držati u dobrom i za promet prikladnom stanju tako da su na istoj mogli prometovati vlakovi dozvoljenom najvećom brzinom vožnje. Bilo je potrebno da željeznica uvijek u odgovarajućem broju raspolaže s osobljem koje je bilo osposobljeno u smislu zakona i propisa izdanih po kr. ug. ministru trgovine. Temeljem čl. 11. Željezničko-poslovnog reda, na svakoj postaji morala se nalaziti knjiga za pritužbe. Lokomotive i motorna kola mogla su ući u promet samo onda ako su ista bila tehničko-redarstveno ispitana po povjerenstvu, koje se sastojalo od Kr. ug. vrhovnog nadzorništva za željeznice i brodarstvo, od prvomolbene redarstvene oblasti i od mjernika, koga je pozvala potonja oblast kao stručnjaka. Željeznica je bila dužna brinuti se da stražari pruge prema postojećim naputcima prugu pregledavaju svaki dan po više puta. Svaki vlasnik privatne željeznice, ukoliko nije sam u svojoj osobi i na svoju odgovornost vodio poslovanje, bio je dužan za vođenje poslova namjestiti poslovođitelja (ravnatelja), ili postaviti ravnateljstvo te njegovo ime ili imena, kao i sve promjene vezane uz navedeno, prijaviti kr. ug. ministru trgovine. Svaka željeznica bila je dužna, ako se to zahtijevalo, otpremati kr. ug. poštu. U slučaju mobilizacije i rata bile su dužne sve željeznice skupa s cjelokupnim osobljem i uređajima služiti prvenstveno vojničkim svrhama. Neposredni nadzor nad željezničkim namještenicima obavljalo je samo željezničko ravnateljstvo. Kr. ug. ministar trgovine vršio je nadzor i kontrolu nad željeznicama djelomično neposredno, djelomično posredno putem Kr. ug. vrhovnog nadzorništva za željeznice i brodarstvo. Troškove Kr. ug. vrhovnog nadzorništva za željeznice i brodarstvo općenito je snosila država. Vidi *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1908.* (Zagreb, 1908), br. 37: 405-434.

me robe po željeznicama te ozakonjene *Zakonskim člankom XXV.* iz 1892.,⁶⁶ nadalje odredaba k ovoj konvenciji sklopljenih i *zakonskim člancima XXV. i XLIV.* iz 1908.⁶⁷ ozakonjenih naknadnih konvencija. Kao što je već rečeno, zapisnik o koncesijskoj ispravi sastavljen je 7. svibnja 1907. Koncesionar je bio dužan dovršiti gradnju pruge te željeznicu predati javnome prometu za 1 ½ godinu, računajući od datuma ovog *Dodatka.* Za izgradnju i za poslovne svrhe ove željeznice bilo je dozvoljeno pravo izvlaštenja po *Zakonskom članku XLI.*⁶⁸ iz 1881. Glede priključka k postajama Osijek i Vinkovci Kr. ug. državnih željeznica, kao i glede izvedbe novih građevina i preinaka, te glede zajedničke uporabe priključnih postaja, koncesionar je bio dužan nagoditi se s Ravnateljstvom Kr. ug. državnih željeznica, uz prethodno odobrenje Kr. ug. ministarstva trgovine. Za izgradnju i shodno prometno uređenje ovim *Dodatkom* dozvoljene željeznice potrebna faktična glavnicica ustanovljena je s 2.970.000 kruna, od koje glavnice je koncesionar bio dužan za nabavu prometnih sredstava upotrijebiti 195.000 kruna. Faktična glavnicica parovozne vicinalne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala, ustanovljena u već navedenoj temeljnoj *Dozvolbenoj izpravi* od 24. prosinca 1900. s 2.350.000 kruna, povisuje se, dakle, uračunavanjem svote od 2.970.000 kruna na 5.320.000 kruna. Od faktične glavnice od 2.970.000 kruna imalo se izlučiti 35.000 kruna za pričuvnu zakladu i 43.000 kruna za posebnu pričuvnu zakladu. Koncesionar je bio dužan prije izdavanja ovoga *Dodatka* kod Kr. ug. središnje državne blagajne položiti jamčevinu od 100.000 kruna u gotovu novcu ili vrijednosnim papirima. Poslovanjem željezničke pruge Osijek-Vinkovci zajedno s glavnom prugom koncesioniranog Dioničarskog društva Vinkovci-Županja-Savska obala rukovodile su Kr. ug. državne željeznice. Trajanje koncesije ustanovljeno je na 90 godina. Poslije protoka navedenog vremena željeznica je trebala prijeći besplatno u vlasništvo ugarske države.⁶⁹

Prema *Nadopunjujućem prilogu k Dodatku br. 209/1911. odnosećem se na vicinalnu željeznicu Osijek-Vinkovci (Uvjeti u pogledu gradnje i prometnog ure-*

⁶⁶ Zakonski članak XXV. o uzakonjenju međunarodne konvencije, sklopljene u Berni dne 14. listopada 1890. glede odpreme robe po željeznicah i odredabah, koje su s tim u savezu izdan je 14. listopada 1892. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1893.* (Zagreb, 1893), br. 12: 137-156.

⁶⁷ Zakonski članak XLIV. ob uzakonjenju u Berni, dne 19. rujna god. 1906. sklopljene druge naknadne konvencije, k međunarodnoj konvenciji, koja je glede voženja robe po željeznicama sklopljena u Berni, dne 14. listopada godine 1890., a uzakonjena zakonskim člankom XXV.:1892. sklopljen je 2. kolovoza 1908. Vidi *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1910.* (Zagreb, 1910), br. 44: 779-835.

⁶⁸ Zakonski članak zajedničkoga hrvatsko-ugarskoga sabora o izvlastbi od 29. svibnja 1881., *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1881.* (Zagreb, 1882), br. 55: 401-427.

⁶⁹ *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1911.,* br. 59: 495-498.

đenja parovozne vicinalne željeznice Osijek-Vinkovci), normalnotračna parovozna vicinalna željeznica (1,435 m) trebala je biti napravljena tako da osobni vlakovi na pruzi mogu voziti najvećom brzinom od 45 km/h. Donja gradnja trebala je biti napravljena za jedan kolosijek. Najveći uspon odnosno pad ustanovljen je s 5 ‰. Zavoji nisu smjeli na otvorenoj pruzi imati manji polumjer od 300 m. Normalna širina tjemena željeznice u razini donje gradnje, odnosno u visini donje površine šljunčanog sloja trebala je biti barem 4 m. Tračnice su trebale biti čelične i nisu smjele po tekućem metru biti lakše od 23,6 kg. Opterećenje tračnica pod pritiskom kotača od 6.000 kg nije smjelo premašivati po četvornom centimetru 1.000 kg. Na željezničkoj pruzi trebalo je izvesti sljedeće postaje, odnosno ugibališta i stanice: 1. postaja Briest (duga 200 m), 2. postaja Antunovac Osiečki (duga 590 m), 3. postaja Ernestinovo (duga 200 m), 4. vodna postaja Laslovo-Korođ (duga 635 m), 5. postaja Markušica-Antin (duga 250 m), 6. postaja Gaboš (duga 590 m), 7. postaja Ostrovo (duga 200 m). Uslijed priključaka vicinalne željeznice, postaje Osijek i Vinkovci u vlasništvu Kr. ug. državnih željeznica trebale su se po potrebi proširiti i preurediti. Na otvorenoj pruzi trebalo je sagraditi 7 stražarnica s pripadajućim zgradama, zdencima i krušnim pećima.⁷⁰

Nakon što je pruga Osijek-Vinkovci izgrađena, službena mađarska željeznička statistika daje za Dioničarsko društvo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica sljedeće relevantne podatke: 1. pruga Osijek-Đakovo-Vrpolje te do obale Drave otvorena za promet: 1905. godine, duljina pruge: 49,6 km, maksimalan uspon na pruzi: 8 ‰, najmanji polumjer: 300 m, normalna širina tjemena željeznice u razini donje gradnje, tj. u visini donje površine šljunčanog sloja (širina gornje gradnje): 4 m, težina tračnica (šina): 23,6 kg po tekućem metru, pritisak osovina: 6.000 kg, broj postaja: 8; 2. pruga Osijek-Vinkovci otvorena za promet: 1910. godine, duljina pruge: 33 km, maksimalan uspon na pruzi: 5 ‰, najmanji polumjer: 300 m, normalna širina tjemena željeznice u razini donje gradnje, tj. u visini donje površine šljunčanog sloja (širina gornje gradnje): 4 m, težina tračnica (šina): 23,6 kg po tekućem metru, pritisak osovina: 6.000 kg, broj postaja: 7; 3. pruga Vinkovci-Županja-Savska obala otvorena za promet: 1901. godine, duljina pruge: 33,8 km, maksimalan uspon na pruzi: 5 ‰, najmanji polumjer: 250 m, normalna širina tjemena željeznice u razini donje gradnje, tj. u visini donje površine šljunčanog sloja (širina gornje gradnje): 4 m, težina tračnica (šina): 23,6 kg po tekućem metru, pritisak osovina: 6.000 kg, broj postaja: 5.⁷¹

⁷⁰ Isto, 499-515.

⁷¹ HR-HDA-757, II. Kivonat a magyar szent korona országaiban megépült, valamint építés alatt álló helyi érdekű vasutak engedélykirataiból, str. 6-7, kut. br. 3. Podaci o duljini pruga neznatno se razlikuju od ranije navedenog izvještaja Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica za 1910. godinu.

Dana 13. prosinca 1913. donesen je *Zakonski članak LV. o sjedinjenju dozvolbenih isprava Dioničarskog društva dravsko-posavskih sjedinjenih vicinalnih željeznica te o sjedinjenju dodataka dozvolbenih isprava*. Temeljem navedenog zakonskog članka, Kr. ug. ministarstvo trgovine ovlašteno je da može za gradnju i promet vicinalnih željezničkih pruga Vinkovci-Županja-Savska obala, Osijek-Vinkovci i Osijek-Đakovo-Vrpolje izdati jedinstvenu koncesiju. Rok trajanja zajedničke koncesije bio je do 12. siječnja 1996.⁷²

2.2. Ustroj i upravna tijela Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica

Ustroj i poslovanje dioničarskih društava u ugarskom dijelu Monarhije regulirao je *Trgovački zakon (Zakonski članak XXXVII.)* proglašen 16. svibnja 1875. Temeljem navedenog zakona, ustroj dioničarskih društava činili su glavna skupština, ravnateljstvo te nadzorni odbor. Sva prava koja su dioničarima pripadala u vezi s društvenim poslovima, izvršavao je skup dioničara na glavnoj skupštini. Poslovima dioničarskog društva upravljalo je ravnateljstvo koje se sastojalo od jedne ili više osoba izabраниh između dioničara ili drugih osoba. Postojao je i nadzorni odbor koji je bio sastavljen od najmanje tri člana te je kontrolirao vođenje poslovanja društva u svim segmentima (godišnje račune i bilancu, prijedloge podjele dobitka i sl.). Dioničarska društva osnivana su s unaprijed ustanovljenom glavnicom, koja se sastojala od dionica (cijelih ili rastavljenih na dijelove) opredijeljenog broja i jednake vrijednosti. U dioničarskim društvima vlasnici dionica jamčili su samo do iznosa svojih dionica. Da bi se dioničarska društva osnovala, glavnica im je trebala biti osigurana, pravila društva (statut) utanačena te društvo zabilježeno u trgovački registar nadležnog suda.⁷³

U ovom poglavlju navedeni su, kao primjer, članovi uprave Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica za 1906., 1907., 1910. i 1914. godinu.

Na dan 31. prosinca 1906. sjedište društva bilo je na adresi Budimpešta, V., Alkotmány utca 8. Ravnateljstvo društva bilo je sljedeće: Đuro Đurko-

⁷² *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1914.* (Zagreb, 1915), br. 66: 1173-1174. Neki izvori spominju da je jedinstveni certifikat o koncesiji donesen 19. prosinca 1913. Vidi *Compass 1922.*, II: 1394; *Compass 1923.*, III: 557; *Compass 1925.*, III: 700-701.

⁷³ *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1875.* (Zagreb, 1876), br. 79: 899-1016. S obzirom na neke pogreške u prvotno objavljenoj verziji Trgovačkog zakona, naknadno je objavljena njegova ispravljena verzija. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1877.* (Zagreb, 1878), br. 44: 525-642. Vidi također Lajnert, "Ustroj i djelovanje Dioničarskog društva vicinalne željeznice Szt. Lörincz", 276-277.

vić (predsjednik) te članovi Pavao Kovacs, Milan Maslek, Josip Weinberger, Mišo Anastasijević, Andrija Szűts, Marijan Mihaljković, Juraj Augustin, Mór Büchler, Vladimir Ehrenhöfer, Miksa Fischer, Nikola Gfrerer, Konstantin Graff, Vilim Grossmann, Gyula Pfeiffer, dr. Miksa Planer, Nikola Atanasije Plavšić, Julijo Poleschenszky, dr. Antal Schwartzmayer, Miroslav Schoch, Julijo Stanisavljević, Pál Szécsi i Antal Žaviška. Članovi nadzornog odbora bili su Géza Biró, Béla Fényes, Árpád Gorove, Sándor Popovics i Albert Vajda.⁷⁴

Na dan 31. prosinca 1907. sjedište društva nalazilo se na istoj lokaciji, ali s donekle izmijenjenim članovima uprave. Tako je ravnateljstvo društva bilo sljedeće: grof Márk Pejacsevich (predsjednik) te članovi Pavao Kovacs, Milan Maslek, Josip Weinberger, Mišo Anastasijević, Andrija Szűts, Marijan Mihaljković, Juraj Augustin, Milán Smrekar, István Kenfelj, Vladimir Ehrenhöfer, Miksa Fischer, Nikola Gfrerer, Konstantin Graff, Vilim Grossmann, Gyula Pfeiffer, dr. Miksa Planer, Nikola Atanasije Plavšić, Julijo Poleschenszky, dr. Antal Schwartzmayer, Miroslav Schoch, Julijo Stanisavljević, Pál Szécsi, Zvonimir Zepić i Gyula Höcker. Članovi nadzornog odbora bili su Géza Biró, Arnold Winter, Árpád Gorove, Sándor Popovics i Albert Vajda.⁷⁵

Godine 1909. sjedište budimpeštanskog društva nalazilo se na lokaciji V., Dorottya-utca 3, a godine 1910. na lokaciji IV., Kigyó-ter 1. sz.⁷⁶

⁷⁴ *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1907.-1908., II: 720.* Također, vidi i Lajnert i Halapir, "Ustroj i djelovanje", 167. U svim onodobnim službenim shematizmima, sva imena i prezimena, bez obzira na etničko podrijetlo, mađarizirana su i napisana u skladu s mađarskom jezično-pravopisnom normom. Godine 1906. u stvari je pisalo: György Gyurkovits (predsjednik), te članovi Pál Kovács, Mihály Masak, József Weinberger, Miso Anastosijević, Andor Szűts, Marian Mihaljkovic, György Augustin, Mór Büchler, Aladár Ehrenhöfer, Miksa Fischer, Miklós Gferer, Szilárd Graff, Vilmos Grossmann, Gyula Pfeiffer, dr. Miksa Planer, Miklós Plavsić, Gyula Poleschenszky, dr. Antal Schwartzmayer, Frigyes Schoch, Julijo Stanisavljević, Pál Szécsi i Antal Žaviška. Članovi nadzornog odbora bili su Géza Biró, Béla Fényes, Árpád Gorove, Sándor Popovics i Albert Vajda.

⁷⁵ *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1908.-1909., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Genossenschaften, Assecuranzen, Industrie u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finzen, XXXVI. Jahrgang (Budapest, 1909), 781.* Također, vidi i Lajnert i Halapir, "Ustroj i djelovanje", 167. Godine 1907. u stvari je pisalo: grof Márk Pejacsevich (predsjednik) te članovi Pál Kovács, Mihály Maslek, József Weinberger, Miso Anastosijević, Andor Szűts, Marian Mihaljkovic, György Augustin, Milán Smrekar, István Kenfelj, Aladár Ehrenhöfer, Miksa Fischer, Miklós Gferer, Szilárd Graff, Vilmos Grossmann, Gyula Pfeiffer, dr. Miksa Planer, Miklós Plavsić, Gyula Poleschenszky, dr. Antal Schwartzmayer, Frigyes Schoch, Julijo Stanisavljević, Pál Szécsi, Zvonimir Zepić i Gyula Höcker. Članovi nadzornog odbora bili su Géza Biró, Arnold Winter, Árpád Gorove, Sándor Popovics i Albert Vajda.

⁷⁶ *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1910.-1911., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Genossenschaften, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- und Städte-Finzen, XXXVIII. Jahrgang (Budapest, 1911), 889; Mihók'scher Ungarischer Compass, 1911.-1912., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Genossenschaften, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finzen, XXXIX. Jahrgang (Budapest, 1912), 975.*

Na dan 31. prosinca 1910. ravnateljstvo društva bilo je sljedeće: grof Mark Pejacsevich (predsjednik), Vladimir Ehrenhöfer i dr. Gyula Kelemen (potpredsjednici), Milan Maslek, Josip Weinberger, Mišo Anastasijević, Andrija Szűts, Marijan Mihaljković, Juraj Augustin, Lajos Baumgarten, Márk Aurél Fodróczy, Gyula Jolesch,⁷⁷ István Kenfelj, Miksa Fischer, Konstantin Graff, Gyula Pfeiffer, dr. Miksa Planer, Nikola Atanasije Plavšić, Julijo Poleschenszky, dr. Antal Schwartzmayer, Miroslav Schoch, Julijo Stanisavljević, Pál Szécsi, Zvonimir Zepić i Vilim Grossmann. Nadzorni odbor društva činili su Géza Biró, Árpád Gorove i Sándor Popovics.⁷⁸

Godine 1912. sjedište budimpeštanskog društva nalazilo se na lokaciji IV., Dorottya-utca 3, da bi se od godine 1913. nalazilo na lokaciji V., Harminczad-utca 6.⁷⁹

Na dan 31. prosinca 1914. ravnateljstvo društva bilo je sljedeće: grof Márk Pejacsevich (predsjednik), Vladimir Ehrenhöfer i dr. Gyula Kelemen (potpredsjednici) te članovi Milan Maslek, Konstantin Čutuković, Josip Weinberger, Mišo Anastasijević, dr. Andrija Szűts, Marijan Mihaljković, Lajos Baumgarten, Márk Aurél Fodróczy, Gyula Jolesch, Konstantin Graff, Gyula Pfeiffer, dr. Miksa Planer, Julijo Poleschenszky, László Labas, Mihály Sommer, Miroslav Schoch, Julio Stanisavljević, Pál Szécsi, Zvonimir Zepić

⁷⁷ U službenim dokumentima navodi se kao Gyula Folesch. Vidi HR-HDA-757, A Dráva-Száva-vidéki egyesült helyi érdekű vasutak részvénytársaság, V. évi üzleti jelentése 1910. (V. Geschäftsbericht der Aktiengesellschaft der vereinigten Localeisenbahnen des Drau-Save Gebietes), Budapest, 1911., kut. br. 3.

⁷⁸ *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1911.-1912., II:* 975-976. Godine 1910. u stvari je pisalo: grof Mark Pejacsevich (predsjednik), Aladár Ehrenhofer i dr. Gyula Kelemen (potpredsjednici), Mihály Maslek, József Weinberger, Miso Anastosijević, Andor Szűts, Marian Mihaljkovic, György Augustin, Lajos Baumgarten, Márk Aurél Fodróczy, Gyula Jolesch, István Kenfelj, Miksa Fischer, Szilárd Graff, Gyula Pfeiffer, dr. Miksa Planer, Miklós Plavšić, Gyula Poleschenszky, dr. Antal Schwartzmayer, Frigyes Schoch, Julijo Stanisavljević, Pál Szécsi, Zvonimir Zepić i Vilmos Grossmann. Nadzorni odbor društva činili su Géza Biró, Árpád Gorove i Sándor Popovics. Također vidi i HR-HDA-757, A Dráva-Száva-vidéki egyesült helyi érdekű vasutak részvénytársaság, V. évi üzleti jelentése 1910. (V. Geschäftsbericht der Aktiengesellschaft der vereinigten Localeisenbahnen des Drau-Save Gebietes), Budapest, 1911., kut. br. 3. U ovom drugom dokumentu, kao član nadzornog odbora, spominje se još i Gyula Bäcker.

⁷⁹ *Ungarischer Compass, 1913.-1914., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats-u. Städte-Finanzen*, XLI. Jahrgang (Budapest, 1914), 980; *Ungarischer Compass 1914.-1915., II:* 1054; *Ungarischer Compass, 1915.-1916., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats-u. Städte-Finanzen*, XLIII. Jahrgang (Budapest, 1916), 1018; "Poziv na X. redovnu glavnu skupštinu Dioničarskog društva sjedinjenih Drava-Posavskih vicinalnih željeznica", *NN*, br. 109 (12. svibnja 1916), 9; "Poziv na XI. redovnu glavnu skupštinu Dioničarskog društva sjedinjenih Drava-Posavskih vicinalnih željeznica", *NN*, br. 98 (28. travnja 1917), 11.

i Vilim Grossmann. Članovi nadzornog odbora bili su István Kerékgyártó (predsjednik), Géza Biró, Árpád Gorove i Gyula Bäcker.⁸⁰

Treba napomenuti da su neki od navedenih članova uprave istovremeno bili članovi uprava i nekih drugih dioničarskih društava hrvatsko-slavonskih vicinalnih željeznica. Tako je npr. godine 1914. Márk Aurél Fodróczy bio član još i ravnateljstva Dioničarskog društva željeznice Čakovec-Zagreb, a zajedno s Juliom Stanisavljevićem⁸¹ i član ravnateljstva Dioničarskog društva dunavsko-savske vicinalne željeznice; Vladimir Ehrenhöfer, Márk Aurél Fodróczy, Miroslav Schoch, Vilim Grossmann, Julijo Poleschenszky, Julio Stanisavljević i Zvonimir Zepić bili su članovi ravnateljstva Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice; Vladimir Ehrenhöfer, Aurél Fodróczy i László Lábás bili su članovi ravnateljstva, a Julio Stanisavljević član nadzornog odbora Dioničarskog društva vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs; dr. Gyula Kelemen i Márk Aurél Fodróczy bili su članovi ravnateljstva Dioničarskog društva Lonjskopoljske željeznice; Lajos Baumgarten, dr. Gyula Kelemen (potpredsjednik), Julijo Poleschenszky i Pál Szécsi bili su članovi ravnateljstva, a István Kerékgyártó predsjednik nadzornog odbora Dioničarskog društva lokalne željeznice Pécs-Donji Miholjac; Vladimir Ehrenhöfer bio je predsjednik ravnateljstva Dioničarskog društva vicinalne željeznice Petrovaradin-Beočin; Márk Aurél Fodróczy bio je član ravnateljstva Dioničarskog društva vicinalne željeznice Ruma-Klenak; Vladimir Ehrenhöfer bio je član ravnateljstva Dioničarskog društva vicinalne željeznice Szt. Lőrincz-Slatina-Našice; dr. Andrija Szűts, Márk Aurél Fodróczy, László Lábás i Konstantin Graff bili su članovi ravnateljstva Dioničarskog društva slavonsko-podravske željeznice; Vladimir Ehrenhöfer, Márk Aurél Fodróczy, Konstantin Graff (potpredsjednik), László Lábás i Milan Maslek bili su članovi ravnateljstva Dioničarskog društva slavonske vicinalne željeznice; Vladimir Ehrenhöfer bio je potpredsjednik ravnateljstva Dioničarskog društva vicinalne željeznice Varaždin-Golubovec; Marijan Mihaljković i Márk Aurél Fodróczy bili su članovi ravnateljstva Dioničarskog društva vicinalne željeznice Vinkovci-Brčko; Vladimir Ehrenhöfer bio je član ravnateljstva Dioničarskog društva vicinalne željeznice Zabok-Stubica; Márk Aurél Fodróczy

⁸⁰ *Ungarischer Compass, 1915.-1916., II:* 1018. Godine 1914. u stvari je pisalo: grof Márk Pejacsevich (predsjednik), Aladár Ehrenhöfer i dr. Gyula Kelemen (potpredsjednici), te članovi Mile Maslek, Konstantin Čutuković, József Weinberger, Misa Anastosijević, dr. Andor Szűts, Marijan Mihaljković, Lajos Baumgarten, Márk Aurél Fodróczy, Gyula Jolesch, Szilárd Graff, Gyula Pfeiffer, dr. Miksa Planer, Gyula Poleschensky, László Labas, Mihály Sommer, Frigyes Schoch, Julio Stanisavljević, Pál Szécsi, Zvonimir Zepić, Vilmos Grossmann. Članovi nadzornog odbora bili su István Kerékgyártó (predsjednik), Géza Biró, Árpád Gorove, Gyula Bäcker.

⁸¹ Julio Stanisavljević se navodi u skladu s mađarskom jezično-pravopisnom normom kao Gyula Stanisavlyevits.

i Zvonimir Zepić bili su članovi ravnateljstva Dioničarskog društva vicinalne željeznice Zagreb-Samobor.⁸² Sve su to bili iskusni privredni stručnjaci.

Osim domaćih ljudi, članovi uprave Sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica bili su i Mađari. To nam govori da je osim domaćeg, lokalnog kapitala u ovu željeznicu bio uložen i znatan mađarski kapital. S obzirom na to da su pruge navedenog željezničkog društva preko Osijeka povezivale mađarski s hrvatsko-slavonskim teritorijem, samim time postojao je i zajednički financijski interes za njihovom eksploatacijom.

2.3. Upravno i poslovodno osoblje na hrvatsko-slavonskim postajama Sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica

Pruge novoosnovanog dioničarskog društva u početku su potpadale pod nadležnost Prometne uprave Kr. ug. državnih željeznica u Segedinu (Szeged). Od 1915. pruge društva nalazile su se u nadležnosti novoosnovane Prometne uprave u Pečuhu (Pécs). Tako je bilo sve do 1918.⁸³

U ovom poglavlju navedeno je, kao primjer, upravno i poslovodno osoblje na hrvatsko-slavonskim postajama Sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica za 1914. i 1918. godinu.

Godine 1914. organizacija na prugama Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica, koje su tada potpadale pod

⁸² *Ungarischer Compass, 1915.-1916., II*: 1014-1015, 1019-1921, 1034-1036, 1047-1048, 1052, 1058-1061, 1069-1071.

⁸³ Lajnert i Halapir, "Ustroj i djelovanje", 169. U ugarskom dijelu Monarhije postojalo je 12 prometnih uprava koje su bile nadležne za određeni dio pruga. Svim prometnim upravama rukovodilo je Ravnateljstvo Kr. ugarskih državnih željeznica u Budimpešti, koje je upravljalo svim prugama državnih željeznica i vicinalnim željeznicama u državnoj upravi (18.580 km) u Ugarskoj i Erdelju te u Kraljevinama Hrvatskoj i Slavoniji. Postojale su sljedeće prometne uprave: 1. Budimpeštanska centralna (903,7 km), 2. Budimpeštanska lijevoobalna (1.746,5 km), 3. Szombathely (1.509,8 km), 4. Miskolcz (1.791,6 km), 5. Szeged (1.225,6 km), 6. Debreczen (2.143,4 km), 7. Kolozsvár (1.574,8 km), 8. Arad (1.570,6 km), 9. Zagreb (1.666,7 km), 10. Temesvár (1.415,2 km), 11. Szabadka (1.640,5 km) i 12. Pécs (1.391,2 km). Vidi Siniša Lajnert, *Povijest željeznica u Hrvatskom zagorju* (Zagreb, 2020), 28. Neki izvori prve dvije prometne uprave spominju pod nazivom: 1. Središnja poslovna uprava u Budimpešti i 2. Desno-obalna poslovna uprava u Budimpešti, odnosno 1. Poslovna uprava sa sjedištem u Budimpešti za pruge na lijevoj obali Dunava (Budapest balparti) i 2. Poslovna uprava sa sjedištem u Budimpešti za pruge na desnoj obali Dunava (Budapest jobbparti). Vidi HR-HDA-82. Zemaljska vlada. Odjel za narodno gospodarstvo-Zagreb (1914-1921), Okružnica bana Kraljevina Hrvatske, Slavonije i Dalmacije br. 5430 od 25. rujna 1914. glede povlaštene vožnje na prugama Kr. ug. državnih željeznica, kut. br. 4; Ivan Belavić, *Organizacija Mađarskih državnih željeznica* (neobjavljeni rad), Hrvatsko željezničko poduzeće (Služba za marketing - Grupa za muzejsku djelatnost), Hrvatski željeznički muzej u Zagrebu, br. 031/16.

nadležnost Prometne uprave Kr. ug. državnih željeznica u Segedinu (Seged), izgledala je ovako:⁸⁴

Pruga Osijek-Vinkovci-Županja-Savska obala s postajama: Briest (József Szekeres, stražar otpravnik), Osječki Antunovac (Miksa Tenk, glavar postaje), Ernestinovo (György Greku, stražar otpravnik), Laslovo-Korođ (Antal Sári, glavar postaje), Markušica-Antin (János Simon, stražar otpravnik), Gaboš (Gábor Hangel, glavar postaje), Ostrovo (János Pákozdi, stražar otpravnik), Cerna (János Sárceovich, glavar postaje).

Pruga Osijek-Strizivojna Vrpolje s postajama: Rokovci-Andrijaševci (Nádor Hunyadi, stražar izdavač), Čepin (Sándor Szabó, glavar postaje), Vladislavci (Ferencz Kádár, stražar otpravnik), Vuka-Dopsin (Ferencz Toth, stražar otpravnik), Semeljci-Širokopolje (Adam Váradi, glavar postaje), Viškovci (Miloš Sztojkov, stražar otpravnik), Budrovci-Piškorevci (János Fehér, stražar otpravnik).

U službenom shematizmu iz 1914. postaja Osijek navodi se kao sastavni dio pruge Osijek-Dalj i Osijek-Našice-Batrina-Nova Kapela. Potpadala je također u nadležnost Prometne uprave u Segedinu. Predstojnik postaje i kontrolor bio je János Bernhardt, protustavnik je bio Soma Rechnitzer, dok su činovnici bili Károly Pálffy, Károly Weszelowszky, Jozsef Steiner, Imre Vajas, Károly Sinković, Elemér Kiss, Géza Szekeres, László Molnár, József Eberhardt, Jakab Goldberger, Zoltán Révész, Károly Gottvald, Lajos Schütz, Miksa Magyar, Milan Ruvarac i Ferencz Szokoly.

Postaje Strizivojna-Vrpolje, Vinkovci, Županja i Đakovo navode se kao sastavni dio pruge Brod-Vinkovci-Dalj. Potpadale su također u nadležnost Prometne uprave u Segedinu.

Na postaji Strizivojna-Vrpolje predstojnik postaje bio je činovnik Lajos Ferenczy, a drugi činovnik Péter Papista. Na postaji Vinkovci predstojnik postaje bio je činovnik József Ambrus, činovnici: Simon Sebök, Ignác Novaković, Ivan Dodigovics, Dezső Róna, Sandor P. Jánossy, Henrik Sok, Ivan Frey i Dušan Mrgjanov, protustavnik Károly Balaško i perovođa Dezső Blázsek. Na postaji Županja predstojnik postaje bio je činovnik Péter Nagy, a na postaji Đakovo predstojnik postaje bio je činovnik Károly Petrov.

Godine 1918. organizacija na prugama Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica, koje su tada potpadale pod

⁸⁴ *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1914.* (Zagreb, 1914), 188-189.

nadležnost Prometne uprave Kr. ug. državnih željeznica u Pečuhu (Pécs), izgledala je neznatno drukčija.⁸⁵

Pruga Osijek-Vinkovci-Županja-Savska obala s postajama: Brist (József Szekeres, stražar otpravnik), Osječki Antunovac (István Dóró, glavlar postaje), Ernestinovo (György Greku, stražar otpravnik), Laslovo-Korođ (József Reizinger, glavlar postaje), Markušica-Antin (János Fehér, stražar otpravnik), Gaboš (Sándor Sebestyén, stražar otpravnik), Ostrovo (János Pákozdi, stražar otpravnik), Cerna (Ferencz Zelenkovics, glavlar postaje).

Pruga Osijek-Strizivojna Vrpolje s postajama: Rokovci-Andrijaševci (Nándor Hunyadi, stražar izdavač), Čepin (Sándor Szabó, glavlar postaje), Vladislavci (Ferencz Kádár, stražar otpravnik), Vuka-Dopsin (Ferencz Toth, stražar otpravnik), Semeljci-Širokopolje (Károly Mihelics, glavlar postaje), Viskovci (Miklós Sztojkov, stražar otpravnik), Budrovci-Piškovci (István Pollák, stražar otpravnik).

U službenom shematizmu iz 1918. postaja Osijek navodi se kao sastavni dio pruga Osijek-Dalj i Osijek-Našice-Batrina-Nova Kapela. Potpadala je također u nadležnost Prometne uprave u Pečuhu. Predstojnik postaje i nadkontrolor bio je Mór Ernst, protustavnici Soma Rechnitzer, Károly Weszelovszky, Béla Landau, Károly Balaskó i Rezső Fuchs, a činovnici Fülöp Weinberger, Ferencz Pintér, Károly Gottvald, Maté Gál, Dezső Róna, Antal Meliskó, András Csaplár, József Eberhardt, Benjamin Krausz te dr. Henrik Müller kao perovođa.

Postaje Strizivojna-Vrpolje, Vinkovci, Županja i Đakovo navode se kao sastavni dio pruge Brod-Vinkovci-Dalj. Potpadale su također u nadležnost Prometne uprave u Pečuhu.

Na postaji Strizivojna-Vrpolje predstojnik postaje bio je činovnik Károly Sinkovics, a drugi činovnik Károly Stadler. Na postaji Vinkovci predstojnik postaje bio je kontrolor Samu Fischer, drugi kontrolor bio je János Károly Petrov,⁸⁶ a činovnici Elemér Rákosi, Zoltán Nessel, Mihály Kocsis, Károly Tomak, László Molnár, Ivan Koprivsek, Pál Fejér, György Gellért, Gyula Hónig, Frigyes Kurz, György Salič i Ivan Antalović. Na postaji Županja predstojnik

⁸⁵ *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1918.* (Zagreb, 1918), 148-150. Također, vidi i Siniša Lajnert, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas* (Zagreb, 2003), 38-39 i Branko Vujasinović, *Upravno i poslovodno osoblje na željeznicama u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji do 1918.* (Zagreb, 2007), 366-371. O odnosu broja hrvatskih i mađarskih zaposlenika na željeznicama u Hrvatskoj vidi Ljiljana Dobrovsak, "Zaposlenici na željeznicama u Hrvatskoj 1903. godine", *Časopis za suvremenu povijest* 40/2 (2008), 489-516.

⁸⁶ Riječ je o Dragutinu Petrovu koji 1. studenoga 1918. preuzima zapovjedništvo na kolodvoru Vinkovci.

postaje bio je činovnik Rafael Mišljenović, a na postaji Đakovo predstojnik postaje bio je činovnik Lajos Ferenczy.

2.4. Poslovanje Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica

Promet na prugama Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica pokazivao je od 1907-1914. sljedeće eksploatacijske pokazatelje:⁸⁷

Godina	Broj prevezenih putnika	Otpremljeno robe (dobara) u tonama
1907.	288.240	122.225
1908.	265.744	126.652
1909.	290.375	157.768
1910.	332.013	176.311
1911.	410.943	194.842
1912.	442.105	233.910
1913.	493.192	275.213
1914.	506.643	211.473

Tako je npr. 1910. godine od 332.013 prevezenih putnika (594 u I. klasi, 37.692 u II. klasi, 285.761 u III. klasi i 7.966 vojnih osoba) otpalo na stanicu Antunovac Osječki 731 putnik (1 u I. klasi, 27 u II. klasi i 703 u III. klasi), Briest 211 putnika (svih 211 u III. klasi), Budrovci-Piškovci 2.424 putnika (86 u II. klasi, 2.300 u III. klasi i 38 vojnih osoba), Cerna 15.441 putnik (649 u II. klasi i 14.792 u III. klasi), Čepin 28.587 putnika (31 u I. klasi, 3.117 u II. klasi, 25.323 u III. klasi i 116 vojnih osoba), Đakovo 58.847 putnika (170 u I. klasi, 9.474 u II. klasi, 48.422 u III. klasi i 781 vojnih osoba), Ernestinovo 950 putnika (60 u II. klasi i 890 u III. klasi), Gaboš 903 putnika (83 u II. klasi, 814 u III. klasi i 6 vojnih osoba), Gradište 10.979 putnika (370 u II. klasi, 10.599 u III. klasi i 10 vojnih osoba), Laslovo-Korođ 1.249 putnika (41 u II. klasi i 1.208 u III. klasi), Markušica-Antin 499 putnika (14 u II. klasi i 485 u III. klasi), Osijek 78.850 putnika (154 u I. klasi, 11.192 u II. klasi, 64.991 u

⁸⁷ *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1908.-1909., II: 781; Mihók'scher Ungarischer Compass, 1909.-1910., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Genossenschaften, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats und Städte-Finanzen, XXXVII. Jahrgang (Budapest, 1910), 827; Mihók'scher Ungarischer Compass, 1910.-1911., II: 890; Mihók'scher Ungarischer Compass, 1911.-1912., II: 976; Ungarischer Compass, 1912.-1913., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finanzen, XL. Jubiläums-Jahrgang (Budapest, 1913), 963; Ungarischer Compass, 1913.-1914., II: 980; Ungarischer Compass 1914.-1915., II: 1054; Ungarischer Compass, 1915.-1916., II: 1018.*

III. klasi i 2.513 vojnih osoba), Ostrovo 206 putnika (6 u II. klasi, 198 u III. klasi i 2 vojne osobe), Rokovci-Andrijaševci 9.753 putnika (351 u II. klasi i 9.402 u III. klasi), Semeljci-Širokopolje 10.665 putnika (4 u I. klasi, 616 u II. klasi, 10.005 u III. klasi i 40 vojnih osoba), Strizivojna-Vrpolje 33.871 putnika (81 u I. klasi, 3.485 u II. klasi, 28.642 u III. klasi i 1.663 vojne osobe), Vinkovci 33.220 putnika (50 u I. klasi, 4.129 u II. klasi, 27.648 u III. klasi i 1.393 vojne osobe), Viškovci 6.729 putnika (561 u II. klasi, 6.027 u III. klasi i 141 vojna osoba), Vladislavci 9.946 putnika (675 u II. klasi i 9.271 u III. klasi), Vuka-Dopsin 4.864 putnika (17 u I. klasi, 405 u II. klasi, 4.388 u III. klasi i 54 vojne osobe), Županja 17.501 putnik (80 u I. klasi, 1.947 u II. klasi, 14.278 u III. klasi i 1.196 vojnih osoba) i Županja Savska obala 5.587 putnika (6 u I. klasi, 404 u II. klasi, 5.164 u III. klasi i 13 vojnih osoba). Što se pak prijevoza tereta tiče, istovremeno je od 176.311 tona prevezenog tereta otpalo na stanicu Antunovac-Osječki 112 tona, Briest 108 tona, Budrovci-Piškorevci 162 tone, Cerna 8.947 tona, Čepin 25.845 tona, Đakovo 49.640 tona, Ernestinovo 101 tona, Gaboš 26 tona, Gradište 2.695 tona, Laslovo-Korođ 1.577 tona, Markušica-Antin 4 tone, Osijek 37.936 tona, Ostrovo 30 tona, Rokovci-Andrijaševci 4.450 tona, Semeljci-Širokopolje 2.034 tone, Strizivojna-Vrpolje 2.366 tona, Vinkovci 2.114 tona, Viškovci 8.093 tone, Vladislavci 5.319 tona, Vuka-Dopsin 2.606 tona, Županja 15.013 tona, Županja Savska obala 2.989 tona, isporučena roba za potrebe Kr. ug. državnih željeznica 1.657 tona i tranzit robe 2.487 tona.⁸⁸

U promatranom periodu 1907-1914. najviše putnika prevezeno je 1914. godine, dok je najviše tereta prevezeno 1913. godine.

Usporedimo li, kao primjer, podatke iz 1913. godine, kada je ostvaren najveći teretni prijevoz, s rezultatima nekih drugih vicinalnih željeznica na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije iz iste godine, dobijemo sljedeće pokazatelje:⁸⁹

Vicinalna željeznica	Broj prevezenih putnika	Otpremljeno robe (dobra) u tonama
Barcs-Pakrac	309.743	291.984
Dunavsko-savska	161.505	28.630
Prva jugozapadna krajiška mjesna željeznica	321.293	95.569
Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs	694.046	272.867
Lonjskopoljska željeznica	351.152	126.398

⁸⁸ HR-HDA-757, A Dráva-Százavidéki egyesült helyi érdeku vasutak részvénytársaság, V. évi üzleti jelentése 1910. (V. Geschäftsbericht der Aktiengesellschaft der vereinigten Localeisenbahnen des Drau-Save Gebietes), Budapest, 1911., kut. br. 3.

⁸⁹ *Ungarischer Compass 1914.-1915., II: 1043-1102.*

Petrovaradin-Beočin	138.378	126.957
Ruma-Klenak	123.612	30.252
Szt. Lőrincz-Slatina-Našice	525.804	364.588
Slavonsko-podravaska željeznica	317.402	446.360
Slavonska vicinalna željeznica	458.393	342.300
Varaždin-Golubovec	131.221	92.027
Vinkovci-Brčko	123.569	99.807
Zagreb-Samobor	200.896	13.490

Dionički kapital i dobitak Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica između 1906. i 1914. iznosio je:⁹⁰

Datum	Dionička glavnica (u krunama)	Čisti dobitak (u krunama)
31. prosinca 1906.	7.368.600 ⁹¹	— ⁹²
31. prosinca 1907.	7.368.600	240.859
31. prosinca 1908.	7.368.600	238.451
31. prosinca 1909.	7.368.600 ⁹³	263.228
31. prosinca 1910.	10.883.000 ⁹⁴	267.373

⁹⁰ Mihók'scher Ungarischer Compass, 1907.-1908., II: 720; Mihók'scher Ungarischer Compass, 1908.-1909., II: 781; Mihók'scher Ungarischer Compass, 1909.-1910., II: 826-827; Mihók'scher Ungarischer Compass, 1910.-1911., II: 889-890; Mihók'scher Ungarischer Compass, 1911.-1912., II: 975-976; Ungarischer Compass, 1912.-1913., II: 962-963; Ungarischer Compass, 1913.-1914., II: 980; Ungarischer Compass 1914.-1915., II: 1054; Ungarischer Compass, 1915.-1916., II: 1018.

⁹¹ Dionički kapital društva iznosio je 7.368.600 kruna, od čega 2.179.600 kruna temeljnih dionica (10.898 komada po 200 kruna) i 5.189.000 kruna prvenstvenih (prioritetnih) dionica (25.945 komada po 200 kruna). Vidi Mihók'scher Ungarischer Compass, 1907.-1908., II: 720.

⁹² S obzirom na to da je Dioničarsko društvo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica osnovano krajem 1906. godine, nije rađena bilanca za 31. prosinca iste godine.

⁹³ Dionički kapital društva iznosio je 7.368.600 kruna, od čega 2.179.600 kruna temeljnih dionica (10.898 komada po 200 kruna), 5.180.400 kruna prvenstvenih (prioritetnih) dionica (25.902 komada po 200 kruna) i 8.600 kruna amortiziranih prvenstvenih dionica (43 komada po 200 kruna). Vidi Mihók'scher Ungarischer Compass, 1910.-1911., II: 889.

⁹⁴ Dionički kapital društva na dan 31. prosinca 1910. iznosio je 10.883.000 kruna, od čega 3.219.200 kruna temeljnih dionica (16.096 komada po 200 kruna), 7.648.800 kruna prvenstvenih dionica (38.244 komada po 200 kruna) i 15.000 kruna amortiziranih prvenstvenih dionica (75 komada po 200 kruna). Vidi Mihók'scher Ungarischer Compass, 1911.-1912., II: 975. Neki izvori navode da je tijekom 1910. godine dionički kapital još uvijek iznosio 7.368.600 kruna. Vidi HR-HDA-757, A Dráva-Százavidéki egyesült helyi érdekeü vasutak részvénytársaság, V. üzleti jelentése 1910. (V. Geschäftsbericht der Aktiengesellschaft der vereinigten Localeisenbahnen des Drau-Save Gebietes), Budapest, 1911., kut. br. 3. Razlog je vjerojatno taj što je 24. studenoga 1910. sagrađena pruga Osijek-Vinkovci pa je tek nakon toga povišena dionička glavnica.

31. prosinca 1911.	10.883.000 ⁹⁵	356.804
31. prosinca 1912.	10.883.000 ⁹⁶	375.129
31. prosinca 1913.	10.883.000 ⁹⁷	405.997
31. prosinca 1914.	10.883.000 ⁹⁸	371.182

Analizom gornjih podataka vidi se da je društvo, od svoga osnutka 1906. godine pa do početka Prvoga svjetskoga rata, ostvarilo najbolji financijski rezultat 1913. godine. Pogledajmo stoga, za usporedbu, dionički kapital i dobitak nekih drugih dioničarskih društava vicinalnih željeznica na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije za 1913. godinu.⁹⁹

Vicinalna željeznica	Osnivanje društva	Dionička glavnica (u krunama)	Čisti dobitak (u krunama)
Čakovec-Zagreb	1885.	12.400.000	77.360
Dunavsko-savska	1912.	8.352.000	64.551
Prva jugozapadna krajiška mjesna željeznica	1902. ¹⁰⁰	21.230.600	301.356

⁹⁵ Dionički kapital društva iznosio je 10.883.000 kruna, od čega 3.219.200 kruna temeljnih dionica (16.096 komada po 200 kruna), 7.642.200 kruna prvenstvenih dionica (38.211 komada po 200 kruna) i 21.600 kruna amortiziranih prvenstvenih dionica (108 komada po 200 kruna). Vidi *Ungarischer Compass, 1912.-1913., II: 963.*

⁹⁶ Prema računu bilance Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica od 31. prosinca 1912., dionička glavnica društva iznosila je ukupno 10.883.000 kruna, od toga glavnica temeljnih dionica 3.219.200 kruna (16.096 komada po 200 kruna), glavnica prvenstvenih dionica 7.635.800 kruna (38.179 komada po 200 kruna) i glavnica amortiziranih prvenstvenih dionica 28.000 kruna (140 komada po 200 kruna). Od građevinske imovine, društvo je sveukupno imalo 10.883.000 kruna, od toga za prugu Vinkovci-Županja-Savska obala 2.780.800 kruna, za prugu Osijek-Đakovo-Vrpolje 4.587.800 kruna i za prugu Osijek-Vinkovci 3.514.400 kruna. Vidi "Poziv na VII. redovnu glavnu skupštinu dioničarskog društva Sjedinjenih Drava-Posavskih vicinalnih željeznica koja će se održati dne 14. svibnja 1913.", *NN*, br. 98 (29. travnja 1913), 12; *Ungarischer Compass, 1913.-1914., II: 980.*

⁹⁷ Dionički kapital društva iznosio je 10.883.000 kruna, od čega 3.219.200 kruna temeljnih dionica (16.096 komada po 200 kruna), 7.625.400 kruna prvenstvenih dionica (38.127 komada po 200 kruna) i 38.400 kruna amortiziranih prvenstvenih dionica (192 komada po 200 kruna). Vidi *Ungarischer Compass 1914.-1915., II: 1054.*

⁹⁸ Dionički kapital društva iznosio je 10.883.000 kruna, od čega 3.219.200 kruna temeljnih dionica (16.096 komada po 200 kruna), 7.617.000 kruna prvenstvenih dionica (38.085 komada po 200 kruna) i 46.800 kruna amortiziranih prvenstvenih dionica (234 komada po 200 kruna). Vidi *Ungarischer Compass, 1915.-1916., II: 1018.*

⁹⁹ *Ungarischer Compass 1914.-1915., II. Teil: 1050-1102.* Vidi i Siniša Lajnert, "Dioničarsko društvo Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice (1902-1940)", *Časopis za povijest Zapadne Hrvatske* 13 (2018), 89-91.

¹⁰⁰ Navedeno društvo konstituirano je 26. svibnja 1902. u Budimpešti. Vidi Lajnert, "Dioničarsko društvo Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice", 64.

Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs	1893.	25.416.800	588.817
Lonjskopoljska željeznica	1896.	9.940.000	368.241
Pečuh-Donji Miholjac	1913.	7.911.600	– ¹⁰¹
Petrovaradin-Beočin	1907.	3.037.800	70.837
Ruma-Klenak	1901.	2.620.400	26.820
Szt. Lőrincz-Slatina-Našice	1894.	10.199.200	468.353
Slavonsko-podravska željeznica	1900.	11.972.600	460.817
Slavonska vicinalna željeznica	1892.	13.813.200	549.656
Varaždin-Golubovec	1888.	3.580.000	38.595
Vinkovci-Brčko	1886.	4.958.800	173.935

Uspoređujući eksploatacijske i financijske pokazatelje Sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica s nekim drugim hrvatsko-slavonskim vicinalnim željeznicama, možemo zaključiti da je po broju prevezenih putnika, otpremljenom teretu, dioničkoj glavnici, a napose po čistom dobitku navedeno dioničarsko društvo potpalo pod značajnije, uspješnije i rentabilnije privatne vicinalne željeznice na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije.

3. Ukratko o prugama Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica u periodu Države Slovenaca, Hrvata i Srba

Narodno vijeće Slovenaca, Hrvata i Srba (SHS) formirano je 8. listopada 1918. u Zagrebu kao vrhovno političko predstavništvo svih političkih stranaka Slovenaca, Hrvata i Srba na području Austro-Ugarske Monarhije koje su težile za ujedinjenjem tih naroda u zajedničku državu. Već 29. listopada 1918. Sabor Kraljevina Dalmacije, Slavonije i Hrvatske s Rijekom proglašava: 1. prekidanje državnih veza s Austrijom i Ugarskom; 2. formiranje nezavisne države koja je obuhvaćala područje Dalmacije, Hrvatske i Slavonije te Rijeke; 3. pristupanje te države u zajedničku državu Slovenaca, Hrvata i Srba s područjem koje je obuhvaćalo sav etnički prostor Slovenaca, Hrvata i Srba. Tako je na temeljima Austro-Ugarske Monarhije uspostavljena Država Slovenaca, Hrvata i Srba (SHS). Poslije tih odluka Sabor je priznao Narodno vijeće SHS, a ban je potom Narodnom vijeću predao svu izvršnu vlast. Istoga dana Predsjedništvo Narodnog vijeća imenovalo je povjerenike za pojedini resor u zemlji. Željeznice u Hrvatskoj i Slavoniji stavljene su pod upravu i nadzor Većeslava Wildera, povjerenika Narodnog vijeća za željeznice SHS sa sjedi-

¹⁰¹ S obzirom na to da je Dioničarsko društvo lokalne željeznice Pécs-Donji Miholjac osnovano 15. travnja 1913., a pruga Pečuh-Donji Miholjac otvorena za promet tek 17. srpnja 1913., nije rađena bilanca za 31. prosinca iste godine.

štem 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. Dana 19. studenoga 1918. Gjuro Masirevich, 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 su bile i pruge Sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica: Osijek-Strizivojna-Vrpolje i Osijek-Vinkovci-Županja-Savska obala.¹⁰² One su preuzete od Prometne uprave Kr. ug. državnih željeznica u Pečuhu. Osim navedenih pruga, od Prometne uprave u Pečuhu preuzete su još i sljedeće pruge: Sisak-Vinkovci-Indija, Sunja-Dobrljin, Strizivojna Vrpolje-Šamac, Dalj-Osijek, Vinkovci-Dalj, Ruma-Vrdnik, Brod-Bosanski Brod, Mitrovica-Savska obala, Vicinalna željeznica Szent Lőrincz-Slatina-Našice: Slatina-Našice, Slatina-Noskovci drž. granica, Slavonska vicinalna željeznica: Osijek-Našice, Našice-Nova Kapela Batrina, Pleternica-Velika, Vicinalna željeznica Vinkovci-Brčko, Dunavsko-savska vicinalna željeznica: Šid-Rača, Vukovar-Ilača, Vicinalna željeznica Ruma-Klenak. Istovremeno je Prometna uprava u Pečuhu preuzela mađarske pruge koje su prije spadale pod zagrebačku prometnu upravu. Generalno ravnateljstvo državnih željeznica SHS preuzelo je još i hrvatsko-slavonske pruge od Prometne uprave u Zagrebu, Prometne uprave u Szombathelyu (Subotiče) i Prometne uprave u Szabadki (Subotici). Tako je Generalno ravnateljstvo u Zagrebu pod svojom nadležnošću imalo 954,6 km državnih i 1.065,1 km vicinalnih pruga, tj. ukupno 2.019,7 km.¹⁰³

Pred kraj 1918. godine odvijanje željezničkog prometa bilo je u izuzetno lošem stanju. Veliki dio željezničkog osoblja mađarske nacionalnosti pobjegao je u Mađarsku, tako da je došlo do pomanjkanja stručnog osoblja, koje je trebalo hitno nadomjestiti. Često je dolazilo do pljačke i nasilnog uništavanja željezničke imovine pa i ubojstava željezničkih službenika od strane lokalnog stanovništva, zelenog kadra¹⁰⁴ i demobiliziranih vojnika. Činjeni su veliki naponi da se promet normalizira.¹⁰⁵ Tako je npr. 1. studenoga 1918. kancelarija Narodnog vijeća objavila informaciju da je od željezničke uprave preuzet ko-

¹⁰² Siniša Lajnert, "Kratki pregled rada Generalnoga ravnateljstva državnih željeznica SHS (1918)", *Arhivski vjesnik* 47 (2004), 159-166; Lajnert, *Povijest željeznica u Hrvatskom zagorju*, 145-149.

¹⁰³ HR-HDA-881, Zbirka rukopisa 1301-1955., inv. br. 638, Vilim Filipašić, *Prevrat godine 1918. i željeznice u Hrvatskoj i Slavoniji*, 12-14, 52. Također, vidi i Lajnert, *Povijest željeznica u Hrvatskom zagorju*, 148-149.

¹⁰⁴ Vojnici koji su se u vrijeme Prvoga svjetskog rata skrivali po šumama da bi izbjegli vojnu službu u austrougarskoj vojsci. Vidi „Káder v. kadar; Zeleni káder”, u: Klaić, *Rječnik*, 641.

¹⁰⁵ Siniša Lajnert, "Likvidacija Dioničarskoga društva Lonjskopoljske željeznice i podržavljenje pruga u njegovu vlasništvu", *Časopis za suvremenu povijest* 54/1 (2022), 193-194.

lodvor u Vinkovcima te da je po odredbi Povjereništva za željeznice¹⁰⁶ zapovjedništvo na njemu preuzeo Dragutin Petrov. Neki činovnici Mađari otišli su u Mađarsku, dok ih je nekolicina ostala. U Vinkovcima su trajali nemiri i pljačkanje. Promet je zapinjao. Masa je opljačkala kolodvor.¹⁰⁷ Dana 2. studenoga 1918. iz Osijeka je obaviješteno zagrebačko Generalno ravnateljstvo željeznica o stanju u gradu i na obližnjim prugama. Pruga Batrina-Pleternica-Našice-Osijek bila je u redu, samo su nedostajali željezničari koji su pobjegli iz tih krajeva. Narodno vijeće smatralo je da bi bilo uputno uspostaviti promet na toj pruzi, jer je pruga Brod-Vinkovci-Dalj bila preopterećena prometom iz Bosne, budući da je i tu željeznički personal pobjegao. Vojnički vlakovi bili su popunjeni naoružanim vojnicima, koji su otpremeni u Ugarsku. Vojničke postaje u Brodu, Vinkovcima i Dalju nisu bile dovoljno jake da mogu zaustaviti ili razoružati ove čete. Razmišljalo se o tome bi li bilo uputno kod Erduta razgraditi dunavski most kako bi se spriječilo da Mađari otuđe lokomotive i vagona. Inženjer Šaj je u ime Narodnog vijeća u Osijeku sklopio pogodbu s Pečuhom da se izmjenjuju vlakovi iste veličine za osobni promet. Na kolodvoru u Osijeku upravljao je državnom željeznicom Bingulac,¹⁰⁸ šef postaje u Dalju, a Guttmanovom slavonsko-podravskom željeznicom Milan Pucarin.¹⁰⁹ Istoga dana u ime odbora Narodnog vijeća činovnik Bingulac iz osječkog prometnog predstojništva zamolio je velikog župana i ostale odgovorne da se dozvoli prijelaz 6 vojničkih vlakova koji su stajali u Osijeku na mađarski teritorij. Pozitivan odgovor dao je dr. Kusulja temeljem odobrenja zamjenika povjerenika Narodnog vijeća za željeznice, uz opasku da je prijelaz dozvoljen uz jamstvo da za svaki vlak Mađari povrate isti broj praznih vagona i lokomotiva slične serije.¹¹⁰ Dana 5. studenoga 1918. činovnik Keller iz Vinkovaca prijavio je zagrebačkom Generalnom ravnateljstvu željeznica o putovanju posebnog vlaka, tzv. Ceres-vlaka na pruzi Brod-Vinkovci. Ceres-vlak je 5. studenoga poslije podne u 14 sati prispio u Vinkovce. Na stanicama od Broda do Vinkovaca zadržani vagoni potpuno su opljačkani. Pruga je bila ugrožena od pljačkaša. Kod ulaza u stanicu Donja Vrba razoružani su vojnici koji su se na povratku kući ondje zadržali. Bez obzira na sve, jedan dio vojnika je i dalje bio znatno naoružan. Vagoni natovareni živežnim namirnicama koji su ondje zadržani osigurani su pomoću vojničke straže. Poduzete su mjere da

¹⁰⁶ U dokumentu se navodi kao Povjereništvo za promet.

¹⁰⁷ HR-HDA-881, inv. br. 638, Filipašić, *Prevrat godine 1918. i željeznice u Hrvatskoj i Slavoniji*, 69.

¹⁰⁸ Prema službenom shematizmu činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije iz 1918., činovnik György Bingulac bio je predstojnik postaje u Dalju. Vidi *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije 1918.*, 149.

¹⁰⁹ HR-HDA-881, inv. br. 638, Filipašić, *Prevrat godine 1918. i željeznice u Hrvatskoj i Slavoniji*, 69.

¹¹⁰ *Isto*, 76.

se otpreme u Brod. U vagonima koji su ostavljeni u Vinkovcima za povratak vojnika i u vagonima koji su stajali u Brodu trebalo je sutradan na nalog Narodnog vijeća u Brodu odvesti veću količinu namirnica u Zagreb. Riječ je o 25 vagona brašna, šećera i masti. Prometno predstojništvo u Osijeku nije funkcioniralo. Na stanicama, osim Donje Vrbe, bilo je osoblja, dok je u Strizivojnoj Vrpolju bio samo predstojnik stanice s dva skretničara.¹¹¹ Gjuro Masirevich, generalni ravnatelj državnih željeznica SHS, pozvao je 8. studenoga 1918. Prometno predstojništvo u Osijeku da ubuduće izvršava samo one naloge koje dobije od zagrebačkoga Generalnog ravnateljstva. Predstojništvo u Osijeku trebalo je poduzeti mjere da se u Dalju predaje MAV-u¹¹² samo onoliko vagona koliko se od njega i preuzme. Ukoliko je od MAV-a prispjelo manje vagona od broja koji je natovareno vojnicima trebalo predati, onda je trebalo vojnike iskrcati i zadržati prazne vagone. Vojnički vlakovi nisu trebali biti instradirani.¹¹³ Njih je trebalo najhitnije otprovati bez instradacije.¹¹⁴ Prometni predstojnik osječkoga Prometnog predstojništva, Varsányi,¹¹⁵ obavijestio je 12. studenoga 1918. zagrebačko Generalno ravnateljstvo željeznica da su na prugama navedenog osječkog predstojništva prometovali sljedeći vlakovi: između Osijeka i Dalja 1908, 1909, 1906 i 1905; između Gomboša i Dalja nije bilo prometa; između Dalja i Broda 1209, 1206, 1909 i 1906; između Vinkovaca i Brčkog 8012a i 8015; između Vinkovaca i Županje 8102 i 8103; između Vinkovaca i Indije 7301 i 7304; između Rume i Vrdnika 7468a i 7411. Kako na pruzi Ruma-Klenak nije bilo osoblja, prometovao je ondje prema potrebi jedan par vlakova uz pratnju; na pruzi Borovo-Vukovar-Rača 7915, 7916, 7913 i 7914; između Osijeka i Nove Kapele Batrine 7664 i 7601. Na toj pruzi nalazio se dio osoblja na svojem mjestu samo u Koški, u Našicama i u Pleternici. Na drugim stanicama te pruge nije bilo osoblja. Na pruzi Osijek-Strizivojna Vrpolja 7111, 7801, 7812 i 7114; na pruzi Kapela-Pleternica-Velika 7713, 7616, 7615 i 7714; između Našica i Slatine 5111 i 5104. Na toj pruzi bilo je osoblja samo u Đurđenovcu. S pruge Petrovaradin-Zemun tada još nije bilo obavijesti. 11. studenoga 1918. prometovao je pokusni vlak, no rezultat

¹¹¹ *Isto*, 94.

¹¹² Magyar Államvasutak (MAV)-Mađarske državne željeznice.

¹¹³ Instradirati (tal. *instradare*) - uputiti, upućivati, pokazati put, uvesti, uvoditi; instradacija (isp. instradirati) - vojn. grafički prikaz kretanja vojske po prometnicama. Vidi "instradirati" i "instradacija", u: Klaić, *Rječnik*, 597.

¹¹⁴ HR-HDA-881, inv. br. 638, Filipašić, *Prevrat godine 1918. i željeznice u Hrvatskoj i Slavoniji*, 105-106.

¹¹⁵ Prema službenom shematizmu činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije iz 1918., nadprotustavnik Emil Varsányi bio je upravitelj Prometne uprave Kr. ug. državnih željeznica u Osijeku. Vidi *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije 1918.*, 149.

tada još nije bio poznat.¹¹⁶ Predstojnik Prometnog predstojništva u Osijeku, Varsányi, javio je 14. studenoga 1918. Generalnom ravnateljstvu željeznica u Zagrebu da imaju samo jednoga predavatelja blagajne, koji se nalazio u bolnici. Predviđalo se da će tek za nekoliko tjedana biti sposoban za službu. Varsányi je zamolio zagrebačko Generalno ravnateljstvo da s prvim vlakom pošalju predavatelja blagajne u Vinkovce, da ondje spoji robnu predatnu i izdatnu blagajnu, jer je predatbeni blagajnik preminuo. Do tada je predatnu i izdatnu blagajnu trebao voditi činovnik Molnár, dotadašnji izdatbeni blagajnik. Osim toga, trebalo je predati osobnu blagajnu jednom pričuvniku, jer je jedna blagajnica pobjegla.¹¹⁷ Kolodvorsko zapovjedništvo u Vinkovcima obavijestilo je 14. studenoga 1918. Središnje vojno prometno vodstvo kod Odjela za narodnu obranu SHS u Zagrebu da doknadno tijelo bivše 28. domobranske pukovnije u Osijeku zahtijeva da se satnik Engel, zapovjednik vinkovačkog Kolodvorskog zapovjedništva, uputi u Osijek radi rasporeda. Zbog silnog prometa i prehrane transporta prisutnost navedenog časnika (preko 40 godina star) bila je neophodno nužna. Zamoljeno je Središnje vojno prometno vodstvo da odredi da časnik Engel ostane u Vinkovcima.¹¹⁸ Istoga dana Kolodvorsko zapovjedništvo u Vinkovcima obavijestilo je Središnje vojno prometno vodstvo kod Odjela za narodnu obranu SHS u Zagrebu da se kod njih nalazi deset časnika, od toga već navedeni satnik Emanuel Engel iz bivše 28. domobranske pukovnije kao zapovjednik te udijeljeni časnici: natporučnici Jakob Schwarter, Josip Scherer i Ivan Muser, svi iz 7. topničke pukovnije u Osijeku, Leo Lang iz bivše 23. domobranske pukovnije, poručnici Julijo Blum iz bivše 78. pješačke pukovnije u Osijeku i Makso Polak iz bivše 25. domobranske pukovnije. Stražarsku službu vršili su srpski vojnici.¹¹⁹ Činovnik Tomak iz željezničke postaje Vinkovci obavijestio je 14. studenoga 1918. Generalno ravnateljstvo željeznica u Zagrebu da je ostao bez plaće i putnih troškova, a nije dobio pomoć od Narodnog vijeća u Indiji. Zamolio je Generalno ravnateljstvo da mu isplate predujam od 2.000 kruna, budući da je zajedno s obitelji gladovao. Požalio se da nije imao niti odijelo.¹²⁰ Predstojnik Prometnog predstojništva u Osijeku, Varsányi, zamolio je 17. studenoga 1918. Generalno ravnateljstvo željeznica u Zagrebu da hitno pošalju četiri telegrafista (brzobjavljača) na stanicu Vinkovci.¹²¹

¹¹⁶ HR-HDA-881, inv. br. 638, Filipašić, *Prevrat godine 1918. i željeznice u Hrvatskoj i Slavoniji*, 113.

¹¹⁷ *Isto*, 118.

¹¹⁸ *Isto*, 120.

¹¹⁹ *Isto*, 120-121.

¹²⁰ *Isto*, 121.

¹²¹ *Isto*, 129.

4. Likvidacija Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica u Kraljevini Jugoslaviji

Nakon 1. prosinca 1918., kada je stvoreno Kraljevstvo Srba, Hrvata i Slovenaca (SHS), 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. Zagrebačka direkcija, kao i sve željezničke direkcije u državi, bila je direktno podređena Ministarstvu saobraćaja, odnosno Generalnoj direkciji državnih željeznica u Beogradu, koja je bila pod neposrednom upravom navedenog ministarstva te je imala funkciju glavne uprave željezničkog prometa u zemlji.¹²²

U cilju odštete za povrede nanijete ratom te s obzirom na državni privredni interes, Kraljevina SHS već je u periodu 1919.-1920. donijela podzakonske akte temeljem kojih je omogućila da se sve tvrtke i imovina na njenom području, koje su pripadale pravnim ili fizičkim osobama tzv. *neprijateljskih država*, pa tako i Mađarske, stave pod državni sekvestar¹²³ te likvidiraju. Sve dotadašnje povlastice i koncesije postale su nevažeće. Pravni temelj za to bio je *Zakon o postupanju s imovinom podanika država koje su u neprijateljstvu sa Srbijom* od 17. kolovoza 1915. s rješenjem Ministarskog savjeta br. 2029 od 5. veljače 1919. o rasprostiranju važnosti ovog zakona na cijelu teritoriju Kraljevstva te *Zakon o uzimanju na znanje i odobrenju odluke Pariške ekonomske konferencije* od 18. listopada 1916.¹²⁴ Što se hrvatsko-slavonskog prostora konkretno tiče, temeljem gore navedenih pravnih propisa, ban Hrvatske i Slavonije dr. Ivan Paleček izdao je 16. ožujka 1919. pod br. 2950 *Naredbu u predmetu zapljene državne imovine neprijateljskih država te njenih podanika*. Temeljem navedene naredbe, sva imovina *neprijateljskih država* i njihovih državljana u Hrvatskoj i Slavoniji te Međimurju stavljena je pod odvojnu zabranu.¹²⁵ Slijedio je 15. travnja 1922. *Zakon o prelazu celokupne imovine bivše Austro-Ugarske Monarhije u svojinu naše države*, temeljem kojeg se sva imovina, kako pokretna, tako i nepokretna, koja je bila vlasništvo bivše

¹²² Lajnert, "Likvidacija Dioničarskoga društva Lonjskopoljske", 197-198; Siniša Lajnert, "Ustroj Direkcije Jugoslavenskih državnih željeznica Zagreb (1918-1941)." *Arhivski vjesnik* 60 (2017), 192.

¹²³ Sekvestar (eng. *sequester*; njem. *Sequester*; franc. *séquestre*), imovina ili dio imovine određene fizičke ili pravne osobe stavljena pod privremeno upravljanje radi zaštite interesa i sigurnosti države, prirode, spomenika kulture, ljudskog okoliša i zdravlja ljudi. Vidi *Pravni leksikon* (Zagreb, 2007), 1447.

¹²⁴ "Rješenje o popisu, sekvestru i likvidaciji imovine neprijateljskih podanika od 30. travnja 1919.", *NN*, br. 106 (9. svibnja 1919), 1; "Uredba o imovini neprijateljskih podanika od 21. lipnja 1920.", *NN*, br. 166 (24. srpnja 1920), 1-2; "Pravilnik za izvršenje Uredbe o imovini neprijateljskih podanika od 26. srpnja 1920.", *NN*, br. 178 (7. kolovoza 1920), 1-4.

¹²⁵ "Naredba bana Hrvatske i Slavonije od 16. ožujka godine 1919. broj 2950 u predmetu zapljene državne imovine neprijateljskih država te njenih podanika", *NN*, br. 64 (17. ožujka 1919), 1.

Austro-Ugarske smatrala kao opće državno vlasništvo s kojim je imala pravo raspolaganja i raspoređivanja Vlada Kraljevine SHS.¹²⁶

Vicinalnim željeznicama koje su se nalazile pod sekvestrom upravljao je Upravni odbor vicinalnih željeznica sa sjedištem u Zagrebu, Trg I. broj 19. Rješenjem ministra pravde Kraljevine SHS br. 5827 od 24. rujna 1920. navedenom Odboru povjerena je uprava više sekvestriranih vicinalnih željeznica. Njegov zadatak bio je da se brine o tome da poduzeće koje se nalazilo pod sekvestrom racionalno upravlja imovinom, a prihodi da se šalju Upravi fondova u Beograd. Pod sekvestrom i upravom ovoga odbora nalazila se i Sjedinjena podravsko-posavska vicinalna željeznica.¹²⁷ Tako je npr. Direkcija državnih željeznica Zagreb 22. rujna 1923. obavijestila Upravni odbor vicinalnih željeznica u Zagrebu da su za drugu četvrtinu godine 1923. doznačili Upravi fondova kao predujam u ime prihoda sekvestriranih vicinalnih željeznica sveukupno 925.217,67 dinara za osam željeznica, od kojih je za Sjedinjenu podravsko-posavsku vicinalnu željeznicu doznačeno 60.864,84 dinara.¹²⁸

Godine 1921. Dioničarsko društvo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica prvotno je premjestilo svoje sjedište iz Budimpešte u Zagreb. Predsjednik uprave društva bio je grof Mark Pejacsevich, potpredsjednici Vladimir Ehrenhöfer i dr. Gyula von Kelemen, ravnatelj je bio Manó Zsengeri, a prokurista Josef Hoch. Dionički kapital i dalje je iznosio 10.883.000 kruna, a bio je podijeljen na 16.096 temeljnih dionica i 38.319 prioriternih dionica po 200 kruna. Prema bilanci društva od 31. prosinca 1919., njegov gubitak iznosio je 3.591 krunu. Pruge društva bile su u eksploataciji Željeznica Kraljevine SHS, a kasnije Jugoslavenskih državnih željeznica.¹²⁹ U po-

¹²⁶ *Službene novine Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca* (Beograd), br. 142 (30. lipnja 1922), 1.

¹²⁷ Lajnert, *Povijest željeznica u Hrvatskom zagorju*, 159. Prema podacima iz kolovoza 1923., Podravsko-posavska vicinalna željeznica d. d. još uvijek se nalazila pod sekvestrom. Vidi HR-HDA-136. Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica-Zagreb (1918-1941), ur. br. 328/U.O., odgovor Upravnog odbora vicinalnih željeznica u Zagrebu od 16. kolovoza 1923. na upit Šumskog gospodarskog ureda imovne općine brodske u Vinkovcima od 11. kolovoza 1923. o možebitnom dignuću sekvestra s Vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barč d. d. i Podravsko-posavske vicinalne željeznice, kut. br. 124. Autori do sada u svome istraživanju nisu naišli na podatak kada je točno skinut sekvestar s navedene vicinalne željeznice.

¹²⁸ HR-HDA-136, ur. br. 342/U.O., spis koji je 22. rujna 1923. Direkcija Zagreb državnih željeznica Kraljevine SHS uputila Upravnom odboru vicinalnih željeznica u Zagrebu, kut. br. 124. Već se 17. svibnja 1924. kod doznake za treću četvrtinu godine 1923. ne spominje Podravsko-posavska vicinalna željeznica. Vidi HR-HDA-136, ur. br. 389/U.O., spis koji je 17. svibnja 1924. Direkcija Zagreb državnih željeznica Kraljevine SHS uputila Upravnom odboru vicinalnih željeznica u Zagrebu, br. 19, kut. br. 124.

¹²⁹ *Compass* 1922., II: 1394; *Compass* 1923., III: 557; *Compass* 1925., III: 700-701; *Compass* 1928., 389, 672. Prema *Compassu* iz 1925. sjedište društva u Zagrebu nalazilo se u Mihanovićevoj 12, što je bilo službeno sjedište Direkcije državnih željeznica Zagreb. Prema

četku su privatne pruge Sjedinjene podravsko-posavske vicinalne željeznice (Osijek-Strizivojna-Vrpolje, Osijek-Gaboš-Vinkovci, Vinkovci-Županja-Savska obala) bile u eksploataciji Direkcije državnih željeznica u Zagrebu (Mihanovićeve ulica 12). Odjeljenje za održavanje pruga zagrebačke željezničke direkcije dijelilo se na 21 odsjek za održavanje pruga. Pruga Vinkovci-Županja-Savska obala potpadala je pod Odsjek za održavanje pruga Vinkovci. Pruge Osijek-Strizivojna Vrpolje isklj. i Osijek-Gaboš Vinkovci isklj. potpadale su pod Odsjek za održavanje pruga Osijek. Mašinsko odjeljenje zagrebačke direkcije imalo je 13 ložionica. Pruge Vinkovci-Osijek i Vinkovci-Županja-Savska obala potpadale su pod ložionicu u Vinkovcima, dok je pruga Osijek-(Vrpolje)-Šamac potpadala pod ložionicu Osijek.¹³⁰

Uslijed rješenja Ministarstva saobraćaja br. 10543 od 28. ožujka 1923., prešle su danom 15. travnja 1923. pruge od Broda prema istoku pod upravu Direkcije državnih željeznica u Subotici. Među ovim prugama nalazile su se i pruge Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica: Osijek-Strizivojna Vrpolje, Osijek-Vinkovci i Vinkovci-Županja-Savska obala. Stoga je zagrebačka željeznička direkcija obavijestila 8. svibnja 1923. Upravni odbor vicinalnih željeznica u Zagrebu (Trg I. br. 19) da se ubuduće u predmetima koji se tiču ovih vicinalnih željeznica obraćaju direktno Direkciji državnih željeznica Subotica.¹³¹ Nakon te promjene, Direkciji državnih željeznica u Zagrebu ostala je u nadležnosti samo jedna pruga Sjedinjene podravsko-posavske vicinalne željeznice, i to Osijek-Dravska obala (građevinske duljine 2,001 km, odnosno eksploatacijske duljine 2,8 km).¹³² Dana 15. svibnja 1928. pruga Osijek-Strizivojna Vrpolje vraćena je Direkciji dr-

Compassu iz 1928. sjedište društva u Zagrebu nalazilo se na lokaciji Račkoga 8, što je bilo službeno sjedište tvrtke Pruga d. d. Zagreb (Centralna poslovna vicinalnih željeznica). Prema istom *Compassu*, od članova uprave spominju se samo Vladimir Ehrenhöfer (potpredsjednik), Emanuel Zsengeri (ravatelj) te Josef Hoch (prokurist).

¹³⁰ *Almanah: Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca, 1921.-1922.*, svezak I, dio I, II i III, ur. Viktor Manakin (Zagreb, 1922), 223-226, II: 5; *Compass 1922.*, II: 1387; *Compass 1923.*, III: 549-550; *Almanah: Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca, 1924.-1925.*, svezak 2, dio IV i V, ur. Viktor Manakin (Zagreb, 1925), 2: 60-61.

¹³¹ HR-HDA-136, ur. br. 305/U.O., dopis Direkcije državnih željeznica Kraljevine SHS u Zagrebu br. 6977-V-1923. upućen 8. svibnja 1923. Upravnom odboru vicinalnih željeznica u Zagrebu, kut. br. 124; *Statistika Željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u eksploataciji Ministarstva saobraćaja za godinu 1924.*, 18-21; *Statistika Željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u eksploataciji Generalne direkcije državnih željeznica za godinu 1925. sa uporednim podacima za godinu 1924.* (Sarajevo, 1928), 15-17; *Compass 1925.*, III: 692; *Statistika Željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u eksploataciji Generalne direkcije državnih željeznica za godinu 1926. sa uporednim podacima za godinu 1925.* (Sarajevo, 1929), 15-17; *Statistika Željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca za godinu 1927. sa uporednim podacima za godinu 1926.* (Sarajevo, 1929), 14-16.

¹³² *Statistika Željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca 1924.*, 8-10; *Statistika Željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca 1925.*, 12-13; *Statistika Željeznica Kraljevine Srba, Hrvata*

žavnih željeznica Zagreb. Tako su u ingerenciji Direkcije državnih željeznica Subotica ostale pruge Osijek-Vinkovci i Vinkovci-Županja-Sava, dok su pod zagrebačku željezničku direkciju potpadale pruge Osijek-Strizivojna Vrpolje i Osijek-Dravska obala.¹³³ Subotička željeznička direkcija kasnije je ukinuta, a njeno sjedište preneseno je u Beograd. Novi naziv direkcije glasio je Oblasna direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica Beograd-Sjever.¹³⁴

Sjedište Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica premješta se iz Zagreba u Beograd. Prema financijskom godišnjaku *Compass* iz 1929. godine, sjedište društva nalazilo se u Beogradu, dok je u Zagrebu ostao Centralni biro (Središnji ured), na lokaciji Račkoga 8. Pruge društva bile su i dalje u eksploataciji JDŽ. Upravni odbor društva činili su dr. Jakov K. Čelebonović, Ernest Panian, dr. Jovan Pavlović, Sima Šević, dr. Eugen Rapoch, dr. Josip Hoch, Žarko Čupić, Stjepan Šimić, Ljudevit Gaj, Stanko Struppi i Josip Kovač. Članovi nadzornog odbora bili su Richard Kelenyi, Šandor Herzog, Emil Groj i Vladimir Polić.¹³⁵

Prema financijskom godišnjaku *Compass* iz 1931. godine, članovi upravnog odbora društva bili su: Ernest Panian, dr. Franjo Kovač, dr. Branko Petrović (Novi Sad), Gejza Sohr, Henrik Muralt Sulzer (Zürich), Vojislav Piker (Đakovo), inž. Ivan Balić (Vinkovci), dr. Vjekoslav Hengl (Osijek), dr. Eugen

i Slovenaca 1926., 12-13; *Statistika Željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca za godinu 1927.*, 12-13.

¹³³ *Statistika Željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca za godinu 1928. sa uporednim podacima za godinu 1927.* (Sarajevo, 1929), 12-13, 15-16; *Statistika Jugoslovenskih željeznica za godinu 1929. sa uporednim podacima za godinu 1928.*, knjiga I (Sarajevo, 1930), 2-3, 5-6; *Statistika Jugoslovenskih željeznica za godinu 1930. sa uporednim podacima za godinu 1929.*, knjiga I (Sarajevo, 1931), 2-3, 5-6; *Statistika Jugoslovenskih željeznica za godinu 1933. sa uporednim podacima za godinu 1932.* (Subotica, 1934), 5, 8; *Statistika Jugoslovenskih željeznica za godinu 1936. sa uporednim podacima za godinu 1935.*, knjiga I (Subotica, 1936), 6, 11, 34, 38; *Statistika Jugoslovenskih željeznica za godinu 1937. sa uporednim podacima za godinu 1936.*, knjiga I (Subotica, 1937), 6, 11, 44, 48. Također, vidi i Lajnert i Halapir, "Ustroj i djelovanje", 170.

¹³⁴ Dana 12. i 13. srpnja 1935. održana je u Beogradu konferencija direktora oblasnih željezničkih direkcija (Zagreb, Beograd, Subotica, Ljubljana i Sarajevo). Na kraju konferencije, direktori su se složili da bi operativno bilo najpogodnije da se subotička oblasna direkcija premjesti u Beograd. Vidi HR-HDA-136, spis pov. ur. br. 689/1935, kut. br. 64. Dana 11. svibnja 1939. Opće odjeljenje Direkcije JDŽ Beograd Sjever obavijestilo je pod br. 24295/I-1939. Kr. bansku upravu u Zagrebu da je sjedište bivše Oblasne direkcije JDŽ u Subotici preneseno u Beograd. Novi naziv ove direkcije glasio je: Oblasna direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica Beograd – Sjever. Direkcija se nalazila u prostorijama Ministarstva saobraćaja (IV kat). Vidi HR-HDA-146, Savska banovina, Poljoprivredno odjeljenje-Zagreb (1929-1939), Agrarno-pravni odsjek, Okružnice, spis ur. br. 7336/1939.

¹³⁵ *Compass* 1929., 674. U navedenom *Compassu* kao pruga društva spominje se samo pruga Osijek-Dravska obala. Prema financijskom godišnjaku *Compass* iz 1931. godine, svi podaci o društvu, osim podataka o članovima upravnog i nadzornog odbora, ostali su isti. Vidi *Compass* 1931., 908-909.

Rapoch (Budimpešta), dr. Josip Hoch (Budimpešta) i Žarko Čupić. Članovi nadzornog odbora bili su Šandor Herzog, Svetozar Lazarević, dr. Elemer Bergmann (Budimpešta) i Vladimir Polić.¹³⁶

Istovremeno su neki od navedenih članova uprave bili članovi uprava i nekih drugih dioničarskih društava vicinalnih željeznica u Kraljevini Jugoslaviji. Primjerice, Vladimir Polić i Ernest Panian bili su članovi upravnog odbora Dioničarskoga društva vicinalne željeznice Zagreb-Samobor sa sjedištem u Zagrebu; Ernest Panian i Žarko Čupić bili su članovi upravnog odbora, a Vladimir Polić član nadzornog odbora Bač-bodroške županijske ujedinjene vicinalne željeznice d.d. sa sjedištem u Beogradu (Centralni biro u Zagrebu, Račkoga 8); Žarko Čupić i Ernest Panian bili su članovi upravnog odbora, a Vladimir Polić (Zagreb) član nadzornog odbora Čantavirske vicinalne željeznice d.d. sa sjedištem u Beogradu (Centralni biro u Zagrebu, Račkoga 8); Ernest Panian bio je član upravnog odbora, a Vladimir Polić član nadzornog odbora Dunavsko-savske vicinalne željeznice d.d. sa sjedištem u Zagrebu (Račkoga 8); Ernest Panian bio je član upravnog odbora, a Vladimir Polić član nadzornog odbora Dioničarskoga društva vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs sa sjedištem u Zagrebu (Račkoga 8); Ernest Panian i dr. Eugen Rapoch bili su članovi upravnog odbora, a Vladimir Polić član nadzornog odbora Lonjsko-poljske željeznice d.d. sa sjedištem u Zagrebu (Račkoga 8); dr. Branko Petrović i Ernest Panian bili su članovi upravnog odbora Dioničarskoga društva vicinalne željeznice Petrovaradin-Beočin sa sjedištem u Beočinu (Centralni biro u Zagrebu, Račkoga 8); Ernest Panian bio je član upravnog odbora, a Vladimir Polić član nadzornog odbora Dioničarskoga društva vicinalne željeznice Ruma-Klenak d.d. sa sjedištem u Zagrebu (Račkoga 8); Ernest Panian bio je član upravnog odbora Slavonsko podravske željeznice d.d. sa sjedištem u Belišću; dr. Vjekoslav Hengl i Ernest Panian bili su članovi upravnog odbora, a Vladimir Polić član nadzornog odbora Dioničarskoga društva slavonske vicinalne željeznice sa sjedištem u Zagrebu (Račkoga 8); dr. Franjo Kovač, dr. Branko Petrović, Ernest Panian i Žarko Čupić bili su članovi upravnog odbora, a Vladimir Polić i Svetozar Lazarević članovi nadzornog odbora Lokalne željeznice Južnog podunavlja d. d. sa sjedištem u Beogradu (Centralni biro u Zagrebu, Račkoga 8); Ernest Panian, dr. Eugen Rapoch, dr. Josip Hoch, Žarko Čupić, dr. Franjo Kovač, dr. Branko Petrović, Gejza Sohr i Henrik Muralt Sulzer bili su članovi upravnog odbora, a dr. Elemer Bergmann, Šandor Herzog, Svetozar Lazarević i Vladimir Polić članovi nadzornog odbora Dioničarskoga društva lokalne željeznice Subotica-Bogojevo-Palanka sa sjedištem u Beogradu (Centralni biro u Zagrebu, Račkoga 8); dr. Branko Petrović i Ernest Panian bili su članovi upravnog odbora, a Vladimir Polić član nadzornog odbora Dioničarskoga društva lokalne željeznice

¹³⁶ *Compass* 1931., 908.

Vršac-Kovin sa sjedištem u Beogradu (Centralni biro u Zagrebu, Račkoga 8); Ernest Panian i Žarko Čupić bili su članovi upravnog odbora, a ovaj prvi još i član nadzornog odbora Dioničarskoga društva vicinalne željeznice Vinkovci-Brčko sa sjedištem u Beogradu (Centralni biro u Zagrebu, Račkoga 8); Ernest Panian bio je član upravnog odbora, a Vladimir Polić član nadzornog odbora Vicinalne željeznice Varaždin-Golubovec d.d. sa sjedištem u Beogradu (Centralni biro u Zagrebu, Račkoga 8); Ernest Panian bio je član upravnog odbora Dioničarskoga društva vicinalne željeznice Zabok-Stubica sa sjedištem u Zagrebu (Račkoga 8); dr. Franjo Kovač (Beograd), dr. Branko Petrović, Ernest Panian i Žarko Čupić bili su članovi upravnog odbora, a Vladimir Polić član nadzornog odbora Dioničarskog društva vicinalne željeznice Sombor-Stari Bečej sa sjedištem u Beogradu (Centralni biro u Zagrebu, Račkoga 8).¹³⁷

Treba napomenuti da je na teritoriju Kraljevine Jugoslavije poslije 1. svjetskog rata bilo preko 3.000 km vicinalnih (lokalnih) željeznica u vlasništvu 37 dioničarskih društava, većinom sa sjedištem u Austriji i Mađarskoj. Ugovorima o miru (čl. 320. i 267. Saint-germainskoga ugovora iz 1919. i čl. 304. i 250. Trianonskoga ugovora iz 1920.) Jugoslavija je bila obavezna pravne i financijske odnose tih društava riješiti uz poštovanje privatnog vlasništva. Za rješavanje pitanja vicinalnih željeznica koje su sagrađene u ugarskom dijelu Austro-Ugarske Monarhije bio je nadležan Trianonski ugovor. To se, naravno, odnosilo i na pruge Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica. Poslije dugogodišnjih pregovora, Kraljevina Jugoslavija je 7. veljače 1931. zaključila sporazum o otkupu pruga s najvećom grupom od 24 mađarska društva vicinalnih željeznica,¹³⁸ udružena

¹³⁷ *Isto*, 902-923.

¹³⁸ Bile su to sljedeće vicinalne željeznice: 1. Sjedinjene podravsko-posavske vicinalne željeznice, 2. Vicinalna željeznica Vinkovci-Brčko (pruge Vinkovci-Gunja-Brčko i Gunja-Gunja Sava), 3. Vicinalna željeznica Petrovaradin-Beočin, 4. Prekodunavska (Zapadnougarska) vicinalna željeznica (pruge na jugoslavenskom teritoriju: Čakovec-Donja Lendava drž. granica i Murska Sobota-Hodoš drž. granica), 5. Vicinalna željeznica Zabok-Stubica, 6. Podravska vicinalna željeznica (pruge Beli Manastir-Batina-Skela i Beli Manastir-Baranjsko Petrovo selo drž. granica), 7. Vicinalna željeznica Pécs-Donji Miholjac (pruga na jugoslavenskom teritoriju bila je dignuta), 8. Lonjsko-poljska vicinalna željeznica (pruge Dugo Selo-Novska i Banova Jaruga-Pakrac), 9. Slavonska vicinalna željeznica (pruge Osijek-Našice-Nova Kapela-Batrina i Pleternica-Požega-Velika), 10. Vicinalna željeznica Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barč (pruge Križevci-Bjelovar-Virovitica, Bjelovar-Garešnica, Kloštar-Koprivnica, Pavlovac-Dražica-Grubišno Polje i Bjelovar-Bjelovar mlin), 11. Dunavsko-savska vicinalna željeznica (pruge Šid-Rača i Vukovar-Ilača), 12. Vicinalna željeznica Ruma-Klenak (pruga Ruma-Klenak-Sava), 13. Bačko-bodroške županijske ujedinjene vicinalne željeznice, 14. Čantavirska vicinalna željeznica, 15. Vicinalna željeznica Vršac-Kovin, 16. Vicinalna željeznica Subotica-Bogojevo-Palanka, 17. Vicinalna željeznica Sombor-Stari Bečej, 18. Vicinalne željeznice Južnog Podunavlja, 19. Vicinalna željeznica Segedin-Velika Kikinda-Veliki Bečkerek, 20. Vicinalna željeznica Baja-Bezdan-Sombor-Apatin-Sonta, 21. Vicinalna željeznica Velika Kikinda-Arad, 22. Mađarska jugoistočna vicinalna željeznica, 23. Vicinalna željeznica Že-

u koncern "Pruga d.d." sa sjedištem u Zagrebu,¹³⁹ čija je cjelokupna dužina pruga iznosila oko 1.780 km. Ukupna otkupna cijena koju se Kraljevina Jugoslavija obavezala platiti za sve ovim aranžmanom otkupljene željezničke pruge iznosila je 245.399.758 dinara. Među željezničkim prugama bivših mađarskih dioničkih društava vicinalnih željeznica otkupljenim navedenim sporazumom bile su i Sjedinjene podravsko-posavske vicinalne željeznice s prugama Osijek-Vinkovci, Vinkovci-Županja Sava, Osijek-Strizivojna Vrpolje i Osijek-Dravska obala. Kod onih dioničarskih društava čije su se pruge u cijelosti nalazile na teritoriju Kraljevine Jugoslavije zaključeni su ugovori o otkupu prvenstvenih (prioritetnih) dionica sa šest inozemnih financijskih grupa (banaka) kao mandatarima tih društava i njihovih povjerenika. Jedna od šest spomenutih financijskih grupa bila je i "Ala" A. G. für Verkehrsunternehmungen Schaffhausen (opunomoćeni primalac dr. Eugen Rapoch), kojoj je isplaćena novčana protuvrijednost za 4 vicinalne željeznice, među kojima su bile i Sjedinjene podravsko-posavske vicinalne željeznice. Ova društva, koja su prenijela svoja sjedišta u Jugoslaviju, prešla su na temelju toga pod državnu upravu kao vlasnika većine društvenog kapitala. Nove uprave društava, sastavljene od predstavnika države i samoupravnih tijela kod kojih su se nalazile temeljne dionice, predale su svoje pruge u državno vlasništvo i zatim provele likvidaciju društava shodno važećim zakonskim propisima. Od 24 otkupljena društva, kod 8 njih sa sjedištem u Beogradu definitivno je provedena likvidacija društava, ali prijenos vlasništva na prugama u Centralnoj grunтовnici željeznica i kanala u Novom Sadu uslijed izbijanja 2. svjetskog rata nije izvršen. Jedna od tih osam željeznica bile su i Sjedinjene podravsko-posavske vicinalne željeznice. Za ova vicinalna društva bio je uoči 2. svjet-

belj-Čakovo-Boka i 24. Vicinalna željeznica Halaš-Bačalmaš-Ridica. Za hrvatske povijesne prostore značajno je samo prvih 12 vicinalnih željeznica. Vidi Lajnert, *Povijest željeznica u Hrvatskom zagorju*, 177-178; Siniša Lajnert, "Dioničko društvo vicinalne željeznice Petrovaradin-Beočin (1907-1932)", *Arheon: časopis Arhiva Vojvodine* 1 (2018), 191.

¹³⁹ U Zagrebu je 18. rujna 1918. utemeljena tvrtka "Pruga", hrvatsko dioničarsko društvo za gospodarske i industrijalne željeznice. Svrha društva bila je: a) gradnja i eksploatacija željeznica koje su služile u svrhu poljskog gospodarstva, šumskog gospodarstva, obrta, rudarstva, kao i drugih takvih željeznica na vlastiti račun ili po nalogu; b) osnutak gospodarskih željeznica, eksploatacija željezničkog prometa, c) kupnja dionica, prvenstvenih dionica i obeznica onih dioničarskih društava koja su bila osnovana za gradnju i eksploataciju pogona željeznica navedenih pod a) i b), d) kupnja, prodaja i davanje u zakup materijala za gradnju željeznica i svih prometnih sredstava za željeznice, proizvodnja istih te u tu svrhu osnivanje i uzdržavanje tvornica i poduzeća, kao i sudjelovanje u njima putem kupnje dionica ili udruživanja; e) izvršavanje svih tehničkih poslova vezanih za gradnju željeznica, na vlastiti račun ili po nalogu. Prema financijskom godišnjaku *Compass* iz 1931. godine, sjedište tvrtke "Pruga" bilo je na lokaciji Ulica Račkoga 8. Članovi ravnateljstva tvrtke bili su dr. Svetislav Šumanović (predsjednik), Max Antić, Ernest Ehrlich, Artur Mahnik, dr. Stefan Posilović, Đorđe Velisavljević, Josip Selak i inž. Vladimir Fleck. Prokurist je bio Vladimir Polić. Vidi Siniša Lajnert, "Pruga d.d. (1918-1945). Društvo važno za hrvatsko gospodarstvo", *Željezničar: List HŽ Infrastrukture d.o.o.*, br. 826 (Zagreb, rujna 2014.), 33; *Compass* 1931., 542-543.

skog rata otvoren kod Okružnog suda u Novom Sadu postupak za upis vlasništva na ime državnog erara aktom G.D. br. 143/1941, koji je zaveden kod spomenutog suda pod Želj.R.Z. 71/1941. Okružni je sud pismom Želj.R.Z. 71/1941 od 12. ožujka 1941. tražio da mu se dostavi polazna i završna stanica za otkupljene željezničke pruge i da mu se predlože originalni zapisnici glavnih skupština s odlukama o pravu prijenosa vlasništva.¹⁴⁰

O važnosti otkupa privatnih vicinalnih željeznica izvijestila je i Komora za trgovinu, obrt i industriju u Zagrebu u svome izvještaju za 1931. godinu. On se samo u nekim detaljima razlikuje od do sada objavljenih podataka.¹⁴¹ Prema navedenom izvještaju, u sastavu eksploatacijske mreže državnih željeznica Kraljevine Jugoslavije postojalo je oko 2.500 km (a ne 3.000 km, kako je gore navedeno) vicinalnih pruga koje su bile u vlasništvu privatnog kapitala. Prije stvaranja Kraljevine SHS ove su željeznice bile u eksploataciji državnih željeznica tzv. poslovnim ugovorima. Nakon stvaranja Kraljevine, odredbama ugovora o miru, te su željeznice samo prešle u eksploataciju njezinih državnih željeznica. Na temelju pregovora, koji su vođeni nekoliko godina, konačno je 18. prosinca 1930. (a ne 7. veljače 1931., kako je gore navedeno) postignut principijelni sporazum s vlasnicima zastupanim u koncernu Pruga d. d. Zagreb, tako da je država pod određenim uvjetima otkupila veći dio tih željezničkih pruga. Sve prioritetne dionice željeznica koje su se u cijelosti nalazile na području Kraljevine Jugoslavije otkupljene su, dok su željeznice (odnosno dijelovi željeznice) presječene državnom granicom otkupljene na istoj bazi, ali samo kao objekt. Za prioritetne dionice plaćeno je 200 dinara za svakih 100 kruna nominalne vrijednosti tih dionica, a isti je ključ primijenjen i za željeznice čiji se samo dio nalazio na jugoslavenskom teritoriju. Osim toga, plaćeno je za vrijeme od 1. siječnja 1919. do kraja 1930. godine za svakih 100 predratnih kruna 90 dinara na ime kamata i odštete za upotrebu pruga. Ovih 90 dinara za 100 kruna predstavljalo je ukamaćenje prioritetnog kapitala. Za kupovnu cijenu od 200 dinara za svakih 100 kruna dobili su porteri¹⁴² 6-postotne državne bonove. Ovi su bonovi trebali biti isplaćeni prioritetnim vjerovnicima u roku od 8 godina u 16 polugodišnjih anuiteta, i to svakoga 1. srpnja i 1. siječnja u godini. Prvi je trebao dospjeti 1. srpnja 1931. Drugi dio kupovne cijene, tj. 90 dinara za svakih 100 kruna, isplaćen je u gotovu novcu, ali tako da su od kupovne sume ustegnuti iznosi akontacija. Nakon ovako provedene transakcije istupili su iz pojedinih društava predstavnici banaka, a na

¹⁴⁰ Lajnert, *Povijest željeznica u Hrvatskom zagorju*, 177-180. Također, vidi i Lajnert i Halapir, "Ustroj i djelovanje", 170-171.

¹⁴¹ Opširnije o otkupu vicinalnih željeznica vidi Lajnert, *Povijest željeznica u Hrvatskom zagorju*, 177-184; Lajnert, "Dioničko društvo vicinalne željeznice Petrovaradin", 190-194.

¹⁴² *Pörtër* (franc. *porteur*) - donosilac; vlasnik vrijednosnih papira. Vidi "pörtër", u: Klaić, *Rječnik*, 1071.

održanim glavnim skupštinama birani su u upravne odbore zastupnici Ministarstva saobraćaja, Ministarstva financija, Ministarstva trgovine i industrije te Generalne direkcije državnih željeznica, a u Zagrebu i Direkcije državnih željeznica. Država je tada imala prioritete dionice, te prema tome apsolutnu većinu za sve zaključke. S obzirom na ovakvo stanje stvari, očekivalo se da sva društva zaključke likvidaciju te da se tako provede potpuno podržavljenje. Dok je na prikazani način bilo uređeno pitanje prioriteta dionica, posve je drukčija stvar bila s temeljnim glavicama. Naime, one nisu nikada bile emitirane kao vrijednosni papiri, već su imale značaj subvencije koju su zainteresirani dali za gradnju željeznica. Prema tome, temeljni dioničari nisu imali nikakvo pravo,¹⁴³ jer su bili kompenzirani samom činjenicom da je željeznica bila izgrađena. Cijeli aranžman o podržavljenju odnosio se na cca 1.800 km (a ne na 1.780 km, kako je gore navedeno) vicinalnih željeznica uz cijenu od 245.000.000 dinara (a ne 245.399.758 dinara, kako je gore navedeno) te je prema tome koštao 1 km željeznice oko 136.000 dinara. Tako je riješeno ovo važno pitanje u pogledu najvećeg broja privatnih vicinalnih željeznica. Preostalo je još samo da se ovo pitanje regulira u pogledu sljedećih vicinalnih pruga: Barč-Pakrac (122 km), Varaždin-Golubovec (36,5 km), Noskovci-Slatina-Našice (59 km), Caprag-Vrginmost-Karlovac-Bubnjarci (130 km), Čakovec-Zagreb (115 km) te lokalne željeznice u Sloveniji (273 km), dakle za još svega 735,5 km.¹⁴⁴

Nakon što su otkupljene dionice društva, prestao je i razlog njegovog postojanja. Zbog toga je Dioničarsko društvo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica održalo 10. svibnja 1932. u 11 sati prije podne u Beogradu u zgradi Ministarstva saobraćaja na I. katu, soba br. 394, Nemanjina ulica br. 6, izvanrednu skupštinu dioničara. Jedna od točaka dnevnog reda bio je i prijedlog upravnog odbora o likvidaciji društva. Dioničari koji su htjeli nazočiti skupštini bili su dužni bar tri dana prije skupštine položiti svoje dionice kod Ministarstva saobraćaja u Beogradu, Nemanjina ulica br. 6, soba br. 398/I. kat.¹⁴⁵

¹⁴³ Temeljne dionice nisu uzete u obzir jer su u sudskoj praksi međunarodnih sudova smatrane kao izdane à fonds perdu (izgubljena sredstva). Vidi Lajnert, *Povijest željeznica u Hrvatskom zagorju*, 179; Lajnert, "Dioničko društvo vicinalne željeznice Petrovaradin", 192. À fond, franc. (čit. a fôn) - temeljito; à fond perdu (čit. a fôn perdu) - unepovrat. Vidi "À fond perdu", u: Klaić, *Rječnik*, 21.

¹⁴⁴ *Izveštaj Komore za trgovinu, obrt i industriju u Zagrebu za godinu 1931.* (Zagreb, 1932), br. 9: 146-147. U izvještaju Komore navodi se da je zbroj kilometara vicinalnih pruga kojima još nije bio reguliran status iznosio 735 km. Točan zbroj navedenih kilometara je 735,5 km te je tako i navedeno u tekstu.

¹⁴⁵ "Poziv Upravnog odbora Dioničarskog društva podravsko-posavskih sjedinjenih lokalnih željeznica od 22. travnja 1932. na izvanrednu skupštinu dioničara na dan 10. svibnja 1932.", *Narodne novine. Službeni list Kr. banske uprave Savske banovine* (Zagreb), br. 96 (25. travnja 1932), 8. Također, vidi i Lajnert i Halapir, "Ustroj i djelovanje", 171.

U skladu s odlukom izvanredne glavne skupštine dioničara od 10. svibnja 1932., a na temelju čl. 82. *Zakona o akcionarskim društvima*,¹⁴⁶ Trgovački sud u Beogradu objavio je 17. srpnja 1933. likvidaciju društva. Pozvani su svi društveni povjerioci da se sa svojim potraživanjima obrate društvu u roku od šest mjeseci od dana izlaska trećeg oglasa u *Službenim novinama*. Za članove likvidacijskog odbora određeni su: dr. Fran Bončina, inž. Nikola Đurić, Mirko Lontkijević, dr. Ivan Kavčić, Prvoslav Petrović, Dragomir Đorđević, dr. Dušan Mišić, inž. Kosta Nikolić i dr. Milutin Bošković.¹⁴⁷ Većina od njih bili su članovi likvidacijskih odbora i ostalih sedam dioničarskih društava vicinalnih željeznica sa sjedištem u Beogradu (D. d. vicinalne željeznice Vinkovci-Brčko, Čantavirske vicinalne željeznice d.d., D. d. vicinalne željeznice Sombor-Stari Bečej, D. d. lokalne željeznice Vršac-Kovin, D. d. lokalne željeznice Južnog

¹⁴⁶ S obzirom da je sjedište društva bilo u Beogradu, likvidaciju je provodio Beogradski trgovački sud u Beogradu. Iako je nakon raspada Austro-Ugarske Monarhije na području Hrvatske i Slavonije nastavio vrijediti već navedeni Trgovački zakon iz 1875., obzirom na navedeno, likvidacija dioničarskoga društva provedena je temeljem Zakona o akcionarskim društvima koji je donesen 10. prosinca 1896. u Kraljevini Srbiji (s izmjenama i dopunama od 17. studenoga 1898., kojim su samo ukinuti članci 7. i 55.). Zakon je nastavio djelovati na srpskom dijelu Kraljevine SHS/Jugoslavije. Temeljem čl. 82. navedenog Zakona, kada je društvo prestalo s poslovanjem, njegov upravni odbor bio je dužan o tome izvijestiti nadležni sud. Sud je trebao obznaniti ovaj prestanak tri puta uzastopce u službenim novinama te pozvati društvene povjerioce, da se sa svojim potraživanjima obrate društvu, što su ovi trebali učiniti u roku od 6 mjeseci, računajući od dana posljednje objave. Vidi "Zakon o akcionarskim društvima od 10. prosinca 1896.", [https://projuris.org/RETROLEX/Zakon%20o%20akcionarskim%20društvima%20Srbije%20\(1896\).pdf](https://projuris.org/RETROLEX/Zakon%20o%20akcionarskim%20društvima%20Srbije%20(1896).pdf), pristupljeno 6. srpnja 2022.

¹⁴⁷ Prilikom upisa likvidacije, beogradski Trgovački sud pogrešno upisuje društvo pod nazivom: D. d. Podunavsko-posavske sjedinjene lokalne željeznice. Vidi "Sudski oglasi Beogradskog trgovačkog suda. Poziv poveriocima.", *Službene novine Kraljevine Jugoslavije* (Beograd) (dalje: *Sl. novine*), br. 196 (30. kolovoza 1933), 7-8. Također, vidi i Lajnert i Halapir, "Ustroj i djelovanje", 171. Osim D. d. podravsko-posavskih sjedinjenih lokalnih željeznica, Trgovački sud u Beogradu objavio je u istim novinama i likvidaciju sljedećih vicinalnih željeznica sa sjedištem u Beogradu: Čantavirska vicinalna željeznica d. d. (likvidacija odlučena odlukom izvanredne skupštine dioničara od 9. svibnja 1932., a upisana 8. svibnja 1933. od strane beogradskog Trgovačkog suda), D. d. vicinalne željeznice Sombor-Stari Bečej (likvidacija odlučena odlukom izvanredne skupštine dioničara od 9. svibnja 1932., a upisana 17. srpnja 1933.), D. d. lokalne željeznice Vršac-Kovin (likvidacija odlučena odlukom izvanredne skupštine dioničara od 10. svibnja 1932., a upisana 8. svibnja 1933.), D. d. lokalne željeznice Južnog podunavlja (likvidacija odlučena odlukom izvanredne skupštine dioničara od 9. svibnja 1932., a upisana 17. srpnja 1933.), Bač-bodroške županijske ujedinjene vicinalne željeznice d. d. (likvidacija odlučena odlukom izvanredne skupštine dioničara od 9. svibnja 1932., a upisana 17. srpnja 1933.), D. d. vicinalne željeznice Vinkovci-Brčko (likvidacija odlučena odlukom izvanredne skupštine dioničara od 10. svibnja 1932., a upisana 17. srpnja 1933.) i D. d. lokalne željeznice Subotica-Bogojevo-Palanka (likvidacija odlučena odlukom izvanredne skupštine dioničara od 9. svibnja 1932., a upisana 17. srpnja 1933.). Za hrvatske prostore značajne su samo Sjedinjene podravsko-posavske vicinalne željeznice i vicinalna željeznica Vinkovci-Brčko.

podunavlja, Bač-bodroške županijske ujedinjene vicinalne željeznice d.d. i D. d. lokalne željeznice Subotica-Bogojevo-Palanka).¹⁴⁸

Likvidacijski odbor Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica u Beogradu izdao je 17. studenoga 1937. oglas u službenim novinama da će društvo 21. prosinca 1937. u 11 sati prije podne u Beogradu u zgradi Ministarstva saobraćaja / I. kat, soba 394 (Biblioteka), Nemanjina ulica br. 6, održati izvanrednu skupštinu dioničara sa sljedećim dnevnim redom: 1. izvještaj likvidacijskog odbora o likvidaciji društva, 2. izvještaj nadzornog odbora, 3. davanje razrješnice likvidacijskom i nadzornom odboru. Dioničari koji su htjeli prisustvovati na skupštini osobno ili preko svojih zastupnika bili su dužni, prema pravilima društva, bar na tri dana prije skupštine položiti svoje dionice kod Ministarstva saobraćaja u Beogradu (soba br. 240, Depozitna blagajna).¹⁴⁹

Na temelju čl. 82.-88. *Zakona o akcionarskim društvima*,¹⁵⁰ Trgovački sud u Beogradu objavio je 16. veljače 1940. da je završena likvidacija D. d. sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica, na taj način što je ustupljena sva društvena imovina državi Kraljevini Jugoslaviji za njena potraživanja. Ova likvidacija je prijavljena kod ovog suda 8. svibnja 1933., a kao što je već rečeno, objavljena je u *Službenim novinama* br. 196 od 30. kolovoza

¹⁴⁸ *Sl. novine*, br. 196 (30. kolovoza 1933), 7-8.

¹⁴⁹ "Društva i zborovi", *Sl. novine*, br. 266 (22. studenoga 1937), 8.

¹⁵⁰ Temeljem čl. 83. navedenog zakona, nakon što je društvo prestalo s poslovanjem trebala se izvršiti njegova likvidacija. Za izvršenje likvidacije skupština društva određivala je naročiti odbor od najmanje tri osobe. Ako to skupština nije učinila, onda ih je određivao sud na zahtjev makar jednog dioničara. Za likvidatore su mogli biti određeni članovi upravnog ili nadzornog odbora, dioničari ili nedioničari. Njih su skupština ili nadležni sud mogli smijeniti u svako doba ako nisu uredno vodili poslove predviđene ovim zakonom. Upravni i nadzorni odbor ostali su organi društva dok se likvidacija nije završila, ali upravni odbor nije ni u kom slučaju mogao zastupati društvo od dana kad je imenovan likvidatorski odbor. Temeljem čl. 84. upravni odbor bio je dužan da imenovane likvidatore prijavi nadležnom sudu najdulje za tri dana, a to je bio dužan učiniti i onda ako bi i sam bio određen da izvrši likvidaciju. Likvidatori su trebali osobno pred sudom potpisati svoja imena ili svoje potpise poslati sudu u ovjerenj ispravi. Na tužbu makar i jednog dioničara sud je mogao, ako je imao opravdanih razloga, smijeniti likvidatora, a na njegovo mjesto imenovati drugog. Imena likvidatora upravni je odbor uvijek morao obznanjivati u službenim novinama. Čl. 85. definirao je nadležnosti likvidacijskog odbora. Temeljem čl. 86., kada se namire svi društveni povjerioci te isplate svi dugovi, ono što ostane trebalo se podijeliti između dioničara prema broju i vrijednosti dionica. Temeljem čl. 87., ako su postupali protivno odredbama navedenog zakona, likvidatori i članovi upravnog odbora smatrani su odgovornima cijelim svojim imetkom solidarno za učinjenu štetu. Temeljem čl. 88., nakon završene likvidacije društvene knjige od posljednjih 10 godina pa do prestanka društva trebale su biti predane trgovačkom, a tamo gdje on nije postojao prvostupanjskom sudu, da ih čuva 10 godina. Među ove knjige računala su se i pisma i inventari. Vidi "Zakon o akcionarskim društvima od 10. prosinca 1896.", [https://projuris.org/RETROLEX/Zakon%20o%20akcionarskim%20društvima%20Srbije%20\(1896\).pdf](https://projuris.org/RETROLEX/Zakon%20o%20akcionarskim%20društvima%20Srbije%20(1896).pdf), pristupljeno 6. srpnja 2022.

1933. Likvidacija je odobrena od strane izvanredne skupštine dioničara, koja je održana 21. prosinca 1937., kao i od strane Ministarstva trgovine i industrije, koje je odobrilo rad ove skupštine odlukom br. 48688-K-37 od 8. veljače 1938. Na temelju izrečenoga, sud je objavio da je D. d. sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica izbrisano iz upisnika dioničkih društava, koji se vodio kod ovoga suda. Knjige od posljednjih deset godina nisu nigdje položene, jer društvo iste nije niti imalo.¹⁵¹

5. Zaključak

Privatni kapital baziran prvenstveno na ekonomskim interesima odigrao je ključnu ulogu u razvoju željezničke mreže u ugarskom dijelu Austro-Ugarske Monarhije. To se, naravno, odnosilo i na Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju. *Zakon o željeznicama mjesnog interesa iz 1880.* te njegova nadopuna iz 1888. godine, koji su doneseni u ugarskom dijelu Monarhije, omogućio je privatnom kapitalu izgradnju i eksploataciju željezničke mreže, osiguravši pritom poduzetnicima različite beneficije. Osim hrvatsko-slavonskog, u ovu željeznicu bio je uložen i znatan mađarski kapital. Kako su pruge Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica preko Osijeka povezivale hrvatsko-slavonski s mađarskim teritorijem, postojao je zajednički financijski interes za njihovom eksploatacijom. U skladu s time, osim domaćih ljudi, u upravu navedenog dioničarskog društva postavljeni su i Mađari. Sjedište dioničarskog društva u periodu Austro-Ugarske Monarhije nalazilo se u Budimpešti, da bi se u Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca / Jugoslaviji premjestilo najprije u Zagreb, a potom u Beograd. Pruge društva bile su u državnoj eksploataciji. U Austro-Ugarskoj Monarhiji upravu nad prugama društva prvotno je vodila Prometna uprava Kr. ug. državnih željeznica u Segedinu, da bi nakon osnutka Prometne uprave u Pečuhu pruge društva potpale pod njenu nadležnost. Nakon raspada Austro-Ugarske Monarhije, stvaranjem Države Slovenaca, Hrvata i Srba, pruge društva potpale su pod upravu Generalnog ravnateljstva državnih željeznica SHS. S osnivanjem

¹⁵¹ "Sudski oglasi Trgovačkog suda u Beogradu. Likvidacija D. d. Podravsko-posavskih sjedinjenih lokalnih željeznica", *Sl. novine*, br. 108 (13. svibnja 1940.), 7. Također, vidi i Lajnert i Halapir, "Ustroj i djelovanje", 171-172. Osim D. d. podravsko-posavskih sjedinjenih lokalnih željeznica, Trgovački sud u Beogradu objavio je u istim novinama da je završena likvidacija i Čantavirske vicinalne željeznice d. d. (objava Trgovačkog suda u Beogradu od 17. travnja 1940.), D. d. vicinalne željeznice Sombor-Stari Bečej (objava Trgovačkog suda u Beogradu od 16. veljače 1940.), D. d. lokalne željeznice Vršac-Kovin (objava Trgovačkog suda u Beogradu od 16. veljače 1940.), Lokalne željeznice Južnog podunavlja d. d. (objava Trgovačkog suda u Beogradu od 16. veljače 1940.), Bač-bodroških županijskih ujedinjenih vicinalnih željeznica d. d. (objava Trgovačkog suda u Beogradu od 16. veljače 1940.), D. d. vicinalne željeznice Vinkovci-Brčko (objava Trgovačkog suda u Beogradu od 16. veljače 1940.) i D. d. lokalne željeznice Subotica-Bogojevo-Palanka (objava Trgovačkog suda u Beogradu od 16. veljače 1940.).

Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, pruge društva prvotno potpadaju pod nadležnost Direkcije državnih željeznica Zagreb, da bi kasnije dio njegovih pruga potpao pod nadležnost Direkcije Državnih željeznica Subotica. Kraljevina SHS je društva koja su bila u vlasništvu pripadnika tzv. neprijateljskih država, pa tako i Mađarske, stavila pod osobiti nadzor i državni sekvestar. Dioničarska društva koja su u Austro-Ugarskoj Monarhiji imala svoje sjedište u Budimpešti morala su ga premjestiti na teritorij novostvorene Kraljevine. Nakon toga, država je krenula u otkup vicinalnih pruga koje su se nalazile na njenom teritoriju. Pruge Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica (Osijek-Vinkovci, Vinkovci-Županja Sava, Osijek-Strizivojna Vrpolje i Osijek-Dravska obala) otkupljene su temeljem sporazuma zaključenog 7. veljače 1931. između Kraljevine Jugoslavije i 24 mađarska dioničarska društva vicinalnih željeznica. Nakon toga, otkupljena dioničarska društva su likvidirana, pa tako i Dioničarsko društvo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica. Analizirajući poslovne rezultate Sjedinjene podravsko-posavske vicinalne željeznice te usporedbom s drugim hrvatsko-slavonskim vicinalnim željeznicama, s obzirom na njenu dioničku glavnicu od 10.883.000 kruna i poslovanje s financijskim dobitkom, možemo zaključiti da je navedeno dioničarsko društvo predstavljalo značajnu, uspješnu i rentabilnu privatnu vicinalnu željeznicu. Svojim poslovanjem navedeno društvo odigralo je značajnu ulogu u privrednom razvitku Hrvatske i Slavonije, a napose lokalnog područja kroz koji su prolazile njegove pruge. Ako je osnovni cilj vicinalnih željeznica bio da podupiru prometne i gospodarske interese područja kroz koji su prolazile, onda je Dioničarsko društvo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica sa svojim prugama u potpunosti ostvarilo svoj cilj.

Summary

THE STRUCTURE AND THE ACTIVITY OF UNITED PODRAVINA-POSAVINA VICINAL RAILWAY LTD

In the paper the authors outline from the aspect of the history of institutions the structure and the activity of the United Podravina-Posavina Vicinal Railway Ltd from its establishment in 1906 with the fusion of the Local Vinkovci-Županja-Sava Coastline Railway Ltd and the Osijek-Đakovo-Vrpolje Vicinal Railway Ltd, to 1940 when it was officially liquidated. The ownership of its railway tracks was taken over by its legal successor, the United Podravina-Posavina Vicinal Railway Ltd. From the former it took over the Vinkovci-Županja-Sava Coastline railway line (put in service on 30 September 1901) and from the latter the Osijek-Đakovo-Vrpolje railway line (put in service on 11 September 1905), as well as its supplementary part – the Osijek-Dra-

va Coastline freight gauge (put in service on 15 May 1907). The newly established company built just a single railway line i.e. Osijek-Vinkovci (put in service on 24 November 1910). The company's headquarters during the Austro-Hungarian Monarchy was, like for the majority of vicinal railways, in Budapest. The stock company's tasks were performed by: the stockholders' general assembly, headquarters and the inspecting committee. The company's railway lines were exploited i.e. administrated by the state. At first they were under the jurisdiction of the Traffic Administration of the Royal Hungarian State Railways in Szeged, whereas from 1915 to 1918 they came under the jurisdiction of the newly established Traffic Administration in Pecs. During the Austro-Hungarian Monarchy the company gained profit and that fact made it one the more profitable privately owned vicinal railways in the territory of the Kingdom of Croatia-Slavonia. In the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes the company first transferred its headquarters to Zagreb and later on to Belgrade. From 1918 the company's railway lines were exploited by the Directorate of the State Railways in Zagreb. In 1923 the Osijek-Strizivojna Vrpolje, the Osijek-Vinkovci and the Vinkovci-Županja-Sava Coastline railway lines came under the jurisdiction of the Directorate of the State Railways in Subotica, while the Osijek-Drava Coastline railway line remained under the administration of the Directorate of the State Railways in Zagreb. In 1928 the Osijek-Strizivojna Vrpolje railway line was returned to the Directorate of the State Railways in Zagreb. The Kingdom of Yugoslavia started to repurchase the privately owned vicinal railways which after long negotiations resulted in the concluded treaty on the repurchase with the group of 24 Hungarian vicinal railway Ltd companies that comprised the 'Railway Line' concern with the headquarters in Zagreb. The repurchased railway lines of the former Hungarian stock companies also included the ones belonging to the United Podravina-Posavina Vicinal Railway Ltd. The company was liquidated, since the repurchase meant the reason for its existence ceased to exist.

Key words: United Podravina-Posavina Vicinal Railway Ltd. in Budapest/Zagreb/Belgrade, vicinal (local) railways, privately owned railways exploited by the state, repurchase and nationalisation of privately owned railways

(Translated by Marijan Bosnar)

Kontakt:

Dr. sc. **Siniša Lajnert**

Hrvatski državni arhiv, Marulićev trg 21, 10000 Zagreb

e-mail: slajnert@arhiv.hr

Ivica Halapir

Hrvatski državni arhiv, Marulićev trg 21, 10000 Zagreb

e-mail: ihalapir@arhiv.hr