

ZBORNİK

PRAVNOG FAKULTETA U ZAGREBU

GODINA 60 – BROJ 3-4



ZAGREB, 2010.

PRAVNI VIDOVI KONCESIJA NA ŽELJEZNICAMA U KRALJEVINI HRVATSKOJ I SLAVONIJI OD 1848. DO 1918.

Ivan Kosnica, dipl. iur.*

UDK: 35.078.6:656.21(497.5)“1848/1918“

Primljeno: veljača 2010.

Pregledni znanstveni rad

Već od samih početaka gradnje u prvoj polovici 19. stoljeća željeznice su prepoznate kao sredstvo ne samo gospodarskog, nego i sveg društvenog razvoja. Gradile su ih države, ali i privatnici na temelju koncesija. Cilj našeg rada je razmotriti primjenu instituta koncesije te pravne vidove tog instituta u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji od 1848. do 1918. godine.

U prvom dijelu rada nastojimo utvrditi u kojoj je mjeri model koncesije primijenjen za gradnju željeznica. U drugom dijelu rada razmotrena su pobliže pitanja nadležnosti za dodjelu koncesije, postupak, akt kojim se stjecala koncesija, forma u kojoj je podjeljivana, mogućnost njezine izmjene i prijenosa, prava i dužnosti koncesionara te prava koncedenta, nadzor nad koncesioniranim željeznicama, rješavanje sporova te prestanak koncesijskog odnosa.

Ključne riječi: koncesija, dozvola, željeznice, Kraljevina Hrvatska i Slavonija, pravna povijest

1. UVOD

Institut koncesija u hrvatskom pravnom poretku ponovno je dobio na važnosti nakon 1990. godine uvođenjem tržišnoga gospodarstva. Važnost koncesija u suvremenom hrvatskom pravu možemo promatrati kroz nekoliko dimenzija: znanstvenu, normativnu i praktičnu. Što se znanstvenih radova tiče, posljednjih dvadesetak godina napisan je velik broj članaka koji razmatraju pravni institut

* Ivan Kosnica, dipl. iur., asistent Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Trg maršala Tita 14, Zagreb

koncesije. U normativnom pogledu, osim općeg zakona o koncesijama, doneseno je mnogo posebnih zakona kojima je uređen institut koncesije u pojedinim upravnim područjima. Praktična dimenzija očituje se u čestoj primjeni instituta koncesije. Aktualnost i važnost teme dodatno su potencirani donošenjem novog Zakona o koncesijama (Narodne novine, 125/2008) i promjenama pravnog uređenja instituta koncesije u pojedinim upravnim područjima.

Suprotno tome, koncesije na željeznicama nisu bile predmet značajnijih recentnih znanstvenih rasprava. Tome je vjerojatno i razlog činjenica da institut koncesije na željeznici u Republici Hrvatskoj, iako zakonski uređen u Zakonu o željeznici (Narodne novine, 123/2003, 194/2003, 30/2004, 153/2005, 79/2007, 75/2009), još nije primijenjen u praksi.

Nadalje, iako su suvremena razmatranja instituta koncesije vrlo brojna, pravno-povijesni pristup navedenom institutu zanemaren je. Pravno-povijesnih istraživanja instituta koncesija na željeznicama također nema, iako željeznice zaokupljaju pozornost mnogih povjesničara, geografa i ekonomista.

Predmet ovog rada su koncesije na željeznicama u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji u razdoblju od 1848. do 1918. godine. Cilj rada je istražiti pravne vidove instituta koncesije na željeznici.

Rad je podijeljen na dva dijela. U prvom dijelu kronološki se u bitnim crtama razmatra problematika gradnje željeznica u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji i donošenje važnijih pravnih propisa za područje željeznica. Drugi dio usmjeren je na pravne aspekte koncesija na željeznici. Pojedini pravni instituti promatrani su normativno, no pokušali smo također odgonetnuti i neke društvene čimbenike koji su utjecali na promjene prava. Osobito smo imali u vidu razvojnu dimenziju, pa smo u skladu s tom težnjom nastojali razmotriti svaki od pravnih instituta u vremenu.

2. IZGRADNJA ŽELJEZNICA U KRALJEVINI HRVATSKOJ I SLAVONIJI

2. 1. Izgradnja željeznica do sklapanja Austro-ugarske nagodbe

Prva željeznica u Europi, a i u svijetu, sagrađena je u Engleskoj 1825., a vrlo brzo prve su željezničke pruge sagrađene i u ostalim dijelovima Europe. Prve pruge sagrađene su u Francuskoj 1832., a u Njemačkoj i Belgiji 1835. godine.

U Habsburškoj Monarhiji prva je željeznica sagrađena i puštena u promet 30. rujna 1828. godine od Českih Budejovica do Kerschbauma.¹

Budući da je gradnju željezničke mreže trebalo planirati, službena austrijska politika već je 1841. godine donijela plan željezničke mreže za cijelu Monarhiju. Prema tom planu ishodište željezničke mreže trebao je biti Beč, a značajka plana bila je i u tome što nije predviđao ni kilometra pruge u Ugarskoj. I Mađari su već 1836. godine, uviđajući važnost pruga, donijeli svoj plan željezničke mreže s Peštom kao središtem i s prugom Pešta - Rijeka kao jednom od najvažnijih pruga.² Gradnja željeznica u Monarhiji praćena je stalnim sukobom austrijske i mađarske politike. Austrija je u tom sukobu bila uspješnija pa je 1848. godine od 1626 kilometara sagrađenih pruga u Monarhiji čak 1267 kilometara bilo u austrijskim nasljednim zemljama.³

Situaciju u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji također možemo promatrati kroz dimenzije planiranja i gradnje. Što se samog planiranja tiče, hrvatsko je građanstvo izrađivalo razne planove i prijedloge željezničkih pruga već u tridesetim godinama 19. stoljeća.⁴ Do konkretnog djelovanja vlasti došlo je 1844. godine kad je Hrvatsko-ugarski sabor podijelio prvu koncesiju za gradnju željeznice kroz Hrvatsku i Slavoniju.⁵ Međutim, ni ta, a ni jedna druga željeznica nije na teritoriju Kraljevine sagrađena do 1848. godine.

U prvoj polovici 1849. godine dolazi do smirivanja političke situacije u Monarhiji i do donošenja Ožujskog ustava. Poslovi željeznica prema ustavu dio su nadležnosti središnjih tijela vlasti.⁶ Ukidanje Ustava Silvestarskim patentom⁷ nije donijelo bitne promjene glede željeznica. Gradnja željezničke

¹ Vujasinović, Branko, *Upravno i poslovodno osoblje na željeznicama u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji do 1918.*, Zagreb, 2007., str. 375.

² Gross, Mirjana, Szabo, Agneza, *Prema hrvatskome građanskom društvu : društveni razvoj u civilnoj Hrvatskoj i Slavoniji šezdesetih i sedamdesetih godina 19. stoljeća*, Zagreb, 1992., str. 351.

³ Stulli, Bernard, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj: 1825-1863*, knjiga I., Zagreb, 1975., str. 65.

⁴ Karaman, Igor, *Industrijalizacija građanske Hrvatske: 1800-1941.*, Zagreb, 1991., str. 14.

⁵ Željeznica je trebala povezati Veliki Varadin preko Vukovara i Siska s Rijekom i na taj način povezati panonsku nizinu s morem. Gorničić-Brdovački, Josip, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918: građenje, organizacija i financijski odnosi*, Zagreb, 1952., str. 18.

⁶ Carski patent od 4. ožujka 1849., u: *Zemaljsko - zakonski i vladni list za krunovinu Hrvatsku i Slavoniju*, komad I, Zagreb, 1850., str. 9 - 27, u članku 36. h) navodi poslove prometovanja na suhom i na vodi, željeznice, pošte i telegrafe kao posao središnje države.

⁷ Carski patent od 31. prosinca 1851., u: *Zemaljsko - zakonski i vladni list za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, komad I, Zagreb, 1852., str. 12 - 14.

mreže u tom je razdoblju pod dominantnim utjecajem austrijske politike, a vlast forsira gradnju pravca Beč - Trst. Država od 1849. godine gradnju željeznica vodi u svojoj režiji i tako je bilo sve do 1854. godine.⁸ Nastupanjem velike gospodarske i financijske krize dolazi do krize državnih financija⁹, a vlast se, da bi popunila proračun, odlučila na davanje željeznica u koncesiju.¹⁰ Pravni okvir za to donesen je 14. rujna 1854. Naredbom o podjeljivanju dozvola za građenje privatnih željeznica (dalje u tekstu: Naredba iz 1854.).¹¹

Nakon donošenja Naredbe krenulo se s davanjem koncesija. Bogati poduzetnici i veleposjednici potpomognuti bankarskim kapitalom formirali su razna privatna društva koja su se prijavljivala za gradnju, ali i za preuzimanje već postojećih pruga. Općenito, bila je riječ o konkurenciji privatnog kapitala za preuzimanje što atraktivnijeg pravca. Među društvima treba istaknuti Društvo orijentalnih željeznica koje je 1856. godine dobilo koncesiju za gradnju više atraktivnih pravaca između južne željeznice i Dunava s glavnom prugom od Beča preko Soprona, Nagykanizse, Pečuha i Osijeka do Zemuna. Prugu je u nastavku trebala graditi Turska preko Srbije i Turske do Carigrada te preko Kosovske Mitrovice do Soluna.¹²

Najvažniji trenutak cijelog razdoblja zbio se krajem 1858. godine kad je međunarodnom konzorciju "K.k. privilegierte südliche Staats - lombardisch-venetianische und central-italienische Eisenbahngesellschaft" (dalje u tekstu: Društvo južne željeznice) dana koncesija na gotovo sve južne pruge u Monarhiji

⁸ U razdoblju od 1849. do 1860. godine Stulli razlikuje dvije faze razvoja, prvu fazu, koju karakterizira dominacija državnih željeznica, i drugu fazu od 1854./1855. godine, koju karakterizira uspostavljanje dominacije privatnih željeznica. Stulli, *op. cit.*, str. 68.

⁹ Proračunski manjak i zaustavljanje devalvacije državne valute vlast je pokušala riješiti i prisilnim zajmom 1854. godine. Zajam je raspisan za cijelu Monarhiju carskim patentom od 26. lipnja 1854. Upis zajma provodio se u srpnju i kolovožu 1854., a zajam je trebalo otplatiti tijekom četiri godine. Vidi više u Gross, Mirjana, *Počeci moderne Hrvatske*, Ljubljana, 1985., str. 150 - 152.

¹⁰ Tako i Stulli, *op. cit.*, str.70.

¹¹ Naredba ministarstva za trgovinu, obert i javne gradjevine od 14. rujna 1854., kriepostna za svekolike krunovine, izim Krajine vojničke, o podieljivanju dozvolah za gradjenje privatnih željeznica, u: *Zemaljsko - vladni list za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, Zagreb, 1854., str. 603 - 609.

¹² Oglas c.kr. hervatsko - slavonskoga mjestoderžtva od 5. studenog 1856. br. 20403 u obziru konačne građevne i rukovne dozvole za istočnu željeznicu cezara Franje Josipa, u: *Zemaljsko - vladni list za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, II. razdiel, Zagreb, 1856., str. 97 - 104, vidi i Vujasinović, *op. cit.*, str. 382.

s netom dovršenom prugom Beč - Trst. Društvo je zadobilo presudnu ulogu na jugu Monarhije, a njegovim završnim formiranjem onemogućena je djelatnost Društva orijentalnih željeznica koje nije uspjelo sagraditi ni kilometar željeznice i na kraju je pripojeno Društvu južne željeznice.¹³ Već 1860. gotovo sve pruge u Monarhiji bile su privatizirane, a tako je ostalo i do sklapanja Austro-ugarske nagodbe.

Za područje Kraljevine Hrvatske i Slavonije i nakon 1848. godine od najveće je važnosti bila gradnja pruge koja bi povezala istok Kraljevine sa Siskom te Sisak s hrvatskim primorjem jer su tim pravcem prevožene velike količine robe, najčešće žita, za izvoz.¹⁴ Gradnja željeznice značila bi znatno povećanje transportnih kapaciteta te omogućila ubrzaniji napredak gospodarstva i izvlačenje Kraljevina Hrvatske i Slavonije iz siromaštva. Takvoj hrvatskoj koncepciji suprotstavljali su se interesi austrijskog dvora i austrijskih kapitalista koji su bili zainteresirani samo za povezivanje Siska s prugom Beč - Trst. Tom je prugom, kao i ostalim pobočnim željeznicama, trebalo povećati dovoz robe u Trst. Za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju to bi značilo dokidanje tradicionalnog hrvatskog trgovačkog pravca Dunav - Jadran, a osobito zaostajanje hrvatskih sjevernojadranskih luka. Ipak, i tako zamišljena, željeznica od Siska do Zidanog Mosta kao dijela tršćanske pruge nije dugo realizirana. Austrijske su vlasti takvu odgodu obrazlagale potrebom da se najprije sagradi glavna pruga Beč - Trst, a kao problem istican je i nedostatak novca. Teško da je takva argumentacija mogla utješiti stanovništvo Kraljevine koje je i sredinu pedesetih godina dočekalo bez kilometra "željezne ceste".

Važan korak u smjeru gradnje prvih kilometara željeznice na prostoru Kraljevine dogodio se 19. travnja 1857. kad je vladar podijelio koncesiju za gradnju pruge Sisak - Zagreb - Zidani Most međunarodnom društvu koje je predvodio grof Anton Széchen, a koje su financirale Rothschildove banke. Neuspješan je pritom bio pokušaj hrvatskog konzorcija koji su činili slavonski veleposjednici predvođeni biskupom Strossmayerom da dobije koncesiju za prugu Vukovar - Zagreb - Zidani Most i prugu Zagreb - Karlovac - neodređeno mjesto na Jadranu.¹⁵ Davanje koncesije za taj pravac značilo bi deprivilegiranje Trsta i

¹³ Stulli, *op. cit.*, str. 92.

¹⁴ Vujasinović, *op. cit.*, str. 378, o važnosti trgovine pravcem od Dunava prema Jadranskom moru za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju vidi i Jelinović, *Zvonimir, Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi*, Zagreb, 1957., str. 68.

¹⁵ Gross, *op. cit.*, str. 236.

skretanje dijela prometa prema nekoj hrvatskoj luci, a to je za bečki dvor bilo nedopustivo.

Széchenovo je društvo već 1858. godine pripojeno novoosnovanom Društvu južne željeznice koje je tim pripojenjem naslijedilo i koncesiju za gradnju pruge Zidani Most - Zagreb - Sisak.¹⁶ Društvo južne željeznice gradnju pruge konstantno je odgađalo, no nakon zamolbi Banske vlade i nakon pritiska vlade iz Beča prugu je ipak krenulo graditi 1860. godine. Konačno je pruga dovršena i puštena u promet krajem 1862. godine te je tako postala prva pruga u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji. Tri godine poslije Društvo južnih željeznica sagradilo je i u promet pustilo prugu Zagreb - Karlovac.

2. 2. Gradnja željeznica nakon sklapanja Austro-ugarske nagodbe

Nakon sklapanja Austro-ugarske nagodbe dolazi do bitnih promjena u gradnji željeznica jer cjelokupni poslovi željeznica potpadaju pod zasebnu nadležnost austrijskog, odnosno ugarskog dijela Monarhije.¹⁷ U podjeli nadležnosti između Kraljevine Hrvatske i Slavonije i Kraljevine Ugarske poslovi željeznica svrstani su u zajedničke poslove i na taj način *de facto* prepušteni Mađarima. Pravna osnova za podjelu koncesija na željeznicama u tom razdoblju stvorena je Naredbom kraljevskog mađarskog ministra za javne radnje i promet o dozvolama za gradnju svakovrsnih željeznica na području mađarske krune od 20. travnja 1868., broj 4973 (dalje u tekstu: Naredba iz 1868.).¹⁸

Središnja vlada odlučila je graditi u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji državne pruge. Priliku za izlaz na more do "mađarske" luke Rijeke Mađari su dugo čekali i nisu je bili spremni prepustiti privatnom kapitalu.

¹⁶ Stulli, *op. cit.*, str. 92.

¹⁷ Prema Austro-ugarskoj nagodbi postojali su poslovi koje su austrijski i ugarski dio Monarhije trebali voditi sporazumno i po zajedničkim načelima. Uređenje željezničkih pruga koje su u interesu obiju državnih pola Monarhije bilo je takav posao, s tim da je državama u nemogućnosti postizanja sporazuma ostajalo pravo samostalno odlučiti, Žigrović-Pretočki, Ivan, *Upravno pravo*, Bjelovar, 1911., str. 26, 27.

¹⁸ Naredba od 20. travnja 1868., broj 4973, o dozvolama za gradnju svakojakih privatnih željeznica na teritoriju ugarske krune, proglašena okružnicom kr. hrvatsko - slavonsko - dalmatinske zemaljske vlade, odjela za unutarnje poslove, od 31. siječnja 1892. godine, broj 41958, u: Smrekar, Milan, *Priručnik za političku upravnu službu u Kraljevinah Hrvatskoj i Slavoniji*, knjiga V., Zagreb, 1905., str. 851 - 857. Naredba je trebala biti privremena, samo do donošenja zakona o gradnji mađarskih željeznica. Ipak, Naredba je kao izvor prava navedena i u dozvolnim ispravama s kraja 19. stoljeća.

Ostvarenje nauma središnje vlade već u samom početku priječilo je Društvo južnih željeznica koje je u koncesijskoj ispravi imalo zajamčeno pravo prvenstva na gradnju pruga na desnoj obali Dunava.¹⁹ Mađari su, stoga, već 1867. izvršili pritisak da se odredba o pravu prvenstva promijeni. Pritisak je uspio i Društvo je na sedam godina odustalo od svojeg prava.²⁰

Nakon toga, vlasti su počele pripremati gradnju pruge Zakany - Rijeka. Prvi dio pruge od Zakanya do Zagreba sagrađen je i pušten u promet 1870., a tri godine poslije završena je i gradnja pruge Karlovac - Rijeka te je na taj način Mađarska povezana s Rijekom.²¹ Ta veza ipak nije bila nesmetana jer je Društvo južne željeznice u koncesiji imalo prugu Zagreb - Karlovac. Da bi ostvarila neometanu vezu, Ugarska je tu prugu prekupila 1880. godine.

Glavna značajka razdoblja od 1867. do 1880. godine gradnja je pruga kroz Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju u državnoj režiji. Privatni interes za gradnju pruga i u tom je razdoblju postojao, pa tako Karaman spominje podatak da je samo u razdoblju od 1869. do 1873. godine, prema podacima zajedničkog ministarstva prometa, zatraženo oko 60 pretkoncesija za pruge u sjevernoj Hrvatskoj, s tim da je u 30-ak slučajeva izdana pretkoncesija.²² Do gradnje na temelju koncesije ipak nije došlo zbog političkih razloga i financijske krize.

Nakon što je završila gradnju glavnih pruga Ugarska se toliko istrošila da joj nije ostalo kapitala za gradnju mjesnih pruga. Rješenje za gradnju tih pruga nađeno je u institutu koncesije. Pravna osnova za podjelu koncesija donesena je Zakonskim člankom o željeznicama mjesnog interesa 1880. godine.²³ Taj zakon, osim što je predviđao gradnju željeznica na temelju koncesije, sadržavao je i mnogobrojne povlastice koje su koncesionarima trebale pripasti. Bila je riječ o oslobođenju od plaćanja biljegovine i pristojbi za sve ugovore za vrijeme dok se željeznica gradi, oprostu od biljegovine i pristojbi za prvo izdanje dionica, općem oprostu od plaćanja poreza na vrijeme od 30 godina, oslobođenju od plaćanja otpremnog poreza na 10 godina (čl. 5. i 6.). Erarska ili zakladna dobra

¹⁹ Pravo prvenstva podijeljeno je Društvu južne željeznice na isto vrijeme kao i sama koncesija, dakle na 90 godina, s početkom od 1. siječnja 1865. godine (čl. 3. i čl. 25. koncesijske isprave). Koncesijska isprava dana Društvu južne željeznice, u: *Die Concession der Österreichischen Südbahn - Gesellschaft*, A. Th. Michel, Graz, 1863.

²⁰ Gross, Szabo, *op. cit.*, str. 354.

²¹ Vujasinović, *op. cit.*, str. 378 - 381.

²² Karaman, Igor, *op. cit.*, str. 156.

²³ Zakonski članak XXXI.: 1880. zajedničkoga hrvatsko - ugarskoga sabora o željeznicah mjestnog interesa, u: *Sbornik zakonah i naredbah valjanih za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, Zagreb, 1880., str. 235 - 239.

koja su bila pod državnom upravom, a u gradnji željeznice imala su interes, bila su dužna financijski potpomoći gradnju (čl. 7). Gradnju su pod određenim uvjetima mogle pomagati i općine (čl. 9., 10.).

Analizom sadržaja zakona o željeznicama mjesnog interesa dolazimo do zaključka da se od 15 zakonskih članaka čak njih devet odnosi na neki oblik financijske pomoći koncesionarima.

Izmjene i dopune Zakonskog članka o željeznicama mjesnog interesa provedene su osam godina poslije Zakonom o izmjenama i dopunama zakona o željeznicama mjesnog interesa.²⁴ Donošenje tog Zakona ipak nije značilo radikalnu promjenu koncepcije, nego više ispravljanje uočenih nedostataka prvotne koncepcije.

Da bi dodatno potpomogla željeznice s malim prihodom, vlast je tijekom 80-ih godina donijela i Zakonski članak o željeznicama s malim prihodom, koje iziskuju državnu garanciju.²⁵ Zakon je uređivao model pomoći privatnim željeznicama koje nisu pozitivno poslovale, a za koje je država garantirala. Kriterij pozitivnog poslovanja bilo je podmirivanje godišnje rate prvenstvenih zajmova. Ako ih željeznica nije mogla namiriti, Vlada je imala pravo preuzeti upravu nad željeznicom (čl. 1., st. 1.). Željeznicu je mogla voditi država u vlastitoj upravi, a mogla ju je i predati na upravu društvu priključne privatne željeznice. Društvu su na taj način nametnuta ograničenja u upravljanju s ciljem da željeznica pod takvom upravom postane financijski sposobna podmirivati rate zajma. Stavljanje pod upravu trebalo je biti samo privremeno, pa je društvo, u slučaju da željeznica tijekom pet godina ostvari dobitak dovoljan za podmirenje rate zajma te ne zatraži državnu garanciju, moglo od države zahtijevati ukidanje takvih ograničenja (čl. 4.).

Koncesije su u razdoblju od 1880. godine pa do kraja Monarhije za gradnju mjesnih željeznica najčešće tražili bogati poduzetnici koji su gradili željeznice kako bi unaprijedili svoje poslovanje i povećali zaradu. Oni su bili već tad svjesni što znači biti prometno isključen i nepovezan.²⁶

²⁴ Zakonski članak IV.: 1888. zajedničkoga ugarsko - hrvatskoga državnoga sabora o preinačenju i nadopunjenju zakonskoga članka XXXI. od godine 1880. o željeznicah mjestnoga interesa, u: *Sbornik zakonah i naredbah valjanih za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, Zagreb, 1888., str. 185 - 191.

²⁵ Zakonski članak XXIV.: 1883. zajedničkoga hrvatsko - ugarskoga sabora o željeznicah s malim prihodom, koje iziskuju državnu garanciju, u: *Sbornik zakona i naredbi valjanih za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, Zagreb, 1883., str. 313 - 315.

²⁶ Željeznice su u to vrijeme, a i kasnije, bitno utjecale na atraktivnost pojedinog kraja te na migracije unutar Kraljevine Hrvatske i Slavonije. O značenju pruga za razvoj

Jedna od prvih koncesija dodijeljena je 1884. godine Mirku pl. Josipoviću iz Hrvatskog zagorja za gradnju željeznice od Čakovca do Zagreba.²⁷ Ta je željeznica trebala proći kroz Zagorje i tako omogućiti njegovu prometnu povezanost, no osnovni motiv za traženje dozvole bio je taj što je Josipović bio dioničar ugljenokopa u Konjšćini i lječilišta u Krapini.²⁸ I u ostalim dijelovima Kraljevine javljale su se grupacije koje su u gradnji željeznica vidjele materijalni interes. Gradnja slavonsko-podravске željeznice dozvoljena je 1889. godine (tzv. Gutmannova željeznica).²⁹ Bogati pojedinci tražili su dozvolu i za gradnju željeznice Križevci - Bjelovar - Virovitica - Barcs³⁰, a 1896. Dioničko društvo lonjskopoljske željeznice dobilo je dozvolu za gradnju lonjskopoljske željeznice.³¹ To su samo

sjeverozapadne Hrvatske vidi Feletar, Dragutin, *Historijsko-geografsko značenje pruga u sjeverozapadnoj Hrvatskoj*, str. 31 - 43, u: *140 godina željeznice u Zagrebu: (1862. - 2002.)*, zbornik znanstvenog skupa, Zagreb, 2003.

²⁷ Zakonski članak XXXI.: 1884. zajedničkoga hrvatsko - ugarskoga sabora o izgradnji čakovačko - zagrebačke (zagorske) željeznice mjestnoga interesa, u: *Sbornik zakonah i naredbah valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, Zagreb, 1884., str. 358 - 371.

²⁸ Vujasinović, *op. cit.*, str. 387.

²⁹ Dozvolna isprava uzkotračne vicinalne željeznice Belišće - Kapelna (slavonska podravska željeznica), u: *Sbornik zakona i naredbi valjanih za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, Zagreb, 1889., str. 384 - 394. Uz nju su važni i Zakonski članak XXI.: 1896. zajedničkoga ugarsko - hrvatskoga državnoga sabora kojim se dozvoljuje uzkotračna parovozna vicinalna željeznica Viljevo - Kapelna - Noskovci, u: *Sbornik zakona i naredbi valjanih za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, Zagreb, 1896., str. 394 - 395., i Zakonski članak XXV.: 1898. zajedničkoga ugarsko - hrvatskoga zajedničkoga sabora kojim se dozvoljuje uzkotračna parovozna željeznica Belišće - Prandauovci, u: *Sbornik zakona i naredbi valjanih za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, Zagreb, 1898., str. 409 - 410.

³⁰ Dozvolna isprava za parostrojnu vicinalnu željeznicu Križevac - Belovar, u: *Sbornik zakona i naredbi valjanih za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, Zagreb, 1893., str. 415 - 427, Zakonski članak XI.: 1899. kojim se dozvoljuje parovozna vicinalna željeznica Belovar - Virovitica, u: *Sbornik zakona i naredbi valjanih za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, Zagreb, 1899., str. 636 - 637, Zakonski članak XXV.: 1904. zajedničkoga ugarsko-hrvatskoga državnoga sabora o sjedinjenju dozvoljnih isprava vicinalnih željeznica Križevac - Bjelovar i Bjelovar - Virovitica, u: *Sbornik zakona i naredbi valjanih za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, Zagreb, 1904., str. 495 - 509, Naredba kr. hrvatsko - slavonsko - dalmatinske vlade, unutarnjega odjela od 2. siječnja 1910., broj 72694, o proglašenju dozvolne isprave za gradnju i promet krilne pruge Kloštar - Virje, u: *Sbornik zakona i naredbi valjanih za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, Zagreb, 1910., str. 1030 - 1050.

³¹ Zakonski članak XIII.: 1896., zajedničkoga hrvatsko - ugarskoga državnoga sabora kojim se dozvoljuje željeznica lonjske doline, u: *Sbornik zakona i naredbi valjanih za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, Zagreb, 1896., str. 366 - 378.

neke od mjesnih željeznica koje su postojale na teritoriju Kraljevina Hrvatske i Slavonije.³²

3. NADLEŽNOST, POSTUPAK DODJELE KONCESIJE I DOZVOLA

3. 1. Nadležnost za dodjelu koncesije

Poslovi željeznica od 1850. do 1859. godine bili su u nadležnosti središnjeg Ministarstva trgovine, obrta, javnih građevina i prometa. Poslovi gradnje željeznica kratko su vrijeme bili i u nadležnosti Ministarstva financija (1860. - 1861.) i do pred nagodbu u nadležnosti Ministarstva za trgovinu i narodno gospodarstvo (1861. - 1867.).³³ Do 1854. godine sam je vladar bio nadležan za dodjelu prethodne dozvole. Od 1854. godine prethodnu dozvolu dodjeljivalo je ministarstvo nadležno za poslove željeznica koje se prije podjele dozvole moralo sporazumjeti s Ministarstvom unutarnjih djela i s Vrhovnim zapovjedništvom vojske (Naredba, 1854., čl. 2., st. 1.). Ministar trgovine zaprimao je i molbu za dodjelu koncesije, ali o njoj nije odlučivao, nego ju je zajedno sa svojim mišljenjem dostavljao vladaru na odluku. Za dodjelu koncesije je prema Naredbi iz 1854. ostao nadležan vladar (čl. 2., st. 2.).

Nakon sklapanja Nagodbe za dodjelu prethodne dozvole postao je nadležan ministar za javne radnje i promet koji je prije donošenja odluke bio dužan tražiti mišljenje mađarskog ministra za obrt i trgovinu i zajedničkog ministra rata (čl. 2. Naredbe iz 1868.). Za dodjelu koncesije nadležni su bili vladar i Hrvatsko-ugarski sabor zajedno (čl. 2. Naredbe iz 1868.). Nadležnost Hrvatsko-ugarskog sabora i vladara ipak nije bila predviđena za podjelu svih koncesija. Promjene je donio Zakon o željeznicama mjesnog interesa. Navedeni zakon u svom čl. 1., st. 1. sadržava odredbu o nadležnosti Ministarstva javnih radova i komunikacija za podjelu dozvola za mjesne željeznice. Ipak, stavak 2. navedenog članka ograničuje nadležnost Ministarstva jer određene slučajeve koncesioniranja željeznica ostavlja u nadležnosti Hrvatsko-ugarskog sabora, a

³² Lajnert spominje ukupno 21 dioničko društvo koje je na teritoriju Hrvatske u razdoblju do 1918. upravljalo nekom od željeznica. Lajnert, Siniša, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, Zagreb, 2003., str. 43 - 56. O mjesnim željeznicama vidi i Alačević, Jerko, *Gradenje željeznica*, Zagreb, 1950., str. 122 - 126.

³³ Vujasinović, *op. cit.*, str. 375.

samim tim i u nadležnosti vladara. Ti slučajevi su u Zakonu taksativno navedeni, a bila je riječ o slučajevima željeznica koje služe za spoj dviju željeznica, željeznicama koje nastavljaju glavne pruge u njihovu glavnom pravcu i željeznicama koje se grade uz uvjete i pogodnosti različite od uvjeta i pogodnosti propisanih Zakonom o željeznicama mjesnog interesa. Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o željeznicama mjesnog interesa, člankom 1., nadležnost zakonodavstva proširena je na dva nova slučaja tako da je zakonodavac postao nadležan i za dodjelu koncesija za one željeznice koje se grade do zemaljske granice te za željeznice koje su išle do vodenog puta kojim su plovili parobrodi. Iz tih je slučajeva vidljivo da je zakonodavcu i vladaru ostala nadležnost nad dozvoljavanjem svih "glavnih" mjesnih željeznica.

3. 2. Postupak dodjele koncesije

Već u Općim odredbama o dozvolnom sustavu koji se ima kod željeznica obdržavati pored najviših rješenja od 29. prosinca 1837. i 18. lipnja 1838. (dalje u tekstu: Opće odredbe), kao prvom austrijskom propisu o koncesioniranju željeznica, nalazimo neke odredbe o postupku.³⁴ Postupak za dodjelu koncesije bio je podijeljen u dva dijela, na prethodni postupak i na postupak dobivanja konačne dozvole (članak 3.). Prethodni postupak počinjala je zainteresirana osoba molbom. Cilj te faze postupka bio je ishoditi prethodnu dozvolu. Drugi dio postupka počinjao je novom molbom zainteresirane osobe. Interesent je trebao dokazati da je u prethodnom postupku dobio prethodnu dozvolu. U tom dijelu postupka važnu ulogu imala je komisija, sastavljena kod zemaljske vlade, koja je na terenu ispitivala sukladnost osnove za građenje željeznice s javnim interesom. Nakon ophoda predmet se s mišljenjem podnosio vladaru na rješenje (članak 7.).

Naredba iz 1854. nastavlja s podjelom postupka u dva dijela. Prethodni postupak ostao je isti, no u drugom dijelu postupka uvedene su promjene. To se ponajprije odnosi na sadržaj molbe. Interesent je u molbi trebao dokazati

³⁴ Opće odredbe o dozvolnoj sustavi koja se ima kod željeznica obdržavati polag najviših rješenja od 29. prosinca iz 1837. i 18. lipnja 1838. godine preuzete su u pravni sustav Kraljevine Hrvatske i Slavonije 1853. godine Oglasom c.kr. banske vlade, glede dozvole za željeznička poduzeća i glede ustrojenja i nadziranja štedionica; u *Zemaljsko - vladni list*, II. razdiel, Zagreb, 1853., str. 98 - 103.

ne samo da mu je podijeljena prethodna dozvola, nego i da je željeznica koju namjerava graditi u javnom interesu te da će moći pribaviti novac za gradnju. Uz molbu je bio dužan priložiti osnovu poduzeća, projekt i izračun troškova, a na zahtjev ministarstva bio je dužan položiti jamčevinu (čl. 5.). Komisija sastavljena od vještaka i predstavnika građanskih i vojnih vlasti u krunovini ispitivala je sadržava li građevina nešto protivno zakonu, javnom interesu ili otprije stečenim privatnim pravima, a radi provjere činjenica mogla je provesti očevid. Postupak pred komisijom završavao je davanjem mišljenja o projektu željeznice. Ministarstvo trgovine o tom se mišljenju trebalo sporazumjeti s Ministarstvom unutarnjih poslova i sa Zapovjedništvom vojske (čl. 6.). Postupak je završavao podnošenjem predmeta s mišljenjem vladaru na rješenje.

Naredba iz 1868. godine zadržava podjelu postupka na dva dijela. Do bitnih promjena došlo je u drugom dijelu postupka uvođenjem rasprave pred Saborom. Rasprava je slijedila nakon postupka pred ministarstvom za javne komunikacije, a prethodila je postupku pred komisijom.

Naredba iz 1868. godine uvela je i promjenu u formiranju komisije. Komisija se više ne formira na razini zemaljskih vlasti, nego je formira Ministarstvo javnih radova i komunikacija. Komisija je i dalje imala zadatak donijeti mišljenje, no s tim se mišljenjem moralo suglasiti samo Zapovjedništvo vojske. Suglasnost Ministarstva unutarnjih poslova nije se više tražila (čl. 6.).

Naredbom Kr. ugarskog ministarstva za javne radnje i komunikacije od 11. ožujka 1886. u pogledu projektiranja i gradjenja parovoznih željeznica³⁵ reformiran je drugi dio postupka. Vođenje rasprave pred Saborom, prije nego što komisija izvrši izvide i da mišljenje, pokazalo se tijekom 20 godina prakse neodgovarajućim i neprikladnim rješenjem. Naredbom iz 1886. ispravljena je nelogičnost tako da je određeno da će se rasprava pred Saborom voditi tek nakon što komisija provede izvide i da mišljenje.

Naredba iz 1886. osim promjene redoslijeda u postupanju sadržava i bitne odredbe o postupku pred ministrom. Taj dio postupka mogao je biti redoviti postupak i skraćeni postupak. U redovitom postupku molitelj koncesije morao je, da bi dobio koncesiju, najprije podnijeti općenite osnove (čl. 1.). Nakon ispitivanja općenitih osnova interesent je mogao početi izradu potankih osnova

³⁵ Naredba kr. ugarskog ministarstva za javne radnje i komunikacije od 11. ožujka 1886. broj 40003 u pogledu projektiranja i gradjenja parovoznih željeznica, u: Smrekar, Milan, *Priručnik za političku upravnu službu u kraljevinah Hrvatskoj i Slavoniji*, knjiga V, Zagreb, 1905., str. 857 - 860.

pa ih, nakon što su završene, podnijeti zajedno s općim osnovama ministarstvu (čl. 2.). Skraćeni postupak je omogućivao istodobno podnošenje općenitih i potankih osnova (čl. 3.). Osnove su se podnosile u dva primjerka, a ako nisu bile potpune, vraćale su se na dopunu (čl. 4.). Ako je Ministarstvo za javne radnje i komunikacije smatralo da su operati potpuni, komisija je izlazila na teren (čl. 5.).

3. 3. Dozvola

Građenje željeznica i prometovanje željeznicom može biti pridržano isključivo državi, a može biti i u potpunosti prepušteno privatnoj inicijativi. Općenito, poznato je pet sustava vođenja željeznica, a osnovni kriterij razlikovanja jest zastupljenost javnoga odnosno privatnog elementa. Sustav s potpunom dominacijom privatnog elementa naziva se čisti privatni sustav, a sustav s potpunom dominacijom javnog elementa naziva se čisti državni sustav. Ostala tri sustava nalaze se između tih dvaju, pa tako postoje mješoviti sustav s državom i privatnikom, sustav u kojem država preuzima privatna poduzeća “u svoje ruke” i sustav u kojem su neke državne željeznice u privatnoj upravi.³⁶ Pravilo je ipak da i kod sustava s potpunom dominacijom privatnog elementa država u pravilu kontrolira barem jedan segment željezničkog sustava - podjelu dozvola. Ovdje još treba napomenuti da kod takvih dozvola, pravno gledano, nije riječ o dozvoli nego o povlastici.³⁷

Sustav upravljanja željeznicom u Habsburškoj Monarhiji, a kasnije Austro-Ugarskoj, u pravilu je bio mješoviti sustav, s kretanjem prema polovima privatne odnosno državne dominacije. Prvi propis u Monarhiji koji je regulirao pitanje podjele dozvole privatniku da gradi željeznicu bio je austrijski propis poznat pod nazivom Opće odredbe o sustavu dozvole iz 1837. i 1838. godine. Navedeni propis već u svojem prvom članku razlikuje željeznice za javnu upotrebu od željeznica za privatnu upotrebu te gradnju željeznica za javnu upotrebu od strane privatnika uvjetuje dobivanjem posebne dozvole.

³⁶ Žigrović-Pretočki, *op. cit.*, str. 380.

³⁷ Povlastice su akti kojima vlast točno određenim osobama podjeljuje pravo obavljanja neke djelatnosti koja je u pravilu zabranjena. Prava koja je osoba stekla na temelju izdane povlastice javna su, a ne privatna prava. Smrekar, Milan, *Priručnik za političku upravnu službu u kraljevinah Hrvatskoj i Slavoniji*, knjiga I, Zagreb, 1899., str. 7.

Sustav dozvole uveden je u Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju Carskom naredbom od 16. studenog 1851., kojom se za svekolike krunovine izdaje Red o obavi iliti radnji željeznica (dalje u tekstu: Željeznički red).³⁸ Članak 58. Željezničkog reda stavlja u dužnost privatnim željezničkim poduzećima da ishode dozvolu. Međutim, u vrijeme stupanja na snagu Željezničkog reda u Kraljevinama Hrvatskoj i Slavoniji nije bilo propisa o dozvolnom sustavu, odnosno o koncesioniranju. Zbog toga su ni dvije godine poslije, u srpnju 1853., u pravni sustav Kraljevine preuzeti austrijski propisi iz 1837. i 1838. godine.

Sustav dozvole uveden tim austrijskim propisima nazvat ćemo za potrebe rada prvim sustavom. Po tom sustavu postojale su dvije vrste dozvole, prethodna privremena dozvola i konačna dozvola (čl. 3. Općih odredbi). Koncesija je bila podijeljena tek konačnom dozvolom (čl. 10. Općih odredbi).³⁹ Pravni značaj stjecanja prethodne dozvole očitovao se u tome što je njezino stjecanje bilo uvjet za stjecanje konačne dozvole, a ujedno je i stjecatelju davalo pravo prvenstva na željeznicu u odnosu na druge osobe (čl. 3., st. 1. a) Općih odredbi).

Sustav dozvole uveden Naredbom o koncesioniranju od 14. rujna 1854. nazvat ćemo drugim sustavom. Taj sustav kao i prvi gradnju željeznica za javnu upotrebu od strane privatnika uvjetuje postojanjem posebne dozvole (čl. 1.). I taj sustav razlikuje dvije vrste dozvole, dozvolu za prethodne radnje i posebnu dozvolu. Ipak, određene razlike u odnosu na prvi sustav uvedene su s obzirom na pravni značaj prethodne dozvole. Prema tom sustavu stjecanje prethodne

³⁸ Carska naredba od 16. studenog 1851., kojom se za svekolike krunovine izdaje red o obavi iliti radnji željeznica, u: *Zemaljsko - zakonski i vladni list za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, Zagreb, 1852., str. 25 - 57.

Nakon sklapanja Nagodbe Željezničko - poslovni red iz 1851. godine preuzet je u zemlje ugarske krune člankom 8. carinsko-trgovačkoga saveza od 1867. godine. Red je preuziman u pravni sustav 1878., 1887., 1899. bez izmjena obnovom carinsko-trgovačkoga saveza, a dopunjen je 1907. godine Naredbom kr.ug. ministarstva br. 6125 od 1907., kojom se do daljnje odredbe zakonodavstva sa odgovarajućim preinakama stavlja u krijepost željeznički poslovni red od g. 1851., u: *Željezničko - poslovni red*, Zagreb, 1908.

³⁹ U slučaju da je više poduzetnika podnijelo u isto vrijeme molbu za isti pravac prednost je imao onaj poduzetnik koji je imao namjeru dalje protegnuti željeznicu. Vlast je mogla odbiti molitelja ili mu dozvolu podijeliti uz dodatne uvjete ako je to nalagala njegova osobnost ili planirani način izvođenja pothvata. U slučaju da je više osoba zatražilo dozvolu, provodio se javni natječaj. Na javnom natječaju trebalo je odabrati ponuditelja koji traži vremenski kraću dozvolu, koji ima najmanje zahtjeve prema državi, koji traži manje tarife (čl. 2. Općih odredbi), u: *Oglas c.kr. banske vlade, glede dozvole za željeznička poduzeća i glede ustrojenja i nadziranja štedionica*.

dozvole bilo je i dalje uvjet za stjecanje konačne dozvole, no razlika je bila u tome što prethodnom dozvolom više nisu podjeljivana isključiva prava ni ikakvo pravo prvenstva nego samo pravo izvršenja predizviđenja i poduzimanja radnji potrebnih za mjerenje i niveliranje (članak 4.). Takva se dozvola mogla podijeliti većem broju interesenata (čl. 4., st. 3.).

Nakon sklapanja Nagodbe pitanje podjele dozvola za gradnju privatnih željeznica regulirala je već spomenuta Naredba iz 1868. Tom naredbom uvedene su novine glede sudjelovanja zakonodavnog tijela u postupku dobivanja konačne dozvole, pa bismo taj sustav mogli nazvati trećim sustavom.

Dozvola je kroz sve vrijeme trajanja promatranog razdoblja izdavana u posebnoj formi. U razdoblju do 1867. izdavana je od vladara u formi posebnog akta pod nazivom dozvolna isprava. U razdoblju nakon 1867. dozvola je izdavana za hrvatsko-ugarski dio Monarhije u formi zakona koji je sadržavao dozvolnu ispravu⁴⁰. U tim je slučajevima, pravno gledano, koncesija podijeljena tek stupanjem zakonskog članka na snagu.

Dozvolu je bilo moguće izmijeniti. Te su izmjene nakon Nagodbe provedene u formi zakonskih članaka koje je donosio zajednički sabor.⁴¹ Dozvolama su mogli biti dodavani i dodaci. Hrvatsko-ugarski sabor zakonskim je člancima tijekom cijelog razdoblja dodatno regulirao pojedine dozvole.⁴²

⁴⁰ Usp. Zakonski članak XXXI. iz 1884. zajedničkoga hrvatsko - ugarskoga sabora o izgradnji čakovačko - zagrebačke (zagorske) željeznice mjesnog interesa kojim je odobrena i ozakonjena dozvolna isprava (čl. 1.). Navedeni zakonski članak u nastavku sadržava cijelu dozvolnu ispravu.

⁴¹ Usp. Zakonski članak (XXIX., 1874.) zajedničkoga hrvatsko - ugarskoga sabora o preinačenju dozvolne isprave u pogledu izgradjenja željeznice, vodeće od Šoprona prieko Požuna, Lundenburga i vagske doline, - zatim ob izgradjenju pobočne pruge, vodeće od Nemšove preko doline vllarske do zemaljske granice, u: *Sbornik zakonah i naredbah valjanih za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, Zagreb, 1874., str. 367 - 369. Nadalje i Zakonski članak (XXX., 1874.) zajedničkoga hrvatsko - ugarskoga sabora o preinačenju nekih točki dozvolne isprave željeznice gradit se imajuće od Gjura preko Šoprona prama Ebenfurtu do zemaljske granice, u: *Sbornik zakonah i naredbah valjanih za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, Zagreb, 1874., str. 370 - 372.

⁴² Usp. Zakonski članak XXXIII. iz 1884. zajedničkoga hrvatsko - ugarskoga sabora o stavljanju izvan krieposti ustanovah prometne naravi sadržanih u dodatcih nekocijih željezničkih dozvolbenih izpravah, u: *Sbornik zakonah i naredbah valjanih za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, Zagreb, 1884., str. 374 - 375.

Dozvola se mogla prenositi. Prvi propis u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji koji regulira takav prijenos dozvole bio je Zakon o mjesnim željeznicama iz 1880. godine. Za prijenos dozvole, ali i vlasništva nad željeznicom, bio je potreban pristanak Vlade (čl. 2. Zakona o mjesnim željeznicama). Zakon o izmjenama Zakona o mjesnim željeznicama iz 1888. godine prijenosu dozvole i vlasništva nad željeznicom pribraja i treći slučaj prijenosa ovlaštenja na obavljanje prometa. Zakon za sva tri prijenosa traži pristanak ministra za javne radnje i komunikacije (čl. 2. Zakona o izmjenama Zakona o mjesnim željeznicama).

4. PRAVA I DUŽNOSTI KOJE PROIZLAZE IZ KONCESIJSKOG ODNOSA

4. 1. Prava i dužnosti koncesionara

Pravo graditi željeznicu bilo je osnovno pravo koncesionara koje mu je podjeljivano na ekskluzivan način, što je značilo da nikome nije bilo dopušteno graditi željeznicu za javnu upotrebu koja bi spajala iste krajeve a da dotakne nove važne međutočke (čl. 8., čl. 10. Općih odredbi). Naredba iz 1854. godine u tom pogledu također spominje pravo građenja željeznice kao bitno pravo koje je koncesionaru za vrijeme trajanja koncesije podijeljeno na ekskluzivan način (članak 9. Naredbe iz 1854.). Državna uprava pridržala si je pravo gradnje ili podjele koncesije za gradnju pobočnih željeznica ili nastavka pravca glavne željeznice (čl. 9. Naredbe iz 1854.). Država je međutim i to pravo pojedinom koncesijom mogla prenijeti na koncesionara.⁴³ U novom razdoblju nakon nagodbe Naredba iz 1868. po pitanju gradnje željeznice ne donosi nikakve novine.

U korištenju pravom na gradnju koncesionar je bio ograničen glede trasiranja željeznice. U početku su to bili zahtjevi da se prilikom trasiranja željeznice ima u vidu i javna korist (čl. 2. Općih odredbi), a s vremenom su ograničenja postajala sve veća jer je vlast sve više planirala gradnju željezničke mreže. Pedesetih godina utjecaj vlasti već je bio takav da je ona u potpunosti određivala trasu. Iako je mogla uzeti u obzir prijedloge koncesionara, takvim prijedlozima nije

⁴³ Država je 1858. godine Društvu južne željeznice podijelila pravo prvenstva na gradnju pobočnih pruga na desnoj obali Dunava (čl. 23. - 25. koncesijske isprave), u: Michel A. Th., *op. cit.*, str. 25. i 26.

bila vezana.⁴⁴ Prilikom trasiranja pruga državna je uprava bila vezana vojnim interesima koje je trebala imati u vidu.⁴⁵

Pravo izvlaštenja tipično je podredno pravo koje je služilo koncesionaru da ostvari svoje pravo na gradnju željeznice. Njegovo propisivanje nalazimo već u prvom propisu o koncesiji (članak 8. Općih odredbi), a sadržavaju ga i pojedine dozvolne isprave pedesetih godina.⁴⁶ Provodilo se prema propisima o izvlaštenju, a bilo je ograničeno samo na zemljišta čije je izvlaštenje bilo "neophodno potrebno" za gradnju željeznice (članak 8. Općih odredbi).

Kasniji propisi o koncesijama na željeznicama ne donose ništa novo osim što Naredba iz 1868., kad govori o opsegu podijeljenog prava, umjesto neophodno potrebnog zemljišta koristi izraz prijeko potrebna zemljišta (članak 9. Naredbe iz 1868.). Pravo izvlaštenja bilo je podijeljeno koncesionarima i u slučaju gradnje željeznica mjesnog interesa u dozvolnim ispravama za gradnju tih željeznica.⁴⁷ S faktične strane pitanje izvlaštenja bilo je delikatno, osobito s obzirom na otkupnu cijenu zemljišta.⁴⁸

Pravo prevoziti osobe i stvari željeznicom drugo je glavno pravo koncesionara koje mu je bilo podijeljeno na ekskluzivan i isključiv način (članak 8. Općih odredbi). Naredba iz 1854. u vezi s tim sadržava novost jer isključuje pravo koncesionara na prijevoz stvari nad kojima pošta ima monopol (čl. 9.).

⁴⁴ U dozvolnoj ispravi za istočnu željeznicu cara Franje Josipa propisana je ovlast državne uprave da u potpunosti odredi trasu (čl. 1., st. 2. koncesijske isprave), u: *Oglas c.kr. hrvatsko - slavonskoga mjestodržtva od 5. studenog 1856. br. 20403 u obziru konačne građevne i rukovne dozvole za istočnu željeznicu cezara Franje Josipa.*

⁴⁵ Vojni razlozi isticani su kao bitni i u raspravama koje su se vodile oko trasiranja željeznice kroz Slavoniju, osobito kad se raspravljalo o posavskom pravcu. Protivnici tog pravca isticali su opasnost od turskog razaranja pruge, u: *Slavonia i pitanje o njezinoj železnoj cesti*, Zagreb, 1869., str. 9.

⁴⁶ Usp. čl. 1., st. 6. dozvolne isprave za istočnu željeznicu cara Franje Josipa, u: *Oglas c.kr. hrvatsko - slavonskoga mjestodržtva od 5. studenog 1856. br. 20403 u obziru konačne građevne i rukovne dozvole za istočnu željeznicu cezara Franje Josipa.*

⁴⁷ Usp. čl. 10. dozvolne isprave za zagorsku željeznicu, u: *Zakonski članak XXXI.: 1884. zajedničkoga hrvatsko - ugarskoga sabora o izgrađenju čakovačko - zagrebačke (zagorske) željeznice mjestnoga interesa.*

⁴⁸ U raspravi o gradnji željeznice kroz Slavoniju kao argument protiv željeznice kroz Posavinu isticana je i činjenica da od Broda do Piljenica ima puno šljivika i voćnjaka, a njihovo izvlaštenje znatno poskupljuje cijenu gradnje. U: *Slavonia i pitanje o njezinoj železnoj cesti, op. cit.*, str. 8.

Podjela ekskluzivnog prava prijevoza pojedinim koncesionarima pedesetih je godina bila pravilo.⁴⁹

Pravo prevoziti osobe i stvari na željeznici i nakon Nagodbe ostalo je bitno pravo koncesionara (čl. 9. Nagodbe iz 1868.). Pravo prijevoza imali su i koncesionari mjesnih željeznica, no oni su to pravo koristili na nešto drukčiji način. Iako su mogli prijevoz obavljati sami, svoje pravo često su prenosili na Kraljevske ugarske željeznice⁵⁰, a bilo je i slučajeva da su pravo prenijeli na neko drugo privatno društvo.⁵¹

Koncesionar je imao pravo naplaćivati korištenje željeznice, a za tu svrhu morao je propisati cjenik.⁵² U svojem pravu naplate korištenja željeznicom koncesionar nije bio u potpunosti slobodan, nego je bio ograničen pravom vlasti na odobravanje tarifa.

Osim prava, privatne željeznice imale su i određene dužnosti. Dužnosti privatnih željeznica bile su propisane naredbama, dozvolnim ispravama, a osobito u Željezničkom redu.

Željeznička poduzeća, neovisno o tome bila ona privatna ili javna, bila su dužna službu izvršavati u općem interesu.⁵³ Svoju djelatnost morala su obavljati kontinuirano. U slučaju da je zbog izvanrednih situacija došlo do prekida odnosno do poremećaja prometa, željeznička su društva bila dužna što prije uspostaviti redoviti promet (čl. 16. Željezničkog reda).

Željeznička poduzeća bila su dužna otpremati poštu. Otpremu pošte kao dužnost željezničkih poduzeća uvode već austrijski propisi iz 1837. i 1838. godine. Ta im je dužnost u početku bila nametnuta samo ako je to pošta zahtijevala. Pisma i uredske svežnje trebala su prevoziti besplatno. Za ostale

⁴⁹ Usp. dozvolnu ispravu za istočnu željeznicu cara Franje Josipa, u: *Oglas c.kr. hrvatsko - slavonskoga mjestodržtva od 5. studenog 1856. br. 20403 u obziru konačne građevne i rukovne dozvole za istočnu željeznicu cezara Franje Josipa.*

⁵⁰ Kr. ug. željeznice bile su obvezne obavljati promet na mjesnim željeznicama, ako je to društvo mjesne željeznice zahtijevalo. Pretočki, *op. cit.*, str. 386.

⁵¹ Tako je npr. koncesiju za prugu Barcs - Virovitica - Pakrac, ali i za pobočne pruge od Pčelića do Slatine i od Bastaja do Kočаницe i Velikih Zdenaca dobilo dioničko društvo Vicinalna željeznica Barcs - Pakrac, a promet je na temelju ugovora s koncesionarom obavljalo Društvo južne željeznice. Vujasinović, *op. cit.*, str. 385.

⁵² Tako Opće odredbe (čl. 8.), Naredba iz 1854. (čl. 9.), Naredba iz 1868. (čl. 9.)

⁵³ Komparativno, interesantan je primjer pruskog ministra Heydta koji je radi zaštite općeg interesa 1859. godine globama prisilio željeznička društva da prvi put uvedu noćni promet. Gorničić, *op. cit.*, str. 21.

predmete, ali i poštanske službenike, željeznice su imale pravo na naknadu (članak 8. Općih odredbi). Željeznički red ponavlja stare dužnosti željezničkih poduzeća o besplatnoj otpremi pošte ako se to od njih zahtijeva i uvodi nove: besplatnu otpremu poštanskih kola i besplatan prijevoz poštanskih službenika (čl. 68. Željezničkog reda). Za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju od 1853. godine to je značilo da smo u pravnom pogledu imali situaciju u kojoj su postojala dva pravna propisa koji na različit način reguliraju pitanja otpreme pošte, s time da kasnije preuzete, ali već zastarjele Opće odredbe, problematiku uređuju na arhaičan način. Cjelovito i ujednačeno rješenje za cijelu Monarhiju, osim Vojne krajine, uvedeno je Naredbom iz 1854. godine koja ponavlja obvezu željezničkog poduzeća ustanovljenu Željezničkim redom o potpuno besplatnoj otpremi (članak 10. Naredbe iz 1854.). Novost u otpremanju pošte uvedena je tek Zakonom o mjesnim željeznicama koji mjesne željeznice u pravilu oslobađa dužnosti otpremanja pošte.⁵⁴

Prve dužnosti glede vojske ustanovljene su već Općim odredbama. Vojna uprava mogla je od poduzeća tražiti otpremu vojske i vojnih stvari, a poduzeće je bilo dužno staviti joj na raspolaganje sva prijevozna sredstva, s tim da je poduzeću pripadala i naknada prema općim tarifama (čl. 8. Općih odredbi). Željeznički red kao kasniji propis razlikuje dužnosti željeznica u redovitim okolnostima od dužnosti željeznica u stanjima rata. U redovitim okolnostima željeznice su u slučaju naredbe vojnog zapovjedništva ili ministarstva nadležnog za vojne poslove bile dužne odmah na raspolaganje staviti sva prometna sredstva. Takav prijevoz imao je pravo prvenstva, a željezničko društvo imalo je pravo na primjerenu naknadu koja će se sporazumno ustanoviti, a koja nije smjela biti viša od obične propisane tarife (čl. 69. Željezničkog reda). Kasnije je takav prijevoz naplaćivan prema cijenama ustanovljenima vojničkim otpremnim napatkom. U slučaju rata vojne vlasti mogle su se koristiti željeznicom u potpunosti, a mogle su i obustaviti promet na željeznici. Poduzeću je pripadala primjerena naknada (čl. 70. Željezničkog reda). Ta je naknada u slučaju mjesnih željeznica određivana u dozvolnoj ispravi.⁵⁵

⁵⁴ To oslobođenje ipak nije bilo bezuvjetno. Naime, ako je na željeznici uspostavljen redoviti svakodnevni promet, društvo mjesne željeznice bilo je dužno otpremati poštu. Za otpremu pošte pripadalo mu je pravo na naknadu. V. Zakonski članak XXXI.: 1880. o željeznicah mjestnog interesa (čl. 4.).

⁵⁵ Usp. Zakonski članak XXXI.: 1884. zajedničkoga hrvatsko - ugarskoga sabora o izgrađenju čakovačko - zagrebačke (zagorske) željeznice mjestnoga interesa, članak 17. dozvolne isprave.

Željeznice s vremenom, s obzirom na dužnosti koje su im postavljene, dobivaju važnost javne službe, a kod privatnih željeznica bila je riječ o koncesioniranoj javnoj službi.⁵⁶

U tom je slučaju službu obavljala privatna osoba, u pravilu dioničko društvo, ali moglo se raditi i o fizičkoj osobi⁵⁷, željeznica je podvrgnuta posebnom pravnom režimu⁵⁸, a subjektu je pravo podijeljeno posebnom dozvolom.

4. 2. Prava koncedenta

Državna vlast kao koncedent imala je pravo zahtijevati od koncesionara redovito i kontinuirano obavljanje željezničkog prometa. Koncedent je, nadalje, imao pravo zahtijevati od koncesionara da prema svim korisnicima željeznice postupa na jednak način te da prevozi svu robu.⁵⁹

Država je imala velike ovlasti i što se tiče tarifa. Opće odredbe sadržavaju pravilo o pravu države na snižavanje cijene kad godišnji čisti dohodak željeznice prijeđe 15 % uložene glavnice (članak 8. Općih odredbi). Ta prvotna ovlast države da snizi cijene u slučajevima kad su one previsoke s vremenom je dobivala šire razmjere. Željeznički red iz 1851. propisuje dužnost privatnih poduzeća da podnesu državnoj upravi tarife prije prve obznane i prije svake promjene te ovlast države da tarife snizi ako su one previsoke (čl. 66.). Naredba iz 1854. godine uz zadržavanje "pravila od 15 %" propisuje dodatnu obvezu koncesionaru da podnese tarife na potvrdu Ministarstvu za trgovinu, obrt i

⁵⁶ Krbek navodi tri bitna elementa koncesionirane javne službe: privatnu osobu, javnu službu u materijalnom smislu i posebnu ovlast nadležne javne vlasti, u: Krbek, Ivo, *Upravno pravo, Organizacija javne uprave*, Zagreb, 1932., str. 60.

⁵⁷ Mirko pl. Josipović dobio je koncesiju kao pojedinac, no u dozvoli za gradnju zagorske mjesne željeznice propisana je mogućnost osnivanja dioničkog društva (vidi Zakonski članak XXXI.: 1884. zajedničkoga hrvatsko - ugarskoga sabora o izgrađenju čakovačko - zagrebačke (zagorske) željeznice mjestnoga interesa, čl. 20. dozvolne isprave), što se kasnije i dogodilo.

⁵⁸ Carski patent od 26. studenog 1852. kojim su uređene ustanove o društvima, u: *Zemaljski - vladni list za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, Zagreb, 1853., komad 1., broj 4., str. 25, govori o dužnosti željezničkih društava da u obavljanju djelatnosti poštuju posebne zakone (čl. 11.).

⁵⁹ Dužnost jednakog postupanja prema svim korisnicima i dužnost prijevoza sve robe imali su koncesionari prvenstveno zbog toga što im je država jamčila monopolni položaj na određenom teritoriju. Gorničić, *op. cit.*, str. 28.

javne građevine koje ih odobrava u sporazumu s Ministarstvom unutarnjih djela (čl. 10.). Odredbe o tarifama redovito sadržavaju i dozvolne isprave tog razdoblja.⁶⁰

Nakon Nagodbe za odobravanje tarifa postaje nadležan ministar za javne radnje i komunikacije (članak 10. Naredbe iz 1868.). Zakon o željeznicama mjesnog interesa sadržava zahtjev da u dozvolnoj ispravi bude propisana maksimalna vozna i otpremna pristojba, a u zakonu su navedeni i uvjeti pod kojima je vlada bila ovlaštena smanjiti tarife (čl. 12.). Detaljne odredbe o tarifama sadržavale su pojedine dozvolne isprave.⁶¹

Poseban je bio slučaj kad je vlada koncesionarima jamčila kamate.⁶² U slučaju jamčenja kamata uloga države u određivanju tarifa bila je presudna.⁶³ Država je tako kontrolirajući tarife kontrolirala i financije privatnih poduzeća, a to je dugoročno moglo imati za posljedicu gubitak samostalnosti koncesionara.

Koncedent je imao pravo dobiti željeznicu u vlasništvo nakon isteka koncesije. Pravilo o neposrednom beznaplatnom prelasku željeznice u državno vlasništvo nakon isteka koncesije nalazimo već u Općim odredbama. Vlasništvo nad pokretninama trebalo je ostati željezničkom poduzeću (čl. 9. Općih odred-

⁶⁰ U dozvolnoj ispravi za istočnu željeznicu cara Franje Josipa određena je najviša cijena karte (čl. 7. dozvolne isprave). U: *Oglas c.kr. hrvatsko - slavonskoga mjestoderžtva od 5. studenog 1856. br. 20403 u obziru konačne građevne i rukovne dozvole za istočnu željeznicu cezara Franje Josipa.*

⁶¹ Usp. dozvolnu ispravu za zagorsku željeznicu u Zakonskom članku XXXI.: 1884. zajedničkoga hrvatsko - ugarskoga sabora o izgrađenju čakovačko - zagrebačke (zagorske) željeznice mjesnog interesa, u kojoj je propisana maksimalna vozarina (čl. 13.), uvjeti za smanjenje tarife koje mora poštivati koncesionar (čl. 15.) i uvjeti pod kojima tarifu može smanjiti vlada (čl. 16.).

⁶² Primjenjivana su dva modela jamčenja kamata, jamčenje kamata u apsolutnom iznosu i jamčenje kamata u relativnom iznosu. Kao primjer za prvi model može nam poslužiti jamstvo dano za gradnju ugarske sjeveroistočne željeznice u iznosu od 36.600 forinti po milji plus otkupnina od 500 forinti, dakle sveukupno 37.100 forinti u srebru (čl. 10., st. 1.). Zakonski članak XIII. 1868. O predmetu građenja ugarske sjevero-iztočne željeznice, u: *Sbornik zakonah i naredbah valjanih za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, od 24. srpnja 1869., str. 71 - 73. Primjer za drugi model jest dozvolna isprava za istočnu željeznicu cezara Franje Josipa u kojoj je sadržano jamstvo države u iznosu od 5,2 % godišnje kamate (čl. 4.), u: *Oglas c.kr. hrvatsko - slavonskoga mjestoderžtva od 5. studenog 1856. br. 20403 u obziru konačne građevne i rukovne dozvole za istočnu željeznicu cezara Franje Josipa.*

⁶³ Primjerice, Zakonski članak XIII. 1868. O predmetu građenja ugarske sjevero - iztočne željeznice sadržava odredbu o odlučnom utjecaju vlade na tarife dok god država jamči za kamate (čl. 9.).

bi). To pravilo sadržano je i u kasnijoj Naredbi iz 1854., u Naredbi iz 1868.⁶⁴, u Zakonu o željeznicama mjesnog interesa te u brojnim dozvolnim ispravama i za glavne i za mjesne željeznice. Mogli bismo reći da je ono konstanta cijelog razdoblja i odraz osnovne ideje o vremenskoj ograničenosti koncesije.

Željezničko poduzeće bilo je dužno uspostaviti svoje brzojave (članak 54. Željezničkog reda). Ti su brzojavi trebali služiti ponajprije za dogovor između postaja. Vlastima je međutim bilo u interesu postaviti uz pruge i državne brzojave. Zbog toga je vrlo rano u propisima⁶⁵, ali i u dozvolnim ispravama⁶⁶ propisivano pravo države da bez naknade gradi državne brzojave na zemljištu u vlasništvu željezničkog poduzeća. Dozvolne isprave o gradnji mjesnih željeznica također sadržavaju odredbe o brzojavima i o besplatnoj gradnji brzojava na zemljištu u vlasništvu željezničkog poduzeća.⁶⁷ Država si je često propisivala i pravo koristiti se brzojavima željezničkog poduzeća u slučaju da je upotreba državnog brzojava otežana ili nemoguća.⁶⁸

5. NADZOR NAD KONCESIONIRANIM ŽELJEZNICAMA

Pitanje državnog nadzora nad željeznicama u Habsburškoj Monarhiji postavilo se vrlo brzo nakon gradnje prvih pruga, a pravno je takav zahtjev formuliran u Općim odredbama u kojima stoji da si državna uprava pridržava pravo “osobitog nadgleda ove grane obrtovanja” (čl. 1. Općih odredbi). Kontrolu je trebao provoditi Vladin povjerenik u željezničkom poduzeću. Zemaljska vlada

⁶⁴ Naredba iz 1868. godine u članku 8. ponavlja odredbu Naredbe iz 1854., ali uvodi i dodatnu dužnost koncesionara da preda željeznicu u upotrebljivu stanju. Vlasti su zbog toga mogle pet godina prije isteka koncesije narediti koncesionaru izvršenje određenih popravaka (čl. 8., st. 2.).

⁶⁵ Naredba iz 1854. čl. 10., Naredba iz 1868., čl. 10.

⁶⁶ Vidi članak 12. dozvolne isprave za istočnu željeznicu cara Franje Josipa, u: *Oglas c.kr. hrvatsko - slavonskoga mjestoderžtva od 5. studenog 1856. br. 20403 u obziru konačne građevne i rukovne dozvole za istočnu željeznicu cezara Franje Josipa.*

⁶⁷ Usp. dozvolnu ispravu za zagorsku željeznicu (čl. 12., st. 3.), u: *Zakonski članak XXXI.: 1884. zajedničkoga hrvatsko - ugarskoga sabora o izgrađenju čakovačko - zagrebačke (zagorske) željeznice mjestnoga interesa.*

⁶⁸ Usp. čl. 12. dozvolne isprave za istočnu željeznicu cara Franje Josipa, u: *Oglas c.kr. hrvatsko - slavonskoga mjestoderžtva od 5. studenog 1856. br. 20403 u obziru konačne građevne i rukovne dozvole za istočnu željeznicu cezara Franje Josipa.*

imala je ovlast svakom koncesionaru postaviti zasebnog povjerenika. On je imao zadaću kontrolirati zakonitost rada (čl. 10. Općih odredbi).

Željeznički red iz 1851. sadržava detaljnije odredbe o nadzoru i kontroli nad privatnim željeznicama. Internu kontrolu u željezničkom poduzeću trebala je provoditi željeznička direkcija samog poduzeća (čl. 71. Željezničkog reda). Za provedbu državne kontrole bila je zadužena Glavna inspekcija željeznica, upravna organizacija podčinjena Ministarstvu za trgovinu, obrt i javne građevine (čl. 73. Željezničkog reda).

Glavna inspekcija imala je nadležnost nad kontrolom građevina, nad kontrolom pruge, nad sredstvima rada, nad redom vožnje i tarifama, a i nad zaposlenicima privatnih željeznica. Direkcija je mogla zaposlenike opomenuti, ukoriti, novčano globiti, suspendirati, a u krajnjoj liniji i otpustiti iz službe⁶⁹ (čl. 74. - 81. Željezničkog reda).

Glavna inspekcija tim je povodom donosila presudu. Protiv presude mogla se u roku od 14 dana uložiti žalba ministarstvu trgovine. Žalba u slučaju suspenzije i otpusta iz službe nije imala suspenzivni učinak (čl. 82. Željezničkog reda). Ako privatna željeznica nije odmah izvršila presudu ili naredbu Glavne inspekcije, Glavna inspekcija takvo je odugovlačenje bila dužna prijaviti Ministarstvu za trgovinu, obrt i javne građevine (čl. 85., st. 1. Željezničkog reda). Ministar za trgovinu, obrt i javne građevine mogao je direktora privatnog poduzeća u tom slučaju pozvati na disciplinsku odgovornost (čl. 85., st. 2. Željezničkog reda). Najstroža sankcija koju je ministar mogao izreći privatnom željezničkom poduzeću bila je uspostava sekvestra nad željeznicom. Do toga je moglo doći ako se neka privatna željeznica, iako više puta opomenuta, nije pokorila naredbama vlasti ili je postupala protivno dozvolnoj ispravi i Željezničkom redu (Naredba iz 1854., čl. 12.).

Nakon Nagodbe nadzor nad željeznicama u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji provodili su ministar za javne radove i komunikacije, a od 1889. godine ministar trgovine⁷⁰ te Glavno nadzorništvo za željeznice i brodarstvo, odnosno od 3.

⁶⁹ Važne su bile i pravne posljedice otpusta iz službe jer su osudenu osobu pogadale na način da se više nije mogla zaposliti ni na jednoj željeznici u Monarhiji (čl. 84., st. 2. Željezničkog reda). Iznimno, otpuštena se osoba mogla zaposliti na željeznici ako joj je to posebnom dozvolom dopustio ministar nadležan za poslove željeznica (čl. 84., st. 2. Željezničkog reda).

⁷⁰ Navedene godine došlo je do promjena u djelokrugu Ministarstva za poljodjelstvo, obrt i trgovinu i Ministarstva za javne radove i komunikacije. Poslovi poljoprivrede potpali su u djelokrug novog Ministarstva poljoprivrede, a poslovi obrta i trgovine ušli su u djelokrug novog Ministarstva trgovine koje je postalo nadležno i za poslove javnih radova i komunikacija, u: Pretočki, *op. cit.*, str. 72.

siječnja 1906. Kr. ug. vrhovno nadzorništvo za željeznice i brodarstvo.⁷¹ Nadzor nad Kr. ug. željeznicama i nad mjesnim željeznicama koje su stajale pod upravom Kr. ug. državnih željeznica provodilo je Ravnateljstvo kr. ug. državnih željeznica (čl. 72. Željezničkog reda iz 1907.), a nadzor nad privatnim željeznicama provodila su njihova ravnateljstva. Nadzor autonomnih hrvatskih organa nad željeznicama praktički nije postojao.⁷² U cijelom je hrvatsko-ugarskom razdoblju i dalje postojala mogućnost uspostavljanja sekvestra nad željeznicom.⁷³

6. RJEŠAVANJE KONCESIJSKIH SPOROVA NA ŽELJEZNICAMA

Privatne su se željeznice morale sporazumijevati glede raznih pitanja, poput voznog reda, zajedničkog korištenja kolodvora, pozajmljivanja željezničkih kola i sl. Iako je vrlo rano propisom ustanovljena dužnost poduzeća da se sporazumiju⁷⁴, razumije se da do sporazuma nije uvijek moglo doći. U tom je slučaju vrlo rano propisom predviđena nadležnost Ministarstva trgovine, obrta i javnih građevina u početku, a poslije ostalih ministarstava nadležnih za poslove željeznica, da jednostrano urede odnose među koncesionarima.⁷⁵ U prvom razdoblju austrijske dominacije, a također i velikom dijelu razdoblja mađarske dominacije, sporovi su rješavani isključivo u okviru upravnih vlasti. Smjer takvog razvoja sigurno je velikim dijelom trasirala i odredba članka 13. Naredbe iz 1854. kojom je rješavanje sporova stavljeno u isključivu upravnu nadležnost.⁷⁶

Zakon o željeznicama mjesnog interesa ostaje na liniji upravnog rješavanja koncesijskih sporova, a izmijenjeni Zakon o željeznicama mjesnog interesa

⁷¹ Naputak za kr. ug. vrhovno nadzorništvo za željeznice i brodarstvo, odobren previšnjim rješenjem Nj. cesar. i apostolskog kraljevskog Veličanstva, danim u Beču, dne 29. prosinca godine 1905., izdan naredbom kr. ug. zajedničkog ministarstva trgovine od 3. siječnja 1906. br. 662., u: *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, Zagreb, 1906., str. 179 - 187, vidi i Lajnert, *op. cit.*, str. 36.

⁷² I državne i privatne željeznice u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji imale su gotovo potpunu eksteritorijalnost u odnosu na autonomne organe vlasti. Ta se eksteritorijalnost s vremenom zloupotrebom širila sve više. Gorničić, *op. cit.*, str. 135.

⁷³ Naredba iz 1868., čl. 12.

⁷⁴ Naredba iz 1854., čl. 10.

⁷⁵ Naredba iz 1854., čl. 10. i Naredba iz 1868., čl. 10.

⁷⁶ Naredba iz 1854., a i Naredba iz 1868. isključuju sudski postupak te istodobno stavljaju u nadležnost upravnim vlastima provođenje Naredbe.

propisuje i konkretnu nadležnost ministra za rješavanje sporova.⁷⁷ Nadležnost upravnih vlasti propisuju i pojedine dozvolne isprave za mjesne željeznice.⁷⁸

Iako je upravna nadležnost za rješavanje sporova bila pravilo, ipak je u određenim slučajevima dolazilo do ugovaranja sudske nadležnosti za rješavanje sporova. Do takvog ugovaranja nadležnosti dolazilo je između Ugarske i Društva južnih željeznica jer je Društvo južnih željeznica jedino moglo Vladi nametnuti takvu pogodbu. Tom je prilikom ugovarana nadležnost Kr. budimpeštanskog sudbenog stola⁷⁹, ali i nadležnost neodređenog budimpeštanskog kotarskog suda. Primjer za posljednje je slučaj prekupa zagrebačko-karlovačke pruge.⁸⁰ Interesantno je da, iako je bila riječ o području Kraljevine Hrvatske i Slavonije, nije ugovorena nadležnost nekog hrvatskog suda.

⁷⁷ Ministar za javne radove i komunikacije bio je nadležan riješiti spor do kojeg je došlo između koncesionara i vlasnika municipalnog ili općinskog puta ili vodoregulacijskog obrambenog nasipa kojim je željeznica trebala proći. Ministar je pritom uređivao uvjete upotrebe puta ili nasipa. Glede javnih cesta Hrvatske i Slavonije koje nisu bile pod upravom zajedničke vlade, ministar je spor rješavao s banom (čl. 8.). Zakonski članak IV.: 1888. o preinačenju i nadopunjenju zakonskog članka XXXI. od godine 1880. o željeznicah mjestnoga interesa.

⁷⁸ Dozvolna isprava za zagorsku željeznicu (čl. 9.) propisuje nadležnost vlade da riješi sporove koji među društvima nastanu u pogledu zajedničke upotrebe kolodvora i pozajmljivanja kola. Ova odredba imala je u vidu mogući spor između zagorske mjesne željeznice i Društva južnih željeznica jer je pruga zagorske željeznice kretala iz kolodvora u Čakovcu i završavala na zapadnom kolodvoru u Zagrebu. Oba su kolodvora, naime, bila u vlasništvu Društva južnih željeznica. Dozvolna isprava za zagorsku željeznicu, u: *Zakonski članak XXXI.: 1884. zajedničkoga hrvatsko - ugarskoga sabora o izgrađenju čakovačko - zagrebačke (zagorske) željeznice mjestnoga interesa.*

⁷⁹ Zakonski članak XLV.: 1882. zajedničkoga hrvatsko - ugarskoga sabora ob uzakonjenju s društvom cesarsko - kraljevske povlaštene austrijske državne željeznice dne 8. lipnja 1882. sklopljenoga ugovora te u smislu članka 4. istoga izdati se imajuće dozvolne isprave, u: *Sbornik zakonah i naredbah valjanih za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, Zagreb, 1883., str. 126 - 147, čl. 9. ugovora.

⁸⁰ Zakonski članak XLIV.: 1880. zajedničkoga hrvatsko - ugarskoga sabora o uzakonjenju ugovora o prekupu zagrebačko - karlovačke željezničke pruge, u: *Sbornik zakonah i naredbah valjanih za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, Zagreb, 1880., str. 299 - 304, u članku 11. ugovora, za "parbena pitanja" ustanovljena je nadležnost neodređenog budimpeštanskog kotarskog suda koji je tužitelj mogao slobodno izabrati. Navedena pitanja trebalo je riješiti "u smislu zakonskog članka LIV. od godine 1868. sumarnim putem". Izraz parbena pitanja po našem mišljenju dijelom se sigurno odnosi i na pitanja koja su čisto upravno pravne prirode jer je gotovo cijeli koncesijski odnos, a osobito su to pitanja prekupa, u domeni upravnog prava.

Do bitne promjene nadležnosti upravnih vlasti za rješavanje sporova dolazi tek 1896. uspostavljanjem Upravnog suda za ugarski dio Monarhije Zakonskim člankom o kraljevskom upravnom sudištu.⁸¹ Tim je zakonom dokinuta ovlast ministra trgovine da uređuje prijemna pitanja glede željeznica (čl. 20.).

Nadležnost Upravnog suda određena je tehnikom pozitivne enumeracije. Što se privatnih željeznica tiče, za nas su relevantni članci 68. i 69. Zakona, s tom razlikom da se članak 68. odnosio na sve privatne željeznice, a članak 69. samo na mjesne željeznice. Upravni sud bio je nadležan odlučivati o zakonitosti odluke ministra trgovine kojom je ravnateljstvu željezničkog poduzeća ili pojedinim članovima ravnateljstva izrekao disciplinske kazne iz članka 85. Željezničkog reda⁸² (čl. 68., toč. 1. Zakona o upravnom sudištu). Sud je također bio nadležan kontrolirati zakonitost sljedećih odluka: odluke o tarifi, odluke kojom ministar otegotne odredbe kasnijeg zakona proteže na prije koncesioniranu željeznicu i odluke kojom je ministar prije koncesioniranim željeznicama uskratio korištenje pogodnosti sadržanih u poslije donesenom zakonu (čl. 68., toč. 2., toč. 3. Zakona o upravnom sudištu).

Sud je bio nadležan kontrolirati zakonitost: odluke ministra kojom kod prekupa odlučuje o otkupnoj svoti, odluke ministra kojom kod prekupa odlučuje o glavnici, odluke ministra kojom željezničkom poduzeću uskraćuje podmirenje tražbina, odluke ministra o uvjetima poštanskog otpremanja, odluke kojom se željeznici nalažu neke radnje i odluke ministra kojom odlučuje u prijepornim pitanjima prometa između Kr. ug. državnih željeznica i željeznica mjesnog interesa (čl. 69. Zakona o upravnom sudištu). Kod odlučivanja sud je trebao imati u vidu odredbe zakona, naredbi i dozvolne isprave.

Na kraju razmatranja opsega upravnosudske kontrole treba reći da Upravni sud ni u kojem pogledu nije mogao ispitivati odluku o koncesiji. Osim što ispitivanje takve odluke nije bilo predviđeno Zakonom o upravnom sudištu, razlog za nemogućnost ispitivanja odluke ležao je u činjenici da ovdje nije bila riječ o subjektivnom pravu stranke.⁸³

⁸¹ Zakonski članak XXVI. zajedničkoga hrvatsko - ugarskoga državnoga sabora o kraljevskom ugarskom upravnom sudištu, u: *Sbornik zakonah i naredbah valjanih za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, Zagreb, 1896, str. 403 - 446.

⁸² Članak 85. u vezi s člankom 81. Željezničkog reda sadržava četiri vrste kazne: pokaranje, novčana globa, obustava od službe za vrijeme dok traje karnostna ili kazneno - sudbena istraga, otpust iz službe.

⁸³ Kad Krišković govori o nadležnosti austrijskog upravnog suda, on kao primjer koristi i podjelu željezničke koncesije. Upravni sud prema njegovu mišljenju nije nadležan

7. PRESTANAK KONCESIJSKOG ODNOSA

Prvi, najprirodniji način prestanka koncesije trebao bi biti protek vremena, odnosno istek roka na koji je koncesija podijeljena. Prve odredbe o roku u Habsburškoj Monarhiji nalazimo već u prvim propisima o koncesiji. Ti prvi propisi sadržavaju pravilo o podjeli koncesije na maksimalno 50 godina, no sadržavaju i odredbu o mogućnosti iznimne podjele koncesije na vrijeme od maksimalno 90 godina (čl. 9., st. 1. i 2. Općih odredbi). Naredba o koncesioniranju propisuje maksimalan rok od 90 godina (čl. 7., st. 1.). Pedesetih godina 19. stoljeća u Habsburškoj su Monarhiji koncesije podjeljivane na 90 godina.⁸⁴ Nakon sklapanja Nagodbe nije došlo do bitnih promjena. Naredba iz 1868. u svojem članku 8. navodi maksimalan rok od 90 godina, a promjene u tom pogledu nije donijela ni regulativa koja se odnosila na željeznice mjesnog interesa koje se također podjeljuju na maksimalan rok od 90 godina (čl. 2. Zakona o željeznicama mjesnog interesa).

Koncesija je mogla prestati i prestankom postojanja jednog od subjekata koncesijskog odnosa. Događalo se da koncesija prestane zato što je prestao postojati koncesionar. Primjer za to je koncesija podijeljena Društvu istočne željeznice. Društvo podijeljenu koncesiju nije nikad realiziralo.

Promjene na strani koncedenta, iako rjeđe, također su moguće. U našem je slučaju do takve promjene došlo na kraju razdoblja, 1918. godine, slomom Austro-Ugarske Monarhije. Ta promjena ipak nije značila prestanak koncesijskog odnosa. Koncesije Društva južne željeznice i društava mjesnih željeznica nastavile su postojati i u novoj državi.⁸⁵

Mogućnost oduzimanja koncesije predviđena je već u prvim propisima o koncesiji. Predviđeno je kao krajnja mjera za slučajeve kad koncesionar nije poštovao odredbe dozvole. Prije oduzimanja koncesije koncesionaru su izricani opomena i ukor (čl. 10. Općih odredbi). Od 1851. godine koncesionar je morao

odlučivati o podjeli koncesije stoga što u tom slučaju nije povrijeđeno subjektivno pravo stranke. Krišković, Vinko, *Upravna nauka i hrvatsko upravno pravo*, po predavanjima V. Kriškovića god. 1900./ 1901., Zagreb, 1902., str. 199.

⁸⁴ Usp. dozvolnu ispravu za istočnu željeznicu cara Franje Josipa (čl. 3.) u: *Oglas c.kr. hrvatsko - slavonskoga mjestodržtva od 5. studenog 1856. br. 20403 u obziru konačne građevne i rukovne dozvole za istočnu željeznicu cezara Franje Josipa*, ali i dozvolnu ispravu podijeljenu Društvu južne željeznice (čl. 3.), u Michel, A. Th., *op. cit.*, str. 16, 17.

⁸⁵ O kontinuitetu postojanja društava vicinalnih željeznica u Kraljevini SHS i kasnije Kraljevini Jugoslaviji više u: Lajnert, *op. cit.*, str. 43 - 56.

uz odredbe dozvole poštovati i odredbe Željezničkog reda te mu je u slučaju nepoštovanja tih odredbi također mogla biti oduzeta koncesija.

Poseban slučaj prestanka koncesije jest otkup, odnosno prekup koncesije. U Habsburškoj Monarhiji propisi o koncesijama ne sadržavaju ništa o prekupu. Dozvolne isprave sadržavaju u pravilu i odredbe o prekupu⁸⁶. U Austro-Ugarskoj Monarhiji 1880. godine dolazi do promjene u tom pogledu jer je i na opće-normativnoj razini reguliran prekup, iako samo načelno Zakonom o mjesnim željeznicama (čl. 2. Zakona o mjesnim željeznicama). Preciznije odredbe o prekupu i u ovom razdoblju nalazimo u pojedinim dozvolnim ispravama.

Dozvolne isprave kroz sve razdoblje prekup uređuju na način da definiraju dva osnovna elementa prekupa. Prvi je element rok nakon kojeg je bilo moguće poduzeti prekup, u pravilu je bila riječ o roku od 30 godina, a drugi je element način određivanja prekupne cijene, obično je bila riječ o dužnosti države da koncesionaru isplaćuje određenu naknadu u godišnjim ili semestralnim intervalima kroz sve vrijeme na koje je koncesija dana.

Što se vremena provođenja i prakse prekupa tiče, prekupi su poduzimani tek nakon sklapanja Austro-ugarske nagodbe. U Kraljevini Ugarskoj, a i u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji, praksa je bila takva da je prekup provoden suprotno uvjetima naznačenim u dozvolnim ispravama. Do povrede je došlo i s obzirom na rok prekupa, a i s obzirom na financijske aspekte prekupa. Ugarska država kod prekupa ipak nije primjenjivala izravnu represiju prema koncesionarima, nego je pritisak na koncesionare provodila na neizravan način, sileći ih na razne preinake.⁸⁷ Ugarska je vlast koristila i svoj položaj da primora koncesionare na prekup. Osobito se to dogodilo u slučaju prekupa pruge Zagreb - Karlovac kad je peštanska vlada Društvu južne željeznice zaprijetila izgradnjom pruge "od Siska do koje postaje željeznice karlovačko - riječke".⁸⁸ Gradnja takve pruge značila

⁸⁶ Prema dozvolnoj ispravi za istočnu željeznicu cara Franje Josipa država je imala pravo prekupiti prugu nakon 30 godina. Iznos koji je koncesionarima morala platiti nije mogao biti manji od čistog dohotka posljednje od sedam godina, a morao je iznositi minimalno 5,2 % godišnje od uloženog kapitala za gradnju željeznice. Koncesionarima je ta naknada trebala biti isplaćivana godišnje sve do kraja trajanja prvotne koncesije (čl. 6.), u: *Oglas c.kr. hrvatsko - slavonskoga mjestoderžtva od 5. studenog 1856. br. 20403 u obziru konačne građevne i rukovne dozvole za istočnu željeznicu cezara Franje Josipa.*

⁸⁷ Gorničić, *op. cit.*, str. 148, 149.

⁸⁸ Pritisak je na Društvo južne željeznice izvršen donošenjem Zakonskog članka XXVI: 1877. zajedničkoga hrvatsko - ugarskoga sabora o željeznicah koje će se sagraditi u području krajine, u: *Sbornik zakonah i naredbah valjanah za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, Zagreb, 1878., str. 25 - 27, čl. 1. b), i Gorničić, *op. cit.*, str. 175.

bi za Društvo južnih željeznica gubitak monopolnog položaja na prijevoz tereta iz Siska, pa je Društvo zbog toga pristalo na prekup.⁸⁹ Prekup je ozakonjen Zakonskim člankom XLIV.: 1880. zajedničkoga hrvatsko - ugarskoga sabora o uzakonjenju ugovora o prekupu zagrebačko - karlovačke željezničke pruge.

8. ZAKLJUČAK

Izgradnja željeznica u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji od samih je početaka bila pod dominantnim utjecajem vanjskih faktora, isprva austrijske, a nakon sklapanja Nagodbe, mađarske politike. U prvom razdoblju austrijske dominacije željeznička mreža planirana je i građena od Beča prema Trstu, a među pobočnim prugama te pruge bila je i pruga Zidani Most - Sisak. Navedena pruga bila je u interesu ponajprije austrijskih vladajućih krugova i kapitalista jer je trebala povećati dovoz robe u Trst. U početku je država gradila pruge, no nastupanjem gospodarske i financijske krize država je bila primorana željeznice dati u koncesiju. Od tad pa sve do sklapanja Nagodbe željeznice su ponajprije građene privatnim kapitalom, pa je tako i prvu željeznicu na prostoru Hrvatske i Slavonije sagradio privatni međunarodni konzorcij.

Nakon Nagodbe vlasti započinju ubrzanu gradnju pruge od Budimpešte prema Rijeci. Vlast u cijelom razdoblju forsira gradnju pravaca sjever - jug, a gradnju podunavskog pravca istok - zapad, koji bi najviše odgovarao hrvatskim interesima, onemogućuje. Nakon 1880. godine počinje gradnja mjesnih željeznica na temelju koncesije. Vlast potiče gradnju tih željeznica ponajprije financijski. Društvena, gospodarska i politička važnost željeznica u tom je razdoblju bila golema; željeznice su velikim dijelom utjecale na koncentraciju stanovništva, bile su iznimno važne za gospodarski razvoj, a bile su i sredstvo prodora mađarskog nacionalnog elementa u hrvatski teritorij. Bila je to najveća "ekspozitura" zajedničkih organa vlasti na teritoriju Hrvatske i Slavonije. Iako je službeni jezik u Hrvatskoj i Slavoniji prema Nagodbi trebao biti hrvatski, na željeznicama se u pravilu primjenjivao mađarski jezik. Ugarske državne željeznice imale su sjedište u Pešti, a slično je bilo i s privatnim željeznicama koje su sve imale sjedišta izvan Hrvatske i Slavonije.

⁸⁹ *Ibid.*

Za dodjelu koncesije u prvom razdoblju nadležan je bio vladar. Nakon sklapanja Nagodbe vladar je koncesiju davao nakon rasprave pred Hrvatsko-ugarskim saborom. Postupak dodjele koncesije postupno se razvijao. Osnovne odredbe nalazimo u prvim propisima o koncesiji, a svaki sljedeći propis na potpuniji način regulira temeljne institute postupka. Akt podjele koncesije kroz sve razdoblje bio je akt vlasti kojom je podjeljivana povlastica, a ne dozvola, iako u praksi susrećemo ponajprije naziv dozvola, dozvolna isprava. Dozvole je bilo moguće dopuniti, a postojala je i zakonska mogućnost njihova prijenosa.

Bit koncesijskog odnosa nalazila se u pravima i dužnostima koncesionara i koncedenta. Temeljna prava koncesionara bila su: graditi željeznicu, provesti izvlaštenje potrebnih zemljišta, obavljati prijevoz na željeznici i ubirati tarifu. Koncesionar je imao dužnost službu izvršavati u općem interesu, kontinuirano. U načelu je bio dužan otpremati poštu, a postojale su i posebne dužnosti u stanjima rata. Prava koncedenta bila su: podjela koncesije, utjecaj na tarife, stjecanje vlasništva nad željeznicom nakon isteka koncesije, gradnja brzovanja uz privatne željeznice.

Nadzor nad koncesioniranim željeznicama na hrvatskom prostoru provodila su bečka ministarstva nadležna za poslove željeznica i Glavna inspekcija. Nakon sklapanja Nagodbe nadzor su provodili Ministarstvo za javne radnje i komunikacije, odnosno od 1889. Ministarstvo trgovine u Pešti te Glavno nadzorništvo za željeznice i brodarstvo odnosno Kr. ug. vrhovno nadzorništvo za željeznice i brodarstvo.

Rješavanje sporova Naredbom iz 1854., ali i Naredbom iz 1868., stavljeno je u nadležnost upravnih vlasti. Zajednička hrvatsko-ugarska vlada raznim je drugim propisima i dozvolnim ispravama pridržala ovlast arbitrirati između privatnih željeznica. Ipak, pojedinim ugovorima ugovarana je nadležnost sudskih vlasti za rješenje nekih sporova. Donošenje Zakonskog članka XXVI. o upravnom sudištu 1896. godine stvorilo je pretpostavku za uspostavljanje potpunije kontrole zakonitosti postupanja upravnih vlasti u predmetima privatnih željeznica.

Koncesijski odnos mogao je prestati na više načina, a najvažniji način prestanka odnosa u promatranom razdoblju bio je prekup. Najvažniji prekup u Hrvatskoj i Slavoniji obavljen je 1880. godine prekupom željeznice Zagreb - Karlovac, samo 15 godina nakon njezine gradnje. Do prekupa je došlo zbog snažnog pritiska mađarskih vlasti. Iz toga proizlazi i zaključak da je poslovanje privatnih željeznica velikim dijelom bilo pod kontrolom mađarskih vlasti i tolerirano samo u onoj mjeri koja nije smetala glavnim mađarskim interesima.

Summary

Ivan Kosnica *

LEGAL FORMS OF CONCESSIONS TO RAILWAYS IN THE KINGDOM OF CROATIA AND SLAVONIA FROM 1848 TO 1918

The first railways in the Kingdom of Croatia and Slavonia were built on the basis of a concession agreement. Following the Croatian-Hungarian Agreement in 1868 some changes were introduced, and the building of railways was financed from the state budget. Since 1880 until the end of the period covered by this study railways were built by private companies on the basis of concessions.

As a rule, the concession was granted by the ruler. Exceptions were local railways of lesser importance and licences for these were granted by the minister for public works and communication and from 1889 by the minister of trade. The procedure was divided into two parts: the previous procedure and the procedure required for special licences. The concession was divided by means of special licences, which were issued in special forms. The concession holder thus acquired the right to build a railway, the right to dispossess land required for this purpose and the right to use railway transport and collect money from other users. The concession holder was under the obligation to provide this service in the public interest. As a rule, he was expected to ensure mail delivery, and he also had some special duties towards the army. The concession granter had the right to divide the concession, he played an important role in setting rates, and after the expiry of the concession he acquired ownership of the railway. Until the Croatian-Hungarian Agreement, it was the ministries in Vienna and also the Central Inspection Services that were responsible for the supervision of private railways, whereas after the Agreement, this function was taken over by the Ministry of Public Works and Communication, the Ministry of Trade and the Central Inspection Services for railways and shipping of the Kingdom of Croatia - Slavonia and also by the Chief Supervisory Service for railways and shipping of the Kingdom of Hungary. Disputes relating to private railways were generally resolved by administrative bodies, and they had jurisdiction over these matters until 1896, when the Administrative Court was established. The concession could expire after a certain period of time, after the concession holder ceased to exist, by expropriation or repurchase.

Key words: concession, licence, railway, Kingdom of Croatia and Slavonia, legal history

* Ivan Kosnica, LL. B., Assistant Lecturer, Faculty of Law, University of Zagreb, Trg maršala Tita 14, Zagreb

Zusammenfassung

Ivan Kosnica *

JURISTISCHE ASPEKTE DER EISENBAHNKONZESSIONEN IM KÖNIGREICH KROATIEN UND SLAVONIEN ZWISCHEN 1848 UND 1918

Die ersten Eisenbahnen im Königreich Kroatien und Slavonien wurden nach dem Konzessionsmodell gebaut. Mit dem Kroatisch-ungarischen Ausgleich im Jahre 1868 kommt es in dieser Hinsicht zu Veränderungen, weil nun der Eisenbahnbau vom Staat übernommen wurde. Von 1880 bis zum Ende des Betrachtungszeitraums werden Eisenbahnen wieder von Privaten auf der Grundlage von Konzessionen gebaut.

Die Konzession wurde in der Regel vom Herrscher vergeben. Eine Ausnahme bildeten die weniger bedeutenden Lokalbahnen, für deren Bewilligung der ungarische Minister für öffentliche Arbeiten und Kommunikation bzw. ab 1889 der Handelsminister zuständig war. Das Verfahren war in zwei Abschnitte gegliedert, das Vorverfahren und die Einholung der Sonderbewilligung. Die Konzession wurde durch eine besonders gestaltete Sonderbewilligung vergeben. Mit der Konzession erhielt der Konzessionär das Recht, die Eisenbahn zu bauen, die Eigentümer der erforderlichen Grundstücke zu enteignen, den Eisenbahntransport durchzuführen und diese Leistung zu berechnen. Seine Leistungen hatte er im allgemeinen Interesse auszuüben, in der Regel war er verpflichtet, die Post abzufertigen, und es waren auch Sonderpflichten in Bezug auf das Militär postuliert. Der Konzedent hatte das Recht, die Konzession zu vergeben, er hatte wesentlichen Einfluss auf den Tarif, und nach Ablauf der Konzession erwarb er die Eigentumsrechte an der Eisenbahn. Die Aufsicht über die privaten Eisenbahnen oblag bis zur Unterzeichnung des Ausgleichs den für die Aufgaben der Eisenbahnen zuständigen Ministerien in Wien sowie der Generalinspektion, nach dem Ausgleich ging die Aufsicht auf das Ministerium für öffentliche Arbeiten und Kommunikation beziehungsweise das Handelsministerium und die Generalinspektion für Eisenbahnen und Schiffswesen beziehungsweise die Königlich ungarische Generalinspektion für Eisenbahnen und Schiffswesen über. Streitigkeiten im Bereich der Privateisenbahnen wurden in der Regel von den Verwaltungsbehörden beschieden, deren Zuständigkeit erst 1896 mit Errichtung des Verwaltungsgerichtshofes bedeutend eingeschränkt wurde. Die Konzession erlosch nach Ablauf eines bestimmten Zeitraumes, durch Auflösung des Konzessionärs, Entzug oder Verkauf.

Schlüsselwörter: Konzession, Bewilligung, Eisenbahnen, Königreich Kroatien und Slavonien, Rechtsgeschichte

* Ivan Kosnica, Dipl. - Jur., wiss. Assistent an der Juristischen Fakultät in Zagreb, Trg maršala Tita 14, Zagreb