

## DIONIČARSKO DRUŠTVO VICINALNE ŽELJEZNICE VINKOVCI – BRČKO (1886–1940)

Siniša Lajnert

Hrvatski državni arhiv, Zagreb, Republika Hrvatska

*Apstrakt: U radu autor obrađuje organizaciju, poslovanje i likvidaciju Dioničarskog društva vicinalne željeznice Vinkovci – Brčko u vremenskom periodu od godine 1886., kada je to društvo osnovano, pa sve do godine 1940., kada je završena njegova likvidacija. Sjedište Dioničarskog društva u Austro-Ugarskoj Monarhiji bilo je u Budimpešti, da bi se u Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca / Jugoslaviji premjestilo u Beograd. Pruga Društva Vinkovci – Gunja otvorena je za promet 1886. godine, a pruga Gunja – Brčko 1894. Navedena privatna pruga bila je u državnoj eksploataciji, odnosno upravi. Temeljem sporazuma od 7. veljače 1931. država je otkupila pruge Dioničarskog društva vicinalne željeznice Vinkovci – Brčko, pa je tako prestao i razlog njegovog postojanja. Društvo je 1932. godine odlukom svoje skupštine ušlo u proces likvidacije, koja se završila 1940. godine.*

*Ključne riječi: Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Vinkovci – Brčko u Budimpešti / Beogradu, dioničari, likvidacija, vicinalne željeznice*

*Abstract: In this paper the author researches the organization, activity and liquidation of the Vinkovci – Brčko Vicinal Railway Stock Company from 1886 when the company was established to 1940 when its liquidation was brought to an end. The headquarters of the stock company during the Austro-Hungarian Monarchy was in Budapest and in the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes/Yugoslavia, it transferred to Belgrade. The stock company's railway line Vinkovci- Gunja was open for traffic in 1886 and Gunja – Brčko in 1894. The mentioned private railway line was*

*exploited i.e. administrated by the state. Based on the agreement from 7 February 1931 the state bought off the railway lines of the Stock Company of the Vinkovci – Brčko Vicinal Railway and hence there was no reason for its existence. In accordance with the decision of its assembly in 1932 the liquidation of the company began and it ended in 1940.*

*Keywords: The Vinkovci – Brčko Vicinal Railway Stock Company in Budapest / Belgrade, shareholders, liquidation, vicinal railways*

## Uvod

U članku su s aspekta povijesti institucija prikazani rezultati istraživanja organizacije, te poslovanja i likvidacije Dioničarskog društva vicinalne željeznice Vinkovci – Brčko<sup>1</sup> (*Vinkovce-Brčkai helyi érdekű vasut részvénytársaság, Vinkovce-Brčkaer Localeisenbahn-Actiengesellschaft /1886-1940./*). Navedeno društvo osnovano je 1886. godine sa sjedištem u u Budimpešti.<sup>2</sup> U Austro-Ugarskoj Monarhiji pruge društva bile su u eksploataciji Kr. ug. državnih željeznica.<sup>3</sup> Pruga Vinkovci – Gunja bila je puštena u promet 29. listopada 1886. godine, a pruga Gunja – Brčko 12. rujna 1894. godine.<sup>4</sup> Od vicinalnih željeznica izgrađenih na prostoru Kraljevine Hrvatske i Slavonije željeznica Vinkovci – Brčko bila je treća

---

<sup>1</sup> U dokumentima iz perioda Austro-Ugarske Monarhije, Brčko se spominje pod nazivom *Brčka*.

<sup>2</sup> *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1903.*, XXXVI., K. u. k. Hof-und Universitäts-Buchhändler, Wien, 1902, 1944. Također vidi i: *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1907.*, XL., Band II., K. u. k. Hof-und Universitäts-Buchhändler, Wien, 1906., 1166.

<sup>3</sup> *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1900./1901.*, *Financielles und Commercielles Jahrbuch, Genossenschaft, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte*, XXVIII-ter Jahrgang, II. Theil, Buchdruckerei Gebrüder Légrády, Budapest, 1901., 439-440. Također vidi i: *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1903.*, 1944.

<sup>4</sup> Vladimir Stehlik, "Postanak i razvitak željeznica u Jugoslaviji (sa preglednom kartom željezničke mreže)", u: *Sto godina željeznica Jugoslavije (1849-1949). Zbornik članaka povodom stogodišnjice željeznice Jugoslavije*, Beograd: Redakcija štamparskog preduzeća Jugoslovenskih željeznica, 1951., 82-83. U navedenom zborniku spominju se pruge Vinkovci – Gunja – Brčko (29. 10. 1886.) i Gunja – Brčko (12. 9. 1894.). Državna statistika navodi podatak da je kod privatne vicinalne željeznice Vinkovci – Brčko prvi dio pruge otvoren 28. 10. 1886., a drugi dio 12. 9. 1894. Vidi: *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1905.*, I., Kr. zemaljski statistički ured, Zagreb, 1913., 653. Također vidi i: *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1906-1910.*, II., Kr. zemaljski statistički ured, Zagreb, 1917., 478.

po redu.<sup>5</sup> Pruga Vinkovci – Gunja – Brčko imala je veliki promet drvetom, na godinu oko 8.000 vagona, a zatim voćem i pekmezom oko 5.000 vagona. Radi lakšeg rukovanja podignuta je već prije gradnje mosta na Savi (otvorenog 12. rujna 1894.) ekspozitura državnih željeznica u Brčkom, gdje se preuzimala roba, odnosno obračunavao prijevoz. Roba se nakon toga dalje sterilizirala, a potom prevozila za izvoz. Šljive su išle najviše u Južnu Ameriku, posebno u Argentinu.<sup>6</sup>

Vicinalne željeznice<sup>7</sup> bile su željeznice mjesnog interesa, kojima je osnovni smisao bio da odgovaraju prometno-gospodarstvenim interesima i potrebama područja kroz koja su prolazile. Izgradnja je prepuštena privatnom kapitalu i već 13. lipnja 1880. u ugarskom dijelu Monarhije donesen je tzv. Vicinalni zakon (*Zakonski članak XXXI.*)<sup>8</sup>, koji je za izgradnju lokalnih pruga poduzetnicima osiguravao razne beneficije. Zakonodavstvu je ostalo pridržano pravo izdavanja dozvola (koncesija)<sup>9</sup> za željeznice, koje su služile kao spoj dviju željeznica ili su služile kao nadopuna pojedinih glavnih pruga u njihovom glavnom pravcu.

Koncesije za izgradnju i eksploataciju vicinalnih željeznica izdavane su pojedinim fizičkim ili pravnim osobama u vidu specijalnog zakona. Izdanom koncesijom država je koncesionaru dozvoljavala da izgradi dotičnu vicinalnu željeznicu i da je eksploatira pod uvjetima i s ograničenjima koja su, radi zaštite javnih interesa, bila predviđena u samoj koncesiji i u zakonima dotične države.

<sup>5</sup> Hrvatski državni arhiv (dalje: HR-HDA), Zagreb, 757. Obitelj Plavšić – Osijek, Zagreb; 1853.-1964. (dalje: HR-HDA-757. OP), Predavanje Josipa Tominca, nadkontrolora državnih željeznica kod zajedničkog Ministarstva trgovine u Budimpešti o važnim željezničkim pitanjima javnog interesa s osobitim obzirom na Hrvatsku i Slavoniju, održano 26. i 27. travnja 1918., kut. br. 3.

<sup>6</sup> Josip Gorničić-Brdovački, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine; Građenje, organizacija i financijski odnosi*, Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, knjiga 3, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1952., 197., prilog br. 2.

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

<sup>8</sup> Zakonski članak XXXI. zajedničkoga hrvatsko-ugarskoga sabora o željeznicah mjestnog interesa, *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1880.*, Tiskara Narodnih novinah, Zagreb, 1881., br. 60., 235-239.

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

Mađarska vlada potpomogla je gradnju koja je tome pristupila kao sredstvu za proširenje željezničke mreže na što jeftiniji način. Prema izdanim koncesijama koncesionar je bio dužan osnovati dioničko društvo<sup>10</sup>, koje je za gradnju željeznice bilo ovlašteno pribaviti potreban kapital izdavanjem dionica ili obveznica u koncesijom utvrđenoj visini. Društveni kapital sastojao se iz dvije vrste: osnovnog (temeljnog) i prioritetnog (prvenstvenog). Osnovne (temeljne) dionice izdavane su osobama i samoupravnim tijelima lokalno zainteresiranim za izgradnju dotične željeznice. No, kako taj osnovni kapital prikupljen izdavanjem temeljnih dionica nije bio dovoljan, trebalo je privući i kapital koji nije bio lokalno zainteresiran za izgradnju dotične željeznice, već je samo tražio povoljan plasman. U tu svrhu izdavane su prioritetne (prvenstvene) dionice i obligacije kojima je koncesijom i statutima društava prvenstveno zagarantirana dividenda i amortizacija, dok temeljne dionice nisu uživale tu garanciju, jer se smatralo da su posjednici takvih dionica dovoljno honorirani već time što su dobili svoju željeznicu. Najkarakterističnije je da je država preuzimala na sebe obvezu da će po izgradnji uzeti vicinalne pruge u eksploataciju Kr. ug. državnih željeznica prema uvjetima međusobnog ugovora. Prema tim ugovorima većim dijelom bruto prihod dijelio se na pola (50%), a manjim dijelom putem zagarantiranog minimalnog prihoda. Ovakve koncesije davane su na 90 godina, poslije čega je željeznica prelazila u vlasništvo države bez ikakve odštete. Privatni kapital koji je sudjelovao u građenju ovih željeznica bio je mađarski, austrijski, njemački, švicarski, nizozemski i engleski.<sup>11</sup>

---

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

<sup>11</sup> Josip Kozjak, "O razviku pruga u Hrvatskoj", u: *Sto godina železnica Jugoslavije (1849-1949)*. *Zbornik članaka povodom stogodišnjice železnice Jugoslavije*, Beograd: Redakcija štamparskog preduzeća Jugoslovenskih železnica, 1951., 113-114. Također vidi i: Spis Ministarstva saobraćaja Demokratske Federativne Jugoslavije br. 31.372 upućen 22. ožujka 1946. Komitetu za zakonodavstvo i izgradnju narodne vlasti u Beogradu, Zbirka preslika izvornih dokumenata

Prema riječima Josipa Tominca, natkontrolora Kr. ug. državnih željeznica kod zajedničkog Ministarstva trgovine u Budimpešti<sup>12</sup>, u travnju 1918. na tadašnjem prostoru Kraljevine Hrvatske i Slavonije bilo je sveukupno 2.390 km pruga, od toga 980 km glavnih željeznica<sup>13</sup> i 1.410 km vicinalnih<sup>14</sup>. Od toga je na državne željeznice spadalo 901 km, na Južnu željeznicu 79 km, a na vicinalne željeznice 1.410 km.

U periodu Austro-Ugarske Monarhije djelovalo je dvadesetak dioničkih društava vicinalnih željeznica, a čije su pruge u cijelosti ili makar jednim svojim dijelom prolazile povijesnim hrvatskim prostorom.<sup>15</sup> Većina vicinalnih pruga bila je

---

Slobodana Rosića (dalje: ZPID SR). Svi izvorni dokumenti korišteni u ovome članku iz navedene zbirke, a vezani za vicinalne željeznice nalaze se u Željezničkom muzeju u Beogradu.

<sup>12</sup> Ministarstvo trgovine u Budimpešti (*Kereskedelmi Minisztérium / Kön. ung. Handels-Ministerium*) bilo je od 1889. do 1918. godine nadležno za poslove željeznica u ugarskom dijelu Monarhije, a time i za Hrvatsku i Slavoniju. Preuzelo je poslove Ministarstva za javne radnje i komunikacije u Budimpešti (1867-1889).

<sup>13</sup> Prva javna željeznica Sisak – Zagreb – Zidani most predana je prometu godine 1862. Onda je došla željeznica Zagreb – Karlovac, Zákány – Zagreb, Erdut – Dalj, Osijek, Karlovac – Rijeka – zemaljska granica, Dalj – Brod, Vrpolje – Šamac, Sisak – Galdovo, Brod – Bosanski Brod, Sisak – Dobrljin, Novi Sad – Zemun, Indija – Mitrovica, Zemun – Beograd, Sunja – Nova Gradiška, Nova Gradiška – Brod, Zagrebačka spojna pruga južni kolodvor i državni kolodvor, Borovo – Vukovar, Vinkovci – Mitrovica, Ogulin – Plaški. To je u razdoblju od 1862. do 1914. 971 km. Ako tome pribrojimo još nekoliko spojnih i pretovarnih kolosijeka, cjelokupna duljina iznosila je 980 km. Vidi HR-HDA-757. OP, Predavanje Josipa Tominca održano 26. i 27. travnja 1918., kut. br. 3. Ovdje treba napomenuti da je uistinu prva pruga sagrađena na našim prostorima pruga Pragersko/Čakovec – Kotoriba, koja je otvorena za promet 24. travnja 1860. kao dionica pruge Budimpešta – Nagykanizsa – Pragersko. Prolazila je kroz Međimurje u duljini od 41 km. No, kraljevim rješenjem od 27. siječnja 1861. Međimurje je izdvojeno iz Banske Hrvatske i priključeno Ugarskoj, pa je zbog te činjenice Josip Tominac ni ne spominje u svome predavanju u travnju 1918.

<sup>14</sup> Od vicinalnih željeznica izgrađena je prva godine 1885. željeznica Barcs – Pakrac, koja je jedina bila pod upravom Južne željeznice. Onda slijedi Zagorska željeznica, Vinkovci – Brčko, Ruma – Vrdnik, Belišće – Kapelna, Varaždin – Golubovec, Osijek – Našice, Križevci – Bjelovar, St. Lorinc – Našice, Viljevo – Noskovci, Dugo Selo – Novska i Banova Jaruga – Pakrac, Belišće – Prandanovci, Bjelovar – Mišulinovac, Mišulinovac – Virovitica, Zagreb – Samobor, Ruma – Klenak, Vinkovci – Županja kao dio Dravsko-posavske sjedinjene vicinalne željeznice, Osijek – Đakovo – Vrpolje, Vörösmajur – Voćin, Vrginmost – Karlovac, Belišće – Osijek, Petrovaradin – Beočin, Kloštar – Virje, Osijek – Vinkovci, Vukovar – Šid – Rača, Virje – Koprivnica, Bjelovar – Velika Pisanica, Velika Pisanica – Garešnica – Grubišno Polje, Karlovac – Bubnjarci, Požega – Velika, te konačno 1916. godine Zabok – Stubica. Vidi: HR-HDA-757. OP, Predavanje Josipa Tominca održano 26. i 27. travnja 1918., kut. br. 3.

<sup>15</sup> Osim Dioničarskog društva vicinalne željeznice Vinkovci – Brčko u Budimpešti, na hrvatskom povijesnom prostoru postojala su još i sljedeća društva: Dioničko društvo željeznice Čakovec – Zagreb u Budimpešti, Vicinalna željeznica Varaždin – Golubovec d.d. u Budimpešti, Prekodunavska (Zapadnougarska) vicinalna željeznica u Budimpešti, Dioničarsko

u eksploataciji Kr. ug. državnih željeznica (privatne željeznice u državnoj upravi), te su imale normalnu širinu kolosijeka od 1435 milimetara (odnosno 1,435 metar).

Članak se temelji prvenstveno na proučavanju sačuvanoga arhivskoga gradiva koje se nalazi u Hrvatskom državnom arhivu, te preslika izvornih dokumenata u privatnom vlasništvu. Osim analize arhivskih fondova, u radu su obrađeni i izvodi iz trgovačkih registara nadležnih sudova, kao i drugi predmetni akti i propisi objavljeni u službenim glasilima, te dnevne tiskovine iz toga vremena.

## Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Vinkovci – Brčko u Budimpešti

Naredbom kr. ug. ministra za javne radnje i komunikacije<sup>16</sup> br. 9975 od 4. travnja 1885., odnosno br. 13022 od 8. travnja 1885. određen je politički ophod od Vinkovaca do Brčkog projektirane ali još nekoncesionirane željeznice mjesnog interesa. O ophodu je 18. travnja 1885. u Vinkovcima načinjen i zapisnik. Predmet ove povjerenstvene rasprave sačinjavalo je ustanovljenje onih građevnih

---

društvo Slavonske vicinalne željeznice u Budimpešti, Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci – Bjelovar – Virovitica – Bares u Budimpešti, Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Szt. Lőrincz – Slatina – Našice u Budimpešti, Dioničarsko društvo Lonjskopoljske željeznice u Budimpešti, Dioničarsko društvo lokalne željeznice Ruma – Klenak u Budimpešti, Dioničarsko društvo Sjedinjenih dravsko-posavskih vicinalnih željeznica u Budimpešti (Dioničko društvo mjesne željeznice Vinkovci – Županja – savska obala i Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Osijek – Đakovo – Vrpolje), Dioničarsko društvo prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice u Budimpešti, Dioničko društvo vicinalne željeznice Petrovaradin – Beočin u Budimpešti, Podravske vicinalne željeznice d.d. u Budimpešti, Dioničarsko društvo Dunavsko-posavske vicinalne željeznice u Budimpešti, Dioničko društvo vicinalne željeznice Zabok – Stubica u Budimpešti, Dioničarsko društvo Rumsko-vrdničke lokalne željeznice u Zagrebu, Dioničarsko društvo lokalne željeznice Pécs – Dolnji Miholjac u Budimpešti, Vicinalna željeznica Zagreb – Samobor – dioničko društvo u Budimpešti, Dioničarsko društvo Slavonsko-podravske željeznice u Budimpešti, te Vicinalna željeznica Bares – Pakrac d.d. u Budimpešti. Vidi: Siniša Lajnert, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, HŽ-Hrvatske željeznice d.o.o., Zagreb, 2003., 42-56. Ovdje treba napomenuti da se na prostoru Kraljevine Hrvatske i Slavonije do 1918. godine uistinu nalazilo 18 vicinalnih željeznica, jer su dvije od navedenih (Prekodunavska (Zapadnougarska) vicinalna željeznica i Podravske vicinalne željeznice) tada potpadale u cjelini pod ugarsko područje, te su na taj način bile u nadležnosti same Mađarske. Vidi: HR-HDA-757. OP, Predavanje Josipa Tomincina održano 26. i 27. travnja 1918., kut. br. 3.

<sup>16</sup> Ministarstvo za javne radnje i komunikacije u Budimpešti (*Közmunka-és Közlekedésügyi Minisztérium / Kön. ung. Ministerium für öffentliche Arbeit und Communication*) bilo je od Austro-Ugarske nagodbe godine 1867. do 1889. zaduženo za poslove željeznica u ugarskom dijelu Monarhije, a time i za Hrvatsku i Slavoniju.

odredaba koje su se trebale provesti pri građenju predmetne željeznice te osiguranja javnih i privatnih interesa. Naredbom Kr. ug. ministarstva za javne radnje i komunikacije br. 20223 od 30. rujna 1885. zapisnik o političkom ophodu željezničke pruge Vinkovci – Brčko od 18. travnja 1885. primljen je na znanje, te je dozvoljena gradnja navedene željeznice.<sup>17</sup>

Na temelju već spomenutog *Zakonskog članka XXXI.* iz 1880. te na temelju carske odluke od 10. listopada 1884., kr. ug. ministar za javne radnje i komunikacije u Budimpešti izdao je 6. rujna 1885. *Dozvolnu izpravu za gradnju mjestne željeznice Vinkovci – Brčka.*<sup>18</sup> Navedenom ispravom D. W. Klein, trgovac u Osijeku, i Hrvatska komercijalna banka u Zagrebu kao koncesionari dobili su pravo da sagrade i drže u prometu parovoznu željeznicu koja je izlazila od Vinkovačke postaje Kr. ug. državne željeznice, vodila kroz općine Otok i Vrbanja do obale Save i nalazila se preko puta trgovišta bosanskog područja *Nova – Brčka*. Donja gradnja pruge izvedena je za jedan kolosijek. Maksimalni uspon pruge nije smio biti veći od 5‰. Zavoji na otvorenoj pruzi nisu smjeli imati manji polumjer od 300 m. Širina tjemena željeznice mjerena u donjoj površini šljunčanog podnožja iznosila je 4 m. Šine su trebale biti čelične i nisu smjele biti lakše od 23,6 kg po tekućem metru. Šine su trebale biti tako položene da opterećenje istih uz pritisak kotača od 4.300 kg po četvornom centimetru ne prekorači 1.000 kg. Na svaka 4 km dolazila je po jedna stražarnica. Koncesionari su mogli u Vinkovcima imati zajednički kolodvor s Kr. ug. državnim željeznicama. Najveće opterećenje osovine parnih ili tovarnih kola ustanovljeno je na 8.600 kg. Bila je dozvoljena upotreba lokomotiva s dvjema osovinama. Koncesionari su bili dužni prometna sredstva, tračnice i drugi materijal upotrijebljen pri gradnji nabaviti u tuzemstvu, osim u slučaju ako su dokazali da ga ne mogu nabaviti kod kuće pod sličnim uvjetima. Koncesionari su bili dužni u roku od godinu dana Vladi predložiti potanke osnove, a građenje pruge završiti

<sup>17</sup> Prisutni na ophodu bili su predstavnici: Kr. ug. ministarstva za javne radnje i komunikacije, C. kr. zajedničkog ministarstva rata, Kr. hrv.-slav. zemaljske vlade, Kr. ug. željezničkog glavnog nadzorništva, vinkovačkog Kr. građevnog ureda, Hrv.-slav. krajiške investicionalne zaklade, Ravnateljstva Kr. ug. državnih željeznica, D. W. Klein od strane molitelja koncesije, predstavnici dotičnih oblasti, ureda, općina i drugih interesenata. Vidi HR-HDA-79, Zemaljska vlada, Odjel za unutarnje poslove – Zagreb (1869-1921), (dalje: HR-HDA-79. UOZV), sv. 10-4, kor. br. 42842/1885., kut. br. 848.

<sup>18</sup> Kao što je rečeno u *dozvolnoj ispravi*, dana 6. rujna 1885. Kr. ug. ministarstvo za javne radnje i komunikacije izdalo je na rok od 90 godina koncesiju za gradnju i eksploataciju pruge Vinkovci – Brčko. Nakon toga su koncesionari trebali Vladi predočiti potanke osnove za gradnju, a gradnju završiti u roku od dvije godine od dana odobrenja političkog ophoda pruge. Navedeno odobrenje izdao je kr. ug. ministar za javne radnje i komunikacije 30. rujna 1885. S obzirom da je pruga predana javnom prometu u listopadu 1886., može se zaključiti da su koncesionari u potpunosti ispoštovali odredbe koncesije.

u roku od dvije godine računajući od dana odobrenja političkog ophoda pruge. Na koncesioniranoj željeznici nije se ubirao otpremni porez kroz 10 godina računajući od dana izdavanja koncesije. Koncesionari su imali pravo osnovati dioničko društvo koje je naslijedilo sva njihova prava i obveze. U vezi s predajom, odnosno preuzimanjem prometa na navedenoj željeznici koncesionari su sklopili pogodbu s Ravnateljstvom Kr. ug. državnih željeznica. Za izgradnju i svrsishodno uređenje željeznice ustanovljena je potrebna faktična glavica od 1.700.000 forinti. Ova željeznica imala je kolosijek iste širine kao željeznice prvoga reda (1.435 mm). Koncesionar je bio dužan na navedenoj pruži podignuti najmanje tri postaje (ne računajući ovdje vinkovačku izlaznu postaju) i dva ugibališta. Za poslovna sredstva trebala se upotrijebiti svota od najmanje 150.000 forinti. Vlada je bila ovlaštena da može poslovno rukovanje i upravu željeznice nadzirati i pregledavati po svojem izaslaniku. Po Vladi izaslani povjerenik imao je pravo prisustvovati sjednicama glavnih skupština i upravnih odbora. Također, povjerenik je imao pravo obustaviti sve odredbe za koje je procijenio da su protuzakonite i štetne po državni interes. Koncesionar je bio dužan prije izdavanja koncesije kod Kr. ug. središnje državne blagajne položiti jamčevinu u iznosu od 80.000 forinti. Trajanje koncesije ustanovljeno je na 90 godina, nakon čega je trebala prijeći u vlasništvo države.<sup>19</sup>

Usljed odustajanja Hrvatske komercijalne banke u Zagrebu od koncesije željeznice mjesnog interesa Vinkovci – Brčko, izjavljenoga 27. kolovoza 1885., ministar za javne radnje i komunikacije potvrdio je 9. rujna 1885. pod br. 33460 da je D. W. Klein, trgovac u Osijeku, isključivi posjednik nazočne koncesije, te jedini koncesionar željeznice mjesnog interesa Vinkovci – Brčko.<sup>20</sup>

Naredbom kr. ug. ministra za javne radnje i komunikacije br. 37972 od 9. listopada 1886. određen je tehničko-redarstveni ophod vicinalne željeznice Vinkovci – Brčko. O ophodu je 27. listopada 1886. u Vinkovcima načinjen i zapisnik. Voditelj povjerenstva je na kraju ophoda usmeno izdao dozvolu da se navedena pruga 28. listopada 1886. preda javnom prometu. Naredbom Kr. ug. ministarstva

---

<sup>19</sup> *Narodne novine* (dalje: *NN*), br. 266, Zagreb, 19. 11. 1885. Nakon što je godine 1886. pruga Vinkovci – Gunja (50,7 km) izgrađena, službena mađarska željeznička statistika potvrđuje tehničke podatke iz navedene koncesije, i to: maksimalan uspon na pruži 5‰, najmanji polumjer 300 m, normalna širina tjemena željeznice u razini donje gradnje, tj. u visini donje površine šljunčanog sloja (širina gornje gradnje) 4 m, težina tračnica (šina) 23,6 kg po tekućem metru, pritisak osovina 4.300 kg. Vidi: HR-HDA-757. OP, II. Kivonat a magyar szent korona országaiban megépült, valamint építés alatt álló helyi érdékű vasutak engedélyokirataiból, 20-21, kut. br. 3.

<sup>20</sup> *NN*, br. 266, Zagreb, 19. 11. 1885. Dodatak koncesiji izdan je 14. siječnja 1894. pod br. 8943. Vidi: J. Gorničić-Brdovački, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine*, 197.



za javne radnje i komunikacije br. 43044 od 7. studenoga 1886. potvrđena je dozvola za otvorenje pruge za javni promet.<sup>21</sup>

*Zakonskim člankom XXXIX. kojim se dozvoljuje vicinalna željeznica od Gunje do bosanske granice* od 27. prosinca 1893. ovlašteno je Ministarstvo trgovine u Budimpešti da za onaj dio pruge željeznice projektirane kao nastavak vicinalne željeznice Vinkovci – Brčko od Gunje i premoštenjem Save do Brčkog, koji je prolazio područjem zemalja ugarske krune, može izdati građevnu i prometnu dozvolu, nadalje, da može dozvoliti da se ista priključi onom dijelu pruge koji se trebao izvesti na bosanskom području.<sup>22</sup>

*Zakonski članak IV. o nastavnom izgradjenju željeznice mjestnoga interesa Vinkovce – Brčka od postaje Gunje do Brčke premoštenjem Save* donesen je u Beču 26. veljače 1894. Navedenim zakonom ugarska vlada ovlaštena je da pristane na to, da bosanskohercegovačka Zemaljska vlada u svrhu nastavka izgradnje željeznice normalnog kolosijeka Vinkovci – Brčko od slavonske postaje Gunja do Brčkog premoštenjem Save za pokriće građevnih troškova za bosanski dio ove produžene željeznice može sklopiti zajam u najvećem iznosu od 400.000 forinti. Kamate iz spomenutoga zajma pokrивane su svake godine iz *dohodaka* Bosne i Hercegovine. Čisti dobitak željeznice koji je otpadao na Bosnu pripadao je *zemaljskim dohotcima* Bosne i Hercegovine.<sup>23</sup>

U utorak 11. rujna 1894. obavljen je tehničko-redarstveni ophod novog mosta na Savi od Gunje do Brčkog. Most je bio u najboljem redu, te je 12. rujna 1894. predan prometu.<sup>24</sup> Tim danom otvoren je nastavak pruge vicinalne željeznice Vinkovci – Gunja od Gunje do Brčkog, uslijed čega je znatno olakšan promet s Bosnom.<sup>25</sup>

---

<sup>21</sup> Prisutni na ophodu bili su predstavnici: Kr. ug. ministarstva za javne radnje i komunikacije, Kr. ug. željezničkog glavnog nadzorništva, bana Kraljevina Hrvatske i Slavonije, Kr. kotarske oblasti u Vinkovcima, Kr. kotarske oblasti u Županji, Ravnateljstva Kr. ug. državnih željeznica, Dioničkog društva željeznice Vinkovci – Brčko i Građevnog poduzetništva. Vidi: HR-HDA-79. UOZV, sv. 10-4, kor. br. 46045/1885., ur. br. 50449/1886., kut. br. 848. U dnevnom tisku spominje se da je nakon uspješno obavljenog ophoda izdana dozvola za otvorenje javnog prometa od 29. listopada 1886. po oglašenom voznom redu. Vidi: *NN*, br. 247, Zagreb, 28. 10. 1886.

<sup>22</sup> *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1894.*, Tiskarski zavod Narodnih novinah, Zagreb, 1894., br. 26, 278-279.

<sup>23</sup> *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1894.*, Tiskarski zavod Narodnih novinah, Zagreb, 1894., br. 67, 481-482.

<sup>24</sup> Most je bio dug 800 metara, a sagradilo ga je poduzetništvo Lindheimovo za željeznički i lokalni promet. Kod ophoda bili su prisutni zastupnici Ministarstva trgovine, Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljske vlade i bosanske Zemaljske vlade. Vidi: *NN*, br. 209, Zagreb, 13. 9. 1894.

<sup>25</sup> *Izvišće o poslovanju Upravnog odbora i o stanju uprave u županiji Srijemskoj za godinu 1894.*, Tiskarski zavod Srijemskih novina, Vukovar, 1895., 330-331. Nakon što je godine 1894.

Krajem 1899. godine sjedište Društva bilo je u Budimpešti, na lokaciji V. Báthory-utcza 24. Dionički kapital iznosio je 2.479.400 forinti, odnosno 4.958.800 kruna.<sup>26</sup>

Na dan 30. siječnja 1908. iskaz sveukupnih troškova za željezničke pruge subvencionirane iz Krajiške investicionalne zaklade<sup>27</sup> iznosio je 5 190.000 kruna. Od toga je za prugu Vinkovci – Brčko iz Zaklade subvencionirano 1.120.000 kruna.<sup>28</sup> Zaklada je tako bila vlasnica temeljnih dionica željeznice Vinkovci – Brčko u nominalnoj vrijednosti od 1.120.000 kruna (2800 komada á 400 kruna). Ban Hrvatske, Slavonije i Dalmacije imenovao je svoga člana u ravnateljstvu vicinalnih željeznica, koje su postojale u Hrvatskoj i Slavoniji, te je određivao tko će zastupati Krajišku investicionalnu zakladu, kao vlasnicu temeljnih dionica, kod glavnih skupština tih vicinalnih željeznica. Što se vicinalne željeznice Vinkovci – Brčko tiče, ban je imao pravo imenovanja dva člana u njezino ravnateljstvo.

---

pruga Gunja – Brčko (2,6 km) izgrađena, službena mađarska željeznička statistika objavila je sljedeće tehničke podatke o njoj: maksimalan uspon na pruži 10%, najmanji polumjer 200 m, normalna širina tjemena željeznice u razini donje gradnje, tj. u visini donje površine šljunčanog sloja (širina gornje gradnje) 4 m, težina tračnica (šina) 23,6 kg po tekućem metru, pritisak osovina 5.000 kg, broj postaja 1. Vidi HR-HDA-757. OP, II. Kivonat a magyar szent korona országaiban megépült, valamint építés alatt álló helyi érdekű vasutak engedélyokirataiból, 20-21, kut. br. 3.

<sup>26</sup> Godine 1899. ravnateljstvo Društva bilo je sljedeće: državni tajnik dr. Albert von Bedő (predsjednik; imenovan od strane Ministarstva), Antal Zaviška i Urós Wurdelja (imenovani od strane bana), te članovi: Bauer Mór, dr. Hajcsy György, Kallina Károly, Eduárd Nemicic, dr. Zoltán Okolicsányi, Gyula Pósch, Bódog Schwarcz. Iste godine članovi Nadzornog odbora bili su: László Tisza, Lajos Hrabovszky, Béla Hoffer, Ottmár Pucher. Krajem 1913. godine sjedište Društva u Budimpešti nalazilo se na lokaciji VI., Andrassy utca 5. Ravnateljstvo Društva bilo je sljedeće: dr. Albert Bedő (predsjednik), te članovi: dr. Jacob Singer, Marian Mihaljković, dr. Vladimir Bacsinsky, Béni Enyedy, dr. György Hajcsy, dr. Zoltán Okolicsányi, dr. Gyula Pósch, Adolf Urbán, dr. Tivadar Bošnjak, dr. Márk Aurél Fodróczy, Adolf Schönwald, Vincze Nagy. Članovi Nadzornog odbora bili su: Kálmán Bódogh, Emil Prosz, Ottmár Pucher, dr. László Mészöly. Dionički kapital Društva ostao je isti. Vidi: *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1900./1901., Financielles und Commercielles Jahrbuch, Genossenschaft, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte, XXVIII-ter Jahrgang, II. Theil, Buchdruckerei Gebrüder Légrády, Budapest, 1901., 439-440; Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn 1901., XXXIV., K. u. k. Hof-und Universitäts-Buchhändler, Wien, 1901, 1242; Ungarischer Compass 1914.-1915., Financielles und Commercielles Jahrbuch, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finanzen, XLII. Jahrgang, II. Teil, Budapest, 1915., 1101-1102.*

<sup>27</sup> Krajiška investicionalna zaklada osnovana je temeljem carskog zapovjednog pisma od 8. lipnja 1871. od izvanrednih dohodaka iz državnih šuma u hrvatsko-slavonskoj vojnoj krajini. Zaklada je financijski podupirala gradnju vicinalnih željeznica u Hrvatskoj i Slavoniji.

<sup>28</sup> HR-HDA-757. OP, kut. br. 3.

Godine 1909. banovi zastupnici u ravnateljstvu vicinalne željeznice Vinkovci – Brčko bili su: Ivan pl. Hervoić, odsječni savjetnik i Franjo Mallina iz Petrovaradina (odluka bana br. 2176 l. z. od 23. travnja 1908.).<sup>29</sup>

Vicinalna željeznica Vinkovci – Brčko poslovala je sa značajnim financijskim dobitkom. Kao primjer eksploatacije (promet i financijski rezultati) željeznice Vinkovci – Brčko prikazani su njeni rezultati u periodu 1894.-1910., i to:<sup>30</sup>

- Godine 1894. prevezeno je 30.000 putnika s 1.138.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 109.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 4.665.000 tonskih kilometara.
- Godine 1895. prevezeno je 32.000 putnika s 1.207.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 80.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 3.490.000 tonskih kilometara.
- Godine 1896. prevezeno je 33.000 putnika s 1.270.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 99.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 2.822.000 tonskih kilometara.
- Godine 1897. prevezeno je 49.000 putnika s 1.658.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 96.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 3.527.000 tonskih kilometara.
- Godine 1898. prevezeno je 51.000 putnika s 2.045.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 95.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 3.221.000 tonskih kilometara.
- Godine 1899. prevezeno je 68.000 putnika s 1.910.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 116.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 4.249.000 tonskih kilometara.
- Godine 1900. prevezeno je 66.000 putnika s 1.934.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 90.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 3.366.000 tonskih kilometara.
- Godine 1901. prevezeno je 68.000 putnika s 1.933.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 85.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 3.173.000 tonskih kilometara.

---

<sup>29</sup> HR-HDA-78. Zemaljska vlada (Hrvatsko-slavonsko-dalmatinska zemaljska vlada). Predsjedništvo – Zagreb (1869-1921), sv. 6-14, ur. br. 914/1909., kut. br. 786.

<sup>30</sup> *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1905.*, I., Kr. zemaljski statistički ured, Zagreb, 1913., 654-655. i *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1906-1910.*, II., Kr. zemaljski statistički ured, Zagreb, 1917., 479-480.

- Godine 1902. prevezeno je 72.000 putnika s 2.017.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 66.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 2.490.000 tonskih kilometara. Prometni primitak iznosio je 286.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 144.000 kruna, a drugi izdaci 31.000 kruna. Prometni višak iznosio je 142.000 kruna, a neto višak 111.000 kruna.
- Godine 1903. prevezeno je 77.000 putnika s 1.986.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 96.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 3.196.000 tonskih kilometara. Prometni primitak iznosio je 308.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 163.000 kruna, a drugi izdaci 35.000 kruna. Prometni višak iznosio je 145.000 kruna, a neto višak 110.000 kruna.
- Godine 1904. prevezeno je 78.000 putnika s 2.128.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 136.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 4.478.000 tonskih kilometara. Prometni primitak iznosio je 476.000 kruna, a drugi primici 1.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 224.000 kruna, a drugi izdaci 45.000 kruna. Prometni višak iznosio je 252.000 kruna, a neto višak 208.000 kruna.
- Godine 1905. prevezeno je 91.000 putnika s 2.507.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 126.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 3.797.000 tonskih kilometara. Prometni primitak iznosio je 431.000 kruna, a drugi primici 4.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 205.000 kruna, a drugi izdaci 55.000 kruna. Prometni višak iznosio je 226.000 kruna, a neto višak 174.000 kruna.
- Godine 1906. prevezeno je 105.000 putnika s 2.962.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 125.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 4.327.000 tonskih kilometara. Prometni primitak iznosio je 480.000 kruna, a drugi primici 2.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 227.000 kruna, a drugi izdaci 79.000 kruna. Prometni višak iznosio je 253.000 kruna, a neto višak 176.000 kruna.
- Godine 1907. prevezeno je 105.000 putnika s 2.904.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 119.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 4.129.000 tonskih kilometara. Prometni primitak iznosio je 432.000 kruna, a drugi primici 4.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 209.000 kruna, a drugi izdaci 52.000 kruna. Prometni višak iznosio je 223.000 kruna, a neto višak 175.000 kruna.
- Godine 1908. prevezeno je 85.000 putnika s 2.507.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 113.000 tona robe (dobara) s pre-

valjenih 3.889.000 tonskih kilometara. Prometni primitak iznosio je 408.000 kruna, a drugi primici 4.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 199.000 kruna, a drugi izdaci 39.000 kruna. Prometni višak iznosio je 209.000 kruna, a neto višak 174.000 kruna.

- Godine 1909. prevezeno je 100.000 putnika s 3.027.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 104.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 4.221.000 tonskih kilometara. Prometni primitak iznosio je 399.000 kruna, a drugi primici 6.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 194.000 kruna, a drugi izdaci 38.000 kruna. Prometni višak iznosio je 205.000 kruna, a neto višak 173.000 kruna.
- Godine 1910. prevezeno je 109.000 putnika s 3.127.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 92.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 3.627.000 tonskih kilometara. Prometni primitak iznosio je 420.000 kruna, a drugi primici 3.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 190.000 kruna, a drugi izdaci 58.000 kruna. Prometni višak iznosio je 230.000 kruna, a neto višak 175.000 kruna.

U odnosu na druge vicinalne željeznice, željeznica Vinkovci – Brčko poslovala je solidno. Usporedimo li, kao primjer, podatke iz 1910. godine s rezultatima nekih drugih vicinalnih željeznica iz iste godine, dobijemo sljedeće:<sup>31</sup>

- Na vicinalnoj željeznici Varaždin – Golubovec prevezeno je 125.000 putnika s 2.010.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 119.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 2.555.000 tonskih kilometara. Prometni primitak iznosio je 165.000 kruna, a drugi primici 2.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 85.000 kruna, a drugi izdaci 24.000 kruna. Prometni višak iznosio je 80.000 kruna, a neto višak 58.000 kruna.
- Na vicinalnoj željeznici Križevci – Bjelovar – Virovitica – Barcs prevezeno je 486.000 putnika s 10.505.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 179.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 4.670.000 tonskih kilometara. Prometni primitak iznosio je 786.000 kruna, a drugi primici 28.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 381.000 kruna, a drugi izdaci 17.000 kruna. Prometni višak iznosio je 405.000 kruna, a neto višak 416.000 kruna.

---

<sup>31</sup> *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1905.*, I., Zagreb: Kr. zemaljski statistički ured, 1913., 654-655. i *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1906-1910.*, II, Zagreb: Kr. zemaljski statistički ured, 1917. , 479-480.

- Na Lonjskopoljskoj vicinalnoj željeznici prevezeno je 355.000 putnika s 9.892.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 135.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 7.597.000 tonskih kilometara. Prometni primitak iznosio je 732.000 kuna, a drugi primici 8.000 kuna. Prometni izdaci iznosili su 350.000 kuna, a drugi izdaci 36.000 kuna. Prometni višak iznosio je 382.000 kuna, a neto višak 354.000 kuna.
- Na Sjedinjenim dravsko-posavskim vicinalnim željeznicama prevezeno je 332.000 putnika s 6.643.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 180.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 4.452.000 tonskih kilometara. Prometni primici iznosili su 636.000 kuna, a drugi primici 2.000 kuna. Prometni izdaci iznosili su 308.000 kuna, a drugi izdaci 39.000 kuna. Prometni višak iznosio je 328.000 kuna, a neto višak 291.000 kuna.
- Na vicinalnoj željeznici Petrovaradin – Beočin prevezeno je 120.000 putnika s 1.469.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 145.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 2.566.000 tonskih kilometara. Prometni primici iznosili su 265.000 kuna, a drugi primici 2.000 kuna. Prometni izdaci iznosili su 111.000 kuna, a drugi izdaci 85.000 kuna. Prometni višak iznosio je 154.000 kuna, a neto višak 71.000 kuna.
- Na vicinalnoj željeznici Barcs – Pakrac prevezeno je 305.000 putnika s 7.929.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 294.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 14.428.000 tonskih kilometara. Prometni primici iznosili su 1.296.000 kuna, a drugi primici 600.000 kuna. Prometni izdaci iznosili su 785.000 kuna, a drugi izdaci 37.000 kuna. Prometni višak iznosio je 511.000 kuna, a neto višak 1.074.000 kuna.
- Na vicinalnoj željeznici Zagreb – Samobor prevezeno je 208.000 putnika s 2.889.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 18.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 329.000 tonskih kilometara. Prometni primitak iznosio je 129.000 kuna. Prometni izdaci iznosili su 112.000 kuna, a drugi izdaci 10.000 kuna. Prometni višak iznosio je 17.000 kuna, a neto višak 7.000 kuna.
- Na Slavonsko-podravskoj vicinalnoj željeznici prevezeno je 322.000 putnika s 7.778.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 355.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 22.216.000 tonskih kilometara. Prometni primitak je iznosio 1.149.000 kuna, a drugi primici 30.000 kuna. Prometni izdaci iznosili su 827.000 kuna, a drugi izdaci 26.000 kuna. Prometni višak iznosio je 322.000 kuna, a neto višak 326.000 kuna.

Pruga Vinkovci – Brčko u početku je potpadala pod nadležnost Prometne uprave Kr. ug. državnih željeznica u Segedinu, da bi kasnije prešla pod novoosnovanu Prometnu upravu u Pečuhu (Pécs).<sup>32</sup>

## Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Vinkovci – Brčko u Beogradu

Nakon 29. listopada 1918., kada je uspostavljena Država Slovenaca, Hrvata i Srba, željeznice u Hrvatskoj i Slavoniji stavljene su pod upravu i nadzor Većeslava Wildera, povjerenika Narodnog vijeća za željeznice SHS sa sjedištem u Zagrebu. Dana 1. studenoga 1918. Narodno vijeće izdalo je naredbu kojom se sve željeznice kojima je ranije upravljala Direkcija Kr. ugarskih državnih željeznica stavljaju pod upravu novoosnovanog “Generalnog ravnateljstva željeznica Države SHS” u Zagrebu. Generalni ravnatelj državnih željeznica SHS bio je Đuro Masirevich. On je ujedno bio i posljednji poslovni (prometni) upravitelj Kraljevskih ugarskih državnih željeznica u Zagrebu, koji je tu funkciju preuzeo 15. veljače 1918. Odmah je 2. studenoga 1918. slijedila i naredba da sva poduzeća koja djeluju na teritoriju Države SHS a imaju sjedišta izvan toga teritorija moraju svoja sjedišta prenijeti na područje Države SHS. To se odnosilo i na sva željeznička dionička društva. Dana 19. studenoga 1918. generalni ravnatelj državnih željeznica SHS objavio je da je Generalno ravnateljstvo državnih željeznica SHS u Zagrebu preuzelo u svoju upravu pruge na području Hrvatske i Slavonije, među

---

<sup>32</sup> Godine 1913. organizacija postaja na pruzi Vinkovci – Brčko, koja je tada potpadala pod nadležnost Prometne uprave u Segedinu, izgledala je ovako: Vinkovci (Ernst Mór, natkontrolor, glavar postaje i činovnici: Simon Sebök, Ignác Novaković, Ivan Dodigovics, István Morzsán, Miksa Tamási, Péter Nagy), Otok (Frigyes Urbán, predstojnik postaje), Vrbanja (Péter Gálík, predstojnik postaje), Gunja (Géza Benedek, predstojnik postaje), Brčko (Károly Kuffler, natkontrolor, glavar postaje). Godine 1918. organizacija postaja na pruzi Vinkovci – Brčko, koja je tada potpadala pod nadležnost Prometne uprave u Pečuhu, izgledala je ovako: Vinkovci (Samu Fischer, kontrolor, predstojnik postaje, János Károly Petrov, kontrolor i činovnici: Elemér Rákosi, Zoltán Nessel, Mihály Kocsis, Károly Tomak, László Molnár, Ivan Koprivsek, Pál Fejér, György Gellért, Gyula Hónig, Frigyes Kurz, György Salíc, Iván Antalović), Otok (Frigyes Urbán, glavar postaje), Vrbanja (Sándor Szlifka, glavar postaje), Drenovci (Gergely Lavicska, stražar otpravnik), Gunja (Frigyes Becker, glavar postaje), Brčko (Ignác Singer, protustavnik, predstojnik postaje). Vidi: *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1913.*, Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljska vlada, Zagreb, 1913., 192-193; *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1918.*, Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljska vlada, Zagreb, 1918., 148-149; S. Lajnert, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, 38-39.

kojima je bila i pruga vicinalne željeznice Vinkovci – Brčko.<sup>33</sup> Ona je preuzeta od Prometne uprave u Pečuhu.<sup>34</sup>

Nakon 1. prosinca 1918., kada je stvorena Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca, pruge vicinalne željeznice Vinkovci – Brčko potpale su pod nadležnost Direkcije državnih željeznica Zagreb.<sup>35</sup>

Ministar trgovine i industrije Kraljevstva SHS donio je 30. travnja 1919. *Rješenje br. 6717 o popisu, sekvestru i likvidaciji imovine neprijateljskih podanika*. S obzirom na interese domaće privrede, na obveze koje je država primila na sebe prema svojim saveznicima, u cilju obeštećenja za povrede nanijete ratom državi i njenim stanovnicima, ministar trgovine i industrije riješio je da se sva poduzeća i imovina razne vrste (gotov novac, vrijednosni papiri, razna novčana primanja i nepokretna imanja) na teritoriju cijeloga Kraljevstva koja su pripadala podanicima ili društvima i poduzećima neprijateljskih država kao i poduzeća i imovinski objekti mješovitog karaktera stave pod osobiti nadzor i sekvestar<sup>36</sup> i podvrgnu likvidaciji. Ovim rješenjem prestale su važiti sve povlastice i koncesije temeljene na specijalnim zakonima, ukazima, dekretima ili kojim drugim načinom dobivene od države, provincije (oblasti) i drugih pravnih administrativnih tijela, okruga, srezova, općina u pogledu raznih poduzeća, eksploatacija privrednih i industrijskih, ako su se ova poduzeća u ukupnosti ili djelomično nalazila na teritoriju Kraljevstva SHS i ako je cijeli kapital poduzeća (dioničarski i nedioničarski) ili djelomično pripadao pripadnicima ili poduzećima (tvornicama itd.) neprijateljskih država.<sup>37</sup>

Na temelju *Zakona o postupanju sa imovinom podanika država koje su u neprijateljstvu sa Srbijom* i Pravilnika za izvršenje ovog zakona, a s obzirom i na zakonsko rješenje od 5. veljače 1919., kojim je spomenuti zakon proširen na cijelo područje Kraljevstva SHS, ministar trgovine i industrije postavio je 17.

---

<sup>33</sup> Siniša Lajnert, "Kratki pregled rada Generalnoga ravnateljstva državnih željeznica SHS (1918)", *Arhivski vjesnik*, Hrvatski državni arhiv, Zagreb, 2004., br. 47, 159-171.

<sup>34</sup> HR-HDA-881. Zbirka rukopisa 1301-1955., inv. br. 638, Vilim Filipašić, Prevrat godine 1918. i željeznice u Hrvatskoj i Slavoniji, 12-14.

<sup>35</sup> *Almanah Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, 1921.-1922.*, sv. I., dio I., II., III., Glavno uredništvo Almanaha – Zagreb, Komisionalna naklada Hrvatskog štamparskog zavoda d.d., Zagreb, 220-232, II.-5.

<sup>36</sup> Sekvestar (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, ljudskog okoliša i zdravlja ljudi. Vidi: *Pravni leksikon*, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 2007., 1447.

<sup>37</sup> *NN*, br. 106, Zagreb, 9. 5. 1919.



svibnja 1919. Ernesta Paniana, savjetnika državnih željeznica, Rajmunda Lapaine, inspektora državnih željeznica i Belu Bodnara, natkontrolora državnih željeznica, za državne komesare za sve vicinalne željeznice. Ministar trgovine i industrije pozvao je sve vojne i građanske vlasti da komesarima ukažu svaku pomoć i u svemu im olakšaju izvršenje povjerene misije, stavljajući im na raspolaganje transportna sredstva, radnu snagu, pratioce, stražu i prostorije za smještaj.<sup>38</sup>

Vicinalnim željeznicama koje su stajale pod sekvestrom upravljao je Upravni odbor vicinalnih željeznica u Zagrebu (Trg I., broj 19). Za sve štete koje su prouzročile vicinalne željeznice pod sekvestrom trebalo se obratiti navedenom upravnom odboru koji ih je zastupao.<sup>39</sup> Konkretnije, Upravnom odboru vicinalnih željeznica u Zagrebu povjerena je, rješenjem ministra pravde br. 5827 od 24. rujna 1920., uprava više sekvestriranih vicinalnih željeznica. Odbor se sastojao od pet osoba (državnih službenika), te je imao dužnost brinuti se da poduzeće pod sekvestrom racionalno upravlja imovinom, a prihodi da se šalju Upravi fondova. Ovim sekvestriranim vicinalnim željeznicama nisu upravljala poduzeća, već državne željeznice, a dionička društva čija su imovina bile ove vicinalne željeznice od ujedinjenja u Kraljevstvo SHS prekinula su svaku vezu, jer su se nalazila u inozemstvu.<sup>40</sup> Pod sekvestrom i upravom ovoga odbora nalazila se i vicinalna željeznica Vinkovci – Brčko.<sup>41</sup>

Temeljem rješenja Ministarstva saobraćaja br. 10543 od 28. ožujka 1923., prešle su danom 15. travnja 1923. pruge od Broda prema istoku pod upravu i nadležnost Direkcije državnih željeznica u Subotici<sup>42</sup>. To se odnosilo i na pruge Dioničarskog društva vicinalne željeznice Vinkovci – Brčko. Tako je Direkcija

---

<sup>38</sup> HR-HDA-573. Bankovno društvo za Hrvatsku d.d. Zagreb (1928-1949), (dalje: HR-HDA-573. BDH/Z), sv. br. 1217, dosje: Dioničarsko društvo Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice Zagreb, spis Ministarstva trgovine i industrije ur. br. 7803 od 17. svibnja 1919.

<sup>39</sup> HR-HDA-573. BDH/Z, sv. br. 1217, dosje: Dioničarsko društvo Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice Zagreb.

<sup>40</sup> HR-HDA-136. Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica – Zagreb (1918-1941), (dalje: HR-HDA-136. DJDŽ/Z), ur. br. 378/U.O., dopis koji je 3. travnja 1924. Upravni odbor vicinalnih željeznica u Zagrebu uputio Financijskoj direkciji u Tuzli, kut. br. 124.

<sup>41</sup> *NN*, br. 289, Zagreb, 19. 12. 1922.; *NN*, br. 290, Zagreb, 20. 12. 1922.

<sup>42</sup> Opće odjeljenje Direkcije Jugoslavenskih državnih željeznica Beograd Sjever obavijestilo je 11. svibnja 1939. pod br. 24295/I-1939. Kr. bansku upravu u Zagrebu da je sjedište bivše Oblasne željezničke direkcije u Subotici preneseno u Beograd. Novi naziv ove direkcije glasio je: Oblasna direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica Beograd – Sjever. Direkcija se nalazila u prostorijama Ministarstva saobraćaja (IV kat). Vidi: HR-HDA-146. Savska banovina. Poljoprivredno odjeljenje – Zagreb (1929-1939), Agrarno-pravni odsjek, Okružnice, spis ur. br. 7336/1939.

državnih željeznica Zagreb predala Direkciji Subotica i pruge Vinkovci – Brčko te Gunja – Gunja Sava.<sup>43</sup>

U službenim shematizmima iz 1922. i 1923. godine spominje se da je Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Vinkovci – Brčko imalo biro u Budimpešti, IV., Kaas-Ivor utca 9. Eksploataciju su vodile Jugoslavenske državne željeznice uz naplatu vlastitih troškova.<sup>44</sup> Već u službenom shematizmu iz 1925. spominje se da je D. d. vicinalne željeznice Vinkovci – Brčko imalo svoje sjedište u Beogradu.<sup>45</sup> Prema službenom shematizmu iz 1929. godine, sjedište Društva bilo je u Beogradu, dok je njegov Centralni biro bio u Zagrebu, Račkoga 8.<sup>46</sup>

Na teritoriju Kraljevine Jugoslavije nalazilo se poslije 1. svjetskog rata preko 3.000 km vicinalnih (lokalnih) željeznica u vlasništvu 37 dioničkih društava, većinom sa sjedištem u Austriji i Mađarskoj. Ugovorima o miru – čl. 320. i 267. Sen-Žermenskog i čl. 304. i 250. Trianonskog ugovora – bila je Jugoslavija obavezna da pravne i finansijske odnose tih društava regulira po principu poštovanja privatnog vlasništva. U čl. 320. Sen-Žermenskog i u čl. 304. Trianonskog ugovora o miru predviđeno je za željeznice presječene novom državnom granicom arbitražno suđenje pred Izbornim sudom Savjeta društva naroda. Isto tako je u čl. 250. Trianonskog ugovora mađarskim društvima vicinalnih željeznica dato pravo tužbe pred Mješovitim izbornim sudom predviđenim u čl. 239. istoga ugovora. Težište pitanja bilo je u tome da li je i koliko Kraljevina Jugoslavija obavezna respektirati

---

<sup>43</sup> HR-HDA-136. DJDŽ/Z, ur. br. 6977-V-1923., dopis Direkcije Zagreb Državnih željeznica Kraljevine SHS upućen 8. svibnja 1923. Upravnom odboru vicinalnih željeznica u Zagrebu, Trg I., broj 19, kut. br. 124. Vidi također i: *Statistika Željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u eksploataciji Ministarstva saobraćaja za godinu 1924. sa uporednim podacima za godine 1923. i 1922.*, Generalna direkcija državnih željeznica, Sarajevo, 1927, 11.

<sup>44</sup> Predsjednik Uprave dioničarskog društva bio je barun Josef Szterenyi. Vidi: *Compass Finanzielles Jahrbuch Tschechoslovakei-Jugoslaviens, 1922.*, LV., Band II, Compassverlag, Wien, 1922, 1408-1409; *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslaviens-Ungarn, 1923.*, LVI., Band III, Compassverlag, Zagreb und Budapest, 1923, 570.

<sup>45</sup> Ravnateljstvo Dioničarskog društva bilo je sljedeće: dr. Jakov Čelebonović, dr. Živko Prodanović, Sima Petrović, Rista Odavić, Ernest Panian, Josif Szterenyi, Ernest Medvečki, Benjamin Enjedi, Josif Offner, dr. Zoltan Okoličani, Emil Prost i Adolf Urban. Vidi: *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslaviens-Ungarn, 1925.*, LVIII., Band III, Kompas d.d., Zagreb, 1925., 713.

<sup>46</sup> Članovi Upravnog vijeća Dioničarskog društva bili su: dr. Jakov K. Čelebonović, Rista Odavić, Ernest Panian, barun Josef Szterenyi, dr. Zoltan Okolicsányi, Žarko Čupić, dr. Jovan Radonić, Simo Šević, dr. Slavko Sećerov, Stjepan Simić, dr. Koloman Doroghy i Josip Novak. Članovi Nadzornog odbora bili su: Ernest Panian, barun Josip Szterenyi, dr. Zoltan Okolicsányi i dr. Josip Sziebelt. Vidi: *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslaviens, 1929.*, LXII., Compassverlag, Wien, 1929., 686.

prava koja su privatnom kapitalu investiranom u ovim vicinalnim željeznicama garantirale prijašnje države Austro-Ugarske Monarhije (Austrija, odnosno Mađarska). Sva društva vicinalnih željeznica čije su se pruge nalazile na jugoslavenskom teritoriju tražila su najprije od Kraljevine Jugoslavije da im ona prizna sve privilegije na temelju koncesija i sporazuma zaključenih sa bivšom Austro-Ugarskom Monarhijom, a naročito su inzistirala da im se osiguraju prava financijske prirode na osnovi zlatnog pariteta. Kraljevina Jugoslavija, međutim, stajala je na gledištu da ona nije direktni pravni sljednik bivše Austro-Ugarske, te da stoga nije obavezna priznati izdane koncesije i zaključene eksploatacijske ugovore, već ih može po pravu suvereniteta podvrgnuti reviziji. S druge strane, ona je izjavila svoju spremnost da u smislu ugovora o miru respektira prava privatnog vlasništva, ali samo u onom obimu koji bi odgovarao stvarnim prilikama, koje su se od vremena izdanih koncesija, a naročito uslijed rata, iz temelja izmijenile. Zbog toga je Kraljevina Jugoslavija odbijala da se kod pregovora oko reguliranja pravnih i financijskih odnosa tih društava uzima kao osnovica zlatna vrijednost investiranog kapitala. Kako su mnoga od tih društava na temelju naprijed navedenih odredaba mirovnih ugovora tužila Kraljevinu Jugoslaviju pred Izbornim sudom Savjeta društva naroda i pred Mješovitim mađarsko-jugoslavenskim izbornim sudom u Hagu, koji su u nekim slučajevima i donijeli presude izrazito nepovoljne po državu, jugoslavenska vlada nastojala je s njima postići mirnim putem što povoljniji aranžman. Poslije dugogodišnjih pregovora Kraljevina Jugoslavija je 7. veljače 1931. zaključila sporazum o otkupu s najvećom grupom od 24 mađarska društva vicinalnih željeznica<sup>47</sup>, udruženih u koncern "Pruga d.d.", sa sjedištem u Zagrebu, čija je cjelokupna dužina pruga iznosila oko 1.780 km.<sup>48</sup> Između željezničkih pruga bivših mađarskih društava vicinalnih željeznica otkupljenih sporazumom od 7. veljače 1931. bila je i vicinalna željeznica Vinkovci – Brčko (otvorena 1886. godine). Pruge (sveukupna građevinska duljina 53.792 km): Vinkovci – Gunja – Brčko (52.121 km) i Gunja – Gunja Sava (1.671 km). Među ovim vicinalnim željeznicama bilo je 15 takvih koje su se nalazile u cijelosti na teritoriju Kraljevine Jugoslavije, dok su ostale bile presječene državnom granicom, te je otkupljen samo onaj dio

---

<sup>47</sup> Ugovori su zaključeni 1931. godine sa 6 financijskih grupa na temelju sporazuma ozakonjenog čl. 56. Financijskog zakona za 1931./1932. godinu. Vidi: Spis Ministarstva saobraćaja u Beogradu Kab. br. 915/1941. upućen u rujnu 1941. Odjelu za željeznički promet Hrvatskih državnih željeznica u Zagrebu u predmetu vicinalnih željeznica na području Hrvatske, ZPID SR. Navedeni financijski zakon objavljen je u: *Službene novine Kraljevine Jugoslavije* (dalje: *SNKJ*), br. 72, Beograd, 31. 3. 1931.

<sup>48</sup> Spis Ministarstva saobraćaja Demokratske Federativne Jugoslavije br. 31372 upućen 22. ožujka 1946. Komitetu za zakonodavstvo i izgradnju narodne vlasti u Beogradu, ZPID SR.

pruga koji se nalazio na jugoslavenskom teritoriju. Ove su pruge (odnosno dijelovi pruga) otkupljene kao objekt posebnim kupoprodajnim ugovorima. Pruge koje su u cijelosti ležale na jugoslavenskom teritoriju nisu otkupljene kao objekt, već su od dotične financijske grupe otkupljene prvenstvene (prioritetne) dionice, a zatim su dotična društva koja su prenijela svoja sjedišta u Zagreb i Beograd likvidirana po postojećim jugoslavenskim zakonima. Kod osam društava sa sjedištem u Beogradu, među kojima je bila i vicinalna željeznica Vinkovci – Brčko, definitivno je provedena likvidacija društava, ali prijenos vlasništva na prugama u Centralnoj gruntnici željeznica i kanala u Novom Sadu uslijed izbijanja 2. svjetskog rata nije izvršen. Za ova vicinalna društva bio je uoči 2. svjetskog rata otvoren kod Okružnog suda u Novom Sadu postupak za upis vlasništva na ime državnog erara aktom G.D. br. 143/1941., koji je zaveden kod spomenutog suda pod Želj.R.Z. 71/1941. Okružni sud pismom Želj.R.Z. 71/1941. od 12. ožujka 1941. tražio je da mu se dostave polazna i završna stanica za otkupljene željezničke pruge i da mu se predlože originalni zapisnici glavnih skupština s odlukama o pravu prijenosa vlasništva. Kao što je rečeno, uslijed izbijanja 2. svjetskog rata postupak je prekinut.<sup>49</sup> Društveni kapital svih tih vicinalnih željeznica sastojao se od temeljnih (osnovnih) i prvenstvenih (prioritetnih) dionica. Prvenstvene dionice predstavljale su oko 65% investiranog kapitala, a temeljne dionice oko 35%. Sporazum je zaključen na sljedećem temelju.

Kraljevina Jugoslavija obvezala se da plati društvima otkupnu cijenu za prvenstveni kapital koji na dan 1. siječnja 1919. nije još bio amortiziran. Otkupna cijena utvrđena je na ovaj način – Jugoslavija otkupljuje s 1. siječnja 1931. (valuta 1. siječnja 1931.) sve neamortizirane prvenstvene dionice po cijeni od 200 dinara za 100 austro-ugarskih kruna (oko 18 švicarskih centa za 1 austro-ugarsku krunu). Pored toga, Kraljevina Jugoslavija plaća na ime kamata i odštete za upotrebu pruga za vrijeme od 1. siječnja 1919. do 31. prosinca 1930. *forfeterno* određenu naknadu, i to 90 dinara za svakih 100 austro-ugarskih kruna, odnosno za svakih 200 dinara na navedeni način utvrđenog prvenstvenog kapitala (što je odgovaralo godišnjoj kamati od 3,15% za navedeno vremensko razdoblje). Kod onih društava čije su pruge u cijelosti bile na teritoriju Kraljevine Jugoslavije zaključeni su ugovori o otkupu prvenstvenih dionica sa 6 inozemnih financijskih grupa (banaka) kao mandatarima dotičnih društava i njihove

---

<sup>49</sup> Pregled A (I.) željezničkih pruga bivših mađarskih društava vicinalnih željeznica otkupljenih sporazumom od 7. veljače 1931. Ovaj pregled čini prilog spisu Ministarstva saobraćaja br. 31372 od 22. ožujka 1946. Također vidi i: Spis Ministarstva saobraćaja u Beogradu Kab. br. 915/1941. upućen u rujnu 1941. Odjelu za željeznički promet Hrvatskih državnih željeznica u Zagrebu u predmetu vicinalnih željeznica na području Hrvatske, ZPID SR.

vih povjerilaca. Ova društva, koja su prenijela svoja sjedišta u Jugoslaviju, prešla su na temelju toga pod upravu države kao vlasnika većine društvenog kapitala, te su nove društvene uprave sastavljene od državnih predstavnika i predstavnika samoupravnih tijela, u čijim su se rukama nalazile temeljne dionice, predale svoje pruge u državno vlasništvo i zatim provele likvidaciju društava shodno važećim zakonskim propisima. Društva čije su pruge presječene granicom zaključila su pojedinačno s državom ugovore o otkupu onog dijela pruge koji je ležao na jugoslavenskom teritoriju, ali na istoj bazi, tj. otkupna cijena određena je razmjernim dijelom prioritnog kapitala, koji je otpadao prema kilometru dužine na Kraljevini Jugoslaviju. Temeljne dionice pri zaključenju ovog aranžmana nisu uzete u obzir budući da su iz navedenih razloga i u sudskoj praksi međunarodnih sudova smatrane kao izdane *à fonds perdu*<sup>50</sup>. Ukupna otkupna cijena koju se Kraljevina Jugoslavija obavezala platiti za sve ovim aranžmanom otkupljene željezničke pruge iznosila je 245.399.758 dinara. Ovu sumu Jugoslavija je imala platiti u državnim blagajničkim bonovima na donosioca u švicarskim francima, i to u 16 jednakih obroka s uračunatom kamatom od 6%, plativih svakog 1. siječnja i 1. srpnja počevši od 1. srpnja 1931. zaključno sa 1. siječnja 1939. Svi su ovi bonovi, u ukupnoj vrijednosti od 28.527.172,64 švicarskih franaka, u mjesecu lipnju 1931. izdani opunomoćenicima šest inozemnih financijskih grupa (banaka). Ukupna naknada na ime kamata do 1. siječnja 1931. iznosila je na dan 1. siječnja 1931. (po odbitku ranije isplaćenih akontacija) 64.163.843,69 dinara, što je suma prema sporazumu u ožujku 1931. isplaćena u gotovu.<sup>51</sup> Ovdje treba dodati i 6% kamata (962.457,65 dinara) za period od 90 dana (1. siječnja do 31. ožujka 1931.), što je iznosilo ukupno 65.126.301,34 dinara. Navedenih 6 banaka (financijskih grupa) bile su sljedeće: 1. Peštanskoj mađarskoj komercijalnoj banci u Budimpešti (opunomoćeni primalac Ladislav Halaszy) isplaćeno je 18.928.175,15 dinara za 9 vicinalnih željeznica, između kojih je bila i vicinalna željeznica Vinkovci – Brčko (1.273.738,58 dinara+6% kamata od 19.106,08 dinara), 2. Dresdener Bank, Eisenbahn-Bank, Eisenbahn-Renten-Bank (opunomoćeni primalac Karl Haich) isplaćeno je 13.539.759,39 dinara za 4 vicinalne željeznice, 3. “Ala” A. G. für Verkehrsunternehmungen Schaffhausen (opunomoćeni primalac dr. Eugen Rapoch) isplaćeno je 18.377.761,40 dinara za 4 vicinalne željeznice, 4. Banci Ungaro-Italiana S.A. (opunomoćeni primalac dr. Gavro Cukor) isplaćeno je

---

<sup>50</sup> *À fonds perdu* – izgubljena sredstva.

<sup>51</sup> Spis Ministarstva saobraćaja Demokratske Federativne Jugoslavije br. 31372 upućen 22. ožujka 1946. Komitetu za zakonodavstvo i izgradnju narodne vlasti u Beogradu, ZPID SR.

8.031.765,25 dinara za 5 vicinalnih željeznica, 5. M. L. Herzog i Komp. (opunomoćeni primalac August Balony) isplaćeno je 4.248.465,20 dinara za 1 vicinalnu željeznicu, 6. Cementia Holding A.G. (opunomoćeni primalac Aleksandar Ungar) isplaćeno je 2.000.374,95 dinara za 1 vicinalnu željeznicu.<sup>52</sup> Navedena otkupna cijena za svih 24 vicinalnih željeznica od 28.527.172,64 švicarskih franaka i 65.126.301,34 dinara likvidirana je na taj način, što je suma od 65.126.301,34 dinara na ime interesa od 1. siječnja do 31. ožujka 1931. odmah isplaćena, dok su za iznos od 28.527.172,64 švicarskih franaka navedenim bankama izdani blagajnički bonovi u 16 polugodišnjih rata po 1.728.948,29 švicarskih franaka s rokovima plaćanja počevši od 1. srpnja 1931. zaključno sa 1. siječnja 1939. Isplata ovih bonova obustavljena je u vezi s Lozanskim moratorijem za mađarske reparacije rješenjem Ministarstva financija pov.br. 117/I. od 26. srpnja 1933. i uslijed toga je ostao veći dio ovih bonova neisplaćen. Državni blagajnički bonovi izdani spomenutim financijskim grupama iskupljeni su samo malim dijelom do 30. lipnja 1933., kada je odlukom jugoslavenske vlade isplata obustavljena. Isplaćeno je do tada svega 5.641.950,93 švicarskih franaka. Kasnijim rješenjem Ministarstva financija pov. br. 143/VI. od 29. rujna 1939. izvršen je otkup jednog dijela ovih bonova, koji su se nalazili u rukama Banke Commerciale Italiana u iznosu od 3.894.790,70 švicarskih franaka, i to na taj način što su za ovaj iznos švicarskih franaka izdani spomenutoj banci dinarski bonovi po tečaju od 10 dinara za 1 švicarski franak. Od ovih dinarskih bonova isplaćeno je do 1. travnja 1941. godine 22.000.000 dinara, odnosno 2.200.000 švicarskih franaka. Naprijed navedenom iznosu od 65.126.301,34 dinara, koji je isplaćen u 1931. godini u gotovom, treba dodati još 2.000.000 dinara, koje je Ministarstvo financija isplatilo na ime interesa italijanskim porterima bonova u 1939. godini. Na taj način je od cjelokupne sume izdanih blagajničkih bonova za otkup ovih vicinalnih željeznica od 28.527.172,64 švicarskih franaka ostalo neisplaćeno 20.685.221,71 švicarskih franaka, i to iznos od 18.990.431,01 švicarskih franaka u bonovima koji su se odnosili na švicarske franke i iznos od 16.947.907 dinara u dinarskim bonovima izdanih Banci Commerciale Italiana. Do obustave isplate navedenih državnih bonova došlo je iz sljedećih razloga: Vlada Kraljevine Jugoslavije polazila je pri zaključenju sporazuma od 7. veljače 1931. od pretpostavke da će oni iznosi koji su trebali biti isplaćeni spomenutim mađarskim društvima na temelju ovog aranžmana biti refundirani Jugoslaviji na račun mađarskog reparacijskog duga. Na temelju

---

<sup>52</sup> Prilog izvještaju Generalne direkcije JDŽ od 1. travnja 1931. o isplati u gotovu novcu šest financijskih grupa u vezi otkupa vicinalnih željeznica, ZPID SR.

Haškog i Pariskog sporazuma o mađarskim reparacijama Accord IV od 28. travnja 1930. osnovani su Fond A i B, iz kojih se trebala isplatiti državama Male Antante (Čehoslovačka, Rumunjska i Jugoslavija) naknada od njih isplaćene odštete mađarskim pripadnicima (tzv. mađarskim optantima za oduzeta im zemljišta agrarnom reformom i drugim mađarskim povjeriocima) na temelju presuda Mješovitog izbornog suda u Hagu, donijetih po mnogobrojnim sporovima na temelju čl. 63., 191. i 250. Trianonskog ugovora o miru. Da bi se likvidirali ti sporovi između država Male Antante i Mađarske, obvezale su se pored ovih država i Engleska, Francuska i Italija da izvrše izvjesne uplate u ove fondove. Kako je 11 od navedenih mađarskih društava vicinalnih željeznica tužilo Kraljevinu Jugoslaviju pred Mješovitim izbornim sudom u Hagu na temelju čl. 250. Trianonskog ugovora o miru, a 5 daljnjih društava tražilo arbitražu pred Sudom Savjeta Društva naroda na temelju čl. 304. istoga ugovora, to je jugoslavenska vlada priložila Upravnom komitetu Fonda B u Baselu sa ovim društvima zaključene ugovore tražeći da se Jugoslaviji nadoknade iz Fonda B sve na temelju ovih ugovora isplaćene sume. U sljedećem postupku pred Komitetom Fonda B priznato je Jugoslaviji pravo na naknadu za 19 ovih aranžmana, te je od ovog fonda jugoslavenskoj vladi 25. veljače 1932. izdan Certifikat o dugovanju (*Certificat de dette*) glaseći na sumu od 25.399.637,59 zl. kruna (oko 293.000.000 zl. dinara), sa 3% kamate od 1. siječnja 1931. do 31. prosinca 1966. Kasnije je taj certifikat trebao biti zamijenjen redovnim bonovima Fonda B. Kada je u lipnju 1932. u Lozani (Lausanne) zaključen moratorij za njemačke i istočne reparacije, jugoslavenska vlada dala je svoj pristanak s rezervom da za vrijeme moratornog stanja obustavlja sa svoje strane plaćanje svih svojih obaveza iz Ugovora o miru prema Mađarskoj i njenim pripadnicima. Na dan 27. lipnja 1933. izvijestio je Upravni komitet Fonda B jugoslavensku vladu da se Rezolucija III. o Lozanskom moratoriju odnosi i na obaveze plaćanja već spomenutih velesila i zainteresiranih država u Fond B i da zbog toga što nije imao drugih sredstava Fond B obustavlja izvršenje svojih obaveza iz navedenog certifikata o dugovanju prema jugoslavenskoj državi. U vezi s time, od 1. srpnja 1933. obustavila je jugoslavenska vlada isplatu bonova izdanih na temelju aranžmana sa spomenutim mađarskim društvima vicinalnih željeznica, te je izdala o tome službenu deklaraciju objavljenu u *Službenim novinama* br. 172 od 1. kolovoza 1933., ozakonjenu čl. 109./III. *Financijskog zakona* za 1936./1937.<sup>53</sup>

<sup>53</sup> Prema navedenoj deklaraciji, Vlada Kraljevine Jugoslavije za vrijeme Lozanskog moratorija nije isplaćivala blagajničke bonove Ministarstva financija Kraljevine Jugoslavije po naredbi na donosioca, a koji su izdani mađarskim društvima vicinalnih željeznica (sveukupno 22.885.221,71 švicarskih franaka). Vidi: *SNKJ*, br. 172, Beograd, 1. 8. 1933.

Osim navedene 24 mađarske vicinalne željeznice, Kraljevina Jugoslavija otkupila je pojedinačnim sporazumima na istoj bazi još i niz drugih vicinalnih željeznica na svome teritoriju.<sup>54</sup>

Beogradski trgovački sud na temelju čl. 82. *Zakona o akcionarskim društvima* objavio je 17. srpnja 1933. likvidaciju D. d. vicinalne željeznice Vinkovci – Brčko, koja je donesena odlukom izvanredne Skupštine dioničara od 10. svibnja 1932. Pozvani su vjerovnici Društva da se sa svojim potraživanjima obrate Društvu šest mjeseci od dana izlaska trećeg oglasa u *Službenim novinama*. Za članove Likvidacijskog odbora određeni su: dr. Fran Bončina, Mirko Lontijević, inž. Nikola Đurić, dr. Dušan Mišić, Dragomir Đorđević, Ljubomir Pandurović i dr. Milutin Bošković.<sup>55</sup>

Trgovački sud u Beogradu, na temelju čl. 82-88. *Zakona o akcionarskim društvima*, objavio je 16. veljače 1940. pod brojem R 970-34-3. da je izvršena likvidacija Dioničarskog društva vicinalne željeznice Vinkovci – Brčko na taj način što je ustupljena sva društvena imovina državi Kraljevini Jugoslaviji za njena potraživanja. Ova likvidacija odobrena je od strane izvanredne Skupštine dioničara, koja je održana 21. prosinca 1937., kao i od strane Ministarstva trgovine i industrije, koje je odobrilo rad ove skupštine odlukom br. 48688-K-37 od 8. veljače 1938. Na temelju izrečenoga, sud je objavio da je Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Vinkovci – Brčko izbrisano iz upisnika dioničkih društava, koji se vodio kod ovoga suda. Knjige od posljednjih deset godina nisu nigdje položene, jer Društvo iste nije ni imalo.<sup>56</sup>

U Nezavisnoj Državi Hrvatskoj (1941-1945) pruga Vinkovci – Brčko vodila se kao sporedna pruga, te je spadala pod upravu i nadzor Ravnateljstva Hrvatskih državnih željeznica u Zagrebu.<sup>57</sup> Spadala je pod Sekciju za održavanje pruge Vinkovci.<sup>58</sup>

<sup>54</sup> Spis Ministarstva saobraćaja Demokratske Federativne Jugoslavije br. 31372 upućen 22. ožujka 1946. Komitetu za zakonodavstvo i izgradnju narodne vlasti u Beogradu. Također vidi i: Spis Ministarstva saobraćaja u Beogradu Kab. br. 915/1941. upućen u rujnu 1941. Odjelu za željeznički promet Hrvatskih državnih željeznica u Zagrebu u predmetu vicinalnih željeznica na području Hrvatske, ZPID SR.

<sup>55</sup> *SNKJ*, br. 196, Beograd, 30. 8. 1933.

<sup>56</sup> *SNKJ*, br. 108, Beograd, 13. 5. 1940.

<sup>57</sup> *Spomen-knjiga prve obljetnice Nezavisne Države Hrvatske, 10.4.1941.-10.4.1942.*, Državni izvještajni i promičbeni ured, Zagreb, 1942., 116-117.

<sup>58</sup> HR-HDA-219. Ministarstvo prometa i javnih radova – Zagreb (1941-1945), *Vjestnik Ministarstva prometa i javnih radova, Odio za željeznice, autopromet i brodarstvo*, br. 10, Zagreb, 15. 5. 1942., kut. br. 216.



U novostvorenoj socijalističkoj Jugoslaviji, temeljem čl. 14. st. 2. *Ustava Federativne Narodne Republike Jugoslavije*<sup>59</sup> od 31. siječnja 1946., sredstva željezničkog prometa proglašena su općenarodnom imovinom, tj. imovinom u rukama države. Prema tome, sve željeznice javnog prometa u zemlji samim Ustavom nacionalizirane su i prešle u svojinu države, pod upravom saveznog Ministarstva saobraćaja u Beogradu (čl. 44. toč. 8).<sup>60</sup>

Na prijedlog Ministarstva saobraćaja br. 143 od 10. siječnja 1941. i na prijedlog Generalne direkcije željeznica br. 11432 od 29. svibnja 1948., a na temelju zapisnika sastavljenog početkom svibnja 1932. u Beogradu o održanoj izvanrednoj Skupštini dioničara likvidiranog društva D. d. Vicinalne željeznice Vinkovci – Brčko (pruge: Vinkovci – Gunja – Brčko, Gunja – Gunja Sava), Okružni sud (Odjeljenje za centralnu zemljišnu knjigu željeznica i javnih kanala) u Novom Sadu dozvolio je 13. kolovoza 1948. da se na navedenoj vicinalnoj željeznici uknjiži pravo vlasništva, po pravnom naslovu otkupa kao općenarodna imovina. Također, u centralnim zemljišnim knjigama zabilježeno je da je navedena imovina predana na upravljanje Jugoslavenskim državnim željeznicama (JDŽ) kao organu upravljanja.<sup>61</sup>

## Zaključak

Pod vicinalnim željeznicama, odnosno željeznicama mjesnog interesa smatramo one kojima je glavni cilj bio da odgovaraju prometno-gospodarstvenim potrebama područja kroz koja su prolazile. Vicinalna željeznica Vinkovci – Brčko imala je velik promet drvetom, a zatim voćem i pekmezom. Kao što je prikazano u članku, ona je poslovala sa značajnim financijskim dobitkom. Ekspanzivan razvoj željezničke mreže na prostoru Kraljevine Hrvatske i Slavonije započeo je 1880. godine donošenjem *Zakona o željeznicama mjesnog interesa*, koji je omogućio privatnom kapitalu izgradnju i eksploataciju željezničke mreže. Prije donošenja navedenog zakona željeznička mreža na prostoru Hrvatske i Slavonije bila je dosta siromašna, pa možemo zaključiti da je njegova implementacija odigrala presudnu ulogu u razvoju te mreže. Uzrok tome uspjehu leži u raznim olakšicama

---

<sup>59</sup> *Službeni list Federativne Narodne Republike Jugoslavije*, br. 10, Beograd, 1. 2. 1946.

<sup>60</sup> Spis Ministarstva saobraćaja Demokratske Federativne Jugoslavije br. 31372 upućen 22. ožujka 1946. Komitetu za zakonodavstvo i izgradnju narodne vlasti u Beogradu, ZPID SR.

<sup>61</sup> HR-HDA-1576. Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica – Zagreb (1945-1953), ur. br. 19986/1948.

i pogodnostima koje je navedeni zakon omogućio privatnicima koji su gradili i eksploatirali vicinalne željeznice. Na prostoru tadašnje Kraljevine Hrvatske i Slavonije postojalo je osamnaest dioničkih društava vicinalnih željeznica, između kojih je bilo i Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Vinkovci – Brčko. Nakon dugogodišnjih pregovora Kraljevina Jugoslavija 7. veljače 1931. zaključila je sporazum s najvećom grupom od 24 mađarska društva vicinalnih željeznica, te je otkupila njihove željezničke pruge. U toj grupi otkupljene su i pruge u vlasništvu navedenog društva. Time je prestao i razlog njegovog postojanja. Odlukom izvanredne Glavne skupštine dioničara od 10. svibnja 1932., Društvo je ušlo u proces likvidacije, koja je završena 1940. godine. Možemo zaključiti da je hrvatska željeznička mreža najveći razvoj dostigla kada je država odlučila njenu izgradnju i eksploataciju prepustiti privatnom kapitalu, odnosno ekonomskom interesu (profitu). U tome periodu sagrađena je gotovo cjelokupna željeznička mreža na hrvatskom prostoru, koja uglavnom egzistira i dan-danas. Na ekonomskim interesima, odnosno gospodarsko-prometnim potrebama krajeva kroz koji je prolazila izgrađena je i eksploatirana također i vicinalna željeznica Vinkovci – Brčko.

## THE VINKOVCI – BRČKO VICINAL RAILWAY STOCK COMPANY (1886–1940)

### Summary

In this paper the author researches from the aspect of history of government the organisation, activities and liquidation of the Vinkovci – Brčko Vicinal Railway Stock Company from 1886 when the company was established to 1940 when its liquidation was brought to an end. The headquarters of the stock company during the Austro-Hungarian Monarchy was in Budapest and in the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes/Yugoslavia, it transferred to Belgrade. The stock company's railway line Vinkovci – Gunja was open for traffic in 1886 and Gunja – Brčko in 1894. The Vinkovci – Brčko Vicinal Railway was built and exploited on the economic interests i.e. economical-traffic needs of the parts where it went. The mentioned private railway line was exploited i.e. administrated by the state. During the Austro-Hungarian Monarchy the railway line of the Vinkovci – Brčko Stock Company was under the jurisdiction of the Business Board in Segedin i.e. Pecs of the Royal Hungarian Railways. After the dissolution of the Monarchy and creation of the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes the railway line came under the jurisdiction of Zagreb State Railways and from 15 April 1923 under the jurisdiction of the State Railways Regional Board in Subotica. During its entire existence the stock company was significantly solvent. Based on the agreement of 7 February 1931 the state bought off the stock company's railway lines and hence there was no reason for its existence. In accordance with the decision of its assembly in 1932 the liquidation of the company began and it ended in 1940.

Translated by Marijan Bosnar