

Siniša Lajnert

Hrvatski državni arhiv

Marulićev trg 21

Zagreb

PREGLED USTROJA I RADA HRVATSKIH ŽELJEZNICA U DOMOVINSKOM RATU

UDK 656.2(497.5)(091):355.45(497.5)“1990/1995“

Pregledni rad

U članku je ukratko kronološki prikazan raspad Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije, stvaranje Republike Hrvatske i protuustavno stvaranje tzv. Republike Srpske Krajine na području Republike Hrvatske. Također, predložen je i ustroj Ministarstva nadležnog za željeznički promet, ustroj Hrvatskog željezničkog poduzeća i Hrvatskih željeznica. Ukratko je prikazana i rekapitulacija ratnih zbivanja i najvažnijih događaja vezanih za željeznicu, ratne štete i financijsko stanje željeznice. Objavljena je i službena željeznička statistika koja prikazuje ukupnu duljinu pruga, broj lokomotiva i vagona u Hrvatskoj od 1990. do 1995.

Ključne riječi: *ustroj, Hrvatsko željezničko poduzeće, Hrvatske željeznice, Domovinski rat*

Uvod

Predsjednik Sabora Socijalističke Republike Hrvatske (dalje: SRH) dr. Anđelko Runjić donio je 23. veljače 1990. Odluku o raspisivanju izbora za zastupnike u Sabor SRH.¹ Na prvim višestranačkim izborima u Hrvatskoj, održanima 22. i 23. travnja 1990., većinu glasova dobila je Hrvatska demokratska zajednica (HDZ), a prvi poslijeratni višestranački (trodomni) Sabor SRH konstituiran je 30. svibnja 1990. kada je tajnim glasanjem za predsjednika Predsjedništva SRH izabran dr. Franjo Tuđman (1922.-1999.).²

U lipnju 1990. godine započinje proces protuustavnog djelovanja – prekrajanje teritorijalno-administrativnog ustroja radi promjene granica SRH, federalne jedinice u sastavu SFRJ. Skupština općine Knin donosi 27. lipnja 1990. Odluku o osnivanju i konstituiranju Zajednice općina Sjeverne Dalmacije i Like. Odluke istoga naziva donose nakon toga i Skupština općine Donji Lapac (28. lipnja 1990.), Skupština općine Obrovac (12. srpnja 1990.), Skupština općine Dvor (17. srpnja 1990.), Skupština općine Vojnić (24. srpnja 1990.), Skupština općine Glina (24. srpnja 1990.) i Skupština općine Kostajnica (19. prosinca 1990.). Skupština općine Gračac utvrdila je 29. lipnja 1990. Dogovor o pristupanju Zajednici općina Sjeverne Dalmacije i Like, dok Skupština općine Benkovac donosi 6. kolovoza 1990. Odluku o pristupanju općine Benkovac Zajednici općina Knin.

Dana 25. srpnja 1990. Sabor SRH donio je Odluku o proglašenju Amandmana LXIV. do LXXV. na Ustav SRH.³ Navedenim amandmanima određuje se brisanje u nazivu Ustava i u njegovim odredbama riječi »Socijalistička« ispred riječi »Republika Hrvatska«, tako da od 25. srpnja 1990. godine nacionalni parlament nosi naziv »Sabor Republike Hrvatske«. Republika Hrvatska (dalje: RH) postala je nositelj političkog i gospodarskog suvereniteta. Određeno je da su oblici vlasništva ravnopravni i da imaju jednaku zaštitu. Nositelji prava vlasništva su fizičke i pravne osobe. Strana osoba može stjecati pravo vlasništva uz uvjete koji se trebaju utvrditi zakonom. Pretvorba društvenog vlasništva u privatno i druge oblike vlasništva trebala se obaviti uz uvjete i na način koji se trebao propisati. Predsjedništvo RH činili su predsjednik Republike i šest članova koji su imali funkciju potpredsjednika. Za obavljanje poslova državne uprave iz nadležnosti Republike osnivaju se ministarstva i drugi republički organi.

Istoga dana u Srbu, u organizaciji Srpske demokratske stranke, održava se tzv. Srpski sabor, kao »politički predstavnik Srpskog naroda u Hrvatskoj«, na kojem se deklarira okupljanje »srpskog naroda koji živi na istorijskim teritorijima objedinjenim sadašnjim granicama SRH« i na kojem se donosi

¹ *Narodne novine* (Zagreb) (dalje: NN). 8(1990).

² Odluka o izboru predsjednika Predsjedništva SRH. NN. 25(1990).

³ NN. 31(1990).

Deklaracija o suverenosti i autonomiji Srpskog naroda. Tom se deklaracijom osniva »Srpsko nacionalno vijeće« kao izvršni organ Srpskoga sabora, koji »ima pravo da organizuje plebiscitarno izjašnjavanje Srpskog naroda o svim pitanjima bitnim za njegov položaj u Hrvatskoj i Jugoslaviji, kao i drugim pitanjima koja se tiču ostvarivanja srpskog suvereniteta i autonomnosti« (točke 3. i 4.).

Na temelju točke 4. Deklaracije, u organizaciji Srpskoga nacionalnog vijeća, u razdoblju od 19. kolovoza do 2. rujna 1990., održava se »referendum o srpskoj autonomiji«, na kojemu pravo odlučivanja ima »celokupno srpsko stanovništvo starije od 18 godina koje je u granicama RH i svi pripadnici srpskog naroda stariji od 18 godina koji imaju državljanstvo RH, a ne žive u granicama RH«, dok će se referendum provoditi »po mjesnim zajednicama i naseljima gdje živi srpsko stanovništvo«. Dva dana prije službenog početka održavanja referenduma, 17. kolovoza 1990., političko vodstvo pobunjenih Srba je preko Radio Knina objavilo ratno stanje, nakon čega slijedi otvorena oružana pobuna protiv RH.

Neposredno prije donošenja Ustava RH 22. prosinca 1990., većina općina koje su pristupile i konstituirale Zajednicu općina Sjeverne Dalmacije i Like donose odluke o usvajanju Statuta SAO Krajine i odluke o provođenju Statuta SAO Krajine. Srpska Autonomna Oblast Krajina formalno je ustanovljena 21. prosinca 1990. u Kninu, kada Privremeno Predsjedništvo Zajednice opština Sjeverne Dalmacije i Like donosi Statut Srpske Autonomne Oblasti Krajine.

Srpsko nacionalno vijeće i Izvršno vijeće Srpske Autonomne Oblasti Krajine donosi 28. veljače 1991. Rezoluciju o razdruživanju RH i SAO Krajine. Pozivajući se na Rezoluciju o razdruživanju od 28. veljače 1991. i Statut SAO Krajine od 21. prosinca 1990., Skupština općine Knin »u funkciji dijela Skupštine SAO Krajine«, donosi 18. ožujka 1991. Odluku o odvajanju od RH, u kojoj se određuje da se općina Knin »potpuno i trajno izdvaja iz sastava RH«, te da »sa svojim cjelokupnim teritorijem ostaje u sastavu jugoslavenske federacije i to kao dio SAO Krajine, koja je konstitutivni dio Federacije«.

U vezi s pregovorima o razrješenju državne krize u SFRJ, predsjednik RH donio je 25. travnja 1991. Odluku o raspisu referenduma⁴ u RH za dan 19. svibnja 1991. godine. Predsjednik Republike objavio je 23. svibnja 1991., na temelju izvješća Republičke komisije za provedbu referenduma od 22. svibnja 1991., da su na referendumu građani RH donijeli Odluku: »1. RH, kao suverena i samostalna država, koja jamči kulturnu autonomiju i sva građanska prava Srbima i pripadnicima drugih nacionalnosti u Hrvatskoj, može stupiti u savez suverenih država s drugim republikama. 2. RH ne ostaje u Jugoslaviji kao jedinstvenoj saveznoj državi.«⁵

Sukladno tome, Sabor RH donio je 25. lipnja 1991. Ustavnu odluku o suverenosti i samostalnosti RH,⁶ u kojoj se utvrđuje da »ovim činom RH pokreće postupak razdruživanja od drugih republika i SFRJ. RH pokreće postupak za međunarodno priznavanje«. Na istoj je sjednici sva tri vijeća, Sabor donio i Deklaraciju o proglašenju suverene i samostalne RH.⁷

Utvrđujući da je tromjesečni rok o odgodi primjene Ustavne odluke od 25. lipnja 1991., koji je određen Brijunskom deklaracijom, istekao 7. listopada 1991., Sabor RH, na zajedničkoj sjednici svih vijeća, održanoj 8. listopada 1991., donio je Odluku⁸ kojom »RH od dana 8. listopada 1991. godine raskida državno-pravne sveze na temelju kojih je zajedno sa ostalim republikama i pokrajinama tvorila dosadašnju SFRJ i odriče legitimitet i legalitet svim tijelima dosadašnje federacije – SFRJ«.

Ujedinjeni narodi (UN) započeli su razmatranje mogućnosti mirovne operacije na prostoru bivše SFRJ u studenom 1991. godine, donošenjem rezolucije Vijeća sigurnosti UN 721 (R 721 od 27. studenoga 1991.). Prijedlog operacije UN za očuvanje mira u bivšoj Jugoslaviji objavljen je 11. prosinca 1991. godine kao Appendix III izvješću glavnog tajnika UN, a sačinili su ga Cyrus Vance i Mark Goulding (tzv. Vance-ov plan). Ta je mirovna operacija UN imala za cilj stvoriti uvjete za mir i sigurnost kao pretpostavku za pronalaženje konačnog rješenja krize. Od mirovnih snaga UN zahtijevala se apsolutna nepristranost, uz dopuštenje uporabe oružja samo u samoobrani.

⁴ NN. 21(1991).

⁵ NN. 24(1991).

⁶ NN. 31(1991).

⁷ Isto.

⁸ NN. 53(1991).

Sukladno tom planu, na području RH stvorila bi se tzv. »Zaštićena područja Ujedinjenih naroda« (»United Nations Protected Areas« – UNPA) na kojima bi bile razmještene Zaštitne snage UN-a (United Nations Protection Forces – UNPROFOR). Njihova bi zadaća bila da ta područja demilitariziraju, tako da sve oružane snage, izuzimajući UNPROFOR, budu povučene i demobilizirane. Vojni promatrači bili bi ovlašteni nadzirati djelovanje lokalnih policijskih snaga, štititi pojedince bilo koje nacionalnosti od svih oblika diskriminacije, te osigurati poštivanje ljudskih prava. Jugoslavenska narodna armija (JNA) bi se povukla iz svih područja Hrvatske. UNPROFOR bi, u suradnji s humanitarnim organizacijama UN-a, osigurao siguran i miran povratak osoba raseljenih s UNPA-područja u Hrvatskoj.

UNPA-područja bila bi ona područja na kojima je, prema izjavi glavnog tajnika UN-a, potrebno poduzeti posebne mjere tijekom prijelaznog razdoblja do konačnog postizanja političkog rješenja. Ona su u Vanceovu planu definirana kao »ona područja u Hrvatskoj u kojima Srbi čine većinu ili značajnu manjinu pučanstva, i gdje su lokalne napetosti nedavno dovele do oružanog sukoba«.

U Rezoluciji 724 od 14. prosinca 1991. Vijeće sigurnosti odobrilo je plan i koncept te mirovne operacije.

»Srpske autonomne oblasti« i »srpske oblasti« ujedinjuju se 19. prosinca 1991. u tzv. »Republiku Srpsku Krajinu« (RSK). Nju su činile: Sjeverna Dalmacija, Lika, Kordun, Banovina, Zapadna Slavonija, Istočna Slavonija, Baranja i Zapadni Srijem.

Ovdje treba napomenuti da su za vrijeme srpske agresije na RH, na privremeno okupiranom području postojale Željeznice Republike Srpske Krajine – ŽRSK (1991.-1995.).

Rezolucijom 743 od 21. veljače 1992. Vijeće sigurnosti osniva UNPROFOR i nalaže što brži početak mirovne operacije. Rezolucijom 749 od 7. travnja 1992. započinje djelovanje UNPROFOR-a na području RH. Sukladno tome, na teritoriju RH osnivaju se četiri UNPA područja, nazvana Sektorima Sjever, Jug, Istok i Zapad.

Na temelju preporuke Vijeća sigurnosti, Rezolucijom Opće skupštine Ujedinjenih naroda A/RES/46/238 od 22. svibnja 1992., RH primljena je u članstvo Ujedinjenih naroda.⁹

Vojno-redarstvenim akcijama »Bljesak« (1.–2. svibnja 1995.) i »Oluja« (4. –8. kolovoza 1995.) oslobođena je cijela zemlja osim Istočne Slavonije. Mirna reintegracija Podunavlja zbilja se 15. siječnja 1998.

Ustroj Ministarstva nadležnog za željeznički promet

Ustavnim zakonom za provođenje Amandmana LXIV. do LXXIV. na Ustav SRH od 25. srpnja 1990., člankom 4. propisalo se da republički sekretarijati i komiteti nastavljaju s radom kao republička ministarstva,¹⁰ što znači da se Republički komitet za pomorstvo, saobraćaj i veze preimenuje u Ministarstvo za saobraćaj i veze sa sjedištem u Zagrebu. Prvi ministar bio je prof. dr. Josip Božičević iz Zagreba.¹¹

Zakonom o ustrojstvu republičke uprave od 5. listopada 1990., u RH osniva se devetnaest ministarstava, među kojima je bilo i Ministarstvo prometa i veza sa sjedištem u Zagrebu.¹² Poslove i zadaće navedenog Ministarstva obavljala su četiri sektora, Služba općih poslova (materijalno-financijski i računovodstveni, administrativno-tehnički, te pomoćno-tehnički poslovi) i Kabinet ministra. Jedan od sektora bio je i Sektor željezničkog prometa s odjelima: Odjel upravno-stručnih poslova i Odjel inspekcijskih poslova. U Sektoru željezničkog prometa obavljali su se poslovi državne uprave i drugi stručni poslovi vezani uz djelatnost željezničkog prometa, osiguravanje neposredne

⁹ Svi podaci iz »Uvoda« (državnopravni akti na kojima se temelji stvaranje Republike Hrvatske i akti na kojima se temeljilo stvaranje tzv. »Republike Srpske Krajine« i njoj prethodećih »srpskih autonomnih oblasti« i »srpskih oblasti« na području Republike Hrvatske) preuzeti su iz Izvješća Ustavnog suda Republike Hrvatske u povodu inicijative Vlade Republike Hrvatske, Klasa: 004-01/02-02/12, Ur. broj: 5030109-02-2 od 10. listopada 2002. godine. *NN*. 133(2002).

¹⁰ *NN*. 31(1990).

¹¹ Odluka o imenovanju ministra za promet i veze od 25. srpnja 1990. *NN*. 31(1990).

¹² *NN*. 41(1990) Napomena: Navedeno Ministarstvo nastavilo je raditi umjesto Ministarstva za saobraćaj i veze (čl. 38. toč. 8. Zakona).

suradnje u obavljanju funkcije i objedinjavanja rada Odjela upravno-stručnih poslova i Odjela inspeksijskih poslova. U okviru Odjela upravno-stručnih poslova željezničkog prometa obavljali su se sljedeći poslovi: upravni i drugi stručni poslovi koji su se odnosili na željeznički promet, predlaganje politike razvoja željezničkog prometa i osiguravanje provođenja utvrđene politike u Republici Hrvatskoj, obavljanje upravnog nadzora u djelatnostima željezničkog prometa, pripremanje zakonskih akata za djelatnost željezničkog prometa, izrađivanje podzakonskih akata što ih je donosio ministar prometa i veza za djelatnost željezničkog prometa, obavljanje drugih poslova koji su zakonom ili drugim propisima bili stavljeni u nadležnost ovog Ministarstva u djelatnosti željezničkog prometa. Odjel inspekcije željezničkog prometa obavljao je sljedeće poslove: provođenje i osiguravanje primjene zakona i ostalih propisa u djelatnosti željezničkog prometa, kontrola zakonitosti obavljanja željezničkog prometa, kontrola primjene propisanih sigurnosnih mjera u željezničkom prometu, kontrola urednosti pridržavanja utvrđenog i oglašenog voznog reda, praćenje stanja i utjecaja željezničkog prometa na čovjekovu okolinu i predlaganje mjera smanjenja štetnog utjecaja na život i zdravlje ljudi, sudjelovanje u radu komisija za tehnički pregled, sudjelovanje u izdavanju potvrda za izradu investicijsko-tehničke dokumentacije, obavljanje i drugih poslova koji su proizlazili iz prirode posla, a odnosili su se na sigurnost željezničkog prometa.¹³

Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o upravi¹⁴ koji je Sabor RH donio 5. listopada 1990., još uvijek je dopuštao odnose između organa uprave u RH i saveznih organa uprave u Beogradu. Veća promjena sastojala se u tome što se više nije dopustilo da organi uprave općina i zajednica općina mogu neposredno komunicirati sa saveznim organima uprave u poslovima koji su se odnosili na vojnu obvezu i vojnu mobilizaciju ljudi i materijalnih sredstava.

Dana 26. lipnja 1991. u Republici Hrvatskoj stavljen je izvan snage savezni Zakon o organizaciji i djelokrugu saveznih organa uprave i saveznih organizacija,¹⁵ što znači da su savezni organi uprave (savezni sekretarijati, savezni komiteti, savezne uprave, savezni inspektorati i druge savezne organizacije) na teritoriju RH izgubili svaku nadležnost. To se odnosilo i na Savezni sekretarijat za saobraćaj i veze u Beogradu.¹⁶

Zakonom o ustrojstvu i djelokrugu ministarstava i drugih organa državne uprave od 10. rujna 1992., osnivaju se tri državna ministarstva i jedanaest ministarstava između kojih je bilo i Ministarstvo pomorstva, prometa i veza sa sjedištem u Zagrebu.¹⁷ U svom djelokrugu rada vezanim uz željeznički promet obavljalo je upravne i druge stručne poslove koji su se odnosili na unutarnji i međunarodni promet, inspeksijske poslove, poslove vezane uz sigurnost prometa i druge poslove koji su mu bili stavljeni u nadležnost.

Poslove i zadaće navedenog Ministarstva obavljalo je šest sektora, Informacijsko-dokumentacijski centar, Služba općih poslova (materijalno-financijski i računovodstveni, administrativno-tehnički, te pomoćno-tehnički poslovi) i Kabinet ministra. Jedan od sektora bio je i Sektor željezničkog i riječnog prometa s odjelima: Odjel upravno-stručnih poslova željezničkog prometa, Odjel inspekcije sigurnosti željezničkog prometa i Odjel upravno-stručnih poslova riječnog prometa. U Sektoru željezničkog i riječnog prometa obavljali su se poslovi državne uprave i drugi stručni poslovi za djelatnosti željezničkog i riječnog prometa, osiguravanje neposredne suradnje u obavljanju funkcije i objedinjavanje rada svih odjela navedenog Sektora. U okviru Odjela upravno-stručnih poslova

¹³ Pravilnik o unutarnjem ustrojstvu i načinu rada Ministarstva prometa i veza, studeni 1990., Ministarstvo prometa i veza u Zagrebu.

¹⁴ NN. 41(1990).

¹⁵ *Službeni list SFRJ* (Beograd). 22(1978), 70(1984), 18(1985), 24(1986), 24(1988), 18(1989).

¹⁶ Zakon o stavljanju izvan snage u Republici Hrvatskoj Zakona o osnovama sistema državne uprave i o Saveznom izvršnom vijeću i saveznim organima uprave, Zakona o organizaciji i djelokrugu saveznih organa uprave i saveznih organizacija, Zakona o tarifi saveznih administrativnih taksa, Zakona o radu saveznih organa na predstavkama i prijedlozima, Zakona o financiranju federacije, Zakona o pravima i dužnostima saveznih organa u pogledu sredstava u društvenom vlasništvu kojima se koriste, Zakona o naknadama osobnog dohotka delegata u skupštini SFRJ i osobnih dohodaka funkcionara koje proglašava, bira ili imenuje Skupština SFRJ, Zakona o obavljanju vanjskih poslova iz nadležnosti saveznih organa uprave i saveznih organizacija, Zakona o udruživanju građana u udruženja, društvene organizacije i političke organizacije što se osnivaju za teritorij SFR Jugoslavije, Zakona o Savjetu federacije, Zakona o praznicima SFRJ i Zakona o državnom pečatu SFRJ i pečatima saveznih organa od 26. lipnja 1991. NN. 53(1991).

¹⁷ NN. 55(1992).

željezničkog prometa obavljali su se sljedeći poslovi: upravni i drugi stručni poslovi koji su se odnosili na željeznički promet, predlaganje politike razvoja željezničkog prometa i osiguravanje provođenja utvrđene politike u Republici Hrvatskoj, obavljanje upravnog nadzora u djelatnostima željezničkog prometa, pripremanje zakonskih akata za djelatnost željezničkog prometa, izrađivanje podzakonskih akata što ih je donosio ministar pomorstva, prometa i veza za djelatnost željezničkog prometa, obavljanje drugih poslova koji su zakonom ili drugim propisima bili stavljeni u nadležnost ovog Ministarstva u djelatnosti željezničkog prometa. Odjel inspekcije sigurnosti željezničkog prometa obavljao je sljedeće poslove: provođenje i osiguravanje primjene zakona i ostalih propisa u djelatnosti željezničkog prometa, kontrola zakonitosti obavljanja željezničkog prometa, kontrola primjene propisanih sigurnosnih mjera u željezničkom prometu, kontrola urednosti pridržavanja utvrđenog i oglašenog reda vožnje, praćenje stanja i utjecaja željezničkog prometa na čovjekovu okolinu i predlaganje mjera smanjenja štetnog utjecaja na život i zdravlje ljudi, sudjelovanje u radu komisija za tehnički pregled, sudjelovanje u izdavanju potvrda za izradu investicijsko-tehničke dokumentacije, obavljanje i drugih poslova koji su proizlazili iz prirode posla, a odnosili su se na sigurnost željezničkog prometa.¹⁸

Navedeno ustrojstvo promijenjeno je tek 5. veljače 1998. Uredbom o unutarnjem ustrojstvu Ministarstva pomorstva, prometa i veza¹⁹ koju je donijela Vlada RH.

Prvog ministra za promet i veze RH Josipa Božičevića godine 1992. zamijenio je Ivica Mudrinić koji je na toj dužnosti bio do 1996.²⁰

Ustroj Hrvatskog željezničkog poduzeća i Hrvatskih željeznica

Zakonom o hrvatskim željeznicama od 5. listopada 1990. ukinuta je Samoupravna interesna zajednica željezničkog prometa u RH, a prestaje s radom 31. prosinca 1990.²¹ Umjesto nje navedenim Zakonom osniva se javno poduzeće HŽP – Hrvatsko željezničko poduzeće kao njezin pravni sljednik sa sjedištem u Zagrebu. Djelatnost HŽP-a bila je javni prijevoz putnika i stvari u unutarnjem i međunarodnom prometu željezničkim prijevoznim sredstvima te izgradnja, modernizacija i održavanje željezničke infrastrukture kao i modernizacija i održavanje željezničkih vozila na teritoriju Republike. Navedena djelatnost bila je od posebnog društvenog interesa. Sredstva javnog poduzeća postaju državno vlasništvo. Javno poduzeće bilo je dužno osigurati trajno i nesmetano obavljanje željezničkog prometa, te tehničko-tehnološko jedinstvo, sigurnost i urednost željezničkog prometa na teritoriju RH. Temeljem čl. 6. navedenog Zakona, u slučaju izvanrednih okolnosti Vlada RH mogla je odrediti prvenstvo prijevoza određenih osoba ili stvari odnosno osoba ili stvari određenog korisnika. Inspeksijski nadzor nad izvršavanjem ovog Zakona, Zakona o osnovama sigurnosti u željezničkom prometu, drugih propisa o sigurnosti u željezničkom prometu, općih akata donesenih temeljem navedenih zakona, obavljalo je Ministarstvo prometa i veza, odnosno Republička inspekcija sigurnosti željezničkog prometa sa sjedištem u Zagrebu. ŽTP – Željezničko transportno poduzeće Zagreb kao javno poduzeće nastavlja s radom još neko vrijeme.

Nedugo zatim HŽP također postaje i pravni sljednik javnog poduzeća ŽTP-Željezničko transportno poduzeće.²² Ta činjenica vidljiva je i u čl. 5. Zakona o preuzimanju saveznih zakona iz područja prometa i veza, koji se u Republici Hrvatskoj primjenjuju kao republički zakoni od 28. lipnja 1991.,²³ gdje se kaže da ovlaštenja i poslovi željezničkih transportnih poduzeća u okviru Zajednice JŽ postaju ovlaštenja i poslovi HŽP – Hrvatskog željezničkog poduzeća.

¹⁸ Pravilnik o unutarnjem ustrojstvu i načinu rada Ministarstva pomorstva, prometa i veza, listopad 1992., Ministarstvo pomorstva, prometa i veza u Zagrebu.

¹⁹ Uredba o unutarnjem ustrojstvu Ministarstva pomorstva, prometa i veza od 5. veljače 1998., Vlada Republike Hrvatske, Klasa: 023-03/97-02/13, Ur. broj: 5030116-98-2.

²⁰ Odluka o imenovanju ministra prometa i veza od 12. kolovoza 1992. NN. 51(1992); Odluka o imenovanju ministra pomorstva i prometa od 3. travnja 1993. NN. 28(1993); Odluka o imenovanju ministra pomorstva, prometa i veza od 3. travnja 1993. NN. 37(1993); Odluka o imenovanju ministra pomorstva, prometa i veza od 7. studenoga 1995. NN. 91(1995).

²¹ NN. 42(1990).

²² *Službeni Vjesnik HŽP*. 14(1990).

²³ NN. 53(1991).

Navedenim Zakonom iz područja željezničkog prometa preuzimaju se Zakon o osnovama sigurnosti u željezničkom prometu iz 1991.²⁴ i Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu iz 1974. i 1990.,²⁵ uz stavljanje van snage pojedinih odredaba Zakona u kojima se spominju savezna tijela uprave i teritorij SFRJ. Ovlaštenja saveznih tijela i saveznih funkcionara sa sjedištem u Beogradu za izvršenje i primjenu preuzetih zakona postaju ovlaštenja republičkih tijela i republičkih funkcionara sa sjedištem u Zagrebu.

HŽP je bilo javno poduzeće koje je osiguravalo trajno i nesmetano obavljanje željezničkog prometa, te tehničko-tehnološko jedinstvo, sigurnost i urednost željezničkog prometa na teritoriji RH.

Za upravljanje poduzećem osnovan je Upravni odbor od devet članova, od kojih je šest imenovala i razrješavala Vlada RH, a tri radnici javnog poduzeća na prijedlog sindikata u javnom poduzeću. Direktora je imenovala i razrješavala Vlada RH na prijedlog ministra prometa i veza.

Ovdje je značajno spomenuti da je prva konstituirajuća sjednica Upravnog odbora HŽP-a održana 23. listopada 1990. u prostorijama Ministarstva prometa i veza, Zagreb, Gruška 20. Prisutni su bili: prof. dr. Josip Božičević, ministar prometa i veza, prof. dr. Tomislav Mlinarić, doc. dr. Josip Zavada, Ivan Matija, dipl. pravnik, Rudolf Sabolović, dipl. ekonomist, Antun Stipetić, dipl. inž. i Juraj Martinjak (članovi Upravnog odbora koje je imenovala Vlada RH), Marijan Klarić, dipl. inž., mr. Ivan Svetopetrić i Stjepan Križan (članovi Upravnog odbora imenovani od sindikata), te Ivan Šmigoc, glavni inspektor sigurnosti željezničkog prometa i Zdravko Zorić, viši savjetnik Ministarstva prometa i veza. Za predsjednika Upravnog odbora HŽP-a jednoglasno je izabran prof. dr. Tomislav Mlinarić. Predloženo je ministru prometa i veza da se za vršitelja dužnosti direktora HŽP-a imenuje dr. Stjepan Božičević, dotadašnji zamjenik glavnog direktora ŽTP – Zagreb. Istovremeno je odobreno da Bartol Ivanuša, dipl. ekonomist, dotadašnji glavni direktor ŽTP – Zagreb, sa danom 25. listopada 1990. privremeno prijede na rad u Ministarstvo prometa i veza radi obavljanja poslova vezanih uz željeznicu, s osobnim dohotkom koji je pripadao višem savjetniku za ekonomske poslove u Ministarstvu prometa i veza.²⁶

Organizacija HŽP – Hrvatskog željezničkog poduzeća, Zagreb, Mihanovićeveva 12 bila je sljedeća:

27

- Upravni odbor (upravljao je HŽP-om),
- Tajnik Upravnog odbora,
- Direktor HŽP-a (rukovodio je procesom rada u HŽP-u; imao je dva zamjenika),
- Kabinet direktora,
- Služba za unapređenje i racionalizaciju organizacije HŽP-a (organizirala se radi unapređenja organizacije HŽP-a; bila je neposredno odgovorna Upravnom odboru),
- Služba unutarnje kontrole HŽP-a (organizirala se za obavljanje kontrole sigurnosti i urednosti željezničkog prometa; bila je neposredno odgovorna Upravnom odboru),
- Odjel obrane (za obavljanje poslova obrane; neposredno je odgovarao direktoru),
- Službe:

²⁴ Službeni list SFRJ. 26(1991).

²⁵ Službeni list SFRJ. 2(1974) i 17(1990).

²⁶ Službeni Vjesnik HŽP. 13(1990).

²⁷ Statut HŽP (Hrvatskoga željezničkog poduzeća). Službeni Vjesnik HŽP. 14(1990); Pravilnik o unutarnjoj organizaciji i sistematizaciji HŽP-a. Službeni Vjesnik HŽP. 2(1991); Pravilnik o unutarnjoj organizaciji i sistematizaciji HŽP-a (pročišćeni tekst). Službeni Vjesnik HŽP. 15(1991).

- Prometno-transportna služba (Prometno-tehnički odjel, Odjel voznog reda, Operativni odjel, Odjel za transport, Grupa za informatiku, Prometne sekcije: Knin, Koprivnica, Osijek, Rijeka, Slavonski Brod, Split, Varaždin, Vinkovci, Zagreb, Zadar);
- Služba za vuču i željeznička vozila (Odjel za propise, kvalitetu i nova sredstva, Odjel za vuču, Odjel za vučna sredstva, Odjel za kola, Grupa za informatiku, Sekcije za vuču: Knin, Koprivnica, Osijek, Rijeka, Slavonski Brod, Split, Varaždin, Vinkovci, Zagreb; Sekcije za kola: Knin, Koprivnica, Osijek, Rijeka, Split, Varaždin, Vinkovci, Zagreb; Radionice za investicijsko i tekuće održavanje kola: Bjelovar, Čakovec, Slavonski Brod, Srpske Moravice; Radionica »Janko Gredelj« s jedinicama: Pogon za remont lokomotiva, Pogon za remont kola, Pogon proizvodnje dijelova, Tehnički poslovi, Kontrola kvalitete, Tajništvo);
- Građevinska služba (Odjel gornjeg stroja, Odjel donjeg stroja, Odjel studija, Odjel investicija, Sekcije za održavanje pruga: Karlovac, Knin, Koprivnica, Ogulin, Osijek, Rijeka, Slavonski Brod, Split, Varaždin, Vinkovci, Zagreb 1, Zagreb 2; Pogon »Infrastruktura« Zagreb s pogonima: Pogon za remont pruga, Pogon za donji stroj, Pogon za regeneraciju materijala, Pogon za kemijsko održavanje pruga);
- Elektrotehnička služba (Odjel automatike, Odjel telekomunikacija, Odjel elektroenergetskih postrojenja, Odjel razvoja i investicija; Sekcije signalnih i telekomunikacijskih uređaja i uređaja jake struje (SIT i JS): Knin, Ogulin, Vinkovci, Zagreb; Sekcije elektrotehničkih postrojenja: Rijeka, Zagreb, Pogon za gradnju signalnih i telekomunikacijskih uređaja Zagreb);
- Služba za informatiku (Odjel za razvoj informatičkih sistema (IS), Odjel tehničke podrške, Grupa za razvoj i investicije, Grupe u odjelima: Grupa za tehničko-tehnološki IS, Grupa za transportno-komercijalni IS, Grupa za ekonomsko-kadrovski IS, Grupa za sistemsku podršku, Grupa za unos podataka);
- Služba za razvoj (Odjel za razvoj, Odjel tehničke dokumentacije, Odjel zajedničkih investicija);
- Služba za marketing (Odjel marketinga robnog prometa, Odjel marketinga putničkog prometa, Grupe: Grupa za informatiku, Grupa za investicije, Grupa za propagandu; Agencije: »Croatia express« – putnička agencija (s poslovnica), Agencija kola za spavanje i ručavanje (s poslovnica), Agencija za integralni transport (s poslovnica); Sekcija Željezničko ugostiteljstvo);
- Služba za ekonomiku i financije (Odjel plana i ekonomike, Odjel za raspodjelu i obračun osobnih dohodaka (OD), Odjel računovodstva, Odjel financiranja, Grupa osiguranja imovine, Radne grupe u jedinicama: Knin, Koprivnica, Osijek, Rijeka, Ogulin, Slavonski Brod, Split, Varaždin,

Vinkovci, Zagreb, Zadar, »Croatia express«, Pogoni »Infrastruktura«, Radionica »Janko Gredelj« s pogonima, Bjelovar (radionica), Čakovec (radionica), Karlovac, Srpske Moravice (radionica), Željezničko ugostiteljstvo);

- Služba nabave (Komerrijalni odjel, Odjel uvoz-izvoz, Grupa nabave i prodaje: Poslovnica I., Poslovnica II., Poslovnica III., Grupa materijalne evidencije, Centralno skladište; Radne grupe u jedinicama: Knin, Koprivnica, Osijek, Rijeka, Slavonski Brod, Split, Varaždin, Vinkovci, Zagreb, Pogon za remont pruga Zagreb, Radionica »Janko Gredelj«, Bjelovar-radionica, Čakovec-radionica, Karlovac, Srpske Moravice-radionica);
- Služba za pravne, kadrovske i opće poslove (Odjel pravnih poslova, Odjel za kadrovske poslove, Odjel za psihofiziologiju rada, Odjel za obrazovanje, Odjel za informiranje, Odjel za zaštitu na radu, Odjel društvenog standarda, Odjel općih poslova, Sekcije: Sekcija za stambeno i poslovno zgradarstvo Zagreb, Sekcija za održavanje zgrada i ostalih kapaciteta Zagreb, Sekcija Tiskara; Radne grupe u jedinicama (za pravne, kadrovske i opće poslove): Karlovac, Knin, Koprivnica, Osijek, Rijeka, Ogulin, Slavonski Brod, Split, Varaždin, Vinkovci, Zagreb, Zadar, Pogon »Infrastruktura«)

Navedenih deset službi s pripadajućim užim jedinicama (odjel, grupa, odsjek, biro i sl.) činile su Direkciju HŽP-a. Službom je rukovodio načelnik službe. U okviru službi radi obavljanja poslova iz njihovog djelokruga rada organizirale su se uže organizacijske jedinice (odjel, grupa, odsjek, biro i sl.). Odjelom je rukovodio šef odjela, a radom grupe koordinirao je voditelj grupe.

Preciznije rečeno, organizacijske jedinice (OJ) Direkcije HŽP bile su sljedeće:²⁸

- OJ Direkcija HŽP Knin,
- OJ Direkcija HŽP Koprivnica,
- OJ Direkcija HŽP Karlovac,
- OJ Direkcija HŽP Osijek,
- OJ Direkcija HŽP Ogulin,
- OJ Direkcija HŽP Rijeka,
- OJ Direkcija HŽP Slavonski Brod,
- OJ Direkcija HŽP Split,
- OJ Direkcija HŽP Varaždin,
- OJ Direkcija HŽP Vinkovci,
- OJ Direkcija HŽP Zagreb,
- OJ Direkcija HŽP Zadar,
- Radionica Bjelovar,
- Radionica Čakovec,
- Radionica Srpske Moravice,
- OJ Direkcija HŽP Pula,
- OJ Agencija,

²⁸ Odluka o određivanju blagajničkog maksimuma po organizacijskim jedinicama Direkcije HŽP-a. *Službeni Vjesnik HŽP*. 21(1991).

- OJ Pogoni infrastrukture,
- OJ Radionica »Janko Gredelj«,
- OJ Željezničko ugostiteljstvo,
- Sekcija za stambeno zgradarstvo,
- HŽP Zagreb.

Područja na kojem su djelovale prometne sekcije bila su:²⁹

- Prometna sekcija Knin
 - Knin-Oštarije (isključivo),³⁰
 - Ogulin (isključivo)-Krpelj ogranak (isključivo),
 - Knin (isključivo)-Golubić granica HŽP-a km 174.412,
 - Knin (isključivo)-Škabrnja (isključivo).
- Prometna sekcija Koprivnica
 - Dugo Selo (isključivo)-Koprivnica-Botovo državna granica km 524.332,
 - Križevci (isključivo)-Bjelovar,
 - Koprivnica (isključivo)-Pčelić.
- Prometna sekcija Osijek
 - Dalj (isključivo)-Osijek-Pčelić (isključivo),
 - Vinkovci (isključivo)-Gaboš-Osijek (isključivo),
 - Osijek (isključivo)-Beli Manastir državna granica km 31.266,
 - Osijek (isključivo)-Strizivojna Vrpolje (isključivo).
- Prometna sekcija Rijeka
 - Hrvatski Leskovac-Ogulin-Rijeka,
 - Škrljevo (isključivo)-Bakar,
 - Sušak Pećine (isključivo)-Rijeka Brajdica-Rijeka (isključivo),
 - Karlovac (isključivo)-Bubnjarci granica HŽP-a km 29.500,
 - Karlovac (isključivo)-Sisak Predgrađe (isključivo).
- Prometna sekcija Slavonski Brod
 - Strizivojna Vrpolje (isključivo)-Novska (isključivo),
 - Nova Kapela (isključivo)-Našice (isključivo),
 - Pleternica (isključivo)-Velika,
 - Slavonski Brod (isključivo)-Bosanski Brod granica HŽP-a km 3.050.
- Prometna sekcija Split
 - Knin (isključivo)-Split,
 - Perković (isključivo)-Šibenik.
- Prometna sekcija Varaždin
 - Zaprešić (isključivo)-Čakovec-Kotoriba državna granica km 94.194,
 - Čakovec (isključivo)-Lendava,
 - Čakovec (isključivo)-Macinec granica HŽP-a km 51.894,

²⁹ Službeni Vjesnik Hrvatskih željeznica (HŽ), 6(1992).

³⁰ Svaka željeznička stanica ima određenu dužinu koja se mjeri od ulazne do izlazne skretnice. Termin »isključivo« pored naziva željezničke stanice znači da se određena željeznička pruga računa bez navedene željezničke stanice. Termin »uključivo« pak znači da se određena željeznička pruga računa zajedno s cjelokupnom dužinom navedene željezničke stanice.

- Zabok (isključivo)-Đurmanec granica HŽP-a km 28.967,
- Zabok (isključivo) Gornja Stubica,
- Varaždin (isključivo)-Golubovec,
- Varaždin (isključivo)-Koprivnica (isključivo).
- Prometna sekcija Vinkovci
 - Strizivojna Vrpolje-Tovarnik granica HŽP-a km 121.950,
 - Vinkovci (isključivo)-Županja,
 - Vinkovci (isključivo)-Vrapčana (isključivo),
 - Vinkovci (isključivo)-Brčko (isključivo) granica HŽP km 51.400,
 - Vinkovci (isključivo)-Erdut granica HŽP-a km 38.400,
 - Borovo (isključivo)-Stari Vukovar.
- Prometna sekcija Zagreb
 - Novska-Sisak-Zagreb Glavni kolodvor,
 - Novska (isključivo)-Dugo Selo-Zagreb Glavni kolodvor (isključivo),
 - Sesvete (isključivo)-Velika Gorica (isključivo),
 - Zagreb Borongaj (isključivo)-Zagreb Istočni kolodvor,
 - Trešnjevka ogranak (isključivo)-Zagreb Zapadni kolodvor (isključivo),
 - Čulinec ogranak (isključivo)-Zagreb Resnik (isključivo),
 - Sava (isključivo)-Zagreb Ranžirni kolodvor-Zagreb Klara (isključivo),
 - Mičevac (isključivo)-Zagreb Ranžirni kolodvor (isključivo),
 - Zagreb Klara (isključivo)-Delta ogranak (isključivo),
 - Hrvatski Leskovac-Zagreb Glavni kolodvor (isključivo),
 - Zagreb Glavni kolodvor (isključivo)-Savski Marof granica HŽP-a km 450.900,
 - Savski Marof (isključivo)-Kumrovec granica HŽP-a km 138.164,
 - Sunja (isključivo)-Ravnice granica HŽP-a km 38.278,
 - Krivaja ogranak (isključivo)-Gaj ogranak (isključivo),
 - Banova Jaruga (isključivo)-Pčelić (isključivo).
- Prometna sekcija Zadar
 - Škabrnja (uključivo)-Zadar.

Upravni odbor HŽP-a donio je 19. ožujka 1991. Odluku o osnivanju Željezničkog muzeja Hrvatske³¹ (danas Hrvatski željeznički muzej) kao specijalne muzejske organizacije sa sjedištem u Zagrebu, Trnjanska cesta 1. Djelatnost mu je sakupljanje, čuvanje, stručna zaštita, sređivanje, izlaganje i publiciranje željezničkih vozila, opreme i sredstava, dokumenata i druge građe i predmeta koji se odnose na izgradnju željezničkih objekata i odvijanje željezničkog prometa u Hrvatskoj, te druge građe koja se odnosi na razvoj i djelatnost željeznice. Djelatnost Željezničkog muzeja Hrvatske bio je sastavni dio poslova HŽP-a za čije je obavljanje do ustanovljenja muzeja kao organizacijske jedinice HŽP-a, organizirana Grupa za muzejske poslove u Službi za marketing s tri radnika. Za rješavanje stručnih i drugih pitanja iz područja muzejske djelatnosti Željezničkog muzeja Hrvatske osnovan je Stručni odbor od devet članova kao samostalno stručno tijelo muzeja. Za rješavanje pojedinih pitanja iz

³¹ Službeni Vjesnik HŽP. 6(1991).

djelokruga svoga rada Stručni odbor je mogao osnovati komisije. Članove Stručnog odbora imenovao je Upravni odbor HŽP-a iz redova poznatih muzejskih stručnjaka i iz redova željezničara i željezničkih umirovljenika koji su svojim dotadašnjim radom na ovom području i iskustvom mogli doprinijeti rješavanju stručnih i tehničkih pitanja vezanih za organizaciju i način rada Muzeja. Temeljem Pravila o sadržaju i načinu rada Željezničkog muzeja Hrvatske,³² koja je 19. ožujka 1991. donio Upravni odbor HŽP-a, muzejsku građu Muzeja čine sredstva i predmeti koji imaju tehničku, historijsku ili drugu posebnu spomeničku vrijednost u odnosu na razvoj željeznice, a posebno: željeznička vučna i vozna sredstva, pružni materijal, signalna sredstva i oprema, objekti, uniforme i osobni pribor, tiskani materijal i pravilnici, kao i dokumentacija (cjelokupno arhivsko gradivo, a posebno odluke, ugovori, nacrti, mape, monografije i slična izdanja i drugi pisani materijali).

Do trenutka osnivanja Željezničkog muzeja Hrvatske, muzejske poslove vezane uz povijest željeznica obavljao je Željeznički muzej sa sjedištem u Beogradu koji je osnovan 1950.³³

Dana 2. listopada 1991. Upravni odbor HŽP-a donio je Odluku o osnivanju Instituta prometa i veza kao organizacije za obavljanje znanstvenoistraživačkih poslova u područjima prometa i veza. Uz HŽP, Institut su osnovali i: Javno poduzeće »Hrvatske ceste« sa sjedištem u Zagrebu, Vončinina br. 3 i Javno poduzeće »HPT – Hrvatska pošta i telekomunikacije« sa sjedištem u Zagrebu, Jurišićeva br. 13.³⁴

Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o hrvatskim željeznicama od 31. ožujka 1992., Hrvatsko željezničko poduzeće mijenja naziv u Javno poduzeće HŽ-Hrvatske željeznice sa sjedištem u Zagrebu.³⁵ Prema istom Zakonu nadzor nad zakonitošću rada HŽ-a obavljalo je Ministarstvo prometa i veza, a organizacija upravljanja ostala je ista.

Upravni odbor HŽP-a donio je 8. travnja 1992. Odluku o izmjenama i dopunama Statuta HŽP (dalje HŽ), kao i Pravilnik o izmjenama i dopunama Pravilnika o unutarnjoj organizaciji i sistematizaciji HŽ-a³⁶ tako da je organizacija bila sljedeća:

- Upravni odbor HŽ-a,
- Tajništvo Upravnog odbora HŽ-a,
- Direktor,
- Kabinet direktora (organizirao se radi koordinacije rada i odnosa s inozemstvom kao posebna organizacijska jedinica),
- Prometno-transportna služba (Prometni odjel, Odjel za transport, Odjel za kapacitete i investicije, Odjel za vozni red, Operativni odjel, Grupa za informatiku, Prometno-transportna područja (PTP): Čakovec, Gospić, Karlovac, Koprivnica, Novska, Ogulin, Osijek, Pula, Ploče, Rijeka, Sisak, Slavonski Brod, Split, Šibenik, Varaždin, Vinkovci, Virovitica, Zabok, Zadar, Zagreb Glavni kolodvor, Zagreb Ranžirni kolodvor, Zagreb Zapadni kolodvor),
- Služba za vuču i željeznička vozila (Odjel za eksploataciju, Odjel za vučna vozila, Odjel za tehnički pregled vagona, Odjel za vagone, Glavne radionice za željeznička vozila: Glavna radionica za lokomotive, Glavna radionica za vagone i vlakove, Glavna radionica za proizvodnju i energetiku; Grupa za kvalitetu i informatiku; Jedinice za vuču vlakova (ispostave): Koprivnica (Bjelovar), Osijek (Virovitica, Pakrac), Rijeka (Ogulin, Srpske Moravice), Slavonski Brod, Split (Gračac, Knin, Zadar, Šibenik), Varaždin (Čakovec), Vinkovci, Zagreb (Zagreb Ranžirni kolodvor, Karlovac, Sisak, Novska,

³² Isto.

³³ *Službeni Glasnik Ministarstva železnica FNRJ* (Beograd). 5(1950).

³⁴ *Službeni Vjesnik HŽP*. 19(1991).

³⁵ *NN*. 19(1992)

³⁶ *Službeni Vjesnik HŽ*. 6(1992).

- Zabok); Radionice za vučna vozila (ispostave): Osijek, Rijeka, Split (Knin), Varaždin, Vinkovci, Zagreb; Radionice za željeznička vozila: Bjelovar, Čakovec, Slavonski Brod; Nadzorništva tehničkog pregleda vagona (ispostave): Koprivnica (Bjelovar, Virovitica, Gyekenyes), Osijek (Osijek Donji grad, Beli Manastir, Belišće, Nemetin), Rijeka (Srpske Moravice, Ogulin, Škrljevo), Slavonski Brod (Nova Kapela), Split (Split Predgrađe, Solin Luka, Šibenik, Knin, Zadar), Varaždin (Čakovec, Kotoriba, Murakerezstur), Vinkovci (Vinkovci Teretni kolodvor, Vukovar, Županja), Zagreb Glavni kolodvor (Dobova, Črnomerec, Zagreb Istočni kolodvor, Zabok, Kutina, Novska), Zagreb Ranžirni kolodvor (Sisak, Sisak-Predgrađe, Karlovac), Novi pogranični kolodvori; Radionice za vagone (ispostave): Rijeka (Srpske Moravice), Split (Knin), Vinkovci (Osijek), Zagreb Glavni kolodvor (Koprivnica, Varaždin), Zagreb Ranžirni kolodvor (Novska, Sisak); Zajedničke radionice za vuču, Tehnički pregled vagona (TPV) i održavanje: Ploče, Pula; Male radionice u sastavu jedinica za vuču: Virovitica, Novska, Sisak, Pakrac, Ogulin, Slavonski Brod, Karlovac, Koprivnica, Bjelovar),
- Građevinska služba (Odjel za gornji stroj, Odjel za donji stroj, Odjel za gradnju, Grupa za zgradarstvo i druge kapacitete, Sekcije za održavanje pruga: Karlovac, Koprivnica, Ogulin, Osijek, Pula, Rijeka, Slavonski Brod, Split, Varaždin, Vinkovci, Zagreb I., Zagreb II.; Pogoni: Pogon za remont pruga, Pogon za donji stroj, Pogon za regeneraciju materijala, Pogon za kemijsko održavanje pruga),
 - Elektrotehnička služba (Odjel za signalne uređaje, Odjel za telekomunikacijske uređaje, Odjel za elektroenergetske uređaje, Odjel za gradnju; Sekcije za signalne i telekomunikacijske uređaje: Ogulin, Vinkovci, Zagreb; Sekcije za elektrotehničke uređaje: Rijeka, Zagreb, Split; Pogon za gradnju elektrotehničkih uređaja; Servis za održavanje informatičke periferije),
 - Služba za informatiku (Odjel za razvoj informatičkih sistema (IS), Odjel za tehničku potporu; Grupe: Grupa za investicije, Grupa za edukaciju),
 - Komercijalna služba (Odjel za prodaju u međunarodnom prometu, Odjel za prodaju u unutarnjem prometu, Odjel za tarife, Odjel za kvalitetu usluge; Grupa za propagandu; Agencije: Agencija za integralni transport, Agencija vagona za spavanje i objedovanje, Agencija »Croatia-express«, Agencija za željezničko ugostiteljstvo),
 - Služba za ekonomiku i financije (Odjel za plan, analizu i ekonomiku, Financijski odjel, Knjigovodstveni odjel, Odjel za plaće),
 - Služba za nabavu (Odjel za nabavu i prodaju, Uvozno-izvozni odjel, Odjel za skladišno-materijalno poslovanje; Grupa za istraživanje tržišta),
 - Služba za pravne, kadrovske i opće poslove (Odjel za pravne poslove, Odjel za kadrovske poslove, Odjel za opće poslove, Odjel za društveni standard; Agencija za stambeno i poslovno zgradarstvo; Pogon Tiskara),

- Služba za kontrolu prihoda (Odjel za unutarnji i međunarodni putnički promet, Odjel za unutarnji i međunarodni robni promet, Odjel za realizaciju, reviziju blagajni i kontno-korentni obračun),
- Služba za unutarnju kontrolu (Odjel za kontrolu sigurnosti prometa, Odjel za kontrolu transportnih, ekonomskih i pravnih poslova),
- Služba za špediciju,
- Ured za razvoj,
- Ured za tehničku dokumentaciju, reviziju i standardizaciju,
- Ured za velike brzine,
- Ured za obranu i zaštitu,
- Ured za informativno-nakladničku djelatnost.

Navedene službe s odjelima, grupama i uredima te Kabinetom direktora HŽ činile su Direkciju HŽ-a. Uredi su bili odgovorni direktoru i zamjenicima direktora.

Preciznije rečeno, organizacijske jedinice (OJ) Direkcije HŽ bile su sljedeće:³⁷

- OJ Direkcije HŽ Koprivnica,
- OJ Direkcije HŽ Karlovac,
- OJ Direkcije HŽ Osijek,
- OJ Direkcije HŽ Ogulin,
- OJ Direkcije HŽ Rijeka,
- OJ Direkcije HŽ Slavonski Brod,
- OJ Direkcije HŽ Split,
- OJ Direkcije HŽ Ploče,
- OJ Direkcije HŽ Varaždin,
- OJ Direkcije HŽ Vinkovci,
- OJ Direkcije HŽ Zagreb,
- OJ Direkcije HŽ Zadar,
- OJ Direkcije HŽ Bjelovar,
- OJ Direkcije HŽ Čakovec,
- OJ Direkcije HŽ Pula,
- OJ Direkcije HŽ Agencije,
- OJ Direkcije HŽ Pogoni infrastrukture,
- OJ Direkcije HŽ Glavne radionice za željeznička vozila,
- OJ Direkcije HŽ Željezničko ugostiteljstvo,
- OJ Direkcije HŽ Zgradarstvo,
- HŽ Zagreb – Direkcija.

Upravni odbor HŽ-a na 51. sjednici 18. rujna 1992. donio je Odluku o osnivanju zastupstva HŽ – Hrvatskih željeznica u Pragu. Navedenom Odlukom HŽ osnivaju svoje zastupstvo u Čehoslovačkoj sa sjedištem u Pragu pod nazivom – Zastupstvo HŽ – Hrvatskih željeznica u Pragu. Djelatnost Zastupstva bila je istraživanje transportnog tržišta, akvizicija transporta za pruge HŽ-a i rješavanje prometno-operativnih poslova. Zastupstvo HŽ-a trebalo je obavljati poslove i za ŽTO Sarajevo prema posebnom

³⁷ Odluka o utvrđivanju blagajničkog maksimuma po organizacijskim jedinicama Direkcije HŽ Zagreb za II. polugodište 1992. *Službeni Vjesnik HŽ*. 8(1992).

ugovoru.³⁸ Za zastupnika u Zastupstvu HŽ-a u Pragu dana 1. listopada 1992. imenovan je dr. Marijan Mandir.³⁹

Dana 16. studenoga 1992. Upravni odbor HŽ-a imenovao je Nikolu Kancijana za zastupnika HŽ – Hrvatskih željeznica u Budimpešti. Imenovani je dužnost zastupnika HŽ-a trebao obavljati od 1. do 31. prosinca 1992. zajedno s Ivanom Novačićem, koji je bio imenovan za zastupnika do 31. prosinca 1992. po Odluci Upravnog odbora, broj UO-220/92. od 17. lipnja 1992. Od 1. siječnja 1993. Nikola Kancijan samostalno je obavljao tu funkciju.⁴⁰

Zastupstvo HŽ – Hrvatskih željeznica u Beču osnovano je 16. prosinca 1992. Djelatnost bečkog Zastupstva bila je: istraživanje transportnog tržišta, akvizicija transporta i rješavanje prometno-operativnih poslova za HŽ.⁴¹

Dana 6. travnja 1994. osnovan je Fond za pomoć djeci poginulih djelatnika HŽ-a. Fondom je upravljao odbor od tri člana i to: predstavnici HŽ-a i predstavnik roditelja djece poginulih djelatnika HŽ-a.⁴²

Zakonom o hrvatskim željeznicama⁴³ od 1. srpnja 1994. Javno poduzeće HŽ – Hrvatske željeznice preoblikuje se u društvo s vlastitom pravnom osobnošću. Na Društvo su se primjenjivali propisi koji su vrijedili za društva s ograničenom odgovornošću (d.o.o.). Sjedište Društva je i dalje u Zagrebu. Predmet poslovanja Društva činile su djelatnosti unutarnjeg i međunarodnog željezničkog prijevoza, djelatnosti koje su služile obavljanju željezničkog prometa te izgradnja, osuvremenjivanje i održavanje željezničkih stabilnih postrojenja. Zadaća je Društva bila osigurati trajno i nesmetano obavljanje željezničkog prijevoza osoba i dobara, te provođenje politike razvoja željezničkog prometa koju je kao dio strategije i politike gospodarskog razvoja RH utvrđivao Sabor RH. Tijela Društva bila su Uprava i Nadzorni odbor. Uprava Društva sastojala se od najmanje dva do najviše četiri člana (direktora) od kojih je jedan imenovan za predsjednika (generalni direktor) i jedan za zamjenika predsjednika (zamjenik generalnog direktora) Uprave.

Članove Uprave, predsjednika i njegovog zamjenika imenovao je Nadzorni odbor. Nadzorni odbor imao je devet članova, od kojih je šest imenovao i razrješavao ministar, a ostala tri člana birali su uposleni u Društvu.

Navedenim Zakonom ostao je na snazi čl. 29. Zakona o hrvatskim željeznicama od 5. listopada 1990. i Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o hrvatskim željeznicama od 31. ožujka 1992. gdje se kaže da nadzor nad zakonitošću rada HŽ-a obavlja resorno Ministarstvo.

Temeljem Zakona o trgovačkim društvima od 23. studenoga 1993.,⁴⁴ društva s ograničenom odgovornošću su društva kapitala. Društvo s ograničenom odgovornošću je trgovačko društvo u koje jedna ili više pravnih ili fizičkih osoba ulažu temeljne uloge s kojima sudjeluju u unaprijed dogovorenom temeljnom kapitalu. Tijela društva su: Uprava, Nadzorni odbor i Skupština. Uprava društva vodi poslove društva na vlastitu odgovornost, a sastoji se od jednoga ili više direktora. Također, Uprava i zastupa društvo. Društvenim ugovorom određuje se ima li društvo Nadzorni odbor. Ukoliko društvo ima Nadzorni odbor on se sastoji od tri člana. Nadležnost Nadzornog odbora je ista kao i kod dioničkih društava. Skupština odlučuje o pitanjima određenim društvenim ugovorom, a osobito o financijskim izvješćima društva, upotrebi ostvarene dobiti i pokrivanju gubitka, zahtjevu za uplatama temeljnih uloga, imenovanju i opozivu članova uprave, izboru i opozivu članova Nadzornog odbora ako ga društvo ima, podjeli i povlačenju poslovnih udjela, davanju prokure za sva poduzeća, mjerama za ispitivanje i nadzor nad vođenjem poslova, izmjeni društvenog ugovora, postavljanju zahtjeva za naknadu štete koje društvo može imati protiv članova Uprave i Nadzornog odbora i zamjenika članova Uprave te o imenovanju zastupnika u sudskom postupku ako društvo ne mogu zastupati članovi Uprave

³⁸ *Službeni Vjesnik HŽ.* 12(1992).

³⁹ Odluka o primanju u radni odnos i imenovanju za zastupnika u Zastupstvo HŽ-a u Pragu od 16. studenoga 1992. *Službeni Vjesnik HŽ.* 13(1992).

⁴⁰ *Službeni Vjesnik HŽ.* 13(1992).

⁴¹ *Službeni Vjesnik HŽ.* 1/1993.

⁴² *Službeni Vjesnik HŽ.* 2/1994.

⁴³ *NN.* 53(1994).

⁴⁴ *NN.* 111(1993).

ni Nadzorni odbor. Danom početka primjene Zakona o trgovačkim društvima prestao je važiti, između ostalih, i Zakon o poduzećima.⁴⁵

Na temelju čl. 23. Zakona o hrvatskim željeznicama,⁴⁶ resorni ministar 14. prosinca 1994. donio je Statut HŽ-a⁴⁷ koji je dao sljedeću organizaciju:

- Uprava HŽ-a,
- Predsjednik uprave (generalni direktor),
- Nadzorni odbor,
- HŽ prijevoz – poslovno područje željezničkog prometa,
- HŽ infrastruktura – poslovno područje željezničkih stabilnih postrojenja,
- HŽ financije i kontroling,
- Direkcija HŽ-a s određenim brojem službi.

Nakon vojno-redarstvene akcije »Oluja« (4.–8. kolovoza 1995.), Uprava HŽ-a na 26. sjednici dana 3. listopada 1995. donijela je Odluku o sistematizaciji radnih mjesta. Navedenom Odlukom utvrđena su radna mjesta na prugama: Ogulin-Knin-Split, Knin-Zadar i Knin-Martin Brod. Radna mjesta predviđena su za ponovnu uspostavu prometa na navedenim prugama.⁴⁸

U Republici Hrvatskoj su u periodu Domovinskog rata (1991.-1995.) imenovani sljedeći direktori HŽ-a:

- Alojz Brkić (1991.-1993.),⁴⁹
- Bakir Krajina (1993.),⁵⁰
- Zvonko Zdunić (1993.-1994.),⁵¹
- Bartol Ivanuš (1994.-1995.).⁵²

Uprava HŽ-a je neposredno nakon mirne reintegracije Podunavlja 1998., donijela Pravilnik o organizaciji HŽ – Hrvatskih željeznica. Temeljem navedenog Pravilnika, pruge u Hrvatskoj podijeljene su na šest prijevoznih područja. Podunavlje je podijeljeno na Prijevozno područje Osijek i Prijevozno područje Vinkovci. Unutar Prijevoznog područja Osijek bile su sljedeće pruge: Beli Manastir državna granica-Osijek-Strizivojna Vrpolje (isključivo), Pčelić (isključivo)-Osijek-Dalj-Erdut državna granica, Bizovac-Belišće i Vinkovci (isključivo)-Osijek.

Unutar Prijevoznog područja Vinkovci bile su sljedeće pruge: Novska (isključivo)-Vinkovci-Tovarnik državna granica, Vinkovci-Vinkovci Teretni kolodvor-Jarmina, Vinkovci-Županja, Vinkovci-Drenovci državna granica, Vinkovci-Dalj (isključivo), Borovo-Vukovar-Stari Vukovar, Mirkovci-Vrapčana, Strizivojna Vrpolje-Slavonski Šamac državna granica, Slavonski Brod-Slavonski Brod državna granica, Nova Kapela-Batrina-Našice (isključivo), Pleternica-Velika.⁵³

Kratki pregled događanja na Hrvatskim željeznicama u Domovinskom ratu

Terorizam na hrvatskim prugama počeo je na kninskom području tjelesnim zlostavljanjem željezničara iz drugih domicila, odbijanjem radnih zadaća, kamenovanjem vlakova, zaustavljanjem

⁴⁵ NN. 53(1991) i 58(1993).

⁴⁶ NN. 53(1994).

⁴⁷ *Službeni Vjesnik HŽ.* 5(1994).

⁴⁸ *Službeni Vjesnik HŽ.* 7(1995).

⁴⁹ Rješenje o imenovanju direktora Hrvatskog željezničkog poduzeća dr. Alojza Brkića od 15. travnja 1991. NN. 20(1991); Rješenje o razrješenju direktora Poduzeća »Hrvatske željeznice« dr. Alojza Brkića od 13. svibnja 1993. NN. 47(1993).

⁵⁰ Rješenje o imenovanju vršitelja dužnosti direktora Poduzeća »Hrvatske željeznice« dr. Bakira Krajine od 13. svibnja 1993. NN. 47(1993); Rješenje o razrješenju vršitelja dužnosti direktora Poduzeća »Hrvatske željeznice« dr. Bakira Krajine od 8. srpnja 1993. NN. 69(1993).

⁵¹ Rješenje o imenovanju vršitelja dužnosti direktora Poduzeća »Hrvatske željeznice« Zvonka Zdunića od 8. srpnja 1993. NN. 69(1993); Rješenje o razrješenju vršitelja dužnosti direktora Poduzeća »Hrvatske željeznice« Zvonka Zdunića od 5. svibnja 1994. NN. 37(1994); Rješenje o imenovanju direktora Poduzeća »Hrvatske željeznice« Zvonka Zdunića od 5. svibnja 1994. NN. 37(1994); Rješenje o razrješenju direktora Poduzeća »Hrvatske željeznice« Zvonka Zdunića od 21. prosinca 1994. NN. 96(1994).

⁵² Rješenje o imenovanju direktora Poduzeća »Hrvatske željeznice« Bartola Ivanuše od 21. prosinca 1994. NN. 96(1994).

⁵³ Pravilnik o organizaciji HŽ-a od 30. siječnja 1998. *Službeni Vjesnik HŽ.* 1(1998).

vlakova od naoružanih skupina, provalama u vlakove i anonimnim dojavama o miniranju pruga. Tako je, primjerice, 18. kolovoza 1990. na izlazu iz tunela Split-Predgrađe kamenovan vlak br. 9630 (vagon za spavanje). Već 4. listopada 1990. u 21 sat na pruzi između Plavna i Zrmanje prvi puta dignuta je pruga u zrak, tzv. Mokri usjek, a miniranje pruga krajem 1990. postaje svakodnevnom praksom.⁵⁴

Dnevni tisak pisao je opširno o navedenim događajima. Navesti ću samo par primjera:

»...Prema obavijestima glavnog dispečera ŽTP-a Zagreb Milivoja Misirače od srijede popodne, i dalje je do daljnjega zatvoren željeznički promet na prugama Knin-Pađane, Knin-Benkovac, Knin-Golubić, Knin-Kosovo. Za teretni promet u toku dana osposobljene su pruge Knin-Golubić u 16,42 sata, te Kosovo-Siverić u 12 sati. Nenadoknadiva je šteta te potpune privredne izolacije srednje Dalmacije...

...Nakon anonimne dojave u utorak navečer iz sigurnosnih razloga od Gline prema Sisak Predgrađu nisu vozila dva noćna vlaka kao ni još dva jutarnja radnička na istim relacijama. Oko 11 sati u četvrtak u Petrinju je iz Siska stigla prva teretna kompozicija, a iz Gline u 12,05 sati po redovnom voznom redu za Sisak krenuo putnički vlak nakon prekida željezničkog prometa kroz Baniju zbog nečijeg neodgovornog, za svaku osudu, kažnjivog anonimnog lažnog telefonskog poziva.⁵⁵

»Tek što su krenuli prvi teretni vlakovi iz Knina, a u četvrtak je trebao i poslovni vlak »Marjan«, snažna detonacija oštetila je željezničke pragove i tračnice na dijelu Ličke pruge između željezničkih stanica Plavno i Zrmanja, odnosno kod mjesta Vrelo Zrmanje. Kako su u međuvremenu stigle još dvije dojave o miniranju Unske pruge (u četvrtak navečer da je minirana Unska pruga kod željezničke stanice Drenovac, a u petak u 8,05 sati iza željezničke stanice Strmica), unatoč svim naporima Kriznog štaba ŽTP Zagreb, ponovo je prekinut sav željeznički promet. Oštećenje na pruzi Knin-Gračac, između stajališta Pribudić i Prljevo, oko 27 kilometara od Knina, popravljeno je u petak do 14 sati, ali promet Ličkom magistralom još uvijek nije uspostavljen...⁵⁶

»U srijedu ujutro (17. listopada 1990. – op.a.) između željezničkih stanica Malovan i Gračac minirana je pruga, ali se očekuje da će se promet uspostaviti u toku dana. Unska pruga još uvijek je neprohodna za promet, ali se očekuje da će od četvrtka i ona biti osposobljena. Zadarska je pruga i dalje zatvorena, a splitskom i šibenskom prometuju teretni vlakovi, kao i putnički, ali samo danju.

Radnici bihačke prometne sekcije u srijedu do poslijepodnevni sati otklonili su oštećenja nastala posljednjom eksplozijom na Unskoj pruzi. Direktor saobraćajne sekcije Bihać, inženjer Osman Pavković u srijedu je objavio da prvi vlakovi Unskom prugom kreću u četvrtak u 7 sati. Na tom magistralnom željezničkom pravcu između Bihaća i Knina stoji sedam teretnih vlakova s 134 vagona...⁵⁷

»Veća količina pješadijskog oružja, navodno mitraljeza i puškomitraljeza, ukradena je iz vlaka u željezničkoj postaji Kosovo kod Knina. Opljačkan je samo vagon u kojem se prevozila ratna oprema namijenjena, navodno, jednoj vojnoj pošti u Splitu. Dio odnesenog oružja kasnije je pronađen kod crkve Lazarice u Kosovu...⁵⁸

...Sa dva dana zakašnjenja javnost saznaje i za provalu u vlaku na željezničkoj stanici u kninskom Kosovu. Radi se, naime, o tome da je 15. listopada oko 21 sat provaljeno u teretni vlak koji je od Knina saobraćao prema Splitu i prevezio teško pješadijsko naoružanje navodno namijenjeno vojnoj pošti u Splitu. Sutradan su na uviđaj izišli sudac istražnog suda u Šibeniku, zamjenik okružnog javnog tužioca, uviđajna komisija SUP-a i Stanice javne sigurnosti u Kninu te predstavnici JNA. Javnosti još uvijek nisu izneseni podaci koliko je točno ukradeno teškog pješadijskog naoružanja koje se pod sumnjivim okolnostima prevezilo iz Knina prema Splitu. Pitanje je naime, kako je uopće došlo do prijevoza naoružanja koje je bilo smješteno u jednom vagonu teretnog vlaka i prevezilo se nesigurnim prugama

⁵⁴ Limpić-Donadić, B. Hrvatske željeznice u Domovinskom ratu 1990.-1992 : Terorizam i bezumlje na hrvatskim prugama. *Željeznice u teoriji i praksi. Časopis Hrvatskih željeznica. Prigodno izdanje* (Zagreb). 1994, str. 27-37.

⁵⁵ Nemiri u Hrvatskoj. Pucnjava i eksplozije. *Vjesnik* (Zagreb). 15461(1990) (4. listopada), str. 14.

⁵⁶ Knin ponovo odsječen. *Vjesnik* (Zagreb). 15463(1990) (6. listopada), str. 12.

⁵⁷ Popravljen Unska pruga. *Vjesnik* (Zagreb). 15475(1990) (18. listopada), str. 14.

⁵⁸ Iz vlaka kod Knina ukradeno vojno oružje. *Vjesnik* (Zagreb). 15475(1990) (18. listopada), str. 1.

dalmatinske regije, te kako su nepoznati provalnici pogodili u kojem je vagonu smješteno pješadijsko naoružanje.

Očito se radi o unaprijed smišljenoj i dogovorenoj krađi u dogovoru s isporučiocem naoružanja, a prava istina o ovom nesvakidašnjem događaju saznat će se nakon objavljivanja nalaza istražne komisije (možda ni tada)...⁵⁹

»Prema službenim podacima u vagonu teretnog vlaka na Željezničkoj stanici Kosovo kod Knina pronađeno je 20 drvenih sanduka od kojih je 17 nasilno otvoreno. Uspoređivanjem sadržaja nasilno otvorenih sanduka s podacima o njihovom sadržaju proizlazi da je ukradeno 20 automatskih pušaka i šest puškomitraljeza, kaže se u priopćenju za javnost Istražnog centra Okružnog suda u Šibeniku...

...Uviđajem je ustanovljeno da je teretni vlak broj 65330 stigao na drugi kolosijek postaje Kosovo još 4. listopada ove godine oko 23 sata. Kompoziciju je činilo 19 vagona-cisterna, zatvorena G kola i otvorena kola. U zatvorenom G vagonu, osmom po redu u kompoziciji, prevožena je u 20 drvenih sanduka vojna oprema – oružje i uređaji veze, a u tovarnom listu to je naoružanje imenovano kao »vojni materijal«. Odmah po dolasku pratnja vlaka predala je osoblju Željezničke postaje Kosovo tovarne liste, odnosno službenu dokumentaciju. Zbog poznate blokade željezničkog prometa na području sjevernodalmatinske regije, vlak broj 65330 nije nastavio vožnju. Prema tovarnim listovima pošiljač »vojnog materijala« vojna pošta – 8022 Vis i VP – 8103 Split, a primatelji su Tehnički i remontni zavod Travnik i Hadžići. Vojni materijal upućen je još 1. listopada ove godine kao redovna pošiljka, bez posebnog nadzora, čuvanja i pratnje...

...Prema neslužbenim podacima dio ukradenog oružja (tri puškomitraljeza i devet pušaka) pronađen je kod crkve Lazarice u kninskom Kosovu zahvaljujući anonimnoj dojavi iz stanice javne sigurnosti u Kninu...

...Odgovorni u kninskoj stanici milicije morat će se debelo potruditi i javnosti i nadležnima objasniti zbog čega im je trebalo čak 14 sati da obavijeste nadležne u šibenskom SUP-u i istražnog suca u Šibeniku. Provala je bila u 21 sat, a obavijest o tome primljena je tek sutradan u 11 sati što opravdano izaziva sumnju da se radi o sprezi predstavnika JNA, vođa kninske pobune i zaposlenih na željezničkoj postaji Kosovo nedaleko Knina...

...Zašto je pješadijsko naoružanje prevoženo kad na željezničkim prugama Kninske krajine vlada potpun kaos, barikade su gotovo svakodnevno prisutne, a miniranje pruga postala je naša tužna svakodnevnica...

...Zanimljivo je također da je vojno oružje poslano kao redovna pošiljka bez posebnog nadzora, bez čuvara i bez pratnje i to baš kroz Knin kad se zna da naoružani civili kontroliraju sve cestovne i željezničke prilaze prema kninskom kraju.⁶⁰

Za razliku od dnevnog tiska, u željezničkim službenim glasilima u početku se objavljuju samo šture informacije o stanju na terenu. U Službenom Vjesniku Željezničkog transportnog poduzeća Zagreb (ŽTP Zagreb) od 15. listopada 1990., na tu temu objavljeno je svega par rečenica, i to: »...Prije prelaska na dnevni red glavni direktor Bartol Ivanuša kratko je informirao delegate o stanju u ŽTP-u Zagreb. Istakao je da se ŽTP nalazi u razdoblju povećanog obujma prijevoza a osobito se veliki rad ostvaruje u lukama što pozitivno djeluje na cijelu ekonomsku situaciju. Međutim, prekid prometa na području Knina zaustavio je taj pozitivni trend s obzirom da je potpuno prekinut promet za luke Split, Šibenik i Zadar. Slijedom tih događaja ŽTP Zagreb je bio primoran obavijestiti Zajednicu JŽ i Ministarstvo za saobraćaj i veze da se ne mogu primati i dalje upućivati vlakovi za navedene gradove. Čini se sve kako bi se promet uspostavio ali se pri tome vodi računa o sigurnosti ljudi, radnika i robe. Ekonomska situacija u ŽTP-u je teška ali bi realizacija Programa mnoge stvari pozitivno riješila i vjerojatno bi poslovali bez gubitaka...«.⁶¹

⁵⁹ Ukradeno teško vojno naoružanje. *Vjesnik* (Zagreb). 15475(1990) (18. listopada), str. 14.

⁶⁰ I JNA u sjeni sumnje. *Vjesnik* (Zagreb). 15476(1990) (19. listopada), str. 20.

⁶¹ 28. sjednica Radničkog savjeta ŽTP Zagreb, održana 2. listopada 1990. *Službeni Vjesnik Željezničkog transportnog poduzeća Zagreb (ŽTP Zagreb)* (Zagreb). 12(1990).

Ocijenjujući sa znatne vremenske distance tijekom događaja u ŽTP Zagreb u 1971. i 1972. i dalje, nastalih zbog općepoznatih društvenih zbivanja u to vrijeme – u kojima je ŽTP Zagreb i niz njegovih radnika označen kao nosilac »kontrarevolucije« u Hrvatskoj – Radnički savjet ŽTP Zagreb na sjednici 29. listopada 1990. donio je Odluku o rehabilitaciji radnika koji su povrijeđeni zbog djelovanja u ŽTP Zagreb. Radnički savjet ŽTP Zagreb se u ime bivših organa ŽTP-a javno ispričao svim radnicima ŽTP-a koji su zbog političkih okolnosti u 1972. i dalje bili smijenjeni, isključeni, raspoređeni na niža radna mjesta ili na bilo koji drugi način pogođeni i povrijeđeni radi svojih uvjerenja i djelovanja u ŽTP Zagreb. Konstatirano je da su odluke donesene od organa ŽTP-a na svim razinama o smjenjivanju radnika, o isključenju i drugim disciplinskim mjerama, o rasporedu na niža radna mjesta i druge odluke bile nezakonite, što je utvrđeno i sudskim odlukama. Svim radnicima, na koje se odnosila ova odluka, uz ovu moralnu rehabilitaciju, priznata su i sljedeća prava: pravo na povratak na rad u ŽTP Zagreb, pravo na razliku osobnog dohotka u slučaju da se ta razlika može nedvojbeno utvrditi, pravo na izvantarifne povlastice (P-4 i druge), ako bi ih ostvarili da su nastavili raditi u ŽTP-u, druga prava (jubilara nagrada, eventualna razlika otpremnine i dr.) koja bi ostvarili da su radili u ŽTP-u. Odluku je potpisao predsjednik Radničkog savjeta Vladimir Juričić.⁶²

Popis rehabilitiranih osoba na temelju navedene Odluke Radničkog savjeta ŽTP Zagreb objavljen je 16. siječnja 1991. u »Željezničaru«. Osobe oštećene zbivanjima iz 1971./1972. bili su: Mario Tocauer, Eugen Varga, Hrvoje Defar, Tomislav Mišin, Vjekoslav Domazet, Marijan Adamić-Flinta, Alojz Čović, Milan Jembrek, Stjepan Frković, Juraj Martinjak, Vladimir Seidl, Petar Šop, Ivan Goričanec, Franjo Mlinarić, Stjepan Franković, Josip Sakoman, Ante Karadole, Oto Jakopčević, Zvonimir Joković, Jakov Miličić, Vladimir Baković, Antun Vukelić, Blaž Doko, dr. Tomislav Mlinarić, Ivan Salopek, Ljudevit Vahtarić, Ferdo Udijer, Marko Tomić, dr. Josip Božičević, Josip Debeljak, Petar Dabić, Milivoj Keršić, Lovre Borzić.

Komisija koja je posebno za tu priliku osnovana imala je zadatak da razmotri cjelokupnu materiju vezanu za rehabilitaciju oštećenih i progonjenih osoba. Konkretnije, njen zadatak bio je da pokrene inicijativu za rehabilitaciju svih oštećenih osoba i poništenje svih protuzakonitih i lažnih odluka i optužbi.⁶³

U Zapisniku s 18. sjednice Izvršnog odbora Radničkog savjeta ŽTP Zagreb, održane 29. listopada 1990. u Zagrebu, između ostaloga pisalo je i sljedeće: »...Iako je došlo do smirivanja situacije u Kninu u pripremi su nove aktivnosti oko provedbe sigurnosti na tom području. Dr. Stjepan Božičević, v.d. direktora HŽP-a, informirao je članove Izvršnog odbora o povećanju cijena željezničkog prometa za 11% za područje ŽTP Beograda što će uvelike utjecati na našu veličinu rada. Situacija u vezi Knina je i dalje vrlo teška, sve mogućnosti pregovaranja su iscrpljene a situacija je gotovo ista kao i na početku pregovora. Stoga će se uputiti informacija Ministarstvu prometa i veza i Vladi RH i zamoliti ih da poduzmu sve mjere iz svoje nadležnosti kako bi se osigurao promet kroz kninsko područje...«⁶⁴

Dana 22. prosinca 1990. proglašen je Ustav RH⁶⁵ čija će primjena u skorijoj budućnosti dovesti do velikih i korjenitih promjena u željezničkom sustavu zemlje. Navedenim Ustavom jamči se pravo vlasništva, no nositelji vlasničkoga prava i njihovi korisnici dužni su pridonositi općem dobru. Također i strana osoba može stjecati pravo vlasništva uz uvjete određene zakonom. Poduzetnička i tržišna sloboda temelj su gospodarskog ustroja RH. Zabranjeni su monopoli. Inozemnom ulagaču jamči se slobodno iznošenje dobiti i uloženog kapitala. Zakonom je moguće u interesu RH ograničiti ili oduzeti vlasništvo, uz naknadu tržišne vrijednosti.

Zakon o stavljanju izvan snage Zakona Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije o udruživanju u Zajednicu jugoslavenskih željeznica i Zajednicu jugoslavenskih pošta, telegrafa i

⁶² Službeni Vjesnik Hrvatskog željezničkog poduzeća (HŽP). 13(1990).

⁶³ Rehabilitacija oštećenih zbivanjima iz 1971./72. godine : »Prokletnici« više nisu bezimni. *Željezničar* (Zagreb). 535(1991) (16. siječnja).

⁶⁴ Službeni Vjesnik HŽP. 13(1990).

⁶⁵ NN. 56(1990).

telefona⁶⁶ proglašen je 26. lipnja 1991. Navedenim Zakonom Zajednica jugoslavenskih željeznica (ZJŽ) sa sjedištem u Beogradu izgubila je na teritoriju RH svaku nadležnost.

Upravni odbor HŽP-a je na sjednici 29. srpnja 1991. razmatrao rezultate poslovanja za razdoblje od I. do VI. mjeseca 1991. i ocjenu do kraja godine, kao i mjere i aktivnosti koje su se provodile u cilju racionalizacije poslovanja. Tom prilikom Upravni odbor je osim mjera koje su provedene (smanjenje broja zaposlenih od I. do VI. mjeseca za 1.625 radnika i dr.) i koje su se trebale provoditi u skladu s Programom restrukturiranja, reorganizacije i racionalizacije poslovanja HŽP-a, donio i dodatne mjere i to: smanjenje osobnih dohodaka zaposlenih za 20% od 12. kolovoza 1991. i slanje radnika na tzv. poček. Ocjenjeno je da bi se provedbom navedenih mjera smanjili rashodi HŽP-a u 1991. za oko 1.270 milijuna dinara.⁶⁷

Zbog nezakonitog oduzimanja dijela plaće za mjesec lipanj 1991. u iznosu od 8,41% radnicima HŽP-a koji su živjeli i radili na području Knina, a u svrhu očuvanja interesa radnika HŽP-a, Upravni odbor HŽP-a donio je 7. kolovoza 1991. sljedeću Odluku:⁶⁸

»1. Skupština općine Knin dužna je vratiti na podračun HŽP-a, OJ Direkcije Knin br. 34460-604-341, uskraćeni dio plaće do zaključno 12. 8. 1991. godine i o tome obavijestiti Direkciju HŽP-a Zagreb.

2. Ukoliko se povrat sredstava ne izvrši do zadanog termina HŽP – Hrvatsko željezničko poduzeće obustavit će radnicima željezničkog čvorišta Knin isplatu plaća i troškova za topli obrok i prijevoz na rad i s rada.«

Ivan Švaljek, zamjenik direktora HŽP-a, podnio je 7. kolovoza 1991. na sjednici Upravnog odbora usmeno izvješće o stanju željezničkog prometa na području HŽP-a. Po njegovim riječima stanje u prometu bilo je kritično. Rad je bio u padu. Na magistralnoj pruzi Zagreb-Vinkovci-Šid promet se odvijao danju, dok se međunarodni promet odvijao preko Subotice. Najavljeni su sastanci s predstavnicima ZJŽ i ŽTP Beograd da se promet počne odvijati preko Vinkovaca. Tu je bio problem davanja garancija za sigurnost odvijanja prometa. Trebalo je utvrditi pitanje odvijanja prometa preko čvorišta Knin. Praktično su odsječene morske luke Zadar, Šibenik i Split. Svi su preko sredstava javnog informiranja bili obaviješteni da je u Kninu zaplijenjeno 30 vagona pšenice, 3 vlaka fosfata kao i tri-deset automobila. Promet preko Knina donosio je više gubitaka nego li koristi, pa se postavljalo pitanje potrebe odvijanja bilo kakvog prometa na području toga čvorišta. Trebalo je jasno utvrditi stavove HŽP-a u svezi s odlukom Sabora SRH o zamrzavanju odnosa s Republikom Srbijom.⁶⁹

Zbog nastale situacije, miniranja pruga, objekata i drugih opasnih radnji koje su ugrožavale sigurnost ljudi i materijalnih dobara od 7. kolovoza 1991. u 15.00 sati do daljnjega obustavljen je promet na sljedećim prugama:⁷⁰

- granica sa ŽTP Sarajevo (km 174+400)-Drniš (isključivo),
- Gračac (isključivo)-Knin i
- Knin-Benkovac (isključivo).

Svi zaposleni na navedenim prugama, kao i zaposleni na poslovima nabave, ekonomskim poslovima, kadrovskim i drugim administrativnim poslovima sa sjedištem na području čvorišta Knin nisu, temeljem ove Odluke, imali pravo na plaću, topli obrok, prijevoz na rad i s rada, ostale materijalne troškove, kao ni primanja iz sredstava zajedničke potrošnje. Zadužene su strukovne službe HŽP-a da utvrde štete prouzročene nastalom situacijom, nakon čega se trebala donijeti odluka o zahtjevima za naknadu tih šteta.

Upravni odbor HŽP-a donio je 7. kolovoza 1991. još jednu Odluku sličnog sadržaja. Radi nezakonite pljenidbe pošiljaka: 32 vagona pšenice, 30 automobila i 3 vlaka fosfata i drugih inkriminiranih radnji u kojima su sudjelovali i željeznički radnici, obustavljena su sva primanja

⁶⁶ NN. 53(1991).

⁶⁷ Službeni Vjesnik HŽP. 18(1991).

⁶⁸ Službeni Vjesnik HŽP. 17(1991).

⁶⁹ Isto.

⁷⁰ Isto.

radnicima zaposlenim na prugama: granica sa ŽTP Sarajevo (km 174+400)-Drniš (isključivo), Gračac (isključivo)-Knin i Knin-Benkovac (isključivo). Također, obustavljena su i sva primanja radnicima zaposlenim na poslovima nabave, ekonomskim poslovima, kadrovskim i drugim administrativnim poslovima sa sjedištem na području čvorišta Knin: plaća, topli obrok, prijevoz na rad i s rada, kilometraža, ostali materijalni izdaci kao i izdaci iz sredstava zajedničke potrošnje od 1. srpnja 1991. do 7. kolovoza 1991., kao i dio plaće i svih izdataka na teret materijalnih troškova za mjesec travanj 1991. Plaćanja za navedene mjesece obustavljena su do momenta dok se nezakonito zaplijenjena roba ne vrati i dok se ne namire štete nastale miniranjem pruga i drugim inkriminiranim radnjama. Obustavljenim novcem trebale su se namiriti štete špeditera i vlasnika pošiljaka.⁷¹

Incidenti na prugama bili su sve češći. Pogledajmo kao primjer Izvješće o stanju u prometu od 31. kolovoza 1991. do 4. rujna 1991., koje je Ivan Švaljek, zamjenik direktora HŽP-a podnio 4. rujna 1991. na 33. sjednici Upravnog odbora:⁷²

»31. kolovoza 1991. u 9,53 sati

Okučani-stajalište Lađevac: grupa od 15 naoružanih odmetnika ušla u vlak 2300 te odvela u nepoznatom pravcu konduktera i još jednog željezničara (strojovođu). Promet obustavljen od 14,55 sati.

31. kolovoza 1991. u 10,04 sati

Vrapčana: Vlak 4354 naišao ispred skretnica na barikadu (pragovi) i vraćen u Privlaku. Pruga zatvorena do 12,13 sati. Ponovo postavljena barikada i prekid prometa od 12,38 sati. Dana 3. rujna 1991. izviđački vlak vraćen zbog prepreka i pucnjave na vlak od strane terorista.

31. kolovoza 1991. u 10,07 sati

Mirkovci: Vlak 81004 uočio postavljenu minu (u visini predsignala), promet na desnom kolosijeku Ivankovo-Mikanovci obustavljen od 11,45 sati (mina demontirana).

31. kolovoza 1991. u 17,02 sati

Žitnjak: Rasputnica Mićevac-Velika Gorica, prekid prometa uslijedio zbog blokade Zagrebačkog aerodroma. Promet uspostavljen 2. rujna 1991. u 21 sat.

31. kolovoza 1991. u 17,30 sati

Karlovac: Prometnik primio dojavu da je pruga oko Srpskih Moravica minirana. Po prolasku izviđačkog vlaka u 19,20 ustanovljeno da je to bila lažna dojava.

31. kolovoza 1991. u 19,50 sati

Osijek-Čepin: S vojnog poligona »C« pucano na putnički vlak 4233, probijeno srednje staklo, povrijeđenih i zastoja nije bilo.

1. rujna 1991. u 19,20 sati

Okučani: Prometnik vlakova Miroslav Čalić zadržan kao talac do 23,55 sati.

1. rujna 1991. u 16,38 sati

Sisak Predgrađe-Sisak-Greda: Zbog tenkovskog napada na Petrinju pruga zatvorena do 18,55 sati. Vlak 5363 zakasnio 109 minuta.

2. rujna 1991. u 18,20 sati

Mirkovci-Vinkovci: Promet obustavljen do 19,20 sati pošto je prometnik vlakova iz Mirkovaca, Rajko Mitrović, odveden u četnički štab (na »informativni« razgovor) u Mirkovce.

3. rujna 1991. u 14 sati

Osijek-Čepin: Pucano na TMD vozilo (teška motorna drezina – op.a.) te ozlijeđen radnik ZOP-a (Sekcija za održavanje pruga – op.a.).

4. rujna 1991. u 5,15 sati

Centru za obavještanje u Novoj Gradiški dojavljeno da je pruga Okučani-Novska minirana. Izviđački vlak zbog napada Jugoarmije ne može provjeriti ispravnost pruge. Prekid do daljnjega.

4. rujna 1991. u 8,30 sati

⁷¹ Isto.

⁷² Službeni Vjesnik HŽP. 18(1991).

Novi Dvori: U vagonu, koji je stigao iz Srbije (tovaren s glinom za proizvodnju keramičkih pločica), pronađena postavljena mina.«

Na dan 4. rujna 1991. potpuni prekid prometa bio je na sljedećim prugama:⁷³ Oštarije-Knin; Knin-Golubić; Knin-Drniš (isključivo); Knin-Zadar; Sisak Predgrađe-Karlovac; Sisak Predgrađe-Bosanski Novi; Sunja-Novska; Banova Jaruga-Pčelić; Slavonski Brod-Bosanski Brod; Osijek-Beli Manastir; Osijek Donji Grad-Dalj-Bogojevo; Osijek-Gaboš-Vinkovci; Vinkovci-Borovo (Vukovar)-Dalj; Osijek-Čepin (putnici su se prevozili autobusom); Vinkovci-Brčko.

Djelomičan prekid prometa bio je na sljedećim prugama: Novska-Okučani-Nova Gradiška i Vinkovci-Mirkovci.

U razdoblju od I. do VI. mjeseca 1991. HŽP je ostvario gubitak u poslovanju u iznosu 1.850,5 milijuna dinara. Uzroci gubitaka bili su: znatno smanjenje prijevoza (u putničkom prometu 32%, a u robnom prometu 23,1%), štete na sredstvima direktne (miniranje pruga, krađe robe i dr.) i indirektna (neracionalno korištenje vučnih i voznih sredstava kao i osoblja, zastoji i dr.), visok porast cijena, sve veće financijske teškoće dobrim dijelom zbog financijske nediscipline, odnosno sve većih tražbina HŽP-a od strane drugih ŽTP-a (Beograd 495 mln. dinara i Skopje 97 mln. dinara) i ostalih komitenata i dr. Uvjeti poslovanja HŽP-a zbog nametnutog rata Republici Hrvatskoj postajali su sve teži. Na već navedenoj 33. sjednici Upravnog odbora HŽP-a održanoj 4. rujna 1991. procijenjeno je da bi prijevoz u 1991. trebao biti manji nego u 1990., u putničkom prometu oko 40%, a u robnom prometu oko 35%, te da bi u postojećim uvjetima HŽP u 1991. poslovao s gubitkom od oko 5.000 milijuna dinara.⁷⁴

Što se pak organizacije željezničkog prometa u ratnim uvjetima tiče, predsjednik RH dr. Franjo Tuđman donio je 12. rujna 1991. Uredbu o organiziranju i funkcioniranju cestovnog, željezničkog, riječnog i zračnog prometa u slučaju ratnog stanja ili neposredne ugroženosti neovisnosti i jedinstvenosti RH.⁷⁵ Navedenom Uredbom nosilac željezničkog prometa od interesa za RH bio je HŽP koji je radio po uputama Ministarstva prometa i veza. HŽP je putem sekcija i pogona koji su se nalazili u njegovom sastavu bio dužan ostvariti suradnju s općinskim organima za promet za funkcioniranje željezničkog prometa. Pojedine sekcije i pogoni u sastavu HŽP-a u slučaju prekida veza s Direkcijom HŽP-a postupali su po naređenjima i uputama organa uprave općine na čijem su se području nalazili. Željeznički promet nastavio je funkcionirati po utvrđenom redu vožnje na područjima od interesa za Republiku. Izuzetno, moglo se privremeno radi obavljanja prevoženja za potrebe obrane RH i ostalih prevoženja od značaja za Republiku odstupiti od utvrđenog reda vožnje. Ako se zbog ratnih djelovanja na pojedinim dijelovima željezničkih pruga nije moglo osigurati neprekidno odvijanje prometa, općinski organ za promet poduzeo je potrebne mjere za osiguranje daljnjeg prijevoza na takvim mjestima. HŽP je zajedno s Hrvatskim cestama na temelju odluke Vlade RH obavljao onesposobljavanje prometnica, objekata na njima i prometnih sredstava.

Ovdje je važno istaći da su željezničke radionice prve u Hrvatskoj počele od pružnih tračnica proizvoditi »ježeve« (protutenkovske zapreke), a dobar dio željezničkih radionica prešao je na ratnu proizvodnju. Željezničari su prvi oklopni vlak preuzeli 17. kolovoza 1991., i on je borbeno djelovao oko Novske. Drugi vlak preuzet je 30. rujna 1991. i on je djelovao na području Osijek-Vrpolje.⁷⁶ Poseban doprinos u vođenju obrambenoga Domovinskog rata vezan je uz putničke vagone koji su se permanentno koristili za prijevoz hrvatskih vojnika, izbjeglica i prognanika, te za prijevoz jedinica UNPROFOR-a gdje god su prometne veze željeznicom bile moguće. Jedan dio specijalnih putničkih vagona dan je na raspolaganje za smještaj izbjeglica i prognanika.⁷⁷

O pomoći koju je HŽP pružio izbjeglicama govori i Odluka Upravnog odbora od 7. kolovoza 1991. u kojoj se kaže sljedeće: »I. Radi sve većeg napuštanja svojih domova uslijed terorističkih akcija nad nedužnim pučanstvom koje podupire Vladu i suverenitet RH, zbog smještaja tih izbjeglica ustupaju

⁷³ Isto.

⁷⁴ Isto.

⁷⁵ NN. 55(1991)

⁷⁶ Limpić-Donadić, B. Hrvatske željeznice u Domovinskom ratu 1990-1992 : Terorizam i bezumlje na hrvatskim prugama, *Željeznice u teoriji i praksi. Časopis Hrvatskih željeznica. Prigodno izdanje* (Zagreb). 1994, str. 27-37.

⁷⁷ Lugarić, B., Majetić, M., Maltar, M., Vučković, J., Žilić, B. Hrvatske željeznice u Domovinskom ratu 1990-1992 : Vuča i željeznička vozila, *Željeznice u teoriji i praksi, Časopis Hrvatskih željeznica. Prigodno izdanje* (Zagreb). 1994, str. 83-93.

se željeznička odmarališta, prenoćišta i domovi željezničara, a prema mogućnostima omogućit će se i prehrana u navedenim objektima. II. Odobrava se besplatni prijevoz izbjeglica i hrane za izbjeglice iz toč. I. kao i besplatno liječenje u Domu zdravlja željezničara. III. Ova Odluka stupa na snagu danom donošenja, a primjenjuje se u ovisnosti od nastalih potreba, prema dogovoru s Caritasom i Crvenim križem RH. IV. Ovlašćuje se direktor HŽP da odobrava i druge povlastice u svezi s ovom Odlukom i da zajedno s Komisijom osnovanom na temelju Odluke Upravnog odbora HŽP-a broj UO-235-11,3/91. od 22. svibnja 1991. (26. sjednica UO) utvrdi druge vidove pomoći grupama izbjeglica s ugroženih područja.«⁷⁸

Na 34. sjednici Upravnog odbora HŽP-a⁷⁹ od 2. listopada 1991. Ivan Švaljek, zamjenik direktora, iznio je izvješće o preuzimanju istarskih pruga u sastav Hrvatskog željezničkog poduzeća. U sastavu Željezničkog gospodarstva (ŽG) Ljubljana bile su i hrvatske pruge i to:

- dio pruge Pivka-Rijeka (Šapjane uključivo-Rijeka isključivo),
- Pula-Rakitovec,
- Lupoglav-Raša.

ŽG Ljubljana koristilo je i prugu Rovinj-Kanfanar na kojoj je obustavljen promet. Zakonom o hrvatskim željeznicama (čl. 1. i 2.) određeno je da HŽP obavlja djelatnost javnog prijevoza na teritoriju Republike. Stupanjem na snagu navedenog Zakona nije bilo moguće odmah ove pruge priključiti HŽP-u, već je to bio pravni temelj za njihovo priključivanje. Rukovodstvo HŽP-a u dogovoru s Ministarstvom prometa i veza osnovalo je komisiju i stručne radne grupe sa zadatkom da pripreme stručne prijedloge na temelju kojih bi se ove pruge priključile HŽP-u.

Na temu preuzimanja istarskih pruga održano je više sastanaka i razgovora delegacija Ministarstva prometa i veza RH i Sekretarijata za promet i veze Republike Slovenije te HŽP-a i ŽG Ljubljana. Na sastanku stručnih radnih grupa 20. rujna 1991. u Dobovi između ostaloga načelno je dogovoreno da HŽP preuzima navedene pruge s 1. listopada 1991. Sukladno tome dani su nalozi službama HŽP-a da obave sve pripreme za preuzimanje tih pruga s navedenim datumom.

Ukupna dužina željezničkih pruga koje je HŽP preuzeo od strane ŽG Ljubljana iznosila je 171 km, a osim objekata infrastrukture preuzet je dio prijevoznih kapaciteta (9 lokomotiva i 8 motornih vlakova) i 672 radnika koji su radili na tim prugama. Između RH i Republike Slovenije dogovoreno je 8 željezničkih pograničnih prijelaza. Također, HŽP je i predao dio pruge od republičke granice do Lendave u sastav ŽG Ljubljana.

Dogovori oko preuzimanja pruga od strane HŽP koje su bile u sastavu Željezničke transportne organizacije Sarajevo (ŽTO Sarajevo) nisu bili još završeni radi ratnih operacija na pograničnim dijelovima između Hrvatske i Bosne i Hercegovine.⁸⁰

Dana 2. listopada 1991. u Varaždinu je predana dokumentacija Sekcije za održavanje pruga Varaždin Sekciji za održavanje prog Maribor. Održavanje predanog dijela pruge Čakovec-Lendava od km 17+435 do km 22+651 bio je u nadležnosti Sekcije za održavanje pruga Varaždin zaključno s danom 7. listopada 1991. od kada je daljnje održavanje pruge obavljala Sekcija za održavanje prog Maribor. Obje sekcije bile su suglasne da je dokumentacija uredno predana. Dužina pruge koja je predana iznosila je 5.216 metara. Prema veličini prometa pruga Čakovec-Lendava kategorizirana je kao sporedna pruga III reda. Obzirom da pruga nije bila elektrificirana za vuču vlakova korištene su elektrodizel lokomotive. Navedena pruga bila je namijenjena za putnički i teretni promet.⁸¹

Od 8. listopada 1991. HŽP – Hrvatsko željezničko poduzeće prestaje biti članom Zajednice jugoslavenskih željeznica u svojstvu koje proizlazi iz Zakona o udruživanju u ZJŽ i Samoupravnog sporazuma o udruživanju u ZJŽ.⁸²

⁷⁸ Službeni Vjesnik HŽP. 17(1991).

⁷⁹ Službeni Vjesnik HŽP. 19(1991).

⁸⁰ Službeni Vjesnik HŽP. 21(1991).

⁸¹ HŽ-Holding d.o.o.: Zapisnik Sekcije za održavanje pruga Varaždin i Sekcije za održavanje prog Maribor od 2. listopada 1991. o preuzimanju dokumentacije za dio pruge Čakovec-Lendava od km 17+435 do km 22+651.

⁸² Odluka o razdruživanju HŽP-a iz Zajednice jugoslavenskih željeznica. Službeni Vjesnik HŽP. 19(1991).

Uredbom o preuzimanju i prijenosu željezničkih pruga⁸³ od 16. listopada 1991., željezničke pruge na teritoriju RH, na kojima su pravo raspolaganja i upravljanja imala željeznička poduzeća sa sjedištem izvan teritorija RH, uključujući i pruge na kojima je ranije obustavljen promet, te prava i obveze osim rezultata poslovanja, postale su vlasništvo RH i predane su na gospodarenje javnom poduzeću HŽP – Hrvatskom željezničkom poduzeću. HŽP se ovlastio da željezničke pruge kojima je gospodario, a koje su se nalazile izvan teritorija RH, prenese na željeznička poduzeća koja su raspolagala i upravljala željezničkim prugama na teritoriju te republike.

Upravni odbor HŽP-a zadužio je 7. studenoga 1991. direktora HŽP-a da odmah podnese protest Vladi Republike Bosne i Hercegovine zbog prijevoza vojnih transporta na relaciji Knin-Brčko. O tom protestu trebalo je obavijestiti i Vladu RH.⁸⁴

Dana 7. studenoga 1991. Upravni odbor HŽP-a donio je Odluku o pristupanju HŽP-Hrvatskog željezničkog poduzeća Udruženju za međunarodne povlastice u prijevozu željezničkog osoblja (Udruženje FIP). HŽP je prihvatio Statut i Pravilnik FIP-a.⁸⁵

Postupno sa širenjem ratno-terorističkih aktivnosti povećao se broj željezničkih pruga na kojima je obustavljen promet. S 31. listopada 1991. obustavljen je promet na gotovo 35% pruga u RH, odnosno na oko 938 km. To je imalo za posljedicu postupno smanjivanje transportnog učinka, pa je on u listopadu 1991. u odnosu na isti mjesec prethodne godine bio manji za oko 60%. Prema procjeni od 15. studenoga 1991. ukupna šteta na željezničkoj infrastrukturi, vučnim i voznim sredstvima, postrojenjima za održavanje i dr. procijenjena je na iznos od oko 350 milijuna US\$. Transportni učinak za 10 mjeseci godine 1991. bio je manji za oko 50% u odnosu na isto razdoblje od prije godinu dana u prijevozu putnika i preko 40% u prijevozu robe. Zbog manjeg prijevoza prihodi su bili manji za oko 211 milijuna US\$. Financijsko stanje željeznice bilo je teško jer je za 9 mjeseci ostvaren gubitak od 4,4 milijarde dinara, a nepodmirene obveze iznosile su oko 2,5 milijarde dinara. Radi premošćivanja nastalih teškoća u HŽP-u su se kontinuirano provodile mjere racionalizacije i smanjenja broja zaposlenih. Od početka 1991. do 31. listopada 1991. broj zaposlenih je smanjen za 4.245 radnika. Od 1. kolovoza 1991. zbog smanjenja prijevoza upućeno je na poček uz zajamčeni osobni dohodak oko 8.000 radnika da bi u mjesecu listopadu broj radnika na početku iznosio oko 16.000. Plaće zaposlenih od 1. kolovoza 1991. smanjene su za 20%.⁸⁶

Ministar prometa i veza prof. dr. Josip Božičević podnio je 28. studenoga 1991. predstojniku Ureda predsjednika RH Hrvoju Šariniću Izvješće o stanju u oblasti prometa i veza u ratnim uvjetima⁸⁷ koje potvrđuje gore izrečene navode. Što se željezničkog prometa tiče, u njemu je konstatirano slijedeće: »Zbog terorističkih aktivnosti i ratnih operacija obustavljen je promet na 938 km pruga ili 35% mreže hrvatskih željeznica (izvan prometa su pruge: Sisak Pregrada-Sunja-Novska-Nova Gradiška; Lipovljani-Novska; Sunja-Bosanski Novi; Sisak Pregrada-Karlovac; Oštarije-Gospić-Knin; Knin-Zadar i Knin-Unešić; Banova Jaruga-Pčelić; Vinkovci-Tovarnik; Vinkovci-Brčko; Vinkovci-Osijek; Vinkovci-Vukovar-Dalj te Osijek-Dalj i Osijek-Beli Manastir).

Do danas je oštećeno oko 22 km željezničkih kolosijeka, 40 skretnica, 8 velikih mostova (»Vuka« na pruzi Vinkovci-Borovo dužine 21 m; »Šumetlica« na pruzi Vrpolje-Novska na oba kolosijeka dužine po 17 m; »Sava« kod Slavenskog Broda 222 m; »Strug« kod Jasenovca 167 m i »Sava« kod Jasenovca 283 m; »Stara Drava« kod Osijeka 108 m i »podvožnjak« u Sisku) i 16 malih željezničkih mostova. U 47 željezničkih stanica i na 110 km pruge uništeni su signalno-sigurnosni uređaji, 6 automatskih telefonskih centrala, a na 600 km pruge uništena je električna kontaktna mreža.

Uništeno je 6 dizel motornih vlakova i 14 vagona, a teže je oštećeno 29 lokomotiva i 25 motornih vlakova te 11 staničnih zgrada (Nova Gradiška, Rajić, Sunja, Vinkovci, Vukovar, Borovo, Pakrac, Drniš, Siverić, Žitnić i Gospić).

⁸³ NN. 54(1991).

⁸⁴ Službeni Vjesnik HŽP. 20(1991).

⁸⁵ Isto.

⁸⁶ Informacija o štetama u željezničkom prometu. Prilog zapisniku 36. sjednice Upravnog odbora HŽP-a. Službeni Vjesnik HŽP. 21(1991).

⁸⁷ HR-HDA-1741, Ured predsjednika Republike Hrvatske, Fascikl 134/1991; Ministarstvo prometa i veza.

Željezničke stanice u Gospiću (studen 1991.) i u Pakracu (svibanj 1992.). Snimio Branimir Butković

Blokiran je ili zarobljen 1151 teretni vagon, 86 putničkih vagona i 52 lokomotive.

Uništena su 4 depoa (Vinkovci, Osijek, Novska, Sisak) i 15 radionica za održavanje lokomotiva.

Procjenjuje se da je šteta na željezničkoj infrastrukturi oko 350 milijuna dolara.

Transportni učinak za 10 mjeseci ove godine u odnosu na isto prošlogodišnje razdoblje manji je za 50% u prijevozu putnika, a 40% u prijevozu robe.

Zbog toga je željeznica ostvarila manje prihode za oko 211 milijuna dolara. Sve je to prouzrokovalo da je privremeno na počeku oko 16.000 radnika ili oko 50% ukupno zaposlenih u HŽP-u.«

Na dan 31. prosinca 1991. obustavljen je željeznički promet na 949 km pruga, odnosno 1.016 km kolosijeka, što je predstavljalo 37,1% ukupnih pruga HŽP-a, odnosno 35,9% kolosijeka. Izvan prometa bile su sljedeće pruge: Osijek-Beli Manastir-granica (31,2 km), Banova Jaruga-Pčelić (95,9 km), Nova Gradiška-Novska-Lipovljani (45 km), Sisak-Predgrađe-Karlovac (102,2 km), Sisak-Predgrađe-Sunja-Novska (63 km), Sunja-Bosanski Novi (38 km), Oštarije-Gospić-Knin (226,8 km), Knin-Zadar (94,9 km), Knin-Drniš-Unešić (42 km), Knin-Golubić-granica (3 km), Slavonski Brod-Bosanski Brod (3 km), Strizivojna-Vrpolje-Šamac (1 km), Vinkovci-Dalj-Erdut-granica (38,4 km), Borovo-Vukovar (9,3 km), Vinkovci-Brčko (51,4 km), Vinkovci-Tovarnik-granica (33 km), Vinkovci-Gaboš-Osijek (33 km), Osijek-Dalj (25 km), Bizovac-Belišće (12,9 km).

Prema raspoloživim podacima, do navedenog datuma, uništeno je ili oštećeno sljedeće: oko 44,5 km kolosijeka i oko 10,6 km trupa pruge te 108 skretnica i oko 2.000 novih uskladištenih drvenih pragova s priborom; 10 malih mostova do 20 metara dužine, a 8 velikih preko 20 metara dužine; u 60 kolodvora uništeni su ili oštećeni signalno-sigurnosni uređaji; na 110 km otvorene pruge uništeni su signalni uređaji tzv. automatski pružni blok; uništeno je 6 automatskih telefonskih centrala (Sunja, Nova Gradiška, Nova Kapela, Borovo, Beli Manastir i Ilača), oko 300 km prijenosnih zračnih telekomunikacijskih linija, te oko 70 km pružne i lokalne kabelaške mreže; uništene su 4 elektrovučne podpostaje, 6 uređaja za sekcioniranje i oko 633,3 km električne kontaktne mreže; uništeno je ili oštećeno 66 kolodvorskih zgrada, a potpuno su razorene Nova Gradiška, Rajić, Sunja, Vinkovci, Vukovar, Borovo, Pakrac, Drniš, Siverić, Žitnić, Gospić. Postoje oštećenja na kolodvorskim objektima u Šibeniku, Zadru, Osijeku, Sisku, Novskoj, a gotovo svi objekti na pruzi Vinkovci-Borovo-Dalj, Vinkovci-Osijek i Dalj-Osijek i Vinkovci-Tovarnik ili su razoreni ili teže oštećeni. Učinjene su znatne štete na vučnim sredstvima (lokomotivama i vagonima) i uređajima za njihovo održavanje. Uništeno je ili oštećeno 8 električnih lokomotiva, 25 dizel-lokomotiva, 7 dizel-lokomotiva za manevriranje. Uništeno je ili teže oštećeno 85 putničkih i 294 teretnih vagona. Blokirano je ili zarobljeno 1.151 teretnih, 386 putničkih vagona i 52 lokomotive.⁸⁸

Prema službenom izvješću o poslovanju HŽP-a u 1991., brojno stanje zaposlenih na dan 1. siječnja 1991. iznosilo je 38.815 zaposlenika, dok je na dan 1. siječnja 1992. iznosilo 33.223 zaposlenika ili za 5.592 zaposlenika manje. Budući da su tijekom 1991. preuzete istarske pruge⁸⁹ i Kontrola prihoda,⁹⁰ stvarno smanjenje iznosilo je 6.432 zaposlenika. Ovo smanjenje ostvareno je putem dokupa staža za 1.934 zaposlenika, otpremnine u visini 24 osobna dohotka (59 zaposlenika), odlaskom u starosnu ili prijevremenu mirovinu, te prestankom radnog odnosa zbog neopravdanog izostanka s posla. Prekid prometa i miniranje pruga koje je počelo na kninskom području u drugom polugodištu 1990. nastavilo se i u 1991. pojačanim intenzitetom. Tako HŽP od druge polovice 1991. nije obavljao

⁸⁸ Program obnove Hrvatskih željeznica 1992.-1995. III. Prosudba ratnih šteta s teritorijalnog stajališta - po prugama i po prioritetima otklanjanja šteta. *Službeni Vjesnik HŽP*. 3(1992).

⁸⁹ Dana 1. listopada 1991. između HŽP i ŽG Ljubljana izvršena je primopredaja istarskih pruga i zaposlenih radnika na tim prugama. *Službeni Vjesnik HŽP*. 20(1991).

⁹⁰ Dana 15. listopada 1991. zaposleni u Direkciji kontrole prihoda u Zagrebu zasnovali su radni odnos s HŽP-om. *Službeni Vjesnik HŽP*. 20(1991). Do navedenog datuma Kontrola prihoda potpadala je direktno pod Zajednicu Jugoslavenskih željeznica sa sjedištem u Beogradu.

promet na 35% pruga, s time da je potpuno prekinut promet na osnovnim magistralnim smjerovima prema Beogradu, Bosni i Srednjoj Dalmaciji. U 1991. prevezeno je 24.485 tisuća putnika i ostvareno 1.748 milijuna putničkih kilometara, te 23.000 tisuće tona stvari i ostvareno 4.000 milijuna netotonskih kilometara. Ratno stanje u kojem se nalazila RH direktno je utjecalo na opadanje prijevoza po prosječnoj mjesečnoj stopi u prijevozu putnika za 4,2%, prijevozu stvari za 3,8%, te kod transportnog učinka iskazanom u reduciranim tonskim kilometrima za 4,7% u čemu su netotonski kilometri reducirani za 4,2%, a putnički kilometri za 5,8%.⁹¹

Odlukom o preuzimanju radnika na dijelu željezničkih pruga preuzetih od ŽTP Sarajevo,⁹² donesenom 30. siječnja 1992. na 39. sjednici Upravnog odbora HŽP-a, radnici zaposleni na dijelu pruge Strizivojna Vrpolje-Slavonski Šamac (državna granica-km 21+746) i Ploče-Metković (državna granica km 170+390) koje su Uredbom Vlade RH od 16. listopada 1991. preuzete u sastav HŽP, preuzeti su u radni odnos na neodređeno vrijeme u HŽP s danom 1. veljače 1992. Direktor HŽP-a ovlašten je da provede organizaciju rada i promet na spomenutim prugama tako da se dio pruge Ploče-Metković organizacijski vezao na određene sekcije u Splitu, osim radnika na održavanju elektrotehničkih uređaja kao i Sekcije signalnih i telekomunikacijskih uređaja (SS i TK) koji su se direktno vezali na Elektrotehničku službu u Direkciji Zagreb, a dio pruge Strizivojna Vrpolje-Slavonski Šamac na Vinkovce dotično Zagreb. Preuzimanje radnika i organizacija rada i prometa na dijelu unske pruge koji je pripadao HŽP-u trebao se riješiti posebnom odlukom kada bi se stekli svi potrebni uvjeti, a u suradnji s Ministarstvom za promet i veze, MUP-om i Carinskom upravom RH.

Odlukom o dopuni odluke o preuzimanju radnika na dijelu željezničkih pruga preuzetih od ŽTP Sarajevo,⁹³ donesenom 27. veljače 1992. na 41. sjednici Upravnog odbora HŽP-a, radnici na dijelovima pruge Ploče-Metković kao i na širem području te pruge koji su obavljali određene djelatnosti u funkciji željezničkog prometa (Željeznički auto saobraćaj/ŽAS, željezničko ugostiteljstvo i dr.) koje se organizacijski nisu mogle vezati za odgovarajuće sekcije u Splitu, organizacijski su se vezali na odgovarajuće službe dotične sekcije HŽP u Zagrebu.

Na 43. sjednici Upravnog odbora HŽP-a održanoj 2. travnja 1992. donesena je Odluka⁹⁴ da se 5. listopada obilježava kao dan Hrvatskih željeznica jer je toga dana 1990. Hrvatski sabor prihvatio Zakon o hrvatskim željeznicama. Tim dokumentom po prvi puta obuhvaćene su sve pruge na području Hrvatske.

Vlada RH uputila je 30. travnja 1992. dopis Ministarstvu prometa i veza u kojemu je pisalo sljedeće: »Vlada RH na sjednici održanoj 17. travnja 1992. godine razmotrila je pitanja vezana na dugovanje ŽTP-a Beograd Hrvatskim željeznicama u iznosu od 35,4 milijuna USD i nemogućnosti izmirenja ovog dugovanja te je konstatala: ŽTP Beograd je, nakon vojnih prijevoza u Srbiju, zadržao oko 300 naših najkvalitetnijih vagona i koristi ih za svoje potrebe. Zadržao je 3 lokomotive koje su u Srbiju prebačene iz Knina. Još i sada zadržava naše vagone koji iz inozemstva dođu na teritorij Srbije.

Pored pljačke koju je ŽTP Beograd učinio Hrvatskim željeznicama on istovremeno izjavljuje da polaže pravo na dio imovine bivše Zajednice JŽ na teritoriju RH. S obzirom na takovo stanje i odnose kao i potrebu Hrvatskih željeznica za osnovnim sredstvima koje su bile vlasništvo bivše Zajednice JŽ, dr. Josip Božičević predložio je da Vlada donese odluku kojom bi se pravo korištenja i raspolaganja s imovinom bivše Zajednice JŽ prenijelo na Hrvatske željeznice, kojima ta imovina, po logici stvari i pripada jer su učestvovala u financiranju nabavke, uređenja i održavanja tih objekata. S tim u svezi Vlada je donijela sljedeći zaključak:

Imovina bivše zajednice JŽ na teritoriju RH daje se na korištenje i raspolaganje Hrvatskim željeznicama.«⁹⁵

⁹¹ Izvješće o poslovanju HŽP u 1991. godini. *Službeni Vjesnik HŽP*, 4(1992).

⁹² *Službeni Vjesnik HŽP*, 3(1992).

⁹³ *Službeni Vjesnik HŽP*, 4(1992).

⁹⁴ *Službeni Vjesnik HŽ*, 6(1992).

⁹⁵ HDA, dosje Hrvatskih željeznica d.o.o. Zagreb, br. H-108, dopis Vlade RH upućen Ministarstvu prometa i veza od 30. travnja 1992., Klasa: 406-09/92-01/04; Ur. broj: 5030116-92-8 (Davanje na korištenje i raspolaganje Hrvatskim željeznicama bivše Zajednice JŽ na teritoriju Republike Hrvatske).

Naredbom ministra prometa i veza RH za provođenje Rezolucije broj 757 (1992.) Vijeća sigurnosti Ujedinjenih naroda u području cestovnog i željezničkog prometa od 2. lipnja 1992. zabranilo se cestovnim motornim vozilima i željezničkim vagonima u vlasništvu Savezne Republike Jugoslavije (Srbija i Crna Gora) ulazak na teritorij RH. Također se zabranilo cestovnim motornim vozilima i željezničkim vagonima iz RH prijevoz robe iz ili u Saveznu Republiku Jugoslaviju.⁹⁶

Odlukom Glavne skupštine Međunarodne željezničke unije – Union Internationale des Chemins de fer (UIC) od 10. lipnja 1992., Hrvatske željeznice postale su punopravnim aktivnim članom te organizacije. HŽ dobiva internacionalni kod (78) pod kojim ostvaruje svoja prava i obveze u željezničkom europskom sustavu.⁹⁷

Temeljem čl. 4. st. 1. Uredbe o zabrani raspolaganja i preuzimanja sredstava određenih pravnih osoba na teritoriju RH⁹⁸ od 26. lipnja 1992., jugoslavenska željeznička tračnička vozila (putnički i teretni vagoni, lokomotive i dizel-motorna vozila) koja su se nakon donošenja navedene Uredbe zatekli na teritoriju RH prešla su u vlasništvo RH, odnosno Direkcije za državne robne rezerve. Odlukom o prenošenju željezničkih tračničkih vozila u vlasništvo Javnog poduzeća »HŽ – Hrvatske željeznice«⁹⁹ od 1. srpnja 1993. navedena vozila prenose se u vlasništvo Javnog poduzeća »HŽ – Hrvatske željeznice«. Navedenom odlukom ostavljena je mogućnost zamjene preuzetih vozila za željeznička vozila Hrvatskih željeznica koja su ostala zatečena na prugama bivše Republike Srbije i Crne Gore.

Što se pak ratne štete tiče, dana 28. kolovoza 1991. donesena je Uredba o osnivanju i radu komisija za popis i procjenu ratne štete.¹⁰⁰ Ovom Uredbom propisano je osnivanje Republičke i općinskih komisija za popis i procjenu ratne štete nastale u RH na imovini fizičkih i pravnih osoba. Navedena Uredba prestaje važiti 14. studenoga 1991. kada je donesen Zakon o utvrđivanju ratne štete.¹⁰¹ Navedenim Zakonom određuje se osnivanje i djelatnost Republičke, općinskih i posebnih komisija za popis i procjenu ratne štete. Štetu na velikim gospodarskim i drugim sustavima procjenjivale su Posebne komisije imenovane na prijedlog tih sustava, od strane Republičke komisije. Pod velikim sustavima smatrane su, temeljem Upute za primjenu Zakona o utvrđivanju ratne štete¹⁰² od 20. svibnja 1993., i Hrvatske željeznice.

Zakon o provođenju rezolucija Vijeća sigurnosti Ujedinjenih naroda u svezi sa sankcijama protiv tzv. SRJ (Srbije i Crne Gore)¹⁰³ proglašen je 29. studenoga 1993. Temeljem navedenog Zakona, nadležno tijelo državne uprave trebalo je spriječiti ulazak na teritorij RH željezničkim vagonima iz SRJ kao i njihov izlazak s teritorija RH na teritorij SRJ, osim na onim graničnim prijelazima za željeznički promet koji su bili odobreni od strane Odbora Vijeća sigurnosti, za željezničke vagone kojima se prevozila roba namijenjena isključivo u humanitarne, medicinske svrhe i prehrambene proizvode prijavljene Odboru Vijeća odobrene od strane tog Odbora. Nadležno tijelo državne uprave trebalo je zaplijeniti željezničke vagone zatečene na teritoriju RH, na kojima je postojao većinski ili nadzorni interes osobe koja je poslovala unutar SRJ ili je djelovao iz nje, a nakon postupka utvrđenja da su prekršili Rezoluciju 713 (1991.), 757 (1992.), 787 (1992.) i 820 (1993.) bili su konfiscirani. Željeznički vagoni i tereti na njima, zatečeni na teritoriju RH, za koje se osnovano sumnjalo da su prekršili Rezolucije 713 (1991.), 757 (1992.), 787 (1992.) i 820 (1993.) bili su zaplijenjeni dok se nije provela istraga, a ako se utvrdilo da su kršili navedene Rezolucije, bili su konfiscirani.

Ivica Mudrinić, ministar pomorstva, prometa i veza uputio je 1994. predsjedniku RH dr. Franji Tuđmanu dopis pod nazivom: »Osnovni podaci o projektima prometne infrastrukture od interesa za Hrvatsku.«¹⁰⁴ Od planiranih budućih željezničkih pravaca, u dokumentu se spominju nizinska pruga Zagreb-Rijeka i jadranska priobalna željeznica Rijeka-Split-Dubrovnik.

⁹⁶ NN. 32(1992).

⁹⁷ *Željezničar, list hrvatskih željeznica* (Zagreb). 562(1992) (9. srpnja).

⁹⁸ NN. 40(1992).

⁹⁹ NN. 64(1993).

¹⁰⁰ NN. 44(1991).

¹⁰¹ NN. 61(1991).

¹⁰² NN. 54(1993).

¹⁰³ NN. 109(1993).

¹⁰⁴ HR-HDA-1741, Ured predsjednika Republike Hrvatske, Fascikl 660/1994, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza.

Trasa nizinske pruge Zagreb-Rijeka projektirana je kao dolinska dvokolosječna elektrificirana pruga za mješoviti putničko-teretni promet. Dužina pruge je 126,6 km, a njezinom bi se gradnjom skratila udaljenost između Zagreba i Rijeke za oko 80 km. Od ukupne dužine na tunele otpada 51,725 km ili 40,8% (najveći su Risnjak 24,85 km i Okrugljak 13,88 km), a na mostove i vijadukte 10,6 km ili 8,3%. Od tehničke dokumentacije izrađen je i prihvaćen idejni projekt 1979./1980. Vrijednost projekta procijenjena je na 2,7 milijardi US\$.

Željeznički pravac Rijeka-Split-Dubrovnik u koridoru koji će povezivati zemlje sjeverozapadne Europe preko Hrvatske sa zemljama Balkana i Bliskog Istoka, predviđena je izgradnja željezničke pruge od Rijeke preko Zadra, Šibenika, Splita do Dubrovnika/državna granica. U ovom koridoru ne postoje zadovoljavajuće željezničke veze duž obale, već su gradovi Rijeka, Zadar, Šibenik i Split vezani željezničkim prugama prema unutrašnjosti zemlje. Trasa nove jadranske željeznice na području RH dužine je oko 550 km. Izgradnjom ove dvokolosječne elektrificirane pruge za mješoviti promet skraćuje se postojeća željeznička veza Trst-Solun za 160 km. Vrijednost projekta procijenjena je na oko 12 milijardi US\$.

Nakon završene vojno-redarstvene akcije »Oluja«, hrvatski željezničari su za samo dvadesetak dana osposobili prugu Zagreb-Knin-Split i stvorili uvjete za svečanu vožnju »Vlaka slobode«. Vlak je iz Zagreba krenuo 26. kolovoza 1995. u 8.07 sati. U kompoziciji od dvadesetak vagona, čiji je domaćin bio predsjednik RH dr. Franjo Tuđman, putovalo je petstotinjak putnika među kojima su bili visoki hrvatski dužnosnici, članovi diplomatskoga kora akreditirani u Hrvatskoj te kulturni javni i gospodarski uglednici.¹⁰⁵

Pred okupljenim Zagrebčanima koji su došli ispratiti »Vlak slobode«, predsjednik RH u svome je govoru istakao sljedeće: »Ovaj događaj nije važan samo zato što prvi put između Zagreba, glavnog grada Hrvatske, i Splita, Dalmacije, postojbine hrvatske državnosti, poslije četiri godine, jedan mjesec i dva dana, otpočinja željeznički promet. On je važan prije svega zato jer je to znak da smo konačno skršili jugokomunističku i srpsku agresiju na Hrvatsku i to u Kninu, jazbini četničkog antihrvatstva.«¹⁰⁶

Ministar pomorstva, prometa i veza RH Ivica Mudrinić naglasio je da su umjesto 60 dana, koliko su stručnjaci procjenjivali da je potrebno za popravak pruge, radnici u teškim uvjetima to uspjeli učiniti za nepunih deset dana.¹⁰⁷

Dr. Stjepan Božićević, zamjenik glavnog direktora HŽ-a, između ostaloga, izjavio je i sljedeće: »...Zlo je došlo s prvim balvanima 17. kolovoza 1991. u Kninu, a za željezničare počelo je još i prije lažnim dojavama o miniranju pruga do 4. listopada 1990. kada je miniran Mokri usjek između Plavna i Zrmanje. Marjan expres je zaustavljen, srednja je Dalmacija prometno i gospodarski odsječena. Posljednji vlak ličkom je prugom prošao 24. srpnja 1991. godine, a unskom 29. srpnja. Znamo li da je riječ o srednjedalmatinskom gospodarskom bazenu s velikim lukama u Splitu, Šibeniku i Zadru, možemo samo zamisliti kolike su neposredne i posredne štete nanese gospodarstvu Hrvatske i Hrvatskim željeznicama...

...Prema podacima HŽ prije Domovinskog rata na pruzi je radilo 2600 radnika od kojih je 2300 bilo srpske nacionalnosti. Sedamdeset pruga je u Kninu glavni razvojni zamašnjak, mjesto zaposlenja i socijalne sigurnosti pučanstva. O značenju pruge za domicilno stanovništvo svjedoči i prekid prometa od samo osam dana za trajanja Drugog svjetskog rata. Ipak, bez puno razmišljanja »bradolozji« i ostali balvanski teoretičari pljunuli su u zdjelu koja ih je hranila, prugu pretvorili u zamrli vojni poligon za ucjene.

Oštećenja ove relacije su doista golema. Kolosjek je mjestimično bio isprekidan, tunel Simac zarušen miniranjem, oštećenja su pretrpjeli signalno-sigurnosni uređaji na pet kolodvora, dvije automatske centrale, pružni i lokalni telefonski kabeli...

¹⁰⁵ Predsjednik Uprave HŽ-a dr. sc. Tomislav Josip Mlinarić, Od »Vlaka slobode« do vlaka koji vozi u Europu. *Željezničar, list hrvatskih željeznica* (Zagreb). 717(2005), str. 3.

¹⁰⁶ U Vukovar ili milom ili novom Olujom. *Nedjeljni Vjesnik, hrvatski politički dnevnik* (Zagreb). 17199(1995) (27. kolovoza), str. 2.

¹⁰⁷ Isto. Simbol povezanosti Jadrana i ravnice, str. 4.

...Uz to oštećene su ili potpuno uništene zgrade na kolodvorima Josipdol, Plaški, Vrhovine, Lički Osik, Gospić i Medak, otuđeni su svi terminali za upravljačko-informacijski sustav...

...Ukupni troškovi obnove svih postrojenja i zgrada procijenjeni su na iznos od 50 milijuna kuna, a predviđena je realizacija obnove u tri faze. U nultoj fazi koja je upravo završena obnovljeni su kolosjeci otvorene pruge na mjestima oštećenja, privremena sanacija tunela Simac, obnova signalno-sigurnosnih, telekomunikacijskih i energetske postrojenja do razine koju određuju minimalni zahtjevi za sigurnošću u odvijanju željezničkog prometa.

Za »Oluje«, u bijegu s okupiranih područja ostavljeno je 20 dizel lokomotiva, neke električne i dvije radne lokomotive, te tridesetak vagona. U prvoj i drugoj fazi obnove predviđaju se radovi do konačnog vraćanja pruge na prijeratnu razinu, a kasnije i već prije planirana potpuna modernizacija.¹⁰⁸

Već u nedjelju, 27. kolovoza 1995. točno u šest sati počelo je redovito prometovanje Marjan-expresa iz Zagreba ka Splitu. Tog dana otputovalo je 400 putnika, među kojima i mnogo počasnih putnika-članova Udruge hrvatskih branitelja Domovinskog rata i članova obitelji poginulih branitelja te predstavnika konzularnog zbora i HŽ-a.¹⁰⁹

I na kraju ovoga poglavlja važno je napomenuti da je 8. lipnja 1997. hrvatski predsjednik dr. Franjo Tuđman »Vlakom za Vukovar – Vlakom mira« simbolično doveo cijelu Hrvatsku na istočne hrvatske državne granice, u hrvatsko Podunavlje i Vukovar. Vlak je stigao u 12,55 sati u razrušeni vukovarski željeznički kolodvor. U vlaku je bilo više od 2.000 sudionika, a vlak je pratilo oko 200 domaćih i stranih novinara i više tv-ekipa. Vlak sa 21 vagonom krenuo je iz Zagreba u 9.30 s Glavnog kolodvora. Uz prugu su bile postavljene jake mjere osiguranja, posebno na dijelu od Vinkovaca do Vukovara, gdje su prugu osiguravali djelatnici UNTAES-a (United Nations Transitional Administration for Eastern Slavonia, Baranja and Western Sirmium) i Prijelazne policije.

Predsjednika Tuđmana, hrvatsko državno vodstvo i sve sudionike u Vukovaru dočekali su, među ostalim, prijelazni upravitelj Jacques Klein, župan vukovarsko-srijemski Rudolf Koenig, zastupnik u Županijskom domu Sabora i predsjednik Samostalne demokratske srpske stranke (SDSS) dr. Vojislav Stanimirović, gradonačelnik Vukovara Vladimir Štengl i predsjednik vukovarskog Gradskog vijeća Marko Čepnja. Sudionici »Vlaka za Vukovar« izašli su iz vagona s bijelim ružama, kao simbolom mira.

Dr. Tuđman obratio se nazočnima ističući da je dolazak u Vukovar znak odlučnosti hrvatske države da ostvari mir i pomirbu te da uspostavi povjerenje za trajan mir u budućnosti. Poručio je nazočnima da upregnu snage na tome da se sva zla što prije oprostite i zaborave. Kazao je da je vlak zaista simbol mira i povratka prognanika i stradalnika koji su spremni vratiti se i pružiti ruku pomirbe onima koji u ratu nisu okrvavili ruke. Vlak mira, kazao je predsjednik Tuđman, je i dokaz svrhovite skrbi svih hrvatskih institucija i njihovih napora da se ratom razoreno područje što prije izgradi. I srpskom pučanstvu, naglasio je dr. Tuđman, vlak je trebao značiti uspostavu povjerenja i jamstvo ostvarenja svih etničkih i građanskih prava. Kazao je kako se svi oni Srbi koji to žele mogu vratiti, dodajući da ih se do tada vratilo već oko 14.500, a onima koji to ne žele dat će se novčana naknada za njihovu imovinu. No predsjednik je naglasio i da ne može biti govora o tome da se vrati svih 150 do 200 tisuća Srba, pa da u Hrvatskoj opet dođe do razdora. Zaključio je da nas na to nitko u svijetu ne može primorati, napominjući da se uostalom više od 90% njih i ne želi vratiti u Hrvatsku.¹¹⁰

Službena željeznička statistika

Prema podacima koje su Hrvatske željeznice prosljedile Državnom zavodu za statistiku u Zagrebu, duljina željezničkih pruga i broj željezničkih postaja od 1990. do 1995. bio je sljedeći:¹¹¹

¹⁰⁸ Isto. Pruga koja donosi život, str. 8-9.

¹⁰⁹ Krenuo i »Marjan-express«. *Vjesnik, hrvatski politički dnevnik* (Zagreb). 17200(1995) (28. kolovoza), str. 1.

¹¹⁰ Vlakom mira predsjednik Tuđman simbolično doveo Hrvatsku na istočne granice, u Vukovar!. *Vjesnik, hrvatski politički dnevnik* (Zagreb). 17830(1997) (9. lipnja), str. 1.

¹¹¹ *Statistički ljetopis 2000. Republika Hrvatska*. Zagreb : Državni zavod za statistiku, 2000. Str. 296-297.

- godine 1990. ukupna duljina pruga bila je 2.444 km; od toga 2.194 km jednokolosječne i 250 km dvokolosječne; elektrificirano je 844 km, a to je 34,5 posto od ukupnog. Željezničkih postaja bilo je 218.
- godine 1991. ukupna duljina pruga bila je 2.698 km; od toga 2.448 km jednokolosječne i 250 km dvokolosječne; elektrificirano je 915 km, a to je 33,9 posto od ukupnog. Željezničkih postaja bilo je 218.
- godine 1992. ukupna duljina pruga bila je 2.699 km; od toga 2.451 km jednokolosječne i 248 km dvokolosječne; elektrificirano je 964 km, a to je 35,7 posto od ukupnog. Željezničkih postaja bilo je 239.
- godine 1993. ukupna duljina pruga bila je 2.699 km; od toga 2.451 km jednokolosječne i 248 km dvokolosječne; elektrificirano je 983 km, a to je 36,4 posto od ukupnog. Željezničkih postaja bilo je 239.
- godine 1994. ukupna duljina pruga bila je 2.699 km; od toga 2.451 km jednokolosječne i 248 km dvokolosječne; elektrificirano je 983 km, a to je 36,4 posto od ukupnog. Željezničkih postaja bilo je 258.
- godine 1995. ukupna duljina pruga bila je 2.726 km; od toga 2.478 km jednokolosječne i 248 km dvokolosječne; elektrificirano je 983 km, a to je 36,1 posto od ukupnog. Željezničkih postaja bilo je 265.

Broj lokomotiva, motornih i priključnih kola i vagona bio je sljedeći:

- godine 1990. bilo je ukupno 448 lokomotiva; od toga 4 parnjače, 138 električnih i 306 dizel lokomotiva. Motornih i priključnih kola bilo je 279; putničkih vagona bilo je 1.052, a teretnih vagona 13.730.
- godine 1991. bilo je ukupno 454 lokomotive; od toga 142 električnih i 312 dizel lokomotiva. Motornih i priključnih kola bilo je 302; putničkih vagona bilo je 808, a teretnih vagona 13.516.
- godine 1992. bilo je ukupno 454 lokomotive; od toga 2 parnjače, 141 električnih i 311 dizel lokomotiva. Motornih i priključnih kola bilo je 276; putničkih vagona bilo je 1.077, a teretnih vagona 13.398.
- godine 1993. bilo je ukupno 464 lokomotive; od toga 2 parnjače, 147 električnih i 315 dizel lokomotiva. Motornih i priključnih kola bilo je 291; putničkih vagona bilo je 1.035, a teretnih vagona 13.313.
- godine 1994. bilo je ukupno 464 lokomotive; od toga 2 parnjače, 147 električnih i 315 dizel lokomotiva. Motornih i priključnih kola bilo je 291; putničkih vagona bilo je 909, a teretnih vagona 13.295.
- godine 1995. bilo je ukupno 440 lokomotiva; od toga 2 parnjače, 144 električnih i 294 dizel lokomotiva. Motornih i priključnih kola bilo je 243; putničkih vagona bilo je 861, a teretnih vagona 11.736.

Zaključak

Hrvatske željeznice dale su neprocjenjiv doprinos neovisnosti naše zemlje. Osim velikih materijalnih gubitaka, željeznice su imale neprocjenjive gubitke i u ljudstvu. Veliki broj željezničara krenuo je među prvima u obranu suvereniteta RH. Prema dostupnim podacima u Domovinskom ratu

poginulo je 198 željezničara, 335 je ranjeno, a 15 ih je nestalo. Od ukupnog broja ranjenih, 160 ih je dobilo status ratnih vojnih invalida (RVI).¹¹²

Saniranje infrastrukture oštećene u ratu, obnova najnužnijeg dijela prijevoznog parka i ponovno uspostavljanje prometa na pravicima i dijelovima mreže koji su zbog okupacije bili izvan prometa, dugo je bilo osnovno obilježje investicijskih aktivnosti na željeznici. U razdoblju od 1994. do 1997. ostvarena su ulaganja od 1.465 milijuna kuna, financirana u najvećem dijelu kreditnim sredstvima (1.068 milijuna kuna) za koja zaduženja HŽ-a je Vlada RH dala suglasnost. Teško financijsko stanje HŽ-a, poglavito zbog drastično smanjenih prihoda od prijevoza i visokih troškova poslovanja (subvencije su predstavljale oko 50% ukupnih prihoda željeznice, uz gubitak u poslovanju od 144 milijuna kuna godine 1995. do 297 milijuna kuna godine 1997.) rezultiralo je nepovoljnim stanjem mreže HŽ-a, sa zaostatkom u održavanju i obnavljanju oko 1.100 km pruga, uz druge odgođene razvojne potrebe.

Nakon završetka Domovinskog rata, Hrvatske željeznice našle su se u vrlo složenoj i nepovoljnoj situaciji (možda jednoj od najtežih u svojoj povijesti). Većina mreže izgrađena je prije više od sto godina; izravne ratne štete prema podacima iz 1999. veće su od 370 milijuna DEM, a neizravne su nekoliko puta veće; troškovi eksploatacije su veliki; razina usluge koju takva željeznica može pružiti je relativno niska; smanjen je promet (na 30% od prometa u 1990.) kao posljedica rata na ovom području; mali su prihodi te su potrebne subvencije države veće od 50%; mala je produktivnost pa se pojavljuje višak djelatnika i dr. Za ilustraciju: godine 1990. ostvareno je 3.429 milijuna putničkih kilometara i 6.535 milijuna netotonskih kilometara, a u 1995. godini 1.139 milijuna putničkih kilometara i 1.974 milijuna netotonskih kilometara, tj. manje od jedne trećine predratnog prometa. Da bi se takvo stanje prevladalo, pokrenut je proces osuvremenjivanja i restrukturiranja HŽ-a koji još uvijek traje. To bi trebalo rezultirati ozdravljenjem cijelog sustava i preorijentacijom poslovanja na tržišne uvjete.¹¹³ Suština restrukturiranja željeznice je smanjivanje troškova poslovanja, poboljšavanje razine usluga i prihoda te, kao krajnji cilj, poslovanje bez gubitaka ili čak profitabilno poslovanje. Time bi se željeznica osposobila za konkurentnost na transportnom tržištu, a osobito u odnosu na sve jači cestovni prijevoz.

Koja je perspektiva željeznica u Hrvatskoj? O tome najbolje govore riječi bivšeg predsjednika Uprave HŽ-a Marijana Drempetića koji je 2002. rekao: »Razvoj je Hrvatskim željeznicama prijeko potreban jer će, u skladu s postavkama europske prometne politike, HŽ-ova pružna mreža za nekoliko godina morati biti otvorena i stranim prijevoznicima (operatorima). Ako do toga vremena Hrvatske željeznice bar donekle ne moderniziraju svoje infrastrukturne kapacitete, ako ne usavrše svoju organizaciju i ako ne racionaliziraju poslovanje, tada će imati jako male šanse da u konkurenciji s razvijenim stranim operatorima opstanu na željezničkom prijevoznom tržištu, i to ne samo u Europi nego i u Hrvatskoj.«¹¹⁴

Na istu temu, današnji predsjednik Uprave HŽ-Holderinga d.o.o. Davorin Kobak, u studenome 2005., rekao je: »Budući da je sada ulazak Hrvatske u članstvo Europske unije tek pitanje vremena, moramo se spremati za trenutak kada ćemo se na liberaliziranoj željezničkoj infrastrukturi u Hrvatskoj suočiti s konkurencijom stranih željezničkih prijevoznika (operatora). Ta priprema mora biti i organizacijska i materijalna. Drugim riječima Hrvatske željeznice moraju se organizirati na takav način te raspolagati s takvim stabilnim i mobilnim kapacitetima da se u danom trenutku mogu ravnopravno uključiti u tržišnu utakmicu. Zbog toga je modernizacija Hrvatskih željeznica čimbenik presudno važan za naše daljnje poslovanje i opstanak na prijevoznom tržištu.«¹¹⁵

¹¹² Pregled podataka o poginulim, ranjenim i nestalim željezničarima u Domovinskom ratu – stanje na dan 3. svibnja 2005. Podatke je prikupila mr. Ljiljana Mikuš, prof. psihologije u Poslovima ljudskih resursa HŽ-a. No, u mjesecu srpnju 2005. bivši predsjednik Uprave HŽ-a dr. sc. Tomislav Josip Mlinarić iznio je nešto drugačije podatke, i to: 193 poginulih, 20 nestalih, 335 ranjenih i 160 sa statusom RVI; vidi: Od vlaka slobode do vlaka koji vozi u Europu. *Željezničar, list hrvatskih željeznica* (Zagreb). 717(2005), str. 3.

¹¹³ Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske. NN. 139(1999).

¹¹⁴ *Željezničar, list hrvatskih željeznica* (Zagreb). 679(2002), str. 3.

¹¹⁵ *Željezničar, list hrvatskih željeznica* (Zagreb). 721(2005), str. 3.

Na kraju treba napomenuti da se arhivsko gradivo Državne komisije za popis i procjenu ratne štete / Posebne komisije za popis i procjenu ratne štete na HŽ (1990.-1995.) nalazi u Hrvatskom državnom arhivu u Zagrebu.¹¹⁶

Navedeno gradivo preuzeto je 18. travnja 1997. od Hrvatskih željeznica. Gradivo je smješteno u 48 registratora, a obuhvaća obrađene i verificirane obrasce za ratne štete popisane u razdoblju od 15. kolovoza 1990. do 31. prosinca 1995. na objektima Hrvatskih željeznica na području RH.

Summary

REVIEW OF ORGANISATION AND WORK OF CROATIAN RAILWAYS IN THE CROATIAN WAR OF INDEPENDENCE

The paper presents, in chronological order, a breakdown of Socialist Federative Republic of Yugoslavia (SFRY), creation of Republic of Croatia, and non-constitutional establishment of so-called Republic of Srpska krajina (Republic of Serbian Border), on the territory of Republic of Croatia. The loss of federal government's jurisdiction on the territory of Croatia is also presented, same as foundation and structure of the ministry responsible for the railway traffic, situated in Zagreb. Paper presents in detailed manner organisational structure of Croatian Railways Company (established at the end of 1990) and of Croatian Railways (established in 1992). The establishment of Railways Museum (nowdays it is Croatian Railways Museum) and Institute for Traffic and Communications is mentioned, too. Ministers responsible for the traffic issues are listed, same as directors of Croatian Railways being on the duty during the Croatian War of Independence. In short terms recapitulation of war developments and events important for the railways, war damages and financial state of the railways is presented. Official statistics which presents total length of railway lines, number of railway stations, and number of locomotives and wagons from 1990 to 1995 is published too.

Key words: *organisational structure, Croatian Railways Company, Croatian Railways, Croatian War of Independence*

Translated by Rajka Bućin

¹¹⁶HDA, Zapisnik o primopredaji arhivskoga gradiva između Hrvatskih željeznica i HDA izvršenoj 18. travnja 1997. u prostorijama HDA u Zagrebu, Marulićev trg 21; dosje Hrvatskih željeznica d.o.o. Zagreb, br. H-108.