

Željeznička nesreća u Svetom Petru u Šumi u kolovozu 1949. – kraj misterija?

Većina željezničkih nesreća u komunističkoj Jugoslaviji dobila je epilog – sudski, stručni pa i javni. No, jedna od prvih, s većim brojem mrtvih, nije. Bila je to nesreća u Svetom Petru u Šumi (Istra) 1949., u kojoj je zbog iskakanja kompozicije poginulo osamnaest osoba, mahom djece. Zbog nedostupnosti arhivskog gradiva i nepotpune službene verzije događaja, željeznička nesreća u Svetom Petru u Šumi desetljećima nije bila predmet znanstvene analize ili bilo kakvog spomena. Tek su se u posljednjih dvadesetak godina u javnosti počela pojavljivati svjedočanstva o njoj – prvi koraci k rasvjetljavanju događaja uz koji su se počele javljati brojne mistifikacije. Ovaj članak nastao je na temelju dokumenata iz Arhiva Jugoslavije i daje novi uvid u uzroke nesreće, kao i u akcije vlasti nakon nje.

Ključne riječi: Sveti Petar u Šumi; željeznička nesreća; vlak; Josip Broz Tito; Arhiv Jugoslavije; Hrvatska

Uvod

Velike željezničke nesreće bile su tema niza znanstvenih studija: analiziralo se i interpretiralo njihove pojedinosti, okolnosti, uzroke i posljedice.¹ Istražujući najveće nesreće u Hrvatskoj tijekom dvadesetog stoljeća, publicist Đorđe Ličina objavio je studiju u kojoj su, među ostalim, i velike željezničke nesreće, koje su se dogodile tijekom razdoblja komunističke Jugoslavije. Najveća i najpoznatija dogodila se 1974. godine kada je vlak na ruti Atena – Beograd – Zagreb – Dortmund na zagrebačkom željezničkom kolodvoru iskočio iz tračnica te je u prevrtanju kompozicije život izgubilo 167 osoba,

1 Vidi Fowler, *Images of Transport: Railway Disasters*; Foley, *Britain's Railway Disasters: Fatal Accidents From the 1830s to the Present Day*; Morse, *Railway Accidents*; Schneider, Mase, *Railway Accidents of Great Britain and Europe*; Haine, *Railroad Wrecks*; Aldrich, *Death Rode the Rails: American Railroad Accidents and Safety, 1828-1965*.

mahom *gastarbajtera* na putu u Njemačku. Nesreća je bila posljedica premorenosti strojovođe i pomoćnika. Nadalje, u Lapovu kod Aleksinca (Srbija) 1988. iskočio je vlak te su poginule 34 osobe. Godine 1984. kod mjesta Divača u Sloveniji došlo je do sudara teretnog i putničkog vlaka na ruti Beograd – Pula, prilikom čega je poginula 31 osoba. Godine 1971., pak, u tunelu Vranduk (Bosna i Hercegovina) zapalilo se dizel gorivo u spremniku lokomotive prilikom čega su se ugušile 34 osobe, a 1966. na dionici Split – Knin kod Skradina („kaštelanska“ pruga) sudarili su se teretni i putnički vlak prilikom čega su poginule 33 osobe. Zadnja velika nesreća u Hrvatskoj bila je u Rudinama (kod Splita), kada je poginulo 6 osoba.²

Jedna od prvih velikih poslijeratnih željezničkih nesreća koja se spominje u Ličini- noj knjizi dogodila se u mjestu Sveti Petar u Šumi (Istra – Hrvatska) kada je kolovozu 1949. došlo do iskakanja vlaka iz tračnica te su smrtno stradala brojna djeca.³ Među- tim, za razliku od navedenih primjera, gdje su zbog različitih okolnosti nesreće dobile značajan medijski prostor, slučaj željezničke nesreće u Svetom Petru u Šumi ostao je nerazjašnjen misterij zbog nedostatka izvora iz vremena u kojem se dogodila. U ovom ćemo ga radu nastojati rasvijetliti na temelju arhivskih izvora.

Željeznička nesreća u Svetom Petru u Šumi 1949. godine – dosadašnja saznanja

Željeznička nesreća u Svetom Petru u Šumi nije bila medijski popraćena. Razlozi se mogu tražiti u tadašnjim političkim i ideološkim okolnostima. Naime, komunistički režim, tada u svojoj tvrdoj staljinističkoj fazi, imao je potpunu kontrolu tadašnjih medija (radio i novine). Nije htio ugrožavati svoju stabilnost i percepciju o sebi informiranjem o željezničkoj nesreći koja bi se (bez obzira na prave uzroke) mogla protumačiti kao slabost rukovodeće Komunističke partije (KP). Osim toga, značajan razlog ovakvom tretmanu leži u sukobu Tito – Staljin koji je baš ljeta 1949. godine ušao u zaoštrenu fazu.⁴ Ratna psihoza od vojne intervencije IB zemalja te strah države od potencijalnog

2 Ličina, *Hrvatska: 100 katastrofa u 100 godina*. Ličina opisuje i druge velike prometne nesreće u komunističkoj Jugoslaviji koje su ostale urezane u sjećanje. Svakako jedna od najpoznatijih je avionska nesreća pored Zagreba kada je 10. rujna 1976. došlo do sudara dvaju aviona (let 476 British Airwaysa i let 550 Indeks-Adria Avioprometa), prilikom čega su poginuli svi putnici oba aviona, njih 176. Još jedan let British Airwaysa završio je kobno kada je let 105 prilikom slijetanja zapeo u šumu te se srušio. Poginulo je 98 osoba. Aviogenexov let 130 srušio se prilikom slijetanja kod Rijeke u svibnju 1971. kada je poginulo 78 osoba. Posebno veliki publicitet dobio je pad sovjetskog vojnog aviona kod Beograda u listopadu 1964. godine kada je poginula sovjetska delegacija na proslavi dana oslobođenja Beograda. Između ostalih, poginuo je i maršal Birjuzov. Treba i spomenuti potonuo brod Niš u rujnu 1952. kada je u Beogradu prilikom oluje potonuo riječni trajekt Niš, a poginulo je bar 127 osoba, iskakanje tramvaja iz tračnica u Zagrebu 1954. godine kada je život izgubilo 19 osoba, autobusnu nesreću u Bilaju s 26 poginulih, itd.

3 Ličina, *Hrvatska: 100 katastrofa u 100 godina*, 189-192.

4 Vidi: Banac, *Sa Staljinom protiv Tita*, 129-137, 145-150; Previšić, *Povijest Golog otoka*, 469-484.

prevrata „pete kolone“ unutar KP-a samo je pojačavao ionako oštar i neselektivan udar na stvarne i navodne Staljinove pristalice (ibeovci). Ibeovci su tijekom raskola Tita i Staljina poduzimali razne sabotaže, a raspačavali su i propagandni materijal, vrlo često na željeznicama.

U trima analiziranim glasilima (novinama) onog doba u Hrvatskoj, *Borbi* (zagrebačko izdanje), *Vjesniku* (Narodnog fronta Hrvatske) te *Glasu Istre*, nema spomena željezničke nesreće u Svetom Petru u Šumi tijekom kolovoza 1949. godine. Prevladavaju uobičajene informacije o „uspjesima“ obnove zemlje, prebacivanju normi u sklopu petogodišnjeg plana, vanjskoj politici, itd. Željeznice se spominju uglavnom u pozitivnom propagandnom kontekstu, o čemu govore sljedeći naslovi i tekstovi: „Sve veći zadaci željezničkog transporta“,⁵ „Naš lanjski željeznički putnički promet tri put je nadmašio najprometniju predratnu godinu“,⁶ „Prenošenjem iskustva željeznički trudbenici početi će izvršavati obavezu – Izvršiti petogodišnji plan za četiri godine“,⁷ itd. Posebno velik prostor u glasilima dobila je izgradnja pruge Lupoglav – Štalije koja je započela 1948. godine, a radovi su se odvijali istovremeno s nesrećom u Svetom Petru u Šumi.⁸ U *Glasu Istre* na naslovnici nalazimo naslov „Na svim radilištima pruge Lupoglav – Štalije sve se više razvija pokret za visoku produktivnost“, dok u *Borbi* naslov slično upućuje: „Izgradnja pruge Lupoglav – Štalije: Nova pruga povezivat će jugoistočnu Istru s ostalim krajevima naše zemlje“. ¹⁰ Inače, uz izgradnju ove pruge veže se slučaj najvećeg (montiranog) sudskog procesa za vrijeme sukoba Tita i Staljina, kada su krajem 1951. godine inženjeri Branko Putnik i Nedeljko Turudić (uz ostale) optuženi za sabotažu izgradnje pruge (na liniji IB-a) te su na poznatom *procesu cestograditeljima* osuđeni na višegodišnje kazne.¹¹

Jedinu naznaku službenog osvrta na željezničku nesreću u Svetom Petru u Šumi 1949. godine nalazimo u Ličininoj knjizi u kojoj navodi šturo izvješće Ministarstva unutrašnjih poslova Narodne Republike Hrvatske iz „dnevnik novina“ od 7. kolovoza 1949. godine: „Vlak broj 702, u kojem su se vozila djeca upućena iz Zagreba i Beograda u odmaralište u Medulinu, iskočio je iz tračnica, te je tom prilikom stradalo životom 14 djece iz Zagreba, dok je ranjeno što teže, što lakše 60 djece, a među njima 7 iz Beograda.“¹² Na kraju je umrlo petnaestero djece.¹³ Ova nesreća bila je tema kasnijih novinskih članaka koji su uključivali razgovore s preživjelim osobama u vrijeme nesreće. Kao što je čest slučaj s usmenim svjedočanstvima, ona su ograničena upitnom vjerodostojnošću zbog vremenskog odmaka, naknadnih konstrukcija i domišljanja,

5 *Vjesnik Narodnog fronta Hrvatske*, 15. 8. 1949.

6 *Vjesnik Narodnog fronta Hrvatske*, 21. 8. 1949.

7 *Vjesnik Narodnog fronta Hrvatske*, kolovoz 1949.

8 *Isto*, 8.

9 *Glas Istre*, 25. 10. 1949.

10 *Borba* (Zagreb), 16. 8. 1949.

11 Previšić, *Povijest Golog otoka*, 163-164; Marković, *Istina o Golom otoku*, 129-139.

12 Ličina, *Hrvatska: 100 katastrofa u 100 godina*, 189-190.

13 *Isto*.

nagađanja, subjektivnosti, itd. Svjedočanstva su, međutim, metodološki važna, jer služe kao dopuna arhivskom materijalu, što će i ovdje biti slučaj.

Početak novog stoljeća, dakle, pojavila su se svjedočanstva o nesreći u Svetom Petru u Šumi, što su dotad bili jedini spomeni nesreće. Članak u *Jutarnjem listu* iz srpnja 2019. donosi razgovor sa Žarkom Roganom, tada 80-godišnjim preživjelim sudionikom nesreće.¹⁴ Prema njegovu svjedočenju, vlak je prevezio djecu iz Zagreba i Beograda prema Medulinu. Bili su različitog društvenog položaja, neki su od njih bili ratna siročad. Kad je vlak iskočio iz tračnica, kompozicija se preokrenula te su uslijedili teški prizori ozljeđivanja i smrti. U članku se navodi i sjećanje svjedokinje Gracijele Zgrablich-Udovicic, da je na mjesto nesreće vrlo brzo došla vojska koja je organizirala spašavanje i transport djece u bolnice, što potvrđuje i Rogan.¹⁵ Nakon nekoliko dana u bolnice su im (najčešće u Pulu) došli roditelji te su se uglavnom vratili kući. Đorđe Ličina¹⁶ objavio je i svjedočanstvo Rudija Aljinovića¹⁷ iz kolovoza 2007., čiji je opis nesreće sličan prethodnima.¹⁸ Jednako je težak i uznemirujući.

Naročito su intrigantna svjedočenja o broju mrtve djece, kao i o akcijama vlasti nakon nesreće. Roganovi iskazi u *Jutarnjem listu*, kao i iskaz navedene svjedokinje, nastoje ukazivati na navodno službeno zataškavanje ukupnog broja mrtvih, kao i na propitivanje postupaka vlasti nakon nesreće, većinom iz pozicija sjećanja 10-godišnjaka oblikovanog u takvom traumatičnom događaju. I novinarski uvod iz *Jutarnjeg lista* to sugerira: „Međutim, broj mrtve djece, prema kasnijim izjavama svjedoka, čini se, bio je mnogo veći, a cijeli je slučaj zataškan, službena dokumentacija kao da je u zemlju propala.“¹⁹ Rogan u intervjuu za *Jutarnji list* nastavlja: „Ne mogu znati što se tada dogodilo, nikada neću ni saznati. Znam samo da su nas skrivali. Zašto su ti zapisnici nestali i gdje se nalaze, tko zna? Špekuliralo se da je to bila planirana nesreća, a to je stvarno tužno ako je tako, pa tko može ubiti trinaest punih vagona dječice?

14 Uz to, život Žarka Rogana obilježile su željezničke nesreće. Osim što je kao dijete preživio nesreću 1949. godine, preživio je i onu iz 2009. u Rudinama kada je poginulo 6 osoba, među njima i njegova supruga. Vidi: „Preživio dva vlaka smrti. Prije 70 godina sam izgubio prijatelje iz kupea, a prije 10 godina u Rudinama suprugu Mirnu“.

15 Isto. Vidi: *Glas Istre*, „Misterij željezničke nesreće u Svetom Petru u Šumi“.

16 Publicist Đorđe Ličina dao je velik doprinos istraživanju nesreće, poglavito jer je u svojem istraživanju za knjigu sakupio brojna svjedočanstva preživjelih, od kojih je samo dio uključio u knjigu. Novinski članci objavljeni na ovu temu vrlo su se često pozivali baš na njegove izvore ili su ih na razne načine koristili. Ličina, kao ni drugi, nisu došli do arhivskih izvora, te su se zaustavili na interpretacijama svjedočanstava koja su više-manje slična. Ličina je naveo kako je 2007. godine tražio od tadašnjeg Arhiva Srbije i Crne Gore dokumentaciju o nesreći, no prema dopisu Arhiva ona nije nađena. To je i potvrdio u razgovoru s autorom članka. Zanimljivost je njegov navod o izjavi tadašnjeg ministra saobraćaja (FNR Jugoslavije), Todora Vujasinovića, koji je, referirajući se na nesreću u Svetom Petru u Šumi, na jednom internom sastanku naveo „nemarnost i aljkav odnos prema službi“ kao uzrok nesreće, vidi: Ličina, *Hrvatska: 100 katastrofa u 100 godina*, 190, 192.

17 Rudi Aljinović (1936. – 2022.), novinar i crtač stripova. Najviše je surađivao u *Plavom Vjesniku* i *Modroj lasti*. Generacijama poznat kao Lastan iz *Modre laste*.

18 Ličina, *Hrvatska: 100 katastrofa u 100 godina*. 189-190.

19 Vidi bilješku 15.

Kasnije mi je jedan čovjek, koji je bio voditelj jedne od grupa djece, rekao da on misli da je bilo oko 90 mrtvih.²⁰ Lijesovi s tijelima dovezeni su na groblje Mirogoj gdje su roditelji morali prepoznati svoju djecu. Uz svaki lijes stavljena je odjeća kako bi se djeca lakše identificirala.²¹ Roganova kuma, koja je prisustvovala identifikaciji, navodno je izbrojala više od 15 lijesova, no taj podatak nije pouzdan: „Zanimljivo je da je njegova kuma na identificiranju tijela na Mirogoju izbrojila 34 lijesa, dok službeni podaci spominju 14 stradalih na mjestu nesreće, s tim da je jedno dijete naknadno preminulo u bolnici“.²²

Ličina smatra da je razlog raznim glasinama nedostatak javne objave informacije o nesreći. U isto vrijeme do Zagreba su se, od kuda je bilo najviše djece, informacije o nesreći proširile po kvartovima iz kojih je većina putnika bila na izletu (tadašnji prvi rajon – danas Centar).²³ Aljinović se prisjeća tih glasina koje su poticale paniku među roditeljima: „Naveliko se pričalo da je stradao vlak s djecom koja su putovala u Medulin, ali nitko zapravo nije znao što se stvarno dogodilo, iako se govorilo da ima poginulih, po nekima i više stotina.“²⁴ Nedostatak službenih informacija vjerojatno je oblikovao narativ o ovoj nesreći koji je preživio do danas. Aljinović to sažima: „Svi mi koji smo onog dana doživjeli tu željezničku katastrofu ni dan danas ne znamo što ju je prouzročilo. Nisu nam poznati njezini razmjeri, koliko je djece u njoj stradalo, naših ondašnjih vršnjaka, čiju je odgovornost utvrdila istraga, kome je sud presudio.“²⁵

Dakle, iskazi o željezničkoj nesreći u Svetom Petru u Šumi, objavljeni u novinama ili drugim publikacijama u zadnjih 20-ak godina, svjedoče o tome da je vlak iskočio iz tračnica, prilikom čega je došlo do prevrtanja i pogibije velikog broja ozlijeđenih, među kojima su i djeca. Preživjeli su prevezeni u bolnice odakle su nakon nekog vremena pušteni i prebačeni u Zagreb, ili su ostali na moru još neko vrijeme. Iskazi također upućuju na to da su roditelji i rodbina morali doći na identifikaciju u Zagreb gdje su dopremljeni lijesovi poginule djece te se do danas samo nagađa o konačnom broju mrtvih.

20 *Isto. Usp. Danas*, „68 godina od misteriozne nesreće u Istri u željezničkoj katastrofi poginuli deseci djece ali vlasti tvrde bilo ih je bilo samo 15“.

21 Roganova majka nije imala snage otići do lijesa pa je poslala njegovu krsnu kumu koja mu je prepoznala košulju, no nije željela vjerovati da je mrtav te je tražila da joj pokažu tijelo. Bio je to neki drugi dječak. Nevoljko su joj otvorili lijes, a kada napokon jesu, počela je vikati: „Fani, Fani, on je živ!“, vidi: *Jutarnji list*.

22 *Isto*. Za još jedan opis identifikacije djece vidi: Ličina, *Hrvatska: 100 katastrofa u 100 godina*, 192.

23 Ličina, *Hrvatska: 100 katastrofa u 100 godina*, 191.

24 *Isto*.

25 *Isto*.

Arhivski dokumenti o željezničkoj nesreći kod Svetog Petra u Šumi 1949. godine

Elaborat o nesreći kod Svetog Petra u Šumi, pod nazivom „Kratak izvještaj o nesreći na željezničkoj stanici Sv. Petra koja se dogodila 5. VIII 1949. godine, Zagreb, 7. VIII – 15. VIII 1949.“, nalazi se u Arhivu Jugoslavije.²⁶ Izvještaj se sastoji od dvanaest stranica, od čega njih sedam sadrži foto materijale. Podrijetlo dokumenata svjedoči o tome da su bili sastavljeni za informiranje Josipa Broza Tita o nesreći. Oznaka i paraf na prvoj stranici: „Vidio. T[ito op. autora]“ dokazuju da ih je on i pročitao.²⁷ Izvješće, između ostalog, sadrži informacije o ruti puta, kompoziciji, uzrocima iskakanja, putnicima, broju mrtvih i ozlijeđenih, mjerama pomoći, zbrinjavanju djece, itd.

Nesreća se dogodila 5. kolovoza 1949. u 9:44, kada se vlak broja 9702 prevrnuo prilikom ulaska u željezničku stanicu Sveti Petar u Šumi. Stanica je bila obaviještena da će posebna kompozicija proći kroz nju bez zaustavljanja te je skretničar propisno postavio skretnicu. Vlak je, međutim, ušao u stanicu pri brzini od 30 do 40 km/h te su lokomotiva i prvih pet vagona prošli skretnicu dok su ostali vagoni skrenuli na drugi kolosijek prilikom čega je počelo prevrtanje. Utvrđeno je da je uzrok nesreće labavljenje skretnice od drugog vagona iza lokomotive: „Kasnijim izvidjajem utvrđeno je da je drugi vagon iza lokomotive br. 32 440 iz nepoznatog razloga iskočio iz šinja oko 13m pred skretnicom, obilježio put na pragovima, nagnuo se na lijevu stranu i udario o skretnicu tako da je istu razlabavio a zatim nakon 60 metara pogađao lijevom stranom prozorima na tračnicu i klicao dok voz nije stao.“²⁸ Još su četiri vagona (br. 31 290, 17 242, 34 131 i 17 111) prošla kolosijekom br. 2 (kako je i zamišljeno), a svi vagoni koji su slijedili skrenuli su na drugi kolosijek te je počelo prevrtanje.

„Do sada ni uviđajem ni istragom nije rasvijetljeno kako je došlo do iskliznuća kritičnog vagona broj 32 440“, stoji u izvješću, ali su navedene moguće pretpostavke.²⁹

1. Razlog iskliznuća bilo je kočenje, zbog čega su teži vagoni, koji su se nalazili iza vagona br. 32 440 (u sredini i na kraju kompozicije), pritisnuli svojom težinom vagon br. 32 440 te ga izdigli. On se zbog toga nagnuo te oštetio i onеспособio skretnicu. Pokvarena skretnica prebacila je nadolazeće wagone na drugi kolosijek pa je došlo do nesreće. Glavni su uzrok, pretpostavlja se, krivo složeni vagoni u Zagrebu, gdje nisu slagani po težini.³⁰
2. Brzina cijele kompozicije bila je velika, a u izvješću stoji da je jedna odgojiteljica čula željezničara kako „kod vagona 32 440 nije nešto ispravno“. ³¹ Prije stanice

26 SR-AJ-836-KMJ-III-2-C/12.

27 *Isto*, 1.

28 *Isto*.

29 *Isto*.

30 *Isto*.

31 *Isto*.

Sveti Petar u Šumi prethodio je zavoj u obliku slova S, pa je zbog brzine i neispravnosti vagona moglo doći do oštećenja.

Zbog nesreće je uhićeno devet osoba, uglavnom „željezničko osoblje unesrećenog vlaka“.³² Treba naglasiti da je ovdje analizirano izvješće prva faza istrage, koja je potom proširena daljnjim akcijama te ispitivanjima svjedoka i sudionika. Dotad su svi ispitani željezničari negirali da je došlo do kočenja s obzirom na to da je signal označavao slobodan prolaz. Naglašeno je: „Aparat koji bilježi u lokomotivi brzinu sa trakom poslat će se u Zagreb na ekspertizu“.³³ Ono što je indikativno, a uklapa se u strah od sabotaža i opću bojazan te nepovjerenje tijekom sukoba Tita i Staljina, sumnja je da su nesreće plod „neprijateljske“ diverzije: „Nepravilno složena kompozicija na polaznoj stanici tj. u Zagrebu navodi na pretpostavku da bi se moglo raditi o izvjesnoj neprijateljskoj akciji jer je bilo poznato kuda ta kompozicija ide tj. težak teren /mnogo zavoja, uspona, silaza) na kojem terenu nepravilno složeni vagoni mogu dovesti do nesreće.“³⁴

U zbrinjavanju ranjenika nakon nesreće uključilo se više organizacija. Prvi su pomogli radnici željezničke stanice koji su u isto vrijeme obavijestili željezničke postaje u Pazinu, Puli i Rovinju. Prvi su u pomoć stigli polaznici mornaričke auto-škole koji su započeli prijevoz ranjenih, a potom su evakuaciju i zbrinjavanje nastavili odjeli unutrašnjih poslova Pazin i Pula. Obaviještena je i Uprava državne bezbednosti (UDBA) grada Rijeke.³⁵ U pružanju liječničke pomoći sudjelovalo je ukupno dvanaest liječnika, od kojih je sedam civilnih i pet vojnih bilo na terenu, te liječnici rovinjske i pulske bolnice. Do 14 sati šest sanitetskih vozila, kamioni te autobus prebacili su svu djecu u obližnje bolnice (Pula i Rovinj). Ono što je izuzetno važno je broj mrtvih u izvještaju. Navodi se da je 6. kolovoza 1949. u 23 sata stradalo osamnaest osoba, petnaestero djece i troje odraslih.³⁶ Zadnji je evidentirani dječak od zadobivenih ozljeda umro u bolnici u Rovinju. U trenutku pisanja izvještaja u bolnicama se nalazilo još osam teško ranjenih putnika, trideset srednje i dvadeset i jedan lakše. U Rovinju je hospitalizirano njih sedam, a svi su ostali bili u Puli. Osam je ranjenih bilo iz Narodne Republike Srbije.³⁷ Tih dana dvadesetero lakše ozlijeđene djece otpušteno je iz bolnice i poslani su na odmor u Medulin. Lijesovi sa stradalima krenuli su prema Zagrebu kasno u noć 6. kolovoza i trebali su stići u Zagreb oko 12 sati, 7. kolovoza 1949.³⁸

„Komisija“ (čiji puni naziv nije naveden u tekstu izvješća) dala je smjernice za neposredno djelovanje nakon nesreće. Tražili su da se:

32 *Isto.*

33 *Isto*, 2.

34 *Isto.*

35 *Isto.*

36 *Isto.*

37 *Isto.*

38 Ovo se podudara sa svjedočanstvima preživjelih (ranije navedenih u tekstu), vezano uz identifikaciju mrtvih.

1. „U Zagreb dostavlja dnevni izvještaj o stanju ranjenih.
2. Da se Gradski Narodni Odbor pobrine za smještaj članova porodice koje bi eventualno doputovale u Pulu da traže informacije o djeci.
3. Da informacije roditeljima daje isključivo Odjel unutrašnjih poslova koji će u tom smislu imati jednog člana na željezničkoj stanici.
4. Da se što više posveti brige koja se nalazi u Medulinu o čemu je preuzeo brigu pomoćnik ministra socijalnog rada.
5. U pogledu potreba u ljekarskom kadru ili lijekovima obraćat će se Pula, odnosno ljekari preko Odjela unutrašnjih poslova direktno na pomoćnika ministra dr. Novosela“.³⁹

Kraj Izvješća, datiranog 7. kolovoza 1949., naznačuje da su neozlijeđena djeca netom nakon nesreće smještena petstotinjak metara dalje, gdje su ih odgojitelji umirili. Kamionima su sva djeca prebačena u Medulin u koji su stigli oko 19:30 sati. Narednih dana djeca su se smirila. Iako je bilo onih koji su se htjeli vratiti kući, na kraju su i oni ostali na ljetovanju. Kraj izvješća nosi jednu važnu informaciju; u istoj kompoziciji koja je vozila djecu iz Zagreba u Medulin u Divači (tadašnja Narodna Republika Slovenija), odvojio se dio koji je nastavio u Rovinj, a prevezio je žensku djecu. Stigli su u Rovinj izbjegavši nesreću.⁴⁰

Zaključak

Željeznička nesreća u Svetom Petru u Šumi iz 1949. godine jedna je od većih nepoznanica u povijesti (željezničkih) nesreća u komunističkoj Jugoslaviji, ujedno i na području Hrvatske. Osim štute informacije o broju mrtvih iz vremena nesreće, o njoj se u javnosti jako malo znalo. Zbog toga je ona, i 75 godina nakon, povod brojnim neutemeljenim interpretacijama i nagađanjima. Brojni su razlozi tome. Tadašnja vlast dala je samo osnovne informacije o nesreći, najvjerojatnije zbog toga što su politička i ideološka situacija tako iziskivale. Staljinistički sustav vlasti kasnih 1940-ih imao je potpunu kontrolu nad medijima te je u potpunosti razumljivo da zbog održavanja slike o progresivnom sustavu (što se može vidjeti iz analiziranih novina) vijest o smrti djece u željezničkoj nesreći nije bila poželjna. K tomu, bilo je to vrijeme zaoštrene faze sukoba Tita i Staljina pa je strah od ibeovskih diverzija i sabotaža bio velik, što i dokumenti o ovoj temi jasno ukazuju. Činjenica da je poginuo velik broj djece bila je neprilična za sustav, pa su se umjesto toga u javnost istovremeno radije puštale informacije o izgradnjama novih pruga ili o uključenosti željezničara u izvršenje „petogodišnjeg plana“. O nesreći se nije pisalo sve do 2010-ih kad su objavljeni novinski članci

³⁹ SR-AJ-836-KMJ-III-2-C/12.

⁴⁰ *Isto*, 3.

s intervjuima preživjelih osoba. Ipak, ni u jednoj objavi nije bilo službenih arhivskih dokumenata što je pridonosilo brojim nagađanjima. Novonađeni, u ovom članku analizirani i interpretirani, dokumenti Arhiva Jugoslavije, sastavljeni radi informiranja Josipa Broza Tita o nesreći, otkrivaju nam brojne, do danas, nedostupne informacije. U nesreći u Svetom Petru u Šumi, do trenutka pisanja elaborata, zabilježeno je osamnaest poginulih osoba (petnaestero djece i troje odraslih) zbog iskakanja vagona. Najizglednija je pretpostavka, prema službenom izvješću, da je zbog pritiska težine nepravilno složenih vagona došlo do prelaska dijela vagona iz sredine kompozicije na drugi kolosijek te masovnog prevrtanja. Kao uzrok nepravilno poslagane kompozicije, doduše bez dokaza, navodi se sabotaža. Ozlijeđena djeca prevezena su u bolnice u Puli i Rovinju, a mrtva na identifikaciju u Zagreb. Sam Josip Broz Tito izvješće je vidio, što potvrđuje paraf. Ova dokumentacija upućuje nas na zaključak da je nesreća prouzrokovana ljudskim faktorom, najvjerojatnije loše organiziranim rasporedom kompozicije ili neprimjerenom brzinom. Iz analiziranog izvješća jasno je da je nastalo kao sažetak mnogo šire dokumentacije sastavljene tijekom neposredne istrage, poput izjava svjedoka i uhićenih željezničara, skica nesreće, suđenja, itd. Nije utvrđeno je li bilo suđenja vezanog uz ovu nesreću. U svakom slučaju, dosad neviđeni arhivski dokumenti, predstavljeni u ovom radu, nakon puno godina dijelom su razriješili misterij nesreće u Svetom Petru u Šumi iz 1949. Nadamo se da će se naći i nova dokumentacija koja bi je dodatno rasvijetlila.

PRILOG



Fotografije nesreće u Svetom Petru u Šumi 1949. godine (SR-AJ-836-KMJ-III-2-C/12)



Fotografije nesreće u Svetom Petru u Šumi 1949. godine (SR-AJ-836-KMJ-III-2-C/12)

Izvori i literatura

Arhivski izvori

SR-AJ-836-KMJ: Srbija, Arhiv Jugoslavije, Beograd, Kancelarija maršala Jugoslavije.

Tisak

Vjesnik Narodnog fronta Hrvatske (Zagreb), 1949.

Glas Istre (Pula), 1949.

Borba (Zagreb), 1949.

Literatura

Aldrich, Mark. *Death Rode the Rails: American Railroad Accidents and Safety, 1828–1965*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2006.

Banac, Ivo. *Sa Staljinom protiv Tita*. Zagreb: Globus, 1990.

Foley, Michael. *Britain's Railway Disasters: Fatal Accidents From the 1830s to the Present Day*. Wharncliffe: Pen & Sword, 2014.

Fowler, Simon. *Images of Transport: Railway Disasters*. Wharncliffe: Pen & Sword, 2013.

Haine, Edgar A. *Railroad Wrecks*. New York: Cornwall Books, 1993.

Ličina, Đorđe. *100 katastrofa u 100 godina*. Zagreb: Jasno i glasno d. o. o, 2014.

Marković, Dragan. *Istina o Golom otoku*. Beograd: Narodna knjiga, 1987.

Morse, Greg. *Railway Accidents*. Oxford: Shire Publications, 2014.

Previšić, Martin. *Povijest Golog otoka*. Zagreb: Fraktura, 2019.

Schneider, Ascanio, Mase, Armin. *Railway Accidents of Great Britain and Europe*. Newton Abbot: David & Charles, 1972.

Mrežne stranice

Karmen Miletić. „Preživio dva vlaka smrti. Prije 70 godina sam izgubio prijatelje iz kupea, a prije 10 godina u Rudinama suprugu Mirnu“. *Jutarnji list*. Pristup ostvaren 10. 12. 2024. <https://www.jutarnji.hr/naslovnica/prezivio-dva-vlaka-smrti-prije-70-godina-sam-izgubio-prijatelje-iz-kupea-a-prije-10-godina-u-rudinama-suprugu-mirnu-9144929>

Đorđe Ličina. „Misterij željezničke nesreće u Svetom Petru u Šumi“. *Glas Istre*. Pristup ostvaren 21. 12. 2024. <https://glasistrenovine.hr/arhiva-portala/pregled-vijesti/misterij-zeljeznicke-nesrece-u-svetom-petru-u-sumi-418483>

Net.hr, Pristup ostvaren 19. 12. 2024. <https://net.hr/danas/vijesti/68-godina-od-misteriozne-nesrece-u-istri-u-zeljeznickoj-katastrofi-poginuli-deseci-djece-ali-vlasti-tvrde-bilo-ih-je-bilo-samo-15-5ca7162a-b1c2-11eb-8449-0242ac130042>

SUMMARY

Railroad accident in Sveti Petar u Šumi, August 1949 – the end of the mystery?

Most of the railroad accidents in the former socialist Yugoslavia gained its closure; judicial, scientific and public. However, one of the first major railroad accidents in the socialist Yugoslavia with many casualties, the one in Sveti Petar u Šumi, when 18 persons, mostly children, died in a derailment, is an exception. Due to the lack of archival data and incomplete official version of the event, over the decades, the railway accident in Sveti Petar u Šumi was not a topic of public discussions or scientific analyses. In the last 20 years, testimonies on the 1949 accident began to appear in public; those were the first steps in disclosing the event, which were accompanied by multiple mystifications. Based on newly found archival documents from the Archives of Yugoslavia, this paper aims to give new information and the insight into the details and causes of the accident, as well as the actions of the authorities in the aftermath.

Keywords: Sveti Petar u Šumi; railroad accident; Josip Broz Tito, the Archives of Yugoslavia, Croatia