

Др Александар С. Блажојевић
asa.vicans@gmail.com

СТАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА У ВОЈВОДИНИ НАКОН ПРИСАЈЕДИЊЕЊА И ПОСЛЕРАТНИ РАЗВОЈ*

Сажетак: Железничке пруге на територији Војводине зрађене су од 1856. године. После присаједињења оне су постале део железничке мреже нове државе. Пруге на тој територији нису за време Првог светског рата биле разорене колико пруге у централној Србији, али су биле изграђене и имале су малу транспортну моћ. Након присаједињења Војводине Србији, реконструисане су постојеће и зрађене нове пруге и железничка инфраструктура, и донели су бројни пројекти потребни за одвијање железничког саобраћаја. Првих неколико година железнички систем у новој држави био је децентрализован и њиме се управљало из њених регионалних дирекција, од којих се једна налазила у Суботици, за подручје Бачке, Баната и Барање. У периоду од 1923/24. године до Другог светског рата, систем управљања је био централизован. И поред тешкоћа и проблема на које је нова држава наилазила, развој и резултати пословања између два светска рата, мерено саобраћајно-статистичким, економским и финансијским показатељима, били су задовољавајући.

Кључне речи: Војводина, железничке пруге, зашечено стање, послератни развој и обнова.

УВОД

На територији Војводине била је најгушћа железничка мрежа у Европи у 19. веку. Саобраћајни токови имали су претежни смер југ-север и северо-исток-северозапад, и водили према Пешти и Бечу. Присаједињењем Војводи-

* Рад је написан у склопу научног скупа „Први век од присаједињења: друштвени, политички и правни значај“ који је одржан 14 децембра 2018 године на Правном факултету Универзитета у Новом Саду.

не Србији и настанком нове државе створена је нова саобраћајно-географска карта овог дела средње Европе и отпочела је нова етапа развоја железничког саобраћаја. У новој држави установљен је и нови административно-организациски систем железнице, у складу са потребама и могућностима нове државе. Истовремено је вршена обнова оштећене инфраструктуре и изградња нових објеката.

1. ЗАТЕЧЕНО СТАЊЕ 1918. ГОДИНЕ

До стварања државе Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, железнице на територији Бачке, Баната и Барање, биле су под управом Генералне дирекције мађарских државних железница из Будипеште, и саобраћајних управа мађарске железнице у Сегедину, Суботици, Темишвару и Печују. Пруге на том простору грађене су од средине 19. века.

Табела 1: Списак пруга у Војводини изграђених од 1856. до 1935. године.

Редни број	НАЗИВ ПРУГЕ	Година и дан отварања пруге	Дужина колосека у км	Ширина колосека
1.	Држ. граница према Јаму – Јасеново – Врачев Гај – држ. граница (део пруге Оровица – Базијаш)	1856-1-XI	27,5	нормални
2.	Држ. граница – Банат. Аранђелово – Кикинда – држ. гран. код Жомбоља (део главне пруге Пешта – Темишвар – Оршава)	1857-15-XI	54	нормални
3.	Држ. граница Ватин – Вршац – Јасеново	1858-20-VIII	35,5	нормални
4.	Хоргош – Суботица – Сомбор	1869-11-XI	85	нормални
5.	Сомбор – Даљ – Осијек	1870-20-XII	60,9	нормални
6.	Суботица – Нови Сад	1883-5-III	101,3	нормални
7.	Кикинда – Зрењанин (Бечкерек)	1883-10-XII	67,7	нормални
8.	Нови Сад – Зрењанин	1883-10-XII		нормални
9.	Инђија – Ср. Митровица	1883-10- XII		нормални
10.	Суботица – Чикерија – држ. гр.	1885-8-I		нормални
11.	Ср.Митровица – Савска обала	1885	3,5	нормални
12.	Зрењанин (Бечкерек) – Јаша Томић (Модош)	1889-4-V	45,7	нормални
13.	Рума – Врдник	1889-4-VIII	18,9	нормални
14.	Суботица – Сента – Бечеј	1889-14-XI	76,2	нормални

15.	Хоргош – Сента	1889-14-XI	31,3	нормални
16.	Маргита – Вршац	1891-11-VIII		нормални
17.	Зрењанин Поље (Банатско Александрово) – Панчево Варош	1894-9-IV	65,4	нормални
18.	Вршац – Ковин	1894-8-XII	84,7	нормални
19.	Риђица – Сомбор – Нови Сад – Вршац – Велико Средиште	1895-14-IX	121,5	нормални
20.	Панчево – Владимировац	1896-26-VIII	31,5	нормални
21.	Панчево Варош – Панчево Дунав	1896-26-VIII	0,8	нормални
22.	Ловћенац (Црно Брдо) – Кула	1896-4-XI	10	нормални
23.	Држ. гран. Ђала-Чока-Бан. Милошево	1896-15-XI	57,6	нормални
24.	Кула – Нова Паланка	1896-4-XI	44,7	нормални
25.	Јаша Томић (Модош) – држ. граница према Цруцени	1897	2,4	нормални
26.	Спојни кол. код Бан. Милошева (Драгутиново)		0,7	нормални
27.	Зрењанин – Радојево	1898	59,7	нормални
28.	Чот – Алибунар	1898-25-XI	44	нормални
29.	Нови Сад – Бечеј	1899-2-VII	64,8	нормални
30.	Римски Шанчеви – Тител	1899-2-VII	37,8	нормални
31.	Рума – Кленак Сава	1901-15-IX	28,9	нормални
32.	Сомбор – Бечеј	1907-4-VIII	85,5	нормални
33.	Кикинда – Наково држ. гран.	1907	8,4	нормални
34.	Петроварадин – Беочин	1908-11-XII	17,2	нормални
35.	Суботица – Црвенка – Богојево	1908-24-XII	100,6	нормални
36.	Паланка – Каравуково	1909-30-IV	35,1	нормални
37.	Бели Манастир – Петрово село – држ. граница	1910-31-VIII	12,3	нормални
38.	Жедник – Чантавир	1910-20-XII	8	нормални
39.	Сомбор – Бездан – Бачки брег	1912-5-VII	27,5	нормални
40.	Сомбор – Апатин – Сонта	1912-14-VIII	32	нормални
41.	Сонта – Оџаци Калварија	1912-14-VIII	19	нормални
42.	Сента – Чока	1915-	7,6	нормални
43.	Спојни колосек код Н.С.	1915, мај	5,9	нормални
44.	Орловат – Книћанин	1925-25-XI	24,9	нормални
45.	Тител – Книћанин са мостом преко Тисе	1927-25-VI	2,7	нормални
46.	Београд – Дунав – Панчево предграђе са мостом преко Дунава	1935-11-XI	26,3	нормални

Извор: Јездимир Николић, *Историја железнице Србије, Војводине, Црне Горе и Косова и Мейхохије*, Завод за новинско издавачку и пропагандну делатност Београд 1980 271

Развој железнице на територији Војводине под Аустроугарском био је тесно повезан са развојем железнице у осталим деловима Аустроугарске, посебно с развојем железничког саобраћаја у Мађарској. Пруге у Војводини биле су огранци великих железничких пруга које су ишле су према Бечу и Будимпешти, и грађене су у складу са економским и геополитичким интересима тадашње Аустроугарске монархије. Угарска је желела да данашњу Војводину – ондашњу јужну Угарску, што више и што чвршће веже са својим државним центром, Пештом. Том циљу служила је и политика изградње железничких пруга. Међутим, основни смер који би одговарао географским и економским условима и укупним државним интересима нове државе КСХС, био је смер исток-запад и прикључци од тих пруга према југу, а такође и изградња побочних пруга латитудног смера централним делом земље. Због тога је након стварања нове државе постављен циљ да се реконструкцијом и обновом пруга, и новом изградњом, изврши стварање једне другачије економско-саобраћајне целине, која би одговарала интересима новостворене државе, и која би обухватала све крајеве нове државе и њихово боље повезивање са целином. То није био лак задатак, јер, „међутим, за решавање једног тако важног и сложеног проблема, били су потребни услови, којих није било, јер је земља била економски слаба, ратом исцрпена, а сама пак држава била је тако оформљена да није могла рачунати на подршку ширих народних маса, а уз то је у капиталистичком смислу била лоше руковођена“.¹

Проблеми обнове и изградње нових пруга су решавани фазно, и споро, сходно лимитираним економским могућностима за интензивнију обнову и изградњу, па су у таквој ситуацији многе вициналне пруге – пруге у власништву, махом страних, акционарских друштава – након што су реконструисане, презеле улогу главних пруга.²

По завршетку рата, 1918. године, железничка инфраструктура на територији ондашње Србије, била је потпуно уништена од непријатељске војске приликом њеног повлачења (мостови, сигнална, телефонска и телеграфске сигнализација, скретнице, станичне зграде, ложионице, рампе, тунели, вијадукти, и друго). У Бачкој, Банату и Барањи, инфраструктурни објекти нису били потпуно уништени, али су и пруге и инфраструктурни објекти за време рата служили војним циљевима и прекомерно су коришћени и оштећени, при чему за цело то време нису одржавани нити обнављани. Зато су по завршетку рата те пруге имале знатно смањену транспортну способност.

¹ Милорад Чонкић *100 година железница у Војводини*, Београд 1958, 54; претпоставка је да је аутор Чонкић овде мислио на недовољна предузетничка знања у новој држави и на већ тада изражене различите интересе између појединих делова земље.

² М. Чонкић *100 година железница у Војводини*, Београд 1958, 56. На пример, пруга Суботица – Сента – Кикинда којом је саобраћап Оријент експрес Париз. Букурешт, затим пруга Суботица – Зрењанин – Панчево, Панчево – Вршац и друге.

Укупна дужина пруга у Војводини позавршетку Првог светског рата износила је 1700 км.

Табела бр. 2: Списак пруга у Војводини по завршетку Првог светског рата

а) државне пруге нормалног колосека

Ред. бр.	пруга – релација	година и дан предаје саобраћају	дужина пруге у км
1	2	3	4
1.	држ. граница Јасеново – Врачев Гај – граница демонтирано 8,8 км 1919. год.	01. XI 1856.	27,5
2.	граница – Банат. Аранђелово – Кикинда – граница	15. XI 1857.	54,0
3.	граница – Ватин – Вршац – Јасеново	20. VII 1858.	35,5
4.	Хоргош – Суботица – Сомбор	11. IX 1869.	85,0
5.	Сомбор – Богојево	20. XII 1870.	30,0
6.	држ. граница – Келебија – Суботица	05. XII 1882.	3,3
7.	Суботица – Нови Сад	05. III 1883.	101,3
8.	Нови Сад – Земун	10. XII 1883.	71,4
9.	Инђија – Сремска Митровица	10. XII 1883.	42,0
10.	Земун – Савски мост	15. IX 1884.	3,4
11.	Суботица – Чикерија – држ. гр.	08. I 1885.	12,7
12.	Сремска Митровица – савска обала	1885.	3,5
13.	Рума – Врдник	04. VIII 1889.	18,9
14.	Винковци – Срем. Митровица	07. X 1891.	73,2
15.	Сента – Чока	1915.	7,6
16.	Батајница – Бољевци	1915.	23,4
17.	спојни колосек код Новог Сада	1915.	5,9
	с в е г а км		598,6

Ред. бр.	пруга – релација	година и дан предаје саобраћају	дужина пруге у км
1	2	3	4
1.	Кикинда – В. Бечкерек – Зрењанин	08. VII 1883.	67,7
2.	В. Бечкерек – Јаше Томић гр.	04. V 1889.	45,7
3.	Граница – Међа граница	04. V 1889.	3,0
4.	Сечањ – Маргита	04. V 1889.	36,3
5.	Суботица – Сента – Бечеј	14. XI 1889.	76,2

6.	Хоргош – Сента	14. XI 1889.	31,3
7.	Сента – Распутница	14. XI 1889.	0,8
8.	Маргита – Вршац	11. VII 1891.	18,8
9.	В Бечкерек Поље – Панчево Варош	09. IV 1894.	65,4
10.	Вршац – Ковин	08. XII 1894.	84,7
11.	Риђица – Сомбор – Нови Сад	14. IX 1895.	121,5
12.	Вршац – Велико Средиште	03. VII 1896.	13,4
13.	Панчево – Владимировац	26. VIII 1896.	31,6
14.	Панчево – Панчево Дунав	26. VIII 1896.	0,8
15.	држ. гр. – Ђала – Чока – Бан. Милошево /Драгутиново/	15. IX 1896.	57,6
16.	Ловћенац – Кула, демонтирана	04. XI 1896.	10,0
17.	Кула – Нова Паланка	04. XI 1896.	44,7
18.	Јаша Томић – држ. гр. Кручени	1897.	2,4
19.	Чот – Али Бунар	25. XI 1898.	44,0
20.	Нови Сад – Бечеј	02. VII 1899.	64,8
21.	Римски Шанчеви – Тител	02. VII 1899.	37,8
22.	Рума – Кленак – Сава	15. IX 1901.	28,9
23.	Сомбор – Кула – Бечеј	04. VII 1907.	85,5
24.	Кикинда – Наково др. гр.	1907.	8,4
25.	Петроварадин – Беочин	11. XII 1908.	17,2
26.	Суботица – Црвенка – Богојево	24. XII 1908.	100,6
27.	Паланка – Каравуково	30. IV 1909.	35,1
28.	Жедник – Чантавир	20. XII 1910.	8,0
29.	Сомбор – Бездан – Бачки Брег	05. VII 1912.	27,5
30.	Сомбор – Апатин – Сонта	14. VIII 1912.	32,0
31.	Сонта – Оџаци Калварија	14. VIII 1912.	19,0
32.	Шид – Срем. Рача – Сава	22. X 1912.	28,4
33.	Вуковар – Илача	22. X 1912.	25,4
34.	Самош – Ковачица	1912.	20,9
		с в е г а км	1295,3

Извор: Ј. Николић, *Историја железница Србије, Војводине, Црне Горе и Косова и Метохије*, Завод за новинско издавачку у пропагандну делатност ЈЖ, Београд 1980, 266-268.

Наслеђено стање пруга и возног парка у новој држави на почетку 1919. године било је веома лоше. То показују подаци из табеле број 3.

Осим тога, проблем је био и непостојање резервних делова за пруге, вагоне, локомотиве, и пратеће објекте, јер је непријатељска војска исте однела или уништила.

Табела 3 Стање возног парка парка почетком 1919. године.

Назив возних објеката	Нормалног колосека			Колосека 0,76			Колосека 0,60			Колосека свих ширина		
	у саобраћају	ван саобраћаја	Укупно	у саобраћају	ван саобраћаја	Укупно	у саобраћају	ван саобраћаја	укупно	у саобраћају	ван саобраћаја	укупно
Локомотива	632	1039	1671	230	194	424	45	137	182	907	1370	2277
Пут. кола	294	2071	2365	305	138	443	47	6	53	646	2215	2861
Служ. и пошт. кол	604	231	835	214	36	250	10	2	12	828	269	1097
Тер. кола	24222	9844	34056	5003	1340	6343	643	134	777	29868	11318	41176

Извор: Завршни рачуни 1918/19-1937/38, са најважнијим статистичким подацима, Југословенске државне железнице, Београд 1939, 4

Велики проблем је био и недостатак стручних радника, машиновођа, отпрањника, прегледача кола, чиновника, и свог стручног особља за рад на железници, јер је до рата највећи број запослених на железници био мађарске и немачке националности, који су се после распада Аустроугарске монархије у већином иселили и запослили на железницама Мађарске и Аустрије. Тај проблем је решаван на начин да је КСХС слала будуће железничке раднике у Аустрију, Италију и Белгију на кратке обуке за рад на разним радним местима на железници, и организовањем вишемесечних курсева обуке у земљи. Потом је за потребе образовања кадра на железници, 1922. године, основана Државна железничка школа у Београду.³

Осим тога, проблем је био и недостатак прописа за вршење службе вуче, превоза и финансијско пословање, јер се по ранијим прописима и стандардима, због неједначености по појединим саобраћајним управама није више могло послатовати у новим условима када је створен јединствени систем управљања на територији нове државе. Тај проблем је решаван тако што се првих година радило по ранијим прописима и упутствима, а сукцесивно су доношени нови прописи и правила рада.

³ Миле Плеснић, Миломир Минић, Благоје Паповић, *На скрећници миленијума*, Желнид, Београд 2000 69.

2. ОБНОВА И ИЗГРАДЊА ПОСЛЕ ПРИСАЈЕДИЊЕЊА

2.1. Физичка обнова

Већ је указано да је за време рата већина пруга и железничких објеката била уништена, или до те мере оштећена, да је по завршеку рата било рационалније градити нове пруге и објекте него реконструисати старе. У тим првим данима, послове обнове је изводила Војно-железничка команда са својим јединицама. Она је успела да после четири месеца, иако без довољно алата, материјала и средстава, оспособи најважније пруге и објекте на саобраћајној мрежи за функционисање железничког саобраћајног система. Обнова је настављена и у наредним годинама, тако да су до краја 1924. године за саобраћај потпуно оспособљене све пруге, мостови, зграде, скретнице, и други објекти.

У Војводини, железница није била толико оштећена разарањем као што је била у средишњој Србији, али су пруге и инфраструктурни објекти била дотрајали и израубовани. Посебан проблем је био што доњи слој на тим пругама, због геолошко-петрографског састава терена – преовладавао је песак и шљунак – никада и није био статички добар. Истовремено, по завршетку рата, у Европи су се појавиле нове, теже локомотиве, за веће брзине и тежине возова. То је додатно захтевало ојачање доњег слоја, мостова, замену шина, нову организацију железнице, највише у Војводини, али и у целој држави. Ипак, тај проблем је успешно решен ојачањем подлоге и побољшањем статичких перформанси пруга.

Осим обнављања и реконструкције, после 1918. године изграђено је и више кратких пруга, које су претежно биле у функцији повезивања мреже пруга у новим условима. Такве су биле следеће кратке пруге:

- Орловат – Книћанин,
- Нова Црња – Радојево,
- Тител – Книћанин,
- Кленак – Шабац,
- Београд Дунав – Панчево,
- Сремска Рача – Савска обала,
- Овча – Кишвара.

Укупна дужина тих пруга износила је 210 км.

У исто време, урађено је ојачање пруге Суботица – Сента – Велика Кикинда, затим реконструкција железничке мреже кроз Срем у делу око Инђије, и изграђен је и други колосек пруге кроз Срем, па је пруга до Товарника код Шида, постала двоколосечна.⁴

⁴ Јездимир Николић *Историја железнице Србије, Војводине, Црне Горе и Косова и Метохије* Завод за навинску издавачку и пропагандну делатност Београд 1980 271.

2. 2. Организациона изградња

Организација железнице у Аустроугарској држави је била веома сложенa, јер су поред државних пруга, постојале и приватне, грађене под различитим условима и стандардима. Железнице на простору Војводине, Словеније, Хрватске, Босне и Херцеговине и средишње Србије, међусобно су се разликовале у организацијском и техничком смислу, као и по власништву, железничко-техничким стандардима, административним прописима, и по условима рада. „У Војводини, пруге су биле под управом Мађарских државних железница, и углавном у власништву приватних капиталистичких друштава са различитим повластицама и условима у односима између њих и државне железничке управе. Срем је имао само неколико кратких приватних пруга. Пруге у Хрватској и Словенији и БиХ, биле су у власништву такозваних Јужних железница, и немачких, аустријских и мађарских железница и компанија.

Да би се стање донекле ујединачило и озаконило, влада Уједињене Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, донела је почетком 1919. године одлуку о формирању пет железничких дирекција – у Загребу, Љубљани, Сарајеву, Београду и Суботици, али под непосредном управом Министарства саобраћаја⁵. Такође, основана је и Генерална дирекција железница, са девет стручних одељења. Наредних година, према потребама, допуњаване су постојеће и доношене нове уредбе.

На тај начин изграђена је нова организациона шема, према којој се железницом у великој мери управљало с централног места. Генерално, цела организација била је по угледу на предратну организацију мађарских железница.

2.3. Организација финансијско-рачуноводствене службе

Упоредо са организацијском и институционалном обновом, текао је и развој организација финансијске и рачуноводствене службе железнице. Са аспекта организације, биле су три фазе организације ове службе: први период обухвата време од Присаједињења до образовања одељења за рачуноводство и финансије при Генералној дирекцији државних железница 1922/23 буџетске године, други време од 1924/25. до краја 1929/30, а трећи од 1930/31. до почетка Другог светског рата.

⁵ Заправо се ради о претварању раније Мађарске железничке управе у Загребу у Дирекцију државне железнице за Славонију, Далмацију и део пруга у БиХ, затим о прерастању Тршћанске дирекције у Љубљанску дирекцију и Мађарске дирекције државних железница из Будимпеште у Суботичку дирекцију. Дирекција босанско-херцеговачких земаљских железница у Сарајеву и Дирекција српских железница у Београду су продужиле свој рад, али саставу државних железница нове државе. „Вид“ Завршни рачуни 1918/19-1937/38, са најважнијим статистичким подацима, Југословенске државне железнице, Београд 1939, 6

Стање финансијско-рачуноводствене службе државних железница у прво време по Присаједињу одражавало је опште стања железничке управе и железничког саобраћаја у том периоду. Према донетој Уредби с краја 1918. године, године, све железничке управе наставиле су да раде по старим, затеченим прописима, што је претстављало избор линије најмањег отпора.⁶

Финансијско-рачунска служба државних железница по дирекцијама наставила је да и даље послује самостално, и различито од дирекције до дирекције. Уредбом је било дефинисано да се при Министарству саобраћаја образује отсек рачуноводства који ће вршити централне финансијско-рачуноводствене послове целог ресора железнице, али је то било нефункционално решење, које није донело никаквих позитивних резултата.

Друга фаза отпочела је почетком 1923. године, а потпуно заживела у 1924/25. буџетској години. Новим решењем направљена је комбинација примене предратних законских прописа са потребама послератне организације железнице и њене финансијске службе.⁷

У практичном смислу, новим решењима је утрт пут ка унификацији и једнообразном раду финансијско-рачуноводствене службе свих железничких дирекција. Током овог периода уочавани су проблеми и вршене корекције модела организације, и измене и допуне постојећих прописа (о станичном рачуноводству, тарифским решењима, раду одељења за рачуноводство и финансије, о железничкој имовини, и др), све у циљу ефикаснијег рада и пословања.⁸

Почев од 1930/31. буџетске године тече трећа фаза организованости финансијско-рачунске службе. То је фаза централизоване управе. Новим организацијским решењем омогућено је брже и ефикасније управљање резултатима пословања, тако да је управа могла да промтно предузима потребне мере за одржавање финансијске равнотеже. Дефинисани циљеви који су били постављени на почетку ове етапе били су остварени.

Финансијско-рачуноводствена служба државних железница се одвијала у оквиру Министарства саобраћаја и под надзором Министарства финансија, а напредак који је она остварила после 1918. године био је резултат напора

⁶ Привремена уредба о организовању и формирању железница у Краљевини Срба, Хрвата и Словенаца 26.12.1918, Уредба о устројству Министарства саобраћаја, 25.02.1919, Уредба о организацији Министарства саобраћаја и саобраћајне службе, 25.05.1921, Уредба о организовању Министарства саобраћаја и саобраћајне службе, 30.03.1927. *Влада уједињење Краљевине Срба, Хрватиа и Словенаца.*

⁷ Уредба о организацији Министарства саобраћаја, 25.02.1919.

⁸ Правилник о станичном рачуноводству, 01.01.1924, Тарифска реформа, јединствена тарифа за целу земљу, 01.10.1925, Закон о железничкој имовини, 01.04.1930, Правилник о управљању и обрачунавању железничке имовине, 01.04.1930, Правилник о рачунском и благајничком пословању железничких станица, 01.04.1931.

запослених, унапређења унутрашње организације Министарства за саобраћај, повећања ефикасности рада државне управе, и предузимања ефикасних организацијских мера.⁹ И напредак који је остварен у целокупном железничком саобраћају у земљи, и посебно у Војводини, био је резултат напора запослених, као и превазилажења почетних проблема у првим годинама након Присаједињења, и општег тренда развоја саобраћаја.

3. ПОКАЗАТЕЉИ ПОСЛОВАЊА У ПЕРИОДУ ПОСЛЕ ПРИСАЈЕДИЊЕЊА

3.1. Основни показатељи промета и инфраструктуре

Табела бр. 4: Просечна експлоатациона дужина пруга у км на подручју дирекције Суботица

Буџетска година	На нивоу државе	Дирекција Суботица
1922/23	7789	1626
1923/24	8180	1946
1924/25	8686	1946
1925/26	8762	1922
1926/27	8792	1948
1927/28	8955	1993
1928/29	9048	1944
1929/30	9098	1909
1930/31	9240	1909
1931/32	9887	1902
1932/33	9810	1901
1933/34	9826	1900
1934/35	9828	1989
1935/36	9873	1891
1936/37	9895	2291
1937/38	9444	2291

Извор: Завршни рачуни оп. цит. 447.

⁹ *ibidem*. Завршни рачуни, 25

Упоређујући експлоатациону дужину пруга у новој држави по појединим дирекцијама, може се закључити да је железничка мрежа на подручју Дирекције Суботица, нарочито у Бачкој, била најгушћа у држави – укупна дужина износила 2291 км. (дужина пруга у осталим дирекцијама, на пример 1937/38 године, била је: Београд 2318 км, Загреб 2222, Љубљана 1147, Сарајево 1465 км, с тим што су све дирекције имале већу територију од Дирекције Суботица. Буџетске 1922/23. године просечна експлоатациона дужина пруга на територији Дирекције Суботица била је 1626 км. Године 1928, на целокупној територији Дирекције Суботица, било је 216 станица, 9 стајалишта, 9 стоваришта, 2 укрснице, укупно 317 места, а то је 0,17 км експлоатационе дужине по квадратном километру површине (...) Међутим, Суботичка дирекција је имала релативно мали број локомотива: 196 локомотива са засебним тендером, а 227 тзв.тендер локомотива за кратке пруге. Све друге дирекције имале су већи број¹⁰.

Укупан број путника који су 1928. године отпутовали са станица Суботичке дирекције износио је 11 006 209 путника. Исте године у оквиру ове дирекције превезено је 3 055 637 тона робе. На подручју Дирекције било је 22 пограничне железничке станице, тако да је преко њих ишао значајан извозни-увозни саобраћај. Од укупно запослених на југословенским железницама (72 863 лица) у Дирекцији Суботица било је запослено 10 056 лица.¹¹

3.2. Финансијски показатељи у периоду децентрализоване управе

Интерес нове државе био је да се што пре успоставе железничке везе и успостави саобраћај по сваку цену, иако је било извесно да трошкови пословања неће одмах моћи бити покривени приходима из пословања – али је са друштвено-економског становишта то било оправдано, јер је железничка мрежа инфраструктурна основа неопходна за општи економски развој, посебно за делатности индустрије, пољопривреде, трговине, извоза, развоја градова, регионални развој, итд. Расходи и приходи приказани су у табелма бр. 5. и 6.

¹⁰ М. Чонкић *100 година железница у Војводини*, Београд 1958 75.

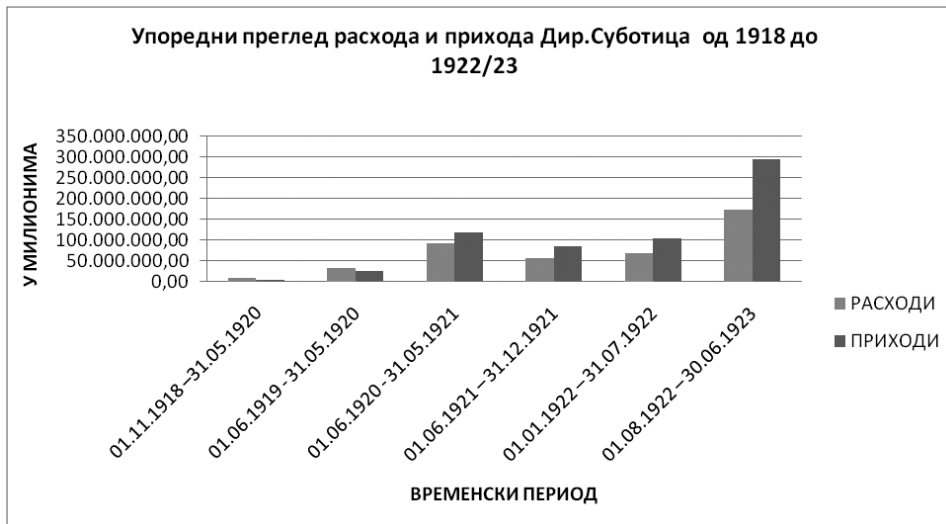
¹¹ („Промет путника на железничким станицама“) *Народно благосћање Београд*, 4/1929., 704. Такође и (Статистика железница Краљевине Југославије), *Економисџ*, бр. 9-10/192., 556-557, и, („Привреда Војводине“), *Годишњак Трговинско-индустријске и занайске коморе*, Нови Сад 1930, 173-175.

Табела бр. 5: Расходи и приходи Суботичке дирекције у периоду од 01.11.1918.–30.06.1923.

период	расходи	приходи	+суфицит -дефицит
01.11.1918 –31.05.1920	8.786.117,84	4.759.693,59	-дин. 4.026.424,25
01.06.1919 – 31.05.1920	33.383.367,90	27.163.173,67	-дин. 6.220.194,23
01.06.1920 – 31.05.1921	91.132.490,99	118.233.034,66	+дин. 27.100.543,67
01.06.1921 – 31.12.1921	56.450.132,75	85.962.517,09	+дин. 29.512.384,34
01.01.1922 – 31.07.1922	67.536.057,72	104.575.454,07	+дин. 37.039.396,35
01.08.1922 – 30.06.1923	172.492.143,27	292.578.912,74	+дин 120.086.769,47

Извор: Завршни рачуни, оп.цит. 25-36

Дијаграм број 1: Упоредни преглед расхода и прихода Дирекције Суботице у периоду од 1918 – 1922/23



Извор: Завршни рачуни, оп.цит. 38

Дирекција Суботица у овом раздобљу показује релативно најбољи финансијски резултат међу свим дирекцијама. У прва два послератна периода, она је још била под управом Генералне дирекције мађарских железница у Будимпешти, (стварно под командом наше војне управе), и била је привидно пасивна. Међутим, чим су мировним уговорима утврђени нови односи, саобраћај у подручју ове дирекције почео је да се брже развија. Уз напоре запослених и максималну штедњу личних и материјалних издатака, у трећем,

четвртом, петом и шестом буџетском периоду, ова дирекција остваривала је највеће вишкове прихода.¹²

У раду „Завршни рачуни 1918/19-1938/39 са најважнијим статистичким подацима“ приказано је пословање железнице по појединим дирекцијама по појединим буџетским периодима. У буџетском периоду 1.11.1918-31.5.1919, на подручју Дирекције Суботица приходи су били мали, јер је железница коришћена за војне транспорте. Приходи су били мали и на подручјима осталих дирекција, осим на подручју Загребачке дирекције (која је тада обухватала и словеначке пруге, и остваривала је већи приход него све остале дирекције заједно, јер је на тим пругама цивилни саобраћај био најинтензивнији). У буџетској години од 1.6.1919-31.5.1920. у земљи је била висока инфлација па је дошло до пораста расхода и прихода у свим дирекцијама. Железница се тада још увек налазила у фази организовања, тако да су трошкови обнове и нових инвестиција у овом периоду били скоро колико и укупни расходи у претходном периоду. Министарство саобраћаја покушало је да повећањем тарифа повећа приходе, али је пораст трошкова био већи, тако да се та буџетска година код свих дирекција завршила с дефицитом.

У буџетској години 1.6.1920-31.5.1921. трошкови су, услед инфлације, и даље узбано расли, а програми штедње нису дали жељене резултате. Расходи и приходи су расли и у Дирекцији Суботица, али је она једина у тој буџетској години остварила позитиван финансијски резултат, будући да су остварени приходи били већи од расхода. У буџетском периоду 1.6.1921–31.12.1921. на подручјима свих дирекција заустављен је нагли пораст расхода из претходног периода, а дошло је до повећања прихода услед полета у свим привредним делатностима. Приходи Дирекције Суботица су тада повећани за 21,1%. У буџетском периоду од 1.1 – 31.7.1922, у свим дирекцијама, осим Сарајевске (Сарајевска је у целом овом периоду имала веће расходе од прихода), остварени су позитивни финансијски резултати, највише захваљујући повећању железничких тарифа и прихода по том основу. Порасли су и расходи, али сразмерно мање него приходи. У последњој буџетској години децентрализованог пословања, од 1.8.1922-30.6.1923. дошло је до успоравања привредног раста и трговачког и саобраћајног промета, али је ипак остварено повећање прихода у свим дирекцијама, највише у Дирекцији Суботица – 78 %, док је на нивоу осталих дирекција приход порастао просечно за 45,5%. Порасли су и расходи, такође највише у Дирекцији Суботица, 62,6%, док су у Загребачкој дирекцији порасли за 48,9%, у Београдској 29%, а у Сарајевској 53,2%.

Генерално, исказаним финансијским резултатима у периоду децентрализоване управе, са становишта укупног железничког саобраћаја, може се

¹² „Вид“ Завршни рачуни 1918/19-1937/38, са најважнијим статистичким подацима, Југословенске државне железнице, Београд 1939 38.

бити задовољно, јер је већ 1921. године на нивоу земље постигнута равнотежа између расхода и прихода. Железнички саобраћај као целина почео је да остварује вишкове прихода којима су до краја 1922/23 године у целисти покривани дефицити из прва три буџетска периода.¹³

3.3. Финансијски показатељи пословања у периоду 1923-1929/30. године – раздобље централизоване (јединствене) управе

Привреда Југославије је и после 1922/23 године била у успону. Оствариван је значајан раст извоза као резултат већих приноса у пољопривреди, а као резултат тога оствариван је и већи број тона превезене робе и нето-тонских километара, и приход од робног саобраћаја.

Табела број 6

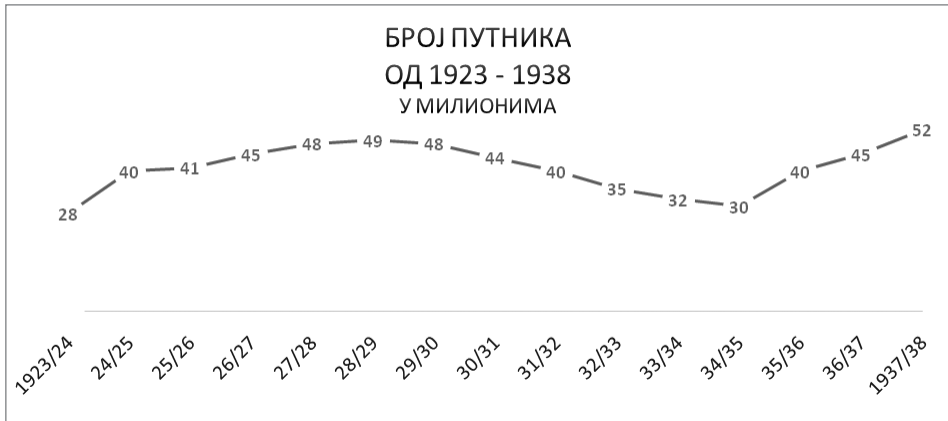
Расходи и приходи показани у завршним рачунима и прегледима за време од 1918/19 до 1937/38 закључно показују следеће резултате.

Буџетски период		Расходи	Приходи	-вишак расхода + вишак прихода
1.	1918/19	48,199.808.76	33,409.150.22	-14,790.658-54
2.	1919/20	280,343,721.09	166,235.145.49	-114,108.575.59
3.	1920/21	660,251.658.28	601,276.368,28	-53,975,290-
4.	1921	439.075.2515.49	466,104.668,34	+27,029,411.85
5.	1922	528,031.411.09	572,548.372.58	+ 44,516.961.49
6.	1922/23	1.195,707.735-29	1.309,382.327,34	+ 113,674.592.06
7.	1923/24	1.601,572.636.61	1,769,295.284-21	+ 167,722.647.60
8.	1924/25	2.545,872.486-72	2.649,188.'267.14	+108,305.780.42
9.	1925/26	2.693,214.408.49	2.383,300.122'47	-309,914.286.02
10.	1926/27	2.402,607.470.64	2.290,318.630.11	-112,288.840.53
11.	1927/28	2.275,692.839.75	2.273,053.878-49	-2,638.961.26
12.	1928/29	2.341,792.435-	2.485,804.694.13	+144,012.259.13
13.	1929/30	2,983,521.-289.54	3.049,955.128.64	+66,433.839.10
14.	1930/31	2.744,111.669-57	2.686,311.471.36	-57,800.192.21
15.	1931/32	2.545,31187.812.49	2.226,816.906.66	-318,370.905.83
16.	1932,33	2.107,938,362,67	1.999,904.496.11	-127,133.866.56
17.	1933/34	1.967,828.061,23	1.997,772.780.12	+29,944.718.89
18.	1934/35	1.897,294.895.991	1.958,496.781.79	+61,201.976.59
19.	1936/37	1.827,099.817	2.082,297,214.88	+102,854.121.52
20.	1936/37	1.951.636,542,34	2.054,490.669-86	+255,197.397.88
21.	1937/38	2.231,942.071	2.439,649.321.71	+207,707.25012
	Свега	37.268,922.293	37,476,501.673.93	+207,579.380.11

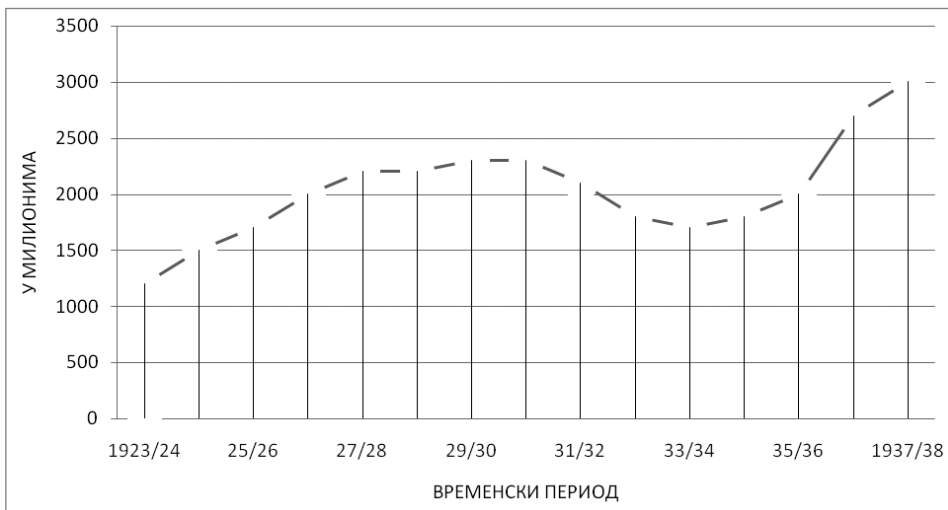
Извор, Завршни рачуни, оп. цит. 57

¹³ („Завршни рачуни 1918/19-1937/38, са најважнијим статистичким подацима) Јуџо-словенске државне железнице, Београд 1939 39

Дијаграм број 2: Број превезених путника (у милионима)



Дијаграм број 3: Број остварених путничких километара од 1923 до 1938.



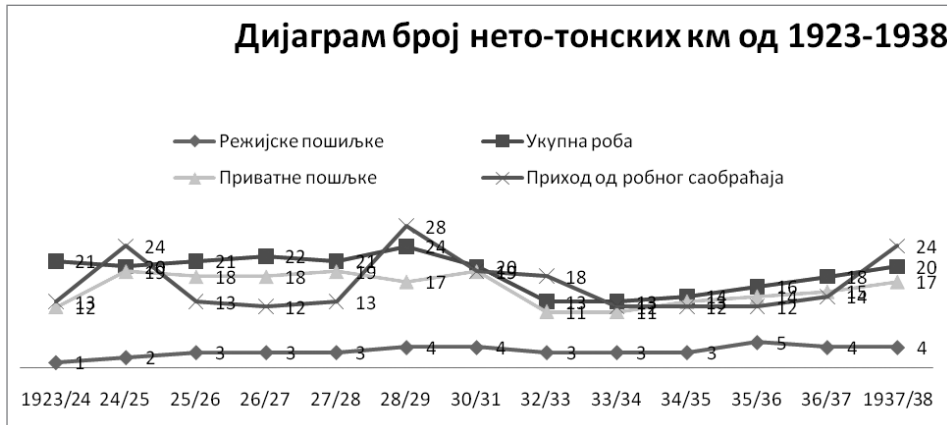
Извор: Завршни рачуни, оп. цит. 62.

Дијаграм број 4: Број остварених тона превоза робе у периоду од 1923 до 1938 (у милионима тона).



Извор: Завршни рачуни 1918/19-1937/38 са најважнијим експлоатационим подацима, Југословенске железнице, Београд, 1939,63

Дијаграм број 5: Број остварених нето-тонских километара у периоду од 1923. до 1938. (у милонима нткм.)



Извор: Завршни рачуни 1918/19-1937/38 са најважнијим експлоатационим подацима, Југословенске железнице, Београд, 1939, 63.

Начин исказивања биланса био је дефинисан важећим законским прописима. Нови правилник из 1933. године омогућио је да се на адекватан начин исказују актива и пасива, односно елементи који чине активу и пасиву, и добије потпуни имовински преглед железнице, и увећање-смањење имовине.¹⁴

Године 1925. направљен је јединствени, централизовани заједнички буџет за целу железницу, наставио се релативно задовољавајући тренд пословања, и оствариван је суфицит у пословању. Међутим, у 1926. години се, услед више фактора, финансијска ситуација погоршала и исказан је дефицит. У 1927. години је покушано да се неповољан финансијски тренд прекине методом смањивања трошкова, на начин што су смањени лични расходи, укинути додаци, и сл.

Наредних година се ситуација поправила и стање је прешло у плус, и оствариван је упоредни раст расхода и прихода. Међутим, талас велике економске кризе (great depression) који је уследио, захватио је и железницу. Пошто нису на време биле предузете потребне мере, криза је изазвала поремећаје и пад саобраћаја и прихода, уз раст расхода. Дефицит је 1932 године износио 57.800.192.21 динара.

Тренд општег погоршања под утицајем велике депресије, смањења производње и пада саобраћаја, и смањења прихода, наставио се и у 1933. години упркос великим напорима и корекцијама на расходној страни, па је и та година завршена с дефицитом. Релативно повољно било је што је губитак био сразмерно мањи него код осталих држава у окружењу.

Године 1934. уведена је нова тарифна политика као мера нове саобраћајне политике, и примењен је нови сценарио штедње као нужна мера за заустављање негативног тренда. То је утицало да финансијски резултат буде благо позитиван. Позитиван тренд се наставио и у 1935. години, али с обзиром да инструменти штедње имају своје ограничење, ефекат је био све слабији, а раст прихода незнатан.

Наредне године, 1936, корекцијама тарифа у путничком саобраћају повећан је промет, а и приходи. Финансијски ефекат није у кратком року био позитиван, али је број путника повећан за 35%. С обзиром на исплате дуга за клирин пензије са Аустријом, расходи су порасли. Суфицит је у овој пословној години износио 102.854.121,52 динара. Ипак, на време је уочено да су тарифе биле превише смањене, па су 1937. године повећане. Претпоставка је била да стандард грађана омогућава да цене буду повећане. Уочава се и смањење личних расхода. Те године је остварен суфицит од 255.197.397,88 динара. У 1938. години обим железничког саобраћаја се знатно повећао услед изласка из депресије, па је остварен раст прихода, мада тај раст прати и раст расхода.

¹⁴ Правилник о управљању и обрачунавању железничке имовине, 01.04.1933.

За укупно посмтарани период се може закључити да је то био период турбулентних кретања након рата и стварања нове државе, а то је утицала и велика депресија тридесетих година. Железница у Војводини и целој држави делила је судбину развоја и проблема заједно са другим гранама саобраћаја, индустријом и осталом привредом.

(За период после 1938/39 до почетка рата, нема података)

4. СТАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА НА ПРОСТОРУ ВОЈВОДИНЕ ЈЕДАН ВЕК ПОСЛЕ ПРИСАЈЕДИЊЕЊА – ОПШТА ОЦЕНА

Данас, сто година од Присаједињења и стварања државе КСХС, железнице Војводине и свих држава бивше СФРЈ, налазе се, већ више деценија, у економским, техничко-технолошким и организационим проблемима. На простору Војводине постоји 1735 км. пруга којима управља „Железница Србије“ ад. Од тога су 494 км магистралне пруге, 483 км су регионалне, 381 км локалне, 149 км су кратке пруге, а ван функције је, тренутно, 228 км. Двоколосечних пруга је само 97 км, а електрифицираних 245 км. Такво стање није задовољавајуће. Неке пруге су старе и дотрајале, малих су брзина кретања, а на неким се саобраћај не одвија, али постоје планови да се на њима поново успостави железнички саобраћај. С друге стране, повољно је што се већина магистралних пруга кроз Војводину налази на Коридору X и његовом краку Хб, за које правце Европа има посебан интерес.

Чињеница је да су железнички систем, и воз као најважнији елемент тог система, по природи веома сложени, а у исто време веома значајани за сваку земљу. То указује на потребу ефикасне и одговарајуће економске, саобраћајне и развојне политике од стране државе. Међутим, због економске кризе и недостатка финансијских средстава у целој земљи, последњих деценија се недовољно инвестирало у инфраструктуру, возна средства и њихово одржавање. Уназад две године у Војводини су отпочели процеси санације магистралних пруга, изградње нових колосека, реконструкције, изградње нове савремене пруге од Београда до границе са Мађарском, и потпуне обнове возног парка, инфраструктуре и система вуче. То ће за резултат имати повећање техничко-експлоатационих перформанси железнице, и повећање економичности, безбедности, и ефикасности железничког саобраћаја у Војводини. Ако се такав тренд настави, може се очекивати да ће се за пет до десет година целокупни железнички саобраћај у Војводини, и у целој Србији такође, моћи да одвија у складу са UIC/EN стандардима, по којима се данас одвија саобраћај у економски развијеним земљама.

ЗАКЉУЧАК

По завршетку Првог светског рата уследили су мировни споразуми и настала је нова територијална подела Европе. На месту бивше Аустроугарске створене су нове државе. Територија Војводине присаједињена је Краљевини Србији. У време Присаједињења на територији Војводине је било око 1700 км пруга нормалног и узаног колосека, у државном власништву и власништву акционарских друштава. Све оне биле су огранци великих железничких мрежа Аустрије и Мађарске. Већ прва влада нове државе донела је најнужније мере у циљу увезивања свих железничких пруга на новој државној територији у једну целину и успостављање саобраћаја на свим пругама. У наредном двадесетогодишњем периоду вршено је постепено организовање железница нове државе према економским и политичким циљевима нове државе и постигнут је општи напредак развоја железничког система земље. Железничка мрежа у Војводини и даље је била најгушћа, а квалитет саобраћаја највиши у земљи. Тај тренд је настављен и после Другог светског рата.

Последњих деценија све железнице у постјугословенским државама имају економске и техничко-технолошке тешкоће. У текућој деценији железница у Србији је задобила приоритет у развојној политици, а окосницу саобраћаја и даље престављају магистралне пруге кроз Војводину. Може се очекивати да ће за пет до десет година железница у земљи, посебно у Војводини, бити на приближном нивоу најразвијенијих железница у Европи.

ЛИТЕРАТУРА И ИЗВОРИ

- Плеснић Миле, Минић Миломир, Паповић Благоје, и други: На скретници миленијума, Желнид, Београд, 2000. г.
- Влада Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца: Привремена уредба о организовању и формирању железнице у Краљевини Срба, Хрвата и Словенаца, 26.12.1918.г; Уредба о устројству Министарства саобраћаја, 25.2.1919; Уредба о организацији Министарства саобраћаја и саобраћајне службе, 30.3.1927.г; Правилник о раду Одељења за рачуноводство и финансије, генералној и обласним дирекцијама државних железница, 1922 г; Правилник о станичном рачуноводству, 1.1.1924 г.; Тарифска реформа за целу земљу, 1.10.1925 г.; Закон о железничкој имовини 1.4.1930 г; Правилник о управљању и обрачунавању железничке имовине, 1.4.1930 г.; Правилник о рачунском и благајничком пословању железничких станица, 1.4.1931. г.
- Чонкић, Милорад: 100 година железнице у Војводини, ЖТП, Нови Сад, 1958. г.
- Николић, Јездимир: Историја железница у Србији, Војводини, Црној Гори и Косову и Метохији, Завод за издавачку и пропагандну делатност ЈЖ, Београд, 1958 г.г

- Народно благостање, недељни часопис бр. 43/1929: Промет путника на железничким станицама, Београд, 1929. г.
- Економист, часопис, 9-10/1929: Статистика железница Краљевине Југославије, Београд, 1929.г.
- Привреда Војводине, годишњак Трговинско-индустријске и занатске коморе, Нови Сад, 1930. г.
- Југословенске државне железнице: Завршни рачуни 1918/19-1937/38 године, са најважнијим експлоатационим подацима, Београд, 1939. г.
- Републички завод за статистику: Саобраћај и телекомуникације, билтен, Београд, 2019. г.

Aleksandar S. Blagojević, Ph.D.
asa.vucans@gmail.com

State of Railway Traffic in Vojvodina after the Attitudes and the Postal Development

***Abstract:** Railway in Vojvodina have been built since 1856. According to a peace treaty it became a part of a railway network of a new country in 1918. Rails on that territory were not as destroyed in Vojvodina as they were in Serbia during the World War I but they were damaged and had barely any transporting ability. After the annexation of Vojvodina to Serbia, the existing rails were reconstructed, new rails and railway infrastructure were built and some new rules regarding railway traffic were introduced. During the first couple of years railway system in a new country was not centralized and it was controlled by five different regional sections, one of which was located in Subotica for territory of Backa, Banat and Baranja. In the period from 1923/24 to the World War II the railway system was centralized. Regarding the difficulties and problems that the new country had encountered, the development and the results of a management between the two World Wars were satisfying.*

Keywords: *railway, Vojvodina, inherited condition, traffic, railway network.*

Датум пријема рада: 03.09.2019.