

УДК 061.5:625.1(497.5)"1889/1907"(093.2)

DOI <https://doi.org/10.31212/tokovi.2020.2.laj.27-50>

Оригинални научни рад

Примљен: 4. 6. 2019.

Прихваћен: 11. 5. 2020.

*Siniša LAJNERT*

Hrvatski državni arhiv, Zagreb

slajnert@arhiv.hr

*Zoran BUNDALO*

Visoka železnička škola strukovnih studija, Beograd

cheminot@eunet.rs

## **Uloga dioničarskog društva rumsko-vrdničke lokalne željeznice u izgradnji i eksploataciji pruge Ruma–Vrdnik i rudnika u Vrdniku**

APSTRAKT: U radu autori prikazuju ulogu Dioničarskog društva rumsko-vrdničke lokalne željeznice u izgradnji i eksploataciji pruge Ruma–Vrdnik te rudnika u Vrdniku. Dioničarsko društvo osnovano je 1889. u Zagrebu. Pruga Ruma–Vrdnik otvorena je za promet 4. srpnja 1889. Izgrađena je za potrebe eksploatacije rudnika u Vrdniku. I rudnik i pruga bili su u vlasništvu obitelji Pongratz. Nakon prodaje pruge i rudnika državi, godine 1907, prestao je razlog postojanja željezničkog dioničkog društva te je ono ušlo u proces likvidacije. Nakon prestanka s radom rudnika mrkog ugljena u Vrdniku, sedamdesetih godina 20. stoljeća obustavljen je cjelokupan promet na pruzi Ruma–Vrdnik.

KLJUČNE RIJEČI: Dioničarsko društvo rumsko-vrdničke lokalne željeznice u Zagrebu, vicinalne/lokalne željeznice, rudnik u Vrdniku, obitelj Pongratz

### *Uvod*

U članku su prikazani rezultati istraživanja uloge Dioničarskog društva rumsko-vrdničke lokalne željeznice (Ruma–Vrdniki Helyi Erdekü Vasut Résvény-Társaság/ Ruma–Vrdniker Lokal-Bahn Actien-Gesellschaft) u izgradnji i eksploataciji pruge Ruma–Vrdnik te rudnika u Vrdni-

ku. Navedeno društvo osnovano je 12. srpnja 1889. sa sjedištem u Zagrebu.<sup>1</sup> Pruga Ruma–Vrdnik (18,9 km<sup>2</sup>) otvorena je za promet 4. srpnja 1889. Izgrađena je za potrebe eksploatacije rudnika u Vrdniku. Prema službenim državnim shematizmima, bila je sastavni dio pruge Vinkovci–Mitrovica–Indija, koja se pak spajala na tzv. budimpeštansku prugu (Budimpešta – Subotica – Novi Sad – Zemun – ugarsko-srpska granica). Samim time povezivala je veće gradove, kao npr. Budimpeštu na sjeveru, Beograd na istoku te Zagreb na zapadu. Od vicinalnih željeznica izgrađenih na prostoru Kraljevine Hrvatske i Slavonije željeznica Ruma–Vrdnik bila je četvrta po redu.<sup>3</sup> Prugu je do svoga ugljenika u Vrdniku izgradila trgovačka tvrtka Guido Pongratz,<sup>4</sup> pa kada je ona proдалa ugljenik Kr. ug. državnim željeznicama, primila je ova i izgrađenu željeznicu.<sup>5</sup> U Austro-ugarskoj monarhiji pruga dioničkog društva bila je u eksploataciji Kr. ug. državnih

- 
- 1 *Narodne novine* (dalje: *NN*), br. 285, (Zagreb), 11. prosinca 1889.
  - 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), 82. Prema drugim izvorima, pruga Ruma (stanica Kr. ug. državnih željeznica) – Vrdnik (do rudnika kamenog ugljena) bila je duga 17,380 km. Vidjeti: *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1907*, Band II, XL, (Wien: K. u. k. Hof- und Universitäts-Buchhändler, 1906), 1144. U izvorima se spominje i duljina pruge od 17,5 km. Vidjeti: *Mihók'scher Ungarischer Compass. Financielles und Commercielles Jahrbuch, 1898/9, II. Theil: Genossenschaften, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte*, XXVI-ter Jahrgang, (Budapest: Buchdruckerei Gebrüder Légrády, 1899), 558.
  - 3 Hrvatski državni arhiv (HR-HDA) 757, Obitelj Plavšić – Osijek, Zagreb, 1853–1964, 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.
  - 4 Kr. sudbeni stol kao trgovački sud u Zagrebu objavio je 15. svibnja 1876. da je u trgovačkom registru za inokosne tvrtke obavljen upis tvrtke Guide Pongratza, veletržca u Zagrebu pod nazivom: G. Pongratz. Istovremeno je, kao prokurista, upisan Gustav Pongratz. Vidjeti: *NN*, br. 125, 1. lipnja 1876. Iako je obiteljska tvrtka Pongratz registrirana tek godine 1876, ona, prema sačuvanim dokumentima, postoji od 1853. i to pod nazivom Građevinsko poduzeće Guido Pongratz (Bauunternehmung Guido Pongratz). Naime, tek donošenjem Trgovačkog zakona iz 1875. sudbeni stolovi počeli su voditi nove registre trgovačkih tvrtki, javno u službenim glasilima objavljivati njihovu registraciju, promjene i likvidaciju. Prijave sudbenom stolu bile su dužne učiniti i tvrtke koje su postojale i prije oživotvorenja ovog zakona. Kr. sudbeni stol kao trgovački sud u Zagrebu objavio je 15. srpnja 1926. brisanje tvrtke G. Pongratz iz trgovačkog registra za inokosne tvrtke, jer je Guido Pongratz još za života napustio posao, te je 6. listopada 1925. preminuo. Vidjeti: *NN*, br. 191, 21. kolovoza 1926.
  - 5 HR-HDA-757, kut. br. 3, *Hrvatska njiva*, br. 42, (Zagreb), 26. listopada 1918, 706–709.

željeznica.<sup>6</sup> U početku je spadala pod nadležnost Prometne uprave Kr. ug. državnih željeznica u Segedinu,<sup>7</sup> da bi kasnije, nakon što ju je otkupila država, prešla pod novoosnovanu Prometnu upravu u Pečuhu (Pécs).<sup>8</sup> Prema nekim izvorima, na toj se pruži, osim nešto građevnog i piljenog drva uz ugljen (isključivo smeđi-mrki ne suviše visokih kalorija) ništa drugo nije tovarilo. Godine 1901. eksploatacija ugljena na pruži vicinalne željeznice Ruma–Vrdnik iznosila je samo 27.590 tona. Već 1903. izvezeno je iz rudnika 71.577 tona ugljena, što je pokazivalo prosperitet posla. Kasnije je ta eksploatacija povišena, jer je država neprestano otvarala nove žile ugljena.<sup>9</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>10</sup> Pod tu županiju spadala je i pruga Ruma–Vrdnik.

Vicinalne<sup>11</sup> ili lokalne željeznice bile su sporedne željeznice građene radi zadovoljenja lokalnih interesa, kojima je osnovni smisao bio da odgovaraju prometno-gospodarstvenim interesima i potrebama područja kroz koja su prolazile. Spajale su međusobno i s glavnim prugama mjesta privredne i politički manje važnosti. S obzirom da se očekivao mali promet, a samim time i manji prihodi, to su one građene što jeftinije i s lošijim performansama. Brzine na tim prugama bile su male, otprilike 35–50 km/sat. Izgradnja vicinalnih željeznica prepuštena je privatnom kapitalu i već 13. lipnja 1880. u ugarskom dijelu Monarhije donesen je tzv. Vici-

6 *Mihók'scher Ungarischer Compass. Financielles und Commercielles Jahrbuch, 1900./1901, II. Theil: Genossenschaft, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte, XXVIII-ter Jahrgang*, (Budapest: Buchdruckerei Gebrüder Légrády, 1901), 662.

7 *NN*, br. 156, 10. srpnja 1889.

8 *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije*, 1916, (Zagreb: Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljska vlada, 1916), 195–196.

9 Josip Gorničić-Brdovački, *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), 198–199.

10 Zakonski članak o nagodi, koju s jedne strane kraljevine Ugarska, sjedinjena s Erdeljem, s druge strane kraljevine Hrvatska i Slavonija, sklopiše za izravnjanje postojećih 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 novina, 1877), 115–125.

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

nalni zakon (*Zakonski članak XXXI*)<sup>12</sup>, koji je za izgradnju lokalnih pruga poduzetnicima osiguravao razne beneficije. Ovaj zakon nadopunjen je 24. veljače 1888. *Zakonskim člankom IV*.<sup>13</sup> Koncesije za izgradnju i eksploataciju vicinalnih željeznica izdavane su pojedinim fizičkim ili pravnim osobama u vidu specijalnog zakona. Koncesije su davane na 90 godina, nakon čega je željeznica prelazila u državno vlasništvo bez ikakve odštete. Koncesionar je bio dužan osnovati dioničko društvo, koje je za gradnju željeznice trebalo pribaviti potreban kapital. Država je preuzimala na sebe obvezu da će po izgradnji uzeti vicinalne pruge u eksploataciju Kr. ug. državnih željeznica.<sup>14</sup>

U travnju 1918. na prostoru Kraljevine Hrvatske i Slavonije bilo je sveukupno 2.390 km pruga, od toga 980 km glavnih željeznica (901 km državnih željeznica i 79 km Južne željeznice) i 1.410 km vicinalnih.<sup>15</sup> Od sveukupno 2.390 km pruga, na Srijemsku županiju otpadalo je ukupno 468 km (glavne pruge 246 km i vicinalne pruge 222 km).<sup>16</sup> Za razvitak prometa na prostoru današnje Vojvodine<sup>17</sup> karakteristično je da je preko 90% pruga izgrađeno za vrijeme Austro-ugarske monarhije. Sve do 1918. godine izgradnja željezničke mreže u Vojvodini bila je podvrgnuta privred-

12 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.

13 Zakonski članak IV. iz 1888. zajedničkoga ugarsko-hrvatskoga sabora o preinačenju i nadopunjenju Zakonskoga članka XXXI. od godine 1880. o željeznicah mjestnog interesa, *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1888*, br. 24, (Zagreb: Tiskarski zavod Narodnih novinah, 1888), 185–191.

14 Stehlik, „Postanak i razvitak željeznica u Jugoslaviji“, 73. Također vidjeti: Siniša Lajnert, „Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Ruma–Klenak (1901–1933)“, *Tokovi istorije* 1/2019, 41.

15 Do 1918. godine na prostoru Kraljevine Hrvatske i Slavonije uistinu se, s provedenim fuzijama, nalazilo 18 dioničkih društava vicinalnih željeznica s prugama u duljini od 1.410 km. Vidjeti: Siniša Lajnert, „Dioničko društvo vicinalne željeznice Petrovaradin–Beočin (1907–1932)“, *Arheon: časopis Arhiva Vojvodine*, God. 1, br. 1 (Novi Sad), 2018, 178.

16 Lajnert, „Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Ruma–Klenak“, 42.

17 Opširnije o željezničkim prugama u Vojvodini vidjeti: Stehlik, „Postanak i razvitak željeznica u Jugoslaviji“, 73–88; Milorad Čonkić, *100 godina željeznica u Vojvodini: Željezničko transportno preduzeće Novi Sad*, (Beograd: Novinsko izdavačko preduzeće „Nin“, 1958); *Pruge i vozovi u Vojvodini*, ur. Veselin Lazić, (Novi Sad – Kikinda: KID PČESA, 2002).

nim i političkim interesima Ugarske. Pruge su bile usmjerene prema Budimpešti kao centru moći.<sup>18</sup>

### *Ukratko o vrdničkom rudniku s pripadajućom željezničkom infrastrukturom*

U ovom poglavlju, konteksta radi, ukratko je prikazan historijat rudnika Vrdnik Također, nekoliko riječi rečeno je i o rudničkim industrijskim željeznicama.

Prema općepoznatim historijskim podacima, prvu eksploataciju rudnika počeo je 1804. manastir Ravanica. Kasnije rudnik prelazi u vlasništvo obitelji Pejačević. Početak prave eksploatacija ugljena uistinu počinje od 1871. kada rudnik prelazi u vlasništvo obitelji Pongratz iz Zagreba. Oni ga, zajedno s prugom Ruma–Vrdnik, godine 1907. prodaju državi. Od tada se u službenim dokumentima spominje pod nazivom Kr. državni erar u Vrdniku. U Austro-ugarskoj monarhiji bio je u nadležnosti Kr. rudarskog satništva u Zagrebu.

Prema službenim podacima iz 1899. godine, rudnik u Vrdniku tada je bio 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. U rudniku se radilo dan i noć pri električnom svijetlu. Rudnik je imao dva stalna parna stroja od skupa 290 konjskih snaga, tri lokomobila od skupa 42 konjske snage i osam parnih kotlova. Zatim je posjedovao čitavu mrežu uskotračnih željeznica, uspinjaču ili bolje reći „spustinjaču“ jer su tovarna kola išla niz brdo, a ujedno su se prazna kola vukla uz brdo. Nadalje, sortirao se ugljen kod pretovarivanja iz kola uskotračne željeznice u normalne vagone, što je bilo tako napravljeno da ugljen kod pretovara iz malih kola dolazećih s visine odmah pada u niže stojeći vagon normalne željeznice, i to prema svojoj krupnoći. Osim toga, navedeno dioničko društvo bilo je i vlasnik 19 kilometara duge normalno-tračne parovozne vicinalne željeznice, vodeće iz Vrdnika u Rumu.<sup>19</sup>

18 Aleksandar Katić, „Željeznički saobraćaj“, *Pruge i vozovi u Vojvodini*, (Novi Sad – Kikinda: KID PČESA, 2002), 115.

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

Poduzetništvo za kopanje kamenog ugljena u Vrdniku dobilo je od Kotarske oblasti u Irigu dozvolu da od rudnika u dolini „Pod-Kulom“ do vrdničke postaje izvede željeznicu za guranje kola (Rollbahn) privremena značaja, odnosno da ovu željeznicu, koja je prvotno izvedena u svrhu izgradnje vicinalne željeznice Ruma-Vrdnik učini stalnom, te da je može urediti za otpremanje ugljena. Spomenuto Poduzetništvo obratilo se je uslijed toga putem Ravnateljstva Kr. ug. državnih željeznica na Kr. ug. ministarstvo trgovine s molbom da bi na vrdničkoj postaji dozvolilo podignuti rampu za tovarenje. Pošto je na taj način ova željeznica dobila vezu s vrdničkom postajom javnoga prometa, to je kr. ug. ministar trgovine 2. siječnja 1890. pod brojem 65.835 ex 1889. obavijestio grofa Khuena-Hedervárya, bana Kraljevine Hrvatske, Slavonije i Dalmacije da je dozvolio definitivnu izgradnju iste. Politički ophod koloturane pruge s priključkom na vrdničku vicinalnu prugu održan je 9. svibnja 1889. pod vodstvom Kotarske oblasti u Irigu.<sup>20</sup>

Odredbom kr. ug. ministra za trgovinu br. 70.910 od 23. studenoga 1890. određen je tehničko-redarstveni ophod željeznice za guranje kola (Rollbahn) vodeća od željezničke postaje Vrdnik vicinalne željeznice Ruma-Vrdnik do ugljenika u dolini „Pod-Kulom“. Zapisnik o ophodu načinjen je 6. prosinca 1890. na željezničkoj postaji u Vrdniku. Prisutni na ophodu bili su predstavnici: Kr. ug. vrhovnog nadzorništva željeznica i parobrodarstva, Kr. kotarske oblasti, Općine Vrdnik, Ravnateljstva Kr. ug. državnih željeznica, Poduzeća ugljenog rudokopa u Vrdniku i privatnoga interesenta (upravitelj manastira). Na kraju ophoda zapisnik je zaključen i potpisan. Kr. ug. ministarstvo trgovine uzelo je 18. prosinca 1890. pod brojem 77.905/III predmetni zapisnik o ophodu odobravajući na znanje, te je potvrdilo po voditelju povjerenstva na licu mjesta usmeno izdanu dozvolu.<sup>21</sup>

Kr. sudbeni stol kao trgovački sud u Zagrebu upisao je 3. travnja 1906. javno trgovačko društvo pod nazivom Vrdničko rudokopje ugljena sa sjedištem u Zagrebu (Vrdniker Kohlenbergwerk/Vrdniki Kőszénbánya). Počelo je s djelovanjem danom objave u službenom glasilu. Vlasnici društva bili su: Gustav vitez Pongratz iz Zagreba u jednoj trećini, dr Makso vitez Pongratz iz Beča u jednoj dvanaestini, Matilda pl. Georgevitz de Apadia iz Pressburga (Požun, sada Bratislava) u jednoj dvanaestini, Oskar pl.

20 HR-HDA-79, Zemaljska vlada, Odjel za unutarnje poslove – Zagreb (1869–1921), kut. br. 898, sv. 10-4, kor. br. 23717/1888, ur.br. 872/1890.

21 HR-HDA-79, kut. br. 898, sv. 10-4, kor. br. 23717/1888, ur.br. 51555/1890.

Pongratz iz Beča u jednoj desetini, Guido pl. Pongratz iz Beča u jednoj desetini, Fany pl. Pongratz iz Beča u jednoj desetini, Marija pl. Miller zu Aichholz iz Beča u jednoj desetini i Flora grofica Wurmbrand-Stuppach iz Bečkog Novog Mjesta u jednoj desetini. Tvrtku su zastupali Gustav vitez Pongratz iz Zagreba, dr Makso vitez Pongratz iz Beča, I. Bankgasse 2 i Oskar pl. Pongratz iz Beča, I. Bankgasse 2. Vlasnici su imenovali za prokurista Vilima Mayra iz Zagreba.<sup>22</sup>

Nakon što je rudnik otkupila država, Kr. ug. ugljenik u Vrdniku u svojoj statistici za 1914. godinu prikazuje da je u posjedu sljedećih rudnika (3): Vrdnik, Rasinja i Kapela. U rudniku Vrdnik poduzeće je imalo 4.091 metara nadzemnih uskotračnih rudokopnih željeznica, od toga 3.696 m pokretano benzinskim lokomobilom, a 395 m pokretano konjskom snagom. Rudnik Vrdnik također je imao 2.088 metara podzemnih rudokopnih željeznica, od toga 805 m pokretano konjskom snagom i 1.283 m pokretano ljudskom snagom.<sup>23</sup>

Dana 4. srpnja 1917. održan je politički i tehničko-redarstveni op-hod kod Kr. ug. ugljeničkog ureda u Vrdniku u predmetu preinačenja rudarske željeznice s konjskog pogona na električni. Dana 3. travnja 1918. kr. ug. ministar trgovine odobrio je na licu mjesta usmeno danu dozvolu za preinačenje navedene željeznice.<sup>24</sup>

Kr. rudarsko satništvo u Zagrebu izdalo je 23. svibnja 1918. detaljnu statistiku rudarskih željeznica na svome području nadležnosti. Kr. državni erar u Vrdniku (Srijemska županija) posjedovao je 4.091 metar nadzemnih uskotračnih rudarskih željeznica (otprema s konjem) te 2.707 metara podzemnih rudarskih željeznica, od toga 960 m (otprema s konjem) i 1.747 m (otprema s ljudima).<sup>25</sup>

U Kraljevini Jugoslaviji rudnik u Vrdniku imao je i nadalje status državnog rudnika.<sup>26</sup>

Godine 1920. Kr. državni rudnik u Vrdniku kupio je od Komisije za stvarnu demobilizaciju u Ljubljani tri električne lokomotive koje su se

22 NN, br. 102, 1. svibnja 1906.

23 HR-HDA-88, Kraljevsko rudarsko satništvo – Zagreb (1859–1936), kut. br. 270, ur.br. 303/1915.

24 HR-HDA-88, kut. br. 291, ur.br. 1023/1918.

25 HR-HDA-88, kut. br. 291.

26 Uredba o organizaciji Ministarstva šuma i rudnika i područnih ustanova i o upravi državnim šumama i državnim rudarskim preduzećima od 23. travnja 1936, *Službene novine Kraljevine Jugoslavije*, br. 99, (Beograd), 1. svibnja 1936.

nalazile u Bohinjskoj Bistrici. Pošto je taj ugljenik nužno trebao još dvije takove električne lokomotive, predstavnici ugljenika zamolili su 18. ožujka 1921. navedenu komisiju u Ljubljani da se iste rezerviraju za njih. Cijena jedne lokomotive bila je 35.000 kruna. Predstavnici rudnika obaviješteni su 25. travnja 1921. da njihov predstavnik pođe odmah u Ljubljanu preuzeti navedene električne lokomotive.<sup>27</sup>

Prema rudarskoj i topioničkoj statistici Rudarskog glavarstva Zagreb za 1939. godinu, što se željezničke infrastrukture Državnog rudnika Vrdnik (mrki ugljen) tiče, stanje je bilo sljedeće: broj električnih lokomotiva na površini: 5; mehanički uređaji za vuču u hodnicima (beskrajno uža ili lanac): 3, izvozne dužine 770 m; kolosjeci za vuču lokomotivom (na površini): 2.800 m, širina kolosjeka 1,435 i 0,700 m; ostali kolosjeci za vuču (u jami): 4.000 m, širina kolosjeka: 0,500 m; ostali kolosjeci za vuču (na površini): 1.200 m, širina kolosjeka: 0,500 m; broj konja: 12; broj volova: 2; broj vagona: 2; ukupan sadržaj vagona (u tonama): 20; broj vagoneta: 420, ukupan sadržaj vagoneta (u tonama): 252; broj kola: 5, ukupan sadržaj kola (u tonama): 5.<sup>28</sup>

U Nezavisnoj Državi Hrvatskoj (NDH) rudnik u Vrdniku nastavlja biti državnim rudnikom, a njegovo je radništvo militarizirano. Tako je Državno gospodarsko povjerenstvo NDH 19. veljače 1942. obavijestilo Ravnateljstvo državnog rudnika Vrdnik o svome zaključku da se u svrhu podignuća proizvodnje u ugljenokopima sve radništvo ugljenokopa militarizira i ostavi na službi u ugljenokopu. U slučaju kada je ugljenokopni radnik bio pozvan na vojnu vježbu imalo ga je ravnateljstvo ugljenokopa pravo zadržati na poslu i o tome obavijestiti Ministarstvo hrvatskog domobranstva NDH. Nadalje, određeno je da se svi radnici i namještenici ugljenokopnih i svih važnijih rudarskih poduzeća u pogledu svoga rada imaju smatrati kao da se nalaze na vojnoj vježbi. Prema navedenim radnicima postupalo se po vojnim zakonima.<sup>29</sup> Rudnik u Vrdniku bio je i meta partizanskih napada. Tako je npr. Izvještajni odjel Ministarstva oružanih snaga NDH izdao koncem listopada 1943. izvještaj o napadima partizana to-

27 HDA-HDA-128, Povjereništvo Ministarstva šuma i ruda Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u Zagrebu (1920–1921), kut. br. 3, ur.br. 434/1921.

28 HR-HDA-258, Rudarsko glavarstvo u Zagrebu – Zagreb (1936–1945), 38, Obrazac V, (Nedovršena) Rudarska i topionička statistika za godinu 1939.

29 HR-HDA-222, Ministarstvo šumarstva i rudarstva Nezavisne Države Hrvatske – Zagreb (1941–1945), kut. br. 5, Glavno ravnateljstvo za rudarstvo, spis Odjela za rudarstvo i kovinarstvo Ministarstva šumarstva i rudarstva, ur.br. taj. 280/1942.



kom rujna i listopada na neke manje rudnike između kojih je bio i rudnik Vrdnik (sjeverno od Rume). Većina tih napadnutih rudnika je zbog oštećenja uređaja obustavila rad.<sup>30</sup>

*Izgradnja i eksploatacija pruge Ruma–Vrdnik  
od strane Dioničarskog društva rumsko-vrdničke  
lokalne željeznice u Zagrebu*

*Dozvolnu izpravu vicinalne željeznice Ruma–Vrdnik* izdao je 27. travnja 1888. Gavro Baross, kr. ug. ministar za javne radnje i komunikacije u Budimpešti. Guido, Oskar i Gustav Pongratz dobili su temeljem ove isprave pravo, te su preuzeli obvezu da izgrade i drže neprekidno u prometu vicinalnu parovoznu željeznicu izlazeću iz postaje Ruma Indijsko-mitrovačke pruge Kr. ug. državnih željeznica te vodeću preko Pavlovaca<sup>31</sup> i Vrdnika do vrdničkih ugljenokopa. Zapisnik o koncesijskoj raspravi održan u Kr. ug. ministarstvu za javne radnje i komunikacije sastavljen je 15. listopada 1885. Koncesionari su bili dužni dovršiti izgradnju pruge, te je predati javnome prometu u roku od dvije godine, računajući od dana izdane koncesije. Pruga je trebala biti izgrađena s normalnim kolosijekom, kao kod željeznica prvoga reda (1,435 m). Koncesionar je bio dužan sagraditi jedno stajalište kraj općine Pavlovci, postaju za primanje osoba i robe u Vrdniku i na krajnjoj točki pruge jednu postaju za tovarjenje ugljena. U Rumi su koncesionari mogli imati s Kr. ug. državnim željeznicama zajednički kolodvor. Za izgradnju i svrsishodno uređenje koncesionirane željeznice ustanovljena je faktična glavnica od 492.000 forinti.<sup>32</sup> Za poslovna sredstva imala se iz građevne glavnice upotrije-

30 HR-HDA-487, Ministarstvo oružanih snaga Nezavisne Države Hrvatske (Ministarstvo hrvatskog domobranstva) – Zagreb (1941–1945), kut. br. 2, Glavni stožer, Izvještajni odjel, ur.br. (Tajno) 7379/1943, Redovito izvješće br. 5 o stanju i događajima na području NDH koncem listopada 1943.

31 Interesantno je spomenuti da je zajednički kr. ug. ministar trgovine svojim rješenjem br. 94.479/III. od 24. studenoga 1908. izdao dr Nikoli Gjuričić-Biorcu, kr. javnom bilježniku i odvjetniku u Donjem Miholjcu, i Šandoru Gjuričić-Biorcu, trgovcu u Rumi, dozvolu za predradnje vicinalne željezničke pruge s parnim pogonom i s normalnim razmakom kolosijeka, koja je trebala voziti od postaje Pavlovci na željezničkoj pruzi Ruma–Vrdnik i doticati općine Stejanovci, Bešenovo, Grgurevci, Mangjelos, Čalma, Divoš i Bingula, sve do Erdevika. Vidjeti: HR-HDA-79, kut. br. 3341, sv. 10-4, kor.br. 54659/1908. Također, vidjeti: *NN*, br. 283, 7. prosinca 1908.

32 Uslijed novčanoga ugovora u Beču od 24. siječnja 1857. zbog uređenja novčarstva u cijeloj carevini, car Franjo Josip I izdao je 19. rujna 1857. Cesarski patent br. 167. Navedenim patentom austrijska novčana jedinica zvala se forinta (florenus). Ona se

biti svota od 52.000 forinti. Koncesionari su bili dužni prije izdavanja koncesije kod Kr. ug. središnje državne blagajne položiti jamčevinu od 25.000 forinti. Upravu prometa navedene željeznice prenijeli su na Ravnateljstvo Kr. ug. državnih željeznica. Koncesionari su imali pravo osnovati dioničko društvo. Kr. ug. ministarstvo za javne radnje i komunikacije imalo je pravo da po svojem izaslaniku pregledava i kontrolira poslovno rukovanje i upravu ove željeznice. Po Kr. ug. ministarstvu za javne radnje i komunikacije, izaslani povjerenik imao je pravo prisustvovati glavnim skupštinama, sjednicama ravnateljstava, a i svim posebnim odborima 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 isteka toga roka željeznica je trebala prijeći u vlasništvo države. Maksimalni uspon na dijelu pruge do vrdničke postaje ustanovljen je s 15%, a na daljnjem dijelu pak s 25%. Zavoji na otvorenoj pruži između postaja Ruma i Vrdnik nisu smjeli imati manji polumjer od 275 m. Na dijelu pruge koji se nalazio iza vrdničke postaje mogli su biti napravljeni i polumjeri od 200 m. Širina tjemena željeznice u razini doljnje gradnje, odnosno u visini doljnje površine šljunčanog sloja trebala je biti barem četiri metra. Tračnice nisu smjele po tekućem metru biti lakše od 21,75 kg. Opterećenje tračnica pod pritiskom kotača od 4.500 kg nije smjelo premašivati po četvornom centimetru 1.000 kg.<sup>33</sup>

Naredbom kr. ug. ministra za javne radnje i komunikacije br. 25.470 od 23. lipnja 1888. određen je politički ophod vicinalne željeznice Ruma–Vrdnik. Zapisnik o ophodu načinjen je 3. srpnja 1888. Pruga je presijecala područje općina Pavlovci, Vrdnik selo, Vrdnik monastir i Voganj. U području općine Pavlovci bilo je predviđeno istoimeno stajalište, a u području općine Vrdnik monastir postaja Vrdnik i postaja za toware-

---

pak dijelila na stotinke, a svaka pak stotinka na desetine. Novci po ovoj mjeri kovani zvali su se „vrednote austrijsanske“. Svakome novcu koji se ubuduće kovao, a tako i novcu koji je kovan s godišnjim brojem 1857, uzimana je za temelj funta, imajući težu od petsto grama. Zakonska zemaljska novčana mjera bila je mjera od četrdeset i pet forinti. Iz jedne funte čistoga srebra kovalo se četrdeset i pet forinti. Vidjeti: Cesarski patent br. 167 od 19. rujna 1857., kojim se uslied novčanoga ugovora, ddo. u Beču 24. siečnja 1857., proglašenoga u državnom zakonskom listu, kom. XXIII., br. 101 od god. 1857., izdaju za svekoliku cesarevinu ustanove za uredjenje novčanstva, *Zemaljsko vladni list za kraljevine Hérvatsku i Slavoniju, godina 1857.*, br. 167, I. razdiel, II. svezak, (Zagreb: Narodna tiskarnica dr. Ljudevita Gaja, 1857), 491–499.

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

nje ugljena. Na kraju ophoda voditelj povjerenstva na licu mjesta podijelio je dozvolu za početak građenja predmetne željeznice. Kr. ug. ministarstvo za javne radnje i komunikacije uzelo je 5. kolovoza 1888. pod brojem 33.886 zapisnik o ophodu odobravajući na znanje, te je potvrdilo po voditelju povjerenstva na licu mjesta izdanu građevnu dozvolu.<sup>34</sup>

Naredbom kr. ug. ministra trgovine br. 26.149 od 16. lipnja 1889. određen je tehničko-redarstveni ophod vicinalne željeznice Ruma-Vrdnik. Zapisnik o ophodu načinjen je 2. srpnja 1889. u Rumi. Na kraju ophoda, uz određene primjedbe, voditelj povjerenstva, na licu mjesta, usmeno je podijelio dozvolu da se predmetna pruga 4. srpnja 1889. može predati javnome prometu. Kr. ug. ministarstvo trgovine uzelo je 28. srpnja 1889. pod brojem 33.728 zapisnik o ophodu odobravajući na znanje, te je potvrdilo po voditelju povjerenstva na licu mjesta izdanu dozvolu glede otvorenja predmetne pruge.<sup>35</sup>

Ravnateljstvo Kr. ug. državnih željeznica obavijestilo je dnevni tisak da je 4. srpnja 1889. otvorena nova lokalna željeznica Ruma-Vrdnik zajedno s novom postajom „Vrdnik“. Ta željeznica spadala je pod upravu Kr. ug. državnih željeznica u Segedinu.<sup>36</sup>

Prema riječima Josipa Tominca, nadkontrolora državnih željeznica kod zajedničkog Kr. ug. ministarstva trgovine u Budimpešti, građevni troškovi pruge Ruma-Vrdnik iziskivali su trošak od samo 46.000 kruna po kilometru. Građevni troškovi vicinalnih željeznica iznašali su u početku 40.000–50.000 kruna po km, ali je već prije Prvoga svjetskog rata uslijed veće cijene materijalu i radnicima efektivna glavica porasla na 100.000–110.000 kruna, a u nekim slučajevima i više.<sup>37</sup>

Kr. sudbeni stol kao trgovački sud u Zagrebu upisao je 2. prosinca 1889. Dioničarsko društvo rumsko-vrdničke lokalne željeznice u tr-

34 HR-HDA-79, kut. br. 898, sv. 10-4, kor.br. 23717/1888, ur.br. 30212/1888.

35 HR-HDA-79, kut. br. 898, sv. 10-4, kor.br. 23717/1888, ur.br. 30197/1889.

36 *NN*, br. 156, 10. srpnja 1889. - Nakon što je pruga izgrađena, službena mađarska željeznička statistika uglavnom potvrđuje podatke iz koncesijske isprave za Dioničarsko društvo Rumsko-vrdničke lokalne željeznice, i to: pruga Ruma-Vrdnik otvorena za promet: 1889. godine, duljina pruge: 17,5 km, maksimalan uspon na pruži: 25%, najmanji polumjer: 200 m, normalna širina tjemena željeznice u razini doljnje gradnje, tj. u visini doljnje površine šljunčanog sloja (širina gornje gradnje): 4 m, težina tračnica (šina): 21,75 kg po tekućem metru, pritisak osovina: 4.500 kg. Vidjeti: HR-HDA-757, kut. br. 3, II. Kivonat a magyar szent korona országaiban megépült, valamint építés alatt álló helyi érdekek vasutak engedélyokirataiból, 16-17.

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

govački registar. Navedeno društvo utemeljeno je na pravilima koja su odobrena po glavnoj skupštini od 12. srpnja 1889. i po kr. ugarskom ministru za trgovinu sporazumno s kr. ugarskim ministrom financija dana 11. rujna 1889. pod br. 44.850. Svrha društva bila je graditi i prometati kao lokalnu željeznicu jednu pobočnu prugu, koja je vodila iz postaje Ruma Kr. ugarskih državnih željeznica preko Pavlovaca i Vrdnika do vrdničkih rudnika kamenoga ugljena i sticati dozvole za lokalne željeznice koje su bile u savezu sa spomenutom prugom, te u slučaju dobivene dozvole ove željeznice izgraditi i prometati. Sjedište društva bilo je u Zagrebu. Poslovima društva upravljalo je ravnateljstvo, koje se sastojalo najmanje od pet, a najviše od deset članova. Biral ga je glavna skupština na tri godine. Članovi ravnateljstva bili su: Quido vitez Pongratz, dr Oskar vitez Pongratz, Gustav vitez Pongratz, Gjuro Augustin, barun Jovan Živković, Franjo Švrljuga, dr Šandor Mezei i Josip Hecht. Društvo je trebalo trajati 90 godina računajući od dana koncesije. Temeljna glavnica društva u iznosu od 600.000 forinti osigurana je temeljem zapisnika konstituirajuće skupštine od 12. srpnja 1889. Ista se dijelila na 1.800 komada prioritetnih (prvenstvenih) dionica glasećih na donositelja po 200 forinti i 1.200 komada temeljnih dionica glasećih na donositelja po 200 forinti.<sup>38</sup>

Godine 1897. na postaji Ruma, koja je tada potpadala pod nadležnost Prometne uprave u Segedinu, radio je Gabriel Aleksandrović kao glavar postaje,<sup>39</sup> 1902. na postaji Ruma radili su: glavar postaje Gabriel Aleksandrović, činovnički vježbenik Adolf Siegler i prometni dnevničar Béla Balla,<sup>40</sup> dok su 1906. na istoj postaji radili: glavar postaje Franjo Wilner i činovnički vježbenik Aladar Weisz.<sup>41</sup>

38 NN, br. 285, 11. prosinca 1889.

39 *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije*, 1897, (Zagreb: Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljska vlada, 1897), 415. - U službenim državnim shematizmima Kr. zemaljske vlade u Zagrebu, zaposlenici na postaji Vrdnik spominju se tek nakon otkupa pruge od strane države. Također, u shematizmima se postaja Ruma, a kasnije i postaja Vrdnik spominju kao sastavni dio pruge Vinkovci-Mitrovica-Indija.

40 *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije*, 1902, (Zagreb: Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljska vlada, 1902), 466.

41 *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije*, 1906, (Zagreb: Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljska vlada, 1906), 365.

Uvidom u bilance dioničarskog društva dobijemo sljedeće podatke: čisti dobitak u 1897. iznosio je 14.005 forinti,<sup>42</sup> u 1899. iznosio je 12.163 forinte,<sup>43</sup> u 1901. bio je 20.039 kruna,<sup>44</sup> u 1905. godini iznosio je 36.343 kruna,<sup>45</sup> dok je čisti dobitak u 1906. iznosio 33.114 kruna. Treba napomenuti da je dionička glavnicica društva iznosila 1,200.000 kruna.<sup>46</sup> Za usporedbu, godine 1906. Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Ruma–Klenak s dioničkom glavnicom od 2,620.400 kruna imalo je čisti dobitak od 67.905 kruna.<sup>47</sup>

42 *Mihók'scher Ungarischer Compass. Financielles und Commercielles Jahrbuch, 1898/9, II. Theil, 558–559.*

43 *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1901, XXXIV, (Wien: K. u. k. Hof- und Universitäts-Buchhändler, 1901), 1233. Također vidjeti: Mihók'scher Ungarischer Compass. Financielles und Commercielles Jahrbuch, 1900./1901, II. Theil, 662.*

44 *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1903, XXXVI, (Wien: K. u. k. Hof- und Universitäts-Buchhändler, 1902), 1923. Također vidjeti: Mihók'scher Ungarischer Compass. Financielles und Commercielles Jahrbuch, 1902–1903, II. Theil: Assecuranzen, Industrie- und Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte, XXX. Jahrgang, (Budapest: V. Bez., Alkotmánygasse Nr. 20, 1903), 556.*

45 *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1907, Band II, XL, 1144. Također vidjeti: Mihók'scher Ungarischer Compass. Financielles und Commercielles Jahrbuch, 1906–1907, II. Theil: Assecuranzen, Industrie- und Verkehrs-Unternehmungen, Staats- und Städte-Finanzen, XXXIV. Jahrgang, (Budapest: V. Bez., Alkotmánygasse Nr. 20, 1907), 663–664.*

46 *Mihók'scher Ungarischer Compass. Financielles und Commercielles Jahrbuch, 1907–1908, II. Theil: Genossenschaften, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finanzen, XXXV. Jahrgang, (Budapest: V. Bez., Alkotmánygasse Nr. 20, 1908), 858–859. - Treba napomenuti da je Zakonskim člankom ob ustanovljenju krunske vriednote od 2. kolovoza 1892. na mjesto dotadašnje austrijske vrednote stupila na snagu zlatna vrednota kojoj je računski jedinica bila kruna (K). Kruna se dijelila na 100 filira (f). Temeljna težina za kovanje novca bio je kilogram i desetinka istog. Zlatni novci valute kovani su iz smjese, sadržavajuće 900 tisućina zlata i 100 tisućina bakra. Na jedan kilogram smiješanog zlata otpadale su 2.952 kruna, dosljedno tome, na jedan kilogram finoga zlata 3.280 kruna. Vidjeti: *Sbornik zakonah i naredabah valjanah za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1892*, br. 94, (Zagreb: Tiskarski zavod „Narodnih novinah“, 1892), 1131–1137. Zakonskim člankom XXXVI. o uvođenju obće obvezatnoga računanja u krunskoj vrednoti od 21. rujna 1899, krunska vrednota koja je ustanovljena Zakonskim člankom XVII. iz 1892. stupila je počevši od 1. siječnja 1900. kao jedina i isključivo zakonska vrednota na mjesto austrijske vrednote. Jedan forint austrijske vrednote računao se kao dvije kruna, a jedan novčić austrijske vrednote kao dva filira. Vidjeti: *Sbornik zakonah i naredabah valjanah za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1899*, br. 94, (Zagreb: Kralj. zemaljska tiskara, 1899), 893–898. Tako je od tada dotadašnja uplaćena dionička glavnicica društva od 600.000 forinti preinačena na 1,200.000 kruna.*

47 *Mihók'scher Ungarischer Compass. Financielles und Commercielles Jahrbuch, 1907–1908, II. Theil, 749.*

Kao primjer eksploatacije vicinalne željeznice Ruma–Vrdnik prikazani su njeni rezultati u periodu 1894–1906, i to: <sup>48</sup>

Godina	Broj prevezenih putnika	Prevaljeni putnički kilometri (pkm) <sup>49</sup>	Otpremljeno robe (dobara) u tonama	Prevaljeni tonski kilometri (tkm) <sup>50</sup>
1894.	5.000	86.000	70.000	1.115.000
1895.	5.000	93.000	70.000	1.829.000
1896.	7.000	115.000	67.000	1.422.000
1897.	8.000	129.000	42.000	952.000
1898.	8.000	137.000	72.000	1.234.000
1899.	11.000	194.000	71.000	1.147.000
1900.	11.000	195.000	70.000	1.125.000
1901.	12.000	208.000	62.000	1.109.000
1902.	12.000	216.000	60.000	1.080.000
1903.	12.000	222.000	87.000	1.519.000
1904.	13.000	241.000	89.000	1.629.000
1905.	17.000	300.000	182.000	3.176.000
1906. <sup>51</sup>	19.000	341.000	174.000	2.986.000

48 *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.

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

50 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.

51 Za usporedbu, iste godine željeznica Ruma–Klenak prevezla je 98.000 putnika s 1.884.000 prevaljenih putničkih kilometara te je otpremila 26.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 698.000 tonskih kilometara.

Istovremeno, kao primjer financijskih pokazatelja, prikazani su njeni rezultati u krunama u periodu 1902–1906, i to:<sup>52</sup>

Godina	Prometni primitak	Drugi primici	Prometni izdaci	Drugi izdaci	Prometni višak	Neto višak
1902.	60.000	1.000	30.000	4.000	30.000	27.000
1903.	84.000	-	43.000	5.000	41.000	36.000
1904.	85.000	4.000	44.000	4.000	41.000	41.000
1905.	100.000	-	49.000	10.000	51.000	41.000
1906.	73.000	5.000	37.000	4.000	36.000	38.000

Prugu Ruma–Vrdnik preuzele su 31. listopada 1907. državne željeznice u svoju upravu. Prugu je prodao zagrebački veleposjednik Guido Pongratz, vlasnik dioničarskog društva, državnom eraru zajedno s ugljenikom za 1,200.000 kruna. Prema mišljenju Josipa Gorničića-Brdovačkog, Pongratz je s državom godinama vodio neku parnicu zbog sume od nekih 20 milijuna forinti. Pretpostavka je da je on tom prodajom izjednačio dug na obostrano zadovoljstvo.<sup>53</sup>

S obzirom da je prestao razlog postojanja Dioničarskog društva rumsko-vrdničke lokalne željeznice u Zagrebu, Kr. sudbeni stol kao trgovački sud u Zagrebu upisao je 28. prosinca 1907. njegovu likvidaciju. Društvo se razvrglo temeljem zaključka XVIII izvanredne glavne skupštine održane 4. prosinca 1907. Na spomenutoj glavnoj skupštini izabrani su i likvidatori društva: Nikola Babić, pravni nadsavjetnik kod Kr. ravnateljstva erarnih pravnih posala u Zagrebu, Gustav vitez Pongratz, velein-

52 *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1905, I, 654–655; Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1906–1910, II, 479–480.*

53 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 Tomina održano 26. i 27. travnja 1918. Dana 25. studenoga 1908. dnevni tisak potvrdio je informaciju da je Ugarska vlada preuzela od veleindustrijalca Pongratza rudnik Vrdnik. Od tog doba povećao se znatno promet, te lokalna željeznica Ruma–Vrdnik nije mogla s jednom tračnicom potpuno udovoljiti prometu. Tisak je objavio da je započeto s polaganjem dvije tračnice. Radovi su istovremeno obavljani iz Rume i iz Vrdnika, tako da se pretpostavljalo da će čitava pruga biti gotova za nekoliko tjedana. Vidjeti: *NN*, br. 273, 25. studenoga 1908.

dustrijalac u Zagrebu, i dr Albert Predoević, odvjetnik u Zagrebu. Oni su bili ovlaštteni zastupati i potpisivati tvrtku do dovršenja njene likvidacije.<sup>54</sup>

Nakon završene likvidacije, Kr. sudbeni stol kao trgovački sud u Zagrebu objavio je 11. srpnja 1908. da je u trgovačkom registru za društvene tvrtke upisano brisanje Dioničarskog društva rumsko-vrdničke lokalne željeznice u likvidaciji u Zagrebu.<sup>55</sup>

### *Državna uprava nad prugom Ruma–Vrdnik*

Nakon što je 1907. prugu Ruma–Vrdnik otkupila država, neko vrijeme je i dalje potpadala pod nadležnost Prometne uprave u Segedinu, da bi par godina prije raspada Austro-ugarske monarhije potpala pod Prometnu upravu u Pečuhu. Godine 1914. na postaji Ruma, koja je tada još uvijek potpadala pod nadležnost Prometne uprave u Segedinu, radio je samo kontrolor Móses Schlesinger kao predstojnik postaje, dok su na postaji Vrdnik radili predstojnik postaje Béla Landau i kontrolor Vilmos Hentz.<sup>56</sup> Godine 1918. na postaji Ruma koja je tada potpadala pod nadležnost Prometne uprave u Pečuhu radili su: nadprotustavnik Mózes Szöke kao predstojnik postaje, činovnici Jozsef Briški i László M. Kun, dok je na postaji Vrdnik radio samo kontrolor Vilmos Hentz.<sup>57</sup>

Nakon raspada Austro-ugarske 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 bivših Kr. ugarskih državnih željeznica na području tadašnje Hrvatske i Slavonije. Među njima bila je i pruga Ruma–Vrdnik.<sup>58</sup>

Stvaranjem Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca (SHS) dolazi do nove teritorijalne podjele. *Uredbom o podeli zemlje na oblasti* od 26. travnja 1922, novostvorena kraljevina dijeli se na 33 oblasti, između kojih je bila i Srijemska sa sjedištem u Vukovaru.<sup>59</sup> *Zakonom o nazivu i podeli Kraljevine na upravna područja* od 3. listopada 1929. Kraljevina SHS nazvana

54 NN, br. 12, 16. siječnja 1908.

55 NN, br. 171, 25. srpnja 1908.

56 *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije*, 1914, (Zagreb: Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljska vlada, 1914), 189.

57 *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije*, 1918, (Zagreb: Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljska vlada, 1918), 149.

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

59 *Službene novine Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca*, br. 92, (Beograd), 28. travnja 1922.



je Kraljevina Jugoslavija. Podijeljena je na devet banovina. Srijem je podijeljen između Drinske i Dunavske banovine.<sup>60</sup> Ruma i Vrdnik potpadali su pod Dunavsku banovinu. U Kraljevini SHS/Jugoslaviji, pruga Ruma–Vrdnik (18,9 km) s prugom Vrdnik – Vrdnik Ugljevik/tovarište (1,6 km) potpadala je do kraja 1935. pod nadležnost Direkcije državnih željeznica u Beogradu.<sup>61</sup> Već u službenoj željezničkoj statistici sa stanjem na dan 31. prosinca 1936. spominje se da pruga Ruma – Vrdnik s prugom Vrdnik – Vrdnik Ugljevik/tovarište potpada pod Direkciju državnih željeznica u Subotici.<sup>62</sup> Istovremeno iz nadležnosti beogradske željezničke direkcije u nadležnost subotičke direkcije prelaze još neke vicinalne željeznice s nekadašnjeg prostora Kraljevine Hrvatske i Slavonije, i to: Petrovaradin–Beočin, Ruma–Klenak, Klenak–Sava, Sremska Rača – Šid – Ilača – Vukovar.<sup>63</sup> Subotička direkcija kasnije je ukinuta, a njeno sjedište preneseno je u Beograd. Novi naziv direkcije glasio je: Oblasna direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica Beograd - Sjever.<sup>64</sup> Spomenimo i par eksploatacijskih pokazatelja. Tako je npr. 1929. na stanici Ruma otpremljeno 184.420 putnika,<sup>65</sup> 100 tona prtljage i ekspresne robe, 125 t privatne brzovozne robe,

60 *Službene novine Kraljevine Jugoslavije*, br. 233, (Beograd), 5. listopada 1929.

61 *Almanah Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, 1921.–1922.*, sv. I, dio I, II, III, ur. Viktor Manakin, (Zagreb: Glavno uredništvo Almanaha, Komisionalna naklada Hrvatskog štamparskog zavoda d.d., 1922), 220–232, II-5; *Almanah, Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca, 1927.–1928.*, sv. III, dio 7, 8, 9, ur. Viktor Manakin, (Zagreb: Glavno uredništvo Almanaha SHS, Komisionalna naklada Nadbiskupijske tiskare, 1928), 178–180, VII; *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslaviens, 1929*, LXII, (Wien: Kompassverlag, 1929), 666; *Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1935. sa uporednim podacima za godinu 1934.*, knjiga 1, (Subotica: Generalna direkcija državnih železnica, Štamparija državnih železnica, 1936), 5, 32.

62 *Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1936. sa uporednim podacima za godinu 1935.*, knjiga 1, (Subotica: Generalna direkcija državnih železnica, Štamparija državnih železnica, 1936), 11, 38.

63 *Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1935. sa uporednim podacima za godinu 1934.*, knjiga 1, 4–5, 32; *Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1936. sa uporednim podacima za godinu 1935.*, knjiga 1, 9–11.

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

65 Stanica Ruma spadala je u Kraljevini među najjače u pogledu putničkog prometa. Vidjeti: *Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1929. sa uporednim podacima za godinu 1928.*, knjiga II, (Sarajevo: Generalna direkcija državnih železnica, 1930), XXIV–XXVI.

42.045 t privatne sporovozne robe i 4.854 t režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Ruma prispjelo 44 tone prtljaga i ekspresne robe, 143 t privatne brzovozne robe, 24.977 t privatne sporovozne robe i 13.102 t režijskih pošiljaka. Iste godine na stanici Vrdnik otpremljen je 17.891 putnik, četiri tone prtljage i ekspresne robe, jedna tona privatne brzovozne robe, 34.128 t privatne sporovozne robe i 38.985 t režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Vrdnik prispjelo 53 t privatne brzovozne robe, 6.263 t privatne sporovozne robe i 647 t režijskih pošiljaka.<sup>66</sup> Za usporedbu, na stanici Beograd, koja je uz stanicu Zagreb Glavni kolodvor bila najfrekventnija na cijelom području Kraljevine SHS/Jugoslavije, otpremljeno je 1.165.343 putnika, 3.090 t prtljaga i ekspresne robe, 2.165 t privatne brzovozne robe, 69.414 t privatne sporovozne robe i 33.008 t režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Beograd prispjelo 4.047 t prtljaga i ekspresne robe, 4.611 t privatne brzovozne robe, 348.517 t privatne sporovozne robe i 138.749 t režijskih pošiljaka.<sup>67</sup>

U Nezavisnoj Državi Hrvatskoj pruga Ruma–Vrdnik vodila se kao sporedna pruga, a pruga Vrdnik–Ugljevik kao pruga za teretni promet. Obje su potpadale pod upravu i nadzor Ravnateljstva Hrvatskih državnih željeznica u Zagrebu. Također, kao vanjska izvršna službena jedinica Hrvatskih državnih željeznica postojala je ložionička ispostava u Rumi.<sup>68</sup>

U socijalističkoj Jugoslaviji pruga Ruma–Vrdnik potpadala je pod željezničku Direkciju Novi Sad, da bi kasnije potpala pod Željezničko transportno poduzeće (ŽTP) Beograd.<sup>69</sup> I na kraju treba napomenuti da je cjelokupan promet na pruzi Ruma–Vrdnik obustavljen 10. lipnja 1972. jer je rudnik mrkog ugljena prestao s radom.<sup>70</sup> Naime, toga datuma obustavljen je teretni promet, dok je putnički promet ukinut i ranije, točnije 31. svibnja 1969. Stupanjem na snagu novog reda vožnje 1969/1970. godine, od 1. lipnja putničkog prometa više nije bilo. Pruga je u međuvremenu i demontirana. Postoji samo prvih 3,5 km kolosijeka od stanice Ruma koji se koristi kao industrijski kolosijek.<sup>71</sup>

66 *Isto*, 198–201.

67 *Isto*, 192–193.

68 *Spomen-knjiga prve obljetnice Nezavisne Države Hrvatske, 10.4.1941.–10.4.1942.*, (Zagreb: Državni izvještajni i promičbeni ured, 1942), 115–117. Također vidjeti: Siniša Lajnert, „Ustroj Hrvatskih državnih željeznica (1941.–1945.)“, *Arhivski vjesnik* 46, (Zagreb, 2003), 113.

69 Privatna arhiva dr sc. Zorana Bundala.

70 Gerhard Burbach, „Željeznički saobraćaj u Vojvodini“, *Pruge i vozovi u Vojvodini*, ur. Veselin Lazić, (Novi Sad – Kikinda: KID PČESA, 2002), 128.

71 Privatna arhiva dr sc. Zorana Bundala.

## Rezime

Ekspanzivan razvoj željezničke mreže na prostoru Kraljevine Hrvatske i Slavonije započeo je 13. lipnja 1880. donošenjem *Zakona o željeznicama mjesnog interesa*, koji je omogućio privatnom kapitalu izgradnju i eksploataciju željezničke mreže. Prije donošenja navedenog zakona, željeznička mreža Kraljevine 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 i pogodnostima, koje je navedeni zakon omogućio privatnicima koji su gradili i eksploatirali vicinalne željeznice. Prugu Ruma–Vrdnik sagradila je 1889. godine obitelj Pongratz za potrebe eksploatacije svoga rudnika u Vrdniku. U tu svrhu osnovali su Dioničarsko društvo rumsko-vrdničke lokalne željeznice. Društvo je za cijelo vrijeme svoga egzistiranja poslovalo s financijskim dobitkom. Nakon što je godine 1907. zagrebački veleposjednik Guido Pongratz prugu zajedno s rudnikom prodao državi, prestao je i razlog postojanja Dioničarskog društva rumsko-vrdničke lokalne željeznice. Društvo je krajem 1907. ušlo u proces likvidacije, koji je završio 11. srpnja 1908. Možemo zaključiti da je željeznička mreža Kraljevine Hrvatske i Slavonije najveći razvoj dostigla kada je država odlučila njenu izgradnju i eksploataciju prepustiti privatnom kapitalu, odnosno ekonomskom interesu (profitu). Na ekonomskim interesima, odnosno gospodarsko-prometnim potrebama krajeva kroz koje je prolazila izgrađena je i eksploatirana također i vicinalna željeznica Ruma–Vrdnik.

## Sources and Literature

- Hrvatski državni arhiv: 79, Zemaljska vlada, Odjel za unutarnje poslove – Zagreb (1869–1921); 88, Kraljevsko rudarsko satništvo – Zagreb (1859–1936); 128, Povjereništvo Ministarstva šuma i ruda Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u Zagrebu (1920–1921); 146, Savska banovina, Poljoprivredno odjeljenje – Zagreb (1929–1939); 222, Ministarstvo šumarstva i rudarstva Nezavisne Države Hrvatske – Zagreb (1941–1945); 258, Rudarsko glavarstvo u Zagrebu – Zagreb (1936–1945); 487, Ministarstvo oružanih snaga Nezavisne Države Hrvatske (Ministarstvo hrvatskog domobranstva) – Zagreb (1941–1945); 757, Obitelj Plavšić – Osijek, Zagreb, 1853–1964.
- Privatna arhiva dr. sc. Zorana Bundala.
- *Almanah Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, 1921.–1922*, sv. I, dio I, II, III, ur. Viktor Manakin. Zagreb: Glavno uredništvo Almanaha, Komisionalna naklada Hrvatskog štamparskog zavoda d.d., 1922.

- *Almanah, Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca, 1927.-1928*, sv. III, dio 7, 8, 9, ur. Viktor Manakin. Zagreb: Glavno uredništvo Almanaha SHS, Komisionalna naklada Nadbiskupijske tiskare, 1928.
- *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1901*, XXXIV. Wien: K. u. k. Hof-und Universitäts-Buchhändler, 1901.
- *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 Jugoslavien, 1929*, LXII. Wien: Kompassverlag, 1929.
- *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1897*. Zagreb: Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljska vlada, 1897.
- *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1902*. Zagreb: Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljska vlada, 1902.
- *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1906*. Zagreb: Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljska vlada, 1906.
- *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.
- *Izvrještaj o poslovanju Upravnog odbora i o stanju uprave županije Srijemske za upravnu godinu 1899*. Vukovar: Tiskarski zavod Srijemskih novina, 1900.
- *Mihók'scher Ungarischer Compass. Financielles und Commercielles Jahrbuch, 1898/9, II. Theil: Genossenschaften, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte, XXVI-ter Jahrgang*. Budapest: Buchdruckerei Gebrüder Légrády, 1899.
- *Mihók'scher Ungarischer Compass. Financielles und Commercielles Jahrbuch, 1900./1901, II. Theil: Genossenschaft, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte, XXVIII-ter Jahrgang*. Budapest: Buchdruckerei Gebrüder Légrády, 1901.
- *Mihók'scher Ungarischer Compass. Financielles und Commercielles Jahrbuch, 1902-1903, II. Theil: Assecuranzen, Industrie- und Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte, XXX. Jahrgang*. Budapest: V. Bez., Alkotmánygasse Nr. 20, 1903.
- *Mihók'scher Ungarischer Compass. Financielles und Commercielles Jahrbuch, 1906-1907, II. Theil: Assecuranzen, Industrie- und Verkehrs-Unternehmungen, Staats- und Städte-Finanzen, XXXIV. Jahrgang*. Budapest: V. Bez., Alkotmánygasse Nr. 20, 1907.
- *Mihók'scher Ungarischer Compass. Financielles und Commercielles Jahrbuch, 1907-1908, II. Theil: Genossenschaften, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finanzen, XXXV. Jahrgang*. Budapest: V. Bez., Alkotmánygasse Nr. 20, 1908.

- *Narodne novine* (Zagreb).
- *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. 24, 58. Zagreb: Tiskarski zavod Narodnih novinah, 1888.
- *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1892*, br. 94. Zagreb: Tiskarski zavod „Narodnih novinah“, 1892.
- *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1899*, br. 94. Zagreb: Kralj. zemaljska tiskara, 1899.
- *Službene novine Kraljevine Jugoslavije*, br. 233, (Beograd), 5. listopada 1929.
- *Službene novine Kraljevine Jugoslavije*, br. 99, (Beograd), 1. svibnja 1936.
- *Službene novine Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca*, br. 92, (Beograd), 28. travnja 1922.
- *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.
- *Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1929. sa uporednim podacima za godinu 1928*, knjiga II. Sarajevo: Generalna direkcija državnih železnica, 1930.
- *Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1935. sa uporednim podacima za godinu 1934*, knjiga 1. Subotica: Generalna direkcija državnih železnica, Štamparija državnih železnica, 1936.
- *Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1936. sa uporednim podacima za godinu 1935*, knjiga 1. Subotica: Generalna direkcija državnih železnica, Štamparija državnih železnica, 1936.
- *Zemaljsko vladni list za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1857*, br. 167. Zagreb: Narodna tiskarnica dr. Ljudevita Gaja, 1857.
  
- Burbach, Gerhard. „Železnički saobraćaj u Vojvodini“. *Pruge i vozovi u Vojvodini*, ur. Veselin Lazić, 126–130. Novi Sad – Kikinda: KID PČESA, 2002.
- Čonkić, Milorad. *100 godina železnica u Vojvodini: Železničko transportno preduzeće Novi Sad*. Beograd: Novinsko izdavačko preduzeće „Nin“, 1958.
- Gorničić-Brdovački, Joisp. *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.
- Katić, Aleksandar. „Železnički saobraćaj“. *Pruge i vozovi u Vojvodini*, ur. Veselin Lazić, 115–117. Novi Sad – Kikinda: KID PČESA, 2002.
- Klaić, Bratoljub. *Rječnik stranih riječi, tuđice i posuđenice*. Zagreb: Nakladni zavod Matice Hrvatske, 2001.

- Lajnert, Siniša. „Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Ruma–Klenak (1901–1933)“. *Tokovi istorije* 1/2019, (Beograd).
- Lajnert, Siniša. „Dioničko društvo vicinalne željeznice Petrovaradin–Beočin (1907–1932)“. *Arheon: časopis Arhiva Vojvodine*, God. 1, br. 1, (Novi Sad), 2018.
- Lajnert, Siniša. „Kratki pregled rada Generalnoga ravnateljstva državnih željeznica SHS (1918)“. *Arhivski vjesnik* 47, (Zagreb), 2004.
- Lajnert, Siniša. „Ustroj Hrvatskih državnih željeznica (1941–1945)“. *Arhivski vjesnik* 46, (Zagreb), 2003.
- *Spomen-knjiga prve obljetnice Nezavisne Države Hrvatske, 10.4.1941.–10.4.1942.* Zagreb: Državni izvještajni i promičbeni ured, 1942.
- Stehlik, Vladimir. „Postanak i razvitak 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.

## Summary

Siniša Lajnert  
Zoran Bundalo

### **The Role of the Ruma–Vrdnik Local Railway Stock Company in the Construction and Exploitation of the Ruma–Vrdnik Railroad and the Mine in Vrdnik**

**ABSTRACT:** In this paper the authors outline the role of the Ruma–Vrdnik Local Railway Stock Company in the construction and exploitation of the Ruma–Vrdnik railway line and the mine in Vrdnik. The stock company was founded in 1889 in Zagreb. The Ruma–Vrdnik railway line was open for traffic on 4 July 1889. It was built for the purpose of exploiting the mine in Vrdnik. Both the mine and the railway line were owned by the Pongratz family. In 1907, after they were sold to the state, the reason for the existence of the railway stock company ceased to exist and it entered a liquidation process. After the brown coal mine terminated its production, the entire traffic on the Ruma–Vrdnik railway line was discontinued in the 1970s.

**KEY WORDS:** Ruma–Vrdnik Local Railway Stock Company in Zagreb, Vicinal/Local Railways, Mine in Vrdnik, Pongratz Family

The expansion of the railway network on the territory of the Kingdom of Croatia and Slavonia began on 13 June 1880 by passing of the Act on Railways of Local Interest, which enabled private capital to build and exploit the railway network. Before the passing of this act the railway network in the Kingdom of Croatia and Slavonia was quite poor, hence it can be concluded that its implementation had a crucial role in the development of the railway network. The cause of this success was in various relaxations and benefits given by this act to private persons who built and exploited the vicinal railways. The Ruma–Vrdnik railway line was built in 1889 by the Pongratz family for the purpose of exploiting their mine in Vrdnik. To that end the Ruma–Vrdnik Local Railway Stock Company was founded. For the entire time of its existence the company did business with financial gain. When Guido Pongratz, a landowner from Zagreb, sold the railway line and the mine to the state, the reason for the existence of the

stock company ceased to exist. In late 1907 the company entered the liquidation process, which ended on 11 July 1908. It can be concluded that the biggest development of the railway network in the Kingdom of Croatia and Slavonia was reached when the state decided to relinquish its construction and exploitation to private capital i.e. economic interest (profit). The Ruma-Vrdnik vicinal railway was also built upon the economic interests i.e. economical-traffic needs of the area through which it passed.

*Translated by Marijan Bosnar*