

УДК 061.5:625.1(439.5)"1901/1933"(093.2)

DOI <https://doi.org/10.31212/tokovi.2019.1.laj.39-62>

Оригинални научни рад

Примљен: 17. 7. 2018.

Прихваћен: 16. 11. 2018.

*Siniša LAJNERT*

Hrvatski državni arhiv, Zagreb, Republika Hrvatska  
slajnert@arhiv.hr

### **Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Ruma–Klenak (1901–1933)**

**Apstrakt:** U radu autor obrađuje organizaciju, poslovanje i likvidaciju Dioničarskog društva vicinalne željeznice Ruma–Klenak u vremenskom periodu od 1901, kada je društvo osnovano, pa sve do 1933, kada je završena njegova likvidacija. Navedena privatna pruga bila je u državnoj eksploataciji, odnosno upravi. Temeljem sporazuma od 7. veljače 1931, država je otkupila pruge Dioničarskog društva vicinalne željeznice Ruma–Klenak pa je tako prestao i razlog njegovog postojanja. Društvo je 1932. ušlo u proces likvidacije, koji je završio 12. travnja 1933.

**Ključne riječi:** Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Ruma–Klenak u Budimpešti/Zagrebu, dioničari, likvidacija, vicinalne željeznice

#### *Uvod*

U članku su s aspekta povijesti institucija prikazani rezultati istraživanja organizacije, te poslovanja i likvidacije Dioničarskog društva vicinalne željeznice Ruma–Klenak / Ruma-Klenaki helyi érdekü vasut részvénytársaság / Ruma-Klenaker Lokaleisenbahn Aktiengesellschaft (1901–1933). Društvo je osnovano 31. siječnja 1901. sa sjedištem u Budimpešti.<sup>1</sup> U Austrougarskoj monarhiji pruge društva bile su u eksploataciji Kr. ug. držav-

1 *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1903*, XXXVI, (Wien: K. u. k. Hof-und Universitäts-Buchhändler, 1902), 1923. Vidjeti i: *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1907*, Band II, XL, (Wien: K. u. k. Hof-und Universitäts-Buchhändler, 1906), 1143–1144.

nih željeznica. Pruga Ruma–Klenak–Sava bila je puštena u promet 15. rujna 1901.<sup>2</sup> Na pruži vicinalne željeznice Ruma–Klenak prevožene su značajnije količine zemlje, pijeska, kamena, šljunka, svježeg i sušenog voća, pekmeza, ugljena. Ta se pruga spominje kao tranzitna za otpremu šljiva i pekmeza bosanske provenijencije pa je na njoj kao mjesto otpreme bila stanica Klenak - Savska obala. Također, neki izvori spominju da je željeznica Ruma–Klenak najviše građena radi šuma, koje su bile u blizini.<sup>3</sup> Treba napomenuti da je temeljem čl. 66 Hrvatsko-ugarske nagodbe od 8. studenoga 1868, pod teritorij Kraljevine Hrvatske, Slavonije i Dalmacije spadala i Srijemska županija.<sup>4</sup> Pod tu županiju spadala je i pruga Ruma–Klenak. Do nove teritorijalne podjele dolazi tek u Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca (SHS) donošenjem *Uredbe o podeli zemlje na oblasti* od 26. travnja 1922, kojom se novostvorena kraljevina dijeli se na 33 oblasti, između kojih je bila i Srijemska sa sjedištem u Vukovaru.<sup>5</sup> *Zakonom o nazivu i podeli Kraljevine na upravna područja* od 3. listopada 1929, Kraljevina SHS nazvana je Kraljevina Jugoslavija. Podijeljena je na devet banovina. Srijem je podijeljen između Drinske i Dunavske banovine.<sup>6</sup> Ruma i Klenak potpadali su pod Dunavsku banovinu.

- 2 Vladimir Stehlik, „Postanak i razvitak železnica u Jugoslaviji (sa preglednom kartom železničke mreže)“, *Sto godina železnica Jugoslavije (1849–1949). Zbornik članaka povodom stogodišnjice železnice Jugoslavije*, ur. Blagoje Bogavac, (Beograd: Redakcija štamparskog preduzeća Jugoslovenskih železnica, 1951), 84, 87. U ovom zborniku spominje se da je pruga bila duga 28,9 km. Neki izvori spominju da je pruga Ruma–Klenak bila duga 29,690 km, a pruga Klenak – Savska obala 1,130 km. Vidjeti: *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1907*, Band II, XL, (Wien: K. u. k. Hof-und Universitäts-Buchhändler, 1906), 1144. Navedenu prugu spominju i sljedeći izvori: Milorad Čonkić, *100 godina železnica u Vojvodini: Železničko transportno preduzeće Novi Sad*, (Beograd: Novinsko izdavačko preduzeće „Nin“, 1958); *Pruge i vozovi u Vojvodini*, (Novi Sad – Kikinda: KID PČESA, 2002); Milan Grujić, Zoran Bundalo, *Železnice Srbije 120, 130, 150 godina*, (Beograd: ŽELNID, 2004).
- 3 Josip Gorničić-Brdovački, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine; Građenje, organizacija i finansijski odnosi*, Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, knjiga 3, (Zagreb: Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, 1952), 196, prilog 4. Vidjeti i: Hrvatski državni arhiv (HR-HDA) 757, kut. br. 3, Obitelj Plavšić – Osijek, Zagreb, 1853.–1964.; *Hrvatska njiva*, br. 42, 26. listopada 1918, (Zagreb), 706–709.
- 4 Zakonski članak o nagodi, koju s jedne strane kraljevine Ugarska, sjedinjena s Erdeljem, s druge strane kraljevine Hrvatska i Slavonija, sklopiše za izravnane postojavih između njih državnopravnih pitanja od 8. studenoga 1868, *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1868*, br. 14, (Zagreb: Tiskara Narodnih novinah, 1877), 115–125.
- 5 *Službene novine Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca*, br. 92, 28. travnja 1922, Beograd.
- 6 *Službene novine Kraljevine Jugoslavije*, br. 233, 5. listopada 1929, Beograd.

Vicinalne željeznice<sup>7</sup> bile su željeznice mjesnog (lokalnog) interesa, kojima je osnovni smisao bio da odgovaraju prometno-gospodarstvenim interesima i potrebama područja kroz koje su prolazile. Izgradnja je prepuštena privatnom kapitalu i već 13. lipnja 1880. u ugarskom dijelu Monarhije donesen je tzv. Vicinalni zakon (*Zakonski članak XXXI*),<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 pojedinih 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. 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, 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.<sup>10</sup>

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

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

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

10 Josip Kozjak, „O razvitku pruga u Hrvatskoj“, *Sto godina železnica Jugoslavije (1849–1949)*, *Zbornik članaka povodom stogodišnjice železnice Jugoslavije*, ur. Blagoje Bogavac, (Beograd: Redakcija štamparskog preduzeća Jugoslovenskih železnica, 1951), 113–114. Vidjeti i spis Ministarstva saobraćaja Demokratske Federativne Jugoslavije br. 31.372 upućen 22. ožujka 1946. Komitetu za zakonodavstvo i izgradnju narodne vlasti u Beogradu, izvorni dokument se nalazi u Željezničkom muzeju u Beogradu, a njegovu presliku smo dobili od kolege Slobodana Rosića. Svi izvorni dokumenti

U travnju 1918. na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije bilo je sveukupno 2.390 km pruga, od toga 980 km glavnih željeznica i 1.410 km vicinalnih. Od toga je na državne željeznice spadao 901 km, na Južnu željeznicu<sup>11</sup> 79 km, a na vicinalne željeznice 1.410 km.

Na pojedine županije otpadalo je od sveukupno 2.390 km pruga:<sup>12</sup>

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

U periodu Austro-Ugarske, djelovalo je dvadesetak dioničkih društava vicinalnih željeznica, a čije su pruge u cijelosti ili makar jednim svojim dijelom prolazile povijesnim hrvatskim prostorom.<sup>14</sup>

Od vicinalnih željeznica na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije izgrađena je prva godine 1885. željeznica Barcs–Pakrac, koja je jedi-

---

vezani za vicinalne željeznice, čije nam je preslike ustupio Slobodan Rosić, nalaze se u Železničkom muzeju u Beogradu.

- 11 Carsko i kraljevsko povlašteno društvo južnih željeznica / K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft ili kraće Društvo južnih željeznica bilo je najveće i najmoćnije željezničko dioničko društvo u Carevini nastalo ujedinjavanjem više moćnih financijskih grupa, odnosno društava na čelu s bankarskom kućom Rothschild. Do godine 1865. Društvo južnih željeznica izgradilo je prve tri pruge u Hrvatskoj nad kojima je vršilo svekoliku upravu i nadzor, i to: Pragersko/Čakovec–Kotoriba, Zidani Most/Zagreb–Sisak i Zagreb–Karlovac. Vidjeti: Bernard Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825.–1863.*, I. knjiga, Izvori za hrvatsku povijest 4, (Zagreb: Sveučilište u Zagrebu, Institut za hrvatsku povijest, 1975), 72–73, 92–93.
- 12 HR-HDA-757, kut. br. 3, 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.
- 13 S izgradnjom Ličke željeznice Lika je trebala dobiti 120 km glavne željeznice.
- 14 Opširnije o navedenim dioničkim društvima vicinalnih željeznica vidjeti: Siniša Lajnert, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, (Zagreb: HŽ-Hrvatske željeznice d.o.o., 2003), 42–56.

na 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, Dugoselo–Novska i Banova Jaruga – Pakrac, Belišće–Prandanovci, Bjelovar–Mišulinovac, Mišulinovac–Virovitica, Zagreb–Samobor, Ruma–Klenak, Vinkovci–Županja dio dravsko-posavske sjedinjene vicinalne željeznice, Osijek–Đakovo–Vrpolje, Vörösmajur–Voćin, Vrginmost–Karlovac, Belišće–Osijek, Petrovaradin–Beoćin, Kloštar–Virje, Osijek–Vinkovci, Vukovar–Šid–Rača, Virje–Koprivnica, Bjelovar – Velika Pisanica, Velika Pisanica – Garešnica – Grubišno Polje, Karlovac–Bubnjarci, Požega–Velika, te konačno godine 1916. Zabok–Stubica.<sup>15</sup>

Prva željeznička pruga prošla je kroz Rumu 10. prosinca 1883, kada je otvorena za promet pruga Inđija–Mitrovica.<sup>16</sup> Bila je u vlasništvu i pod upravom Kr. ugarskih državnih željeznica (MÁV – Magyar Királyi Államvasutak). Istoga dana otvorena je pruga Novi Sad – Zemun, a pruga Zemun – Savski most – Beograd godinu dana kasnije.<sup>17</sup> Time je Ruma dobila direktnu vezu s glavnim gradom Kraljevine Srbije. Iduća pruga koja je došla do Rume bila je pruga Ruma–Vrdnik, otvorena za promet 4. srpnja 1889.<sup>18</sup> Izgrađena je za potrebe eksploatacije rudnika u Vrdniku.<sup>19</sup> Rađena je po sustavu vicinalnih željeznica. Koncesiju za izgradnju i eksploataciju vicinalne željeznice Ruma–Vrdnik izdao je 27. travnja 1888. kr. ug. ministar za javne radove i komunikacije u Budimpešti Guidi Pongracu, Oskaru Pongracu i Gustavu Pongracu.<sup>20</sup> U skladu s koncesijom, osnovano je 12. srp-

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

16 Ravnateljstvo Kr. ug. državnih željeznica obavijestilo je 19. prosinca 1883. Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljsku vladu u Zagrebu da su željezničke pruge Novi Sad – Zemun i pobočna pruga Inđija–Mitrovica otvorene za opći promet 10. prosinca 1883. Vidjeti: HR-HDA-79, Zemaljska vlada, Odjel za unutarnje poslove – Zagreb (1869–1921), kut. br. 680, sv. 10–4, kor. br. 47047/1883, ur. br. 50808/1883.

17 Prema podacima dr. sc. Zorana Bundala, izvoz poljoprivrednih proizvoda iz Srbije (žito, šljive, svinje i dr.) išao je željeznicom preko Savskog mosta od 1884. godine, kada je krenuo promet na relaciji Kraljevina Srbija – Austro-Ugarska.

18 Stehlik, „Postanak i razvitak železnica u Jugoslaviji“, 81–82.

19 Rudnik u Vrdniku bio je vlasništvo dioničkog društva sa sjedištem u Zagrebu. Ovaj je rudnik bio dobro uređen i proizvodio je oko 800.000 metričkih centi kamenitog ugljena, koji se koristio na obližnjim prugama Kr. ug. državnih željeznica, u paromlinima i po drugim industrijskim poduzećima, zatim za loženje peći, a i za kuhanje u štednjacima. Navedeno dioničko društvo bilo je i vlasnik 19 kilometara duge normalno-tračne parovozne vicinalne željeznice, vodeće iz Vrdnika u Rumu. Vidjeti: *Izvještaj o poslovanju Upravnog odbora i o stanju uprave županije Srijemske za upravnu godinu 1899*, (Vukovar: Tiskarski zavod Srijemskih novina, 1900), 420–421.

20 *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1888*, br. 58, (Zagreb: Tiskarski zavod Narodnih novinah, 1888), 549–561.

nja 1889. i Dioničarsko društvo Rumsko-Vrdničke lokalne željeznice sa sjedištem u Zagrebu (Ruma-Vrdniki Helyi Erdekü Vasut Résvény-Társaság/Ruma-Vrdniker Lokal-Bahn Actien-Gesellschaft).<sup>21</sup> Prugu Ruma–Vrdnik preuzele su 31. listopada 1907. državne željeznice u svoju upravu. Prugu je prodao zagrebački veleposjednik Guido Pongrac, vlasnik dioničarskog društva, državnom eraru zajedno s ugljenikom za 1,200.000 kruna.<sup>22</sup> Treća pruga koja je dodirivala Rumu bila je već navedena pruga Ruma–Klenak.

### *Dioničarsko društvo lokalne željeznice Ruma–Klenak u Budimpešti*

Godine 1895. izdana je dozvola za tehničke predradnje za normalno-tračnu željezničku prugu iz Rume preko Jarka u Klenak. Carskom turskom konzulu Pavlu Schwimmeru 1896. produljena je dozvola na daljnjih godinu dana.<sup>23</sup>

Od 20. do 23. travnja 1898. sudjelovale su županijska i kotarske oblasti kod tehničko-političkog ophoda osnovane vicinalne željeznice Ruma–Klenak, koja je trebala Šabac<sup>24</sup> i bogati kraj Mačvu u Kraljevini Srbiji vezati sa željezničkom mrežom u Rumi. Od prvobitnog koncesionara tehničkih predradnji turskoga konzula Pavla Schwimera prešla je koncesija na Ljudevita pl. Galiuffa. Sudjelovanje zainteresiranih općina oko preuzimanja temeljnih dionica bilo je živo, te je postojala opravdana nada, da će doći do izgradnje ove za te krajeve toliko važne željezničke pruge.<sup>25</sup>

Godine 1899. kr. ug. ministar trgovine izdao je Ljudevitu pl. Galiuffu u Zagrebu koncesiju za gradnju normalno-tračne vicinalne željezničke pruge Ruma–Jarak–Klenak.<sup>26</sup>

Proljetna skupština Srijemske županije održana je 17. svibnja 1899, na kojoj je primljen prijedlog upravitelja kr. županijske oblasti da Srijem-

21 *Narodne novine* (dalje: *NN*), br. 285, 11. prosinca 1889, (Zagreb).

22 Gorničić-Brdovački, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj*, 198. - Otkup pruge Ruma–Vrdnik od strane države potvrđuje i Josip Tominac, nadkontrolor državnih željeznica kod zajedničkog Ministarstva trgovine u Budimpešti. Vidjeti: HR-HDA-757, kut. br. 3, Predavanje Josipa Tominca održano 26. i 27. travnja 1918.

23 *Izveštaj o poslovanju Upravnog odbora i o stanju uprave u županiji Srijemskoj za godinu 1896*, (Vukovar: Tiskarski zavod Srijemskih novina, 1897), 446–449.

24 Pruga Klenak–Šabac s mostom preko Save u dužini 3,8 kilometara izgrađena je 3. lipnja 1934. Vidjeti: Stehlik, „Postanak i razvitak železnica u Jugoslaviji“, 86.

25 *Izveštaj o poslovanju Upravnog odbora i o stanju uprave županije Srijemske za upravnu godinu 1898*, (Vukovar: Tiskarski zavod Srijemskih novina, 1899), 373–374.

26 *Izveštaj o poslovanju Upravnog odbora i o stanju uprave županije Srijemske za upravnu godinu 1899*, (Vukovar: Tiskarski zavod Srijemskih novina, 1900), 420–421.

ska županija, na molbu Ljudevita pl. Galiuffa, posjednika iz Zagreba, kao predkoncesionara za izgradnju željezničke pruge Ruma–Klenak, na račun otkupnine javnih radnja preuzme temeljne dionice u iznosu od 25.000 forinti.<sup>27</sup>

Na skupštini Srijemske županije održanoj 17. svibnja 1900. primljen je na znanje otpis Odjela za unutarnje poslove Kr. zemaljske vlade u Zagrebu od 10. siječnja 1900, kojim je odobren zaključak županijske skupštine od 17. svibnja 1899. u vezi sa prinosom za gradnju vicinalne željeznice Ruma–Klenak, nabavom temeljnih dionica od 50.000 kruna<sup>28</sup> na račun  $\frac{3}{4}$  otkupa javnih radnja, uz sljedeće uvjete: temeljne dionice nabavile bi se iznosom od 50.000 kruna u pet godišnjih jednakih beskamatnih obroka po 10.000 kruna od onoga koncesionara ili društva koje dobije dozvolu za gradnju predmetne željezničke pruge. Prvi obrok nabave tih dionica dospio bi tek nakon otvorenja prometa na željezničkoj pruzi, uz uvjet, da dotično društvo izda očitovanje da će na toj pruzi kamen i šljunak za gradnju i održavanje zemaljskih kotarskih i općinskih cesta otpremati po tarifi Kr. ug. državnih željeznica.<sup>29</sup>

Kr. ug. ministar trgovine odredio je za 31. kolovoza 1900. naknadni politički ophod željeznice Ruma–Klenak. Povjerenstvo je vodio ministrijalni odsječni savjetnik Vladimir Ehrenhöfer. Na ophodu su bile sastupane domaće oblasti, Kr. zemaljska vlada, Ministarstvo trgovine itd. Pošto je jamčevina za ovu željezničku prugu bila položena, osigurano je financiranje te je gradnja trebala otpočeti još te jeseni.<sup>30</sup>

Godine 1900. koncesija za gradnju parovozne normalno-tračne vicinalne željeznice Ruma–Klenak, koja je vodila do savske obale nešto poviše Šapca u Kraljevini Srbiji, prešla je od prijašnjeg koncesionara tehničkih predradnji Ljudevita pl. Galiuffa na budimpeštansku tvrdku S. i W. Hoffmann. U mjesecu studenome 1900. izdana je koncesionaru privremena dozvola za zemljane radove na potezu između profila 0 i 271, koji su odmah i započeli. Dozvolbena isprava izdana je 31. prosinca 1900. od strane kr. ug. ministra trgovine. Loši odnosi na svjetskom novčanom tržištu omogućili su tek pred kraj godine financijsko osiguranje i utemeljenje toga poduzeća. Tu su željeznicu, preuzevši stanoviti broj temeljnih dionica, materijalno potpomogli sljedeći interesenti: 1. Općina Ruma pre-

27 *Isto*, 126.

28 Jedan forint austrijske vrednote računao se kao dvije krune, tako da je 25.000 forinti iznosilo 50.000 kruna.

29 *Izveštaj o poslovanju Upravnog odbora i o stanju uprave županije Srijemske za upravnu godinu 1900*, (Vukovar: Tiskarski zavod Srijemskih novina, 1901), 109.

30 *NN*, br. 200, 1. rujna 1900, (Zagreb).

uzela je temeljnih dionica za svotu od 50.000 kruna, 2. Općina Buđanovci za svotu od 10.000 kruna, 3. Općina Nikinci za svotu od 30.000 kruna, 4. Općina Platičevo za svotu od 20.000 kruna i 5. Srijemska županija za svotu od 20.000 kruna. Temeljem zaključka županijske skupštine na sjednici od 17. svibnja 1899. interesenti su trebali isplatiti temeljne dionice u pet godišnjih obroka po 10.000 kruna i to na račun  $\frac{3}{4}$  otkupnine javnih radnji. Koncesionar je bio obavezan na to da navedenom željeznicom otprema kamen i šljunak za izgradnju zemaljskih i općinskih cesta po tarifi Kr. ug. državnih željeznica. Osim toga poduprlo je Vlastelinstvo Ruma navedeno željezničko poduzeće preuzimanjem većeg broja temeljnih dionica, a isto tako i Petrovaradinska imovna općina.<sup>31</sup>

Dana 27. prosinca 1900. donesen je *Zakonski članak XXXVI. kojim se dozvoljuje vicinalna željeznica Ruma–Klenak*. Njime je ovlašteno Ministarstvo trgovine da može dozvoliti parovoznu vicinalnu željeznicu koja je trebala od postaje Ruma Kr. ug. državnih željeznica preko Nikinaca i Platičeva voditi do Klenka, odnosno u pravcu prema Šapcu do obale rijeke Save.<sup>32</sup>

Kao što je već rečeno, koncesija (*Dozvolbena izprava za izgradnju i promet parovozne vicinalne željeznice Ruma–Klenak*) izdana je 31. prosinca 1900. od strane kr. ug. ministra trgovine pod brojem 92.103. Temeljem navedene isprave, kr. ugarski ministar trgovine koncesionirao je parovoznu vicinalnu željeznicu koja je vodila od Rume do Klenka. Navedenom koncesijom dobila je budimpeštanska protokolirana tvrtka S. i W. Hoffmann dozvolu i preuzela je obvezu da će izgraditi i neprekidno držati u prometu parovoznu vicinalnu željeznicu, koja je trebala voditi od postaje Ruma Kr. ug. državnih željeznica preko Nikinaca do Klenka, odnosno u pravcu prema Šapcu do obale Save. Zapisnik o koncesijskoj raspravi sastavljen je 15. veljače 1899. Koncesionar je bio dužan završiti gradnju željeznice, te je predati javnome prometu za godinu i pol, računajući od datuma izdavanja koncesije. Za izgradnju i shodno prostorno uređenje koncesionirane željeznice ustanovljena je potrebna faktučna glavnica od 2.000.000 kruna, od koje je koncesionar bio dužan za nabavu prometnih sredstava upotrijebiti 150.000 kruna. Od faktučne glavnice trebalo je izdvojiti 30.000 kruna i kao pričuva posebno rukovati. Koncesionar je bio dužan prije izdavanja koncesije kod Kr. ug. središnje državne blagajne položiti jamčevinu od 100.000 kruna. Koncesionar je također bio dužan u roku od tri mje-

31 *Izveštaj o poslovanju Upravnog odbora i o stanju uprave županije Srijemske za upravnu godinu 1900*, (Vukovar: Tiskarski zavod Srijemskih novina, 1901), 406–408.

32 *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1901*, br. 13, (Zagreb: Kralj. zemaljska tiskara, 1901), 105–106.



seca osnovati dioničko društvo sa sjedištem u Budimpešti. Službeni jezik društva bio je isključivo mađarski. Rukovanje koncesioniranom željeznicom koncesionar je prenio na Ravnateljstvo Kr. ug. državnih željeznica. Kr. ug. ministar trgovine imao je pravo da po svojem izaslaniku pregledava i kontrolira posloводство i upravu ove željeznice. Po kr. ug. ministru trgovine izaslani povjerenik imao je pravo prisustvovati glavnim skupštinama, sjednicama ravnateljstava, a i svim posebnim povjerenstvima što ih je ravnateljstvo osnivalo. Također, mogao je do daljnje odluke ministra obustaviti odredbe koje su bile protuzakonite i štetne po javne ili državne interese. Trajanje koncesije određeno je na 90 godina, nakon čega je željeznica trebala prijeći u vlasništvo države.<sup>33</sup>

Prema *Nadopunjujućem prilogu k dozvolnoj izpravi br. 92.103 ex 1900. glede vicinalne željeznice Ruma-Klenak, odnosno Uvjeta u pogledu gradnje i prometnog uređenja vicinalne parovozne željeznice Ruma-Klenak i tovarišne kolotečine na obali Save* od 31. prosinca 1900, pruga se imala izgraditi s razmakom tračnica od 1,435 metara. Željeznica Ruma-Klenak, kao i njezin tovarni kolosijek na obali Save, trebala se urediti tako da vlakovi na izgrađenoj normalnokolosiječnoj pruži voze s najvećom brzinom od 40 km na sat. Na željezničkoj pruži trebalo je izgraditi sljedeće postaje, odnosno ugibaldišta i stanice: 1. Buđanovci (tovarna postaja duga 320 m), 2. Nikinci (postaja duga 430 m), 3. Platičevo (tovarna postaja duga 250 m), 4. Klenak - Šabac (završna i parostrojna postaja duga 440 m) i 5. Klenak - Savska obala (tovarišna stanica duga 200 m). Željeznica koja je izlazila iz postaje Ruma Kr. ug. državnih željeznica, te je vodila do Klenka, kao i tovarni kolosijek na obali Save trebali su biti uređeni tako da vlakovi na pruži mogu voziti s najvećom brzinom od 40 km/h. Donja gradnja trebala je biti napravljena za jedan kolosijek. Najveći uspon, odnosno pad ustanovljen je sa 5%. Zavoji nisu smjeli na otvorenoj pruži imati manji polumjer od 300 m. Normalna širina tjemena željeznice u razini donje gradnje, odnosno u visini donje površine šljunčanog sloja trebala je biti barem 4 m. Tračnice su trebale biti čelične i nisu smjele po tekućem metru biti lakše od 23,6 kg. Opterećenje tračnica pod pritiskom kotača od 6.000 kg nije smjelo premašivati po četvornom centimetru 1.000 kg. Na otvo-

33 *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1901*, br. 24, (Zagreb: Kralj. zemaljska tiskara, 1901), 261-273. Vidjeti i: *NN*, br. 40, 18. veljače 1901, (Zagreb).

renoj pruži trebalo je sagraditi sedam stražarnica s pripadajućim zgradama, zdencima i pećima za kruh.<sup>34</sup>

Kao što je već rečeno, godine 1901. stvoreno je dioničko društvo, na koje je prešla koncesija izdana tvrtki W. Hoffmann u Budimpešti. Kr. županijska oblast izaslala je zastupnika u upravni odbor dioničkog društva.<sup>35</sup>

Na skupštini Srijemske županije održanoj 29. svibnja 1901. primljen je na znanje otpis Odjela za unutarnje poslove Kr. zemaljske vlade od 15. travnja 1901. da je Kr. zemaljska blagajna Dioničarskom društvu vicinalne željeznice Ruma–Klenak u Budimpešti isplatila iznos od 10.000 kruna, kao prvi obrok svote od 50.000 kruna, koja je izglasana zaključkom županijske skupštine za nabavu temeljnih dionica istoga društva u korist županije. Društvo je za navedeni iznos poslalo Zemaljskoj blagajni 50 komada temeljnih dionica po 200 kruna, s 30 kupona i jednim talonom, od kojih je prvi kupon dospio godine 1901, a posljednji je trebao dospjeti 1931. godine. Društvo je nadalje 18. ožujka 1901. izdalo obvezno očitovanje u vezi sa transportom kamena i šljunka za gradnju i uzdržavanje županijskih i općinskih puteva po tarifi Kr. ug. državnih željeznica, te je prijepis toga očitovanja dostavljen interesiranim kotarskim oblastima odnosno općinama.<sup>36</sup>

Na molbu Dioničarskog društva vicinalne željeznice Ruma–Klenak obavljen je 23. srpnja 1901. politički ophod u vezi premještanja postaje „Savska obala“ te proširenja iste postaje s jednim tovarišnim kolosijekom. Kod toga ophoda zastupao je kr. ug. zajedničkog ministra trgovine ministerialni odsječni savjetnik Vladimir Ehrenhöfer, a Kr. županijsku oblast Županije srijemske kr. kotarski predstojnik Marko Barić, dok je tehničku struku zastupao kr. inženjer Miloš Lancoš.<sup>37</sup>

34 *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1901*, br. 24, 273–289. Vidjeti i *NN*, br. 40, 18. veljače 1901, (Zagreb). - Nakon što je pruga izgrađena, službena mađarska željeznička statistika uglavnom potvrđuje podatke iz koncesijske isprave za Dioničarsko društvo lokalne željeznice Ruma–Klenak, i to: pruga Ruma–Klenak otvorena za promet: 1901. godine, duljina pruge: 30,1 km, 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 kg po tekućem metru, pritisak osovina: 6.000 kg, broj postaja: 5. Vidjeti: HR-HDA-757, II, kut. br. 3, Kivonat a magyar szent korona országaiban megépült, valamint építés alatt álló helyi érdeki vasutak engedélyokirataiból, 16–17.

35 *Izvjestaj o poslovanju Upravnog odbora i o stanju uprave županije Srijemske za upravnu godinu 1901*, (Vukovar: Tiskara Srijemskih novina, 1902), 379–382.

36 *Isto*, 103.

37 *NN*, br. 169, 25. srpnja 1901, (Zagreb).

Naredbom kr. ug. ministra trgovine od 31. kolovoza 1901. određen je tehničko-redarstveni ophod Vicinalne željeznice Ruma–Klenak. Zapisnik o ophodu načinjen je 14. rujna 1901. u Rumi. Povjerenstvo je temeljito izvidilo donju i gornju gradnju, zgrade i opremu pruge te je ustanovilo da sve odgovara odredbama *Željezničkog prometnog reda* od 16. studenoga 1851. Na pruzi nije bilo većih mostova koji bi se morali podvrgnuti propisanom opterećenju. Most preko Jarčine pregledalo je Ravnateljstvo Kr. ug. državnih željeznica te ga je privremeno preuzelo. Radnje oko proširenja i preinake na priključnoj postaji Ruma, kao i postajne izvedbe na Savskoj obali nisu još bile potpuno dovršene, no ta činjenica nije sprečavala redoviti i siguran tok poslovanja vicinalne željeznice. Na kraju ophoda, voditelj povjerenstva izdao je na licu mjesta usmenu dozvolu da se dio ophođene pruge koji se protezao od Rume do postaje Klenak–Šabac preda 15. rujna 1901. javnome prometu s vlakom br. 5712 polazećim iz postaje Ruma. Ostali dio željeznice trebao se predati 16. rujna 1901. javnome prometu. Primijećeno je da će se na postaji Klenak - Savska obala međunarodni promet s robom moći tek onda otvoriti kada ministar financija dozvoli u Klenku projektiranu glavnu carinarnicu te kada ona započne s poslovanjem.<sup>38</sup>

Dnevni tisak potvrđuje da je ova željeznica besprijekorno izgrađena od građevnoga poduzetnika Eugena Bergera pod upravom inženjera Julija Fuschsa te da je potpuno sposobna za promet. Otvorenjem ove željeznice udovoljeno je već davno osjećanoj potrebi srijemskoga kraja, pa se očekivalo da će se novom željezničkom prugom brže i lakše otpremati znatni transporti žita, stoke, šljiva i drugih sirovina. Naravno, da se i osobni promet trebao življe razviti. Povodom ovog novog željezničkog priključka očekivalo se također da se znatno podigne i dotadašnji izvozni i uvozni promet između zemalja sv. krune Stjepanove i Kraljevine Srbije. Također se očekivalo da se uskoro ostvari projekt, da se obje savske obale povežu željezničkim mostom, pošto je takva izravna veza bila od osobite važnosti za obje države.<sup>39</sup>

*Dodatak k dozvolbenoj izpravi parovozne vicinalne željeznice Ruma–Klenak* donesen je 9. studenoga 1902. Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Ruma–Klenak dobilo je ovime dozvolu i preuzelo obvezu da može produžiti svoj tovarni kolosijek na savskoj obali, te da može na kraju produženog kolosijeka urediti postaju, uređenu i za primanje komadne robe.

38 HR-HDA-79, kut. br. 13, Odsjek za građevne poslove, KTO, Zapisnik od 14. rujna 1901. o tehničko-redarstvenom ophodu Vicinalne željeznice Ruma–Klenak.

39 NN, br. 212, 16. rujna 1901, (Zagreb).

Umjesto predviđene duljine tovarne stanice Klenak - Savska obala od 200 metara, imala se pod istim nazivom urediti 300 metara duga postaja. Dozvola produljenog tovarnog kolosijeka na obali Save, kao i dozvola nove postaje Klenak - Savska obala, isticala je istodobno s dozvolom vicinalne željeznice Ruma–Klenak, odnosno s 31. prosinca 1909. Ustanovljena faktučna građevna i poslovno uređajna glavica od 2.000.000 kruna, povišena je za 198.000 kruna, pa je iznosila ukupno 2.198.000 kruna.<sup>40</sup>

Na dan 31. prosinca 1905. Ravnateljstvo društva u Budimpešti činili su: Hugó von Kilényi (predsjednik), Sámuel Hoffmann (potpredsjednik), dr. Gyula Keppich (glavni direktor), te članovi: Pál Barisic, Lajos Galliuuff, Vilmos von Hoffmann, dr. Lajos Losonczy, dr. Arthur Mendl, dr. Johann Sevic, Bogdán Novakovic, dr. Ignaz Brüll. Dionički kapital iznosio je 2.620.400 kruna, podijeljen na 700.000 kruna temeljnih dionica i 1.920.400 kruna prvenstvenih dionica.<sup>41</sup>

Iskaz na račun  $\frac{3}{4}$  otkupnine dozvoljenih i do konca godine 1907. isplaćenih subvencija u starom provincijalu Hrvatske i Slavonije za vicinalnu željeznicu Ruma–Klenak bio je sljedeći: subvencija za županiju iznosila je 50.000 kruna; uplaćeno do konca 1907. godine I–V obroka s ukupnim iznosom od 50.000 kruna; u Kr. zemaljskoj blagajni pohranjene temeljne dionice u nominalnom iznosu od 50.000 kruna.<sup>42</sup>

Na dan 30. siječnja 1908, iskaz sveukupnih troškova za željezničke pruge subvencionirane iz Krajiške investicionalne zaklade<sup>43</sup> iznosio je 5.190.000 kruna. Od toga je za prugu Ruma–Klenak iz Zaklade subvencionirano 200.000 kruna.<sup>44</sup> Zaklada je tako bila vlasnica temeljnih dionica željeznice Ruma–Klenak u nominalnoj vrijednosti od 200.000 kruna (1.000 komada po 200 kruna).<sup>45</sup>

Godine 1909. s obzirom na doprinose županija, gradova i imovnih općina, zasluge pojedinaca, kao i temeljem dobrovoljnog biranja po glav-

40 *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1903*, br. 12, (Zagreb: Kralj. zemaljska tiskara, 1904), 42–45.

41 *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1907*, Band II, XL, (Wien: K. u. k. Hof- und Universitäts-Buchhändler, 1906), 1143–1144.

42 HR-HDA-757, kut. br. 3.

43 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.

44 HR-HDA-757, kut. br. 3.

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

noj skupštini, u ravnateljstvima vicinalnih željeznica nalazili su se i domaći ljudi. Kod vicinalne željeznice Ruma–Klenak u ravnateljstvu su se nalazili: Barišić iz Mitrovice, Galliuff, predstojnik Novaković, podžupan Subotić.<sup>46</sup>

Kao primjer eksploatacije vicinalne željeznice Ruma–Klenak prikazani su njeni rezultati u periodu od 1901. do 1910. godine.<sup>47</sup>

Godina	Broj prevezenih putnika	Prevaljeni putnički kilometri (pkm) <sup>48</sup>	Otpremljeno robe (dobara) u tonama	Prevaljeni tonski kilometri (tkm) <sup>49</sup>
1901.	20.000	372.000	12.000	283.000
1902.	78.000	1.480.000	23.000	627.000
1903.	69.000	1.297.000	23.000	561.000
1904.	79.000	1.511.000	32.000	876.000
1905.	96.000	1.850.000	25.000	619.000
1906. <sup>50</sup>	98.000	1.884.000	26.000	698.000
1907.	96.000	1.847.000	21.000	598.000
1908. <sup>51</sup>	101.000	1.946.000	26.000	736.000
1909.	107.000	2.002.000	20.000	477.000
1910.	129.000	2.398.000	22.000	514.000

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

47 *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1905*, I, (Zagreb: Kr. zemaljski statistički ured, 1913), 654–655; *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1906–1910*, II, (Zagreb: Kr. zemaljski statistički ured, 1917), 479–480.

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

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

50 Za usporedbu, iste godine željeznica Ruma–Vrdnik prevezla je 19.000 putnika s 341.000 prevaljenih putničkih kilometara te je otpremila 174.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 2.986.000 tonskih kilometara.

51 Za usporedbu, iste godine željeznica Petrovaradin–Beočin prevezla je 12.000 putnika s 141.000 prevaljenih putničkih kilometara te je otpremila 2.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 39.000 tonskih kilometara.

Istovremeno, kao primjer financijskih pokazatelja, prikazani su njeni rezultati u krunama u periodu 1902–1905.<sup>52</sup>

<i>Godina</i>	<i>Prometni primitak</i>	<i>Drugi primici</i>	<i>Prometni izdaci</i>	<i>Drugi izdaci</i>	<i>Prometni višak</i>	<i>Neto višak</i>
1902.	105.000	14.000	38.000	3.000	67.000	78.000
1903.	68.000	2.000	26.000	5.000	42.000	39.000
1904.	124.000	1.000	50.000	2.000	74.000	73.000
1905.	121.000	1.000	50.000	3.000	71.000	69.000

Na dan 31. prosinca 1913. Ravnateljstvo društva u Budimpešti činili su: dr. Károly Neumann (predsjednik), Béla Fináczy, Márk Aurél Fodróczy, Vilmos Illés, Károly Pretsch, Ferencz Vnutsko, dr. Hermann Gall, Lajos Galliuff, Bogdán Novaković. Članovi Nadzornog odbora bili su: Viktor Csák, dr. Károly Haller, Gyula Palánk, dr. Gyula Hauer.<sup>53</sup>

Pruga Ruma–Klenak 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>54</sup>

52 *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1905, I*, (Zagreb: Kr. zemaljski statistički ured, 1913), 654–655; *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1906–1910, II*, (Zagreb: Kr. zemaljski statistički ured, 1917), 479–480.

53 *Ungarischer Compass 1914.–1915., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Teil: Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finzen, XLII. Jahrgang*, (Budapest: Stephaneum Buchdruckerei A.G., 1915), 1085.

54 Godine 1914. organizacija na pruzi Ruma–Klenak, koja je tada potpadala pod nadležnost Prometne uprave u Segedinu, izgledala je ovako: Buđanovci (Janović Lajos, stražar otpravnik), Nikinci (Kaup Ferencz, glavar postaje), Platičevo (Kiss János, stražar otpravnik), Klenak (Békeffy Alajos, glavar postaje), Klenak Savska obala (Száráz Pál, glavar postaje). U službenom shematizmu iz 1914. postaja Ruma navodi se kao sastavni dio pruge Vinkovci–Mitrovica–Indija. Predstojnik postaje Ruma bio je kontrolor Schlesinger Móses. Godine 1918. organizacija na pruzi Ruma–Klenak, koja je tada potpadala pod nadležnost Prometne uprave u Pečuhu (Pécs), izgledala je ovako: Buđanovci (Kiss Pál, stražar otpravnik), Nikinci (Kaup Ferencz, glavar postaje), Platičevo (Kiss Sándor, stražar otpravnik), Klenak (Angyal Abraham, glavar postaje), Klenak Savska obala (Krausz Bela, glavar postaje). Kao i 1914. godine, u službenom shematizmu iz 1918. postaja Ruma navodi se kao sastavni dio pruge Vinkovci–Mitrovica–Indija. Predstojnik postaje Ruma bio je nadprotustavnik Szöke Mózes, a činovnici Briški József i Kun M. László. Vidjeti: *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1914*, (Zagreb: Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljska vlada, 1914), 188–189; *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika*

### *Ruma–Klenak, vicinalna željeznica dioničko društvo u Zagrebu*

Nakon završetka Prvog svjetskog rata te raspada Austrougarske monarhije, 29. listopada 1918. osniva se Država Slovenaca, Hrvata i Srba (SHS). Dana 1. studenoga 1918. osniva se Generalno ravnateljstvo željeznica Države SHS u Zagrebu, koje preuzima u svoju upravu pruge na području Hrvatske i Slavonije, među kojima je bila i pruga Ruma – Klenak Savska obala.<sup>55</sup> Ona je preuzeta od Prometne uprave u Pečuhu.<sup>56</sup>

Stvaranjem Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca (SHS), nova vlast donijela je odluku da se sva poduzeća i imovinski objekti na teritoriju cijeloga kraljevstva koja su pripadala podanicima ili društvima i poduzećima neprijateljskih država stave pod osobiti nadzor i sekvestar<sup>57</sup> te podvrgnu likvidaciji.<sup>58</sup> Temeljem navedenog, ministar trgovine i industrije Kraljevine SHS postavio je 17. svibnja 1919. Ernesta Paniana, savjetnika državnih željeznica, Rajmunda Lapaine, inspektora državnih željeznica, i Belu Bodnara, nadkontrolora 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 olakšaju izvršenje povjerene misije, stavljajući im na raspolaganje transportna sredstva, radnu snagu, pratioce, stražu i prostorije za smještaj.<sup>59</sup>

Vicinalnim željeznicama koje su stajale pod sekvestrom upravljao je Upravni odbor vicinalnih željeznica u Zagrebu. Za sve štete koje su prozročile vicinalne željeznice pod sekvestrom trebalo se obratiti ovom odboru, koji ih je zastupao.<sup>60</sup> Konkretnije, Upravnom odboru vicinalnih že-

---

*Kraljevina Hrvatske i Slavonije*, 1918, (Zagreb: Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljska vlada, 1918), 148–151.

55 Siniša Lajnert, „Kratki pregled rada Generalnoga ravnateljstva državnih željeznica SHS (1918)“, *Arhivski vjesnik* 47, (Zagreb, 2004), 159–171.

56 HR-HDA-881, Zbirka rukopisa 1301–1955, inv. br. 638, Vilim Filipašić, Prevrat godine 1918. i željeznice u Hrvatskoj i Slavoniji, 12–14.

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

58 Rješenje o popisu, sekvestru i likvidaciji imovine neprijateljskih podanika, *NN*, br. 106, 9. svibnja 1919, (Zagreb).

59 HR-HDA-573, Bankovno društvo za Hrvatsku d. d. Zagreb (1928–1949), sv. br. 1217, dosje: Dioničarsko društvo Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice Zagreb, spis Ministarstva trgovine i industrije br. 7803 od 17. svibnja 1919.

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

ljeznica u Zagrebu povjerena je, rješenjem ministra pravde 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. Upravni odbor, prema tome, nije vodio nikakve knjige dionica iz kojih bi mogao podnijeti izvode o veličini viškova, te platiti taksu na dionički kapital dioničkog društva u inozemstvu.<sup>61</sup> Pod sekvestrom i upravom ovoga odbora nalazila se i vicinalna željeznica Ruma–Klenak.<sup>62</sup> Do 1. veljače 1921. navedena željeznica spadala je pod nadležnost zagrebačke željezničke direkcije. Od toga datuma potpala je pod nadležnost Direkcije državnih željeznica u Beogradu.<sup>63</sup>

Kr. sudbeni stol kao trgovački sud u Zagrebu dao je 30. lipnja 1921. na znanje da je u trgovački registar upisana Ruma–Klenak, vicinalna željeznica dioničko društvo sa sjedištem u Zagrebu. Društvo se temeljilo na pravilima od 8. siječnja 1921. Određen je upis članova Ravnateljstva, i to: dr. Ladislava Halaszya, dr. Elemera Gaspardya, Bele Hoffera, Ljudevita Jellineka, dr. Otona Pavlića, Gjorgje Velisavljevića, dr. Stanka Šverljuge, Kamila Bošnjaka, Makse Antića, dr. Želimira Mažuranića, Vladimira Flecka, Ernesta Ehulichia i Baltazara Horvata.<sup>64</sup>

Odsek za sekvestar Ministarstva pravde donio je u travnju 1923. rješenja o skidanju sekvestra s četiri dionička društva vicinalnih željeznica, između kojih je bila i Ruma–Klenak.<sup>65</sup>

Izvanredna glavna skupština Ruma–Klenak vicinalne željeznice d. d. održana je 20. lipnja 1923. u Zagrebu u uredskim prostorijama tvrtke Pruga d. d. (Centralna poslovnica vicinalnih željeznica). Na skupštini su bili prisutni sljedeći dioničari: Kr. pokrajinska uprava zastupana po dr. G.

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

62 NN: br. 289, 19. prosinca 1922, (Zagreb); br. 290, 20. prosinca 1922, (Zagreb).

63 HR-HDA-136, kut. br. 124, ur. br. 306/U.O., dopis upućen 18. lipnja 1923. Sekciji za sekvestre Ministarstva pravde u Zagrebu, Procjena vicinalnih željeznica.

64 NN, br. 162, 21. srpnja 1921, (Zagreb). - Do 1921. godine sjedište društva bilo je u Budimpešti. Vidjeti: *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslaviens, 1929*, LXII, (Wien: Kompassverlag, 1929), 680.

65 HR-HDA-136, kut. br. 124, ur. br. 327/U.O., dopis koji je 9. kolovoza 1923. poduzeće Pruga d. d. (Centralna poslovnica vicinalnih željeznica) u Zagrebu uputilo Upravnom odboru za hrv. slav. vicinalne željeznice u Zagrebu.



Gojkoviću, Allg. Depositen A. G. Zürich zastupan po Ernestu Panianu, tvrtka Pruga d. d. Zagreb zastupana po Vladimiru Poliću, Ernest Panian, Vladimir Polić i dr., Zvonimir Bratanić. Od strane Ministarstva trgovine i industrije, Odjeljenja u Zagrebu bio je prisutan Vladimir Očić. S obzirom da je istekao mandat Ravnateljstvu i Nadzornom odboru, u Ravnateljstvo su izabrani: delegat Vlade Kraljevine SHS dr. Gavra Gojković, dr. Teodor Bošnjak, Ernest Panian, Jovan Maksimović, inž. Vladimir Fleck, Baltazar Horvat, Bela Bodnar, dr. J. K. Čelebonović, Nikola Petrović, Ladislav Halászy, Bela Hoffer, Elemer Gáspárdy i Artur Reitler. Od članova Ravnateljstva izabran je Izvršni odbor, i to: Ladislav Halászy, ujedno predsjednik, Bela Hoffer i Ernest Panian. U Nadzorni odbor izabrani su: Oskar Sušnek, Vladimir Polić, Petar Apostolović i Milan Hlava. Vlada Kraljevine SHS delegirala je u Ravnateljstvo jednog člana, jednog je delegirala oblast koja je upravljala Krajiškom investicionalnom zakladom. Ostale članove Ravnateljstva birala je glavna skupština na vrijeme od tri godine. Dvije trećine članova Ravnateljstva trebali su biti državljani Kraljevine SHS koji su imali svoje stalno boravište na području države. Temeljem čl. 34 Pravila, Vladi Kraljevine SHS osigurano je pravo nadzora po smislu koncesijske isprave. Organu Vlade Kraljevine SHS pripadalo je pravo da sudjeluje na sjednicama ravnateljstva te u komisijama i odborima, kao i na glavnim skupštinama. Bio je ovlašten nezakonite ili po interese države štetne i koncesijskoj ispravi protivne zaključke obustaviti do daljnje odluke ministarstva.<sup>66</sup>

Izvanredna glavna skupština Ruma–Klenak vicinalne željeznice d. d. održana je 20. svibnja 1931. u Zagrebu. Dioničari, odnosno njihovi zastupnici prisutni na izvanrednoj glavnoj skupštini bili su (položenih 9.383 dionice): inž. Nikola Đurić, dr. Fran Bončina, Živan Stanković, Mirko Lontkijević, dr. Dušan Mišić, Teofil Dramićanin, dr. Eugen Hasil, Josip Sečkar, Dragutin Stražemanac i Ernest Panian. Za članove Upravnog odbora izabrani su: inž. Nikola Đurić, dr. Fran Bončina, dr. Dušan Mišić, Mirko Lontkijević (prva četvorica za Ministarstvo saobraćaja), dr. Milutin Bošković (za Ministarstvo trgovine i industrije), dr. Milorad Đorđević (za Ministarstvo financija), dr. Eugen Hasil i dr. Josip Kruppai (zadnja dvojica za zagrebačku željezničku Direkciju). Za članove Izvršnog odbora izabrani su: inž. Nikola Đurić, dr. Fran Bončina i dr. Milutin Bošković. Za članove Nadzornog odbora izabrani su: Živan Stanković, Teofil Dramićanin i Josip Sečkar. Glavna skupština primila je izvještaje i bilancu (iskaz) o imovinskom stanju društva, u kojem je iskazana aktiva društva iznosom od 2.620.400

66 HR-HDA-163, kut. br. 98, Banovina Hrvatska, Odjel za obrt, industriju i trgovinu – Zagreb (1939–1941), dosje: Ruma–Klenak vicinalne željeznice d. d. (1923–1927).

kruna, a koja je izražavala troškove gradnje željeznice i drugih investicija i pasiva društva iznosom od 2.620.400 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 niti obračun, a niti udjele iz prihoda. Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije odobrilo je doduše društvu akontaciju u sumi od 57.942,69 dinara, no prethodno je tražilo od društva da potpiše obaveznu izjavu istoga sadržaja kao i kod Lonjskopolske željeznice d. d.<sup>67</sup> Na skupštini je također izviješćeno da je Vlada Kraljevine Jugoslavije, u smislu konvencija što ih je s pojedinim grupama interesenata sklopila 7. veljače 1931, otkupila sve prioritetne dionice Društva<sup>68</sup> i to za ku-

67 Lonjsko-poljska željeznica d. d. u Zagrebu potpisala je sljedeću izjavu: „Potpisano društvo priznaje državi pravo, da s obzirom na izmjenjene prilike unese potrebne izmjene i dopune kako u koncesiju koju ima to društvo, tako i u ugovor o eksploataciji, i da će se karakter plaćanja akontacije utvrditi tek onda, kada odnos države prema tom društvu bude, po izvršenim izmjenama koncesije i ugovora o eksploataciji, definitivno utvrđen, a do onda ovo plaćanje neće imati karakter plaćanja po obavezama predviđenim u ranijem ugovoru o eksploataciji, zaključenim u svoje vrijeme između toga društva i bivših Mađarskih državnih željeznica.“

68 Na teritoriju Kraljevine Jugoslavije nalazilo se poslije Prvog 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 Senžermenskog i čl. 304 i 250 Trianonskog ugovora – bila je Jugoslavija obavezna da pravne i financijske odnose tih društava regulira po principu poštovanja privatnog vlasništva. Poslije dugogodišnjih pregovora Kraljevina Jugoslavija je 7. veljače 1931. zaključila sporazum o otkupu s najvećom grupom od 24 mađarska društva vicinalnih željeznica, udruženih u koncern „Pruga d. d.“ sa sjedištem u Zagrebu, čija je cjelokupna dužina pruga iznosila oko 1.780 km. Između željezničkih pruga bivših mađarskih društava vicinalnih željeznica otkupljenih sporazumom od 7. veljače 1931. bila je i Vicinalna željeznica Ruma–Klenak. Kod onih društava čije su se pruge u cijelosti nalazile na teritoriju Kraljevine Jugoslavije zaključeni su ugovori o otkupu prvenstvenih dionica sa šest inozemnih financijskih grupa (banaka) kao mandatarima dotičnih društava i njihovih povjerenika. 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. Tako je Peštanskoj mađarskoj komercijalnoj banci u Budimpešti (opunomoćeni primalac Ladislav Halaszy), kao jednoj od šest spomenutih financijskih grupa (banaka) isplaćeno 18.928.175,15 dinara za devet vicinalnih željeznica, između kojih je bila i Vicinalna željeznica Ruma–Klenak. Vidjeti: Prilog izvještaju Generalne direkcije JDŽ od 1. travnja 1931. o isplati u gotovu novcu šest financijskih grupa u vezi otkupa vicinalnih željeznica. Vidjeti i spis Ministarstva saobraćaja u Beogradu Kab. br. 915/1941. upućen rujna 1941. Odiu za željeznički promet Hrvatskih državnih željeznica u Zagrebu u predmetu vicinalnih željeznica na području Hrvatske te spis Ministarstva saobraćaja Demokratske Federativne Jugoslavije br. 31.372

povinu od 200 dinara za svakih 100 a.u. kruna<sup>69</sup> nominale, valutom od 1. siječnja 1931. U ime zaostalih kamata (arriérés) na tako utvrđeni prioritetni kapital za vrijeme od 1. siječnja 1919. do 31. prosinca 1930. platila je Kr. jugoslavenska vlada na svakih 100 a.u. kruna još 90 dinara, s time da je od ukupne sume kamata odbila ranije date akontacije, čime je karakter ovih akontacija definitivno određen u smislu: da pod tim naslovom isplaćene sume nisu stavljene na raspolaganje Društvu, nego su priračunate kupovnoj cijeni prioritetnih dionica. Nasuprot tome pokriveni su iz toga primanja svi administrativni izdaci i društveni troškovi od 1. siječnja 1919. do 31. prosinca 1930. tako da, po predloženoj bilanci o imovinskom stanju društva, nije društvo prema trećim osobama bilo opterećeno nikakvim obvezama ni dugovanjima.<sup>70</sup>

Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Ruma–Klenak održalo je u Zagrebu 11. svibnja 1932. izvanrednu skupštinu dioničara. Jedna od točaka dnevnog reda bio je i prijedlog Upravnog odbora o likvidaciji društva.<sup>71</sup> Temeljem navedenog, Kr. sudbeni stol kao trgovački sud u Zagrebu objavio je 6. lipnja 1932. da je u trgovački registar upisana likvidacija D. d. Ruma–Klenak vicinalnih željeznica u Zagrebu s time da su članovi ravnateljstva obavljali funkciju likvidatora.<sup>72</sup>

Okružni sud u Zagrebu kao trgovački sud objavio je 12. travnja 1933. u trgovačkom registru brisanje Ruma–Klenak vicinalne željeznice d. d. u Zagrebu jer je uslijed dovršene likvidacije prestala s radom.<sup>73</sup> Temeljem navedenog, Okružni sud u Novom Sadu (Odjeljenje za centralnu zemljišnu knjigu željeznica i kanala) donio je na svojoj sjednici održanoj 11. lipnja 1936. zaključak o uknjižbi prava vlasništva nad nekretninama navedene željeznice u korist državnog erara Kraljevine Jugoslavije, te da se brišu zabilježbe i ograničenja protiv bivših vlasnika. Tako je država uknjižila pravo vlasništva nad nekretninama Vicinalne željeznice Ruma–Klenak d. d. uvedenim u Centralnom zemljišnoknjižnom uložku br. 243.<sup>74</sup>

---

upućen 22. ožujka 1946. Komitetu za zakonodavstvo i izgradnju narodne vlasti u Beogradu s pregledom A (I) željezničkih pruga bivših mađarskih društava vicinalnih željeznica otkupljenih sporazumom od 7. veljače 1931, preslike izvornih dokumenata dobivene od Slobodana Rosića.

69 Riječ je o austro-ugarskim krunama.

70 HR-HDA-151, kut. br. 43, Savska banovina, Odjeljenje za trgovinu, obrt i industriju – Zagreb (1929–1939), ur. br. 253–VIII-1932.

71 NN, br. 96, 25. travnja 1932, (Zagreb).

72 NN, br. 144, 23. lipnja 1932.

73 NN, br. 127, 3. lipnja 1933.

74 Zaključak Okružnog suda u Novom Sadu, Odjeljenje za centralnu zemljišnu knjigu željeznica i kanala Želj. Dn. br. 7/1936. od 11. lipnja 1936. Zaključak predstavlja

## Rezime

U radu autor obrađuje organizaciju, poslovanje i likvidaciju Dioničarskog društva vicinalne željeznice Ruma–Klenak u vremenskom periodu od 1901, kada je društvo osnovano, pa sve do 1933, kada je završena njegova likvidacija. Sjedište Društva u Austrougarskoj monarhiji bilo je u Budimpešti, da bi se 1921. premjestilo u Zagreb. Pruga društva Ruma–Klenak otvorena je za promet 1901. godine. Navedena privatna pruga bila je u državnoj eksploataciji, odnosno upravi. Temeljem sporazuma od 7. veljače 1931, država je otkupila pruge Dioničarskog društva vicinalne željeznice Ruma–Klenak pa je tako prestao i razlog njegovog postojanja. Društvo je 1932. ušlo u proces likvidacije, koji je završio 12. travnja 1933.

## Sources and Literature

- Hrvatski državni arhiv: 78, Zemaljska vlada (Hrvatsko-slavonsko-dalmatinska zemaljska vlada), Predsjedništvo – Zagreb (1869–1921); Zemaljska vlada, Odjel za unutarnje poslove – Zagreb (1869–1921); 136, Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica – Zagreb (1918–1941); 151, Savska banovina, Odjeljenje za trgovinu, obrt i industriju – Zagreb (1929–1939); 163, Banovina Hrvatska, Odjel za obrt, industriju i trgovinu – Zagreb (1939–1941); 573, Bankovno društvo za Hrvatsku d. d. Zagreb (1928–1949); 757, Obitelj Plavšić – Osijek, Zagreb, 1853.–1964; Zbirka rukopisa 1301–1955.
- Preslike izvornih dokumenata vezanih za vicinalne željeznice iz Železničkog muzeja, Beograd, u posjedu Slobodana Rosića.
- *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1903*, XXXVI. Wien: K. u. k. Hof-und Universitäts-Buchhändler, 1902.
- *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1907*, Band II, XL. Wien: K. u. k. Hof-und Universitäts-Buchhändler, 1906.
- *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslaviens, 1929*, LXII. Wien: Kompassverlag, 1929.
- *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1914*. Zagreb: Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljska vlada, 1914.
- *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1918*. Zagreb: Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljska vlada, 1918.

---

prilog spisu Ministarstva saobraćaja u Beogradu Kab. br. 915/1941. iz rujna 1941. Vidjeti: preslike izvornih dokumenata u posjedu Slobodana Rosića.

- *Izveštaj o poslovanju Upravnog odbora i o stanju uprave u županiji Srijemskoj za godinu 1896.* Vukovar: Tiskarski zavod Srijemskih novina, 1897.
- *Izveštaj o poslovanju Upravnog odbora i o stanju uprave županije Srijemske za upravnu godinu 1898.* Vukovar: Tiskarski zavod Srijemskih novina, 1899.
- *Izveštaj o poslovanju Upravnog odbora i o stanju uprave županije Srijemske za upravnu godinu 1899.* Vukovar: Tiskarski zavod Srijemskih novina, 1900.
- *Izveštaj o poslovanju Upravnog odbora i o stanju uprave županije Srijemske za upravnu godinu 1900.* Vukovar: Tiskarski zavod Srijemskih novina, 1901.
- *Izveštaj o poslovanju Upravnog odbora i o stanju uprave županije Srijemske za upravnu godinu 1901.* Vukovar: Tiskara Srijemskih novina, 1902.
- *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1868, br. 14.* Zagreb: Tiskara Narodnih novinah, 1877.
- *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1880, br. 60.* Zagreb: Tiskara Narodnih novinah, 1881.
- *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1888, br. 58.* Zagreb: Tiskarski zavod Narodnih novinah, 1888.
- *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1901, br. 13, br. 24.* Zagreb: Kralj. zemaljska tiskara, 1901.
- *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1903, br. 12.* Zagreb: Kralj. zemaljska tiskara, 1904.
- *Službene novine Kraljevine Jugoslavije, br. 233, 5. listopada 1929, (Beograd).*
- *Službene novine Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, br. 92, 28. travnja 1922, (Beograd)*
- *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1905, I.* Zagreb: Kr. zemaljski statistički ured, 1913.
- *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1906–1910, II.* Zagreb: Kr. zemaljski statistički ured, 1917.
- *Ungarischer Compass 1914.–1915., Financielles und Commerielles Jahrbuch, II. Teil: Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finzen, XLII. Jahrgang.* Budapest: Stephaneum Buchdruckerei A.G., 1915.
- Gorničić-Brdovački, Josip. *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine. Građenje, organizacija i financijski odnosi*, Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, knjiga 3. Zagreb: Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, 1952.
- Klaić, Bratoljub. *Rječnik stranih riječi, tuđice i posuđenice.* Zagreb: Nakladni zavod Matice Hrvatske, 2001.
- Kozjak, Josip. „O razvitku pruga u Hrvatskoj“. *Sto godina željeznica Jugoslavije (1849–1949). Zbornik članaka povodom stogodišnjice željeznice Jugoslavije*, ur. Blagoje Bogavac. Beograd: Redakcija štamparskog preduzeća Jugoslovenskih željeznica, 1951.

- Lajnert, Siniša. „Kratki pregled rada Generalnoga ravnateljstva državnih željeznica SHS (1918)“. *Arhivski vjesnik* 47, 2004, (Zagreb).
- Lajnert, Siniša. *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*. Zagreb: HŽ-Hrvatske željeznice d.o.o., 2003.
- *Pravni leksikon*. Zagreb: Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2007.
- Stehlik, Vladimir. „Postanak i razvitak železnica u Jugoslaviji (sa preglednom kartom železničke mreže)“. *Sto godina železnica Jugoslavije (1849–1949). Zbornik članaka povodom stogodišnjice železnice Jugoslavije*, ur. Blagoje Bogavac. Beograd: Redakcija štamparskog preduzeća Jugoslovenskih železnica, 1951.
- Stulli, Bernard. *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825–1863*, I. knjiga, Izvori za hrvatsku povijest, 4. Zagreb: Sveučilište u Zagrebu, Institut za hrvatsku povijest, 1975.
  
- *Narodne novine* (Zagreb)

## Summary

Siniša Lajnert

### The Ruma–Klenak Vicinal Railway Stock Company (1901–1933)

**Abstract:** In this paper the author analyzes the organizing, activity and liquidation of the Ruma–Klenak Vicinal Railway Stock Company from 1901, when the company was founded, through 1933, when its liquidation was completed. During the Austro-Hungarian Monarchy, the railway line was under the jurisdiction of the Business Administration in Segedin i.e. Pecs and in the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes/Yugoslavia it came under the jurisdiction of the Regional Board of State Railways in Belgrade. Based on the agreement of 7 February 1931, the state bought off the railway lines of the Ruma–Klenak Vicinal Railway Stock Company and hence it ceased to exist. In 1932 the company entered the process of liquidation, which ended on 12 April 1933.

**Key words:** Ruma–Klenak Vicinal Railway Stock Company in Budapest/Zagreb; stockholders, liquidation, vicinal railways

Vicinal railways i.e. railways of local interest, are railways whose main aim was to satisfy the traffic-economical needs of the area through which they passed. The expansion of the railway network on the territory of the Kingdom of Croatia-Slavonia began in 1880 by passing the Local Interest Railways Act, which enabled private capital to build and exploit the railway network. Before this act was passed our railway network was quite poor, hence it can be concluded that its implementation played a vital role in the development of the railway network of the time on the territory of the contemporary Kingdom of Croatia-Slavonia. The cause of this success could be found in various reductions and benefits given by this act to private persons who built and exploited vicinal railways. There were approximately 20 vicinal railway stock companies on Croatian historical territories, among which there was the Ruma–Klenak Vicinal Railway Stock Company. During its entire existence, the company did business with considerable financial gains. Based on the agreement of 7 February 1931, the Kingdom of Yugoslavia bought off the railway lines of the Ruma–Klenak Vicinal Railway Stock Company, rendering it redundant. In 1932 the company en-

tered a process of liquidation that was terminated on 12 April 1933. It can be concluded that the biggest development of the railway network in the Kingdom of Croatia-Slavonia was reached when the state decided to relinquish its construction and exploitation to private capital i.e. economic interest (profit). Almost the entire railway network in our region was built during that period, existing until today. The Ruma–Klenak vicinal railway was also built based on economic interests i.e. the economic and traffic needs of the area through which it passed.

*Prevod na engleski: Marijan Bosnar*