

UDK: 656.2(497.5)''1918/1951''
347.725

Prethodno priopćenje

Primljeno: 26. 4. 2021.

Prihvaćeno: 19. 10. 2021.

DOI: <https://doi.org/10.22586/csp.v54i1.16829>

Likvidacija Dioničarskoga društva Lonjskopoljske željeznice i podržavljenje pruga u njegovu vlasništvu

SINIŠA LAJNERT

Hrvatski državni arhiv

Zagreb, Hrvatska

slajnert@arhiv.hr

U radu autor na temelju arhivskih izvora analizira proces likvidacije Dioničarskoga društva Lonjskopoljske željeznice te podržavljenje pruga u njegovu vlasništvu nakon završetka Prvoga svjetskog rata. Poslije raspada Austro-Ugarske Monarhije sjedište Dioničarskoga društva premješta se iz Budimpešte u Zagreb. Pruge Društva bile su Dugo Selo – Novska i Banova Jaruga – Pakrac. Stvaranjem Države Slovenaca, Hrvata i Srba potpale su pod nadležnost novoosnovanoga Generalnog ravnateljstva željeznica Države Slovenaca, Hrvata i Srba u Zagrebu, a stvaranjem Kraljevstva Srba, Hrvata i Slovenaca pod nadležnost novoosnovane Direkcije državnih željeznica Zagreb. Poslije dugogodišnjih pregovora Kraljevina Jugoslavija zaključila je 7. veljače 1931. sporazum o otkupu s grupom od 24 mađarska dioničarska društva vicinalnih željeznica, udruženih u koncern „Pruga d.d.” sa sjedištem u Zagrebu. Među njima je bila i Lonjskopoljska vicinalna željeznica. Time je i prestao razlog njezina postojanja. Na temelju navedenog Kraljevski sudbeni stol kao trgovački sud u Zagrebu upisao je 6. lipnja 1932. u svoj trgovački registar likvidaciju Dioničarskoga društva Lonjskopoljske željeznice. Kada je uslijed dovršene likvidacije Društvo prestalo s radom, Okružni sud u Zagrebu kao trgovački sud brisao ga je 12. travnja 1933. iz svojega trgovačkog registra. Država je uknjižila pravo vlasništva nad nekretninama Lonjskopoljske vicinalne željeznice tek 1936., a kompletna regulacija imovinsko-pravnih odnosa na nekretninama Lonjskopoljske željeznice završila je tek 1951.

Ključne riječi: vicinalne željeznice; Lonjskopoljska željeznica; pruga Dugo Selo – Novska; pruga Banova Jaruga – Pakrac; Direkcija državnih željeznica Zagreb

Uvod

U ovom su članku s aspekta povijesti institucija prikazani rezultati istraživanja procesa likvidacije Dioničarskoga društva Lonjskopoljske željeznice nakon raspada Austro-Ugarske Monarhije. Rad se temelji na proučavanju sačuvanoga arhivskoga gradiva koje se nalazi u Hrvatskom državnom arhivu. Obradeni su i predmetni zakonski propisi objavljeni u službenim glasi-

lima, dnevne tiskovine iz toga vremena te predmetna stručna i znanstvena literatura.

Dioničarsko društvo Lonjskopoljske željeznice osnovano je 15. lipnja 1896. sa sjedištem u Budimpešti. Pruge u vlasništvu Društva, Dugo Selo – Novska (84,278 km) i Banova Jaruga – Pakrac (30,065 km), puštene su u promet 29. studenog 1897. Spajale su bogatu Moslavinu sa Zagrebom, a pruga Dugo Selo – Novska, kao lokalna, služila je i za rasterećenje preopterećene i duže linije Zagreb – Sisak – Novska.¹ Obje pruge koje su od Zagreba paralelno išle prema Novskoj (Dugo Selo – Novska i Zagreb – Sisak – Novska) spajale su se na glavnu državnu prugu u vlasništvu Kraljevskih ugarskih državnih željeznica: Novska – Slavonski Brod – Vinkovci – Zemun – državna granica, koja se protezala kroz cijelu Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju od zapada prema istoku (i obratno). Krak Dugo Selo – Novska bio je, kao što smo rekli, u vlasništvu Dioničarskoga društva Lonjskopoljske željeznice, a dio Zagreb – Sisak – Novska dijelom (Caprag – Sunja – Novska) u vlasništvu Kraljevskih ugarskih državnih željeznica, a dijelom (Zidani Most / Zagreb – Sisak) u vlasništvu Društva južnih željeznica², najvećega i najmoćnijega željezničkoga dioničarskog društva u Austro-Ugarskoj Monarhiji. Od samoga početka bilo je planirano da pruga Lonjskopoljske željeznice Dugo Selo – Novska služi za preusmjerivanje prometa s pruge Zagreb – Sisak – Novska na štetu Južne željeznice te da joj postane konkurencija. Namjera je bila da se ograniči veliki utjecaj Južne željeznice samo na dio te pruge (Zagreb – Harmica, tj. do hrvatske granice) te na prugu Barcs – Pakrac, koja je bila u njezinoj eksploataciji. Prednost smjera Zagreb – Dugo Selo – Novska u odnosu na smjer Zagreb – Sisak – Novska bio je taj što je bio kraći za 12,5 km. Taj je smjer bio i jeftiniji jer je Južna željeznica na svojem pravcu naplaćivala i posebne pristojbe. Mana te pruge bila je što je građena prema parametrima za vicinalne, lokalne željeznice, pa nije bila predviđena za veće opterećenje i jači promet te za promet brzih vlakova. Za te zadatke trebalo ju je rekonstruirati. Tako je Lonjskopoljska željeznica, spojivši se na glavnu prugu Kraljevskih ugarskih državnih željeznica, na istoku osigurala vezu sa Srbijom, a na zapadu s austrijskim dijelom Austro-Ugarske Monarhije spojivši se na prugu Zagreb – Savski Marof (Zidani Most) u vlasništvu Društva južnih željeznica. Veza s Mađarskom osigurana je spojem preko Dugog Sela na tzv. žakanjsku prugu (Zagreb – Dugo Selo – Križevci – Koprivnica – Zákány /Budimpešta/) u vlasništvu Kraljevskih ugarskih državnih željeznica, a istim spojem preko Dugog Sela osigurana je veza i s Rijekom, također u državnom vlasništvu. Veza s Bosnom osigurana je spojem od Novske preko Sunje prema Dobrljinu.³

¹ LAJNERT, „Ustroj i djelovanje Dioničarskoga društva Lonjskopoljske željeznice”, 934-935.

² Općenito o Društvu južnih željeznica vidi: GORNIČIĆ-BRDOVAČKI, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj*, 167-177; LAJNERT, „Društvo južnih željeznica”, 51-53.

³ GORNIČIĆ-BRDOVAČKI, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj*, 193-194, 199-200; LAJNERT, „Ustroj i djelovanje Dioničarskoga društva Lonjskopoljske željeznice”, 935-936; BUNJEVAC, „Povijest”, 6; HR-HDA-905-ZGN, XXIV-14 (Iskaz željeznica u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji izgrađenih i projektiranih do kraja godine 1917.).

Pruge Lonjskopoljske željeznice od njihova otvaranja za promet pa sve do raspada Austro-Ugarske Monarhije potpadale su pod nadležnost i eksploataciju Poslovne (prometne) uprave Kraljevskih ugarskih državnih željeznica u Zagrebu.⁴ Navedene pruge, kao i sve ostale vicinalne pruge⁵ u ugarskom dijelu Austro-Ugarske Monarhije, građene su na temelju *Zakonskoga članka XXXI. o željeznicah mjestnog interesa* iz 1880. i njegove dopune iz 1888., koji su omogućili privatnom kapitalu gradnju i eksploataciju lokalnih pruga. Treba naglasiti da je željeznička mreža na prostoru Hrvatske i Slavonije najveći razvoj dostigla upravo onda kada je država odlučila njezinu izgradnju i eksploataciju prepustiti privatnom kapitalu, odnosno ekonomskom interesu (profitu). Tako je npr. u travnju 1918. na teritoriju Kraljevine Hrvatske i Slavonije postojalo sveukupno 2390 km pruga, od toga 980 km glavnih (901 km državnih željeznica i 79 km Južne željeznice) i 1410 km vicinalnih željeznica.⁶ Koncesija za izgradnju i eksploataciju pruga Lonjskopoljske željeznice ozakonjena je 30. svibnja 1896. *Zakonskim člankom XIII.* Koncesiju su dobili grof Artur Berchtold i njegovi poslovni partneri.⁷ Trajanje koncesije bilo je određeno na 90 godina, nakon čega je željeznica trebala besplatno i besteretno prijeći u vlasništvo države.⁸

Na temelju čl. 2. *Zakonskoga članka XXXI. o željeznicah mjestnog interesa* od 13. lipnja 1880., koncesija ili vlasništvo nad vicinalnom željeznicom moglo se prenijeti na drugoga samo uz odobrenje vlade. Država je imala pravo otkupiti vicinalnu željeznicu ako se izgradi glavna pruga koja bi vodila istim pravcem kao i dotična željeznica. Kao otkupna cijena, prvih deset godina od dana izdavanja koncesije služio je onaj iznos koji je odgovarao građevnoj glavnici ustanovljenoj u dotičnoj koncesiji. Nakon isteka deset godina kao temelj određivanja otkupne cijene uzimao se čisti dohodak posljednjih sedam godina. To je trebalo napraviti na takav način da je poslije odbitka dohotka dviju najlošijih godina otkupni iznos činio preostali petogodišnji prosječni dohodak uglavničen sa 5% kamata. Ako je željeznica prilikom prodaje bila u funkcionalnom stanju, otkupni iznos nije mogao biti manji od građevne glavnice ustanovljene u koncesiji.⁹ Na temelju čl. 2. *Zakonskoga članka IV. o preinačenju i nadopunjenju Zakonskoga članka XXXI. od godine 1880. o željeznicah mjestnoga interesa* od 24. veljače 1888., koncesija i promet vicinalnim željeznicama mogli su se prenijeti na drugoga samo uz odobrenje ministra za javne radnje i komunikacije. Ako je pruga već prilikom koncesije spadala u spojni, prijelazni ili glavni prometni pravac, otkupno pravo države stupalo je

⁴ LAJNERT, „Ustroj i djelovanje Dioničarskoga društva Lonjskopoljske željeznice”, 956.

⁵ Vicinālan, -lna, -lno, *lat. (vicinalis)* obližnji, susjedan; vicinālna željeznica – sporedna željeznica za lokalni promet. Vidi: „Vicinālan”, u: KLAIĆ, *Rječnik stranih riječi*, 1420. Opširnije o vicinalnim željeznicama vidi: LAJNERT, „Ustroj i djelovanje Dioničarskog društva dunavsko-savske vicinalne željeznice”, 191-200.

⁶ LAJNERT, „Ustroj i djelovanje Dioničarskoga društva Lonjskopoljske željeznice”, 934.

⁷ U *Zakonskom članku XIII.* za poslovne partnere koristi se izraz *kointeresenti*.

⁸ LAJNERT, „Ustroj i djelovanje Dioničarskoga društva Lonjskopoljske željeznice”, 944-945.

⁹ *Sbornik zakonah i naredabah. Godina 1880.*, 235-236.

na snagu čim zakonodavstvo dotičnu vicinalnu željeznicu proglasi glavnom prugom. Otkupno pravo države moglo se bezuvjetno ostvariti po isteku 30 godina od dana izdavanja koncesije. Otkupna cijena nije se trebala isplatiti s glavnicom, nego godišnjom rentom na temelju prosječnoga iznosa čistoga dohotka posljednjih sedam odnosno pet godina do kraja trajanja koncesije. Ako koncesija nije sadržavala neke druge odredbe o kamatama, godišnja renta nije mogla biti manja od 5% faktične građevne glavnice.¹⁰

Dionički kapital Društva iznosio je 9.940.000 kruna. U periodu Austro-Ugarske Monarhije Dioničarsko društvo Lonjskopoljske željeznice poslovalo je s financijskim dobitkom te bilo uspješna i rentabilna privatna željeznička tvrtka.¹¹

Lonjskopoljska željeznica u periodu Države Slovenaca, Hrvata i Srba

Po raspadu Austro-Ugarske Monarhije Sabor Kraljevina Dalmacije, Slavonije i Hrvatske s Rijekom proglasio je 29. listopada 1918. formiranje Države Slovenaca, Hrvata i Srba (SHS). Sabor je priznao Narodno vijeće SHS kao vrhovnu vlast, a ban je zatim predao Narodnom vijeću svu izvršnu vlast. Istoga dana Predsjedništvo Narodnoga vijeća, kao vlada Države SHS, na svojoj sjednici imenovalo je povjerenike za pojedini resor u zemlji. Povjereništvo Narodnoga vijeća SHS za željeznice povjereno je Većeslavu Wilderu.¹² Sa sjedištem u Zagrebu, Povjereništvo je bilo nadležno za željeznice na teritoriju Hrvatske i Slavonije. Već 1. studenog 1918., naredbom Narodnoga vijeća, sve željeznice kojima je prije upravljala Poslovna (prometna) uprava Kraljevskih ugarskih državnih željeznica stavljene su pod upravu novoosnovanoga Generalnog ravnateljstva željeznica Države SHS u Zagrebu¹³ na čelu s generalnim

¹⁰ *Sbornik zakonah i naredabah. Godina 1888.*, 185-186.

¹¹ LAJNERT, „Ustroj i djelovanje Dioničarskoga društva Lonjskopoljske željeznice”, 954-955.

¹² Vilder (Wilder), Većeslav, hrvatski političar češkoga podrijetla (Litomyšl, Češka, 8. kolovoza 1878. – London, 2. prosinca 1961.). Studirao je pravo u Zagrebu i Pragu, gdje je diplomirao 1901. godine. Sudjelovao je u osnivanju Napredne stranke (1904.) te njezinu priključenju Hrvatsko-srpskoj koaliciji. Godine 1913. izabran je u Hrvatski sabor te je bio saborski poslanik u budimpeštanskom parlamentu. Nakon Prvoga svjetskog rata postao je bliski suradnik Svetozara Pribičevića i član Glavnoga odbora Srpske demokratske stranke. Nakon 1927., u okviru Seljačko-demokratske koalicije, surađivao je s prvcima Hrvatske seljačke stranke. Jedan je od potpisnika Zagrebačkih punktacija (1932.). Početkom Drugoga svjetskog rata emigrirao je u London, odakle je preko BBC-jeve radiopostaje komentirao događaje na prostoru bivše države i osuđivao ustaški režim. Optuživao je nadbiskupa Alojzija Stepinca za podršku nacistima i fašistima. S Milanom Gavrilovićem, Slobodanom Jovanovićem i drugim pripadnicima građanske struje uputio je apel Konferenciji savezničkih ministara u Londonu tražeći sastavljanje nove vlade i provođenje demokratskih izbora u Jugoslaviji. Do kraja života živio je u emigraciji. Vidi: „Vilder (Wilder), Većeslav”, 394.

¹³ Sva prava i dužnosti željeznice, stečeni na temelju dotadašnjega željezničkoga poslovnog propisnika i reda, ostali su na snazi do daljnje odredbe. Sva ona prava koja su Ugarske državne željeznice imale prema vicinalnim željeznicama prenesena su na željeznice Države SHS. Ista prava vrijedila su i obratno, tj. ona prava koja su naše vicinalne željeznice imale prema bivšoj

ravnateljem Đurom Masirevichem.¹⁴ Riječ je o preuzimanju uprave nad prugama bivših Kraljevskih ugarskih državnih željeznica, kao i prugama vicinalnih željeznica u Hrvatskoj i Slavoniji koje su se nalazile pod poslovnom upravom i eksploatacijom tih državnih željeznica. Među preuzetima su bile i pruge Lonjskopoljske vicinalne željeznice Dugo Selo – Novska i Banova Jaruga – Pakrac.¹⁵ One su preuzete od bivše Poslovne (prometne) uprave u Zagrebu.¹⁶

Na prugama što ih je zagrebačko Generalno ravnateljstvo preuzelo postojale su osim stanica i sljedeće jedinice vanjske izvršne službe vezane za Lonjskopoljsku željeznicu: inženjerska sekcija u Dugom Selu, ložionice i ekspoziture Dugo Selo, Banova Jaruga i Novska te ložioničko podružno spremište u Dugom Selu.¹⁷

Dana 2. studenog 1918. uslijedila je naredba povjerenika Narodnoga vijeća SHS za obrt, trgovinu i industriju dr. Đure Šurmina da sva obrtna i industrijska poduzeća koja posluju na području Hrvatske, Slavonije, Rijeke i Istre moraju u roku od mjesec dana od proglašenja naredbe u *Narodnim novinama* svoja sjedišta prenijeti na ta područja.¹⁸ U skladu s tom naredbom, povjerenik za obrt, trgovinu i industriju donio je 19. studenog 1918. u sporazumu s povjerenicima za željeznice i pravosuđe novu naredbu, kojom je naglasio da se pod navedenim poduzećima podrazumijevaju i željeznička i broderska

upravi Ugarskih državnih željeznica, imale su i prema Generalnom ravnateljstvu željeznica Države SHS. Željeznički poslovni red i željeznički poslovni propisnik izdan u *Zborniku zakona i naredaba kraljevina Hrvatske, Slavonije i Dalmacije*, sa svim naknadnim dopunama, ostali su na snazi do daljnje odredbe. Do 30. listopada 1918. izdane naredbe, npr. tarife za otpremu osoblja, vojnika, vojničke robe i prtljage, mrtvaca, građanske robe i životinja, ostale su sa svim dopunama i dalje na snazi. Sve eventualne promjene trebale su biti objavljene naknadno. Usp. „Oglas Većeslava Wildera, povjerenika Narodnog vijeća za željeznice Države Slovenaca, Hrvata i Srba”, *Narodne novine* (Zagreb), 13. 12. 1918., 1.

¹⁴ Đuro Masirevich, generalni ravnatelj novoosnovanoga Generalnog ravnateljstva željeznica Države SHS u Zagrebu, bio je i posljednji poslovni (prometni) upravitelj Kraljevskih ugarskih državnih željeznica u Zagrebu, a tu je funkciju preuzeo 15. veljače 1918. Masirevich je već djelovao u Zagrebu od 1911. do 1915., gdje je pred kraj bio zamjenik upravitelja Prometne uprave. Zatim je premješten u Budimpeštu kao zamjenik upravitelja središnjice Prometne uprave. Za provale Rumunja u Sedmogradsku (Transilvanija, Erdelj) upravljao je više mjeseci vojničkim transportima u Kološvaru. U svojoj 10-godišnjoj ministerijalnoj službi bio je više godina ministerijalni savjetnik većine ugarskih željeznica pri Ratnome ministarstvu u Beču, a zatim nekoliko godina predsjednik Vrhovnoga disciplinarnog sudišta državnih željeznica. Đuro pl. Masirevich odlikovan je viteškim križem Reda Franje Josipa i naslovom kraljevskoga savjetnika. Službeno je više puta bio izaslan na znanstvena putovanja u inozemstvo. Bio je diplomirani inženjer politehnike. Osim mađarskim, potpuno je baratao hrvatskim, njemačkim i francuskim jezikom. Bio je priznati željeznički stručnjak. Vidi: „Novi upravitelj prometne uprave”, *Narodne novine*, 26. 1. 1918., 3; „Novi prometni upravitelj u Zagrebu”, *Narodne novine*, 16. 2. 1918., 3; Imenik dostojanstvenika, 145. Usp. i: LAJNERT, „Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Vinkovci-Brčko”, 157.

¹⁵ LAJNERT, „Kratki pregled rada Generalnoga ravnateljstva državnih željeznica”, 159-171.

¹⁶ HR-HDA-881-ZR, inv. br. 638: FILIPAŠIĆ, *Prevrat godine 1918.*, 12-13.

¹⁷ *Isto*, 14.

¹⁸ „Naredba glede premještenja glavnih sjedišta obrtnih i industrijskih poduzeća”, *Zbornik zakona i naredaba. Godina 1918.*, 548.

poduzeća. Rok za prijenos njihovih sjedišta određen je do kraja prosinca 1918. godine. Ako bi željeznička i brodarska poduzeća bila važnim razlozima spriječena obaviti prijenos svojega sjedišta i protokolaciju do kraja prosinca 1918., trebala su do toga roka prijaviti svoj upis u trgovački registar onoga trgovačkog suda koji je trebao biti nadležan za njihovo buduće sjedište. Poduzeća su ujedno trebala zamoliti povjerenika za obrt, trgovinu i industriju produženje roka za prijenos sjedišta i protokolaciju. O svakoj prijavi trgovački sud bio je dužan odmah obavijestiti povjerenika za obrt, trgovinu i industriju. Za slučaj da poduzeća nisu podnijela prijavu u određenom roku ili nisu zamolila povjerenika produženje roka za prevođenje, ili ako nisu obavila prevođenje u roku, trebala su biti stavljena pod prisilnu upravu te im je trebao biti imenovan sekvistar. Za provođenje prisilne uprave i daljnje postupanje sa sekvistiranim poduzećima trebale su biti izdane naknadne odredbe.¹⁹ Što se Lonjskopoljske željeznice tiče, prijenos sjedišta iz Budimpešte u Zagreb i protokolacija kod nadležnoga suda nisu se dogodili sve do 20. lipnja 1921. Glavni razlog kašnjenja bio je taj što je Država SHS prestala postojati već 1. prosinca 1918., a novostvorenom Kraljevstvu Srba, Hrvata i Slovenaca (SHS) ipak je trebalo neko vrijeme da ponovo potakne to pitanje. Treba napomenuti da je protokolacija kod svih dioničarskih društava vicinalnih željeznica uslijedila tek nakon stvaranja Kraljevstva SHS, kod nekih već za nekoliko mjeseci, a kod nekih tek za nekoliko godina.²⁰

Najdetaljniji prikaz stanja željezničkoga prometa krajem 1918. na prostoru Hrvatske i Slavonije koji je autor u svojem dosadašnjem istraživanju pronašao dao je Vilim Filipašić u neobjavljenoj zbirci pod nazivom *Prevrat godine 1918. i željeznice u Hrvatskoj i Slavoniji*.²¹

Vilim Filipašić, kao zastupnik hrvatsko-slavonskih željeznica, bio je delegiran pri Ravnateljstvu Kraljevskih ugarskih državnih željeznica u Budimpešti te je samim time bio ne samo svjedok nego i stvaratelj željezničke povijesti. Cjelokupna zbirka sastavljena je od prijepisa službenih telegrama koji su do-

¹⁹ „Naredba o prenosu željezničkih i brodarskih poduzeća”, *Zbornik zakona i naredaba. Godina 1918.*, 552-553. Sekvistar (engl. *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, ljudskoga okoliša i zdravlja ljudi. Vidi: „Sekvistar”, 1447.

²⁰ Tako je npr. protokolacija Dioničarskoga društva vicinalne željeznice Križevci – Bjelovar – Virovitica – Barcs sa sjedištem u Zagrebu uslijedila 30. siječnja 1919., protokolacija Dioničarskoga društva Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice sa sjedištem u Zagrebu 5. lipnja 1919., protokolacija Dioničarskoga društva vicinalne željeznice Ruma – Klenak sa sjedištem u Zagrebu 30. lipnja 1921., protokolacija Dioničarskoga društva željeznice Čakovec – Zagreb sa sjedištem u Zagrebu 12. studenog 1921., a protokolacija Dioničarskoga društva Slavonske vicinalne željeznice sa sjedištem u Zagrebu uslijedila je 4. rujna 1924. Usp. LAJNERT, „Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs”, 36; LAJNERT, „Dioničarsko društvo Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice”, 94; LAJNERT, „Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Ruma-Klenak”, 54; LAJNERT, Povijest željeznica u Hrvatskom zagorju, 188; LAJNERT, „Dioničarsko društvo Slavonske vicinalne željeznice”, 183.

²¹ HR-HDA-881-ZR, inv. br. 638: FILIPAŠIĆ, *Prevrat godine 1918.*, 1-166.

stavljeni Poslovnoj (prometnoj) upravi Kraljevskih ugarskih državnih željeznica u Zagrebu te novoosnovanom zagrebačkom Generalnom ravnateljstvu državnih željeznica SHS u Zagrebu od nadređenih i podređenih tijela. Zbirka obuhvaća period od 20. listopada do 5. prosinca 1918. godine. U uvodnom dijelu svojega teksta Filipašić na nekoliko stranica daje izvrsnu analizu stanja željezničkoga prometa na prostoru Države SHS, temeljenu na spomenutim telegramima te osobnom iskustvu. Prema njegovu prikazu, stanje željezničkoga prometa u zemlji neposredno nakon 29. listopada 1918. bilo je iznimno loše. Veći dio željezničkoga osoblja iz tih krajeva pobjegao je u Mađarsku. Velika je sreća za Hrvatsku i Slavoniju da su barem čuvari pruga bili većinom domaći ljudi. Stanovništvo je – što sâmo, što u društvu sa zelenim kaderom²² – navaljivalo na željezničke stanice i magazine, što se često izrodilo u pljačku, razaranje i ubijanje. Činjenica je da su mnoge stanice do kraja opljačkane, da je mnogo robe iz staničnih skladišta i iz vagona odneseno i da je vagoni park, koji je i bez toga bio u lošem stanju, bio nasilno oštećivan. Bilo je stanica koje su izgorjele, iz drugih je odnesen cjelokupan inventar, a i potrošni materijal za svakodnevnu službu. Zbog tih pljački, ali i zbog nestašica uzrokovanih ratnom situacijom, stanice su ostale bez gorivoga drva i ugljena, bez petroleja i drugih potrepština. Mađari se brinu za uspostavu prometa između svoje zemlje i Rijeke, odakle moraju otpremiti mnoštvo ranjenika i bolesnika. Zbog raznih prilika, a osobito zbog pomanjkanja osoblja, u novostvorenoj Državi SHS promet se zaustavio sam od sebe te su činjeni veliki naponi da se ponovo uspostavi. Zbog toga je došlo do poteškoća u dovozu hrane. Pojavile su se i poteškoće s nabavom ugljena za lokomotive. Mađari su počeli razmjenjivati željezničko osoblje s Generalnim ravnateljstvom državnih željeznica u Zagrebu te su obavljani premještaji. Preseljenje osoblja išlo je veoma teško jer su mađarske vlasti hrvatskom osoblju oduzimale živežne namirnice na svojoj granici. U Državi SHS i Narodno vijeće i vojne vlasti rekvirirali su pošiljke što su ih tu i tamo našli u željezničkim vagonima. Željeznica je jedva održavala kakav-takav promet, no istovremeno se od nje tražilo da organizira i posebne vlakove²³ za pojedince. Vođena je velika briga da se iz Mađarske privuku na

²² Vojnici koji su se u vrijeme Prvoga svjetskog rata skrivali po šumama da bi izbjegli vojnu službu u austrougarskoj vojsci. Vidi: „Káder v. kadar; Zèlenī káder”, u: KLAIĆ, Rječnik stranih riječi, 641. O zelenom kaderu pisali su razni autori. Vidi npr. BOGDANOVIĆ, „Kategorije zelenog kadra 1918. godine”; MARTAN, „Nemiri u Hrvatskoj”; BANAC, „I Karlo je o’šo u komite”.

²³ Tako je npr. srpski prijestolonasljednik izrazio želju da proputuje Hrvatskom i Slavonijom. U skladu s tim, Većeslav Wilder, povjerenik za željeznice SHS-a, poslao je mađarskome ministru trgovine u Budimpešti tu informaciju s molbom da se za tu svrhu opremi posebni vlak koji bi se sastojao od jednoga salonskog vagona za prijestolonasljednika, jednoga spavaćeg vagona za pratnju, jednoga jedaćeg vagona i jednoga vagona I. razreda. Zamolio je ministra da tako sastavljen vlak pošalje u Zemun. Ujedno ga je zamolio da za ovdašnju vladu odnosno željeznicu stavi na raspolaganje dva spavaća vagona, dva jedaća vagona, 10 vagona I. razreda i tri salonska vagona. Wilder je ujedno 22. studenog 1918. pozvao natkontrolora Vilima Filipašića, predstavnika željeznica SHS-a u Ravnateljstvu Mađarskih državnih željeznica u Budimpešti (Magyar Államvasutak – MAV), neka intervenira kod ministra trgovine i

teritorij zagrebačkoga Generalnog ravnateljstva svi željezničari Hrvati ili Srbi koji su bili na službi u Mađarskoj. K tome treba uzeti u obzir i činjenicu da su svi službeni pravilnici i propisi na prugama Hrvatske i Slavonije bili izdani samo na mađarskom jeziku, pa ih novo osoblje nije razumjelo. Iznimka je nekoliko pravilnika za niže osoblje koji su bili prevedeni i na hrvatski. Trebalo je primiti na tisuće novoga osoblja za prometnu i komercijalnu službu, vlakovođe, manipulante, konduktere, kočničare, skretničare, blagajnike, skladištare itd. te ih pomoću mađarskih pravilnika izučiti i pripremiti za ispite iz njihovih struka. Kada je 1. prosinca 1918. stvoreno Kraljevstvo SHS, vidjelo se da tako velikih neprilika i nereda nije bilo ni u jednom drugom dijelu novostvorene države.²⁴ Od mnoštva primjera uništavanja i pljački željezničke infrastrukture te ubojstava željezničara u Filipašićevoj zbirci telegrama navedimo samo nekoliko: 29. listopada vojnici su polupali prozor čekaonice na stanici Zdenčina, pucali su iz vlaka na stanici Bjelovar, opljačkani su vlakovi na riječkoj pruzi te na pruzi Karlovac – Caprag, 31. listopada opljačkani su vlakovi na pruzi Zagreb – Koprivnica, zeleni kader pljačkao je infrastrukturu te ubijao željezničare oko Nove Gradiške i Okučana, 2. studenog zeleni kader opljačkao je željezničku stanicu u Volinji itd.²⁵

Što se konkretno tiče stanica na Lonjskopoljskoj željeznici, spomenimo nekoliko primjera preuzetih iz telegrama. Tako je 29. listopada 1918. Lajos Mészáros, upravitelj postaje Novoselec – Križ, zatražio Prometnu upravu u Zagrebu poduzimanje mjera da se zadržani teret na njegovoj stanici odmah pošalje dalje jer nije mogao snositi odgovornost za eventualnu provalu. Po njegovu mišljenju, oružništvo i njegovo osoblje bili su nepouzdati.²⁶

Istoga dana glavar postaje Lipik, Pandur, obavijestio je zagrebačku Prometnu upravu da *buntovnici*²⁷ u blizini postaje ubijaju i pljačkaju. Po njegovu mišljenju, stanje je zbog toga bilo neizdrživo. Glavar postaje zaključao je služ-

spomenutoga Ravnateljstva da se dobiju ti vagoni. Wilder je istoga dana zamolio Filipašića da posebni vlak za srpskoga prijestolonasljednika ne šalje u Zemun nego u Zagreb. Filipašić je 23. studenog 1918. iz Budimpešte obavijestio zagrebačko Generalno ravnateljstvo željeznica da će za putovanje prijestolonasljednika MAV poslati salonski vagon generalnoga ravnatelja državnih željeznica Masirevicha, a da se eventualno upotrijebi i banov salonski vagon. Nekoliko spavaćih i jedaćih vagona trebalo se nalaziti na teritoriju SHS. Ako vagona nije bilo, MAV se obvezao da će za posebni vlak poslati na preuzimanje u Đekenješ (Gyékényes) jedaći i spavaći vagon, ali je htio jamstvo da će vagoni biti vraćeni u izvornom stanju ili da će šteta biti podmirena. Wilder je 24. studenog 1918. obavijestio Filipašića da na teritoriju SHS-a, osim Rijeke, nema nijednoga spavaćeg i jedaćeg vagona. Zatražio je od MAV-a neka odmah pošalju spavaći i jedaći vagon za posebni vlak u Đekenješ te preuzeo jamstvo za njih. Filipašić je 24. studenog 1918. obavijestio Generalno ravnateljstvo državnih željeznica u Zagrebu da se za posebni vlak za prijestolonasljednika šalje vlakom broj 1010 iz Budimpešte jedan spavaći i jedan jedaći vagon posve opskrbljen. Usp. HR-HDA-881-ZR, inv. br. 638: FILIPAŠIĆ, *Prevrat godine 1918.*, 135-138.

²⁴ *Isto*, 5-8.

²⁵ *Isto*, 34, 37, 39, 52, 53, 54, 70.

²⁶ *Isto*, 38.

²⁷ U telegramu se ne navodi tko su bili *buntovnici* i *ustaše*. Vjerojatno je riječ o zelenom kaderu.

bene prostorije i skladište, a novac spremio na sigurno mjesto. U pomanjkanju vlaka pobjegao je pješke do Pakraca, a odatle vlakom za izbjeglice službenika Južne željeznice u Barcs. Poručio je da će se javiti iz Barcsa ako usput ne padne žrtvom *ustaša*.²⁸

Istoga dana službenik Gerö iz stanice Dugo Selo javio je zagrebačkoj Prometnoj upravi da je s osobljem bio primoran pobjeći jer nisu više mogli podnositi teror²⁹ zelenoga kadera³⁰, kojih se na stanici sakupilo na stotine. Kolodvorsku gostionicu i stan potpuno su razorili i zapalili. Strojovođi Istvanu Kissu uspjelo je ugasiti vatru, inače bi čitava stanica bila izgorjela. Stvari željezničkoga osoblja velikim su dijelom propale jer se nisu imale kamo spremiti na sigurno. Osoblju je ipak pošlo za rukom spasiti u vagonu za pokućstvo vrijedne spise i škrinju za vozne karte. Novac i vrijednosne papire Gerö je trebao predati uz priznanicu. Zbog neprekidnih borbi, koje su tada trajale već četiri dana, te zato što nije jeo niti spavao, Gerö se osjećao tako loše da je više puta padao od iscrpljenosti. Zamolio je zagrebačku Prometnu upravu odredbe i nekoliko dana dopusta jer od gladi i pretrpljenoga stresa nije mogao stajati na nogama. Svoje spašene stvari trebao je odvesti u Mađarsku. Njegova supruga već je pobjegla, pa ju je on krenuo tražiti.³¹

Prometna uprava u Pečuhu (Pécs) obavijestila je 29. listopada 1918. zagrebačku Prometnu upravu da su primili dojave iz Novske da je trenutačno ondje nemoguće obavljati prometnu službu bez pogibelji.³² Stoga vlakovi s vicinalne pruge nisu tamo mogli ulaziti. Već u Capragu³³ stanje je bilo bolje te je osoblje bilo na svojem mjestu obavljajući službu.³⁴

Sa 29. na 30. listopada 1918. iz Dugog Sela obavijestili su Generalnu kancelariju Narodnoga vijeća da zeleni kader pali i plijeni te je postavljeno pitanje: *Je li otposlana vojska?*³⁵

Glavar postaje Dugo Selo, Vučetić, zamolio je 31. listopada 1918. Prometnu upravu Zagreb da za Gradec i Vrbovec³⁶ te za stanice južno od Ivanić-Grada³⁷ najhitnije pošalju strojne puške i streljivo. Naime, prema njegovim riječi-

²⁸ HR-HDA-881-ZR, inv. br. 638: FILIPAŠIĆ, *Prevrat godine 1918.*, 38.

²⁹ U telegramu se koristi izraz *zulum*.

³⁰ U telegramu se koristi izraz *pobjegli vojnici*.

³¹ HR-HDA-881-ZR, inv. br. 638: FILIPAŠIĆ, *Prevrat godine 1918.*, 41.

³² U telegramu se ne navodi razlog nemogućnosti obavljanja prometne službe u Novskoj, no iz telegrama koji je glavar postaje Dugo Selo poslao 5. studenog 1918. Generalnom ravnateljstvu u Zagrebu očito je da je bila riječ o nemirima i pljački. Vidi: *Isto*, 91-92.

³³ Državna pruga Sisak – Caprag – Novska – Brod bila je u nadležnosti Poslovne uprave u Pečuhu. Vidi: Imenik dostojanstvenika, 149-150. Usp. i: LAJNERT, *Ustroj željeznica*, 39; VUJASINOVIĆ, *Upravno i poslovodno osoblje na željeznicama*, 370-371.

³⁴ HR-HDA-881-ZR, inv. br. 638: FILIPAŠIĆ, *Prevrat godine 1918.*, 41.

³⁵ Litografirane bilješke, odnosno telefonske vijesti Generalne kancelarije Narodnoga vijeća od 22 sata 29. listopada do 7:30 30. listopada 1918. Usp. *Isto*, 46.

³⁶ Gradec, Vrbovec i Dugo Selo nalazili su se na pruzi Gyékényes – Rijeka. Vidi: *Imenik dostojanstvenika*, 146-147.

³⁷ Ivanić-Grad se nalazio na pruzi Dugo Selo – Novska. Vidi: *Isto*, 147.

ma, zeleni kader obavijestio ih je da te večeri mogu računati na žestoki napad, pa im je život bio ugrožen.³⁸

Mjesni odbor Narodnoga vijeća u Pakracu zamolio je 3. studenog 1918. zagrebačko Generalno ravnateljstvo da pošalje u Pakrac vlak koji je stajao na stanici u Kutini. Pruga je bila netaknuta.³⁹

Glavar postaje Dugo Selo, Vučetić, javio je 5. studenog 1918. Generalnom ravnateljstvu u Zagrebu da su na pruzi Dugo Selo – Novska i Banova Jaruga – Pakrac nemiri i pljačke prestali. Kolodvor Kutina bio je demoliran, a vozne karte, tiskanice i ostali službeni napuci oko kolodvora porazbacani. Brzovjav sa stolom bio je tako razbijen da se nije mogao upotrijebiti i brzojaviti, pa je iskopčan iz brzovjavnoga voda. Zbog toga je križanje vlakova bilo nemoguće brzovjavno uspostaviti. Kolodvorski namještaj i druge potrepštine u Banovoj Jarugi bili su dijelom porazbijani, a dijelom su manjkali. Vozne karte, službeni napuci te cjenici bili su porazbacani po kolodvorskim prostorijama i oko njih. Brzovjav je bio oštećen, a 5. studenog doveo ga je u red brzovjavni nadziratelj Filip, pa je kolodvor bio uspostavljen za promet vlakova. Činovnik Farkas javio je da se u Kutini nalazio činovnik König, a u Banovoj Jarugi osim Glücka nije bilo ni glavara ni prometnoga činovnika. Na drugim stanicama šteta je bila manja, npr. razlupani prozori. Osoblje je većim dijelom bilo na radnome mjestu te se promet, i to samo po danu, mogao uspostaviti na cijeloj pruzi. Na otvorenoj pruzi štete nije bilo. Vlak 5512 koji je 4. studenog prijedodne poslan do Pakraca vratio se 5. studenog u potpunom redu. Što se tiče kutinskoga brzovjava, brzovjavni nadziratelj Filip telegramom je naručio iz Zagreba potrebne stvari, koje je trebalo 6. studenog poslati u Kutinu radi uspostave brzovjavnoga spoja.⁴⁰

Dana 5. studenog 1918. činovnik iz stanice Novska, Nádor, po naredbi nadzornika Neubergera javio je zagrebačkom Generalnom ravnateljstvu da su kod njih obavljali službu: 1 činovnik, 1 kandidat nadzornika stanice s brzovjavnim ispitom, 1 skladištar, 3 skretničara s ispitom, 14 kočničara, 10 pomoćnih kočničara, 2 prtljažara, 5 redatelja kola, 4 skretničara, 1 lampist, 5 radnika za ugljen, 4 skladišna radnika i 1 predložač. Na stanici je preuzeo stražu jedan časnik sa 15 vojnika narodne straže. S lonjskopoljske pruge prispio je 5. studenog vlak broj 5512, a krenuo je broj 5503. U Banovoj Jarugi i Kutini nisu se mogla obavljati ukrštavanja. Do tada ondje nije bilo osoblja. Po naredbi nadzornika Neubergera, činovnik Nádor poslan je 5. studenog s komisionalnim vlakom u Novsku, gdje je činovnik Dodigović bio bolestan. Ovdje je bio na ispomoći nadzornik stanice Schmellas iz Dubice, te su tako njih dvojica obavljali prometnu službu. Kandidat nadzornika stanice Orešković obavljao je po danu službu telegrafista (brzovjavljača).⁴¹

³⁸ HR-HDA-881-ZR, inv. br. 638: FILIPAŠIĆ, *Prevrat godine 1918.*, 54.

³⁹ *Isto*, 85.

⁴⁰ *Isto*, 91-92.

⁴¹ *Isto*, 93.

Činovník Farkas javio je 5. studenog 1918. iz Banove Jaruge da su se na pruzi Dugo Selo – Novska i Banova Jaruga – Pakrac nemiri stišavali. Na stanici Banova Jaruga ležali su inventarski predmeti djelomično razlupani, a djelomično su manjkali. Vozne karte, spisi, tarife, napuci i tiskanice ležali su porazbacani po stanici i prostorijama. Brzozjavne naprave bile su pokvarene, ali ih je pridošli nadziratelj brzozjava već popravio, pa se promet vlakova mogao nesmetano odvijati. U Banovoj Jarugi nije bilo ni glavara stanice ni prometnika. Na stanici Pakrac nije bilo prometnoga činovnika. Na otvorenoj pruzi nije bilo štete.⁴²

Vršitelj dužnosti predstojnika stanice Novska, Nádor, javio je 10. studenog 1918. zagrebačkom Generalnom ravnateljstvu da je toga dana vlakom broj 5503 poslan u zagrebačko spremište sljedeći spašeni materijal: u kolima broj 164413 – 3 bačve mineralnoga ulja za mazanje, 12 bačava petroleja za motore i 6 bačava benzina, u kolima broj 718690 – 23 bačve plavoga ulja, u kolima broj 162978 – 14 bačava petroleja za motore i 9 bačava mineralnoga ulja za mazanje, u cisterni broj 503921 – benzin. Od ukradene robe, koja se mogla naći u selu, moglo se očekivati da će biti dopremljeno još nekoliko bačava ulja.⁴³

Činovník stanice Banova Jaruga, Pandur, javio je 15. studenog 1918. zagrebačkom Generalnom ravnateljstvu da zeleni kader još uvijek pljačka, radi zulume te stavlja u opasnost javnu sigurnost po tamošnjim selima. S obzirom na to da su na stanici u pomanjkanju druge straže stražarsku službu noću obavljali prtljažar i kočničar, koji su uz to obavljali i redovitu službu danju, Pandur je zamolio oružanu četvu od 8-10 ljudi te hitne odredbe da se provaljena vrata i prozori mogu zatvoriti. Samo se tako mogla preuzeti odgovornost za sigurnost imetka željeznice.⁴⁴

Lonjskopoljska željeznica u periodu Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca / Jugoslavije

Nakon 1. prosinca 1918., kada je stvoreno Kraljevstvo SHS, pruge Lonjskopoljske vicinalne željeznice potpale su pod nadležnost novoformirane Direkcije državnih željeznica Zagreb.⁴⁵ Zagrebačka željeznička direkcija, kao i sve ostale željezničke direkcije na prostoru Kraljevstva SHS / Kraljevine SHS / Kraljevine Jugoslavije, bila je izravno podređena Ministarstvu saobraćaja, odnosno Generalnoj direkciji državnih željeznica u Beogradu, koja je potpadala pod samo Ministarstvo. Generalna direkcija služila je kao veza između Ministarstva saobraćaja i direkcija te je nad njima imala izravnu nadzornu

⁴² *Isto*, 96.

⁴³ *Isto*, 110.

⁴⁴ *Isto*, 125.

⁴⁵ MANAKIN, Almanah, 226, II-5.

vlast.⁴⁶ Tako je centralizacija nad željezničkim sustavom samo premještena iz Budimpešte u Beograd. U prvo vrijeme centralizacija je bila i opravdana zbog hitne potrebe za spajanjem i unificiranjem više posve različitih željezničkih sustava u jednu prometnu, tarifnu, personalnu, normativnu i tehničko-tehnološku cjelinu.⁴⁷ Dogodile su se i promjene u važnosti pruga. Tako glavni željeznički smjer više nije vodio prema Budimpešti, kao u nekadašnjoj Austro-Ugarskoj Monarhiji, već prema Beogradu kao glavnom gradu novostvorene države.⁴⁸

S obzirom na privredni interes te radi odštete za štete nanijete ratom, ministar trgovine i industrije Kraljevstva SHS odlučio je 30. travnja 1919. da se sve tvrtke i imovina u Kraljevstvu koje su pripadale fizičkim ili pravnim osobama tzv. neprijateljskih država stave pod državni sekvestar te podvrgnu likvidaciji. Sve dotadašnje povlastice i koncesije prestale su vrijediti.⁴⁹

Na temelju *Pravilnika za izvršenje Uredbe o imovini neprijateljskih podanika* od 26. lipnja 1920., neprijateljskima su smatrani podanici Austrije, Mađarske, Njemačke, Turske i Bugarske. Pod dobrima, pravima i interesima neprijateljskih podanika koji su se morali prijaviti smatrala se sva pokretna i nepokretna imovina. Podanicima neprijateljskih država nisu se smatrali podanici novoustrojenih država Čehoslovačke i Poljske, kao i oni koji su po ugovorima o miru postali punopravni podanici Kraljevstva SHS, Francuske, Engleske, Italije, Rumunjske i Grčke.⁵⁰

U skladu s navedenim, ministar trgovine i industrije imenovao je 17. svibnja 1919. državne komesare za sve vicinalne željeznice, i to: savjetnika državnih željeznica Ernesta Paniana, inspektora državnih željeznica Rajmunda (Raimunda) Lapainea i natkontrolora državnih željeznica Belu Bodnara. Ministar je pozvao sve nadležne civilne i vojne vlasti da na sve moguće načine pomognu komesarima u obavljanju njihova posla.⁵¹

Na teritoriju Kraljevine SHS/Jugoslavije nalazilo se nakon završetka Prvoga svjetskog rata preko 3000 km vicinalnih željeznica u vlasništvu 37 dioničarskih društava. Većinom su imala svoja sjedišta u Austriji i Mađarskoj.⁵²

Jugoslavija je ugovorima o miru (čl. 267. i 320. Saint-germainškoga ugovora potpisanog 1919. s Austrijom i čl. 250. i 304. Trianonskoga ugovora pot-

⁴⁶ LAJNERT, „Ustroj Direkcije Jugoslavenskih državnih željeznica”, 185-226.

⁴⁷ Opširnije o stanju i problematici željezničkoga sustava prilikom ujedinjenja u novostvorenu Kraljevinu SHS vidi: *Isto*.

⁴⁸ HR-HDA-905-ZGN, XXIV-14 (Iskaz željeznica u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji izgrađenih i projektiranih do kraja godine 1917.); *Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1937.*, 144 (Željeznička karta Kraljevine Jugoslavije).

⁴⁹ „Rješenje o popisu, sekvestru i likvidaciji imovine neprijateljskih podanika”, *Narodne novine*, 9. 5. 1919., 1.

⁵⁰ „Pravilnik za izvršenje Uredbe o imovini neprijateljskih podanika”, *Narodne novine*, 7. 8. 1920., 1-3.

⁵¹ LAJNERT, „Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Vinkovci-Brčko”, 158-159.

⁵² LAJNERT, „Dioničko društvo vicinalne željeznice Petrovaradin-Beočin”, 190.

pisanog 1920. s Mađarskom⁵³) bila obvezana pravne i financijske odnose tih društava regulirati po principu poštovanja privatnoga vlasništva.⁵⁴

Za rješavanje pitanja vicinalnih željeznica u ugarskom dijelu Austro-Ugarske Monarhije bio je nadležan Trianonski ugovor. To se, naravno, odnosilo i na Lonjskopoljsku željeznicu.

Godine 1921. sjedište Lonjskopoljske željeznice d.d. seli se iz Budimpešte u Zagreb.⁵⁵ Tako je Kraljevski sudbeni stol kao trgovački sud u Zagrebu 20. lipnja 1921. dao na znanje da je u trgovački registar upisana Lonjskopoljska željeznica d.d. sa sjedištem u Zagrebu. Društvo se temeljilo na pravilima od 8. siječnja 1921. Svrha Društva bila je: izgradnja i držanje u prometu parovozne željezničke pruge koja je vodila od Dugog Sela do Novske i od Banove Jaruge do Pakraca; izgradnja i držanje u prometu svih onih glavnih, pobočnih i industrijskih željezničkih pruga koje bi Društvo ubuduće na temelju ugovora ili koncesijske isprave ili posebnim odobrenjem Vlade gradilo, nabavilo ili uzelo u zakup; kupnja, uporaba, održavanje u prometu i prodaja onih zemljišta, šuma, tvornica, strojeva i inih tvornica ili drugih poduzeća koje bi Društvo s pravom vlasništva nabavilo ili uzelo u zakup, svaki otpremni posao i svako otpremno poduzeće koje bi Društvo zajedno sa svojim željeznicama ili onim uzetim u zakup te svojim industrijskim poduzećima uredilo bez povrede danih povlastica i dozvola. Predviđeno je da Društvo postoji do 5. lipnja 1986. Društvo je moglo i prije prestati s poslovanjem u sljedećim slučajevima: ako država na temelju koncesije otkupi njegove pruge, osim ako otkup ne uslijedi na temelju godišnje rente; ako se Društvo fuzionira s nekim drugim željezničkim društvom te ako bi se pruge u njegovu vlasništvu, s prethodnim odobrenjem Vlade, prodale odnosno ako se ne odluči za daljnji opstanak Društva. Temeljna glavnica iznosila je i dalje 9.940.000 kruna, od toga 2.940.000 kruna temeljnih dionica i 7.000.000 kruna prvenstvenih dionica. Članovi ravnatelj-

⁵³ Čl. 250. Trianonskoga ugovora kaže sljedeće: „Bez obzira na odredbe čl. 232. i Dodatka IV., dobra, prava i interesi ugarskih pripadnika ili društava pod njihovim nadzorom, koji su se nalazili na teritoriji nekadašnje Austro-Ugarske Monarhije neće se moći zaplijeniti ili likvidirati sukladno tim odredbama. Ta dobra, prava i interesi vratiti će se zainteresiranim stranama, oslobođeni od svake takve mjere ili od svake druge mjere raspolaganja, prinudne administracije ili sekvestra, poduzete od 3. studenoga 1918. do stupanja na snagu ovog Ugovora. Oni će se vratiti u stanju u kome su bili prije primjene mjera o kojima je riječ. Potraživanja, koja bi na temelju ovog člana mogli uputiti ugarski pripadnici, podnijeti će se Mješovitom izbornom sudu predviđenom u članu 239...” Čl. 304. Trianonskoga ugovora kaže sljedeće: „U cilju, da se osigura redovita eksploatacija željezničkih mreža bivše Austro-Ugarske Monarhije, koje su koncesionirane privatnim društvima, a koje po odredbama ovog Ugovora leže na teritoriji više država, ima se administrativna i tehnička reorganizacija tih mreža za svaku pojedinu mrežu napose regulirati sporazumno između koncesioniranih društava i država, koje su po svojoj teritoriji zainteresirane. Sporovi u kojima se ne bi moglo doći do sporazuma, podrazumijevajući tu sva pitanja o tumačenju ugovora o otkupu pruga, podnijeti će se izbornim sucima koje će odrediti Savjet Lige naroda...” Vidi: *Ugovor o miru*, 123, 141. Usp. i: HR-HDA-136-DJDŽ/Z, kut. br. 124, ur. br. 369/U.O. Zahvaljujem Jadranu Jeiću na pomoći u prikupljanju literature za ovaj rad.

⁵⁴ LAJNERT, „Dioničko društvo vicinalne željeznice Petrovaradin-Beočin”, 190.

⁵⁵ *Compass. Finanzielles Jahrbuch Tschechoslovakei-Jugoslavien, 1922.*, 1398.

stva bili su dr. Ladislav Halászy, Bela Hoffer, Ljudevit Jellinek, dr. Ljudevit Széplaky, Gjorgje Velisavljević, dr. Stanko Šverljuga, Kamilo Bošnjak, Makso Antić, dr. Želimir Mažuranić, Vladimir Fleck, Ernst Ehrlich i Baltazar Horvat.⁵⁶ Novo ravnateljstvo činili su većinom državljani Kraljevstva SHS.⁵⁷

Rješenjem ministra pravde br. 5827 od 24. rujna 1920., uprava svih sekvestriranih vicinalnih željeznica na teritoriju Hrvatske i Slavonije povjerena je Upravnom odboru vicinalnih željeznica u Zagrebu. Taj se odbor sastojao od pet državnih službenika te je imao zadatak štiti državne interese i brinuti se da dioničarska društva pod sekvestrom racionalno upravljaju imovinom, dok su njihovi prihodi slani Upravi fondova u Beograd. Eksploataciju nad tim vicinalnim željeznicama vršile su državne željeznice.⁵⁸

Pod sekvestrom i upravom Upravnoga odbora vicinalnih željeznica u Zagrebu nalazilo se 14 vicinalnih željeznica, među kojima je bila i Lonjskopoljska željeznica.⁵⁹ Cjelokupna problematika vezana za vicinalne željeznice rješavana je od tada preko Upravnoga odbora koji ih je zastupao.⁶⁰

Poreze i namete sekvestriranih vicinalnih željeznica doznačivao je Upravni odbor preko Direkcije državnih željeznica Zagreb te su se u tom pogledu porezni uredi i poglavarstva gradova i upravnih općina trebali izravno obraćati Upravnom odboru vicinalnih željeznica, a ne Direkciji državnih željeznica u Zagrebu. Upravni odbor svima je naglasio da se tražbine ne doznačuju

⁵⁶ „Upisi tvrdka”, *Narodne novine*, 22. 7. 1921., 4. Od navedenih osoba, u knjizi *Ko je ko u Jugoslaviji* spominje se samo nekoliko njih. Tako je Gjorgje Velisavljević (rođen 11. travnja 1864. u Velikom Bečkereku /danas Zrenjanin/) bio glavni direktor Srpske banke u Zagrebu te upravitelj Državne klasne lutrije u Beogradu. Završio je Trgovačku školu u Velikom Bečkereku. Živio je u Zagrebu. Dr. Stanko Šverljuga (rođen 1880. u Zagrebu) bio je potpredsjednik i generalni direktor Hrvatske eskomptne banke te predsjednik Zagrebačke burze za robu i vrednote. Završio je gimnaziju i Sveučilište u Zagrebu te Trgovačku akademiju u Beču. Živio je u Zagrebu. Makso Antić (rođen 1877. u Bakru) bio je generalni direktor Hrvatsko-slavonske zemaljske hipotekarne banke u Zagrebu, član uprava raznih novčanih, trgovačkih i industrijskih poduzeća te burzovne vijećnik. Završio je Višu trgovačku školu u Zagrebu. Živio je u Zagrebu. Usp. *Ko je ko u Jugoslaviji*, 8, 149, 158.

⁵⁷ Za usporedbu, na dan 31. prosinca 1913. članovi ravnateljstva Dioničarskoga društva Lonjskopoljske željeznice sa sjedištem u Budimpešti bili su: predsjednik grof Arthur (Artur) Berchtold, potpredsjednik Jenő Szabo te Vladimir Bacsinszky, Ljudevit (Lajos) Jellinek, grof Sandor Teleki, dr. Gyula Kelemen, Mor Mezei, dr. Zoltan Okolicsanyi, dr. Jozsef Kovacs, Akos Boor, Bela Hoffer, Gyula Junkovich, dr. Richard Lukacs-Lessner, Armin Rosenberg, Miklos Domokos, Bela Kisfaludi Lipthay, Vincze Nagy i Mark Aurel Fodroczy. Usp. LAJNERT, „Ustroj i djelovanje Dioničarskoga društva Lonjskopoljske željeznice”, 951.

⁵⁸ HR-HDA-136-DJDŽ/Z, kut. 124, ur. br. 377/U.O., 378/U.O.

⁵⁹ „Službene objave. Oglas”, *Narodne novine*, 19. 12. 1922., 3; „Službene objave. Oglas”, *Narodne novine*, 20. 12. 1922., 1. Osim Lonjskopoljske, pod sekvestrom i upravom Upravnoga odbora vicinalnih željeznica u Zagrebu bile su i sljedeće vicinalne željeznice: 1. Dravsko-savska, 2. Dunavsko-savska, 3. Križevci – Bjelovar – Virovitica – Barcs, 4. Pečuh – Donji Miholjac, 5. Petrovaradin – Beočin, 6. Prekodunavska, 7. Ruma – Klenak, 8. Slavonska, 9. Sv. Lovrinc – Slatina – Našice, 10. Varaždin – Golubovec, 11. Vinkovci – Brčko, 12. Zabok – Stubica i 13. Zagorska: Čakovec – Zagreb.

⁶⁰ HR-HDA-573-BDH/Z, sv. br. 1217, dosje: „Dioničarsko društvo Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice Zagreb”.

pojedinačno, već skupno više njih, tako da je bilo suvišno određivati rok plaćanja. Upravni odbor smatrao je neumjesnim groziti se ovrhom inventara željeznice. Inventar se nipošto nije smio zaplijeniti jer je željeznici bio potreban za samu prometnu službu.⁶¹

Ovom prilikom navest ću samo neke od primjera iz rada Upravnoga odbora vezano za Lonjskopoljsku željeznicu. Tako je npr. Upravni odbor 8. svibnja 1923. poslao Direkciji državnih željeznica u Zagrebu podatak o poreznom dugovanju Lonjskopoljske željeznice za 1920. – 1922., koji je iznosio 840,87 dinara. Upravni odbor zamolio je zagrebačku Direkciju da na teret navedene vicinalne željeznice čim prije doznači taj iznos Kraljevskom poreznom uredu u Novoj Gradiški.⁶² Dana 19. svibnja 1923. Direkcija državnih željeznica u Zagrebu zamolila je Upravni odbor da pristane na rušenje dvaju skladišta za žito na postajama Moslavina-Popovača i Kutina jer su bila trošna i neuporabiva te opasna u pogledu požara. Upravni odbor pristao je na rušenje skladišta ako zagrebačka Direkcija ishodi odobrenje od Ministarstva saobraćaja te ako troškove rušenja snose državne željeznice.⁶³ Odbor je 20. kolovoza 1923. poslao zagrebačkoj Direkciji podatak o poreznom dugovanju Lonjskopoljske željeznice za 1921. – 1923., koji je iznosio 509,12 dinara. Upravni odbor zamolio je zagrebačku Direkciju da, na temelju naredbe Ministarstva pravde br. S-3453 od 2. travnja 1921., čim prije doznači navedeni iznos Kraljevskom poreznom uredu u Pakracu.⁶⁴

Odsek za sekvestar Ministarstva pravde u Beogradu zatražio je 14. svibnja 1923. od Sekcije za sekvestre Ministarstva pravde u Zagrebu da im dostavi procjenu trenutačne vrijednosti Lonjskopoljske željeznice.⁶⁵ Sekcija za sekvestre zatražila je 22. svibnja taj podatak od Upravnoga odbora vicinalnih željeznica u Zagrebu. Upravni je odbor 18. lipnja u svojem odgovoru podsjetio na to da je koncesijskom ispravom iz 1896. efektivni građevni kapital Lonjskopoljske željeznice iznosio 8.400.000 predratnih austrougarskih kruna.⁶⁶ Taj kapital pretvoren u dinarsku protuvrijednost, prema mišljenju Upravnoga odbora, bio je pravi i potpuni ekvivalent trenutačne vrijednosti te željeznice te nije bila potrebna njezina posebna procjena. Upravni odbor podsjetio je i da željeznička koncesija traje 90 godina. U tom periodu moralo se dioničarsko društvo zadovoljiti prihodom postignutim iz maksimalnih tarifa, koje su bile utvrđene koncesijom. Dapače, bilo je dužno na zahtjev nadležnoga ministar-

⁶¹ „Službene objave. Oglas”, *Narodne novine*, 19. 12. 1922., 3; „Službene objave. Oglas”, *Narodne novine*, 20. 12. 1922., 1.

⁶² HR-HDA-136-DJDŽ/Z, kut. 124, ur. br. 301/U.O.

⁶³ HR-HDA-136-DJDŽ/Z, kut. 124, ur. br. 309/U.O.

⁶⁴ HR-HDA-136-DJDŽ/Z, kut. 124, ur. br. 325/U.O.

⁶⁵ Osim Lonjskopoljske, u dokumentu se spominju i vicinalne željeznice Ruma – Klenak, Dunavsko-savska i Križevci – Bjelovar – Virovitica – Barcs.

⁶⁶ Prema koncesijskoj ispravi iz 1896., efektivni građevni kapital uistinu je iznosio 4.200.000 forinti, što je nakon zakonskoga uvođenja krunske vrijednosti iz 1892. odnosno 1899. (1 forinta = 2 kruna) bio ekvivalent 8.400.000 kruna. Usp. LAJNERT, „Ustroj i djelovanje Dioničarskoga društva Lonjskopoljske željeznice”, 944, 954.

stva u javnom interesu sniziti tarife, osobito ako je čisti prihod nadmašivao 5-7% koncesijski određenoga građevnoga efektivnoga kapitala. Sav taj prihod upotrebljavao se za pokriće upravnih troškova, za amortizaciju prvenstvenih (prioritetnih) dionica, plaćanje dividendi na njih, a eventualni ostatak za amortizaciju i dividende temeljnih (osnovnih) dionica.⁶⁷

U skladu s navedenim, Lonjskopoljska željeznica nije mogla dobiti veću vrijednost nego što je iznosio efektivni građevni kapital, čak i ako bi se prihodi porastom prometa podigli na bilo koju visinu. Posljedica toga bila je da Lonjskopoljska željeznica nije bila u stanju udovoljiti obvezama prema svojim prioritetnim dioničarima te su redovito bili u zaostatku s plaćanjem dividendi. Prema podacima Upravnoga odbora, čisti prihod Lonjskopoljske željeznice prema efektivnom građevnom kapitalu iznosio je 1915. godine 3,72%.⁶⁸

Nakon što je Dioničarsko društvo Lonjskopoljske vicinalne željeznice došlo pod sekvestar, a njegove pruge u eksploataciju državnih željeznica, ono nije više moglo sastavljati bilance. Direkcija državnih željeznica Zagreb, u čijoj je nadležnosti bila Lonjskopoljska vicinalna željeznica, uplaćivala je prihode sekvestriranih vicinalnih željeznica nakon odbitka svojih potraživanja i platnih naloga Upravnoga odbora vicinalnih željeznica u Zagrebu glede poreznih dugova i troškova sekvestracije u Upravu fondova pri Ministarstvu pravde u Beogradu.⁶⁹

Prihvaćajući rješenje Komisije za likvidaciju od 26. ožujka 1923., a na temelju *Uredbe o imovini neprijateljskih podanika*⁷⁰ od 21. lipnja 1920. te *Pravilnika za izvršenje Uredbe o imovini neprijateljskih podanika*⁷¹ od 26. lipnja 1920., Odsek za sekvestar Ministarstva pravde donio je 25. travnja 1923. rješenje o skidanju sekvestra s Dioničarskoga društva Lonjskopoljske vicinalne željeznice, uz sljedeće uvjete: 1. da Društvo dâ ovjerenu izjavu da se odriče prava traženja naknade štete učinjene sekvestrom te da snosi sve troškove sekvestra, 2. da Društvo plati odgovarajući dio općih troškova, 3. da nepokretnu imovinu ne smije otuđiti u roku od pet godina bez odobrenja nadležnoga ministra, što se mora zabilježiti u gruntovnici, te da ima svoje sjedište na području Kraljevine, 4. da u upravnom odboru Društva bude najmanje 2/3 državljana Kraljevine SHS, koji tu i stanuju, 5. da Društvo plati sve neplaćene općinske i državne poreze koje je bilo obvezno platiti te da o tome podnese potvrdu nadležne vlasti, 6. Društvu je trebalo vratiti njegov depozit⁷² kod Uprave

⁶⁷ HR-HDA-136-DJDŽ/Z, kut. 124, ur. br. 306/U.O.

⁶⁸ *Isto.*

⁶⁹ *Isto.*

⁷⁰ „Uredba o imovini neprijateljskih podanika”, *Narodne novine*, 24. 7. 1920., 1-2.

⁷¹ „Pravilnik za izvršenje Uredbe o imovini neprijateljskih podanika”, *Narodne novine*, 7. 8. 1920., 1-3.

⁷² Kada je imovina dioničarskih društava vicinalnih željeznica, kao inozemna neprijateljska, stavljena pod sekvestar, sve do 1923. društva na ime eksploatacije nisu dobivala ništa. Godine 1923. započelo je dizanje sekvestra za ona društva koja su imala depozite u Ministarstvu pravde. U tom položaju nalazila su se samo dioničarska društva pod upravom Direkcije državnih željeznica Zagreb. Taj je depozit isplaćen dioničarskim društvima uz odbitak upravnih

fondova, naravno, ako bi nešto ostalo nakon naplate općih troškova. Kada je Društvo podnijelo dokaz o ispunjavanju uvjeta iz ovoga rješenja, imovina mu je vraćena na slobodno rukovanje. Navedeno rješenje o skidanju sekvestra Upravnom odboru vicinalnih željeznica u Zagrebu poslala je 9. kolovoza 1923. tvrtka „Pruga d.d.” (Centralna poslovnicica vicinalnih željeznica) Zagreb.⁷³ Od trenutka skidanja sekvestra porezni uredi i poglavarstva gradova i upravnih općina slali su sva potraživanja poreza i nameta izravno u sjedište Lonjskopoljske vicinalne željeznice.⁷⁴

Izvanredna glavna skupština Lonjskopoljske željeznice d.d. održana je 20. lipnja 1923. u 10 sati u Zagrebu u uredskim prostorijama tvrtke „Pruga d.d.” (Centralna poslovnicica vicinalnih željeznica, Zagreb, Ulica Račkoga br. 8). Na skupštini su bili sljedeći dioničari: Kraljevska pokrajinska uprava u Zagrebu (Krajiška investicionalna zaklada) zastupana po dr. Gavri Gojkoviću, Allgemeine Depositen A. G. Zürich zastupan po Ernestu Panianu, tvrtka „Pruga d.d.” Zagreb zastupana po Vladimiru Poliću, Blaukart & Co Zürich zastupan po dr. Zvonimiru Brataniću te E. Panian, V. Polić i Alois Tolman osobno.⁷⁵

Pošto je Lonjskopoljska vicinalna željeznica krajem 1918. u cijelosti potpala pod ingerenciju Kraljevine SHS, bilo je dioničarskom društvu kao koncesionaru jasno da će steći priznanje svojih koncesijskom ispravom utvrđenih prava samo ako promjenom svojih društvenih pravila sjedište prenese na teritorij novostvorene kraljevine te time postane domaća pravna osoba. Zato je Društvo na izvanrednoj skupštini dioničara 8. siječnja 1921. promijenilo svoja društvena pravila te sjedište prenijelo u Zagreb. No društvenim pravilima nisu se tom prilikom mogle provesti sve preinake što su ih iziskivale nove prilike uslijed političkih promjena jer Vlada Kraljevine SHS u ono vrijeme još nije započela rasprave o nacionalizaciji, pa Društvu nisu bili poznati uvjeti te nacionalizacije. Osim toga Društvo je stavljeno pod sekvestar te je time bilo spriječeno u slobodnom poslovanju.⁷⁶

Kako je Društvo, kao što je rečeno, odlukom Kraljevskoga sudbenog stola u Zagrebu br. 21.462/gr.-R.612 iz lipnja 1921. uneseno u trgovački registar društvenih tvrtki, dana mu je time kao domaćem društvu mogućnost da po-

troškova. Ostalim dioničarskim društvima nije plaćano ništa, nego su 1926./1927. dobivala od Ministarstva saobraćaja u Beogradu akontacije na konačni obračun. Vidi: HR-HDA-535-HUB/Z, dosje br. 269: „Pruga d.d. za gospodarske i industrijalne željeznice Zagreb” (fond je u sređivanju). Usp. i: „Otkup vicinalnih željeznica”, Jugoslavenski Lloyd (Zagreb), 5. 2. 1928., 1; LAJNERT, Povijest željeznica u Hrvatskom zagorju, 169.

⁷³ HR-HDA-136-DJDŽ/Z, kut. 124, ur. br. 327/U.O. Osim Lonjskopoljske željeznice, sekvestar je skinut i s Vicinalne željeznice Križevci – Bjelovar – Virovitica – Barcs, Dunavsko-savske vicinalne željeznice i Vicinalne željeznice Ruma – Klenak. Što se pak tvrtke „Pruga d.d.” Zagreb tiče, ona je zastupala interese vicinalnih željeznica. Usp. HR-HDA-136-DJDŽ/Z, kut. 124, ur. br. 369/U.O.

⁷⁴ HR-HDA-136-DJDŽ/Z, kut. 124, ur. br. 421/U.O.

⁷⁵ HR-HDA-163-BHOIT, kut. 96, dosje: „Lonjskopoljska željeznica d.d. Zagreb (1923-1927)”.

⁷⁶ *Isto.*

radi u smjeru dizanja sekvestra i provedbe nacionalizacije. Povodom nacionalizacije, Vlada Kraljevine SHS postavila je uvjet da 2/3 članova ravnateljstva i nadzornoga odbora moraju biti državljani Kraljevine SHS koji imaju stalno boravište na njezinu području.⁷⁷ O temi promjene društvenih pravila na skupštini je rečeno da je Lonjskopoljska željeznica svojevremeno građena novcem u austrougarskim zlatnim krunama te su za nabavu financijskih sredstava za gradnju i poslovno uređenje željeznice, koja su u koncesijskoj ispravi ugarske vlade određena u zlatnim krunama, izdane s dozvolom i pod nadzorom vlade prioritetne dionice u nominalnoj vrijednosti od 7.000.000 zlatnih kruna i osnovne dionice u nominalnoj vrijednosti od 2.940.000 zlatnih kruna. Tako je osnovni kapital Društva u vrijeme kada je željeznica dospjela u sastav Kraljevine SHS iznosio 9.940.000 austrougarskih zlatnih kruna.⁷⁸

S obzirom na to da je rukovodstvu željeznice istekao mandat, glavna skupština izabrala je novo ravnateljstvo i nadzorni odbor, i to:

Ravnateljstvo: delegat Vlade Kraljevine SHS iz Beograda dr. Gavra Gojković (za Kraljevsku pokrajinsku upravu) iz Zagreba, dr. Teodor Bošnjak iz Zagreba, Jovan Maksimović iz Zagreba, ing. Vladimir Fleck iz Zagreba, Ernest Panian iz Zagreba, Baltazar Horvat iz Zagreba, dr. Jakov K. Čelebonović iz Beograda, Rajmund Lapaine iz Zagreba, Bela Bodnar iz Zagreba, Ladislav Halászy iz Budimpešte, Bela Hoffer iz Budimpešte, dr. Ljudevit Széplaky iz Budimpešte, Eugen Rapoch iz Budimpešte i Artur Reitler iz Züricha.

Izvršni odbor: Ladislav Halászy, predsjednik, Bela Hoffer i Ernest Panian. Osim njih, član Izvršnoga odbora bio je i delegat Vlade Kraljevine SHS.

Nadzorni odbor: Oskar Sušnek, Vladimir Polić, dr. Pavao Ehrlich i Milan Hlava.⁷⁹

Prema Pravilima Društva donesenim na izvanrednoj glavnoj skupštini 20. lipnja 1923., osnovni društveni kapital ustanovljen je u nominalnoj vrijednosti od 9.940.000 dinara. Ustroj Društva bio je sljedeći: glavna skupština (redovna i izvanredna), ravnateljstvo (najmanje 5, a najviše 18 članova) i nadzorni odbor. U ravnateljstvo su delegirali po jednoga člana Vlada Kraljevine SHS i oblast koja je upravljala Krajiškom investicionalnom zakladom. Ostale članove ravnateljstva birala je glavna skupština na tri godine. Dvije trećine članova ravnateljstva trebali su biti državljani Kraljevine SHS koji imaju stal-

⁷⁷ Pravilo da 2/3 članova ravnateljstva i nadzornoga odbora moraju biti državljani Kraljevine SHS vrijedilo je i za druge nacionalizirane željeznice, npr. za Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci – Bjelovar – Virovitica – Barcs sa sjedištem u Zagrebu, Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Ruma – Klenak sa sjedištem u Zagrebu, Dioničarsko društvo Slavonske vicinalne željeznice sa sjedištem u Zagrebu. Usp. LAJNERT, „Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs”, 36; LAJNERT, „Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Ruma-Klenak”, 55; LAJNERT, „Dioničarsko društvo Slavonske vicinalne željeznice”, 183.

⁷⁸ HR-HDA-163-BHOIT, kut. 96, dosje: „Lonjskopoljska željeznica d.d. Zagreb (1923-1927)”.

⁷⁹ *Isto.*

no boravište na području države. Društvene poslove nadzirao je nadzorni odbor, koji se sastojao od najmanje 3, a najviše 6 članova.⁸⁰

Na temelju čl. 34. Pravila, Vladi Kraljevine SHS osigurano je pravo nadzora u smislu koncesijske isprave. Predstavnik Vlade Kraljevine SHS imao je pravo sudjelovati na sjednicama ravnateljstva te u komisijama i odborima, kao i na glavnim skupštinama. Bio je ovlašten nezakonite ili za interese države štetne i koncesijskoj ispravi suprotne zaključke obustaviti do daljnje odluke ministarstva.⁸¹

Generalna direkcija državnih željeznica u Beogradu svojim rješenjem br. 9153 od 30. kolovoza 1923. izvijestila je Direkciju državnih željeznica Zagreb da se prihodi Dioničarskoga društva Lonjskopoljske vicinalne željeznice nakon ukidanja sekvestra više ne šalju kao depozit Upravi fondova u Beograd, nego se nakon toga imaju držati u blagajni one direkcije državnih željeznica na čijem se teritoriju odnosna vicinalna željeznica nalazila sve dok to dioničarsko društvo ne sklopi novi ugovor o poslovanju s Generalnom direkcijom državnih željeznica. Direkcija Zagreb o tome je 28. rujna 1923. obavijestila Upravni odbor vicinalnih željeznica u Zagrebu.⁸² Upravni odbor vicinalnih željeznica obavijestio je 9. siječnja 1924. Direkciju državnih željeznica u Zagrebu i Poglavarstvo trgovišta Pakrac da je s Dioničarskoga društva Lonjskopoljske vicinalne željeznice dignut sekvestar te mu je 1. listopada 1923. predana imovina na slobodno rukovanje. Prema tome, Upravni odbor završio je prema dioničarskom društvu svoju funkciju te su njegove ingerencije prešle na samo Društvo.⁸³

Na temelju čl. 194. Ugovora o miru s Mađarskom potpisanog 4. lipnja 1920. u Trianonu⁸⁴, mađarska vlada predala je Komisiji za reparacije dioni-

⁸⁰ *Isto.*

⁸¹ *Isto.*

⁸² HR-HDA-136-DJDŽ/Z, kut. 124, ur. br. 338/U.O.

⁸³ HR-HDA-136-DJDŽ/Z, kut. 124, ur. br. 363/U.O., 364/U.O.

⁸⁴ Čl. 194. Trianonskoga ugovora kaže sljedeće: „Ne dirajući u odricanje prava koja su joj pripadala, njoj ili njenim pripadnicima, a koje čini Ugarska na temelju drugih odredaba ovog ugovora, Komisija za naknadu šteta može u roku od godine dana od stupanja na snagu ovog Ugovora zahtijevati da Ugarska stekne sva prava i interese svojih pripadnika, u svakom poduzeću opće korisnom ili u svakoj koncesiji u Rusiji, Turskoj, Njemačkoj, Austriji ili Bugarskoj ili u posjedima ili teritorijama zavisnim od navedenih država ili na jednoj teritoriji koja je pripadala Ugarskoj ili njenim saveznicima, a koju Ugarska ili njeni saveznici moraju prenijeti na drugog ili kojom mora upravljati jedan opunomoćenik na temelju jednog ugovora zaključenog sa savezničkim i udruženim silama. Ugarska će sa svoje strane biti dužna predati, u roku od 6 mjeseci od dana kada se to bude zahtijevalo, Komisiji za naknadu šteta sva ta prava i interese i sva slična prava i interese koje nekadašnja ili sadašnja ugarska vlada može sama imati. Ugarska će snositi teret da da naknadu svojim pripadnicima tako lišenim vlasništva i Komisija za naknadu šteta će staviti na dug Ugarske, s time da se odbiju od dužnih suma na ime naknade šteta, sume koje odgovaraju vrijednosti prenesenih prava i interesa; tu vrijednost će utvrditi Komisija za naknadu šteta. U roku od 6 mjeseci od stupanja na snagu ovog Ugovora Ugarska će biti dužna da komisiji za naknadu šteta preda popis svih prava i interesa o kojima je riječ, bilo da su stečeni, bilo da se mogu steći, bilo da još nisu iskorišteni, i odreći će se, u

ce i obligacije poduzeća od općega interesa, u vlasništvu njezinih državljana, koja su se tada nalazila na teritoriju Kraljevine SHS. Prema rješenju Komisije, Kraljevina SHS trebala je predati popis takvih poduzeća čije je vrijednosne papire htjela nabaviti. Ti su se vrijednosni papiri trebali kasnije prodavati licitacijom u Parizu, a Kraljevina ih je mogla nabaviti isključivo gotovim novcem. U skladu s navedenim, Odeljenje za izvršenje međunarodnih ugovora Ministarstva inostranih dela u Beogradu zatražilo je 8. srpnja 1923. Ministarstvo saobraćaja Kraljevine SHS da odredi poduzeća koja bi trebalo preuzeti, naglasivši pritom da je Ministarstvo trgovine zainteresirano poglavito za dionice i prioritetne obligacije vicinalnih željeznica. Na upit Ministarstva saobraćaja o pitanju preuzimanja vicinalnih željeznica u državno vlasništvo, Direkcija državnih željeznica u Zagrebu odgovorila je 3. kolovoza 1923. da bi s prometno-komercijalnoga gledišta trebalo preuzeti u vlasništvo državnih željeznica sedam vicinalnih željeznica, među kojima je bila i Lonjskopoljska. Prema mišljenju zagrebačke željezničke direkcije, tu je željeznicu (a posebno dio Dugo Selo – Novska) trebalo preuzeti jer je bila važna za rasterećenje preopterećene glavne pruge Sisak – Novska, koja je pak činila dio glavne pruge Zagreb – Sisak – Novska – Beograd. Značaj glavne ta je pruga dobila zbog toga što je povezivala istočni dio zemlje, u kojem se nalazio glavni grad, sa zapadnim dijelovima Kraljevine i obrnuto te zbog velikoga međunarodnoga tranzitnog prometa između Rumunjske i zapadnih europskih zemalja. Od Zagreba je također vodila glavna pruga i prema Jadranskome moru.⁸⁵

Za preuzimanje tih pruga Vlada je imala mogućnosti na temelju *Zakonskoga članka IV.* iz godine 1888.⁸⁶, koji je još uvijek bio na snazi na hrvatsko-slavonskom teritoriju. U slučaju otkupa trebala se vrijednost željeznice ustanoviti po ključu mađarska kruna – dinar *al pari*. Prema tome, Direkcija državnih željeznica Zagreb nije smatrala shodnim primjenu čl. 194. Trianonskoga ugovora, već samo tzv. Vicinalnog zakona.⁸⁷

Radi reguliranja pitanja vicinalnih željeznica, nakon prikupljanja podataka i detaljnih analiza posebno određenih komisija, državna uprava stupila

svoje ime i u ime svojih pripadnika a u korist savezničkih i udruženih sila, svih prava i interesa na koje se gore cilja a koji ne bi bili označeni u gore rečenom popisu.” Vidi: *Ugovor o miru*, 83.

⁸⁵ Prema mišljenju Direkcije državnih željeznica Zagreb, i smjer od Rumunjske prema Jadranskome moru bio je bitan za određivanje važnosti pruge. Usp. HR-HDA-136-DJĐ/Z, kut. 35, pov. ur. br. 18850/1923. Osim Lonjskopoljske željeznice, zagrebačka željeznička direkcija smatrala je da u državno vlasništvo treba preuzeti i sljedeće vicinalne željeznice: 1. Križevci – Bjelovar – Virovitica – Barcs, 2. Barcs – Pakrac, 3. Sv. Lovrinc – Slatina – Našice, 4. Slavonsku vicinalnu željeznicu, 5. Prvu jugozapadnu krajišku mjesnu željeznicu i 6. Zagorsku vicinalnu željeznicu.

⁸⁶ Riječ je ustvari o spomenutom *Zakonskom članku XXXI. o željeznicah mjestnog interesa* od 13. lipnja 1880. te *Zakonskom članku IV. o preinačenju i nadopunjenju Zakonskoga članka XXXI. od godine 1880. o željeznicah mjestnoga interesa* od 24. veljače 1888. Navedeni zakon i njegova dopuna, tzv. Vicinalni zakon, baziran na čisto ekonomskim interesima, omogućili su privatnom kapitalu izgradnju lokalnih željezničkih pruga. Vidi: *Sbornik zakonah i naredabah. Godina 1880.*, 235-239; *Sbornik zakonah i naredabah. Godina 1888.*, 185-191.

⁸⁷ HR-HDA-136-DJĐ/Z, kut. 35, pov. ur. br. 18850/1923.

je krajem 1926. u kontakt te otpočela pregovore s vlasnicima tih željeznica, stojeći pritom na gladištu da bi s obzirom na tadašnje prilike i stvarne potrebe trebalo pod povoljnim uvjetima otkupiti veći dio mreže tih vicinalnih željeznica, a ostatak vratiti vlasnicima da ih sami eksploatiraju za svoj račun. Pregovori su vođeni cijele 1927. i 1928. te se s većim brojem društava prešlo i na pregovore o visini otkupnine.⁸⁸

Prema podacima tiska o dogovorima o otkupu vicinalnih pruga iz veljače 1928., dioničarska društva vicinalnih željeznica od početka su ispunjavala sve uvjete Vlade Kraljevine SHS da se pravni i financijski odnosi oko toga otkupa riješe. Zbog loših financijskih i političkih prilika to dugo nije bilo moguće, pa je tek 1927. došlo do formalnoga poziva društvima, odnosno predstavnicima pojedinih grupa dioničarskih društava na pregovore. Ministarstvo saobraćaja stupilo je u pregovore najprije s onim grupama koje su zastupali mađarski novčani zavodi. Prvobitna ponuda za ovaj koncern, zastupan po tvrtki „Pruga d.d.” u Zagrebu, bila je 1 dinar za 1 predratnu krunu, a za proteklo vrijeme od 1918. do 1928. ukamaćenje prioriternoga kapitala po istoj relaciji sa 4%. Društva nisu mogla prihvatiti tu ponudu jer su principijelno stajala na traženju zlatnoga pariteta. No poslije su snizili svoj zahtjev na 45% zlatne valute. Kod usmenih pregovora, koji su vođeni u Beogradu od 23. do 26. siječnja 1928. pod predsjedanjem generalnoga direktora Gjuričića⁸⁹, na zahtjev odbora složili su se predstavnici pojedinih grupa da svoj zahtjev snize na 36% zlatne valute (4 dinara za 1 krunu). Odbor nije pristao ni na to, nego je tražio da predstavnici društava snize i taj zahtjev. Iako je bečki tisak objavio da je postignut sporazum o otkupu na način 2 dinara za 1 krunu, pregovori su do daljnjega bili prekinuti kod zahtjeva za 4 dinara za 1 krunu, odnosno zahtjeva odbora da se i ta kvota snizi.⁹⁰

Godine 1929. sjedište Lonjskopoljske željeznice d.d. bilo je u Zagrebu, Račkoga 8. Članovi ravnateljstva bili su: dr. Luka Soški, Ivo Mošinski, Ladislav Halászy, Bela Hoffer, dr. Ljudevit Széplaky, ing. Vladimir Fleck, Baltazar Horvat, dr. Teodor Bošnjak, Jovan Maksimović, Ernest Panian, Bela Bodnar, Raimund Lapaine, dr. Jakov Čelebonović, dr. Eugen Rapoch, dr. Artur Reitler i Sava Stojanović. Članovi nadzornoga odbora bili su Vladimir Polić, dr. Pavao Ehrlich, Milan Hlava i Oskar Sušnek. Pruge Društva, Dugo Selo – Novska i Banova Jaruga – Pakrac, bile su u eksploataciji Jugoslavenskih državnih željeznica. Dionički kapital Društva iznosio je i dalje 9.940.000 kruna.⁹¹

Treba napomenuti da su neki od navedenih članova uprave istovremeno bili članovi uprava i nekih drugih dioničarskih društava vicinalnih željeznica. Primjerice, dr. Teodor Bošnjak, Vladimir Fleck, Ernest Panian i Baltazar

⁸⁸ MILOSAVLJEVIĆ, *Naše vicinalne železnice*, 174-175.

⁸⁹ Riječ je o ing. Bori Gjuričiću, generalnom direktoru Generalne direkcije Jugoslavenskih državnih željeznica u Beogradu. Usp. *Compass. Finanzielles Jahrbuch Jugoslaviens*, 1929., 663.

⁹⁰ HR-HDA-535-HUB/Z, dosje br. 269: „Pruga d.d. za gospodarske i industrijalne željeznice Zagreb”. Usp. i: „Otkup vicinalnih željeznica”, *Jugoslavenski Lloyd*, 5. 2. 1928., 1.

⁹¹ *Compass. Finanzielles Jahrbuch Jugoslaviens*, 1929., 678.

Horvat bili su članovi ravnateljstva Dioničarskoga društva vicinalne željeznice Zagreb – Samobor; dr. T. Bošnjak, Milan Hlava, V. Fleck, E. Panian i dr. Jakov Čelebonović bili su članovi ravnateljstva, a Vladimir Polić, B. Horvat i dr. Pavao Ehrlich članovi nadzornoga odbora Dioničarskoga društva željeznice Čakovec – Zagreb; dr. T. Bošnjak, E. Panian, Sava Stojanović, ing. V. Fleck i dr. J. Čelebonović bili su članovi ravnateljstva, a V. Polić, M. Hlava i B. Horvat članovi nadzornoga odbora Dioničarskoga društva vicinalne željeznice Križevci – Bjelovar – Virovitica – Barcs; dr. T. Bošnjak i E. Panian bili su članovi ravnateljstva Dioničarskoga društva vicinalne željeznice Petrovaradin – Beočin; Ladislav Halász, Bela Hoffer, ing. V. Fleck, B. Horvat, dr. T. Bošnjak, E. Panian, Jovan Maksimović, Bela Bodnar, dr. Jakov Čelebonović, dr. Artur Reitler i Raimund Lapaine bili su članovi ravnateljstva, a V. Polić, M. Hlava i Oskar Sušnek članovi nadzornoga odbora Dioničarskoga društva vicinalne željeznice Ruma – Klenak; dr. T. Bošnjak, S. Stojanović, ing. V. Fleck i E. Panian bili su članovi ravnateljstva, a V. Polić, M. Hlava i B. Horvat članovi nadzornoga odbora Dioničarskoga društva Slavonske vicinalne željeznice; dr. J. Čelebonović i E. Panian bili su članovi ravnateljstva Dioničarskoga društva vicinalne željeznice Vinkovci – Brčko; dr. J. Čelebonović i E. Panian bili su članovi ravnateljstva, a V. Polić i B. Horvat članovi ravnateljstva Dioničarskoga društva vicinalne željeznice Varaždin – Golubovec; dr. J. Čelebonović i E. Panian bili su članovi ravnateljstva Dioničarskoga društva vicinalne željeznice Zabok – Stubica.⁹²

Istovremeno su neki od njih bili članovi uprava i nekih drugih privrednih tvrtki. Tako je npr. Jovan Maksimović bio član ravnateljstva Hrvatske sveopće kreditne banke d.d. u Zagrebu; ing. Vladimir Fleck član ravnateljstva, a Vladimir Polić prokurist tvrtke „Pruga” hrvatsko d.d. za gospodarske i industrijalne željeznice u Zagrebu; dr. Teodor Bošnjak bio je član ravnateljstva Jugoslavenske udružene banke d.d. u Zagrebu, tvrtke „Zagorka” d.d. za građevnu industriju u Zagrebu, „Narodna”, mlinska i gospodarstvena industrija d.d. u Zagrebu i „Slavonija”, društvo na dionice za industriju drva u Zagrebu; Ivo Mošinski bio je član ravnateljstva tvrtke „Slavia” dioničarsko društvo za industriju drva u Zagrebu.⁹³ Sve su to bili iskusni privredni stručnjaci.

Dana 15. prosinca 1928. postavljen je drugi kolosijek na pruzi Beograd – Slavonski Brod, a 5. veljače 1929. u nastavku na pruzi Slavonski Brod – Novska.⁹⁴ Tako je ta glavna i najvažnija pruga Kraljevine od Beograda do Novske postala dvokolosiječna. To je napravljeno jer su prometno-privredne prilike Kraljevine Jugoslavije zahtijevale da se, neodgodivo i u najkraćem roku, izgradi dvostruki kolosijek na centralnom dijelu željezničke mreže od Beograda do Novske, koja je iznosila 303,569 km. Pruga od Novske prema Zagrebu nije bila

⁹² Isto, 669, 672, 676-677, 679-681, 686-687. Od navedenih osoba u knjizi *Ko je ko u Jugoslaviji* iz 1928. u izdanju Jugoslovenskoga godišnjaka (Beograd) i Nove Evrope (Zagreb) ne spominje se nitko.

⁹³ *Compass. Finanzielles Jahrbuch Jugoslaviens*, 1929., 111, 166-167, 390, 391, 496, 543, 571-572.

⁹⁴ STEHLIK, „Postanak i razvitak železnica”, 86.

dvokolosiječna. Kako su od Novske do Zagreba već postojale dvije paralelne pruge (duža: Novska – Sisak – Zagreb i kraća: Novska – Dugo Selo – Zagreb), na taj se način stvarala dvostruka pruga Beograd – Zagreb. Razlog za postavljanje drugoga kolosijeka bio je taj što je smjer Zagreb – Beograd bio najvažniji pravac u državi. Kao što je rečeno, povezivao je glavni grad i plodnu Vojvodinu na istoku sa zapadnim dijelom zemlje, a postojao je i veliki međunarodni tranzitni promet između istočnih i zapadnih europskih zemalja te istočnih zemalja (posebno Rumunjske) i Jadranskoga mora. Dio pruge od Novske preko Dugog Sela do Zagreba služio je za rasterećenje preopterećene linije Novska – Sisak – Zagreb. Uz spomenute radove, 1929. proširene su i sve usputne stanice, uz znatno proširenje stanica Zemun, Vinkovci, Slavonski Brod i Novska, što je, i bez dvostrukoga kolosijeka, bila velika prometna potreba. Time su te stanice trebale poslužiti i kao ranžirne. Nerazmjerno povećanje prometa, potreba težih lokomotiva s većim brzinama, promjena prometnih prilika, uslijed čega su mnoge prijeratne drugostupanjske i sporedne pruge postale glavne pruge I. kategorije, a negdje i potpuna dotrajalost kolosiječnoga materijala, zahtijevali su neodgodive obimne rekonstrukcije, proširenja te izgradnju nove infrastrukture. Tako je za veće opterećenje i jači promet rekonstruirana i vicinalna pruga Dugo Selo – Novska. Na njoj su slabe dotrajale šine zamijenjene jačima, proširene su stanice, zamijenjeni slabi željezni mostovi i izrađene vodostanice. Vodocrpne instalacije zajedno s rezervoarima izrađene su u stanicama Novska i Moslavina-Popovača. Za stanicu Novska nabavljena je i montirana nova okretnica za normalni kolosijek. U Novskoj je također izgrađena nova ranžirna stanica.⁹⁵ Nakon rekonstrukcije pruga Dugo Selo – Novska bila je osposobljena za promet brzih vlakova te tranzitni promet. Na tu prugu više se nije mogao primijeniti izraz „vicinalna željeznica”.⁹⁶

Usporedimo li rad vlakova i vagona na pojedinim prugama (u brutotonskim kilometrima – brtkm) vicinalnih željeznica neposredno prije nego što je država sklopila sporazum o otkupu tih pruga, vidimo da je 1930. Lonjskopoljska željeznica, koja je i dalje bila u nadležnosti Direkcije državnih željeznica u Zagrebu, na 1 km eksploatacijske dužine ostvarila 1.687.429 brtkm.⁹⁷ Pod nadležnošću zagrebačke željezničke direkcije bile su još Prva jugozapadna krajiška vicinalna željeznica (469.774 brtkm), Čakovec – zagrebačka željeznica (1.143.689 brtkm), Vicinalna željeznica Zabok – Stubica (183.235 brtkm), Vicinalna željeznica Varaždin – Golubovec (355.740 brtkm), Vicinalna željezni-

⁹⁵ *Statistika Jugoslovenskih željeznica za godinu 1929.*, XXIX-XXX; HR-HDA-136-DJDŽ/Z, kut. 35, pov. ur. br. 18850/1923.

⁹⁶ GORNIČIĆ-BRDOVAČKI, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj*, 193-194.

⁹⁷ Brutotonski kilometri – jedinica mjere koja označava kretanje na udaljenosti od jednoga kilometra jedne tone vlaka zajedno sa sadržajem (teretom). Uključena je težina vagona, a težinu lokomotive ne računamo. Dakle, brutotonski kilometar je proizvod težine punih vagona i prijeđenoga puta. Gledano matematički, prvo se zbroje tara težina (težina vagona u tonama) i neto težina (težina robe u tonama) te se dobije bruto težina (u tonama). Onda se pomnoži prijeđeni put (u kilometrima) s bruto težinom te se dobiju brutotonski kilometri. Zahvaljujem dr. sc. Zoranu Bundalu na objašnjenju stručne terminologije.

ca Bjelovar – Virovitica (789.249 brtkm), Željeznica Barcs – Pakrac (614.034 brtkm), Slavonska vicinalna željeznica (893.408 brtkm), Dravsko-savska vicinalna željeznica (571.574 brtkm), Vicinalna željeznica Szt. Lőrincz – Slatina – Našice (1.074.517 brtkm), Podravska vicinalna željeznica (201.585 brtkm). Spomenimo još i Željeznicu Dunav – Sava – Jadransko more (bivše Južne željeznice) s prugama Zaprešić – Sisak i Sisak – Galdovo (6.681.425 brtkm).⁹⁸ S obzirom na to da pruge Željeznice Dunav – Sava – Jadransko more nisu spadale u vicinalne, nego su činile dio spomenute glavne pruge Zagreb – Sisak – Novska – Beograd, možemo zaključiti da je Lonjskopoljska željeznica imala najveću vrijednost brutotonskih kilometara među vicinalnim željeznicama na području nadležnosti Direkcije državnih željeznica u Zagrebu. Međutim, iako je i dalje uspješno rasterećivala liniju Novska – Sisak – Zagreb, nije joj se ni izdaleka uspjela približiti po radu vlakova i vagona.

Što se prijevoza putnika i tereta konkretno tiče, iste godine na stanicama u smjeru Dugo Selo – Novska i Banova Jaruga – Pakrac ostvareni su sljedeći rezultati:

Na stanici Dugo Selo otpremljeno je 121.369 putnika, 13 t prtljage i ekspresne robe, 37 t privatne brzovozne robe i 7477 t privatne sporovozne robe. Istovremeno je na stanicu Dugo Selo prispjelo 91 t prtljage i ekspresne robe, 33 t privatne brzovozne robe, 10.517 t privatne sporovozne robe i 36.438 t režijskih pošiljaka.

Na stanici Ivanić-Grad otpremljeno je 70.488 putnika, 17 t prtljage i ekspresne robe te 7283 t privatne sporovozne robe, a istovremeno je na tu stanicu prispjelo 14 t prtljage i ekspresne robe, 58 t privatne brzovozne robe, 21.436 t privatne sporovozne robe i 5567 t režijskih pošiljaka.

Na stanici Širinec otpremljeno je 9982 putnika, 1 t prtljage i ekspresne robe, 23.118 t privatne sporovozne robe te 230 t režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Širinec prispjelo 4 t prtljage i ekspresne robe, 50 t privatne sporovozne robe i 210 t režijskih pošiljaka.

Na stanici Novoselec-Križ otpremljeno je 29.350 putnika, 6 t prtljage i ekspresne robe, 116 t privatne brzovozne robe, 28.356 t privatne sporovozne robe i 1712 t režijskih pošiljaka. Istovremeno je na tu stanicu prispjelo 6 t prtljage i ekspresne robe, 35 t privatne brzovozne robe, 17.104 t privatne sporovozne robe i 614 t režijskih pošiljaka.

Na stanici Moslavina-Popovača otpremljeno je 42.107 putnika, 30 t prtljage i ekspresne robe te 34.868 t privatne sporovozne robe. Istovremeno je na stanicu Moslavina-Popovača prispjelo 15 t prtljage i ekspresne robe, 37 t privatne brzovozne robe, 6436 t privatne sporovozne robe i 2353 t režijskih pošiljaka.

⁹⁸ *Statistika Jugoslovenskih željeznica za godinu 1930.*, knj. I, 30-32. Prema navedenoj statistici, prosječna eksploatacijska dužina Lonjskopoljske vicinalne željeznice iznosila je 114,4 km.

Na stanici Kutina otpremljeno je 49.437 putnika, 6 t prtljage i ekspresne robe, 126 t privatne brzovozne robe, 21.392 t privatne sporovozne robe i 195 t režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Kutina prispjelo 10 t prtljage i ekspresne robe, 35 t privatne brzovozne robe, 12.585 t privatne sporovozne robe i 9065 t režijskih pošiljaka.

Na stanici Lipovljani otpremljeno je 21.990 putnika, 2 t prtljage i ekspresne robe, 192 t privatne brzovozne robe, 4914 t privatne sporovozne robe i 3015 t režijskih pošiljaka. Istovremeno je na tu stanicu prispjelo 75 t prtljage i ekspresne robe, 6 t privatne brzovozne robe, 775 t privatne sporovozne robe i 704 t režijskih pošiljaka.

Na stanici Novska otpremljeno je 99.684 putnika, 13 t prtljage i ekspresne robe, 15 t privatne brzovozne robe, 7549 t privatne sporovozne robe i 5166 t režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Novska prispjelo 3 t prtljage i ekspresne robe, 61 t privatne brzovozne robe, 6147 t privatne sporovozne robe i 11.227 t režijskih pošiljaka.

Na stanici Banova Jaruga otpremljeno je 23.675 putnika, 4 t prtljage i ekspresne robe, 325 t privatne brzovozne robe, 12.299 t privatne sporovozne robe i 1334 t režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Banova Jaruga prispjelo 19 t privatne brzovozne robe, 3343 t privatne sporovozne robe i 2490 t režijskih pošiljaka.

Na stanici Poljana otpremljeno je 25.319 putnika, 8 t prtljage i ekspresne robe, 1421 t privatne brzovozne robe te 8224 t privatne sporovozne robe. Istovremeno je na stanicu Poljana prispjelo 12 t prtljage i ekspresne robe, 317 t privatne brzovozne robe, 9059 t privatne sporovozne robe i 27 t režijskih pošiljaka.

Na stanici Kukurjuznjak otpremljeno je 9479 putnika, 2 t prtljage i ekspresne robe, 2 t privatne brzovozne robe, 544 t privatne sporovozne robe i 147 t režijskih pošiljaka. Istovremeno je na tu stanicu prispjelo 1 t prtljage i ekspresne robe, 346 t privatne sporovozne robe i 868 t režijskih pošiljaka.

Na stanici Lipik otpremljeno je 26.450 putnika, 10 t prtljage i ekspresne robe, 677 t privatne sporovozne robe i 64 t režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Lipik prispjelo 8 t prtljage i ekspresne robe, 10 t privatne brzovozne robe, 821 t privatne sporovozne robe i 1486 t režijskih pošiljaka.

Na stanici Pakrac otpremljeno je 48.785 putnika, 15 t prtljage i ekspresne robe, 22 t privatne brzovozne robe, 50.588 t privatne sporovozne robe i 7330 t režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Pakrac prispjelo 13 t prtljage i ekspresne robe, 58 t privatne brzovozne robe, 7362 t privatne sporovozne robe i 13.707 t režijskih pošiljaka.⁹⁹

Sva dioničarska društva vicinalnih željeznica prvenstveno su od Kraljevine Jugoslavije tražila da im se priznaju svi privilegiji koje su ona na temelju koncesija zaključila s Austro-Ugarskom Monarhijom. Društva su posebno

⁹⁹ *Statistika Jugoslovenskih željeznica za godinu 1930.*, knj. II, 196-217.

inzistirala da im se osiguraju financijska prava na temelju zlatnoga pariteta. Kraljevina je u ovom slučaju imala stav da nije izravni pravni sljednik Austro-Ugarske, pa zbog toga nije htjela priznati izdane koncesije i ugovore o eksploataciji koji su postojali u vrijeme preuzimanja pod upravu Kraljevine SHS između dioničarskih društava vicinalnih željeznica i ranijih eksploatatora. Razlog je bio taj što su ti ugovori, s obzirom na izmijenjene prometno-ekonomske i financijske prilike, bili štetni za njezine državne interese. Kraljevina ih je htjela, po pravu suvereniteta, podvrgnuti reviziji. Kraljevina je u skladu s ugovorima o miru poštovala privatno vlasništvo, ali je smatrala da to mora biti u onom obimu koji bi odgovarao stvarnim prilikama, koje su se uslijed rata iz temelja promijenile. Zbog toga je Kraljevina u pregovorima tvrdoglavo odbijala da se pri reguliranju financijsko-pravnih odnosa dioničarskih društava kao temelj uzima zlatna vrijednost investiranoga kapitala. Zbog nemogućnosti dogovora neka su dioničarska društva na temelju odredaba ugovora o miru tužila Kraljevinu pred Izbornim sudom Savjeta Lige naroda te pred Mješovitim mađarsko-jugoslavenskim izbornim sudom u Hagu. U nekim slučajevima oni su donijeli presude izrazito nepovoljne za Kraljevinu, pa je zbog toga Vlada Kraljevine Jugoslavije nastojala s njima mirnim putem postići što povoljniji aranžman. Preciznije rečeno, 11 mađarskih društava vicinalnih željeznica tužilo je Kraljevinu Jugoslaviju pred Mješovitim izbornim sudom u Hagu na temelju čl. 250. Trianonskoga mirovnog ugovora, a još 5 društava tražilo je arbitražu pred Sudom Savjeta Lige naroda na temelju čl. 304. istoga ugovora.¹⁰⁰

Nakon dugotrajnih pregovora Kraljevina Jugoslavija zaključila je 7. veljače 1931. sporazum o otkupu s grupom od 24 mađarska dioničarska društva vicinalnih željeznica udružena u koncern „Pruga d.d.” sa sjedištem u Zagrebu. Njihova je cjelokupna dužina pruga iznosila oko 1780 km. Među željezničkim prugama bivših mađarskih društava vicinalnih željeznica otkupljenih sporazumom od 7. veljače 1931. bila je i Lonjskopoljska vicinalna željeznica s prugama Dugo Selo – Novska i Banova Jaruga – Pakrac.¹⁰¹

Za ona dioničarska društva 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 povjerilaca. Jedna od tih financijskih grupa bila je i Peštanska ugarska komercijalna banka u Budimpešti (opunomoćeni primalac Ladislav Halászy), kojoj je isplaćena novčana protuvrijednost za 9 vicinalnih željeznica, među kojima je bila i Lonjskopoljska željeznica.¹⁰²

Dioničarska društva vicinalnih željeznica, koja su prenijela svoja sjedišta u Kraljevinu Jugoslaviju, prešla su pod upravu države kao vlasnika većine

¹⁰⁰ LAJNERT, „Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs”, 37, 39. Usp. i: MILOSAVLJEVIĆ, *Naše vicinalne željeznice*, 174-175.

¹⁰¹ LAJNERT, *Povijest željeznica u Hrvatskom zagorju*, 177-178. Usp. i: LAJNERT, „Dioničko društvo vicinalne željeznice Petrovaradin-Beočin”, 190-191.

¹⁰² LAJNERT, *Povijest željeznica u Hrvatskom zagorju*, 179-180.

društvenoga kapitala. Nove su društvene uprave bile sastavljene od državnih predstavnika i predstavnika samoupravnih tijela, u čijim su se rukama nalazile temeljne dionice. Nakon predaje pruga u državno vlasništvo provodi se likvidacija društava u skladu s tadašnjim zakonskim propisima.¹⁰³

Izvanredna glavna skupština Lonjskopoljske željeznice d.d. održana je 20. svibnja 1931. u 11 sati u Zagrebu u prostorijama tvrtke „Pruga d.d.” (Centralne poslovnice vicinalnih željeznica). Dioničari, odnosno njihovi zastupnici nazočni na izvanrednoj glavnoj skupštini bili su (položenih 16.916 dionica): ing. Nikola Đurić, dr. Fran Bončina, Živan Stanković, Mirko Lontkijević, dr. Dušan Mišić, Teofil Dramićanin, dr. Eugen Hasil, Josip Sečkar, Dragutin Stražemanac i Ernest Panian. Sa strane ministra trgovine i industrije na skupštini je kao komesar bio dr. Ognjeslav Aranicki, inspektor Ministarstva trgovine i industrije. Po stavljenom prijedlogu, a po pristanku dioničara, na glavnoj skupštini funkciju predsjednika preuzeo je Ž. Stanković, pomoćnik generalnoga direktora Jugoslavenskih državnih željeznica. Za zapisničara je izabran E. Panian, a za ovjeritelje skupštinskoga zapisnika M. Lontkijević i T. Dramićanin. Za članove upravnoga odbora izabrani su: ing. N. Đurić, dr. F. Bončina, dr. D. Mišić, M. Lontkijević (za Ministarstvo saobraćaja), dr. Milutin Bošković (za Ministarstvo trgovine i industrije), dr. Milorad Đorđević (za Ministarstvo financija), dr. E. Hasil, dr. Josip Kruppai (za zagrebačku Direkciju), a deveto mjesto u upravnom odboru bilo je otvoreno za delegata Savske banovine. Za članove izvršnoga odbora izabrani su ing. N. Đurić, dr. F. Bončina i dr. M. Bošković, a za članove nadzornoga odbora Ž. Stanković, T. Dramićanin i D. Stražemanac. Glavna skupština primila je izvješća i bilancu (iskaz) o imovinskom stanju Društva, u kojem je njegova aktiva iskazana iznosom od 9.940.000 kruna, izražavala je troškove gradnje željeznice i drugih investicija, a pasiva Društva iznosom od 9.940.000. kruna, koja se sastojala od osnovnih i prioritetnih dionica Društva u jednakom iznosu. Na skupštini je naglašeno da Društvo od početka 1919. do tada nije od Jugoslavenskih državnih željeznica dobivalo obračune ni na osnovi njih udjele iz prihoda. Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije odobrilo je doduše Društvu akontaciju u iznosu od 4.738.210,91 dinara, no prethodno je tražilo od Društva da potpiše obveznu izjavu sljedećega sadržaja: *Potpisano društvo priznaje državi pravo, da s obzirom na izmjenjene prilike unese potrebne izmjene i dopune kako u koncesiju koju ima to društvo, tako i u ugovor o eksploataciji, i da će se karakter plaćanja akontacije utvrditi tek onda, kada odnos države prema tom društvu bude, po izvršenim izmjenama koncesije i ugovora o eksploataciji, definitivno utvrđen, a do onda ovo plaćanje neće imati karakter plaćanja po obavezama predviđenim u ranijem ugovoru o eksploataciji, zaključenim u svoje vrijeme između toga društva i bivših Mađarskih državnih željeznica.*¹⁰⁴

¹⁰³ Isto, 179. Usp. i: LAJNERT, „Dioničko društvo vicinalne željeznice Petrovaradin-Beočin”, 192.

¹⁰⁴ HR-HDA-151-SBOTOI, kut. 43, ur. br. 255-VIII-1932.

Na skupštini je također izviješteno da je Vlada Kraljevine Jugoslavije u smislu konvencija što ih je s pojedinim grupama interesenata sklopila 7. veljače 1931. otkupila sve prioritetne dionice Društva, i to kupovinom od 200 dinara za svakih 100 austrougarskih kruna nominale, valutom od 1. siječnja 1931. Na ime zaostalih kamata na tako utvrđeni prioritetni kapital za vrijeme od 1. siječnja 1919. do 31. prosinca 1930. platila je Vlada na svakih 100 austrougarskih kruna još 90 dinara, s tim da je od ukupnoga iznosa kamata odbila prije dane akontacije, čime je karakter tih akontacija definitivno određen u smislu da pod tim naslovom isplaćene sume nisu stavljene na raspolaganje Društvu, nego su priračunate kupovnoj cijeni prioritetnih dionica. Nasuprot tome pokriveni su iz toga primanja svi administrativni izdaci i društveni troškovi od 1. siječnja 1919. do 31. prosinca 1930., pa po predloženoj bilanci o imovinskom stanju Društvo prema trećim licima nije bilo opterećeno nikakvim obvezama ni dugovanjima.¹⁰⁵

Nakon što su otkupljene dionice Društva, prestao je i razlog njegova postojanja. Zbog toga je Lonjskopoljska željeznica d.d. 11. svibnja 1932. u 10 sati u zgradi Direkcije državnih željeznica u Zagrebu u sali za konferencije na prvom katu održala izvanrednu skupštinu dioničara. Jedna od točaka dnevnoga reda bio je i prijedlog upravnoga 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.¹⁰⁶ Istoga dana na istome mjestu, ali u različito vrijeme, održane su izvanredne skupštine dioničara na temu likvidacije za još neke vicinalne željeznice. Riječ je o Dioničarskom društvu Slavonskih vicinalnih željeznica, Dioničarskom društvu vicinalne željeznice Ruma – Klenak, Dioničarskom društvu vicinalne željeznice Križevci – Bjelovar – Virovitica – Barcs te Dioničarskom društvu Dunavsko-savske vicinalne željeznice, sva sa sjedištem u Zagrebu.¹⁰⁷

Kraljevski sudbeni stol kao trgovački sud u Zagrebu objavio je 6. lipnja 1932. da je u trgovački registar upisana likvidacija Dioničarskoga društva

¹⁰⁵ *Isto.*

¹⁰⁶ „Poziv Upravnog odbora Dioničarskog društva Lonjskopoljske željeznice od 22. travnja 1932. na izvanrednu skupštinu dioničara na dan 11. svibnja 1932. u 10 sati prije podne”, *Narodne novine*, 25. 4. 1932., 8.

¹⁰⁷ „Poziv Upravnog odbora Dioničarskog društva Slavonske vicinalne željeznice od 22. travnja 1932. na izvanrednu skupštinu dioničara na dan 11. svibnja 1932. u 4 sata poslije podne”; „Poziv Upravnog odbora Dioničarskog društva vicinalne željeznice Ruma-Klenak od 22. travnja 1932. na izvanrednu skupštinu dioničara na dan 11. svibnja 1932. u 5 sati poslije podne”; „Poziv Upravnog odbora Dioničarskog društva dunavsko-savske vicinalne željeznice od 22. travnja 1932. na izvanrednu skupštinu dioničara na dan 11. svibnja 1932. u 9 sati prije podne”; „Poziv Upravnog odbora Dioničarskog društva vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs od 22. travnja 1932. na izvanrednu skupštinu dioničara na dan 11. svibnja 1932. u 11 sati prije podne”. Vidi: *Narodne novine*, 25. 4. 1932., 8; *Narodne novine*, 30. 4. 1932., 14; LAJNERT, „Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs”, 40; LAJNERT, „Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Ruma-Klenak”, 57; LAJNERT, „Dioničarsko društvo Slavonske vicinalne željeznice”, 186.

Lonjskopoljskih željeznica u Zagrebu, s tim da su članovi ravnateljstva obavljali funkciju likvidatora.¹⁰⁸ Na temelju navedenog, ravnateljstvo Lonjskopoljskih željeznica d.d. sa sjedištem u Zagrebu u likvidaciji kao likvidator u smislu čl. 202. još uvijek vrijedećega *Trgovačkog zakona*¹⁰⁹ pozvalo je vjerovnike Društva da svoje tražbine za šest mjeseci, računajući od trećega uvrštenja oglasa u *Narodnim novinama*, prijave likvidatorima na adresu: Ministarstvo saobraćaja, Odbor za vicinalne željeznice u Beogradu.¹¹⁰

Od radova poslovne 1932. godine, na prugama Novska – Sisak i Novska – Dugo Selo nastavljeno je preuređenje otvorenih propusta od 0,6 do 3 m otvora u pokriveno otvore s pločama od armiranoga betona ili s ubetoniranim šinama. Na pruzi Dugo Selo – Novska na mjestima gdje su bile dotrajale šine dovršena je njihova zamjena jačim šinama profila S 45a i rekonstrukcija slabih objekata. Na ostatku pruge, gdje nisu zamjenjivane šine, ojačan je kolosijek zgušnjavanjem pragova. Tim radovima postiglo se da je od svibnja 1932. na toj pruzi prometovao ekspresni vlak *Simplon-orijent*, a time se skratilo vrijeme putovanja jer je veza Novske sa Zagrebom preko Dugog Sela bila kraća¹¹¹ od veze preko Siska. Osim toga, tada na stanici Zagreb vlakovi preko Dugog Sela nisu mijenjali pravac vožnje i prema tome nije više bilo potrebe za manevriranjem vlaka.¹¹² Voznim redom 1932./33. pruga Zagreb – Dugo Selo – Novska dobiva status glavne magistralne pruge¹¹³, kakav je imala i pruga Zagreb – Sisak – Novska. S obzirom na to da je, kao što je rečeno, pruga Dugo Selo – Novska bila kraća od pravca preko Siska te se nije trebao mijenjati smjer kretanja u Zagrebu, ovaj pravac počinje se sve više koristiti.¹¹⁴

Okružni sud u Zagrebu kao trgovački sud objavio je 12. travnja 1933. u trgovačkom registru brisanje Lonjskopoljske željeznice d.d. u Zagrebu u likvidaciji jer je uslijed dovršene likvidacije prestala s radom.¹¹⁵

Tijekom 1936. prenjete su u državno vlasništvo neke vicinalne pruge, među kojima je bila i Lonjskopoljska vicinalna željeznica.¹¹⁶

¹⁰⁸ „Trgovački registar. Promjene”, *Narodne novine*, 23. 6. 1932., 11.

¹⁰⁹ „Trgovački zakon od 16. svibnja 1875.”, *Sbornik zakonah i naredabah. Godina 1877.*, 568.

¹¹⁰ „Oglas”, *Narodne novine*, 2. 7. 1932., 11.

¹¹¹ Kao što je rečeno, neki autori navode da je pruga bila kraća za 12,5 km. Usp. BUNIJEVAC, „Povijest”, 6, 8; GORNIČIĆ-BRDOVAČKI, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj*, 193. Međutim, prema podacima službene željezničke statistike Jugoslavenskih željeznica, pruga je bila kraća za 11,719 km. Usp. *Statistika Jugoslovenskih željeznica za godinu 1932.*, XX. Treća decimala koristi se u tehničkim željezničkim znanostima jer se na taj način dužina pruge može vidjeti u metar. Ovdje je znači riječ o 11 km i 719 m. Zahvaljujem na objašnjenju dr. sc. Zoranu Bundalu.

¹¹² *Statistika Jugoslovenskih željeznica za godinu 1932.*, XIX-XX.

¹¹³ Status glavne pruge prvoga reda potvrđuje i službena željeznička statistika. Vidi: *Statistika Jugoslovenskih željeznica za godinu 1936.*, 6.

¹¹⁴ BUNIJEVAC, „Povijest”, 8.

¹¹⁵ „Trgovački registar. Promjene”, *Narodne novine*, 3. 6. 1933., 16.

¹¹⁶ Godine 1936. Kraljevina Jugoslavija preuzela je u državno vlasništvo 9 privatnih vicinalnih željeznica u dužini od 649,191 km. Osim Lonjskopoljske, preuzete su i sljedeće vicinalne željeznice: Dunavsko-savska, Ruma – Klenak – Sava, Zagorska, Slavonska, Dolenjska,

Iste godine pruge bivše Lonjskopoljske željeznice (Dugo Selo – Novska s prugom Banova Jaruga – Pakrac), koje su i dalje bile u nadležnosti Direkcije državnih željeznica u Zagrebu, na 1 km eksploatacijske dužine ostvarile su 1.919.694 brtkm. Za usporedbu, u nastavku su navedeni eksploatacijski pokazatelji rada vlakova i vagona i drugih pruga bivših vicinalnih željeznica pod nadležnošću zagrebačke željezničke direkcije. Pruge bivše Prve jugozapadne krajiške vicinalne željeznice (Caprag – Karlovac s prugom Karlovac – Bujinci) ostvarile su 339.535 brtkm, pruge bivše Vicinalne željeznice Čakovec – Zagreb (Zaprešić – Zabok Krapinske Toplice – Čakovec s prugom Zabok Krapinske Toplice – Krapina) 1.453.461 brtkm, pruga bivše Vicinalne željeznice Zabok – Stubica (Zabok Krapinske Toplice – Gornja Stubica) 138.396 brtkm, pruga bivše Vicinalne željeznice Varaždin – Golubovec 379.466 brtkm, pruge bivše Vicinalne željeznice Križevci – Bjelovar – Virovitica – Barcs (Virovitica – Kloštar – Križevci s prugama: Bjelovar – Garešnica, Kloštar – Koprivnica, Pavlovac – Dražica – Grubišno Polje, Bjelovar – Bjelovar mlin) 732.781 brtkm, pruge bivše Vicinalne željeznice Barcs – Pakrac (Pakrac – Suhopolje – Virovitica – državna granica kod Barcsa s prugama: Bastaji – Končanica, Slatina – km 3,625 kod stanice Suhopolje) 569.691 brtkm, pruge bivše Slavonske vicinalne željeznice (Osijek Glavni kolodvor – Našice – Nova Kapela Batrina s prugom Pleternica – Velika) 836.159 brtkm, pruge bivše Dravsko-savske vicinalne željeznice (Osijek Glavni kolodvor – Strizivojna Vrpolje s prugom Osijek Glavni kolodvor – Osijek dravska obala) 562.396 brtkm, pruge bivše Vicinalne željeznice Szt. Lőrincz – Slatina – Našice (Našice – Slatina – Noskovci – dravska obala) 1.011.166 brtkm, a pruge bivše Podravske vicinalne željeznice (Beli Manastir – Batina Skela – dunavska obala s prugom Beli Manastir – Baranjsko Petrovo Selo – državna granica) ostvarile su 132.992 brtkm. Usporedbe radi, spomenimo i prugu bivših Južnih željeznica Sisak – Rasputnica – Zagreb Glavni kolodvor – Zagreb Sava¹¹⁷ – Zaprešić, koja je ostvarila 4.648.681 brtkm.¹¹⁸ Vidljivo je da su pruge bivše Lonjskopoljske željeznice i dalje pokazivale najveću vrijednost brutotonskih kilometara među nekadašnjim vicinalnim željeznicama na području nadležnosti Direkcije državnih željeznica u Zagrebu. Što se tiče usporedbe s prugom bivših Južnih željeznica (smjer preko Siska za Zagreb), pruge bivše Lonjskopoljske željeznice nastavile su ju samo uspješno rasterećivati, ali joj se nikada nisu uspjele približiti po radu vlakova i vagona.

Na temelju molbe Ministarstva saobraćaja Kraljevine Jugoslavije br. 8899/1936. od 14. svibnja 1936., zapisnika o izvanrednoj skupštini dioničara Lonjskopoljske željeznice d.d. od 11. svibnja 1932., koji je ovjerio komesar Kraljevske banske uprave Savske banovine, kao i Uvjerenja br. R.735/36.-1 Okružnoga suda u Zagrebu kao trgovačkoga suda o brisanju navedene tvrtke

Kranj – Tržič, Ljubljana – Vrhnika i Ljutomer – Radgona. Vidi: *Statistika Jugoslovenskih željeznica za godinu 1936.*, VII.

¹¹⁷ Kolodvor Zagreb Sava je današnji Zagreb Zapadni kolodvor.

¹¹⁸ *Statistika Jugoslovenskih željeznica za godinu 1936.*, 34-35.

uslijed dovršene likvidacije u trgovačkom registru, te izvještaja Ministarstva saobraćaja Kraljevine Jugoslavije br. 10586/1936., Okružni sud u Novom Sadu (Odjeljenje za centralnu zemljišnu knjigu željeznica i kanala)¹¹⁹ donio je na svojoj sjednici održanoj 11. lipnja 1936. zaključak o uknjižbi prava vlasništva nad nekretninama navedene željeznice u korist državnoga erara Kraljevine Jugoslavije te da se brišu zabilježbe i ograničenja protiv bivših vlasnika. Tako je država uknjižila pravo vlasništva nad nekretninama Lonjskopoljske vicinalne željeznice d.d. uvedenim u Centralni zemljišnoknjižni uložak br. 208.¹²⁰

Završetak reguliranja imovinsko-pravnih odnosa Lonjskopoljske željeznice

U Nezavisnoj Državi Hrvatskoj (1941. – 1945.) pruge Dugo Selo – Banova Jaruga i Banova Jaruga – Novska vodile su se kao glavne pruge 1. reda, a Banova Jaruga – Pakrac kao sporedna pruga, te su spadale pod upravu i nadzor Ravnateljstva Hrvatskih državnih željeznica u Zagrebu. Također, kao vanjske izvršne službene jedinice Hrvatskih državnih željeznica, postojale su ložioničke ispostave u Novskoj i Pakracu.¹²¹

Prema izvještaju o izvršenim radovima na području Odjela za željeznice i promet Ministarstva prometa i javnih radova od 30. prosinca 1941., podignute su električne centrale na 16 raznih postaja pruge Zagreb – Dugo Selo

¹¹⁹ Naredbom ministra pravde Kraljevine Jugoslavije br. 19.313 od 13. ožujka 1935. u Novom Sadu otvorena je, počevši od 1. travnja 1935., Centralna zemljišna knjiga. Uvidom u nju potvrđeno je da se kod Okružnoga suda u Novom Sadu nalaze zemljišnoknjižni planovi i zapisnici državnih željeznica koji su dobiveni iz Budimpešte. U skladu s navedenim, Predsjedništvo Apelacionoga suda u Zagrebu obavijestilo je 20. ožujka 1935. sve područne okružne i sreske sudove da Centralna zemljišna knjiga željeznica i javnih kanala za područja ovoga i novosadskoga Apelacionog suda nastavlja 1. travnja 1935. s radom pri Okružnom sudu u Novom Sadu. Svi predmetni spisi upućivani su Odjeljenju za centralnu zemljišnu knjigu željeznica i javnih kanala Okružnoga suda u Novom Sadu. To je odjeljenje započelo s redovnim radom 1. travnja 1935. Vidi: HR-HDA-396-PRAS, kut. 4, Su 2038-2/1933., „Zemljišna knjiga željeznica i javnih kanala”. Usp. i: LAJNERT, „Dioničarsko društvo Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice”, 101. Do otvaranja Centralne zemljišne knjige u Novom Sadu sve gruntovno upisane čestice željeznice bile su, u smislu Zakonskoga članka I. iz 1868. i LXI. iz 1881., unesene u Centralnu gruntovnicu za željeznice i kanale u Budimpešti. Vidi: HR-HDA-136-DJDŽ/Z, kut. 124, ur. br. 419/U.O.

¹²⁰ Osim Lonjskopoljske željeznice, Okružni sud u Novom Sadu donio je na svojoj sjednici održanoj 11. lipnja 1936. zaključak o uknjižbi prava vlasništva u korist državnoga erara Kraljevine Jugoslavije još i nad nekretninama Vicinalne željeznice Ruma – Klenak d.d. uvedenim u Centralni zemljišnoknjižni uložak br. 243, Slavonske vicinalne željeznice d.d. uvedenim u Centralni zemljišnoknjižni uložak br. 156 i 306 te Vicinalne željeznice Bjelovar – Križevci – Virovitica – Barcs d.d. uvedenim u Centralni zemljišnoknjižni uložak br. 160, 309, 333 i 336. Usp. LAJNERT, *Povijest željeznica u Hrvatskom zagorju*, 174.

¹²¹ *Spomen-knjiga prve obljetnice Nezavisne Države Hrvatske*, 115-117.

– Novska jer su trebale služiti za osvjetljenje postaja električnim signalima.¹²² Također je rekonstruirana zgrada na postaji Dugo Selo.¹²³

U novostvorenoj socijalističkoj Jugoslaviji, na temelju čl. 14., st. 2. Ustava Federativne Narodne Republike Jugoslavije¹²⁴ od 31. siječnja 1946., sredstva željezničkoga prometa proglašena su općenarodnom imovinom, tj. imovinom u rukama države. Prema tome, sve željeznice javnoga prometa u zemlji samim su Ustavom nacionalizirane i prešle u državno vlasništvo, pod upravom sazevnoga Ministarstva saobraćaja u Beogradu (čl. 44., toč. 8.). To se odnosilo i na Lonjskopoljsku vicinalnu željeznicu. Ministarstvo saobraćaja Federativne Narodne Republike Jugoslavije smatralo je da je Lonjskopoljska vicinalna željeznica otkupljena od strane Kraljevine Jugoslavije, pa je prema tome stvarno već bila nacionalizirana.¹²⁵

Na temelju rješenja Izvršnoga odbora Narodnoga odbora kotara Čazma br. 15.563-51. od 19. studenog 1951. i br. 15.557-51. od 21. studenog 1951., Zemljišnoknjižni odjel Kotarskoga suda u Čazmi odobrio je 10. prosinca 1951. na nekretninama Lonjskopoljske željeznice¹²⁶ upisanim u z.k. ul. br. 2 i br. 512 k.o. Okešinec uknjižbu prava vlasništva u korist općenarodne imovine, pod upravom Jugoslavenskih željeznica, Direkcije željeznica Zagreb.¹²⁷

Zaključak

Krajem Prvoga svjetskog rata raspad Austro-Ugarske Monarhije utječe na raspad cjelokupnoga željezničkog sustava, a istovremeno kaos u željezničkom sustavu povratno utječe na ubrzanje raspada te zemlje.

Stvaranjem Države SHS 29. listopada 1918. agonija i kaos željezničkoga sustava na prostoru Hrvatske i Slavonije samo se nastavlja. Pljačka, palež i uništavanje željezničke imovine te ubijanje i prijetnje preostalim mađarskim željezničkim činovnicima bili su dio svakodnevice. Trebalo je i hitno popuniti manjak velikoga broja željezničkoga osoblja koje je pobjeglo u Mađarsku. Naime, većina osoblja bili su Mađari. Sreća za željeznički sustav Države SHS bila je činjenica da su barem čuvari pruga uglavnom bili domaći ljudi.

¹²² HR-HDA-219-MPJR GRP, „Izvještaj o izvršenom radu na području Ministarstva prometa i javnih radova-Odjela za željeznice od osnivanja NDH do kraja 1941.“, Vjestnik Ministarstva prometa i javnih radova, Odio za željeznice, autopromet i brodarstvo (Zagreb), 1. 1. 1942., 18-20.

¹²³ „Brzopisni zapisnik VII. sjednice Hrvatskog državnog sabora Nezavisne Države Hrvatske držane dne 26. veljače 1942.“, *Narodne novine*, 5. 3. 1942., 2. Govor ministra prometa i javnih radova NDH objavljen je u nastavcima u *Narodnim novinama* br. 52-57/1942.

¹²⁴ „Ustav Federativne Narodne Republike Jugoslavije“, *Službeni list* (Beograd), 1. 2. 1946., 74-94.

¹²⁵ LAJNERT, *Povijest željeznica u Hrvatskom zagorju*, 219-221.

¹²⁶ U dokumentu se koristi jedan od starih naziva željeznice: *Lonjsko-dolinjska željeznica*.

¹²⁷ HR-HDA-1576-DJDŽ/Z, kut. 1478, ur. br. 3916/1953., 3917/1953. U dokumentu se ne navodi o kojim je nekretninama riječ.

Stvaranjem Kraljevstva SHS eksploataciju pruga Lonjskopoljske željeznice preuzima Direkcija državnih željeznica u Zagrebu, koja je bila izravno podređena Ministarstvu saobraćaja, odnosno Generalnoj direkciji državnih željeznica u Beogradu. Da bi željeznički sustav novostvorene države mogao operativno funkcionirati, trebalo je hitno spojiti i uskladiti više tih do tada nepovezanih sustava u jednu cjelinu, a to se moglo samo upravljanjem i nadzorom iz jednoga centra.

S obzirom na interese domaće privrede, a u cilju obeštećenja za ratne štete, Kraljevina je društva koja su bila u vlasništvu pripadnika tzv. neprijateljskih država stavila pod osobiti nadzor i državni sekvestar. Kako je Mađarska, kao dio bivše Austro-Ugarske Monarhije, spadala u tzv. neprijateljske države, Kraljevina je prvo krenula u postupak stavljanja pod privremenu državnu upravu dioničarskih društava vicinalnih željeznica koja su u Monarhiji imala svoje sjedište u Budimpešti, a sada su ga morala premjestiti na teritorij Kraljevine. To se odnosilo i na Dioničarsko društvo Lonjskopoljske željeznice, koje je premjestilo svoje sjedište u Zagreb te potpalo pod privremenu državnu upravu Upravnoga odbora vicinalnih željeznica u Zagrebu. Odbor je preuzeo upravljanje sekvestriranim vicinalnim željeznicama na teritoriju Hrvatske i Slavonije. Nakon skidanja sekvestra nad dioničarskim društvima vicinalnih željeznica država kreće u otkup njihovih pruga koje su se nalazile na jugoslavenskom teritoriju, a nakon toga ih podvrgava likvidaciji.

Osnovni problem u pregovorima o otkupu sastojao se u tome što su dioničarska društva inzistirala da im se priznaju svi privilegiji (koncesije i ugovori o eksploataciji) koje su zaključili s Austro-Ugarskom Monarhijom te da im se u skladu s tim osiguraju financijska prava na temelju zlatnoga pariteta. Kraljevina SHS u tom je slučaju imala stav da nije izravni pravni sljednik Austro-Ugarske, pa zbog toga nije htjela priznati te privilegije, nego ih je htjela podvrgnuti reviziji. Smatrala je da su ti ugovori, s obzirom na izmijenjene društveno-političke okolnosti, bili štetni za njezine državne interese. S jedne je strane u skladu s ugovorima o miru, koje je i ona potpisala i koji su bili obvezujući, poštovala privatno vlasništvo, ali je smatrala da to mora biti u onom obimu koji bi odgovarao stvarnim prilikama. Na kraju krajeva, smatrala je da je ona ipak bila na strani pobjednika u ratu, a Austrija i Mađarska držane su tzv. neprijateljskim, odnosno gubitničkim zemljama. Na kraju je, pritisnuta tužbama koje su bile u skladu s odredbama važećih ugovora o miru, Kraljevina ipak nastojala mirnim putem sklopiti što povoljniji aranžman.

Nakon dugotrajnih pregovora Kraljevina je otkupila pruge Dioničarskoga društva Lonjskopoljske željeznice na temelju sporazuma od 7. veljače 1931., pa je tako prestao i razlog njegova postojanja. Društvo je 1932. ušlo u proces likvidacije, koji je završio 12. travnja 1933., kada je Društvo brisano iz trgovačkoga registra Okružnoga suda u Zagrebu. Nekretnine Lonjskopoljske željeznice upisane su u državno vlasništvo 1936., a kompletna regulacija imovinsko-pravnih odnosa završila je tek 1951. godine.

Pruge Lonjskopoljske željeznice, a posebno dio Dugo Selo – Novska, bile su iznimno važne za sustav državnih željeznica jer su znatno prometno rastećivale preopterećenu državnu prugu Sisak – Novska. Obje pruge nalazile su se na smjeru Zagreb – Beograd, najvažnijem željezničkom pravcu u državi. Povezivao je glavni grad te plodnu Vojvodinu sa zapadnim dijelom zemlje, a postojao je i veliki međunarodni tranzitni promet između istočnih i zapadnih europskih zemalja te istočnih zemalja i Jadranskoga mora. Zbog iznimne važnosti te pruge s prometno-privrednoga aspekta, na dijelu od Beograda do Novske izrađen je dvostruki kolosijek, a na smjeru od Novske do Zagreba nalazile su se dvije jednokolosiječne, ali paralelne pruge Novska – Dugo Selo – Zagreb i Novska – Sisak – Zagreb. Na taj se način stvarala dvostruka pruga na cijelom potezu od Beograda do Zagreba. Prednost lonjskopoljske pruge (Novska – Dugo Selo) u odnosu na pravac preko Siska bila je ta što je bila kraća, a mana joj je bila što je građena kao lokalna pruga, pa nije bila predviđena za veća opterećenja i veliki promet. Nakon rekonstrukcije ta pruga postaje kategorizirana kao pruga 1. reda. Analizirajući eksploatacijske rezultate Lonjskopoljske željeznice, možemo zaključiti da je bila veoma uspješna vicinalna (lokalna, sporedna) željeznica. S vremenom je toliko nadišla okvire lokalnoga da se o njoj više i nije moglo govoriti kao o vicinalnoj, nego glavnoj pruzi 1. reda.

Arhivski i neobjavljeni izvori

HR-HDA: Hrvatska, Hrvatski državni arhiv, Zagreb:

- fond 136-DJDŽ/Z: Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica – Zagreb.
- fond 151-SBOTOI: Savska banovina. Odjeljenje za trgovinu, obrt i industriju – Zagreb.
- fond 163-BHOIT: Banovina Hrvatska. Odjel za obrt, industriju i trgovinu – Zagreb.
- fond 219-MPJR GRP: Ministarstvo prometa i javnih radova Nezavisne Države Hrvatske, Glavno ravnateljstvo za promet – Zagreb.
- fond 396-PRAS: Predsjedništvo Apelacionog suda – Zagreb.
- fond 535-HUB/Z: Hrvatska udružena banka d.d. Zagreb.
- fond 573-BDH/Z: Bankovno društvo za Hrvatsku d.d. Zagreb.
- fond 881-ZR: Zbirka rukopisa.
- fond 905-ZGN: Zbirka građevinskih nacрта.
- fond 1576-DJDŽ/Z: Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica Zagreb.

Objavljeni izvori i tisak

Compass. Finanzielles Jahrbuch Jugoslavien, 1929., LXII. Wien: Compassverlag, 1929.

Compass. Finanzielles Jahrbuch Tschechoslovakei-Jugoslavien, 1922., Band II, LV. Wien: Compassverlag, 1922.

Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije 1918. Zagreb: Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljska vlada, 1918.

Jugoslavenski Lloyd (Zagreb), 1928.

Narodne novine (Zagreb), 1918-1922, 1932-1933, 1942.

Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju. Godina 1877. Zagreb: Tiskara Narodnih novinah, 1878.

Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju. Godina 1880. Zagreb: Tiskara Narodnih novinah, 1881.

Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju. Godina 1888. Zagreb: Tiskarski zavod Narodnih novinah, 1888.

Službeni list (Beograd), 10 (1946).

Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1929. sa uporednim podacima za godinu 1928., knj. I. Sarajevo: Generalna direkcija državnih železnica, 1930.

Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1930. sa uporednim podacima za godinu 1929., knj. I. Sarajevo: Generalna direkcija državnih železnica, 1931.

Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1930. sa uporednim podacima za godinu 1929., knj. II. Sarajevo: Generalna direkcija državnih železnica, 1931.

Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1932. sa uporednim podacima za godinu 1931. Beograd: Generalna direkcija državnih železnica, 1933.

Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1936. sa uporednim podacima za godinu 1935., knj. 1. Subotica: Generalna direkcija državnih železnica, 1936.

Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1937. sa uporednim podacima za godinu 1936., knj. 1. Subotica: Generalna direkcija državnih železnica, 1937.

Ugovor o miru sa Ugarskom potpisan u Trijanonu 4. juna 1920. Beograd: Nova štamparija „Davidović”, 1920.

Zbornik zakona i naredaba valjanih za Hrvatsku i Slavoniju. Godina 1918. Zagreb: Tisak Zemaljske tiskare, 1919.

Literatura

BANAC, Ivo. „I Karlo je o’šo u komite.’ Nemiri u sjevernoj Hrvatskoj u jesen 1918.” *Časopis za suvremenu povijest* 24 (1992), br. 3: 23-42.

BOGDANOVIĆ, Tomislav. „Kategorije zelenog kadra 1918. godine i osvrt na njihovo djelovanje u Podravini i Prigorju”. *Podravina* 12 (2013), br. 23: 96-108.

BUNIJEVAC, Helena. „Povijest ‘Parovozne lonjsko-poljske željeznice’”. U: *Zbornik povijesnog društva Pakrac – Lipik*, br. 5, ur. Stjepan Benković. Pakrac: Povijesno društvo Pakrac – Lipik; Srednja škola Pakrac, 2008, 5-9.

GORNIČIĆ-BRDOVAČKI, Josip. *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine. Građenje, organizacija i financijski odnosi*. Zagreb: Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, 1952.

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

Ko je ko u Jugoslaviji. Beograd; Zagreb: Jugoslovenski godišnjak; Nova Evropa, 1928.

LAJNERT, Siniša. „Dioničarsko društvo Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice (1902-1940)”. *Časopis za povijest zapadne Hrvatske* 13 (2018): 63-104.

LAJNERT, Siniša. „Dioničarsko društvo Slavonske vicinalne željeznice (1892-1933)”. *Scrinia Slavonica* 19 (2019), br. 1: 159-188.

LAJNERT, Siniša. „Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs (1893-1933)”. *CRIS: časopis Povijesnog društva Križevci XX* (2018), br. 1: 16-42.

LAJNERT, Siniša. „Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Ruma-Klenak (1901-1933)”. *Tokovi istorije: časopis Instituta za noviju istoriju Srbije XXVII* (2019), br. 1: 39-62.

LAJNERT, Siniša. „Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Vinkovci-Brčko (1886-1940)”. *Prilozi Instituta za historiju Univerziteta u Sarajevu* 47 (2018): 143-169.

LAJNERT, Siniša. „Dioničko društvo vicinalne željeznice Petrovaradin-Beočin (1907-1932)”. *Arheon: časopis Arhiva Vojvodine* 1 (2018), br. 1: 175-196.

LAJNERT, Siniša. „Društvo južnih željeznica / Društvo željeznica Dunav-Sava-Jadran”. *Željeznice* 21 20 (2021), br. 3: 51-53.

LAJNERT, Siniša. „Kratki pregled rada Generalnoga ravnateljstva državnih željeznica SHS (1918)”. *Arhivski vjesnik* 47 (2004), br. 1: 159-171.

LAJNERT, Siniša. *Povijest željeznica u Hrvatskom zagorju*. Zagreb: HŽ Putnički prijevoz d.o.o. Zagreb; Hrvatsko društvo željezničkih inženjera, 2020.

LAJNERT, Siniša. „Ustroj Direkcije Jugoslavenskih državnih željeznica Zagreb (1918-1941)”. *Arhivski vjesnik* 60 (2017), br. 1: 185-226.

LAJNERT, Siniša. „Ustroj i djelovanje Dioničarskog društva dunavsko-savske vicinalne željeznice u periodu Austro-Ugarske Monarhije”. *Scrinia Slavonica* 20 (2020), br. 1: 189-223.

LAJNERT, Siniša. „Ustroj i djelovanje Dioničarskoga društva Lonjskopoljske željeznice u periodu Austro-Ugarske Monarhije”. *Časopis za suvremenu povijest* 52 (2020), br. 3: 933-964.

LAJNERT, Siniša. *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*. Zagreb: HŽ-Hrvatske željeznice, 2003.

MANAKIN, Viktor, prir. *Almanah: Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca, 1921.-1922.*, sv. 1, dio I, II i III. Zagreb: Komisionalna naklada Hrvatskog štamparskog zavoda d.d., 1922.

MARTAN, Željko. „Nemiri u Hrvatskoj od proglašenja Države Slovenaca, Hrvata i Srba do Prosinućkih žrtava”. *Povijest u nastavi* XIV (2016), br. 27 (1): 1-30.

MILOSAVLJEVIĆ, Svetislav T. *Naše vicinalne željeznice. Jubilarna knjiga državnih željeznica Kraljevine Jugoslavije, 1919.-1929.* Beograd, 1929.

„Sekvestar”. U: *Pravni leksikon*. Zagreb: Leksikografski zavod „Miroslav Krleža”, 2007, 1447.

Spomen-knjiga prve obljetnice Nezavisne Države Hrvatske, 10.4.1941.-10.4.1942. Zagreb: Državni izvještajni i promičbeni ured, 1942.

STEHLIK, Vladimir. „Postanak i razvitak željeznica u Jugoslaviji (s preglednom kartom željezničke mreže)”. U: *Sto godina željeznica Jugoslavije (1849-1949)*. Zbornik članaka povodom stogodišnjice željeznice Jugoslavije, ur. Blagoje Bogavac. Beograd: Redakcija štamparskog preduzeća Jugoslovenskih željeznica, 1951, 73-88.

„Vilder (Wilder), Većeslav”. U: *Hrvatska enciklopedija*, sv. 11. Zagreb: Leksikografski zavod „Miroslav Krleža”, 2009, 394.

VUJASINOVIĆ, Branko. *Upravno i poslovodno osoblje na željeznicama u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji do 1918.* Zagreb: HŽ – Holding d.o.o. za poslovne usluge; HŽ – Infrastruktura d.o.o.; Hrvatski željeznički muzej, 2007.

SUMMARY

The Liquidation of the Lonjsko Polje Railways Joint-Stock Company and the Nationalisation of the Railways Owned by it

Using archival sources, the author of this paper analyses the liquidation process of the Lonjsko Polje Railways joint-stock company and the nationalisation of the railways owned by it after the end of World War I from the aspect of institutional history. The mentioned company was founded on 15 June 1896, and was based in Budapest. The railways owned by the company, Dugo Selo–Novska and Banova Jaruga–Pakrac, were opened for traffic on 29 November 1897. They linked the rich Moslavina with Zagreb, and also served to help relieve the congested and longer Zagreb–Sisak–Novska line. In the Austro-Hungarian Monarchy, the railways of the Lonjsko Polje Railways company were under the jurisdiction of the Management of the Royal Hungarian State Railways in Zagreb. After the end of World War I and the collapse of the Monarchy, the seat of the joint-stock company was transferred from Budapest to Zagreb. After the creation of the State of Slovenes, Croats and Serbs, they came under the jurisdiction of the newly established General Railways Directorate of the State of Slovenes, Croats and Serbs in Zagreb, and then, after the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes was established, under that of the State Railways Directorate in Zagreb. The Lonjsko Polje Railways were sequestered, and the Management Board of the vicinal railways in Zagreb took temporary control of the company in 1920. The sequester was removed, under certain conditions, by the Sequestration Department of the Ministry of Justice on 25 April 1923. After these conditions were met, the company's assets were returned on 1 October 1923. Following an agreement on 7 February 1931, the state repurchased the railways of the mentioned company, thereby removing the reason for its existence. The Lonjsko Polje Railways joint-stock company entered the liquidation process on 6 June 1932, which ended on 12 April 1933. In 1936, the Lonjsko Polje vicinal railway became state property, but the proprietary relations regarding the Lonjsko Polje Railways were completely resolved only in 1951. From the traffic and commercial standpoint of the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes/Yugoslavia state railways, the Dugo Selo–Novska railway had an exceptional importance because, as in the Austro-Hungarian Monarchy, it was primarily used to relieve the congested Novska–Sisak–Zagreb railway. Both railways were located on the Zagreb–Belgrade route, which was the most important railway route in the country. A double track was built on a part of the Belgrade–Novska railway, while two single-track, but parallel railways led from Novska to Zagreb (Novska–Dugo Selo–Zagreb and Novska–Sisak–Zagreb). In this way, a double railway covering the entire distance from Belgrade to Zagreb was built. Although the Novska–Dugo Selo–Zagreb railway was shorter than the Novska–Sisak–Zagreb railway, its main disadvantage was that it was built as a local railway and was therefore not intended for higher loads or a large amount of traffic. After the railway was reconstructed, it was categorised as a railway of primary importance.

Key words: vicinal railways; Lonjsko Polje Railways; Dugo Selo–Novska railway; Banova Jaruga–Pakrac railway; State Railways Directorate Zagreb