

SUMARNI INVENTAR ARHIVSKOG FONDA

" Servisna radionica željeznice Slavonski Brod "
(1946. – 1951 .g.)

Državni arhiv u Slavonskom Brodu
Izradila: Gordana Slanček

Slavonski Brod, 2006.g.

SADRŽAJ

<i>SADRŽAJ</i>	<i>str 2-3</i>
<i>POPIS KRATICA</i>	<i>str 4</i>
5. ELEMENTI NORMIRANOG ZAPISA	<i>str 5</i>
<i>5.1. PODRUČJE IDENTIFIKACIJE</i>	<i>str 5</i>
<i>5.1.1. Vrsta entiteta</i>	<i>str 5</i>
<i>5.1.2. Normirani oblik naziva</i>	<i>str 5</i>
<i>5.1.5. Drugi oblici naziva</i>	<i>str 5</i>
<i>5.1.6. Oznake za pravne osobe</i>	<i>str 6</i>
5.2. PODRUČJE OPISA	<i>str 6</i>
<i>5.2.1. Vrijeme djelovanja</i>	<i>str 6</i>
<i>5.2.2. Povijest</i>	<i>str 6</i>
<i>5.2.3. Mjesta / Sjedište</i>	<i>str 8</i>
<i>5.2.4. Pravni položaj</i>	<i>str 8</i>
<i>5.2.5. Funkcije, zanimanja, djelatnost</i>	<i>str 8</i>
<i>5.2.6. Nadležnost / Izvori ovlasti</i>	<i>str 10</i>
<i>5.2.7. Unutarnji ustroj</i>	<i>str 10</i>
<i>5.2.8. Opći kontekst</i>	<i>str 10</i>
5.3. PODRUČJE VEZE	
<i>Prva veza</i>	<i>str 10</i>
<i>5.3.1. Naziv / Oznake povezanih pravnih osoba, fizičkih osoba ili obitelji</i>	<i>str 10</i>
<i>5.3.2. Vrsta veze</i>	<i>str 10</i>
<i>5.3.3. Opis veze</i>	<i>str 10</i>
<i>5.3.4. Nadnevc i veze</i>	<i>str 10</i>
<i>Druga veza</i>	
<i>5.3.1. Naziv / Oznake povezanih pravnih osoba, fizičkih osoba ili obitelji</i>	<i>str 10</i>
<i>5.3.2. Vrsta veze</i>	<i>str 11</i>
<i>5.3.3. Opis veze</i>	<i>str 11</i>
<i>5.3.4. Nadnevc i veze</i>	<i>str 11</i>
5.4. PODRUČJE KONTROLE	
<i>5.4.1. Oznaka normiranog zapisa</i>	<i>str 11</i>
<i>5.4.2. Oznaka ustanove</i>	<i>str 11</i>
<i>5.4.3. Pravila i / ili konvencije</i>	<i>str 11</i>
<i>5.4.4. Status</i>	<i>str 11</i>
<i>5.4.5. Razina detaljnosti</i>	<i>str 11</i>
<i>5.4.6. Nadnevc nastanka, izmjena i brisanja</i>	<i>str 11</i>
<i>5.4.7. Jezici i pisma</i>	<i>str 11</i>
<i>5.4.8. Izvori</i>	<i>str 11</i>
<i>5.4.9. Napomene o održavanju</i>	<i>str 12</i>

6. POVEZIVANJE PRAVNIH OSOBA, FIZIČKIH OSOBA I OBITELJI S ARHIVSKIM GRADIVOM I DRUGIM IZVORIMA

Prvi povezani izvor

6.1. Oznake i naslovi povezanih izvora.....	str 12
6.2. Vrste povezanih izvora.....	str 12
6.3. Priroda veza	str 12
6.4. Nadnevc i povezanih izvora i / ili veza.....	str 12

Drugi povezani izvor

6.1. Oznake i naslovi povezanih izvora.....	str 13
6.2. Vrste povezanih izvora.....	str 13
6.3. Priroda veza.....	str 13
6.4. Nadnevc i povezanih izvora i / ili veza.....	str 13

LITERATURA.....	str 14
-----------------	--------

INVENTARNI POPIS.....	str 15
-----------------------	--------

POPIS KRATICA

<i>BiH</i>	<i>Bosna i Hercegovina</i>
<i>br</i>	<i>broj</i>
<i>Čl</i>	<i>članak</i>
<i>d.o.o</i>	<i>društvo ograničenom odgovornošću</i>
<i>D/m</i>	<i>dužnih metara</i>
<i>FNRJ</i>	<i>Federativna Narodna Republika Jugoslavija</i>
<i>g</i>	<i>godina</i>
<i>Hrv</i>	<i>hrvatski</i>
<i>HŽ</i>	<i>Hrvatske željeznice</i>
<i>ISAAR (CPF)</i>	<i>Međunarodna norma arhivističkog normiranog zapisa za pravne Fizičke osobe te obitelji</i>
<i>Itđ</i>	<i>i tako dalje</i>
<i>km</i>	<i>kilometara</i>
<i>mj</i>	<i>mjesec</i>
<i>N/S</i>	<i>na Savi</i>
<i>Odn</i>	<i>odnosno</i>
<i>p.o</i>	<i>posebne ovlasti</i>
<i>SHS</i>	<i>Srba, Hrvata, Slovenaca</i>
<i>Sl.Brod</i>	<i>Slavonski Brod</i>
<i>SSSR</i>	<i>Savez sovjetskih socijalističkih republika</i>
<i>Svj</i>	<i>svjetski</i>
<i>Tj</i>	<i>to jest</i>

5. ELEMENTI NORMIRANOG ZAPISA

5.1. PODRUČJE IDENTIFIKACIJE

5.1.1. Vrsta entiteta

Pravna osoba

5.1.2. Normirani oblik naziva

" Servisna radionica željeznice Slavonski Brod "

5.1.5. Drugi oblici naziva

Nazivi od 1895.g. do 1951.g.

- 1) *Slavonska mjestna željeznica (Slavonai h.e. vasut) mađarski* 1895.g. - ?
- 2) *Državne željeznice kraljevstva Srba, Hrvata i Slovenaca
- Direkcija Zagreb* 1921.g.
- 3) *Državna željeznica kraljevine SHS
Direkcija Zagreb* 1922.- 1923.g.
- 4) *Državne željeznice Kraljevine SHS,
Direkcija državnih željeznica Kraljevine SHS u Subotici,
XIV. Sekcija za održavanje pruge (brodska) u Brodu na Savi* 1925.g.
- 5) *Kraljevina SHS
Željeznička direkcija – Subotica
Građevinsko odeljenje
XI. sekcija za održavanje pruge Brod* 1928.g.
- 6) *Jugoslavenske državne željeznice
XI. Sekcija za održavanje pruge u Slavonskom Brodu* 1939.g.
- 7) *Nezavisna Država Hrvatska
Hrvatske državne željeznice
Sekcija za održavanje pruge Slavonski Brod* 1941.- 1945.g.
- 8) *Ministarstvo saobraćaja F.N.R.J.
Željeznička uprava Zagreb,
- Sekcija za održavanje pruge Slavonski Brod* 1947.g.
- 9) *Ministarstvo saobraćaja FNRJ
Željeznička uprava Zagreb
- Ložnica Slavonski Brod* 1949.g.

5.1.6. Oznake za pravne osobe

Prema izvodu iz statističkog registra brojčana oznaka pravno ustrojbenog oblika je 92, djelatnost je "prijevoz putnika i robe (teret)", brojčana oznaka podrazreda 60101, a matični broj poslovnog subjekta je 3249743.

5.2. PODRUČJE OPISA

5.2.1. Vrijeme djelovanja

1946. – 1951. g.

5.2.2. Povijest

Izgradnja željezničke mreže na području bivše Jugoslavije može se podijeliti na nekoliko perioda:

- 1) Period od 1846.g. do 1918.g.
- 2) Period od 1918.g. do 1941.g.
- 3) Period od 1941.g. do 1945.g.
- 4) Period od 1945.g.

Na izgradnju željezničke mreže, u ekonomsko političkom smislu utjecale su slijedeće zemlje: Austrija, Mađarska, Turska, Italija, a posredno Njemačka i druge imperijalističke zemlje Europe.

Kada su prije 160.g. počeli graditi prvu željeznicu na teritoriju bivše Jugoslavije gospodarila su dva velika državna sistema:

- 1) stara carska Austrija – apsolutistička monarhija, srce i jezgra evropske reakcije
- 2) stara i apsolutistička Turska, ekonomski i politički neusporedivo zaostala država

Granice ovih dviju apsolutističkih država su se protezale nekako sredinom teritorija bivše Jugoslavije.

Austriji je bio glavni cilj početi gradnju željeznice u Donjoj Austriji s Bečom i u češkim pokrajinama. Pa je saobraćajni cilj bio Austriji povezati taj ekonomski centar s osobnim pristaništima na Jadranskom moru. Povezivanje glavnog centra tadašnje Austrije s Trstom bio je glavni motor najstarije austrijske građevinske politike, onda će nam postati jasna i glavna težnja tada nastajućeg kapitala carske Austrije za ekonomskim prodiranjem na jug, za iskorištavanjem prirodnih saobraćajnih osnova morem i plovnim rijekama. U središtu tog cilja nalazila se Slovenija, tako da je među prvima u dobila saobraćajnu mrežu, a ostali dijelovi bivše Jugoslavije su ostali netaknuti.

Ali u isto to vrijeme Bosna i Makedonija već tada dobile svoje prve željeznice. To se dogodilo onda kada su u **Turskoj** počeli pomoću evropskog kapitala graditi veliku željeznicu koja bi povezivala tadašnje turske pokrajine na Balkanskom poluotoku. Takvo je bilo stanje do 1878.g. kada je došlo do konflikta između carske Rusije i srednjoeuropskih i zapadnoeuropskih velesila. Na europskoj političkoj sceni se tada snažno afirmirala nova, Bizmarkova Njemačka, koja je pomagala Austro-Ugarsku u njemačkim imperijalističkim težnjama prodiranja na jugoistok, jer je ona znala iskoristiti ekonomske i političke okupatorske pothvate bečkog centra. Tako da je 1878.g. prekretnica u izgradnji željeznice na području bivše Jugoslavije.

Berlinskim kongresom je carski ruski utjecaj bio potisnut na istočni dio Balkana, dok je u zapadnom dijelu počeo prodirati srednjoeuropski i zapadnoeuropski kapital. Došle su poslije 1878.g. u izgradnju nove željeznice, usmjerene od sjevera prema jugu i jugoistoku. Kao dio velike međunarodne pruge, izgradili su novu željeznicu koja je išla od Budimpešte sredinom između Tise i Dunava na Suboticu, a odatle na Novi Sad i preko Save na Beograd i dalje prema Carigradu.

Godine 1878. Austrija je napravila sudbonosan korak: okupirala je BiH. Za svoje eksploatacijske planove je austrijski kapital brzo izgradio željeznicu uskog kolosijeka od Broda n/S do Sarajeva. Staru prugu Segedin – Subotica – Osijek su od Dalja na Dunavu preko Vinkovaca vezali sa Sl. Brodom još 1879.g. da bi tim uspostavili polaznu točku za saobraćajno – ekonomski prodor u Bosnu.

Nakon propasti Austro – Ugarske 1918.g. stara Jugoslavija naslijedila je prugu Ljubljana – Zagreb – Beograd, koja je postala saobraćajna i ekonomska magistrala nove Jugoslavije. Njen gornji dio, od Zidanog mosta do Ljubljane (i dalje do Trsta) samo dio velike pruge duplog kolosijeka od Beča do mora.

Sektor od Zidanog mosta do Zagreba i Siska je nastao radi priključenja tih krajeva i savskog riječnog saobraćaja na carsko – austrijsku željezničku magistralu.

Sektor od Vinkovaca do Sl. Brod je nastao kao produženje pruge od (Segedina) Subotice preko Dalja do ulaznih vrata u Bosnu, dakle za povezivanje budimpeštanskog kapitala sa novo okupiranom kolonijom Bosnom, 1879.g.

Ali su još uvijek ostale dvije velike praznine:

- 1) Prvu su ispunili tako da su 1888.g. izgradili željeznicu od Sunje još dalje preko Save kod Jasenovca do Nove Gradiške, a posljednji spoj do Sl. Broda 1889.g.*
- 2) dok su drugu prazninu prekrili željezničkim spojem od Sremske Mitrovice do Vinkovaca tek 1891.g.*

Sektor kroz Dugo Selo, Banovu Jarugu itd. na Novsku nastajao iz lokalnih željeznica i da je njegov zaključni dio dograđen tek pred I svj. Rat.

Mađarska je izgradila u god. 1878 / 79. normalnu prugu dužine 3,6 km od Sl. Broda sa mostom preko Save koji je služio željezničkom i drumskom saobraćaju. Pruga je otvorena za saobraćaj 5. VII 1879.g. , a bila je u eksploataciji mađarskih državnih željeznica.

Godine 1878. izgrađena je pruga (Pešta – Pečuj) – Osijek – Dalj – Vinkovci – Vrpolje – Brod. Ova je pruga imala dvostruki karakter: prvi da poveže Peštu sa žitorodnim krajevima i drugo ova je pruga otvarala vrata za izlazak u Bosnu gdje su se ugnijezdili austrijski kapitalisti. Ovakvom izgrađenom mrežom jasno se može dokazati da je bila tendencija podijeliti Hrvatsku na interesne sfere pojedinih grabljivaca u svrhu što bolje eksploatacije i nacionalnog ugnjetavanja.

Godine 1884.- 1890. pod pritiskom stranih imperijalista uglavnom njemačkog kapitala čija je interesna sfera bila istok, došlo je do povezivanja pruge Sisak – Novska – Brod kao sporedne pruge. Nastalu Austrijsku dominantnost, Mađarska je regulirala tarifnom politikom. Za robu koja je gravitirala iz njezinih interesnih sfera za zapad bio je niži tarifni stav ako je prolazila preko Pešte makar je bio duži put. Time je Mađarska i po cijenu neekonomičnosti prisilila gravitaciju prema Pešti.

Iz toga proizlazi da su se pruge gradile prema utjecajima i interesima mađarskog i austrijskog kapitala i njihove suprotnosti u borbi za profitima. Na interese naroda, podizanje njegovog kulturnog i ekonomskog stanja nije se gledalo, već naprotiv bila je tendencija održanja zaostalosti na što većem stupnju. Takvom politikom došlo je do izoliranosti onih krajeva gdje kapital nije imao interesa (Lika, Kordun, Dalmacija).

Godine 1891. počelo je sa izgradnjom pruge Beograd – Zagreb. Mađarska je zbog konfiguracije svoje teritorije gradila isključivo radialne pruge (iz Pešte polaze radialne grupe u 19 pravaca). Za naše područje značajna je pruga Budimpešta – Pečuj – Osijek – Dalj – Vinkovci – Sl. Brod , koja je povezivala Peštu sa Slavonijom i otvarala vrata prema Bosni.

Rezultat djelatnosti na građenju pruge u periodu između dva svjetska rata (1918 - 1941.g.) mogao bi se izraziti u najkraćim potezima kao slijedi:

- a) Boje povezivanje Hrvatske i Slovenije, sa Srbijom i Makedonijom, izgradnjom duplog kolosijeka Zagreb - Beograd*
- b) Povezivanje Hrvatske a samim tim i ostalih krajeva zemlje sa lukama Jadrana (Split odn. Šibenik)*

Zbog nedovoljnog kapaciteta magistrale započelo se u travnju 1928.g. sa izgradnjom duplog kolosijeka Novska – Beograd. Izvodila ga je bivša Generalna direkcija putem područnih direkcija (Zagreb, Subotica, Beograd) i sekcija. Dio Beograd – Brod predan je u saobraćaj prosinac 1928.g. , a Brod – Novska u svibnju 1929.g.

Čitav privredni potencijal i veći dio vojnog predani su u tom periodu na upotrebu neprijatelju, slično kako je učinjeno i u većem dijelu Europe. Željeznička mreža na području tadašnje Jugoslavije dobro je došla okupatoru u slijedećem pogledu:

- a) da posluži kao sredstvo za prebacivanje trupa i ratnog materijala za rat u Africi, kasnije za rat u Grčkoj i kao pomoć savezničkoj Italiji.*

- b) *Da posluži kao sredstvo za prebacivanje trupa i materijala za akcije preko Turske na Kavkaz i Indiju.*
- c) *Da posluži kao sredstvo za prijevoz trupa i materijala iz jednog kraja zemlje u drugi u cilju nasilnog gušenja otpora, koji se javljao i rastao u svim krajevima zemlje.*
- d) *Za prijevoz hrane i ostalih opljačkanih dobara u Njemačku, zajedno sa radnom snagom koja je bila prisilno mobilizirana.*

Međutim njemačka vojska nije u potpunosti u tom uspijevala zbog diverzantskih akcija koje su radili partizani, ali također i njemačka vojska prilikom povlačenja sa područja bivše Jugoslavije u toku 1944.g. i 1945.g. također su vršili diverzantske akcije.

Sa vojnog gledišta, njemačka vojska je mislila da će razaranjem usporiti tok vojničkih operacija, da dobije u vremenu i što više sačuva svoj vojni potencijal, računajući na sporazum sa kapitalističkim zemljama i novim akcijama protiv SSSR.

Pruga Zagreb – Beograd je puštena u saobraćaj 14. VI 1945.g. , 36 dana po prekidu neprijateljstva i kapitulacije Njemačke. Do VIII mj. 1945.g. bilo je osposobljen najveći dio pruga u Hrvatskoj . To je bio veliki uspjeh budući da u to vrijeme nije bilo dovoljno alata, materijala i stručnog kadra. Obnova pruge Zagreb – Beograd je trajala 2 mj.

Na desnoj obali Save gomilali su se vagoni sa ugljenom koji su čekali da budu prebačeni preko rijeke da bi bili transportirani na sjever da pokreću industriju. Pretovar u Slavonskom Brodu bio je težak , skup i nije po kapacitetu mogao da odgovori potrebama. Stoga se nametala potreba obnove mosta preko Save kao jedan od prvih zadataka . I zbog toga su odmah po završetku radova na pruzi Zagreb – Beograd otpočeli radovi na obnovi ovog mosta (18. VI 1945.g.). Most je bio tako miniran da je stara konstrukcija bila potpuno uništena, a korito zakrčeno ostacima konstrukcije i stupova . Stoga je osovina novog mosta pomjerena za 15 metara uzvodno.

5.2.3. Mjesta / Sjedište

Slavonski Brod

5.2.4. Pravni položaj

Fond je aktivan i danas i djeluje pod nazivom Hrvatske željeznice d.o.o. Zagreb. U Sl. Brodu djeluje Ispostava podružnice HŽ Vinkovci: Servisna radionica željeznice (Ložiona) tj. Služba za vuču vlakova Sl. Brod.

Rješenjem Trgovačkog suda u Zagrebu, po sucu toga suda Vesna Buljan, u registarskom predmetu upisa usklađenja općih akata sa Zakonom o trgovačkim društvima, po prijedlogu predlagatelja HŽ HRVATSKE ŽELJEZNICE p. o. , Zagreb – Centar, Mihanovićeva 12, dana 5. VII 1995.g. donijeto je Rješenje da u sudski registar kod ovog suda se upiše preoblikovanje javnog poduzeća, u društvo s ograničenom odgovornošću sukladno Zakonu o hrvatskim Željeznicama i usklađivanje općih akata sa Zakonom o trgovačkim društvima u trgovačkom društvu. Pod tvrtkom / nazivom HŽ HRVATSKE ŽELJEZNICE, društvo s ograničenom odgovornošću, sa sjedištem u Zagrebu – Centar, Mihanovićeva 12, u registarski uložak s matičnim brojem subjekta upisa (MBS) 080003463, prema podacima utvrđenim u prilogu ovoga rješenja ("Podaci za upis u sudski registar") , koji je njegov sastavni dio.

5.2.5. Funkcije, zanimanja, djelatnost

Poslovno područje HŽ – Prijevoz organizira i obavlja željeznički prijevoz, prodaje usluge u putničkome i teretnom prijevozu i osigurava potrebna prijevozna sredstva.

U HŽ – Prijevozu obavljaju se slijedeće skupine poslova:

- *Poslovi putničkog prijevoza*
- *HŽ – Cargo*

- Poslovi organizacije prijevoza
- Poslovi vuče vlakova i željezničkih vozila

Poslovi vuče vlakova i željezničkih vozila jesu organizacija i obavljanje vuče vlakova, redovito održavanje željezničkih vozila, organizacija redovitog održavanja i redovitih popravaka željezničkih vozila, ekonomika održavanja željezničkih vozila, provedba razvoja željezničkih vozila, unapređenje tehnologije održavanja, razvoj sustava i praćenje kvalitete održavanja željezničkih vozila.

Poslovi vuče vlakova i željezničkih vozila obavljaju se u službama i grupama i to:

- u Službu za vuču vlakova
- u Službi za vučna vozila
- u Službi za vagone
- u Grupi za unapređivanje tehnologije održavanja
- u Grupi za sustav kvalitete održavanja vozila
- u Grupi za ekonomiku održavanja vozila
- u Grupi za razvoj željezničkih vozila.

Poslovi organizacije i vuče vlakova obavljaju se i u jedinicama za vuču vlakova sa sjedištem u Osijeku, Rijeci, Splitu, Varaždinu, Vinkovcima i Zagrebu.

Poslovi održavanja željezničkih vozila (vučnih vozila i vagona) obavljaju se i u jedinicama za održavanje željezničkih vozila sa sjedištem u Osijeku, Rijeci, Splitu i Vinkovcima.

Poslovi održavanja vučnih vozila obavljaju se i u jedinicama za održavanje vučnih vozila sa sjedištem u Varaždinu i Zagrebu, a održavanje vagona i u jedinici za održavanje vagona Zagreb.

1. POSLOVI VUČE VLAKOVA I ŽELJEZNIČKIH VOZILA

- 1.1. Služba za vuču vlakova
- 1.2. Služba za vučna vozila
- 1.3. Služba za vagone
- 1.4. Grupa za unapređenje tehnologije održavanja
- 1.5. Grupa za sustav kvalitete održavanja vozila
- 1.6. Grupa za ekonomiku održavanja vozila
- 1.7. Grupa za razvoj željezničkih vozila

Vuča vlakova:

Osijek, Rijeka, Split, Varaždin, Vinkovci i Zagreb

Održavanje željezničkih vozila:

Osijek, Rijeka, Split i Vinkovci

Održavanje vučnih vozila:

Varaždin i Zagreb

Održavanje vagona: Zagreb

JEDINICA VUČE VLAKOVA VINKOVCI:

- Vuča vlakova Vinkovci
- Vuča vlakova Slavonski Brod
- Vuča vlakova Nova Kapela

5.2.6. Nadležnost / Izvori ovlasti

Organizacija HŽ – Hrvatskih željeznica temelji se na Zakonu o hrvatskim željeznicama, Zakonu o sigurnosti u željezničkom prometu, Zakonu o sigurnosti u željezničkom prometu, Zakonu o trgovačkim društvima i Statutu HŽ-a.

Na temelju članka 14, 16. i 42. Statuta HŽ – Hrvatskih željeznica (Službeni vjesnik HŽ br. 5 / 94) Uprava HŽ – Hrvatskih željeznica na 111. redovitoj sjednici 30. siječnja 1998.g. donijet je Pravilnik o organizaciji HŽ – Hrvatskih željeznica.

5.2.7. Unutarnji ustroj

Organizacijske temelje HŽ – a čine poslovno područje željezničkog prijevoza (HŽ – Prijevoz), poslovno područje željezničkih stabilnih postrojenja (HŽ –Infrastruktura), poslovodno područje financija i kontrolinga (HŽ – Financije i kontroling) te Direkcija HŽ-a.

5.2.8. Opći kontekst

Arhivski i registraturo gradivo kod ovog stvaratelja imatelja potječe iz vremena prije II svj. Rata, a čuva se na tri različite lokacije. HŽ u Sl. Brodu ne postoji kao samostalan pravni subjekt od 1989.g. i od 1989.g. poduzeće na stvara arhivsko gradivo. Tako su npr. 1996.g. Prometna sekcija i Sekcija za vuču vlakova dobile sjedište u Vinkovcima. Svi direktori sekcija su u Zagrebu.

PODRUČJE VEZE

Prva veza

5.3.1. Nazivi / Oznake povezanih pravnih osoba, fizičkih osoba ili obitelji

*Normirani oblik zapisa: " Sekcija za održavanje pruga Slavonski Brod "
Oznaka: HR – DASB - 357*

5.3.2. Vrsta veze

Vremenska

5.3.3. Opis veze

Prednik

5.3.4. Nadnevcima veze

1895. – 1946.g.

Druga veza

5.3.1. Naziv / Oznaka povezanih pravnih osoba, fizičkih osoba ili obitelji

*Normirani oblik zapisa: "Servisna radionica željeznice Slavonski Brod "
Oznaka: HR – DASB – 358*

5.3.2. Vrsta veze:

Vremenska

5.3.3. Opis veze:

Sljednik

5.3.4. Nadnevcii veze:

1946. – 1951.g.

5.4. PODRUČJE KONTROLE

5.4.1. Oznaka normiranog zapisa

HR – DASB - 358

5.4.2. Oznaka ustanove

Oznaka: HR – DASB

Naziv: Državni arhiv u Slavonskom Brodu

5.4.3. Pravila i / ili konvencije

ISAAR (CPF) Međunarodna norma arhivističkog normiranog zapisa za pravne i fizičke osobe te obitelji, 2. izdanje (hrv. Prijevod), Zagreb 2006.g.

5.4.4. Status

Važeći

5.4.5. Razina podrobnosti

Djelomični zapis

5.4.6. Nadnevcii nastanka, izmjena i brisanja

Nastanak 2006 – 12 - 20

5.4.7. Jezici i pisma

Gradivo je pisano na hrvatskom jeziku, latinicom.

5.4.8. Izvori

Državni arhiv u Slavonskom Brodu. Evidencija stvaratelja i imatelja arhivskog gradiva; Servisna radionica željeznice Sl. Brod 1946. – 1951.g.

5.4.9. Napomene o održavanju

Prema podacima Vanjske službe Državnog arhiva u Slavonskom Brodu **pregledi** nad arhivskim i registraturnim gradivom fonda " Servisna radionica željeznice Slavonski Brod " izvršeni su 17. IX 1960.g.; 16. III 1982.g.; 17. IX 1983.g.; 15. Vi 2001.g.

Odabiranje i Izlučivanje registraturnog gradiva u pismohranama izvršeni su: 3. XII 1963.g.; 10. VI 1970.g.; 26. IX 1985.g.; 18. VIII 1986.g.; 12. IX 1986.g.; 16. XI 1990.g.; 15. XII 1990.g.; 7. IV 1992.g.; 7. IX 1993.g. ; 19. VII 1994.g.; 5. VI 1996.g.; 23. XII 1996.g.; 11. V 1998.g.; 7. IX 1998.g.; 25. III 1998.g.; 18. XI 2002.g.; 17. XI 2005.g.

Državni arhiv u Slavonskom Brodu na temelju članka 14. i 15. Zakona o arhivskom gradivu i arhivima (Narodne novine, br. 105 / 1997) i Uputstva o predaji arhivske građe arhivima (Narodne novine, br. 33 / 1987) , **preuzeo je** od Hrvatskih željeznica – Područni odjel kadrovskih, pravnih i općih poslova Slavonski Brod arhivsko gradivo koje pripada arhivskom fondu:

- 1) Sekcija za održavanje pruga Sl. Brod , 1985. – 1946.g. , količina 0, 37 d / m
- 2) Ložionica , 1947.- 1951.g. , količina 0,06 d / m

Primopredaja arhivskog gradiva između Hrvatskih željeznica – Područni odjel kadrovskih, pravnih i općih poslova Sl. Brod , izvršena je 28. VI 2002.g. Primopredaja gradiva navedenog fonda izvršena je na osnovi popisa arhivskog gradiva kojeg su izradile Hrvatske željeznice – Područni odjel kadrovskih, pravnih i općih poslova Sl. Brod, a koji je sastavni dio ovog zapisnika. Ukupno je preuzeto 0, 43 d. /m. Arhivskog gradiva koje je nastalo radom gore navedenog stvaratelja , a zastupljeno je serijama spisa, nacrt, karata i knjiga.

Fond je aktivan i danas djeluje pod nazivom Hrvatske željeznice d.o.o. Zagreb. U Sl. Brodu djeluje Ispostava podružnice HŽ Vinkovci: Sekcija za održavanje pruga Sl. Brod . Današnji slijednik Ložionice je Vuča vlakova Sl. Brod čije je gradivo iz ovog razdoblja uništeno u Domovinskom ratu.

U pogledu korištenja predanog gradiva Hrvatske željeznice – Područni odjel kadrovskih, pravnih i općih poslova Sl. Brod kao predavatelj gradiva ne postavlja posebne uvjete, te je gradivo sukladno st. 1. i 2. čl. 20 citiranog Zakona dostupno za korištenje.

6. POVEZIVANJE PRAVNIH OSOBA, FIZIČKIH OSOBA I OBITELJI S ARHIVSKIM GRADIVOM I DRUGIM IZVORIMA

Prvi povezani izvor

6.1. Oznake i naslovi povezanih izvora

Nazivi: " Sekcija za održavanje pruga Slavonski Brod "

Oznaka: HR – DASB - 357

6.2. Vrste povezanih izvora

Arhivski fond

6.3. Priroda veza

Stvaratelj

6.4. Nadnevcu povezanih izvora i / ili veza

1895. – 1946.g.

Drugi povezani izvor

6.1. Oznake i nazivi povezanih izvora

Naziv: " Servisna radionica željeznice Slavonski Brod "

Oznaka: HR – DASB – 358

6.2. Vrste povezanih izvora

Arhivski fond

6.3. Prirodna veza

Stvaratelj

6.4. Nadnevc i povezanih izvora / ili veza

1946. – 1951.g.

L I T E R A T U R A

- 1) *"Sto godina železnica Jugoslavije" Zbornik članaka povodom stogodišnjice železnica Jugoslavije; izdanje Redakcije Štamparskog preduzeća Jugoslavenskih železnica , Beograd 1951.g.*

INVENTARNI POPIS

HR – DASB – 358 " Servisna radionica željeznice Slavonski Brod "

Oznaka / signatura serije : *HR – DASB-358 / 1*

Naslov: *" Servisna radionica željeznice Slavonski Brod "*

Naziv serije: *Financijska dokumentacija*

Vrijeme nastanka gradiva sadržanog u jedinici opisa: *1946. – 1951.g.*

Razina opisa: *serija*

Količina: *1 arhivska kutija*

Spisi

Broj arhivske jedinice	Sadržaj arhivske jedinice	Vremenska Odrednica	Količina	Bilješke
1.	<i>Financijska Dokumentacija - Blagajnički dnevnik (1946.g.) - Knjiga prijema novčanih pošiljaka (16. I 1946. – 6. IX 1946.g.) - Knjiga predaje novčanih pošiljaka Sl. Brod (17.IX 1946. – 28. X 1947.g.) - Knjiga prijema novčanih pošiljaka (12. IX 1946. – 30. XII 1948.g.) Knjiga prijema novčanih pošiljaka (2.I 1949. – 7. XII 1951.g.)</i>	<i>1946. – 1951.g.</i>	<i>1 kutija</i>	