

Siniša Lajnert

Hrvatski državni arhiv

Marulićev trg 21

Zagreb

USTROJ DIREKCIJA EKSPLOATACIJE ŽELJEZNICA : ZAGREB, VINKOVCI I KARLOVAC (1949-1951)

UDK 930.253:061.5:[656.2(497.5)“1949/1951“

Pregledni rad

U članku je prikazana nova organizacija Jugoslavenskih državnih željeznica kojom je ukinuta Generalna direkcija željeznica sa sjedištem u Beogradu, a dotadašnje glavne direkcije eksploatacije željeznica rasformirane su u 15 direkcija. Na području dotadašnje Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb formirane su direkcije eksploatacije željeznica Zagreb, Vinkovci i Karlovac. U članku su kronološki prikazane promjene u ustroju navedenih direkcija. Glavna karakteristika tih promjena bila je u tome, da su direkcije eksploatacija željeznica bile privredna poduzeća i poslovale su na principu privrednog računa. Za željeznice je bilo nadležno savezno Ministarstvo željeznica (1948-1951) sa sjedištem u Beogradu. U posebnim poglavljima detaljno je prikazano rukovodstvo direkcija eksploatacije željeznica Zagreb, Vinkovci i Karlovac.

Ključne riječi: *Direkcije eksploatacije željeznica: Zagreb, Vinkovci i Karlovac, Jugoslavenske državne željeznice, Ministarstvo željeznica, razdoblje 1949-1951.*

Uvod

Hrvatski državni arhiv preuzeo je 18. svibnja 2004. i 15. veljače 2005. od Hrvatskih željeznica arhivsko gradivo iz razdoblja 1945-1953. Riječ je o impozantnoj količini od 280 d/m gradiva: 1038 svežnjeva općih spisa, 75 pripadajućih knjiga (registri imena, predmetni registri, pismarnici, kazala, urudžbeni zapisnici i sl.), te 66 svežnjeva spisa s oznakom stupnja povjerljivosti i pripadajućih urudžbenih zapisnika te pomoćnih knjiga za evidenciju.

Gradivo Direkcije željeznica Vinkovci u količini od 52 svežnja općih spisa, 8 svežnjeva spisa s oznakom tajnosti i 3 pripadajuća djelovodnika (ukupno 15 d/m) predano je 11. lipnja 2008. Državnom arhivu Osijek na privremenu pohranu. Krajnje odredište navedenoga gradiva po teritorijalnoj nadležnosti je Državni arhiv Vukovar, koji je osnovan 2007. godine, ali još nije preuzeo predmetno gradivo. Zbog toga gradivo Direkcije željeznica Vinkovci još uvijek nije dobilo pripadajući broj fonda. Gradivo Direkcije željeznica Karlovac u količini od 77 svežnjeva općih spisa, 16 svežnjeva spisa s oznakom tajnosti i 4 pripadajuća djelovodnika (ukupno 25 d/m) predano je 6. studenoga 2008. Državnom arhivu Karlovac na trajnu pohranu.

Preuzeto gradivo obuhvaća razdoblje od završetka 2. svjetskog rata, pa sve do Ustavnog zakona o osnovama društvenog i političkog uređenja Federativne Narodne Republike Jugoslavije (FNRJ) i saveznim organima vlasti, koji je Narodna skupština FNRJ donijela 13. siječnja 1953.¹ Riječ je o razdoblju administrativnog socijalizma s jakim centralizacijom svih političkih, privrednih i društvenih funkcija po uzoru na SSSR. S obzirom na činjenicu da je težište stavljeno na brzu industrijalizaciju zemlje, najveći administrativni aparat razvio se upravo na području privrede.

U navedenom razdoblju kod stvaratelja predmetnog arhivskoga gradiva dogodile su se četiri značajne organizacijske promjene s izmjenama naziva tvrtke: Željeznička uprava Zagreb (1945-1947),² Glavna direkcija eksploatacije željeznica Zagreb (1947-1949),³ direkcije eksploatacije željeznica Zagreb, Vinkovci i Karlovac (1949-1951) i Direkcija željeznica Zagreb (1952-1953). U nastavku je prikazana treća po redu organizacijska promjena, čija je glavna karakteristika bila ta, da su direkcije eksploatacije željeznica bile privredna poduzeća i poslovale su na principu privrednog računa.

Općenito o direkcijama eksploatacije željeznica Godina 1949.

Ministarstvo željeznica⁴ sa svojim direkcijama, upravama i svim izvršnim jedinicama u toku dotadašnje izgradnje zemlje s izuzetnim uspjehom je izvršavalo svoje zadatke u okviru privrednog plana, iako s oskudnim i zaostalim sredstvima, razorenom mrežom, kolskim i lokomotivskim parkom i kadrovima koji su se morali izgrađivati i uzdizati bez mogućnosti sistematske i temeljite stručne izgradnje. Zadatke transportnog plana Ministarstvo je provodilo zahvaljujući ogromnom požrtvovanju i zalaganju cjelokupnog željezničkog osoblja, koje je u njihovo izvršavanje unosilo visoku svijest i samoprijegoran rad.

U izvršavanju privrednog plana, a naročito u godini 1948. došle su do izražaja ozbiljne slabosti u željezničkoj organizaciji, koje su naslijeđene još iz Kraljevine Jugoslavije i uglavnom bez nekih većih promjena zadržane. Pokazalo se da dotadašnja organizacija nije bila sposobna savladati sve veće zadatke privrednog razvoja postavljane pred željeznicu. Nužno se postavilo pitanje daljnjeg razvoja i usavršavanja željezničke organizacije, pitanje njene temeljite reorganizacije, njene pune pripreme za povećane zadatke koji su se očekivali u 1949, u godinama prve petoljetke i kasnije. Da

¹ *Službeni list Federativne Narodne republike Jugoslavije* (dalje *SL*), 3(1953).

² Opširnije o Željezničkoj upravi Zagreb vidi: Lajnert, S. Ustroj Željezničke uprave Zagreb (1945-1947). *Arhivski vjesnik* (Zagreb), 49(2006), str. 139-152.

³ Opširnije o Glavnoj direkciji eksploatacije željeznica Zagreb vidi: Lajnert, S. Ustroj Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb (1947-1949). *Arhivski vjesnik* (Zagreb), 55 (2012), str. 157-186.

⁴ Ukazom o osnivanju Ministarstva željeznica i Ministarstva saobraćaja Vlade FNJR, iz dotadašnjeg Ministarstva saobraćaja Vlade FNJR, Prezidijum Narodne skupštine FNJR osniva 11. prosinca 1948. dva ministarstva: Ministarstvo željeznica i Ministarstvo saobraćaja. Ministarstvo željeznica Vlade FNJR sa sjedištem u Beogradu kao opće savezno ministarstvo preuzelo je poslove željezničkog prometa iz nadležnosti dotadašnjeg Ministarstva saobraćaja Vlade FNJR. Ta promjena bila je neophodna zbog sve šireg razvoja željezničkog prometa u zemlji, a u svrhu njegovog unapređenja i ostvarivanja boljeg i operativnijeg rukovodstva, vidi *SL* 108(1948). Ministarstvo željeznica ukida se Ukazom Prezidijuma Narodne skupštine FNJR o reorganizaciji Vlade FNJR i prestaje s radom 6. travnja 1951, vidi *SL* 18(1951).

bi Ministarstvo željeznica i njene područne ustanove i jedinice nadvladalo svoje organizacijske slabosti, uvelo nove oblike u svoju organizaciju, podiglo operativnost na višu razinu, podiglo odgovornost rukovodilaca, službenika i radnika te razbilo ostatke birokracije u radu željezničkih jedinica i ustanova, uključena je Generalna direkcija željeznica u sastav samog Ministarstva željeznica, oformljene su jake i sposobne službe, predviđena je podjela željezničkih pruga na 15 direkcija sa sjedištima u Zagrebu, Vinkovcima, Karlovcu, Skopju, Prištini, Nišu, Čačku, Beogradu, Zrenjaninu, Novom Sadu, Sarajevu, Mostaru, Jajcu, Ljubljani i Šentpetru na Krasu, kao i reorganizacija službi u ministarstvu, direkcijama i na pruzi.⁵

U skladu s navedenim, Ministarstvo željeznica FNRJ dostavilo je 25. ožujka 1949. Glavnoj direkciji eksploatacije željeznica Zagreb Nacrt pravilnika o organizaciji i poslovanju direkcije eksploatacije željeznica I. tipa (MŽ br. 9759/49), da ga razdijeli zainteresiranim novoosnovanim direkcijama. U nacrtu su bili predviđeni poslovi direkcije i na temelju njih trebalo je provesti konačnu organizaciju poslovanja. U direkcijama II. i III. tipa na temelju dostavljene sheme i personalne strukture, direktor je u sporazumu s načelnikom službe odnosno odjeljenja trebao izvršiti raspodjelu predviđenih poslova prema određenom broju službenika. Sve uočene nedostatke koji bi se pokazali tijekom primjene te prijedloge trebalo je dostaviti do 1. srpnja 1949.

Prema novoj organizaciji Jugoslavenskih državnih željeznica ukinuta je Generalna direkcija željeznica sa sjedištem u Beogradu, a dotadašnje glavne direkcije eksploatacije željeznica (GDEŽ) rasformirane su u 15 direkcija. Na području dotadašnje GDEŽ Zagreb formirane su direkcije eksploatacije željeznica Zagreb, Karlovac i Vinkovci; na području GDEŽ Beograd direkcije Beograd, Niš, Čačak, Novi Sad i Zrenjanin; na području GDEŽ Sarajevo direkcije Sarajevo, Mostar i Jajce; na području GDEŽ Skopje direkcije Skopje i Priština i na području GDEŽ Ljubljana direkcije Ljubljana i Šentpeter na Krasu. Navedene direkcije su po svom opsegu, važnosti i organizaciji podijeljene na direkcije I., II. i III. tipa, pri čemu su direkcije Zagreb i Vinkovci bile I. tipa, a Direkcija Karlovac III. tipa. Prema tome, po novoj organizaciji postojali su Ministarstvo željeznica FNRJ i direkcije eksploatacije željeznica. Ove odredbe su bile samo izvod iz nacrtu Pravilnika o organizaciji i poslovanju, jer je definitivna uredba o organizaciji s poslovníkom trebala biti objavljena kasnije.

Prema Nacrtu pravilnika, direkcija eksploatacije željeznica bila je privredno poduzeće i poslovala je na principu privrednog računa. Direkcija je izvršavala zadaće plana prijevoza na dodijeljenim prugama. Opseg poslova direkcije ustanovljavan je planom prijevoza robe i putnika na pripadajućim prugama. Plan prijevoza direkcija izražavan je u količini tonaže i putničkih kilometara za pruge tih direkcija. Za izvršenje plana prijevoza određivani su za svaku direkciju eksploatacije željeznica jedinstvenim tehničkim planom prijevoza kao složenim eksploatacijskim planom željezničke mreže, normativi rada direkcije, veličina kolskog i lokomotivskog parka, jačina prometa i iskorištenje prijevoznih sredstava. Zadaća direkcije bila je da se predviđeni obim prijevoza robe i putnika obavi s najmanjim utroškom prijevoznih sredstava. Plan prijevoza i tehnički plan izražavani su kroz financijski plan koji je odražavao ne samo količinu već i kvalitetu rada odnosno direkcije. Praćenjem izvršenja financijskog plana kontrolirana je pravilnost i ekonomičnost poslovanja direkcije. Iz plana

⁵ Hrvatski državni arhiv (dalje HR-HDA) 1576. Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica Zagreb (1945-1990), spis ur. br. 11733/1949.

prijevoza direkcije kao cjeline proizlazili su i zadaci za svaku službu u direkciji. Tako je njihov zadatak bio da okvir svoje djelatnosti usmjere ka izvršenju jedinstvenog tehničkog plana prijevoza. Na čelu direkcije bio je direktor. Za izvršenje zadataka u direkciji eksploatacije željeznica postojali su:⁶

I. SAOBRAĆAJNA SLUŽBA

1. Operativna grupa
2. Tehničko-organizacioni odsjek
 - a) Grupa za organizaciju rada stanica i propusnu moć pruga
 - b) Grupa za isleđenje udesa
3. Grupa rada i zarade
4. Računovodstvo
 - a) Financijsko-obračunska grupa
 - b) Knjigovodstvena evidencija
 - c) Stovarišna grupa

II. TRANSPORTNA SLUŽBA

1. Grupa za plan prijevoza, kolski park i kolski pribor
2. Grupa za organizaciju rada stanica
3. Referentstvo za reklamacije i potražni postupak
4. Grupa rada i zarade

III. SLUŽBA ZA PRIJEVOZ PUTNIKA

1. Referentstvo za raspored putničkih kola
2. Grupa za putničke stanice
3. Grupa za opremu i čistoću kola
4. Grupa rada i zarade
5. Revizori vozova

IV. LOKOMOTIVSKA SLUŽBA

1. Dispečerska grupa
2. Tehničko-planski odsjek
 - a) Tehničko-organizaciona služba
 - b) Planska grupa
3. Grupa za ugalj i mazivo
 - a) Grupa za obezbeđenje uglja i maziva
 - b) Grupa za kontrolu kvalitete uglja
 - c) Kemijski laboratorij
4. Grupa rada i zarade
5. Kontrolno-instruktorska grupa
6. Računovodstvo

V. TEHNIČKO-KOLSKA SLUŽBA

1. Proizvodna grupa
2. Tehničko-planska grupa
3. Računovodstvo

VI. SLUŽBA ODRŽAVANJA PRUGE

⁶ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 7091/1949. U cijelom tekstu kod navođenja ustroja korišteni su službeni odnosno izvorni nazivi.

1. Proizvodna grupa
2. Tehničko-planski odsjek
3. Grupa za stanove i zgrade
4. Grupa rada i zarade
5. Računovodstvo
 - a) Financijsko-obračunska grupa
 - b) Grupa knjigovodstvene evidencije
 - c) Stovarišna grupa

VII. SLUŽBA VEZE

1. Tehnička grupa
2. Računovodstvo
 - a) Financijsko-obračunska grupa
 - b) Knjigovodstvena evidencija
 - c) Stovarišna grupa

VIII. OTSJEK ZA AUTO-SAOBRAĆAJ I MEHANIZACIJU

IX. PERSONALNO ODJELJENJE

1. Grupa za kadrove
2. Grupa za personalnu evidenciju
3. Grupa za radne i službeničke odnose i administraciju

X. OTSJEK ZA IZGRADNJU I UZDIZANJE KADROVA

XI. SEKRETARIJAT

1. Opšti odsjek
2. Sekretar disciplinskog suda
3. Računovodstvo
4. Uprava zgrade

XII. PRAVNA SLUŽBA

XIII. FINACIJSKO ODJELJENJE

XIV. GLAVNO KNJIGOVODSTVO

XV. ODJELJENJE MATERIJALNO-TEHNIČKOG SNABDIJEVANJA

1. Referentstvo za nabavke
2. Stovarišno referentstvo

XVI. ODJELJENJE SVODNOG PLANA

XVII. ODJELJENJE STATISTIKE I EVIDENCIJE

1. Grupa za evidenciju
2. Grupa za statistiku

Neposredno pod direktorom bili su: Biro za unapređenje proizvodnje i Kontrolno-instruktorska grupa. Sve službe, odjeljenja i samostalni odsjeci mali su administrativnu grupu koja je obavljala manipulaciju službene pošte, sređivala arhivu, obavljala poslove oko prijepisa i vodila evidenciju raznih naredaba, raspisa, objava, službenih listova, glasnika i dr. Ovaj Pravilnik predviđao je poslove i raspodjelu poslova za direkcije I. tipa. U ostalim direkcijama poslovi su se raspodijelili prema određenom broju službenika za odnosne službe i odjeljenja.

Uprava tehničko-kolske službe Ministarstva željeznica FNRJ dostavila je 2. travnja 1949. zagrebačkoj Direkciji Privremeno uputstvo za prijelaz na novu organizaciju Ministarstva željeznica. Novo poslovanje tehničko-kolske službe počelo je 15. travnja 1949. U svakoj direkciji eksploatacije željeznica organizirana je tehničko-kolska služba, koja je rukovodila svim poslovima te službe na teritoriju direkcije. Navedena služba za izvršenje svojih zadataka imala je organizirana gazdinstva tehničko-kolske službe, tj. kolske radionice koje su izdvojene iz lokomotivske službe (ložionica). Kolske radionice u svojoj nadležnosti imale su ispostave, koje su na određenom teritoriju obavljale poslove tehničko-kolske službe. Kolske radionice i ispostave kolskih radionica obavljale su popravke kola, periodične preglede (revizije), tekuće poslove i preglednu službu.⁷

Glavna direkcija eksploatacije željeznica Zagreb uputila je 20. travnja 1949. dispečersko pismo ložionicama: Osijek, Slavonski Brod, Vinkovci, Rijeka (obrtne ložionice Srpske Moravice i Ogulin), Karlovac, Split (obrtna ložionica Gračac) i Banja Luka u kojem ih obavještava da se u vezi s naređenjem Ministarstva željeznica od 31. ožujka 1949. (br. 10.424/49), tehničko-kolska služba treba izdvojiti iz lokomotivske službe tako, da tehničko-kolske jedinice počnu samostalno funkcionirati s 1. svibnjem 1949. Da bi se ovo postiglo trebalo je odmah, a najkasnije do 30. travnja 1949. kod gore navedenih matičnih i obrtnih ložionica sav materijal i inventar, popisano od strane komisije, odvojiti, smjestiti u posebne prostorije i predati na rukovanje posebnom rukovodiocu koji nije imao nikakve veze s rukovanjem ložioničkim materijalom. Zbog oskudice u stručnom osoblju financijsko-ekonomske struke, pogonsko poslovno i materijalno knjigovodstvo kolske službe ostalo je u sklopu onog ložioničkog knjigovodstva u sjedištu kojeg se nalazila matična tehničko-kolska radionica. Pogonsko i poslovno knjigovodstvo pokazivalo je i nadalje odvojeno djelatnost tehničko-kolske službe od lokomotivske službe. Tehničko rukovodstvo sa svojom radnom, planskom, kadrovskom i administrativnom grupom odvojeno je u potpunosti od lokomotivskog rukovodstva, pa je šef tehničko-kolske jedinice dobio od 1. svibnja 1949. sva prava i dužnosti šefa gazdinstva za cjelokupno svoje područje (maticu, ispostave i radilišta) i bio odgovoran za svoj rad direktno načelniku tehničko-kolske službe svoje direkcije. Šef ložionice prestao je tim danom rukovoditi tehničko-kolskom službom i u skladu s time izgubio je sva prava i dužnosti koje su iz toga proizlazile. Odgovornost za kolsku službu ostala je šefu ložionice jedino u knjigovodstveno-računskim poslovima, čije osoblje do tada nije bilo odvojeno. Zato je šef ložionice bio dužan sporazumno sa šefom i kadrovikom kolskih jedinica omogućiti školovanje posebnog računsko-knjigovodstvenog osoblja za potrebe tehničko-kolske službe, a čim se ono osposobi, moglo je uslijediti potpuno odvajanje. Obje grane službe imale su isti cilj - osiguranje transporta.

Načelnik Tehničko-kolskog odjeljenja Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb inž. Stjepan Vilović, obavijestio je 20. travnja 1949. Upravu tehničko-kolske službe Ministarstva željeznica, da je po pitanju razgraničenja tehničko-kolske službe i njenog izdvajanja od lokomotivske službe, a u skladu s naređenjem MŽ br.10424/49., za 6. travanj 1949. sazvana konferencija svih šefova matičnih ložionica i određenih v.d. šefova tehničko-kolskih radionica. Na toj konferenciji zainteresiranima su date usmene i pismene upute, objašnjenja i direktive kako da se obavi postavljeni

⁷ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 9786/1949.

zadatak i u kojim rokovima. Tom prilikom formirane su po jedinicama komisije za izvršenje zadatka, a formirana je i komisija pri Glavnoj direkciji Zagreb u cilju objedinjavanja rada na tome. Dana 18. travnja 1949. održana je nova konferencija sa šefovima svih tehničko-kolskih jedinica u cilju rasprave o učinjenom i donošenja konačne odluke o ovom poslu. Prema Prilogu 2. „Elaborata po pitanju razgraničenja tehničko kolske službe od lokomotivske službe“, postojala su sljedeća sjedišta tehničko-kolskih radionica, njihovih ispostava i radnih mjesta na području Glavne direkcije Zagreb:

1. **Tehničko-kolska radionica Zagreb-Črnomerec** (ispostave: Zagreb Gl., Čakovec, Koprivnica, Bjelovar, Sisak; radna mjesta: Zagreb - Samobor, Zagreb - Zaprešić, Zagreb - Vrapče, Zagreb - Istočni, Zagreb - Borongaj, Koprivnica, Varaždin, Novska, Sunja, Zabok, Virovitica, Murakeresztur)

2. **Tehničko-kolska radionica Rijeka** (ispostave: Ogulin, Moravice; radna mjesta: Karlovac, Škrlevo)

3. **Tehničko-kolska radionica Split** (radna mjesta: Gračac, Knin, Šibenik, Solin, Sinj)

4. **Tehničko-kolska radionica Banja Luka** (radna mjesta: Prijedor, Ljubija, Bosanski Novi, Bihać)

5. **Tehničko-kolska radionica Osijek** (ispostave: Vinkovci, Slavonski Brod; radna mjesta: Brčko, Banovići, Beli Manastir, Belišće)

Glede kolske radionice Varaždin odlučeno je da se ona ne formira, jer nije za to imala uvjete, pa je do daljnjega kolska radionica Čakovec, kao ispostava s radilištima Koprivnica, Varaždin, Zabok i Murakeresztur, potpadala pod matičnu tehničko-kolsku radionicu Zagreb.⁸

Dana 26. travnja 1949. pri svim direkcijama za eksploataciju željeznica osnovani su disciplinski sudovi prvog stupnja za sve željezničke službenike čije su se službene jedinice nalazile na teritoriju dotične direkcije. Radilo se o službenicima direkcije za eksploataciju željeznica i njenih izvršnih jedinica, zatim direkcija za snabdijevanje željezničara, uprave kola i poduzeća željezničkih restauracija, željezničkih građevinskih poduzeća, željezničkih radionica i drugih željezničkih ustanova i poduzeća s teritorija direkcije. Predsjednika, jednog člana suda i sekretara - diplomiranog pravnik, imenovao je direktor direkcije za eksploataciju željeznica pri kojoj je osnovan disciplinski sud. Zamjenika predsjednika i zamjenika jednog člana suda imenovali su sporazumno direktori poduzeća i direkcija za eksploataciju željeznica najvećih po broju službenika. U pogledu drugog člana suda i njegovog zamjenika - koje je delegirala sindikalna organizacija - direkcija za eksploataciju željeznica obratila se nadležnom Zemaljskom odboru sindikata željezničkih radnika i službenika Jugoslavije. Disciplinske tužioce za ove sudove imenovali su direktori direkcija pri kojima je sud osnovan iz redova službenika direkcije sa završenim pravnim fakultetom. Za obavljanje poslova u disciplinskim sudovima pri direkcijama eksploatacije željeznica Beograd, Zagreb, Ljubljana i Sarajevo, postojao je pored sekretara disciplinskog suda i po jedan zapisničar, također diplomirani pravnik. Za rješavanje žalbi protiv rješenja i presuda

⁸ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 7676/1949, u predmetu ur. br. 9786/1949.

disciplinskih sudova pri direkcijama za eksploataciju željeznica bio je nadležan disciplinski sud (drugostupanjski) pri Ministarstvu željeznica.⁹

Ministarstvo željeznica FNRJ poslalo je 6. travnja 1949. Glavnoj direkciji eksploatacije željeznica Zagreb „Upute u vezi s prelaskom na poslovanje po novoj organizaciji“.¹⁰ Prema navedenim Uputama, Sekretarijat je trebao do 15. travnja 1949. riješiti sve one predmete koji su im stigli do toga dana, a samo one za čije su im rješenje nedostajali potrebni elementi i ako to nije drugačije uređeno, uputili su onoj direkciji na čiji su se teritorij odnosili. Dotadašnje glavne direkcije trebale su srediti svoje arhive iz ranijeg poslovanja na taj način što su od obrađivača sakupili sve okončane predmete i spremili ih u svoje arhive. Novoosnovane direkcije, ukoliko je za to nastala potreba, izuzimale su takve predmete na temelju pismenog zahtjeva i po okončanju istih odlagali ih u svoje arhive. Dotadašnje glavne direkcije nastavile su u novom poslovanju voditi djelovodne protokole započete s 1. siječnja 1949. sa svim pomoćnim knjigama, a novoosnovane direkcije otvorile su nove. U cilju pojednostavljenja administracije i novoosnovane i dotadašnje direkcije uvele su zbirne akte gdje god je to bilo moguće. Postojeće kartoteke i evidencije izdanih voznih povlastica za aktivne službenike i umirovljenike dotadašnje direkcije trebalo je predati novoformiranim ukoliko su se odnosile na službenike i umirovljenike s teritorija tih direkcija.

U svim direkcijama trebalo je oformiti samostalne odsjeke za stručno uzdizanje kadrova. Poslovanje po novoj organizaciji trebalo je otpočeti 15. travnja 1949. Do tog roka morale su biti izvršene sve pripreme i teritorijalna razgraničenja između pojedinih direkcija koje su se formirale u okviru bivših glavnih direkcija eksploatacije. Nadzor i rukovođenje stručnim uzdizanjem kadrova na željeznici imala je Uprava za stručno uzdizanje kadrova Ministarstva željeznica. Željeznički i radnički tehnikumi bili su pod neposrednim rukovodstvom Ministarstva željeznica, a specijalnim i nižim stručnim školama (školama za otpravnike vlakova, željezničkim industrijskim školama, školama učenika u privredi itd.) i tečajevima pojedinih direkcija, rukovodili su samostalni odsjeci nadležnih direkcija. Polaznike ranije organiziranih tečajeva koji su bili u tijeku, po završetku tečaja i ukoliko Ministarstvo željeznica nije drugačije naredilo, trebalo je vratiti njihovim jedinicama. Organiziranje planiranih tečajeva za mlade knjigovođe, rukovaoce materijala, ekonome, desetare, čuvare pruga i administrativne službenika svih vrsta obustavljeno je do daljnjega, a tečajevi u tijeku trebali su završiti kako je predviđeno. Tečajevi planirani za godinu 1949. trebali su biti održani pri onim jedinicama gdje su i planirani, a za potrebe svih direkcija u okviru bivših glavnih direkcija eksploatacije. Analogno tome sve novoformirane direkcije s teritorija bivših glavnih direkcija upućivale su molbe kandidata za pojedine tečajeve odsjeku za izgradnju i uzdizanje kadrova one direkcije na čijem se području tečaj održavao. Novoformirane odsjeke za stručno uzdizanje kadrova trebalo je opskrbiti svim obrascima i uputstvima za izvještajnu službu, tako da su od 1. svibnja 1949. svi odsjeci samostalno dostavljali izvještaje neposredno Upravi za stručno uzdizanje kadrova Ministarstva željeznica. Od 1. svibnja 1949. redovno školovanje osoblja i periodični ispiti prešli su u nadležnost odgovarajućih službi. Odsjeci za stručno uzdizanje kadrova svih direkcija trebali su izraditi svoje godišnje i tromjesečne planove rada koji bi obuhvatili

⁹ Rješenje Ministarstva željeznica br. 11705/49. *Službeni glasnik Ministarstva željeznica FNRJ* (dalje *Službeni glasnik*), 8(1949).

¹⁰ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 8272/1949.

plan stručnog uzdizanja kadrova na teritoriju svoje direkcije te plan rada samog odsjeka. Planove rada trebalo je dostaviti Upravi za stručno uzdizanje kadrova do 20. travnja 1949. Polaganje stručnih ispita svih vrsta za službenike obavljalo se pred ispitnim komisijama koje su osnivane u sjedištima direkcije.

Za poslove uključivanja radne snage u resoru osnovana je pri Ministarstvu željeznica posebna služba - Uprava za uključivanje radne snage. Pri direkcijama eksploatacije željeznica poslove uključivanja radne snage obavljalo je personalno odjeljenje kao i do tada. Pri direkcijama sa sjedištem u glavnim gradovima narodnih republika (Beograd, Zagreb, Sarajevo, Ljubljana i Skopje), postojao je u personalnim odjeljenjima referent za uključivanje radne snage. Pored ostalih zadataka, dužnost ovog referenta bila je da bude u tijesnoj vezi s Ministarstvom rada i Upravom za radnu snagu svoje republike. Kao takvi, ovi referenti bili su dužni da svojom vezom s Ministarstvom rada služe i ostalim direkcijama i poduzećima Ministarstva željeznica, čija su se sjedišta nalazila na teritoriju dotične narodne republike u svim hitnim poslovima oko uključivanja radne snage. Izvještaje o kretanju radne snage koji su dostavljani svakodnevno Ministarstvu željeznica, sastavljalo je i dostavljalo personalno odjeljenje direkcije dispečerskim pismom. Izvješće za 1. svibnja 1949. moralo je biti u Ministarstvu željeznica najkasnije do 5. svibnja, za 2. svibnja do 6. svibnja, itd. Navedeni rok morao se bezuvjetno održati. Za vrijeme od 4 dana mogla je svaka direkcija prikupiti podatke i iz svojih najudaljenijih jedinica. Stara glavna direkcija eksploatacije željeznica dostavljala je izvještaje o kretanju radne snage za svoj prijašnji teritorij zaključno s 30. travnja 1949. Novoosnovane direkcije sa svojih teritorija trebale su početi sa slanjem izvješća 1. svibnja 1949, a njihovo prvo izvješće moralo je biti u Ministarstvu željeznica najkasnije do 6. svibnja 1949.

Todor Vujasinović,¹¹ ministar željeznica donio je 29. travnja 1949. Rješenje o investitorima i neposrednim investitorima u resoru Ministarstva željeznica. Prema Saveznoj planskoj komisiji Ministarstvo željeznica kao glavnog investitora za sve njegove investicije, predstavljao je Planski sektor. Investitori u resoru Ministarstva željeznica bili su: 15 direkcija eksploatacije željeznica, 4 glavne direkcije (Glavna direkcija kola za spavanje i ručavanje i staničnih restorana, Glavna direkcija građenja, Glavna direkcija radionica, Glavna direkcija za snabdijevanje željezničara) te uprave i odjeljenja Ministarstva željeznica za centralne investicije. Neposredni investitori za centralne investicije Ministarstva željeznica bili su: Zavod za projektovanje ili njegove službe i sekcije, središnja stovarišta, tiskarska poduzeća, zdravstvene službe, tehnikumi i uprave službi i odjeljenja Ministarstva. Neposredni investitori za investicije direkcije eksploatacije željeznica bili su: sve službe, Otsjek za auto-saobraćaj i mehanizaciju, Otsjek za uzdizanje kadrova, Sekretarijat, Odjeljenje materijalno-tehničkog snabdijevanja, ložionice, sekcije za pružna postrojenja. Neposredni investitori za investicije glavnih direkcija bili su: direkcija kola za spavanje i ručavanje i staničnih restorana ili sama glavna direkcija, građevinska poduzeća ili službe i Sekretarijat Glavne direkcije, industrijska poduzeća (radionice) ili službe i sekretarijat glavne direkcije, industrijske škole, direkcije za snabdijevanje željezničara ili Glavna direkcija za svoje centralne investicije. Uprave službi i odjeljenja Ministarstva željeznica mogli su za

¹¹ Za ministra željeznica Vlade FNRJ, dana 11. prosinca 1948. postavljen je Todor Vujasinović, dotadašnji ministar saobraćaja Vlade FNRJ. Vidi Ukaz o postavljenju ministara Vlade FNRJ od 11. prosinca 1948. (SL 108/1948).

centralne investicije kao neposredne investitore odrediti odgovarajuće službe i odjeljenja direkcija eksploatacije.¹²

Danom 30. travnja 1949. ukinute su sve sekcije za održavanje pruge (zop) i svi stari nadzornički srezovi, a umjesto njih formirani su novi nadzornički srezovi za održavanje pruge (zop). Ovi novi nadzornički srezovi obuhvaćali su, prema specifičnim uvjetima, teritorij jednog ili više nadzorničkih srezova. Novi nadzornički srezovi za održavanje pruge bili su podijeljeni na dionice, da bi se omogućio lakši tehnički pregled i nadzor pruge, kao i pravilno rukovođenje radovima na terenu. Podjela nadzorničkih srezova za održavanje pruge na dionice imala je potpuno tehnički karakter. Na svakoj dionici nalazio se operativni nadzornik pruge kao tehničko tijelo nadzorničkog sreza za održavanje pruge. Nadzornički srez za održavanje pruge bio je izvršna jedinica službe održavanja pruge. Numeriranje nadzorničkih srezova za održavanje pruge na teritoriju svake direkcije počinjao je od broja 1, pa naviše, ovisno o tome koliko ih je bilo. Starješina nadzorničkog sreza zop-a bio je nadzornik sreza. Isti je bio naredbodavac u granicama radnog plana i plana troškova nadzorničkog sreza (zop). Ostali operativni nadzornici (dionični) nosili su naziv „operativni nadzornik pruge“ bez ikakvog dodatka i tretirali su se kao službenici nadzorničkog sreza zop-a.¹³

Ministar Ministarstva željeznica FNRJ uputio je 6. svibnja 1949. naređenje (MŽ Pov. br. 708/1949) direktoru Direkcije eksploatacije željeznica Zagreb, kojim je odredio:¹⁴

1. Podjela željezničke mreže na direkcije bila je sljedeća:

- a) Direkcija Skopje obuhvaćala je mrežu južno od stanica Ristovac (uključivo)¹⁵ i Đeneral Janković (uključivo)
- b) Direkcija Priština obuhvaćala je mrežu omeđenu stanicama Đeneral Janković (isključivo), Doljevac (isključivo) i Lapovo (isključivo)
- c) Direkcija Niš obuhvaćala je mrežu omeđenu stanicama Ristovac (isključivo), Doljevac (uključivo), Kruševac (isključivo) i Lapovo (isključivo)
- d) Direkcija Čačak obuhvaćala je mrežu uskog kolosijeka omeđenu stanicama Kruševac (uključivo), Mladenovac (isključivo), Beograd (isključivo), Beograd Sava (uključivo) i Bosanska Jagodina (isključivo)
- e) Direkcija Beograd obuhvaćala je mrežu omeđenu stanicama Lapovo (uključivo), Mladenovac (uključivo), Beograd (uključivo), Pančevo aerodrom (isključivo), Indija s Indija-selom (isključivo), Vinkovci (isključivo) i Vukovar (isključivo)
- f) Direkcija Zrenjanin obuhvaćala je mrežu sjeverno i istočno od stanice Pančevo aerodrom (uključivo) i Orlovat (uključivo)

¹² Državni arhiv u Osijeku (dalje HR-DAOS), Direkcija eksploatacije željeznica Vinkovci (1949-1951), spis ur. br. 1035/1949. Vidi također i Rješenje br. 14149/1949. o investitorima i neposrednim investitorima u resoru Ministarstva željeznica od 29. travnja 1949. *Službeni glasnik*. 8(1949).

¹³ *Službeni glasnik*. 16(1949).

¹⁴ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 11733/1949. Dana 11. travnja 1949. glavni direktor zagrebačke Direkcije eksploatacije željeznica Franjo Slovenec, uputio je dispečersko pismo svim službenim jedinicama u kojem potvrđuje navedenu podjelu željezničke mreže za Direkciju Zagreb, vidi HR-HDA-1576. Spis ur. br. 8330/1949.

¹⁵ Svaka željeznička stanica ima određenu dužinu koja se mjeri od ulazne do izlazne skretnice. Termin „uključivo“ pored naziva željezničke stanice znači da se određena željeznička pruga računa zajedno s cjelokupnom dužinom navedene željezničke stanice. Termin „isključivo“ pak znači da se određena željeznička pruga računa bez navedene željezničke stanice.

g) Direkcija Novi Sad obuhvaćala je mrežu omeđenu stanicama Orlovat (isključivo), Indija s Indija-selom (uključivo) i Erdut (isključivo)

h) Direkcija Vinkovci obuhvaćala je mrežu omeđenu stanicama Vinkovci (uključivo), Banovići (uključivo), Kreka (uključivo), Vrpolje (uključivo), Bosanski Brod (isključivo), Novska (isključivo), Suhopolje (isključivo), Erdut (uključivo) i Vukovar (uključivo)

i) Direkcija Sarajevo obuhvaćala je mrežu omeđenu stanicama Vrpolje (isključivo), Bosanski Brod (uključivo), Lašva (uključivo), Pazarić (uključivo), Bos. Jagodina (uključivo) i Simin Han (uključivo)

j) Direkcija Mostar obuhvaćala je sve pruge južno od stanice Pazarić (isključivo);

k) Direkcija Jajce obuhvaćala je mrežu omeđenu stanicama Lašva (isključivo), Prijedor (isključivo) i Strmica (isključivo)

l) Direkcija Zagreb obuhvaćala je mrežu omeđenu stanicama Novska (uključivo), Suhopolje (uključivo), Macinec (uključivo), Hromec (uključivo), Zaprešić (uključivo), Karlovac (isključivo), Sisak predgrađe (uključivo), Knin (isključivo) i Banja Luka (uključivo)

lj) Direkcija Karlovac obuhvaćala je mrežu omeđenu stanicama Sisak predgrađe (isključivo), Karlovac (uključivo), Rijeka (uključivo), Knin (uključivo), Split i Sinj (uključivo)

m) Direkcija Ljubljana obuhvaćala je mrežu omeđenu stanicama Macinec (isključivo), Hromec (isključivo), Zaprešić (isključivo), Karlovac (isključivo), Rakek (uključivo) i Kočna (isključivo)

n) Direkcija Šentpetar na Krasu obuhvaćala je mrežu omeđenu stanicama Rijeka (isključivo), Rakek (isključivo) i Kočna (uključivo).

2. Direkcije su poslovale na principu privrednog računa.

3. Na poslovanje po novoj organizaciji prešlo se 1. svibnja 1949. u Ministarstvu, direkcijama i izvršnim jedinicama. Prijelaz se provodio postupno od 15. travnja, pa je 1. svibnja organizacija u cijelosti prešla na novi način rada. Materijalno i financijsko poslovanje zaključeno je s 30. Travnja, a zaostatak poslova trebao se okončati do 10 svibnja.

4. Ukidanje sekcija za održavanje pruge obavljeno je postupno, tako da je rad po novoj organizaciji počeo 1. svibnja. Financijsko i materijalno poslovanje zaključeno je s 30. travnja; pri premještanju naredbodavaca njihova prava prenesena su na nadzornike pruga koji su ostali u sjedištu dotadašnjih sekcija.

5. U provođenju nove organizacije trebalo je pored ostalog posebno voditi računa o sljedećem:

a) o pravilnom rasporedu kadrova u novim direkcijama, vodeći brigu o njihovom smještaju i ishrani,

b) o rasporedu i prekvalifikaciji onog dijela osoblja koje se javilo kao višak,

c) o tome da se ojačaju željezničke pruge slanjem jednog dijela stručnog administrativnog osoblja iz dotadašnjih direkcija, sektora i sekcija u najvažnije čvorove i jedinice na pruži.

6. Ministarstvo željeznica trebalo je izdati detaljno uputstvo u kojem bi se razradio i utvrdio način prijelaza za svaku službu, samostalno odjeljenje, odsjek i upravu.

7. U vremenu od 15. do 30. travnja Ministarstvo željeznica uputilo je stručne komisije u sve novoformirane direkcije radi pružanja pomoći pri prijelazu na novo poslovanje.

8. Trebalo je organizirati upoznavanje cjelokupnog osoblja na pruži, u direkcijama i Ministarstvu željeznica s novom organizacijom i njenim prednostima u odnosu na staru, pojačati školovanje te zaposlene temeljito upoznati s prijelaznim naređenjima, angažirajući pritom i sindikalnu organizaciju, podizati radnu disciplinu i punu odgovornost da se pravilno izvrše i prenesu poslovi i zadaci nove organizacije.

9. Za uredan prijelaz na poslovanje po novoj organizaciji bili su odgovorni za direkcije - direktori direkcija, za službu uprave i samostalna odjeljenja - načelnici službi, uprava i samostalna odjeljenja.

U rujnu 1949. objavljen je Spisak nadzorničkih srezova zop s naznačenjem njihovog sedišta naziva i ranga. Prema navedenom popisu, stanje nadzorničkih srezova za održavanje pruge bilo je sljedeće:¹⁶

- **Direkcija Zagreb** (Ivanić Grad, Zagreb Zapadni, Zagreb Istočni, Sisak, Koprivnica Jug, Zabok, Varaždin Jug, Varaždin Sjever, Koprivnica Istočni, Bjelovar, Daruvar, Bosanski Novi, Bihać, Prijedor)
- **Direkcija Vinkovci** (Vinkovci, Slavonski Brod, Nova Gradiška, Brčko Novo, Osijek, Beli Manastir, Našice, Pleternica, Čačinci, Belišće)
- **Direkcija Karlovac** (Karlovac, Delnice, Rijeka, Ogulin, Vrhovine, Gračac, Knin, Split, Glina)
- **Direkcija Beograd** (Beograd, Topčider, Ralja, Velika Plana, Zemun, Ruma, Sremska Mitrovica, Šid, Mala Krsna, Požarevac, Šabac, Bijeljina)
- **Direkcija Novi Sad** (Novi Sad, Vrbas, Subotica, Sombor, Palić, Bečej, Senta, Sombor, Odžaci, Nova Palanka, Titel)
- **Direkcija Niš** (Svetozarevo, Niš, Leskovac, Grdelica, Vranjska Banja, Bela Palanka, Pirot, Svrljig, Zaječar (normalni kolosjek), Negotin, Paraćin, Boļjevac, Zaječar (uski kolosjek), Donja Ćuprija)
- **Direkcija Zrenjanin** (Pančevo Predgrađe, Zrenjanin, Kikinda, Vladimirovac, Sećanj, Vršac, Nova Crnja)
- **Direkcija Čačak** (Obrenovac, Valjevo, Čačak, Titovo Užice, Šargan Vitasi, Trstenik, Arandelovac)
- **Direkcija Ljubljana** (Zidani Most, Litija, Ljubljana I., Celje, Grobelno, Maribor, Ljubljana II., Jesenice, Dravograd, Ptuj, Ljutomer, Grosuplje, Novo Mesto, Černomelj)
- **Direkcija Šentpeter** (Postojna, Gorica, Boh. Bistrica, Divača, Kanfanar)
- **Direkcija Skopje** (Kumanovo, Skoplje, Titov Veles, Demir Kapija, Bogomila, Prilep, Štip, Đorče Petrov, Kičevo, Ohrid)
- **Direkcija Sarajevo** (Bosanski Šamac, Doboj Novi, Žepče, Zenica Nova, Alipašin Most (normalni kolosjek), Višegrad, Ustiprača, Prača, Sarajevo, Alipašin Most (uski kolosjek), Podlugovi, Derventa, Doboj Stari, Zavidovići, Olovo)

¹⁶ Spisak nadzorničkih srezova zop. sa naznačenjem njihovog sedišta naziva i ranga. *Službeni glasnik*. 16(1949).

- **Direkcija Kosovo Polje** (Rankovićevo, Ušće, Kosovska Mitrovica, Kačanik, Prokuplje, Podujevo, Metohija)
- **Direkcija Mostar** (Konjic (zupč.), Mostar, Čapljina, Dubrovnik, Cavtat, Trebinje, Nikšić, Danilovgrad, Bar)
- **Direkcija Jajce** (Travnik, Bugojno, Jajce, Mlinište, Srnetica, Sanski Most, Drvar)

Na područjima direkcija željeznica, dana 24. prosinca 1949. ustanovljeni su saobraćajni i transportni kontrolori. Oni su bili na pruzi postavljeni od strane načelnika saobraćajne odnosno transportne službe direkcije željeznica, kojima su bili neposredno podređeni u stručnom i disciplinskom pogledu. Obavljali su službu po njihovim direktivama i posebnom uputstvu. Za uspješno obavljanje stručnih i administrativnih poslova saobraćajnim i transportnim kontrolorima dodijeljen je po jedan iskusni stručni službenik. Osnovni su im zadaci bili sljedeći: operativna kontrola izvršenja zadataka transporta, a naročito u pogledu sigurnosti prometa i izvršenja reda vožnje u izvršnim jedinicama i na pruzi; uočavanje i operativno otklanjanje nastalih smetnji u vezi s pravilnim odvijanjem transporta predlaganjem potrebnih mjera nadležnim višim organima radi otklanjanja uočenih smetnji koje nisu bili u mogućnosti sami otkloniti; kontrola stručnog uzdizanja osoblja izvršnih jedinica iz predmeta saobraćajne odnosno transportne službe; kontrola i učvršćenje radne discipline osoblja izvršnih jedinica; izvršenje posebnih zadataka saobraćajne odnosno transportne službe direkcije željeznica i Uprave saobraćajne odnosno transportne službe Ministarstva željeznica.¹⁷

Godina 1950.

Ministar željeznica promijenio je 22. ožujka 1950. granice između direkcija željeznica i to:¹⁸

- Direkcija Zagreb obuhvaćala je mrežu ograničenu stanicama Novska (uključivo), Suhopolje (uključivo), Macinec (uključivo), Hromec (uključivo), Zaprešić (uključivo), Hrvatski Leskovac (uključivo), Sisak Predgrađe (uključivo), Knin (isključivo) i Banja Luka (uključivo)
- Direkcija Karlovac obuhvaćala je mrežu ograničenu stanicama Sisak Predgrađe (isključivo), Hrvatski Leskovac (isključivo), Rijeka (uključivo), Knin (uključivo), Split i Sinj (uključivo)
- Direkcija Kosovo Polje obuhvaćala je mrežu ograničenu stanicama: Đeneral Janković (isključivo), Kuršumljica (isključivo) i Lapovo (isključivo)
- Direkcija Niš obuhvaćala je mrežu ograničenu stanicama Ristovac (isključivo), Kuršumljica (uključivo), Kruševac (isključivo) i Lapovo (isključivo)
- Direkcija Sarajevo obuhvaćala je mrežu ograničenu stanicama Vrpolje (isključivo), Bosanski Brod (uključivo), Lašva (uključivo), Bradina (uključivo), Bosanska Jagodina (uključivo) i Simin Han (uključivo)
- Direkcija Mostar obuhvaćala je sve pruge južno od stanice Bradina (isključivo).

¹⁷ Rješenje o ustanovljenju saobraćajnih i transportnih kontrolora i određivanju njihovih osnovnih zadataka i prava od 24. prosinca 1949. *Službeni glasnik*. 1(1950).

¹⁸ HR-HDA-1576. Spis pov. ur. br. 493/1950.

U vezi s naređenjem Ministarstva željeznica Pov. br. 423/1950., izvršena je primopredaja pruge Hrvatski Leskovac - Karlovac na dan 1. svibnja 1950. između Direkcije željeznica Zagreb i Direkcije željeznica Karlovac.¹⁹ U vezi s tom predajom Direkcija željeznica Zagreb trebala je predati Direkciji željeznica Karlovac i kvotu radne snage, koja se odnosila na tu prugu, tj. 47 radnih mjesta i to stanice: Horvati, Zdenčina, Jastrebarsko i Draganići. Uputstvom za operativno rukovođenje radom željeznica, stanica Hrvatski Leskovac određena je kao predajna stanica između zagrebačke i karlovačke direkcije. Ovo je iziskivalo u stanici Hrvatski Leskovac povećanje radne snage za 5 službenika, a za toliko se trebala smanjiti stanica Karlovac, koja je ranije bila predajna stanica. Direkcija željeznica Karlovac trebala je predati zagrebačkoj Direkciji 5 radnih mjesta, pa bi karlovačka direkcija imala 42 mjesta (umanjeno za navedenih 5). Predajom ove pruge zagrebačkoj Direkciji oduzeta je i dionica Zagreb - Karlovac, pa je bilo potrebno i rad na toj dionici prenijeti na karlovačku Direkciju. Uputstvom o osnivanju saobraćajnih odsjeka ukinuta je stanica Brežice kao predajna stanica između Direkcije željeznica Zagreb i Ljubljana, a određena je stanica Zaprešić. Ova izmjena tražila je povećanje kvote radne snage stanici Zaprešić odnosno zagrebačkoj Direkciji za 5 službenika, a smanjenje kvote ljubljanskoj Direkciji. Uz ovo prenošenje kvote radne snage trebao je biti prenesen i platni fond, kao i svi troškovi uvjetovani ovom izmjenom.²⁰

Po novoj organizaciji koja je sadržana u spisu od 11. rujna 1950., rukovodeći službenici na Jugoslavenskim državnim željeznicama bili su:²¹

1. Josip Kozjak,²² glavni direktor građenja željeznica
2. Džemal Dautčehajić, glavni direktor željezničkih radionica
3. Filip Lakuš, glavni direktor za snabdijevanje željezničara
4. Savo Mihajlović, direktor Direkcije željeznica Beograd
5. Dragutin Delić, glavni direktor Željezničkog ugostiteljstva
6. Franjo Slovenc, direktor Direkcije željeznica Zagreb
7. Đuro Kosanović, direktor Direkcije željeznica Karlovac
8. Dragutin Buha, direktor Direkcije željeznica Niš
9. Arsenije Lazić, direktor Direkcije željeznica Kosovo Polje
10. Spasoje Atanasković, direktor Direkcije željeznica Skopje
11. Branko Bošnjak, direktor Direkcije željeznica Vinkovci²³

¹⁹ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 10296/1950.

²⁰ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 5365/1950. Za razliku od prethodnog dokumenta, u ovome se navodi da je pruga Hrvatski Leskovac-Karlovac predana 1. travnja 1950. u sastav Direkcije željeznica Karlovac. Vidi također i spis pov. ur. br. 493/1950.

²¹ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 12538/1950.

²² Josip Kozjak rođen je 3. listopada 1912. u Zagrebu. Po završenoj srednjoj školi studirao je na tehničkom fakultetu. Po završetku rata, godine 1945., radio je kao pomoćnik šefa Mosne željezničke radionice, godine 1946. premješten je u Direkciju Zagreb za šefa Odsjeka za obnovu. Početkom 1947. premješten je u Kontrolno odjeljenje Ministarstva saobraćaja, a u kolovozu 1947. za direktora Direkcije željeznica Zagreb. Godine 1949. premješten je u Glavnu direkciju za građenje željeznica za direktora, a 1950. ponovno u Kontrolno odjeljenje Ministarstva željeznica. Godine 1951. ponovo je premješten u Direkciju željeznica Zagreb za direktora. Bio je član SK od 1945. Vidi HR-HDA 1576. Spis ur. br. 9452/1953.

²³ Krajem mjeseca lipnja 1951., kao direktor Direkcije željeznica Vinkovci spominje se Nikola Paun, vidi HR-DAOS, Direkcija eksploatacije željeznica Vinkovci (1949-1951), spis ur. br. 5327/1951. Vidi također i HR-HDA-1576. Spis ur. br. 7468/1951, u predmetu ur. br. 13619/1951.

12. Mihajlo Aćimović, direktor Direkcije željeznica Zrenjanin
13. Božidar Čolović, direktor Direkcije željeznica Sarajevo
14. Džafer Hebić, direktor Direkcije željeznica Mostar
15. Dimitrije Lauš, direktor Direkcije željeznica Novi Sad
16. Viktor Mramor, direktor Direkcije željeznica Šenpeter
17. Radoslav Škobić, direktor Direkcije željeznica Jajce
18. Daniel Lepin, direktor Direkcije željeznica Ljubljana
19. Mihajlo Žurić, direktor Direkcije željeznica Čačak.

Godina 1951.

Ministarstvo željeznica FNRJ poslalo je 30. siječnja 1951. direktoru Direkcije željeznica Zagreb osnovne principe nove organizacije:²⁴

1. Poslovi saobraćajne, transportne i putničke službe spajaju se u saobraćajno-transportnu službu.
2. Poslovi lokomotivske i tehničko kolske službe spajaju se u mašinsku službu
3. Služba održavanja i služba veze trebale su imati sekcije za održavanje pruga odnosno veza koje bi obuhvatile evidenciju direktnih troškova osnovne djelatnosti i cjelokupnu evidenciju pomoćne i sporedne djelatnosti.
4. Privredno-računsko odjeljenje trebalo je obuhvatiti sve financijske i knjigovodstvene poslove direkcije kao cjeline. Operativnim službama ostala je samo analiza troškova pojedinih službi, na temelju primljenih podataka Privredno-računskog odjeljenja.
5. Opće odjeljenje obuhvatilo bi poslove normi i plaća, pravne i poslove sekretarijata, disciplinskog suda, higijensko-tehničke zaštite i protuavionske zaštite (PAZ).
6. Poslovi stručnog uzdizanja kadrova trebali su biti jedan od osnovnih zadataka stručnih službi.
7. Direkcije Beograd, Zagreb, Ljubljana, Sarajevo, Karlovac i Niš trebale su imati pomoćnike direktora za operativne poslove.
8. U statutu direkcija predviđen je i Odsjek za kontrolu bezbjednosti saobraćaja koji je u organizacijskom pogledu bio direktno podređen Odjeljenju za kontrolu bezbjednosti saobraćaja Ministarstva željeznica.

Ministar željeznica FNRJ odobrio je početkom 1951. da dotadašnji srezovi za održavanje pruge prestanu s funkcijom 31. ožujka 1951. i da nove sekcije za održavanje pruge počnu s radom 1. travnja 1951. Također, ministar je odobrio da se osnuju sekcije za pružna postrojenja sa sjedištima u Zagrebu, Ljubljani i Sarajevu po dotadašnjim shemama organizacije postojećih radionica.²⁵

Na prijedlog Glavne direkcije jugoslavenskih željeznica,²⁶ a u vezi s reorganizacijom željeznica i u dogovoru s predsjednikom Privrednog savjeta Vlade FNRJ,

²⁴ HR-HDA-1576. Spis. ur. br. 1569/1951.

²⁵ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 5327/1951.

²⁶ Ministarstvo željeznica ukida se Ukazom Prezidijuma Narodne skupštine FNRJ o reorganizaciji Vlade FNRJ i prestaje s radom 6. travnja 1951. Njegove poslove preuzima Savjet za saobraćaj i veze Vlade FNRJ i Glavna direkcija jugoslavenskih željeznica kao njegov samostalni organ u Beogradu. Glavna direkcija Jugoslavenskih željeznica preuzela je poslove dotadašnjeg Ministarstva željeznica u vezi s rukovođenjem poslovima željezničkog prometa, vidi *SL*. 18(1951).

ministar Vlade FNRJ, predsjednik Savjeta za saobraćaj i veze Krsto Popivoda donio je sljedeće Rješenje:²⁷

1. S 31. prosinca 1951. ukinute su kao organizacijske jedinice Glavne direkcije jugoslavenskih željeznica direkcije željeznica sa sjedištima u Vinkovcima,²⁸ Karlovcu,²⁹ Nišu, Čačku, Kosovom Polju, Mostaru, Jajcu, Zrenjaninu i Šentpetru na Krasu.³⁰

2. Cjelokupna mreža s osnovnim i obrtnim sredstvima, kao i poslovanje ukinutih direkcija počevši s 1. siječnjem 1952. prešla je s:

a) Direkcije željeznica u Vinkovcima i Karlovcu, na Direkciju željeznica Zagreb

b) Direkcije željeznica u Nišu, Čačku i Kosovom Polju na Direkciju željeznica Beograd

c) Direkcije željeznica u Mostaru i Jajcu na Direkciju željeznica Sarajevo

č) Direkcije željeznica u Zrenjaninu na Direkciju željeznica Novi Sad

ć) Direkcije željeznica u Šentpetru na Krasu na Direkciju željeznica Ljubljana.

3. Likvidaciju poslovanja ukinutih direkcija trebala je provesti likvidacijska komisija koju je odredila Glavna direkcija jugoslavenskih željeznica koja se brinula i o pravilnom izvršenju ovog rešenja.

Na temelju rješenja Državnog sekretarijata za poslove budžeta i državnu administraciju FNRJ od 30. lipnja 1953., Odeljenje za nadzor nad likvidacijama tog Državnog sekretarijata, predalo je Glavnoj direkciji JŽ nelikvidirane predmete iz djelokругa poslovanja ukinutih direkcija željeznica, budući da se nije radilo o stvarnoj likvidaciji pomenutih direkcija, već samo o njihovom udruživanju s direkcijama koje nisu ukinute. Pravni otek Glavne direkcije JŽ u Beogradu ustupio je 6. kolovoza 1953. Pravnom odsjeku Direkcije željeznica Zagreb spise da po njima nastavi rad odnosno da ih okonča.³¹

²⁷ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 1/1952. i spis ur. br. 172/1952.

²⁸ Rješenjem Savjeta za saobraćaj i veze FNRJ broj 3263-51 od 25. prosinca 1951. određenja je likvidacija Direkcije željeznica u Vinkovcima s danom 1. siječnja 1952. U likvidaciji su se nalazili: privredno-računsko odjeljenje, računovodstvo odjeljenja za vezu, računovodstvo odjeljenja materijalno-tehničkog snabdijevanja, vidi *Narodne novine. Službeni list Narodne Republike Hrvatske* (dalje NN). 8(1952). Predsjednik Likvidacijske komisije bivše Direkcije Vinkovci Gojko Duraković pisao je 24. rujna 1952. Državnoj arbitraži pri Vladi NRH u Zagrebu, da je s danom 25. rujna 1952. Direkcija željeznica Vinkovci u likvidaciji završila svoje poslovanje i prestala s radom. Sve neriješene predmete kao i nezavršene parnice umjesto Direkcije Vinkovci u likvidaciji dalje je preuzela Direkcija željeznica Zagreb, vidi HR-HDA-1576. Spis ur. br. 1641/1952, u predmetu ur. br. 8849/1952.

²⁹ Rješenjem predsjednika Savjeta za saobraćaj i veze br. 3263 od 25. prosinca 1951. ukinuta je Direkcija željeznica u Karlovcu i njeni poslovi se 1. siječnja 1952. prenose na Direkciju željeznica u Zagrebu, vidi HR-HDA-1576. Spis ur. br. 14664/1951. i spis ur. br. 8993/1952.

³⁰ Rješenjem predsjednika Savjeta za saobraćaj i veze FNRJ broj 3263 od 25. prosinca 1951. ukinuta je Direkcija željeznica u Šentpetru na Krasu i njeni poslovi s 1. siječnja 1951. preneseni su na Direkciju željeznica u Ljubljani, vidi NN 7(1952).

³¹ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 8849/1952.

Specifičnosti Direkcije eksploatacije željeznica Zagreb**Godina 1949.**

S danom 16. travnja 1949. prestala je funkcija Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb, a počela je funkcija direkcija Zagreb, Vinkovci i Karlovac. Kako bi se zbog razgraničenja ovih direkcija tehničko-kolska služba mogla nesmetano odvijati, podijeljene su pruge pojedinih direkcija na rajone. Direkcija eksploatacije željeznica Zagreb podijeljena je na sljedeći način:³²

Red. br.	Tehničko kolsko radilište	Rajoni
1.	Banja Luka	Banja Luka-Omarska (uključivo)
2.	Prijedor	Prijedor-Omarska (isključivo), Prijedor-Blagaj (isključivo)
3.	Ljubija	Ljubija-Brežičani (isključivo)
4.	Bosanski Novi	Bos. Novi-Blagaj (uključivo), Bosanski Novi-Sunja-Bosanska Krupa (isključivo)
5.	Bihać	Bihać-Bosanska Krupa (uključivo), Bihać-Lička Kaldrma (isključivo)
6.	Bjelovar	Bjelovar-Križevci (isključivo), Bjelovar-Kloštar (uključivo), Bjelovar-Garešnica-Grubišno Polje
7.	Virovitica	Virovitica-Kloštar-Banova Jaruga (isključivo), Virovitica-Lukač, Bastaji-Končanica
8.	Varaždin	Varaždin-Zlatar (isključivo), Varaždin-Ludbreg (uključivo), Varaždin-Čakovec (isključivo), Varaždin-Golubovec
9.	Zabok	Zabok-Zlatar (uključivo), Zabok-Gornja Stubica
10.	Čakovec	Čakovec-Kotoriba-Donja Lendava
11.	Koprivnica	Koprivnica-Dugo Selo (isključivo), Koprivnica-Kloštar (isključivo), Koprivnica-Ludbreg (isključivo) i Koprivnica-Botovo
12.	Zagreb Glavni kolodvor	Zagreb-Karlovac-Moslavina Popovača (isključivo), Zagreb-Velika Gorica (uključivo)
13.	Sisak	Sisak-Velika Gorica (isključivo), Sisak-Blinjski Kut (uključivo)
14.	Sunja	Sunja-Blinjski Kut (isključivo), Sunja-Dubica (uključivo)
15.	Novska	Novska-Moslavina Popovača (uključivo), Novska-Dubica (isključivo)
16.	Zagreb Zapadni kolodvor	Zagreb Zapadni kolodvor-Zabok (isključivo)
17.	Zagreb Samo-bor	Zagreb-Samobor-Samobor

Zaposlenom osoblju je naloženo da se počevši od 16. travnja 1949. pridržava spomenutih rajona. Potrebu za bravarima radi tekućeg popravka kola, pregleda i podmazivanja kola trebalo je upućivati na rajonska tehničko-kolska radilišta koja su bila dužna odmah udovoljiti traženju stanica.

³² HR-HDA-1576. Spis ur. br. 6956/1952. Vidi također i spis ur. br. 8048/1949, u predmetu ur. br. 7761/1951.

U skladu s reorganizacijom dotadašnje Glavne direkcije željeznica, a na temelju nove podjele teritorija u nadležnosti Direkcije željeznica Zagreb, promijenjena je i organizacija Službe veze i signalno-sigurnosna (s.s.) postrojenja. Sekcije za veze i s.s. postrojenja prestale su s poslovanjem 15. travnja 1949. kada su nastupila nova glavna nadzorništva za veze i signalno-sigurnosna postrojenja i to za teritorij Direkcije željeznica Zagreb sa sjedištem u Zagrebu, Koprivnici i Sunji. U nadležnost ovih glavnih nadzorništava spadale su pruge s nadzorničkim srezovima kako slijedi:³³

I. Glavnom nadzorništvu za veze i s.s. postrojenja sa sjedištem u Zagreb Glavnom kolodvoru spadali su:

1. Nadzornik za veze Zagreb Glavni kolodvor za pruge: Zagreb Borongaj (uključivo), Velika Gorica (uključivo)-Karlovac (isključivo) i dio pruge Zagreb Glavni kolodvor-samoborski podvožnjak.

2. Nadzornik za veze Zagreb Direkcija za pruge: Samoborski podvožnjak-Zaprešić (uključivo), zgrada Direkcije, Pionirska pruga I. i II. dio i Zagreb-Samobor.

3. Nadzornik za veze Dugo Selo za pruge: Zagreb-Borongaj (isključivo)-Vrbovec (uključivo)-Moslavina Popovača (isključivo).

4. Nadzornik za signalno-sigurnosna postrojenja Zagreb Glavni kolodvor za pruge: Zagreb-Borongaj (uključivo)-Zaprešić (uključivo)-Velika Gorica (uključivo)-Karlovac (isključivo).

5. Nadzornik za signalno sigurnosna postrojenja Dugo Selo za pruge: Zagreb-Borongaj (isključivo)-Vrbovec (uključivo)-Moslavina Popovača (isključivo).

6. Nadzornik za veze i signalno-sigurnosna postrojenja Zabok Krapinske Toplice za pruge: Zaprešić (isključivo)-Novi Marof (isključivo)-Đurmanec (uključivo)-Donja Stubica.

II. Glavnom nadzorništvu za veze i s.s. postrojenja sa sjedištem u Koprivnici spadali su:

1. Nadzornik za veze i signalno-sigurnosna postrojenja Koprivnica za pruge: Vrbovec (isključivo)-Drnje državna granica-Varaždin (isključivo)-Novi Grad (isključivo).

2. Nadzornik za veze i s.s. postrojenja Virovitica za pruge: Novi Grad (uključivo)-Pčelić (uključivo)-Lukač državna granica.

3. Nadzornik za veze i s.s. postrojenja Bjelovar za pruge: Križevci (isključivo)-Kloštar (isključivo)-Garešnica-Grubišno Polje.

4. Nadzornik za veze i signalno-sigurnosna postrojenja Daruvar za pruge: Pčelić (isključivo)-Banova Jaruga (isključivo)-Končanica.

5. Nadzornik za veze i s.s. postrojenja Čakovec za pruge: Novi Marof (uključivo)-Čakovec-Kotoriba državna granica-Donja Lendava-Macinec i Varaždin-Golubovec.

III. Glavnom nadzorništvu za veze i s.s. postrojenja sa sjedištem u Sunji spadali su:

1. Nadzornik za veze Sisak za pruge: Velika Gorica (isključivo)-Živaja (uključivo)-Majur (uključivo).

³³ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 8500/1949.

2. Nadzornik za veze Novska za pruge: Živaja (isključivo)-Novska (uključivo)-Moslavina Popovača (uključivo).
3. Nadzornik za signalno-sigurnosna postrojenja Sisak za pruge: Velika Gorica (isključivo)-Živaja (uključivo)-Majur (uključivo).
4. Nadzornik za signalno-sigurnosna postrojenja Novska za pruge: Živaja (isključivo)-Novska (uključivo)-Moslavina Popovača (uključivo).
5. Nadzornik za veze i signalno-sigurnosna postrojenja Bosanski Novi za pruge: Majur (isključivo)-Bosanska Krupa (isključivo)-Dragotinja (uključivo).
6. Nadzornik za veze i s.s. postrojenja Banja Luka za pruge: Banja Luka Dragotinja (isključivo) i Brežičani-Ljubija.
7. Nadzornik za veze i s.s. postrojenja Bihać za pruge: Bosanska Krupa (uključivo)-Kulen Vakuf (isključivo).
8. Nadzornik za veze i s.s. postrojenja Martin Brod za pruge: Kulen Vakuf (uključivo)-Lička Kaldrma (isključivo).
9. Nadzornik za veze i s.s. postrojenja Strmica za pruge: Lička Kaldrma (uključivo)-Knin (isključivo). Do uspostave ovog nadzornika zamjenjivao ga je čuvar iz Tiškovca.

Na temelju Uputstva organizacije računovodstvene službe MŽ br. 10539/1949. od 1. travnja 1949. osnovane su 4 obračunske grupe Direkcije željeznica Zagreb sa sjedištima u stanicama:³⁴

1. Obračunska grupa u stanici Zagreb Zapadni kolodvor koja je obuhvaćala sljedeće pruge: Zagreb Zapadni kolodvor-Đurmanec-Gornja Stubica, Zagreb Zapadni kolodvor-Samobor, Zagreb-Karlovac (isključivo Karlovac), Zagreb-Jasenovac.
2. Obračunska grupa u stanici Zagreb Istočni kolodvor obuhvaćala je pruge: Zagreb Istočni kolodvor-Novska (uključivo Novska), Zagreb Istočni kolodvor-Križevci-Kloštar-Suho Polje-Banova Jaruga.
3. Obračunska grupa u stanici Varaždin obuhvaćala je pruge: Varaždin-Golubovec, Varaždin-Koprivnica-Križevci (isključivo), Koprivnica-Kloštar (isključivo).
4. Obračunska grupa u stanici Banja Luka obuhvaćala je pruge: Sunja (isključivo)-Banja Luka, Prijedor-Ljubija, Bosanski Novi-Bihać-Knin (isključivo Knin).

Ovakav raspored obračunskih grupa napravljen je u sporazumu s Financijskim odjeljenjem Direkcije Zagreb.

Rješenjem glavnog direktora zagrebačke Glavne direkcije eksploatacije željeznica od 18. travnja 1949. (spis br. 8848/1949), odobrena je organizacija obračunskih grupa u osnovnim organizacijama jedinica Službe održavanja pruge. Kod Direkcije Zagreb stanje je bilo sljedeće:³⁵

Nadzorništva za održavanje pruge: I. Ivanić Grad, II. Zagreb istok (na stanici Zagreb Zap.), III. Zagreb zapad (na stanici Zagreb Zap.), IV. Sisak, V. Koprivnica, VI. Zabok, VII. Varaždin jug (na stanici Varaždin), VIII. Varaždin sjever (na stanici Varaždin), IX. Koprivnica istok (na stanici Koprivnica), X. Bjelovar, XI. Daruvar, XII. Bosanski Novi, XIII. Bihać i XIV. Prijedor, XV. Nadzorništvo šljunkare Botovo, XVI. Nadzorništvo za održavanje zgrada Zagreb Gl., XVII. Sekcija za pružna postrojenja Zagreb Zap.

³⁴ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 9026/1949.

³⁵ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 8849/1949.

U vezi s reorganizacijom bivše Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb, te formiranjem direkcija eksploatacije željeznica Zagreb, Karlovac i Vinkovci izvršena je raspodjela elektro-nadzorničkih rajona u granicama navedenih direkcija. Godine 1949. stanje u Direkciji Zagreb bilo je sljedeće:³⁶

I. rajon sa sjedištem Zagreb Gl. kol. za prugu Zagreb-Novska-uključivo Banova Jaruga-Lipik uključivo Dugo Selo-Koprivnica isključivo Pionirska pruga Dubrava-Slanovec. - Isključivo električna rasvjeta.

II. rajon sa sjedištem Zagreb Gl. kol. za prugu Zagreb-Novska uključivo za električni pogon i visokonaponske uređaje.

III. rajon sa sjedištem Zagreb Zap. kol. za prugu Zagreb Zap. kol.-Karlovac isključivo, Zagreb-Samobor, Zagreb Zap. kol. Sveta Klara isključivo, Zagreb Zap. kol. Bedekovčina isključivo Đurmanec uključivo, Zaprešić uključivo Gornja Stubica uključivo.

IV. rajon sa sjedištem u Sisku za prugu Sisak-Sveta Klara uključivo, Sisak-Jasenovac uključivo, Sunja-Dobrnja uključivo.

V. rajon sa sjedištem Banja Luka za prugu Banja Luka-Dobrljin isključivo, Bosanski Novi-Bihać-Knin isključivo i Brežičani-Ljubija.

VI. rajon sa sjedištem Varaždin za prugu Varaždin-Koprivnica uključivo, Varaždin-Golubovec uključivo Bedekovčina uključivo, Kotoriba uključivo i Donja Lendava uključivo.

VII. rajon sa sjedištem Bjelovar za prugu Bjelovar-Garešnica, Grubišno polje Pčelić, Pakrac uključivo Bjelovar-Koprivnica isključivo Brezovljani uključivo.

Pod Tehničko-kolsku službu Direkcije Zagreb, koja se 1. svibnja 1949. odvojila od Lokomotivske službe iste Direkcije, spadali su:³⁷

I. Tehničko-kolska radionica Zagreb-Črnomerec kao samostalno gazdinstvo. Imala je kod Narodne banke FNRJ, Filijale Zagreb svoj tekući račun br. 401-5404124. Obuhvaćala je čitavo područje Direkcije Zagreb, osim bosanskih pruga, koje su potpadale pod Tehničko-kolsku radionicu Banja Luka. Tehničko-kolska radionica Zagreb-Črnomerec imala je na svom području:

1. Ispostavu Tehničko-kolske radionice Zagreb Glavni kolodvor s radnim mjestima:

- a) Zagreb-Borongaj
- b) Zagreb-Istočni kolodvor

2. Ispostavu Tehničko-kolske radionice Sisak s radnim mjestom Sunja.

3. Ispostavu Tehničko-kolske radionice Bjelovar s radnim mjestom Virovitica. Radilišta: Zagreb-Samobor, Zagreb-Zapadni kolodvor, Zagreb-Vrapče i Novska potpadali su direktno pod matičnu Tehničko-kolsku radionicu Zagreb-Črnomerec

4. Ispostavu Tehničko-kolske radionice Čakovec s radnim mjestima:

- a) Murakerestur
- b) Varaždin
- c) Zabok

5. Ispostavu Tehničko-kolske radionice Koprivnica s radnim mjestom Križevci.

³⁶ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 16066/1949.

³⁷ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 20610/1949. i spis ur. br. 12115/1949.

II. Tehničko-kolska radionica Banja Luka imala je kod Narodne banke FNRI, Filijale Banja Luka svoj tekući račun br. 75-540410. Nije imala ispostava. Obuhvaćala je sljedeća radilišta:

- a) Prijedor
- b) Ljubija
- c) Bosanski Novi
- d) Bihać

Načelnica Glavnog knjigovodstva Direkcije eksploatacije željeznica Zagreb, Ljubica Esapović, izradila je 6. svibnja 1949. popis osnovnih jedinica, samostalnih gazdinstava i radničko-službeničkih restorana na teritoriju Direkcije eksploatacije Zagreb:³⁸

1. Ložionica Zagreb
2. Ložionica Bjelovar
3. Ložionica Banja Luka
4. Kolska radionica Zagreb
5. I. nadzorništvo za održavanje pruge Ivanić grad
6. II. nadzorništvo za održavanje pruge Zagreb-istok
7. III. nadzorništvo za održavanje pruge Zagreb-zapad
8. IV. nadzorništvo za održavanje pruge Sisak
9. V. nadzorništvo za održavanje pruge Koprivnica-jug
10. VI. nadzorništvo za održavanje pruge Zabok
11. VII. nadzorništvo za održavanje pruge Varaždin-jug
12. VIII. nadzorništvo za održavanje pruge Varaždin-sjever
13. IX. nadzorništvo za održavanje pruge Koprivnica-istok
14. X. nadzorništvo za održavanje pruge Bjelovar
15. XI. nadzorništvo za održavanje pruge Daruvar
16. XII. nadzorništvo za održavanje pruge Bosanski Novi
17. XIII. nadzorništvo za održavanje pruge Bihać
18. XIV. nadzorništvo za održavanje pruge Prijedor
19. XV. nadzorništvo šljunkare Botovo
20. XVI. nadzorništvo za održavanje zgrada Zagreb Gl.
21. XVII. sekcija za pružna postrojenja Zagreb
22. Stanica Zagreb Istočni kolodvor
23. Stanica Zagreb Zapadni kolodvor
24. Stanica Varaždin
25. Stanica Banja Luka
26. Elektrosekcija Zagreb
27. Otsjek za auto-saobraćaj Zagreb
28. Služba veze Zagreb
29. Radničko-službenički restoran Zagreb Zapadni kolodvor
30. Radničko-službenički restoran Zagreb Istočni kolodvor
31. Radničko-službenički restoran Zagreb Glavni kolodvor
32. Radničko-službenički restoran Ložionice Zagreb
33. Radničko-službenički restoran Varaždin
34. Radničko-službenički restoran Ložionice Banja Luka

³⁸ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 9889/1949.

35. Radničko-službenički restoran Prijedor

36. Radničko-službenički restoran Direkcije Zagreb

Inž. M. Ivanović, načelnik Uprave službe održavanja Ministarstva željeznica FNRJ, uputio je 30. svibnja 1949. zahtjev Direkciji željeznica Zagreb, da utvrdi svoj točan položaj u kilometrima sa svim svojim prugama, kao i eventualni prijedlog promjena. Zagrebačka Direkcija odgovorila je 3. lipnja 1949. da su njene granice sljedeće:³⁹

1. S Direkcijom Ljubljana:

a) na pruzi Zagreb-Zidani Most u km 440,290

b) na pruzi Zabok-Grobelno u km 26,967

c) na pruzi Pragersko-Kotoriba u km 51,894

2. Državna granica prema Mađarskoj:

a) na pruzi Čakovec-Donja Lendava u km 27,024

b) na pruzi Pragersko-Kotoriba u km 94,194

c) na pruzi Zagreb-Botovo u km 524,339

d) na pruzi Virovitica-Bares u km 14,175

3. S Direkcijom Karlovac:

a) na pruzi Zagreb-Rijeka u km 476,211 (ulazna skretnica)

b) na pruzi Sisak Predgrađe-Karlovac u km 0,509 (izlazna skretnica)

c) na pruzi Bihać-Knin u km 111,920 (spoj sa prugom Ogulin-Split)

4. S Direkcijom Vinkovci:

a) na pruzi Beograd-Novska-Zagreb u km 305,800

b) na pruzi Dalj-Osijek-Varaždin u km 131,000.

Prema mišljenju Saobraćajne službe i Službe veze Direkcije eksploatacije željeznica Zagreb, trebalo je izmijeniti granice pod 3. s Direkcijom Karlovac i to tako da granice budu:

a) na pruzi Zagreb-Rijeka u km 476,026 (ulazni signal)

b) na pruzi Sisak Predgrađe-Karlovac u km 0,860 (ulazni signal)

c) na pruzi Bihać-Knin u km 111,770 (ulazni signal).

Kao razlog za izmjenu granica, ove su službe navele potrebu, da cijeli teritorij granične stanice tj. do ulaznog signala padne pod upravu one direkcije kojoj je pripadala dotična stanica, što je bilo važno zbog održavanja sigurnosnog blokovskog uređaja, u čiji sklop su spadale izlazne šine i eventualno kod modernijeg uređaja izlazni dio kolosijeka, koji se protezao do ulaznog signala. Ova je služba bila suglasna s time, da se provedu ove izmjene u granicama s Direkcijom Karlovac, uviđajući opravdanost iznesenih razloga, a i promjene su u pogledu dužine kolosijeka bile neznatne. Stoga je Direkcija eksploatacije željeznica Zagreb predložila da se ove izmjene usvoje i o tome donese rješenje.

Direktor zagrebačke Direkcije željeznica obavijestio je sve svoje službe, odjeljenja i samostalne odsjeke te sve službene jedinice, da je s 1. prosinca 1949. izvršena reorganizacija personalne službe, i to:⁴⁰

³⁹ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 11733/1949.

⁴⁰ HR-HDA 1576. Spis ur. br. 20546/1949.

A) DIREKCIJA

Iz personalnog odjeljenja (kadrovske grupe) izdvojeni su kadrovici za odnose službe i ušli su u sastav odgovarajućih službi te su postavljeni:

- a) u saobraćajnu službu – kadrovik za saobraćajnu, transportnu i službu za prijevoz putnika
- b) u lokomotivsku službu – kadrovik za lokomotivsku i tehničko-kolsku službu
- c) u službu održavanja pruge – kadrovik za službu održavanja pruge i službu veze.

Pri personalnom odjeljenju (kadrovskoj grupi) postavljeni su pored kadrovika za molbe i žalbe još i 1 kadrovik za istaknute radnike i službenike i rukovodeći kadar i 1 kadrovik za kontrolu kvalifikacija i konkretne zadatke.

B) IZVRŠNE JEDINICE

U određenim izvršnim službenim jedinicama za obavljanje personalne službe formirani su odsjeci odnosno referentstva za personalne poslove s potrebnim brojem osoblja, a dotadašnje personalne grupe Zagreb, Koprivnica, Varaždin, Novska i Prijedor se ukidaju. Na čelu odsjeka za personalne poslove bio je šef personalnog odsjeka, a na čelu referentstva za personalne poslove personalni referent.

- a) Odsjek za personalne poslove formiran je u Ložionici Zagreb.
- b) Referentstva za personalne poslove postojala su u sljedećim izvršnim jedinicama:

1. u ložionici Banja Luka i Bjelovar
2. u tehničko-kolskoj radionici Zagreb i Banja Luka
3. u Željezničkom auto-odjeljku Zagreb
4. u stanicama: Zagreb Glavni kolodvor, Zagreb Istočni kolodvor, Zagreb Zapadni kolodvor, Koprivnica, Varaždin, Novska, Sisak i Prijedor - za te stanice kao i stanice dodijeljenog im područja (rajona)
5. u Sekciji za pružna postrojenja Zagreb Zapadni kolodvor
6. u Elektro-tehničkoj sekciji Zagreb Zapadni kolodvor
7. u Radionici službe veze Zagreb Glavni kolodvor

Referentstva za personalne poslove koja su formirana u gore navedenim stanicama obuhvaćala su sljedeće područje (rajon):

1. u stanici Zagreb Glavni kolodvor: za Pionirsku željeznicu
2. u stanici Zagreb Zapadni kolodvor: dio pruge Zagreb Zapadni kolodvor-Zaprešić (uključivo)-Sveta Klara (uključivo)-Draganići (uključivo) i prugu Zagreb-Samborski kolodvor-Samobor
3. u stanici Zagreb Istočni kolodvor: dio pruge Zagreb Istočni kolodvor-Dugo Selo-Križevci (isključivo)
4. u stanici Varaždin (isključivo): Zaprešić-Varaždin-Donja Lendava, Čakovec-Središće, Čakovec-Kotoriba, Zabok-Đurmanec, Zabok-Gornja Stubica, Varaždin-Golubovec, Varaždin-(isključivo) Koprivnica

5. u stanici Koprivnica (uključivo): Križevci-(uključivo) Koprivnica-Botovo, Koprivnica-Kloštar (uključivo) Suhopolje, Virovitica-državna granica, Križevci-Bjelovar-Garešnica-Grubišno Polje, Bjelovar-Kloštar

6. u stanici Novska (isključivo): Dugo Selo-Banova Jaruga-Novska (uključivo), Banova Jaruga-Suhopolje (isključivo), Bastaji-Končanica

7. u stanici Sisak (uključivo): Velika Gorica-Sunja-(isključivo) Novska, Sunja-(isključivo) Bosanski Novi

8. u stanici Prijedor (uključivo): Bosanski Novi-Banja Luka (uključivo) Ljubija, Bosanski Novi-Bihać-(isključivo) Knin

U nadzorničkim srezovima za održavanje pruge sve poslove personalne prirode obavljao je nadzornik sreza zop uz pomoć potrebnog broja personalnih evidentičara, a u suglasnosti i po direktivama kadrovske službe održavanja pruge odnosno personalnog odjeljenja direkcije. Glavna nadzorništva za veze i s.s. postrojenja na području direkcije u personalnom pogledu dodijeljeni su Radionici službe veze Zagreb Glavni kolodvor, kojoj su po njezinim direktivama i naređenjima dostavljali predmete personalne prirode. Središnje stovarište materijala Zagreb sa svim osobljem ušlo je u sastav direkcije - odjeljenja materijalno-tehničkog snabdijevanja i kao takvo nije imalo posebnog personalnog referenta.

Godina 1950.

Rješenjem Ministarstva željeznica FNRJ (MŽ Pov. br. 466) od 24. siječnja 1950. osnovano je u Direkciji željeznica Zagreb Referentstvo protuavionske zaštite i vatrogastva s nadležnošću za sve željezničke jedinice, poduzeća i ustanove koje su se nalazile na području ove Direkcije, bez obzira kojoj su službi pripadale. Na čelu tog referentstva bio je referent, koji je bio neposredno podređen direktoru. U nadležnosti referenta PAZ-a i vatrogastva bili su sljedeći poslovi: organizacija provođenja zadataka službe protuavionske zaštite i vatrogastva po čvorištima i službenim jedinicama na području nadležne direkcije; sudjelovanje kod izrade plana rada i izvršne službe protuavionske zaštite i vatrogastva naročito kod željezničkih čvorišta i neposredni nadzor nad izvršenjem plana; sudjelovanje kod izrade plana nabava i stručne opreme izvršne službe; periodični pregledi stanja osobne i stručne opreme izvršne službe; stavljanje primjedaba odboru PAZ-a i vatrogastva odnosno šefu jedinice na uočene nedostatke; nastojanje da se organi PAZ-a i vatrogastva na terenu povezuju s odgovarajućim službama mjesnih narodnih vlasti; kontrola rada nad školovanjem i praktičnim vježbama izvršnog osoblja; tijesna suradnja s odjeljenjima PAZ-a i nadležnim organima za vatrogasnu službu pri Ministarstvu unutrašnjih poslova NRH, odnosno oblasnih povjereništava unutrašnjih poslova; provođenje direktiva dobivenih od odsjeka PAZ-a; vođenje evidencije predviđene Uputstvom o organizaciji PAZ-a; vođenje evidencije predviđene u obavljanju vatrogasne službe; dostavljanje izvješća odsjeku PAZ-a i vatrogastva u Ministarstvu željeznica.⁴¹

Rješenjem Ministarstva željeznica FNRJ (MŽ br. 31/50) od 2. veljače 1950. izdvojena je Saobraćajna radionica Zagreb iz nadležnosti Službe veze Direkcije Zagreb. Temeljem toga obavljena je primopredaja cjelokupnog poslovanja između Službe veze i Saobraćajne službe Direkcije Zagreb (spis br. 1884/50) 1. travnja 1950. Još prije II. svjetskog rata osnovana je pri Direkciji željeznica Zagreb specijalna radionica za

⁴¹ HR-HDA-1576. Spis pov. ur. br. 378/1950.

izradu i popravak inventara Saobraćajne, Transportne i Putničke službe. Poslije oslobođenja stjecajem okolnosti ova radionica potpala je pod administrativno-operativno rukovodstvo (AOR) Službe veze Direkcije željeznica Zagreb, ali 90% radova i dalje je obavljala isključivo za Saobraćajnu, Transportnu i Putničku službu. Uprava Službe veze bila je suglasna s time da se kompletna Radionica preda pod AOR Saobraćajne službe Direkcije željeznica Zagreb, jer je njima izuzetno malo koristila i predstavljala je nepotrebnu brigu za radove druge službe. Ova radionica tada je imala 100 radnika i službenika sa svim potrebnim strojevima i opremom za rad, a njen kapacitet bio je takav, da je mogla podmiriti 60% ukupnih potreba u izradi i održavanju opreme za Saobraćajnu, Transportnu i Putničku službu.⁴²

U skladu s Rješenjem⁴³ Ministarstva željeznica (br. 7287) od 25. ožujka 1950. o formiranju odsjeka za građenje pri direkcijama željeznica, načelnik Službe održavanja zagrebačke Direkcije željeznica Ferdinand Čampa, obznanio je 21. srpnja 1950. reorganizaciju svoje službe, i to:⁴⁴

VI Načelnik Službe održavanja

VI-a Administrativna grupa (čista administracija i evidencija osoblja)

VI-1 Grupa rada i zarada i norme više nije postojala u Službi održavanja (osnovane su samostalne grupe: Grupa plate i zarade - soba 72, a Grupa za norme - soba 81)

VI-2 Računovodstvo (do tada je bilo VI-5)

VI-3 Proizvodna grupa (do tada je bila VI-1/ dispečeri proizvodnje, eksploatacije i evidentičar materijala)

VI-4 Tehničko-planski odsjek (do tada je bio VI-2)

VI-5 Odsjek za građenje (investicije) je novoosnovani odsjek (VI-5a donji i gornji stroj, VI-5b zgradarstvo)

VI-6 Grupa za eksproprijaciju (do tada je bila VI-7).

U vezi s provođenjem reorganizacije u resoru Ministarstva željeznica FNRR, a u duhu novog Zakona o upravljanju državnim privrednim poduzećima, dana su novim Rješenjem (MŽ br. 22600/1950) od 10. srpnja 1950. široka ovlaštenja u pogledu reguliranja službeničkih odnosa svim rukovodiocima izvršnih jedinica. U duhu ove reorganizacije ukazala se potreba i za reorganizacijom personalne službe kako u Direkciji, tako i na terenu. U Direkciji je postojalo i nadalje Personalno odjeljenje (IX.) kojim je rukovodio načelnik, a u čijem su se sastavu nalazili:

1. Kadrovska grupa od tri kadrovika (IX.-1)

2. Personalna evidencija (IX.-2)

3. Referent za radne (službeničke) odnose (IX.-3).

Platni sustav spadao je u nadležnost novoformiranog samostalnog Odsjeka za plaće izvan sustava Personalnog odjeljenja. Dotadašnji odsjeci i referentstva za personalne poslove pri jedinicama, kao i kadrovici-instruktori pri saobraćajnim odsjecima ukidaju se, a ubuduće su postojala personalna referentstva samo pri onim jedinicama, koje su imale preko 500 radnika i službenika, dok je u ostalim jedinicama uko-

⁴² HR-HDA-1576. Spis ur. br. 1884/1950. Zapisnik o primopredaji Saobraćajne radionice sastavljen je 1. travnja 1950., vidi spis ur. br. 4324/1950.

⁴³ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 4666/1950, u predmetu ur. br. 9755/1950.

⁴⁴ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 10250/1950.

liko su imale preko 150 radnika i službenika postojao samo potreban broj personalno-administrativnih službenika radi vođenja personalne evidencije, a na svakih 500 službenika postavljen je 1 službenik. Prema tome, po novoj organizaciji personalne službe postojala su personalna referentstva s personalnim referentima na čelu samo pri sljedećim jedinicama (s djelokrugom rada samo za svoju jedinicu):⁴⁵

1. Stanica Zagreb Glavni kolodvor i Zagreb Zapadni kolodvor
2. Ložionice Zagreb, Varaždin i Banja Luka
3. Tehničko-kolska radionica Zagreb-Črnomerec
4. Nadzornički srez zop Bihać.

Željeznički transport bio je najvažnija vrsta prometa i kao takav od ogromnog značaja za jugoslavensku privredu i izgradnju socijalizma. Da bi željeznica mogla obaviti zadatke koje je pred nju postavljala privreda, bilo je nužno da cjelokupna organizacija dobro funkcionira. Na svakom radnom mjestu posao se morao obavljati na vrijeme i uredno, a naređenja starješina morala su se bezuvjetno izvršavati. Međutim, nesavjesno obavljanje dužnosti, kašnjenja i nedolazak u službu, samovolja i otkazivanje poslušnosti, pijanstvo, kršenje ili zanemarivanje propisa dovodilo je do nereda u transportu i do učestalih udesa i sudara kojima se nanosila ogromna šteta zemlji, smanjivanje kapaciteta željeznice i ugrožavanje života ljudi. Sve ovo dokazuje da je disciplina u željezničkom transportu bila na nedovoljnoj visini, da se propisi za uredno i sigurno obavljanje službe nisu pravilno primjenjivali, a djelomično i nisu poznavali i da je potpuno izostala efikasna kontrola rada u željezničkom transportu. Da bi se stanje u željezničkom transportu sredilo, ministar željeznica donio je 8. rujna 1950. Naređenje da se u Ministarstvu željeznica organizira Odjeljenje za kontrolu bezbjednosti saobraćaja, pri direkcijama: Beograd, Zagreb, Ljubljana, Sarajevo i Skopje otsjeci za kontrolu bezbjednosti saobraćaja, a u većim saobraćajnim otsjecima grupe za kontrolu bezbjednosti saobraćaja. Zadatak je Odjeljenja za kontrolu bezbjednosti saobraćaja, otsjeka i grupa bio da stalnom kontrolom na licu mjesta i efikasnom intervencijom podignu radnu disciplinu i disciplinu uopće, da poboljšaju kvalitetu rada na svim radnim mjestima, a kontrolom školovanja ubrzaju stručno uzdizanje kadrova. Organi pri direkcijama i saobraćajnim otsjecima bili su neposredno podređeni i odgovorni za svoj rad Odjeljenju za kontrolu bezbjednosti saobraćaja Ministarstva željeznica.

Pri Direkciji željeznica Zagreb formiran je Odsjek za kontrolu bezbjednosti saobraćaja, a pri saobraćajnim odsjecima Zagreb, Varaždin i Bosanski Novi formirane su grupe za kontrolu bezbjednosti saobraćaja.⁴⁶

Godina 1951.

Ministar željeznica FNRJ je 5. siječnja 1951. donio Rješenje kojim je smijenio Ferdinanda Čampu s dužnosti načelnika Službe održavanja Direkcije željeznica Zagreb.⁴⁷ Istoga dana donio je još jedno Rješenje kojim je Mirka Sužnjevića, direktora Željezničkoga građevinskog poduzeća br. 11 Zagreb, Glavne direkcije građenja željez-

⁴⁵ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 10425/1950. Direktor zagrebačke Direkcije upoznao je 24. srpnja 1950. sve službene jedinice s navedenim promjenama.

⁴⁶ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 12593/1950.

⁴⁷ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 501/1951.

nica Beograd, premjestio i postavio za načelnika Službe održavanja Direkcije željeznica Zagreb.⁴⁸

Primopredaja dužnosti načelnika Službe održavanja pruge Direkcije Zagreb započela je 4. siječnja 1951. Služba održavanja u Direkciji Zagreb imala je tada sljedeću organizacijsku strukturu:⁴⁹

- VI-1 Administrativna grupa
- VI-2 Računovodstvo
- VI-3 Proizvodna grupa
- VI-4 Tehničko-planski odsjek
- VI-5 Odsjek za građenje
- VI-6 Geodetska grupa

Služba održavanja pruge na terenu bila je organizirana u 14 nadzorničkih srezova zop, 1 Nadzorništvo šljunkare u Botovu, 1 Nadzorništvo zgrada Zagreb Zap. kol., Sekciju za pružna postrojenja Zagreb Zap. kol. i Betonsku radionicu Koprivnica.

Nadzorništva zop imala su sljedeća sjedišta: 1. Popovača, 2. Zagreb Gl. kol., 3. Zagreb Zap. kol., 4. Sisak, 5. Koprivnica, 6. Zabok, 7. Varaždin, 8. Varaždin, 9. Koprivnica, 10. Bjelovar, 11. Daruvar, 12. Bosanski Novi, 13. Bihać i 14. Prijedor.

Tehničko-kolska služba Direkcije željeznica Zagreb preuzela je 1. veljače 1951. od Glavne radionice u Zagrebu radilište „Graba“ za tekući popravak putničkih kola. Ovo je učinjeno radi toga, da se smanji broj defektnih kola, jer je Tehničko-kolska služba kao svoj prvi interes usmjerila na to da se ta djelatnost pojača i popravak ubrza. S time se složila Uprava tehničko-kolske službe Ministarstva željeznica i Glavna direkcija željezničkih radionica.⁵⁰

Dana 17. veljače 1951. objavljen je popis vodostanica Direkcije Zagreb.⁵¹

Ložionica Zagreb: 1. Zagreb Gl.-Trnje, 2. Zagreb kupatilo, 3. Zagreb Zap. kol., 4. Zagreb Sajmište, 5. Zagreb Borongaj, 6. Črnomerec, 7. Dugo Selo, 8. Križevci, 9. Velika Gorica, 10. Sisak, 11. Jasenovac, 12. Novska, 13. Kutina, 14. Popovača.

Ložionica Varaždin: 15. Zaprešić, 16. Pušća-Bistra, 17. Zabok, 18. Zlatar, 19. Budinščina, 20. Novi Marof, 21. Varaždinske Toplice, 22. Varaždin, 23. Čakovec, 24. Mursko Središće (vlasništvo rudnika), 26. Dolnja Lendava, 27. Ivanec, 28. Golubovec, 29. Gornja Stubica, 30. Ludbreg, 31. Koprivnica, 32. Botovo, 33. Lepavina.

Ložionica Banja Luka: 34. Sunja, 35. Volinja, 36. Bosanski Novi, 37. Otoka, 38. Bosanska Krupa, 39. Cazin-Srbljani, 40. Bihać, 41. Martin Brod, 42. Lička Kaldrma (trebala je biti preuzeta od Direkcije Jajce), 43. Lički Tiškovac, 44. 92,5 km između stan. Strmica i Bosanski Drenovac, 45. Brežičani, 46. Ljubija, 47. Prijedor, 48. Piskavica, 49. Banja Luka.

Ložionica Bjelovar: 50. Rovišće, 51. Bjelovar, 52. Bulinac, 53. Pavlovac-Dražica, 54. Garešnica, 55. Grubišno Polje, 56. Virje, 57. Kloštar, 58. Pitomača, 59. Virovitica, 60. Pivnica, 61. Bastaji, 62. Daruvar, 63. Sirać, 64. Pakrac, 65. Kukunjevac, 66. Banova Jaruga.

⁴⁸ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 503/1951.

⁴⁹ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 882/1951.

⁵⁰ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 1886/1951.

⁵¹ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 2009/1951.

U vezi s novom organizacijom Ministarstva željeznica FNRJ, osnivaju se sekcije za održavanje pruge, koje su počele s radom 1. travnja 1951. Na području Direkcije željeznica Zagreb osnivaju se:⁵²

I. Sekcija zop Zagreb za pruge:

Novska-Sisak-Zaprešić
Novska-Dugo Selo-Zagreb
Zagreb-Hrvatski Leskovac (uključivo)
Sunja-Volinja (uključivo)

II. Sekcija zop Varaždin za pruge:

Zaprešić (isključivo)-Čakovec-Donja Lendava
Macinec-Čakovec-Kotoriba
Varaždin-Golubovec
Zabok-Stubica
Zabok-Đurmanec (uključivo)

III. Sekcija zop Koprivnica za pruge:

Pčelić-Varaždin (isključivo)
Križevci-Bjelovar-Kloštar
Virovitica-Lukač
Dugo Selo (isključivo)-Botovo

IV. Sekcija zop Daruvar za pruge:

Banova Jaruga-Pčelić
Sirač-Piljenica
Bastaji-Končanica
Bastaji-Dražica
Bjelovar-Garešnica

V. Sekcija zop Bihać za pruge:

Volinja (isključivo)-Bosanski Novi-Knin
Bosanski Novi-Banja Luka
Brežićani-Ljubija.

Poslovanje dotadašnjih nadzorničkih srezova prestalo je 31. ožujka 1951. Sve poslove navedenih srezova preuzele su novoosnovane sekcije za održanje pruge.

Raspored sekcija i nadzorničkih srezova na teritoriju Direkcije Zagreb bio je sljedeći:⁵³

I. Sekcija Zagreb sa sjedištima nadzorničkog sreza (Novska, Kutina, Popovača, Novoselec, Ivanić Grad, Dugo Selo, Zagreb Borongaj, Zagreb Gl., Zagreb Zap. kol., Zaprešić, Savski Marof, Hrvatski Leskovac, Velika Gorica, Lekenik, Sisak, Sisak Predgrađe, Sunja, Dubica, Jasenovac, Kostajnica; ukupno 293,549 km dužine).

II. Sekcija Varaždin sa sjedištima nadzorničkog sreza (Pušća Bistra, Zabok, Krapina, Zlatar, Novi Marof, Varaždinske Toplice, Varaždin, Ivanec, Čakovec, Kraljevec Prelog, Donja Lendava; ukupno 232,578 km dužine).

⁵² HR-HDA-1576. Spis ur. br. 3716/1951.

⁵³ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 5327/1951.

III. Sekcija Koprivnica sa sjedištima nadzorničkog sreza (Prikraj, Križevci, Lepavina, Koprivnica, Virovitica, Virovitica, Kloštar, Virje, Koprivnica, Ludbreg, Križevci, Bjelovar, Mišulinovac; ukupno 262,709 km dužine).

IV. Sekcija Daruvar sa sjedištima nadzorničkog sreza (Lipik, Pakrac, Daruvar, Bastaji, Miokovićevo, Bjelovar, Velika Pisanica, Garešnica, Grubišno Polje; ukupno 196,680 km dužine).

V. Sekcija Bihać sa sjedištima nadzorničkog sreza (Strmica, Tiškovac, Rađenović Srb, Martin Brod, Kulen Vakuf, Kestenovac, Bihać, Cazin Sribljani, Bosanska Krupa, Otoka, Bosanski Novi, Svodna, Prijedor, Prijedor, Ivanjska, Banja Luka Predgrađe; ukupno 302,933 km dužine).

Direkcija Zagreb imala je sveukupno 1288,449 km dužine.

Prema usmenom sporazumu načelnika Službe održavanja Direkcija Ljubljana i Zagreb, a u suglasnosti s Ministarstvom željeznica u Beogradu, dio pruge Zaprešić-Sutla od km 440,290 do km 450,900 koji je do tada pripadao Direkciji Ljubljana, preuzela je s danom 1. travnja 1951. na održavanje Direkcija Zagreb, tj. I. sekcija zop Zagreb.⁵⁴

U vezi s reorganizacijom Direkcije željeznica Zagreb, te spajanjem Lokomotivske i Tehničko-kolske službe u Mašinsku službu, bilo je potrebno ujediniti i računovodstva tehničko-kolskih radionica s računovodstvima ložionica, pa je 17. travnja 1951. direktor Josip Kozjak donio Rješenje da s danom 1. travnja 1951. računovodstva tehničko-kolskih radionica ulaze u sastav računovodstva ložionica na čijem teritoriju su se nalazile kolske radionice odnosno njihova radilišta.⁵⁵

Direktor zagrebačke Direkcije Josip Kozjak odobrio je 6. travnja 1951. u vezi s reorganizacijom Službe održavanja sljedeću numeraciju sekcija:⁵⁶

- I. Sekcija za održavanje pruge Zagreb
- II. Sekcija za održavanje pruge Varaždin
- III. Sekcija za održavanje pruge Koprivnica
- IV. Sekcija za održavanje pruge Daruvar
- V. Sekcija za održavanje pruge Bihać
- VI. Sekcija za pružna postrojenja Zagreb Zapadni

Odjeljenje opće administracije Direkcije željeznica Zagreb obavijestilo je 7. travnja 1951. sve službene jedinice o novim unutarnjim signaturama nove organizacije Direkcije željeznica Zagreb čija primjena je počela od 9. travnja 1951. Nove signature bile su sljedeće:⁵⁷

I. SAOBRAĆAJNO-TRANSPORTNO ODJELJENJE

I-1 OPERATIVNI ODSJEK

I-1-a Telegrafska služba

I-1-b Vojna delegacija

I-2 SAOBRAĆAJNI ODSJEK

⁵⁴ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 4087/1951.

⁵⁵ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 4694/1951.

⁵⁶ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 4302/1951, u predmetu ur. br. 5327/1951.

⁵⁷ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 3644/1951.

- I-2-a Grupa za staničnu službu
- I-2-b Grupa za vozni red
- I-2-c Grupa za reviziju putnih listova
- I-3 TRANSPORTNI ODSJEK
 - I-3-a Transportna grupa
 - I-3-b Potražna grupa
 - I-3-c Kolska grupa
- II. MAŠINSKO ODJELJENJE**
 - II-1 ODSJEK VUČE
 - II-1-a Operativna grupa
 - II-1-b Grupa za eksploataciju lokomotiva
 - II-1-c Grupa za vodostanice ložioničkih i industrijskih postrojenja
 - II-1-d Grupa za ekonomiju i distribuciju uglja i maziva
 - II-2 GRUPA ZA PLAN I MATERIJAL
 - II-3 KOLSKI ODSJEK
 - II-3-a Grupa za eksploataciju kola
 - II-3-b Grupa za proizvodnju kola
- III. ODJELJENJE ZA ODRŽAVANJE PRUGE**
 - III-1 ODSJEK ZA ODRŽAVANJE I REMONT
 - III-2 ODSJEK ZA GRAĐENJE
 - III-3 REFERENTSTVO ZA PROIZVODNJU
 - III-4 GRUPA ZA PLAN I MATERIJAL
 - III-5 TEHNIČKA ARHIVA I TEHNIČKA EVIDENCIJA
 - III-6 GRUPA ZA EKSPROPRIJACIJU
 - III-7 REFERENTSTVO ZA ŠKOLSTVO
- IV. ODJELJENJE VEZE I SS POSTROJENJA**
 - IV-1 REFERENTSTVO T.T.
 - IV-2 REFERENTSTVO S.S.
 - IV-3 RAČUNOVODSTVO
- V. ODJELJENJE PLANA I STATISTIKE**
 - V-1 PLANSKI ODSJEK
 - V-2 BIRO ZA EVIDENCIJU I STATISTIKU
- VI. PRIVREDNO-RAČUNSKO ODJELJENJE**
 - VI-1 FINANCIJSKO-RAČUNSKI ODSJEK
 - VI-1-a Grupa za financiranje
 - VI-1-b Računovodstvena grupa
 - VI-1-c Blagajnička grupa
 - VI-2 ODSJEK ZA OBRAČUN I ANALIZU TROŠKOVA
 - VI-2-a Kontrola obračuna
 - VI-2-b Obračun troškova
 - VI-2-c Instruktaža
 - VI-3 KNJIGOVODSTVO
- VII. ODJELJENJE MATERIJALNO-TEHNIČKOG SNABDIJEVANJA**
 - VII-1 NABAVNI ODSJEK
 - VII-2 STOVARIŠNI ODSJEK
 - VII-2-a Grupa za osnovna sredstva
 - VII-2-b Grupa za materijal (materijalno knjigovodstvo)
 - VII-2-c Grupa za stanice (sitni inventar)

- VII-3 RAČUNOVODSTVO
 - VII-3-a Likvidaciona grupa
 - VII-3-b Fakturna grupa
 - VII-3-c Knjigovodstvena grupa

VIII. PERSONALNO ODJELJENJE

IX. ODJELJENJE OPĆE ADMINISTRACIJE

- IX-1 ADMINISTRATIVNI ODSJEK
 - IX-1-a Referentstvo za administrativno pravne poslove
 - IX-1-b Arhiva
 - IX-1-c Biro za karte (vozne povlastice)
 - IX-1-d Stambeni poslovi
 - IX-1-e Prijepis
- IX-2 PRAVNI ODSJEK
- IX-3 ODSJEK ZA NORME I PLAĆE
- IX-4 DISCIPLINSKI SUD
- IX-5 EKONOMAT
- IX-6 REFERENT PAZ-a
- IX-7 ZDRAV. TEHNIČKA ZAŠTITA

U vezi s rješenjem direktora (br. 4565/1951) od 13. travnja 1951., tehničko-kolske radionice su od 1. svibnja 1951. prešle u sastav ložionica, i to.⁵⁸

Kolska radionica Črnomerec, Zagreb Graba, Istočni, Sisak i Novska s preglednim stanicama Zagreb Gl., Istočni, Zapadni kol., Črnomerec, Vrapče, Sunja, Sisak i Novska, prelaze u sastav Ložionice Zagreb.

Ispostava kolske radionice Čakovec i Koprivnica s dezinfekcijskom stanicom Botovo i preglednim stanicama Čakovec, Varaždin, Murakerestur, Zabok i Križevci prelaze u sastav Ložionice Varaždin.

Ispostava kolske radionice Bjelovar s preglednim stanicama Virovitica i Bjelovar prelaze u sastav Ložionice Bjelovar.

Kolska radionica Banja Luka s preglednim stanicama Banja Luka, Ljubija, Prijedor, Bosanski Novi, Bihać i Lička Kaldrma prelaze u sastav Ložionice Banja Luka.

S tim u vezi, a radi primopredaje kolskih radionica od strane ložionica na temelju spomenutog rješenja, određena je Komisija u sastavu:

- Rudolf Vitek, iz Računsko-privrednog odjeljenja Direkcije
- Franjo Sokolić, iz Mašinskog odjeljenja Direkcije
- Ferdinand Erak, iz Tehničko-kolskog odsjeka Direkcije
- Šefovi ložionica Varaždin, Bjelovar i Banja Luka, kao i kolskih radionica Zagreb Črnomerec i Banja Luka.

Uprava Mašinske službe Glavne direkcije JŽ Beograd zatražila je 11. lipnja 1951. od Mašinskog odjeljenja Direkcije željeznica Zagreb da joj dostavi organizaciju Tehničko-kolske službe na terenu, rajone nadležnosti kolskih radionica i pregledne službe za slanje zahtjeva za osposobljavanje kola. Direkcija Zagreb dostavila je 3. srp-

⁵⁸ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 5341/1951.

nja 1951. sljedeću "Podjelu pruge na rajone između ložionica za tekući popravak kola":⁵⁹

Red. br.	Ložionica	Rajoni
1.	Banja Luka	Banja Luka-Omarska (uključivo)
2.	Prijedor	Prijedor-Omarska, Prijedor-Blagaj (isključivo)
3.	Ljubija	Ljubija-Brežičani (isključivo)
4.	Bosanski Novi	Bos. Novi-Blagaj (uključivo), Bos. Novi-Sunja, Bos. Novi-Bos. Krupa (isključivo)
5.	Bihać	Bihać-Bos. Krupa, Bihać-Martin Brod (uključivo)
6.	Lička Kaldrma	Lička Kaldrma-Martin Brod-Lička Kaldrma-Knin (isključivo)
7.	Bjelovar	Bjelovar-Križevci (isključivo), Bjelovar-Kloštar (uključivo) Bjelovar-Garešnica, Bjelovar-Grubišno, Polje-Bastaji (isključivo)
8.	Virovitica	Virovitica-Kloštar (isključivo), Virovitica-Lukač Virovitica-Suhopolje-Bastaji-Končanica (uključivo)
9.	Pakrac	Pakrac-Bastaji, Pakrac-Banova Jaruga (isključivo) <i>Napomena:</i> Sve dok se nisu ispostavili pregledači kola i kolskih radionica u Pakracu, Virovitica je i nadalje održavala ovaj rajon.
10.	Varaždin	Varaždin-Zlatac (isključivo), Varaždin-Ludbreg (uključivo) Varaždin-Čakovec (isključivo), Varaždin-Golubovec
11.	Čakovec	Čakovec-Kotoriba, Čakovec-Lendava
12.	Koprivnica	Koprivnica-Gradec (isključivo), Koprivnica-Kloštar (isključivo) Koprivnica-Ludbreg (isključivo)
13.	Zabok	Zabok-Zlatac (uključivo), Zabok-Hrominec (uključivo) Zabok-Stubica
14.	Zagreb	Zagreb-Hrvatski Leskovac, Zagreb-Velika Gorica (uključivo) Zagreb-Popovača, Zagreb-Gradec (uključivo)
15.	Sisak	Sisak-Velika Gorica (isključivo) Sisak-Blinjski Kut (uključivo)
16.	Sunja	Sunja-Blinjski Kut (isključivo) Sunja-Dubica (uključivo)
17.	Novska	Novska-Dubica (isključivo) Novska-Popovača (uključivo)
18.	Zagreb Črnomerec	Zagreb-Črnomerec-Savski Marof (uključivo) Zagreb-Črnomerec-Zabok (isključivo) Zagreb-Črnomerec-Zagreb Gl. kol. (isključivo)

Rukovodstvo i kadrovi Direkcije eksploatacije željeznica Zagreb

Ministar željeznica FNRJ donio je 22. ožujka 1949. Rješenje (MŽ br. 9264/1949), kojim se premještaju i postavljaju u Direkciju eksploatacije željeznica Zagreb sljedeći rukovodioci:⁶⁰

1. Stjepan Križanić, viši tehničar eksploatacije željeznica Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za načelnika Saobraćajne službe
2. Dragan Džoić,⁶¹ viši tehničar eksploatacije željeznica Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za načelnika Transportne službe
3. Ivan Ražić, pravni referent Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za načelnika Službe za prijevoz putnika

⁵⁹ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 7761/1951.

⁶⁰ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 6999/1949.

⁶¹ Prvotno je pisalo Čujić, ali je prekriziženo i ispravljeno u Džoić.

4. Ing. Krešimir Unukić, viši inženjer eksploatacije željeznica, načelnik Mašinskog odjeljenja Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za načelnika Lokomotivske službe

5. Ing. Stjepan Vilović, viši inženjer eksploatacije željeznica, načelnik Tehničko-kolske službe Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za načelnika Tehničko-kolske službe

6. Nikola Kompanjecev, inženjer eksploatacije željeznica, načelnik Građevinskog odjeljenja Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za načelnika Službe održavanja pruge

7. Adolf Husu, viši tehničar eksploatacije željeznica, načelnik Službe veze Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za načelnika Službe veze

8. Anka Dragnić, administrator, sekretar Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za sekretara

9. Ivan Uščumlić, ekonomist, komercijalni direktor Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za načelnika Financijskog odjeljenja

10. Vinko Đurić, knjigovođa Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za načelnika Glavnog knjigovodstva

11. Rudolf Vrišer, ekonomist Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za načelnika Odjeljenja materijalno-tehničkog snabdijevanja

12. Ing. Feliks Mautner, planer ekonomist Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za načelnika Odjeljenja svodnog plana

13. Franjo Štamberger,⁶² viši pravni referent Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za pravnog konzultanta.

Ministar željeznica donio je 19. travnja 1949. Rješenje da se premjeste i rasporede po potrebi službe službenici Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb u Direkciju eksploatacije željeznica Zagreb i to:⁶³

I. Saobraćajna služba – 53 službenika

II. Transportna služba – 13 službenika

III. Služba za prijevoz putnika – 12 službenika

IV. Lokomotivska služba – 22 službenika

V. Tehničko-kolska služba – 11 službenika

VI. Služba održavanja pruge – 32 službenika

VII. Služba veze i ss postrojenja – 18 službenika

VIII. Personalno odjeljenje – 16 službenika

IX. Pravna služba – 4 službenika

X. Financijsko odjeljenje – 10 službenika

XI. Odjeljenje materijalno-tehničkog snabdijevanja – 8 službenika

XII. Sekretarijat – 1 službenik

XIII. Disciplinski sud – 1 službenik

XIV. Opći odsjek – 27 službenika

XV. Odjeljenje statističke evidencije – 6 službenika

XVI. Kontrolno-instruktorska grupa – 3 službenika

XVII. Biro za unapređenje – 2 službenika

⁶² Rješenjem Ministarstva željeznica FNRJ od 13. rujna 1950. prestala je služba po sili zakona dr. Franji Štambergeru, višem pravnom referentu, vidi HR-HDA-1576. Spis ur. br. 12689/1950.

⁶³ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 9101/1949.

Ministar željeznica donio je 16. svibnja 1949. Rješenje br. 15263/49. da se Franjo Slovinc, na dužnosti v.d. načelnika Saobraćajnog odjeljenja Direkcije željeznica Zagreb postavi za direktora Direkcije željeznica Zagreb.⁶⁴

Na temelju ovlaštenja ministra željeznica (MŽ br. 22292/1949), direktor Direkcije željeznica Zagreb Franjo Slovinc donio je 20. veljače 1950. Rješenje da se premjeste po potrebi službe iz Vojne delegacije pri bivšoj Glavnoj direkciji eksploatacije željeznica Zagreb u Vojnu delegaciju pri Direkciji željeznica Zagreb sljedeće osobe:⁶⁵

1. Julio J. Pirković, na dužnost šefa Odsjeka
2. Andrija I. Korent na dužnost starijeg dispečera
3. Miroslav S. Balog na dužnost dispečera
4. Dragutin F. Levkuš na dužnost dispečera
5. Vjekoslav I. Ivančić na dužnost građevinskog tehničara
6. Dragutin A. Krajcar na dužnost administrativnoga službenika.

Ministar željeznica FNRJ je 1. veljače 1951. donio Rješenje da se Franjo Slovinc, viši tehničar eksploatacije željeznica, po potrebi službe smijeni s položaja direktora Direkcije željeznica Zagreb i postavi za pomoćnika direktora pri eksploataciji željeznica iste Direkcije željeznica.⁶⁶

Istoga dana ministar željeznica donio je Rješenje da se Josip Kozjak premjesti po potrebi službe iz Odelenja za kontrolu bezbednosti saobraćaja Ministarstva željeznica FNRJ i postavi za direktora Direkcije željeznica Zagreb.⁶⁷

Direktor Direkcije željeznica Zagreb donio je 21. ožujka 1951. Rješenje o premještaju i postavljenju željezničkih službenika. Temeljem navedenog Rješenja, postavljeni su za šefove sekcija za održavanje pruge sljedeći službenici:⁶⁸

1. Franjo Miklič, za šefa I. sekcije za održavanje pruge Zagreb Zapadni kolodvor
2. Viktor Šubat, za šefa II. sekcije za održavanje pruge Varaždin
3. Vilim Grgurić, za šefa III. sekcije za održavanje pruge Koprivnica
4. Josip Vujičić, za šefa IV. sekcije za održavanje pruge Daruvar
5. Oto Jakopčević, za šefa V. sekcije za održavanje pruge Bihać.

U vezi s provođenjem reorganizacije, direktor Direkcije željeznica Zagreb predložio je 15. travnja 1951. Upravi za personalnu službu Ministarstva željeznica FNRJ u Beogradu, da se postave na dužnost sljedeći rukovodioci:⁶⁹

⁶⁴ HŽ-Infrastruktura d.o.o. Zagreb, Personalni dosje (Službenički list) Franje Slovenca. Rođen je 28. rujna 1914. u Sisku, Hrvat po narodnosti. Uvid u personalni dosje Franje Slovenca omogućila mi je Vlatka Škorić, ravnateljica Ureda Uprave HŽ-Infrastrukture d.o.o. Zagreb na čemu joj zahvaljujem.

⁶⁵ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 2017/1950.

⁶⁶ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 1828/1951.

⁶⁷ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 1829/1951. Josip Kozjak i Franjo Slovinc pozvali su 8. veljače 1951. sve zaposlene da i ubuduće obavljaju savjesno povjerene im poslove i da svojim predanim radom pomažu rukovodstvu Direkcije u izvršenju zadataka i obveza, koje su dali narodima Jugoslavije i maršalu Titu, vidi HR-HDA-1576. Spis ur. br. 1827/1951.

⁶⁸ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 3555/1951, u predmetu ur. br. 5327/1951.

⁶⁹ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 4600/1951. Rješenja o imenovanju za Dragutina Štimca, Krešimira Unukića i Pia Luterotija izdao je 24. travnja 1951. direktor Glavne direkcije JŽ Blagoje Bogavac, vidi HR-HDA-1576. Spis ur. br. 5206/1951.

1. Dragutin M. Štimac, viši tehničar eksploatacije željeznica, dotadašnji načelnik Saobraćajne službe ove Direkcije na dužnost načelnika Saobraćajno-transportnog odjeljenja.

2. Krešimir Ž. Unukić, viši inženjer eksploatacije željeznica, dotadašnji načelnik Lokomotivske službe na dužnost načelnika Mašinskog odjeljenja.

3. Mirko D. Sužnjević, personalni referent, dotadašnji načelnik Službe održavanja na dužnost načelnika Odjeljenja za održavanje pruge.

4. Pio E. Luteroti, revizor, na dužnost načelnika Privredno-računskog odjeljenja. Navedeni je premješten rješenjem Direkcije željeznica Vinkovci br. 3184/1951. od 2. travnja 1951. iz spomenute Direkcije u Direkciju željeznica Zagreb.

Stjepan M. Seferagić, viši tehničar eksploatacije željeznica postavljen je na dužnost načelnika Odjeljenja opće administracije.

Ukidanjem Transportne službe, Draganu S. Džoiću, dotadašnjem načelniku navedene službe automatski je prestala dužnost koju je do tada obavljao.

Inž. Stjepan Vilović, viši inženjer eksploatacije željeznica, dotadašnji načelnik Tehničko-kolske službe Direkcije željeznica Zagreb premješten je 26. travnja 1951. na dužnost šefa Otsjeka vuče Mašinskog odjeljenja.⁷⁰

Specifičnosti Direkcije eksploatacije željeznica Vinkovci

S danom 16. travnja 1949. ukinuta je Glavna direkcija eksploatacije željeznica Zagreb, a osnovane su direkcije Zagreb, Vinkovci i Karlovac. Da bi se tehničko-kolska služba mogla nesmetano odvijati, podijeljene su pruge Direkcije Vinkovci na rajone, i to:⁷¹

Red. br.	Tehničko-kolsko radilište	Rajoni
1.	Osijek	Osijek-Pčelić (isključivo), Osijek-Pleternica (isključivo), Osijek-Vrpolje (isključivo), Osijek-Beli Manastir-Batina Skela-Baranjsko Petrovo Selo, Osijek-Dalj i N. Dalj (isključivo), Osijek-Markušica Antin (uključivo)
2.	Slavonski Brod	Slavonski Brod-Novska (isključivo), Slavonski Brod-Pleternica-Velika, Slavonski Brod Vrpolje (isključivo)
3.	Vinkovci	Vinkovci-Vrpolje (uključivo), Vinkovci-Markušica Antin (isključivo), Vinkovci-Erdut-Vukovar, Vinkovci-Županja, Vinkovci-Gunja (isključivo)
4.	Brčko Novo	Brčko Novo-Gunja (uključivo), Brčko Novo-Dobrnja (isključivo)
5.	Banovići	Banovići-Dobrnja (uključivo)

⁷⁰ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 5209/1951. U tom spisu, direktor Glavne direkcije JŽ Blagoje Bogavac premjestio je inž. Josipa Grudena, službenika Biroa za unapređenje željeznica Direkcije željeznica Zagreb na dužnost šefa Kolskog odsjeka Mašinskog odjeljenja iste Direkcije. Također, postavio je dr. Roberta Zalokara, službenika Pravne službe Direkcije željeznica Zagreb na dužnost šefa Pravnog odsjeka Odjeljenja opće administracije iste Direkcije.

⁷¹ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 6956/1952. Također, vidi spis ur. br. 8048/1949, u predmetu ur. br. 7761/1951.

Rješenjem glavnog direktora zagrebačke Glavne direkcije eksploatacije željeznica od 18. travnja 1949. odobrena je organizacija obračunskih grupa u osnovnim organizacijama jedinica Službe održavanja pruge. U Direkciji Vinkovci stanje je bilo sljedeće:⁷²

Nadzorništva za održavanje pruge: I. Vinkovci, II. Slavonski Brod, III. Nova Gradiška, IV. Brčko Novo, V. Osijek istok (na stanici Osijek), VI. Beli Manastir, VII. Osijek zapad (na stanici Osijek), VIII. Pleternica, IX. Belišće, X. Čačince. XI. Nadzorništvo za održavanje zgrada Vinkovci, XII. Nadzorništvo za mostove Vinkovci.

Godine 1949. izvršena je raspodjela elektro-nadzorničkih rajona u granicama navedenih direkcija. Tako je kod Direkcije eksploatacije željeznica Vinkovci stanje bilo sljedeće:⁷³

XII. rajon sa sjedištem u Vinkovcima za prugu Vinkovci-Banovići, Vinkovci-Vrpolje (uključivo), Šamac (uključivo), Vinkovci-Erdut (uključivo), Ernestinovo (isključivo), Vinkovci-Županja.

XIII. rajon sa sjedištem Slavonski Brod za prugu Slavonski Brod-Vrpolje (isključivo), Slavonski Brod Novska (isključivo), Nova Kapela-Velika, Pleternica-Ljeskovicica (isključivo).

XIV. rajon sa sjedištem u Osijeku za prugu Osijek-Pčelić (isključivo), Batina Skela (uključivo), Osijek-Vrpolje (isključivo), Osijek-Ernestinovo (uključivo), Dalj (isključivo), Ljeskovicica (uključivo), Slavonska Orahovica-Vočin (uključivo) uski kolosijek.

S obzirom na proširenje električne mreže i elektrificiranih objekata, bilo je potrebno da Direkcija vodi računa o formiranju elektronadzorničkog rajona sa sjedištem u Brčko Novo.

Direktor Direkcije željeznica Vinkovci Branko Bošnjak obavijestio je sve izvršne jedinice da 8. studenoga 1950. u 18,00 sati prestaju funkcionirati saobraćajni odsjeci Bosanska Poljana i Slavonski Brod, a poslovanje na prugama navedenih odsjeka preuzima Saobraćajni odsjek Vinkovci.⁷⁴

Rukovodstvo i kadrovi Direkcije eksploatacije željeznica Vinkovci

Ministar željeznica FNRJ donio je 18. ožujka 1949. Rješenje da se premjeste i postave u Direkciju eksploatacije željeznica Vinkovci sljedeći rukovodioci:⁷⁵

1. Mirko Brence, viši tehničar eksploatacije željeznica, načelnik Saobraćajnog odjeljenja Glavne direkcije eksploatacije željeznica Sarajevo za načelnika Saobraćajne službe

2. Gojko Tomić, viši tehničar eksploatacije željeznica Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za načelnika Transportne službe

3. Augustin Bruketa, viši tehničar eksploatacije željeznica, šef Saobraćajnog sektora Osijek za načelnika Službe prijevoza putnika

4. Josip Gjerki, viši tehničar eksploatacije željeznica, šef Ložionice Vinkovci za načelnika Lokomotivske službe

⁷² HR-HDA-1576. Spis ur. br. 8849/1949.

⁷³ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 16066/1949.

⁷⁴ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 15228/1950.

⁷⁵ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 6890/1949.

5. Josip Grčić, industrijski poslovođa Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za načelnika Tehničko-kolske službe

6. Franjo Fajst, tehničar eksploatacije željeznica Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za načelnika Službe veze

7. Ivan Abramović, tehničar eksploatacije željeznica, šef Sekcije za održavanje pruge Vinkovci za načelnika Službe održavanja pruge

8. Mato Marković, mlađi tehničar eksploatacije željeznica Saobraćajnog sektora Vinkovci za sekretara

9. Pio Luteroti, financijski revizor Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za načelnika Financijskog odjeljenja

10. Velimir Lukež, financijski revizor Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za načelnika Glavnog knjigovodstva

11. Viktor Švajger, komercijalist Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za načelnika Odjeljenja materijalno-tehničkog snabdijevanja

12. Dragutin Ritig, planer ekonomist Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za načelnika Odjeljenja svodnog plana

13. Dr. Robert Zalokar, viši pravni referent Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za pravnog konzultanta.

Ministar željeznica donio je 19. travnja 1949. Rješenje da se premjeste i rasporede po potrebi službe službenici Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb u Direkciju eksploatacije željeznica Vinkovci i to:⁷⁶

I. Saobraćajna služba - 51 službenik

II. Transportna služba - 13 službenika

III. Služba za prijevoz putnika - 12 službenika

IV. Lokomotivska služba - 21 službenik

V. Tehničko-kolska služba - 12 službenika

VI. Služba održavanja pruge - 31 službenik

VII. Služba veze i ss postrojenja - 14 službenika

VIII. Personalno odjeljenje - 13 službenika

IX. Pravna služba - 3 službenika

X. Financijsko odjeljenje - 5 službenika

XI. Glavno knjigovodstvo - 5 službenika

XII. Odjeljenje materijalno-tehničkog snabdijevanja - 5 službenika

XIII. Odjeljenje svodnog plana - 3 službenika

XIV. Sekretarijat - 27 službenika

XV. Odjeljenje statističke evidencije - 6 službenika

XVI. Kontrolno-instruktorska grupa - 2 službenika

Biro za unapređenje - 1 službenik

Specifičnosti Direkcije eksploatacije željeznica Karlovac

Nakon osnivanja direkcija Zagreb, Vinkovci i Karlovac njihove pruge su podijeljene na rajone. Direkcija eksploatacije željeznica Karlovac podijeljena je na sljedeći način:⁷⁷

⁷⁶ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 9102/1949.

⁷⁷ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 6956/1952. Vidi također i spis ur. br. 8048/1949, u predmetu ur. br.7761/1951.

Red. br.	Tehničko-kolsko radilište	Rajoni
1.	Split	Split-Perković Slivno (isključivo), Split-Sinj
2.	Šibenik	Šibenik-Drniš (uključivo)
3.	Knin	Knin-Drniš-Zrmanja (isključivo), Knin-Lička Kaldrma (uključivo)
4.	Gračac	Gračac-Zrmanja (uključivo), Gračac-Vrhovine (isključivo)
5.	Karlovac	Karlovac-Generalski Stol (isključivo), Karlovac-Sisak Predgrađe (isključivo)
6.	Ogulin	Ogulin-Vrhovine-Generalski Stol (uključivo), Ogulin-Vrbovsko (isključivo)
7.	Srpske Moravice	Srpske Moravice-Fužine-Vrbovsko (uključivo)
8.	Rijeka	Rijeka-Fužine (isključivo)
9.	Škrljevo	Škrljevo-Bakar

Rješenjem glavnog direktora zagrebačke Glavne direkcije eksploatacije željeznica od 18. travnja 1949., odobrena je organizacija obračunskih grupa u osnovnim organizacijama jedinica Službe održavanja pruge. Kod Direkcije Karlovac stanje je bilo sljedeće:⁷⁸

Nadzorništva za održavanje pruge: I. Karlovac, II. Delnice, III. Rijeka, IV. Ogulin, V. Vrhovine, VI. Gračac, VII. Knin, VIII. Split i IX. Glina.

Nadzorništva za održavanje zgrada: X. Karlovac i XI. Rijeka

Nadzorništva kamenoloma: XII. Oštarije i XIII. Drivenik

XIV. Nadzorništvo mostova Ogulin, XV. Nadzorništvo tunela Plase Crikvenica.

Izmjenom odluke o podjeli željezničke mreže po direkcijama od 12. listopada 1949., ministar željeznica je po ukazanoj potrebi, a u cilju uspješnijeg obavljanja službe riješio da se izmijeni odluka Pov.br. 708/49. o podjeli željezničke mreže po direkcijama tako, što je dio pruge Karlovac-Bubnjarci (uključivo) pripao Direkciji u Karlovcu umjesto Direkciji u Ljubljani.⁷⁹

Godine 1949. izvršena je raspodjela elektro-nadzorničkih rajona u granicama navedenih direkcija. Tako je kod Direkcije eksploatacije željeznica Karlovac stanje bilo sljedeće:⁸⁰

VIII. rajon sa sjedištem u Karlovcu za prugu Karlovac-Sisak Predgrađe (isključivo), Karlovac-Gračac (uključivo).

IX. rajon sa sjedištem u Splitu za prugu Split-Gračac (isključivo), Split-Sinj, Perković-Šibenik.

X. rajon sa sjedištem u Srpskim Moravicama za prugu Srpske Moravice-Ogulin (uključivo), Srpske Moravice Drivenik (isključivo).

XI. rajon sa sjedištem u Rijeci za prugu Rijeka-Drivenik (uključivo) Škrljevo-Bakar i Saobraćajna škola Kastav.

S obzirom na proširenje električne mreže i elektrificiranih objekata, bilo je potrebno da Direkcija vodi računa o formiranju elektronadzorničkog rajona sa sjedištem u Kninu.

⁷⁸ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 8849/1949.

⁷⁹ Izmena odluke o podjeli željezničke mreže po direkcijama, pov.br. 708/49. od 12. listopada 1949. *Službeni glasnik*. 21 (1949).

⁸⁰ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 16066/1949.

Prema godišnjem izvješću Protuavionske zaštite (PAZ) Direkcije željeznica Karlovac od 5. siječnja 1951., ova Direkcija imala je 6 čvornih stanica, tj. odbora željezničke protuavionske zaštite sa po 3 jedinice: Karlovac, Ogulin, Rijeka, Gračac, Knin i Split. Većih stanica s po dvije jedinice bilo je 7, dok je ostalih 65 stanica imalo samo po jednu jedinicu. Sveukupno je bilo 78 odbora (rukovodilaca) željezničke PAZ. Na području ove Direkcije u većim stanicama i čvornim stanicama rukovodioci i predsjednici odbora željezničkog PAZ-a, pravilno su provodili propise i uputstva izdana im od strane ove Direkcije. Postojala je suradnja s organima Povjereništva unutarnjih poslova i gradskim referentom PAZ-a. U miru se radilo sljedeće: vježbanje osoblja, održavanje predavanja, popravak postojećih skloništa, održavanje tečajeva, osiguranje telefonskih veza, predviđanje osmatračnica, nabava potrebnog materijala i inventara za službu PAZ-a i za vatrogastvo, predviđanje sklanjanja lokomotiva u tunele, kao i odvajanje kola s eksplozivom od ostalih kola u slučaju opasnosti. Za ratno stanje spremalo se sljedeće: sve ekipe trebale su biti na svojim mjestima prema već ranijem izvršenom rasporedu, uvođenje dežurstva na osmatračnicama i u štabu, pripremanje ljudstva na pripravnost za slučaj napada iz zraka, prema već unaprijed izrađenom planu. U Direkciji željeznica Karlovac najbolja organizacija željezničke PAZ bila je u stanici Rijeka.⁸¹

Rukovodstvo i kadrovi Direkcije eksploatacije željeznica Karlovac

Ministar željeznica FNRJ donio je 22. ožujka 1949. Rješenje (MŽ br. 9274/1949), da se premjeste i postave u Direkciju eksploatacije željeznica Karlovac sljedeći rukovodioci:⁸²

1. Dragutin Bratko, viši tehničar eksploatacije željeznica, šef Saobraćajnog sektora Ogulin za načelnika Saobraćajne službe
2. Josip Tomanek, tehničar eksploatacije željeznica, školski instruktor Saobraćajnog sektora Ogulin za načelnika Transportne službe
3. Stjepan Domitrek, viši tehničar eksploatacije željeznica Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za načelnika Službe za prijevoz putnika
4. Mato Kordić, viši tehničar eksploatacije željeznica, šef Ložionice Split za načelnika Lokomotivske službe
5. Alba Kovačević, tehničar eksploatacije željeznica Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za načelnika Tehničko-kolske službe
6. Ferdinand Čampa,⁸³ komercijalist, šef Sekcije zop Zagreb za načelnika Službe održavanja pruge
7. Josip Molnar, viši tehničar eksploatacije željeznica, šef Sekcije za veze Zagreb za načelnika Službe veze
8. Dragutin Marold, administrativni manipulant, sekretar Saobraćajnog sektora Ogulin za sekretara
9. Stjepan Feocze, financijski revizor Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za referenta Financijske službe

⁸¹ Državni arhiv u Karlovcu (dalje HR-DAKA) 614. Direkcija željeznica Karlovac (1949.-1951.), spis str. pov. ur. br. 1/1951.

⁸² HR-HDA-1576. Spis ur. br. 7000/1949.

⁸³ Ferdinand Čampa, načelnik Službe održavanja Direkcije željeznica Karlovac premješten je 24. ožujka 1950. na dužnost načelnika Službe održavanja Direkcije željeznica Zagreb, vidi HR-HDA-1576. Spis ur. br. 9722/1950, u predmetu ur. br. 10709/1950.

10. Ljubica Esapović, viši knjigovođa, šef Knjigovodstva Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za referenta Knjigovodstva

11. Simo Ercegovac, viši komercijalist, šef Službe snabdijevanja Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za referenta Materijalno-tehničkog snabdijevanja

12. Ing. Ivan Sertić, viši inženjer eksploatacije željeznica, direktor Plana Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za referenta Svodnog plana

13. Šime Vlahov, pravni referent Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb za pravnog konzultanta.

Ministar željeznica donio je 19. travnja 1949. Rješenje da se premjeste i rasporede po potrebi službe službenici Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb u Direkciju eksploatacije željeznica Karlovac:⁸⁴

I. Saobraćajna služba – 26 službenika

II. Transportna služba – 6 službenika

III. Služba za prijevoz putnika – 2 službenika

IV. Lokomotivska služba – 6 službenika

V. Tehničko-kolska služba – 5 službenika

VI. Služba održavanja pruge – 14 službenika

VII. Služba veze i ss postrojenja – 7 službenika

VIII. Personalno odjeljenje – 7 službenika

IX. Pravna služba – 2 službenika

X. Financijsko odjeljenje – 3 službenika

XI. Glavno knjigovodstvo – 3 službenika

XII. Odjeljenje materijalno-tehničkog snabdijevanja – 1 službenik

XIII. Sekretarijat – 12 službenika

XIV. Odjeljenje statističke evidencije – 2 službenika

XV. Kontrolno-instruktorska grupa – 2 službenika

Ministar željeznica donio je 16. svibnja 1949. Rješenje br. 15263/49. da se Đuro Kosanović, viši tehničar eksploatacije željeznica, na dužnosti šefa Saobraćajnog sektora Zagreb, postavi za direktora Direkcije željeznica Karlovac.⁸⁵

Izvori

HR-DAKA 614. Direkcija željeznica Karlovac (1949-1951)

HR-DAOS, Direkcija eksploatacije željeznica Vinkovci (1949-1951)

HR-HDA 1576. Direkcija željeznica Zagreb Jugoslavenskih državnih željeznica-Zagreb (1945-1990)

HŽ-Infrastruktura d.o.o. Zagreb, Personalni dosje (Službenički list) Franje Slovenca

Literatura

Lajnert, S. Ustroj Željezničke uprave Zagreb (1945-1947). *Arhivski vjesnik* (Zagreb). 49(2006), str. 139-152.

⁸⁴ HR-HDA-1576. Spis ur. br. 9103/1949.

⁸⁵ HŽ-Infrastruktura d.o.o. Zagreb, Personalni dosje (Službenički list) Franje Slovenca. Direktor Glavne direkcije jugoslavenskih željeznica Blagoje Bogavac donio je 24. prosinca 1951. Rješenje kojim je u Direkciji željeznica Zagreb postavio Đuro Kosanovića, višeg tehničara eksploatacije željeznica, dotadašnjeg direktora Direkcije željeznica Karlovac za načelnika Saobraćajno-komercijalnog odjeljenja Direkcije željeznica Zagreb, vidi HR-HDA-1576. Spis ur. br. 205/1952.

Lajnert, S. Ustroj Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb (1947-1949). *Arhivski vjesnik* (Zagreb). 55(2012.), str. 157-186.

Narodne novine. Službeni list Narodne Republike Hrvatske (Zagreb). 7(1952), 8(1952).

Službeni glasnik Ministarstva željeznica FNRJ (Beograd). 8(1949), 16(1949), 21(1949), 1(1950).

Službeni list Federativne Narodne Republike Jugoslavije (Beograd). 108(1948), 18(1951), 3(1953).

Summary

STRUCTURE OF THE REGIONAL BOARD OF RAILWAYS EXPLOITATION: ZAGREB, KARLOVAC AND VINKOVCI (1949-1951)

The article outlines the new organization of the Yugoslav State Railways that abolished General Regional Board with its headquarters in Belgrade, whereas the previous Railway Commissions of Exploitation were disbanded into 15 regional boards for exploitation of railways with headquarters in Zagreb, Vinkovci, Karlovac, Skopje, Priština, Niš, Čačak, Belgrade, Zrenjanin, Novi Sad, Sarajevo, Mostar, Jajce, Ljubljana and Šentpetr na Kras. Three new regional boards were formed in the area of previous Railway Commission of Exploitation stationed in Zagreb: in Zagreb, Vinkovci and Karlovac. According to the scope of their importance and organization they were divided into first, second and third type of regional boards. Regional boards in Zagreb and Vinkovci belonged to first and in Karlovac to the third type. This article chronologically outlines the changes in the structure of these regional boards. The main feature of these changes was that these regional boards of railways exploitation were economic companies that operated on the basis of economic account. The Ministry of Railways (1948-1951) with its headquarters in Belgrade had jurisdiction over the railways. Separate chapters show in great detail the leadership of the regional board of railways exploitation in Zagreb, Vinkovci and Karlovac. According to the new organization of Yugoslav State Railways dated December 31, 1951, the organizational units of regional boards of railways were abolished in the headquarters Vinkovci, Karlovac, Niš, Čačak, Kosovo Polje, Mostar, Jajce, Zrenjanin and Šanpeter na Kras. Starting January 1, 1952, the entire network with its basic and economic resources, as well as management of the abolished boards was transferred: from regional boards in Vinkovci and Karlovac to Regional board in Zagreb, regional boards in Niš, Čačak and Kosovo Polje to Regional board in Belgrade, regional boards in Mostar and Jajce to Regional board in Sarajevo, Regional board in Zrenjanin to Regional board in Novi sad and lastly, Regional board in Šentpetr na Kras to Regional board in Ljubljana.

Keywords: *Regional boards of railways exploitation: Zagreb, Vinkovci and Karlovac, Yugoslav State Railways, Ministry of Railways, 1949-1951.*

Translated by: Marijan Bosnar