

# Stara pruga: topografija sjećanja i kolektivnog imaginarija zajednice grada Orahovice

---

**Sikora, Vanesa**

**Master's thesis / Diplomski rad**

**2023**

*Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:* **University of Zadar / Sveučilište u Zadru**

*Permanent link / Trajna poveznica:* <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:162:284327>

*Rights / Prava:* [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-11-28**



**Sveučilište u Zadru**  
Universitas Studiorum  
Jadertina | 1396 | 2002 |

*Repository / Repozitorij:*

[University of Zadar Institutional Repository](#)



Sveučilište u Zadru

Odjel za etnologiju i antropologiju

Diplomski dvopredmetni sveučilišni studij etnologije i antropologije (dvopredmetni)

**Vanesa Sikora**

**Stara pruga: topografija sjećanja i kolektivnog imaginarija  
zajednice grada Orahovice**

**Diplomski rad**

Zadar, 2023.

Sveučilište u Zadru

Odjel za etnologiju i antropologiju

Diplomski dvopredmetni sveučilišni studij etnologije i antropologije (dvopredmetni)

Stara pruga: topografija sjećanja i kolektivnog imaginarija zajednice grada  
Orahovice

Diplomski rad

Student/ica:

Vanesa Sikora

Mentor/ica:

Izv. prof. dr. sc. Tomislav Oroz

Zadar, 2023.



## Izjava o akademskoj čestitosti

Ja, **Vanesa Sikora**, ovime izjavljujem da je moj **diplomski** rad pod naslovom **Stara pruga: topografija sjećanja i kolektivnog imaginarija zajednice grada Orahovice** rezultat mogega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na izvore i radove navedene u bilješkama i popisu literature. Ni jedan dio mogega rada nije napisan na nedopušten način, odnosno nije prepisan iz necitiranih radova i ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem da ni jedan dio ovoga rada nije iskorišten u kojem drugom radu pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj, obrazovnoj ili inoj ustanovi.

Sadržaj mogega rada u potpunosti odgovara sadržaju obranjenoga i nakon obrane uređenoga rada.

Zadar, 27. listopada 2023.

## SADRŽAJ

1. UVOD .....	1
2. TOPOGRAFIJA SJEĆANJA I POVIJESNI KONTEKST NASTANKA ŽELJEZNICE U ORAHOVICI .....	4
3. SJEĆANJE I PAMĆENJE NA PRIMJERU ORAHOVICE – METODOLOŠKI IZAZOVI I ANALIZA PRIKUPLJENE GRAĐE.....	16
3.1. Arhitektonske evokacije sjećanja na staru prugu .....	18
3.2. Korištenje naziva .....	50
3.3. Kulturni i socijalni konteksti suvremenosti .....	54
3.4. Internet kao mjesto sjećanja .....	63
4. ZAKLJUČAK .....	66
5. LITERATURA .....	70
6. IZVORI.....	73
7. PRILOZI .....	75
8. KAZIVAČI .....	77

# **Stara pruga: topografija sjećanja i kolektivnog imaginarija zajednice grada Orahovice**

## **Sažetak**

Kao važan trenutak u procesu globalizacije nameće se početak 19. stoljeća odnosno izum i primjena željezničkog prometa koji po prvi puta omogućava povezanost udaljenih prostora. Zbog potreba eksploatacije drvene mase na širem području Podravine sagrađena je Slavonsko-podravska željeznica, čija je trasa, koja je prolazila i kroz Orahovicu, ukinuta 1967. godine. Unutar ovoga rada želi se konceptom topografije sjećanja produbiti razumijevanje povezanosti, društvenosti, ekonomskog prosperiteta i uopće idealizacije prošlosti kroz analizu materijalnih pojava asociranih uz nekadašnju željezničku trasu, kolokvijalno zvanu *stara pruga* te različite naracije stanovnika o ulozi iste. Unutar rada otvaraju se pitanja kako imaginariji stare pruge utječu na samoidentifikaciju stanovnika grada Orahovice, kako određuju njihove predodžbe sadašnjosti, te kako se otvaraju pitanja idealizacije prošlosti. Sam teorijski okvir istraživanja vezan je uz studije sjećanja (*memory studies*) i vremena (*time studies*) unutar kojih se pak otvaraju pitanja veze između iskustva i prostora, rekonfiguracije prostora i transformacije poimanja bliskosti i distance.

## **Ključne riječi:**

*Željeznička pruga, kolektivno sjećanje, kolektivni imaginariji, topografija, Orahovica*

# **The old railway: the topography of memory and the collective imaginary of community of the city Orahovica**

## **Summary**

An important moment in the process of globalization is the beginning of the 19th century, at the beginning of the 19th century, railway transport was invented and began to be used. Railway transport for the first time enables the connection of distant areas. Due to the needs of timber exploitation in the wider area of Podravina, the Slavonsko-Podravina railway was built. The route of the Slavonsko-Podravske railway that passed through Orahovica was abolished in 1967. In this master thesis, the concept of topography of memory is used to deepen the understanding of connection, sociability, economic prosperity and in general the idealization of the past through the analysis of material phenomena associated with the former railway route colloquially called the old railway, and the different narratives of the inhabitants about the role of it. In this master thesis the main questions are how the imaginary of the old railroad affects the self-identification of the inhabitants of the town of Orahovica, how it determines their ideas of the present, and how it opens questions about the idealization of the past. The theoretical framework of the research itself is related to *memory studies* and *time studies* which opens the questions of the connection between experience and space, the reconfiguration of space and the transformation of the concept of closeness and distance.

## **Keywords:**

*Railway, collective memory, collective imaginary, topography, Orahovica*

## 1. UVOD

Globalizirani svijet u kojem živimo pretpostavlja premreženost ljudi, prostora i kultura. Premrežavanje kao takvo asocira proces u kojem dolazi do konvergencije prostora i kompresije vremena. Jedan od preduvjeta premreženosti odnosno globalizacije svijeta je razvoj prometa i tehnologije koji su omogućili približavanje udaljenih prostora i oblikovali osjećaje blizine i distance. U kontekstu navedenog, prometnog i tehnološkog povezivanja te konvergencije prostora i kompresije vremena kao važan trenutak nameće se početak 19. stoljeća odnosno izum i primjena željezničkog prometa preko kojega po prvi puta uopće dolazi do međusobnog povezivanja udaljenih prostora. Tehnološki noviteti 19. stoljeća, kao što je željeznica, rezultirali su daljnjim promjenama unutar svakodnevnog života ljudi koji obitavaju na prostoru kojim željeznica prolazi te promjenama u shvaćanju odnosa prostor-vrijeme. Posljedično do čega dolazi uslijed pojavljivanja ideje o standardizaciji vremena. Ideja standardizacije vremena na globalnoj razini javlja se nakon uspostave nacionalnih vremena jer da bi jedinstvena nacionalna vremena bila funkcionalna trebalo ih je međusobno uskladiti, ponajprije sa susjednim zemljama, a onda i šire (usp. Ogle 2015: 9). Početkom 19. stoljeća započinju i procesi industrijalizacije i urbanizacije i sve je snažniji razvoj željezničkog prometa što se smatra jednom od prekretnica u prostorno-vremenskim odnosima. Takvi procesi karakteristični za 19. stoljeće donekle su primjetni i na prostoru europske poluperiferije, odnosno na prostoru današnje Hrvatske kao dijela Austro-Ugarske monarhije. Područje Podravine, uključujući i grad Orahovicu bio je prostor pogodan za razna gospodarska ulaganja prije svega zbog prirodnog bogatstva šuma (usp. Balta 2009: 1), ali i drugih gospodarskih potencijala poput primjerice razvoja različitih oblika industrijskih postrojenja (kamenolomi na primjer). Zbog potreba eksploatacije drvne mase sagrađena je Slavonsko-podravska željeznica koja je osim u industrijske svrhe služila i za prijevoz putnika. Osim ekonomske važnosti imala je utjecaj i u geopolitičkom kontekstu zbog stalnih promjena unutar tadašnje Austro-Ugarske monarhije. Pojedini dijelovi Slavonsko-podravske željeznice nalazili su se u rukama privatnika što je bio slučaj i s ogrankom koji je prolazio kroz grad Orahovicu koji, iako tada od velikog značaja, danas ne postoji.



O nekadašnjoj željezničkoj stanici svjedoči tek, izložbena lokomotiva koja je nekada, tim prostorom prometovala, a koja je danas tek relikv nekadašnjeg svakodnevnog života grada koji danas živi upravo kroz imaginarij *stare pruge*<sup>1</sup> i njezine materijalne ostatke u prostoru. Daljnjim razvojem tehnologije i novih oblika prometa, željeznicu zamjenjuju drugi, efikasniji modeli prometovanja koji postaju utjecajni. Međutim, željeznički promet se i dalje odvija iako dolazi do ukidanja trasa koje su neprofitabilne, a dijelovi nekadašnje željeznice postaju relikviji prošlosti koji služe kao orijentiri u suvremenom životu grada. Oko materijalnih ostataka stare pruge, svojevrsnog simbola slavne prošlosti stvaraju se društveni imaginariji koji uvjetuju shvaćanja sadašnjosti, a koje ću problematizirati kroz koncept *topografije sjećanja*. Međutim, prvotno je potrebno istaknuti kako korištenje koncepta topografija sjećanja u kontekstu ovoga rada ne predstavlja topografiju u striktno geografskom smislu. Topografija u ovom radu nije dio kartografije kao specifične discipline koja detektira prirodne i društvene reference u prostoru (usp. Durić 2015: 2). U kontekstu ovoga rada topografiju sjećanja koristim kao heuristični koncept koji otvara razumijevanje procesa mapiranja mjesta, upisivanja njegovih simboličkih markacija koje su prostorno ukorijenjene, a koje kroz materijalne ostatke nekadašnje željezničke pruge još uvijek pobuđuju narative, stvaraju sjećanja i dijagnosticiraju suvremene probleme urbanog prostora kroz idealizaciju tzv. slavne prošlosti. Željeznička veza ili kolokvijalno zvana stara pruga, danas je u gradu prisutna tek kroz materijalne ostatke koji podsjećaju na nekadašnji prosperitet grada dok istovremeno ukazuju na rušenje društvenosti u nekada izrazito industrijaliziranom prostoru.

Analizom materijalnih pojava asociranih uz nekadašnju željeznicu te različitih naracija mještana o ulozi iste, konceptom topografije sjećanja želi se produbiti razumijevanje društvenog, ekonomskog te općeg utjecaja željeznice kao poveznice s okolnim prostorima. Cilj je razumjeti procese idealizacije prošlosti kao uvjeta razumijevanja ključnih identifikacijskih točaka sadašnjosti vezanih uz osjećaje pripadnosti, nade, otuđenosti, zajedništva, apatije, itd. Topografija sjećanja stoga pretpostavlja iščitavanje relacija između prostora i njegovih simboličkih implikacija u kojima su temporalne oznake kronologije, lokalne hijerarhizacije centra i margine te valorizacije baštine točke u kojima se kristalizira odnos prema prošlosti. Kako svaki prostor u kojem živimo nije prazno platno u koje proizvoljno smještamo ljude i stvari već ujedno i simbolički prostor isprepletenih relacija

---

<sup>1</sup> Stara pruga je kolokvijalni izraz koji se svakodnevno koristi među stanovnicima Orahovice. Stara pruga označava fizički prostor kojim je nekadašnja željeznička pruga prometovala kroz Orahovicu, od poduzeća Radlovac do izlaza iz grada. Međutim kada lokalni stanovnik Orahovice koristi izraz stara pruga tada on misli isključivo na šetalište koje se proteže od jezera, kroz grad i završava sa završetkom službene gradske šetnice, dakle kraće je duljine nego nekadašnja željeznička trasa

(usp. Foucault 1986: 3), cilj ovog rada je propitati ulogu i značenje nekadašnje željeznice za grad Orahovicu te suvremenu romantizaciju željeznice. Unutar rada želim istražiti utjecaj, značenje te važnost same željeznice u kolektivnom imaginariju stanovnika Orahovice.

Problem spacijalizacije i materijalizacije sjećanja izgrađen oko relikata nekadašnje željezničke pruge otvara pitanja transformacije prostora i temporalnih referenci iz perspektive ljudske svakodnevice, a koje će se nastojati prikazati i problematizirati kroz teorijske postavke inspirirane studijama sjećanja (*memory studies*) i interdisciplinarnih studija temporalnosti (*time studies*) unutar kojih su problematizirane veze raznolikih iskustava vremenskosti, prostora i osjećaja pripadnosti. Sjećanju ću pristupiti kao društveno i kulturno oblikovanom fenomenu koji je usko vezan uz pitanje prostora i zapletene ideološke, klasne te ekonomske procese i perspektive (usp. Nora 1995; Connerton 2003; Halbwachs 1992). Sukladno tome, koristit ću i koncept temporalnosti kao koncept kroz koji je moguće razumjeti iskustva i shvaćanja vremena (usp. Amin 2014: 219), a posebnu pozornost usmjerit ću na pitanje različitih iskustva i percepcije jednog vremena (usp. Vitek 2023: 273) koje se otkriva kroz razgovor s lokalnim stanovništvom.

Sama tema željezničkog prometa je tema koja je zastupljena u različitim znanostima poput primjerice povijesnih znanosti ili pak geografije. Navedene znanstvene discipline pritom stavljaju naglasak ponajprije na sam razvoj željeznice i njezinu primjenu, a posljedično se, samim time može razmatrati i procese u prostoru koji je obilježen željeznicom. Upravo stoga, moje glavno istraživačko pitanje jest kako imaginariji stare pruge utječe na stvaranje osjećaja pripadnosti zajednici stanovnika grada Orahovice, kako određuju njihove predodžbe sadašnjosti, te kako otvaraju pitanja idealizacije prošlosti. Za potrebe predstojećeg diplomskog rada osim analize dostupne građe o navedenoj temi (brošure, povijesni prikazi nastanka pruge, plakati, službeni dokumenti), provedeni su i intervjui s osobama s prostora grada o njihovom sjećanju na nekadašnju željezničku vezu i njezin značaj za svakodnevni život stanovnika grada. Također, provedeno je i terensko istraživanje koje se svodilo na pronalaženje materijalnih ostataka to jest prostorno raspršenih relikata prošlosti vezanih uz željezničku prugu na području samoga grada i njemu pripadajućoj okolini.

## 2. TOPOGRAFIJA SJEĆANJA I POVIJESNI KONTEKST NASTANKA ŽELJEZNICE U ORAHOVICI

U ovom poglavlju problematizira se koncept topografije sjećanja, koji u ovom radu koristim kao okvir za analizu. Kako bi se objasnio heuristički potencijal koncepta topografije sjećanja ponajprije želim dati pregled teorija o poimanju vremena i prostora koji su ujedno i glavno polazište ovog diplomskog rada. Unutar navedenih teorijskih eksplikacija otvara se prostor za problematiziranje veze između temporalnosti, prostora i identiteta koje smatram ključnim za razumijevanje teme. Shodno tome, u prvom dijelu ovoga poglavlja osvrnuti ću se na same teorijske postavke tih teorija koje ću problematizirati prvenstveno preko radova Vanesse Ogle, On Baraka te Graeme Davisona. Navedeni autori problematiziraju razvoj prometa te veze s poimanje temporalnosti, kako na razini pojedinih država, tako i na razini stvaranja međuovisnosti između prostora i vremena. Pritom poseban značaj posvećuju pitanju kolonijalizma i razlikama između zapadnjačkog poimanja vremena u odnosu na nezapadnjačka življena iskustva vremena. Kroz radove navedenih autora želim dati pregled temeljnih postavki studija temporalnosti (*time studies*) te uloji željeznice u temporalnoj akceleraciji koja će se na primjeru grada Orahovice problematizirati kao antipod ruiniranoj sadašnjosti i idealiziranoj prošlosti. Kako bi se razumjelo stvaranje kolektivnog imaginarija prošlosti Orahovice kroz primjer stare pruge kao jedne od referentnih točaka izgradnje takvog imaginarija, navedene će se teorijske refleksije proizišle iz područja studija temporalnosti, produbiti za spoznaje iz područja studija sjećanja (*memory studies*).

Nadalje, u drugom dijelu ovoga poglavlja predstaviti ću kratki povijesni pregled imigracije obitelji Gutmann te nastojati ukazati na njihov značaj u procesu industrijalizacije i urbanizacije do tad izoliranih naselja na području Slavonije i Baranje. Također uslijedit će i povijesni pregled nastanka i realizacije ideje izgradnje Slavonsko-podravске željeznice te općih promjena koje su uslijedile njezinom izgradnjom. Na koncu, osvrnuti ću se na diskurse koji su proizašli iz pera lokalnih erudita, odnosno entuzijasta koji su pridonijeli afirmaciji zavičajne prošlosti. Navedenim diskursima pristupam kao svojevrsnom institucionaliziranom znanju o vlastitoj prošlosti, a u svrhu razumijevanja ozračja u kojem nastaju zapisi i narativi vezani uz staru prugu. Dakle, ovim poglavljem želim dati uvid u teorijske postavke koje će rasvijetliti nosive koncepte ovog rada, a ujedno i omogućiti povijesni presjek različitih fragmenata lokalne prošlosti nužnih za razumijevanje samopercepcije Orahovčana danas.

Narativi vezani uz izgradnju stare pruge koje uz nju veže lokalno stanovništvo i danas su zastupljene u kolektivnom imaginariju Orahovčana te unatoč odsustvu same željeznice, koja u gradu više ne postoji, ona i dalje figurira neizostavan dio kolektivnog osjećaja pripadnosti. Ovaj rad počiva na ideji problematiziranja sjećanja, a kada se u studijama sjećanja govori o konceptu sjećanja tada je ono vezano s poimanjem koncepta vremena i prostora pri čemu se ti pojmovi postavljaju u korelacijski odnos, a onda se pak promatraju kao proces koji je podložan promjena. Razlikujemo ideju individualnog te kolektivnog sjećanja na koje se referira rad Maurice Halbwachsa. Halbwachs navodi kako fragmenti prošlosti postoje u memoriji pojedinca, ali da stvaranje sjećanja proizlazi iz kolektivne reprezentacije (1992). Prema Halbwachsu kolektivno sjećanje jest rekonpozicija poimanja prošlosti pojedinaca (ibid). Sjećanje, a posebno ideja kolektivnog sjećanja jest društveno-kulturni proces koji nastaje kao svojevrsni odgovor na povijesno nepoznate podatke odnosno rupturu unutar kolektivne povijesti pojedinih društava. Samim time, pristupanjem proučavanju kolektivnog sjećanja pojedine zajednice ujedno pristupamo i proučavanju povijesti te zajednice koja je oblikovana i koja korespondira između kolektivnog imaginarija i realnosti (usp. Papachristophoru 2013: 13). Nadalje, osim što se kolektivnim sjećanjem to jest pamćenjem pojedine zajednice nastoji upotpuniti povijest te iste zajednice, ono je ujedno i mehanizam kojim pojedinac spoznaje njezinu prošlost posredstvom samog društva i na taj način biva u njega inkorporiran. Također, kolektivno pamćenje nije faktografski točno i upotpunjeno historiografskim dokazima već je ono kombinacija historiografski potvrđenih podataka i narativa (ibid). Nakon uspostavljanja odnosa između sjećanja, vremena i prostora i prikaza njihova međusobna utjecaja iščitava se kako je prostor taj u kojemu dolazi do zbivanja i koji kao i vrijeme i sjećanje u ljudskim društvima ne postoji samostalno već kroz značenja koja mu pridodajemo i koja u njega upisujemo (usp. Assman 2002: 46). Ovakvim naglašavanjem shvaćanja prostora želim se referirati na struju misli u antropologiji koja se naziva prostornim obratom, a koja je usmjerena na promjenu paradigme shvaćanja prostora i kartografije kao znanosti koja ga prikazuje to jest na kritiku istih. U prostornom obratu dolazi do promjene paradigme promatranja prostora to jest dolazi do kritike promatranja prostora kao vanjskog, objektivnog i neutralnog okvira kulturnih događanja i praksi gdje mjesta postaju *kulturno definirane lokacije* (usp. Čapo i Gulin Zrnić 2011: 23). Prostor proizvodi i intelektualnu i moralnu dimenziju vlastitog mišljenja koja se reflektira kroz interakcije zajednice (ibid: 24). Iz toga proizlazi kako je prostor obilježen brojnim značenjima koja mu ljudi pridodaju što je u skladu s ranije prikazanim teorijskim postavkama. U navedenom shvaćanju prostora, pažnja se usmjerava i prema toponimima koji su produkt obilježja nekog prostora i ljudske percepcije

tog prostora te načina kako toponimi imaju snažne implikacije (usp. Crljenko 2020: 28) iz čega proizlazi kako su mjesto i identitet neodvojivo povezani (usp. Thrift 1997: 160) odnosno međusobno se nadograđuju što je, vidjeti ćemo kasnije važno i unutar konteksta ovoga rada.

Koncept topografije sjećanja koji ću koristiti u ovom radu pretpostavlja identificiranje materijalnih ostataka nekadašnje željezničke veze na području grada i njegovo mapiranje u prostoru kao takvom i u odnosu na narative lokalnog stanovništva. Identificiranjem materijalnih ostataka i narativa vezanih za nekadašnju željezničku vezu želim istražiti stvaranje osjećaja pripadnosti i zajedništva, iščitavanjem relacija između prostora i njegovih simboličkih implikacija. Važnost narativa vezanih za nekadašnju željezničku vezu i njezine materijalne pojavnosti iščitava se i iz teze M. Halbwachs o socijalnoj uvjetovanosti pamćenja. Prema M. Halbwachsu (1992) svako sjećanje je kolektivno pamćenje pa i ono individue jer ono nastaje i oblikuje se u komunikaciji i interakciji s drugima i s kolektivom. Prema tome, sjećanje nije samo naše, sjećanje je i ono što dolazi iz narativa drugih i onoga što nam oni reflektiraju i potvrđuju kao značajno (ibid). M. Halbwachs još naglašava kako se pamćenje održava kroz međusobnu komunikaciju, a kao posljedica izostanka iz komunikacije javlja se zaborav (ibid), stoga dokle god postoji komunikacija postoji i pamćenje. M. Halbwachs također uvodi i pojam *landmarks* kao toposa koji tvore razliku između prostora i sjećanja i čine sjećanje vidljivim u prostoru (ibid). Upravo iz tog razloga koncept topografije sjećanja je indikativan odraz sjećanja i reprezentacije istog.

Osim komunikacije kao nužnog oblikovatelja pamćenja i sjećanja, Assman naglašava da kako bi se nešto ustalilo u sjećanju grupe, ono se mora i materijalizirati u konkretnoj formi događaja, osobe ili pak mjesta (2002: 44). Također svaki događaj, ličnost ili mjesto, da bi dospjeli u pamćenje moraju se transformirati u neki oblik narativa čime dobivaju smisao i postaju dijelom ideološkog sustava zajednice (ibid). U kontekstu takvog promišljanja Assman uvodi koncept *figure sjećanja*. Postoje tri temeljna odnosa u kontekstu Assmanova koncepta figura sjećanja, a to su konkretni spoj s prostorom i vremenom, s nekom grupom te postupak rekonstrukcije (ibid). Prvi kriterij vezan uz odnos prostora i vremena podrazumijeva smještanje u određeni prostor i određeno vrijeme, ali ne nužno u geografskom i povijesnom smislu (ibid: 45). Određenost vremena i prostora u kontekstu figura sjećanja korespondira s tendencijom lokalizacije, zajednica se utemeljuje na način stvaranja mjesta koja nisu samo prostor interakcija već simboli identiteta i uporišta sjećanja koja imaju ritam pojavljivanja (ibid). U kontekstu topografije sjećanja kao temeljnog koncepta ovog rada, u prostoru materijalizirani ostatci nekadašnje željezničke mreže postavljeni su kao uporišta stvaranja

sjećanja koja pobuđuju narative i stvaraju osjećaj pripadnosti zajednici, postavljajući se kao bitan trenutak prošlosti zajednice. Assmanov kriterij vezanosti uz grupu (ibid: 46) usko je povezan s kolektivnim pamćenjem koje je identitetski konkretno, te ga se veže uz određenu grupu ljudi. To znači da su kolektivno sjećanje te prostor i vrijeme kroz interakcije grupe vrijednosno i afektivno ispunjeni i značajni za grupu i njezino stvaranje slike o sebi. Stoga ostatci nekadašnje željezničke veze ne egzistiraju samo kao materijalni relikviji već njihova pojavnost stvara mrežu značenja koja se iščitava iz kolektivnog odnosa zajednice i na simbolički način reprezentira poimanje zajednice o sebi samoj. Figure sjećanja stoga ne predstavljaju samo povijest nego se kroz njih definira aktualnost, samo bivanje zajednice i njihovog ideološkog sustava vrijednosti (ibid). Naposljetku, rekonstrukcijski postupak kao treći kriterij konstituiranja figura sjećanja znači da pamćenje ne postoji samo kao oblik faktografskih činjenica već kao niz probranih elemenata koja korespondiraju s nastojanjima zajednice da pamćenje bude u okviru sadašnjih nastojanja (ibid: 47).

Osim koncepta figure sjećanja, materijalizacija sjećanja ujedno pretpostavlja poimanje prostora kao mjesta sjećanja. Prema Pierru Nori *mjesta sjećanja* su semantičke pojave u kojima se pohranje i izvodi sjećanje na prošlost, a obilježene su svojom materijalnošću, simbolikom i funkcionalnošću (1996: 14). Prema Nora, mjesta sjećanja nastaju iz svijesti da treba pohranjivati informacije, stvarati arhive i održavati komemorativna obilježja (ibid). Sama mjesta sjećanja nastaju u prekidima toka vremena to jest povijesti, odnosno to su istrgnuti momenti koji bivaju kasnije ponovno vraćeni u promijenjenom obliku (ibid). U mjestima sjećanja više nema življenje svakodnevice, već se ona u pojedinim dijelovima smatra službenim i institucionaliziranim fenomenom održavajući preko osjećaja sentimentalnosti simboliku prošlosti (ibid). Naposljetku, mjesta sjećanja su ambivalentna. Istovremeno su prirodna i konkretna, ali isto tako i umjetna i apstraktna (ibid). Ona podrazumijevaju konstituiranje mjesta temeljem materijalnih, funkcionalnih i simboličkih aspekata, te kao takva nastaju interakcijom povijesti i sjećanja (ibid).

Upravo su porozne granice između institucionalno posredovanog pamćenja i pojedinačnog sjećanja fokus rada Maje Brkljačić i Sandre Prlenda (2006). Prema njima, kultura sjećanja je fenomen koji ljudi iznova stvaraju u svojoj okolini zbog čega je i pamćenje u stalnom promjenjivom pokretu. Također, kultura sjećanja podložna je promjenama i manipulacijama jer se pomoću društvenih praksi iznova događa od strane društva samim time stalno se prilagođavajući (ibid). U kontekstu ovog rada, kultura sjećanja ispoljava se

prvenstveno kroz narative koje lokalno stanovništvo vezuje uz nekadašnju željezničku vezu, a posebno u odnosu između generacija to jest življenog iskustva i prenesenog iskustva.

Unatoč prethodno spomenutom poimanju međuovisnosti prostora i vremena te njihova utjecaja i odnos s idejom kolektivnog pamćenja i sjećanja općenito, njihov odnos mijenjao se tijekom vremena. To se očituje i kroz proces standardizacije vremena odnosno onoga što danas poznajemo i predočavamo terminom vremenskih zona, prema kojima se vrijeme promatra kao kulturni i socijalni konstrukt. Danas je svijet sporazumno podijeljen na 24 vremenske zone pa stoga možemo govoriti o standardiziranom vremenu jednakom za sve. Takva standardizacija eliminirala je veliki broj lokalnih vremena, no proces prelaska sa samostalnih lokalnih vremena na vremenske zone bio je dugotrajan proces te se ponajprije počeo odvijati zahvaljujući tehnološkom napretku, u prvom redu razvoju željeznice. Razvoj željeznice potaknuo je potrebu za uspostavljanjem jedinstvenog vremena u svim postajama kojima ona prolazi, a ideja se javila, kako piše Vanessa Ogle u svojoj knjizi *The global transformation of time 1870.-1950.* kada je tadašnji indijski premijer Fergusson, 1881. godine zakasnio na vlak. Na prostoru Europe, ideju o uspostavi jedinstvenog vremena za cijelu zemlju posebno zagovara vojni strateg Count Helmuth von Moltke (usp. Ogle 2015: 1). Moltke je smatrao kako je ideja o uvođenju jedinstvenog vremena na štetu lokalnih vremena od iznimnog vojno-političkog značaja (ibid: 2), a tu je ideju temeljio na poznavanju i korištenju željeznice u vojno-strateškim akcijama koje je uspješno organizirao i realizirao. Korištenjem željeznice za razmještanje i mobilizaciju svojih trupa Moltke je uspješno dobio rat s Austrijom 1866. Godine te je pozitivno utjecala na rat s Francuskom koji je trajao od 1870. do 1871. godine (ibid). Na temelju tih iskustava, Moltke je sastavio prijedlog o uvođenju jedinstvenog vremena na prostoru cijele tadašnje Njemačke što je smatrao nužnim pitanjem nacionalne sigurnosti. Jedinstveno vrijeme na prostoru cijele tadašnje Njemačke uvedeno je 1893. godine (ibid: 35). Nametanjem ideje uspostave jedinstvenog vremena za sve, koje se ponajviše zagovaralo na prostoru Europe javljaju se brojni problemi za život ljudi u najrazličitijim krajevima svijeta koji su zahvaćeni razvojem željeznice. Kako je taj proces utjecao na život svakodnevce očituje se i u kontekstu kolonijalizma te nametanju ideje uniformnosti vremena. Iako je došlo do sporazumne podjele svijeta na 24 vremenske zone, izvan znanstvenih krugova takva podjela shvaćena je i dijelom pitanja regionalne integracije te izgradnje nacionalnih država (ibid: 26). Samim time došlo je i do svojevrsne regionalizacije naziva standardiziranih vremenskih zona (ibid: 27). Regionalizacija je imala tendenciju označavanja vremenskih zona kao mapiranih geografskih pojmova umjesto apstraktnih

univerzalnosti (ibid). Neki od naziva vremenskih zona bili su bosporsko, orijentalno ili pak jadransko te balkansko vrijeme (ibid: 27-28). Pa se tako, primjerice jadransko vrijeme odnosilo na prostor tadašnje Austro-ugarske, Njemačke, Srbije, Švicarske te Italije (ibid).

Naime, nametanjem ideje uniformnosti vremena, vrijeme postaje aparat prisile, a sat njegov mehanizam. Povjesničar Graeme Davisona problematizira pitanje nastanka vremena u Australiji što je posebno značajno jer ukazuje na susret 'europskog' poimanja vremena i urođeničkog shvaćanja i življenja vremena. Još prije dolaska Europljana Australija je bila zemlja u kojoj su urođeničke zajednice vrijeme mjerile u odnosu na ne-europski standard sata ili kalendara, odnosno prema vremenskim ritmovima, ciklusima te prirodnim mijenama. Davison piše o četiri faze koje su dovele do uspostave poimanja vremena onakvog kakvog ga danas poznajemo, a koje počivaju na različitim dosezima tehnološkog napretka. Davison ističe kako je uvođenje željeznice, kasnih 1830-ih godina u Velikoj Britaniji dovelo do izrazite promjene poimanja vremena (1993: 50). Brzina koju je željeznica omogućila mijenja odnos vremena i mjesta to jest udaljenosti (ibid). Davison se dalje okreće trenutku uvođenja željeznice na prostor Australije. Dolaskom željeznice, stvara se potreba za preciznim rasporedom vremena kretanja vlakova (ibid: 52). Samim time dolazi do preklapanja izmjere vremena i udaljenosti (ibid: 53). Davison upotrebljava Marxov koncept (*annihilating space by time*) destrukcije prostora vremenom što označava rascijep koji se događaju kako u prostoru tako i u vremenu (ibid: 59). Željeznica nije jedini tehnološki napredak koji je doveo do potrebe za uniformnosti vremena u svijetu i njegovim pojednostavljivanjem putem čega onda udaljeni prostori postaju međusobni bliži. Iste zahtjeve imala je i upotreba parobroda, potom telegrafa i drugih. Međutim poseban zamah rekonceptualizacije tih poimanja dolazi s dolaskom željeznice što se očituje u različitim sferama društvene svakodnevice jer željeznica okupira više prostora i prostorno je dostupnija od parobroda koji ima jedinstvene zahtjeve za vodenim površinama, a ujedno riječ je i o brzini putovanja i dolasku u do tad udaljene prostore koji na taj način bivaju sve povezaniji. Također, već je ranije spomenuto kako željeznica i proces uvođenja uniformiranog vremena nije bio jednoznačan te kako je doveo do brojnih promjena koje se posebice mogu očitovati u kontekstu kolonijalizma i razlikama zapada i istoka to jest iz dominantne eurocentrične perspektive.

Kada je riječ o poimanju odnosa lokalnog i globalnog, Bruno Latour u svojoj knjizi *We have never been modern* u poglavlju *Even a longer network remains local at one point* predstavlja taj odnos upravo kroz primjer željeznice koja nije ni lokalna ni globalna već oboje (1993: 117). Željeznica je okarakterizirana lokalnom s obzirom na svoju infrastrukturu i ljude



vezane uz nju, ali je istodobno i globalna jer omogućuje putovanje od jedne do druge točka, mijenjajući tako svoju dimenziju lokalnog (ibid). O odnosu lokalnog i globalnog Doreen Massey piše preko fenomena kompresije prostora i vremena. Prema Massey moment fenomena kompresije prostora i vremena mijenja naše poimanje mjesta i relacijske odnose s istim to jest kako se u vremenu stalnog kretanja može definirati lokalno (1991: 1). Massey u vezu dovodi prostor vrijeme i kapital gdje kapital služi kao pokretač mobilnosti i samim time pokretač fenomena kompresije prostora i vremena te tako utječe i na naše iskustvo prostora (ibid: 2). Naposljetku, Massey se osvrće i na odnose moći čiji se relacijski odnosi ocrtavaju upravo preko fenomena kompresije prostora i vremena (ibid: 3).

O poimanju vremena Francois Hartog piše koristeći koncept *regimes of historicity* koji se temelji na uspoređivanju odnosa vremena to jest iskustvu istoga (usp. Hartog 2005: 8). Koncept *regimes of historicity* objašnjava odnos poimanja prošlosti, sadašnjosti i budućnosti (ibid). Prema Hartogu iskustveno vrijeme ne mora nužno pripadati u linearno-kazualni poredak (ibid). Hartog koristi koncept nasljeđa kao instrumenta kojim se proživljavaju rupture povijesti pri čemu dolazi do stvaranja simboličkih odnosa između sadašnjosti, prošlosti i budućnosti koje nisu linearno poredane to jest prošlost, sadašnjost i budućnost su univerzalne kategorije koje artikuliraju kako ih kako društvo doživljava i percipira (ibid: 15). Na tragu promišljanja navedenih teoretičara, možemo primijetiti kako je naše shvaćanje vremena i naše življeno iskustvo vremena odraz s jedne strane institucionalnog kroćenja vremena, određenog političkim, ideološkim i tehnološkim transformacijama čija su ishodišta kulturološki određena eurocentričnim okvirima, te s druge strane, raznovrsnih praksi lokalnih doživljaja vremena u kojima su odnosi prošlosti, sadašnjosti i budućnosti premreženi s politikama temporalnosti.

Dakle, kako je ranije istaknuto, vrijeme i prostor posebno su značajni koncepti u kontekstu kolonijalizma i razlika koje se nameću između kolonijalnih sila i kolonijalnih posjeda to jest ustaljeno između Zapada koji se postavlja u nadređenu poziciju i Istoka koji iz kuta gledanja Zapada ostaje ne razvijen. Takav odnos kolonijalnih sila i njihovih izvaneuropskih posjeda na primjeru današnje Velike Britanije i Egipta kroz primjer željeznice i privatizacije Sueskog kanala predstavlja On Barak u svojoj knjizi *On Time, Technology and Temporality in Modern Egypt* gdje govori o promjeni poimanja vremena to jest kako je došlo do nametanja zapadnjačkog vremenskog standarda u izvaneuropskim prostorima (2013: 1). On Barak kroz pitanje promjene poimanja vremena uvodi koncept *elastične temporalnosti* koji je dijametralno suprotan zapadnjačkom poimanju vremena kojeg karakterizira redovitost i točnost (ibid: 2). Prema tome, koncept elastične temporalnosti za Baraka, koji je svojstven

Egiptu označava neodređenost, gdje jedan izraz prolaska vremena može istodobno označavati izričito kratko, ali isto tako i izričito dugo trajanje (ibid: 1). Naposljetku, takvo elastično poimanje vremena doživljava promjene. Dolaskom razdoblja kolonijalizma, ali i novih oblika transporta i komunikacije također dolazi do nametanja standardnog (zapadnjačkog) poimanja vremena koje je karakterizirano preciznošću (ibid: 5). Takav pristup možemo prenijeti i na razinu samog Europskog kontinenta u razdoblju 19. stoljeća kada političkom kartom Europe dominiraju tri velike sile, Kraljevina Italija (ujedinjena 1861. godine pa sve do 1946. godine), potom Njemačko Carstvo (razdoblje od 1871. godine do 1918. godine) te Habsburška Monarhija (Austro-Ugarska Monarhija od 1867.) koja kao takva ostaje sve do kraja Prvog svjetskog rata 1918. godine kada dolazi do njezinog raspada. Međutim, sama Austro-Ugarska Monarhija ne nameće se kao snažna kolonijalna sila s prekomorskim posjedima poput Španjolske, Portugale, Engleske, Belgije i drugih iako zadržava karakteristike kolonijalne sile u odnosu na njoj podređene države to jest države u njezinom sastavu. Prema tome, Austro-Ugarska Monarhija i stanje unutar nje bili su podređeni središnjoj upravi u Beču, a države u njezinom sastavu, pa tako i današnja Hrvatska mogle su osjetiti prevlast središnjice što se očitivalo u različitim sferama društva od politike do svakodnevnog života što se posebice odnosilo na gospodarsku i financijsku podložnost središnjici. Takav pristup značio je da sve polazi od uređenja i unaprjeđenja državnog središta dok ostali dijelovi države bivaju zanemarivani i kasne u razvoju u odnosu na Austriju i Ugarsku koje unatoč vlastitoj nagodbi još uvijek imaju međusobne razmirice koje se ponajviše očituju kroz nastojanja germanizacije s austrijske strane i mađarizacije s ugarske strane. Jedan od primjera koji je moguće izdvojiti, a koji oslikava centralizacijsko uređenje, dvojne Austro-Ugarske Monarhije je i primjer gradnje i razvoja željeznice koji nije bio zastupljen jednako u svim zemljama članicama državnim planom već je ovisio o privatnicima koji su bili spremni financirati takve pothvate zbog vlastitih potreba razvoja industrijskih postrojenja i napretka. Time se ono što danas označavamo kao javni servis, u samom začetku uspostavlja kao privatni interes pojedinca tj. financijera koji su eksploataciju javnog dobra stavili pod vlastiti interes unutar tržišnog kapitalističkog sustava.

Rad dalje možemo nastaviti kroz pitanje obitelji Gutmann, idejnih začetnika i financijera izgradnje Slavonsko-podravske željeznice. Shodno tome, za vrijeme svojeg istraživanja, posjetila sam nekoliko lokacija u blizini same Orahovice, a koje su neposredno vezane za pitanje obitelji Gutmann i Slavonsko-podravske željeznice. Tako je jedna od lokacija koje sam posjetila bio i muzej u Belišću koji je osnovan 1975. godine povodom 90.

obljetnice grada Belišća, a smješten je u jednoj od najstarijih zgrada iz doba Gutmannove kolonije, prema kazivanju N. M. cijeli postav muzeja posvećen je Belišću i obitelji Gutmann, a obuhvaća zbirke vezane uz industrijsku baštinu grada Belišća, potom postav kojeg čine zbirke prapovijesti, kulture i civilnog života na području grada Belišća te zbirku osobnih predmeta obitelji Gutmann i kompoziciju Gutmannov parni vlak. Prilikom posjeta muzeju Belišće, razgledala sam dva postava, zbirke vezane uz industrijsku baštinu grada Belišća i kompoziciju Gutmannov parni vlak te sam razgovarala s ravnateljicom muzeja Belišće koja me je provela kroz sam postav muzeja i susretljivo odgovarala na sve moje upite. Boravkom u muzeju Belišće, saznala sam puno o samoj obitelji Gutmann, razvoju Belišća te izgradnji Slavonsko-podravske željeznice i njezinoj važnosti no obzirom da je fokus ovog rada u kontekstu problematike sjećanja, odnosno topografije sjećanja, informacije koje sam dobila prilikom posjeta muzeju interpretirane su kao povijesni kontekst koji mi je omogućio razumijevanje funkcioniranja željeznice u Orahovici.

Sama obitelj Gutmann prometnula se u simbol industrijskog razvoja 80-ih godina 19. stoljeća na prostoru tadašnje Austro-Ugarske Monarhije zahvaljujući Salamonu Heinrichu (kasnije Gutmann), mađarskom trgovcu drvnom građom koji je svoj posao nastojao proširiti i nadopuniti drugim djelatnostima poput otvaranja pilane, tvornice tanina i drugih (usp. Volner 2012: 463). Zbog potreba širenja tržišta, prirodnih bogatstva šumama te olakšica koje se nude mađarskom stanovništvu za naseljavanje ostalih dijelova Austro-Ugarske Monarhije, pa tako i Hrvatske, Salamon Heinrich ([s. n.] 2023: [s. p.]) 1836. godine osniva obiteljsko poduzeće S. H. Gutmann te povodom toga kupuje velike zemljišne posjede na prostoru današnjeg Belišća. Zahvaljujući svom položaju u blizini rijeke Drave, velikim neiskorištenim, šumom prekrivenim površinama i Salomonu Heinrichu koji je ondje locirao sjedište svog poduzeća S.H. Gutmann, osnivanje poduzeća bilo je odraz shvaćanja takvog potencijala. Sam prostor Slavonije u 19. stoljeću bio je izrazito agrarnog karaktera, a većinski dio stanovništva živio je na selu i primarno se bavio poljoprivredom. Nacionalni i politički život tog doba odvijao se ponajviše u gradovima bez utjecaja sela (usp. Rimac 2007: 229). Nakon, Salamona posao nastavljaju razvijati i unaprjeđivati njegovi sinovi svaki sa svojim ogrankom u drugim dijelovima tadašnje Austro-Ugarske Monarhije i u međusobnoj suradnji (usp. Volner 2012: 464). Potrebno je naglasiti kako mjesto voditelja poduzeća koje je locirano u Belišću nasljeđuje Salamonov sin Aladar (Alfred), a nakon njega, njegov sin Viktor ([s. n.] 2022a: [s.p.]) čija sudbina ostaje predmetom rasprave sve do 2016. godine kada dobiva svoj službeni

kraj (Lepan Štefančić 2016: [s.p.]<sup>2</sup>), a koja svjedoči o promjeni političkog režima i efektima koje takvi procesi donose, a koji se ogledaju u promjenama odnosa moći. Također, zahvaljujući neprestanom radu na proširenju i nadogradnji industrijskih postrojenja i njima potrebnih sadržaja koji se odnose na izgradnju zgrada uprave, kuća za stanovanje radnika zaposlenih u obiteljskom poduzeću te izgradnju uskotračne željezničke mreže na području istočne Slavonije što rezultira velikim promjenama u prometnoj povezanosti i prilikama rada, obitelj Gutmann dobiva 1869. godine plemićku titulu kao izraz zahvale za doprinos unapređenju i modernizaciji industrije te željezničkog prometa (ibid). Osim prethodno prikazanih faktografskih podataka valja spomenuti i dopis Viktora Gutmanna koji je 1941. godine poslao *Uredu za obnovu privrede pri Ministarstvu narodnog gospodarstva NDH* (Nezavisna Država Hrvatska) u Zagrebu u kojem su sadržani podatci o njegovom židovskom porijeklu, određenoj zatvorskoj kazni te posjedovanoj imovini i zakonskoj regulativi iste (Lajnert 2015: 30). Upravo taj prijepis ukazuje na status koji je obitelj Gutmann stekla u razvoju kako industrije tako i svakodnevnog života ljudi na prostoru istočne Slavonije te istovremeno ukazuje na promjene koje su uslijedile započinjanjem Drugog svjetskog rata, kada se razdoblje progresa zamjenjuje razdobljem kolapsa.

Tekstovi o obitelji Gutmann sadrže podatke o izgradnji uskotračne željezničke pruge na prostoru istočne Slavonije naziva Slavonsko-podravska željeznica. Dakle, ono što je potrebno naglasiti je kako Slavonsko-podravska željeznica u svojoj ukupnoj duljini od 142 kilometra (ibid: 469) nema sada više značenje samo za prostor Belišća već ona uvjetuje kako prometnu povezanost do tad izoliranih naselja na prostoru Slavonije i Branje tako i otvaranje mogućnosti razvoja tih naselja u kontekstu industrije i promjena kojima ona rezultira poput otvaranja novih radnih mjesta, modernizacije, urbanizacije naselja i drugih. Jedno od naselja koje je doživjelo procvat u vidu razvoja industrije, gospodarskog i ekonomskog napretka jest grad Orahovica. Orahovica u vrijeme izgradnje Slavonsko-podravske željeznice (1884.-1908. godine) nije bila razvijeno industrijsko središte već prvenstveno ruralno područje s malobrojnim stanovništvom prvenstveno orijentiranim na poljoprivredu. Tendencija prelaska na industriju obzirom na polaganu industrijalizaciju šireg područja dolazi tek kasnije, te je koncentrirana oko samog grada zahvaljujući okolnom prostoru grada sa značajnim šumskim površinama i značajnim količina građevnog kamena (usp. Mažuran 2008: 168). Bogatstvo

---

<sup>2</sup> Viktor Gutmann osuđen je 1945. godine na smrt streljanjem zbog sumnje na suradnju s nacistima. Viktor Gutmann pogubljen je u veljači 1946. godine. Nakon što je kćer Viktora Gutmanna zatražila reviziju presude, Županijski sud u Zagrebu je istu i poništio 2016. godine te na taj način i službeno odbacio kao nevaljane optužbe zbog kojih je Viktor Gutmann pogubljen (Lepan Štefančić 2016: [s.p.]

šumskim površinama i građevinskim kamenom pokazat će se kao temelj razvoja industrije i interesa obitelji Gutmann zbog čega naposljetku i dolazi do gradnje ogranka Slavonsko-podravске željeznice (ibid). Sam razlog izgradnje Slavonsko-podravске željeznice, pa tako i ogranka koji je prolazio Orahovicom jest taj što je tijekom 19. stoljeća, šire područje Podravine, uključujući i Orahovicu bio prostor pogodan za razna ulaganja prije svega zbog prirodnog bogatstva šumama (usp. Balta 2009: 1). Zbog eksploatacije drvene građe koja se nije mogla prevoziti cestovnim prometom zbog neodgovarajućih prijevoznih sredstava te loše kvalitete cesta koje su postojale, a i zbog činjenice da uopće nije bilo moguće prevoziti velike količine tereta jedino rješenje bilo je gradnja željezničke pruge (ibid: 18) koja omogućava ekonomski isplativ prijevoz velike količine tereta i njegov plasman na tržište pa tako dolazi i do gradnje ogranka koji prolazi Orahovicom. Dakle, zbog potreba eksploatacije drvene mase u razdoblju od 1884. do 1908. godine pod pokroviteljstvom S.H. Gutmann građena je Slavonsko-podravska željeznica u ukupnoj dužini od 182 kilometra (usp. Volta 2012: 469) koja je osim za prijevoz drvene građe služila i za prijevoz putnika, ponajviše zaposlenika u drvenoj industriji čije se sjedište također nalazilo u Belišću (usp. Balta 2009: 12). Da je željeznička mreža ostavila snažne impresije na putnike i radnike same željeznice svjedoči i primjer knjige pod naslovom *Slavonsko-podravске željeznice, slavonski "Guco" od postanka do nestanka*, autora Zvonka Ćurka koja je nastala na temelju sjećanja autora koje započinje još u njegovoj predškolskoj dobi kao dijela obitelji radnika na željeznici. U knjizi, autor posebnu pozornost usmjerava na vlastito sjećanje na željeznicu i doživljaj iste "Prometni su pravci Osijek-D. Miholjac-Čačinci-Voćin i Čačinci-Orahovica bili pokriveni velikim brojem vlakova jer su to bili pravci kojima se prevozio velik broj putnika" (Ćurak, 2013: 147) te se osvrće i na promjene koje je željeznica uvela poput omogućavanja putovanja i smanjivanja vremenskog trajanja putovanja.

Nadalje, ono što je potrebno naglasiti osim faktografskih podataka o gradnji željeznice je kako su je žitelji područja kojim je prometovala prozvali Gutmannovom željeznicom. Željeznica je pomogla razvoj industrije u širem području istočne Slavonije što je rezultiralo razvojem do tad pretežno izoliranih naselja i izgradnjom novih trasa koje povezuju prometno nepovezana područja s ostatkom tadašnje Austro-Ugarske Monarhije (usp. Mažuran 2008: 169). Već time je vidljivo kako je Slavonsko-podravska željeznica imala veliki utjecaj na život stanovnika naselja što se pokazuje i kroz različite zapise koji postoje o samoj pruzi poput „Gutmannova željeznica neiscrpan je povijesni izvor orahovačkog kraja” ([s.n.] 2018: [s.p.]). Međutim mišljenja šire javnosti tada bila su oprečna. Dok su neki oduševljeno

pristajali uz ideju obitelji Gutmann za izgradnjom željeznice koja će prometno povezati njihova mjesta s ostatkom države, postojali su i oni koji su se snažno protivili toj ideji. Naime, postojalo je uvjerenje da će se na taj način gospodarska dobit od njihovih prostora preusmjeriti u prostor Ugarske odnosno današnje Mađarske (usp. Balta 2009: 26) što se kosilo s idejom narodnog preporoda. S obzirom da je ideja narodnog preporoda implicirala nacionalnu, kulturnu i političku samostalnost na prostoru Hrvatske koja je započela sredinom 19. Stoljeća ([s.n.]. 2021: [s.p.]) po uzoru na druge države na europskom kontinentu, ideja željeznice koja bi 'izvlačila' dobit iz periferije jednog od europskih carstava doživljena je kao pokušaj daljnje pauperizacije regije. Takva će se ambivalentna pozicija ekonomske prednosti odnosno mane u 21. stoljeću pokazati kao ekonomski neisplativa formula jer se ogranci željeznice počinju ukidati zbog neprofitabilnosti. Jedan od ukinutih ogranaka je i onaj koji je prolazio Orahovicom čija je željeznička linija ukinuta 1967. godine. Nakon ukidanja željezničke linije lokomotiva serije 80-81, koja je tim prostorom prometovala bila je predodređena za otpremu na rezalište, ali ju je grupa radnika prenijela u obližnji park unutar kojeg se nalazila godinama gdje je korištena kao igralište i okupljalište pojedinih skupina stanovnika grada. Lokomotiva je obnovljena 2006. godine te izložena svega nekoliko metara od nekadašnjega željezničkog kolodvora gdje sada svjedoči nekadašnjoj povijesti grada.

Naposljetku, iako je pitanje gradnje i prolaska ogranka Slavonsko-podravske željeznice kroz grad Orahovicu ujedno lajtmotiv raznovrsnih istraživanja, niti u jednom trenutku nije izdvojeno gdje se sve pitanje željeznice pojavljuje i na koji način je ono isprepletano s fenomenom suvremenog kolektivnog imaginarija. S obzirom da se pitanje stare pruge pojavljuje u različitim oblicima i na različitim mjestima - od muzeja pa do svakodnevnog života i komunikacije stanovnika grada – daljnji dio rada fokusirat će se na problematiziranje dosadašnjih zapisa o staroj pruzi i njevoj važnosti u kolektivnom imaginariju stanovnika Orahovice. Zapisi koji su potekli od lokalnih erudita primjetni na različitim mjestima, poput službenih stranica grada Orahovice ili službenim stranicama turističke zajednice grada, pokazuju da je uvođenje uskotračne željezničke pruge jedna od referentnih točaka suvremenih naracija i identifikacijskih procesa. Nadalje, pojedini zapisi unutar koji nailazimo na podatke da je željeznica tu da „olakša život uz posao” (Grgurić 2016: [s.p.]) pokazuju da je taj dio prošlosti grada u suvremenom kontekstu ocijenjen kao pozitivna promjena. Pritom je poseban naglasak stavljen na posebnost lokomotive koja danas ima funkciju izložbenog artefakata u samom središtu grada, a koja danas „čuva i svoj grad i njegovu povijest” ([s.n.] [s.a.]: [s.p.]).

### 3. SJEĆANJE I PAMĆENJE NA PRIMJERU ORAHOVICE –

#### METODOLOŠKI IZAZOVI I ANALIZA PRIKUPLJENE GRAĐE

Kako je već navedeno, prilikom istraživanja značaja stare pruge u Orahovici koja je kroz nju prometovala u razdoblju od 1907. do 1967. Godine (usp. Volner 2012: 469), utvrđeni su njezini materijalni ostatci, svojevrsni fragmenti prošlosti, koji su vidljivi na području grada. Kako bi sama interpretacija prikupljene građe bila odraz problematizacije u okviru koncepta topografije sjećanja, prikupljeni podatci razvrstani su u pet potpoglavlja. Riječ je o arhitektonskim evokacijama sjećanja, toponimima, sjećanju na staru prugu u kontekstu socijalnog i kulturnog života grada, mrežno posredovanim (pri)sjećanjima na staru prugu te u konačnici intervjui s lokalnim stanovništvom. Unutar predstojećeg poglavlja bit će prikazana i interpretirana građa svrstana u prve četiri kategorije dok će građa prikupljena kroz intervjue s lokalnim stanovništvom biti implementirana u sva potpoglavlja i činit će njihov sastavni dio, na taj način ih upotpunjujući obzirom da biti dijelom neke zajednice podrazumijeva dijeliti ista uvjerenja, osjećaje i vrijednosti (usp. Sturken i Cartwright, 2018: 51-89) te kao i ostali članovi te zajednice, dijeliti istu ideologiju. Kako bi se opisao način djelovanja ideologije, koristi se i termin *interpelacije* koji označava da je pojedinac uhvaćen u kompleksnu mrežu odnosa moći, a koje kao takve prepoznaje (ibid). Interpelacija je proces koji opisuje kako slike, zvukovi i audiovizualni medijski tekstovi ne samo da privlače pažnju pojedinca nego ga i angažiraju da se prepozna kao dio sustava odnosa moći pri čemu su ideološke strukture zajednice isprepletene s vizualnim sustavom kulture (ibid). To znači da relacijski odnosi na temelju kojih pojedinac stvara značenje je određen konceptom interpelacije to jest uključenošću u određenu sferu/zajednicu, što je pak direktno vezano za dominantnu ideologiju u širem gledateljevom okružju (ibid). Prema tome, i sama vizualnost to jest vizualna kultura kompleksan je koncept koji propituje načine na koji gledamo i spoznajemo svijet oko sebe te mu pridodajemo značenja (ibid). Pitanje prihvaćanja ili odbacivanja te dominantne ideologije ne znači da pojedinac nije u nju uvučen nego nam pokazuje kako smo oblikovani kao društveni subjekti kroz uranjanje u kontekst ideologija, kao što su zakoni i diskursi koji ih okružuju (ibid). Proces interpelacije, važan je za shvaćanje mog vlastitog prepoznavanja, razumijevanja i prikaza stare pruge jer cijelo svoje djetinjstvo i odrastanje, provela sam u Orahovici. Uz nju me veže mnoštvo pojedinosti, od onih intimnih, obiteljskih trenutaka pa do do onih socijalnih i prostornih odnosa uz koje nisam osobno vezana, ali sam njihovim dijelom obzirom da sam dio same zajednice, da dijelim istu ideologiju.

To što sam dio zajednice o kojoj pišem, najviše dolazi do izražaja upravo u intervjuima koje sam za potrebe ovoga rada provela s lokalnim stanovništvom, a koje se ocrta od odabira i načina stupanja u kontakt sa sugovornicima pa sve do načina simboličke komunikacije s njima i razumijevanja prostornih odnosa kojima je stara pruga opisivana tijekom naših razgovora. Kroz prikaz i interpretaciju razgovora želim prikazati kako se lokalno stanovništvo sjeća stare pruge i kako ju vidi, njezin značaj i utjecaj na sam grad te prostorne i socijalne odnose unutar njega, kako imaginariji stare pruge utječe na samoidentifikaciju stanovnika Orahovice, kako određuju njihove predodžbe sadašnjosti te kako se otvaraju pitanja idealizacije prošlosti i defetističkog odnosa prema sadašnjosti.

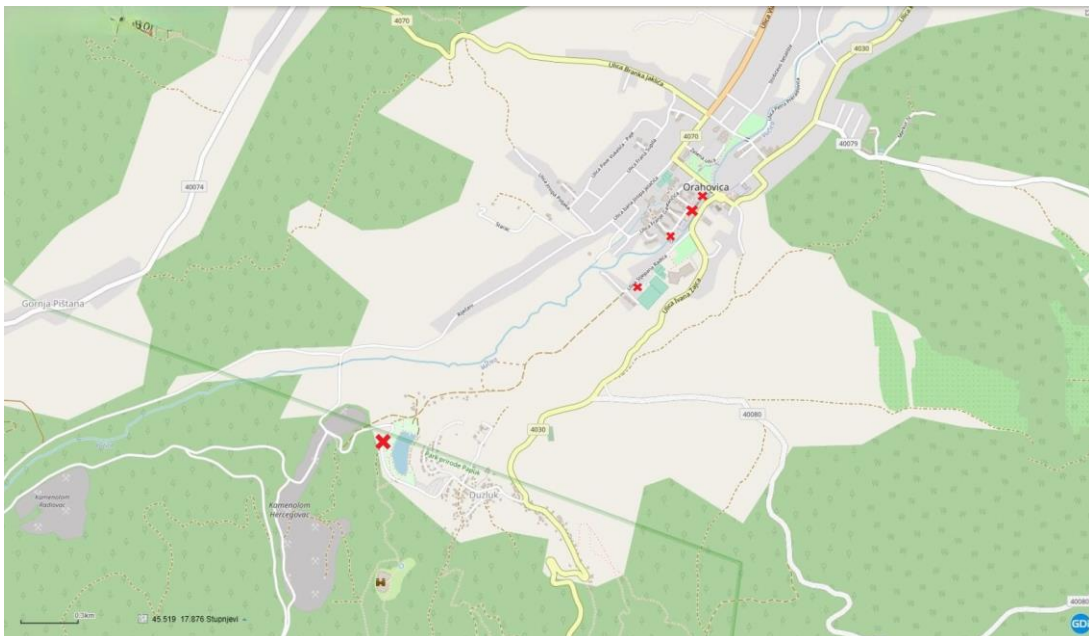
Prvo potpoglavlje nosi naziv *Arhitektonske evokacije sjećanja na staru prugu* i unutar njega bit će prikazani i interpretirani svi utvrđeni materijalni ostatci stare pruge koji se i danas nalaze na području Orahovice. Drugo potpoglavlje odnosi se na nazive koji se koriste u komunikaciji lokalnog stanovništva za označavanje pojedinih dijelova grada, a vezani su uz staru prugu. Unutar navedenog poglavlja problematizirat će se uloga i značaj pruge kao svojevrsnih mjesta sjećanja. Unutar trećeg potpoglavlja osvrnut ću se na mjesto koje stara pruga zauzima u kulturnom i socijalnom životu Orahovice i na koje je sve načina u uključena u suvremene narative. U idućem četvrtom potpoglavlju usmjerit ću se na analizu interneta kao mjesta stvaranja novih sjećanja o staroj pruzi. Razlog razvrstavanja prikupljene građe u ova četiri potpoglavlja osim zajedničkih obilježja je i potreba simplificiranja koja je nužna za potrebe ove analize. To naravno ne implicira da su pojedini segmenti na koje je stavljen fokus u ovoj analizi odvojeni polovi društvene stvarnosti i da među njima ne postoje preklapanja. Upravo suprotno, sjećanja na staru prugu međusobno su umrežena na raznovrsne načine od materijalnih ostataka preko suvremenih naracija u internetskom okružju do sjećanja lokalnog stanovništva. Također, svjesna sam kako je osim predstojeće interpretacije prikupljene građe moguća i njezina interpretacija iz brojnih drugih perspektiva. Međutim kako je već naznačeno ovaj rad temelji se na spoznajama koje u teorijskom smislu dolaze iz područja studija sjećanja i studija temporalnosti te obzirom na opseg samoga rada, druge perspektive za analizu prikupljene građene neće biti korištene ili će ih se tek marginalno dotaknuti prilikom analize.

U metodološkom smislu, prilikom prikupljanja građe bile su korištene tehnika sudjelujućeg promatrača te tehnika intervjua. Nakon prikupljanja građe, uslijedila je obrada to jest analiza prikupljene građe koja je pretpostavljala korištenje kvalitativne metodologije. Potom je korištena metoda komparacije te naposljetku sinteza za sumiranje svih dobivenih podataka.



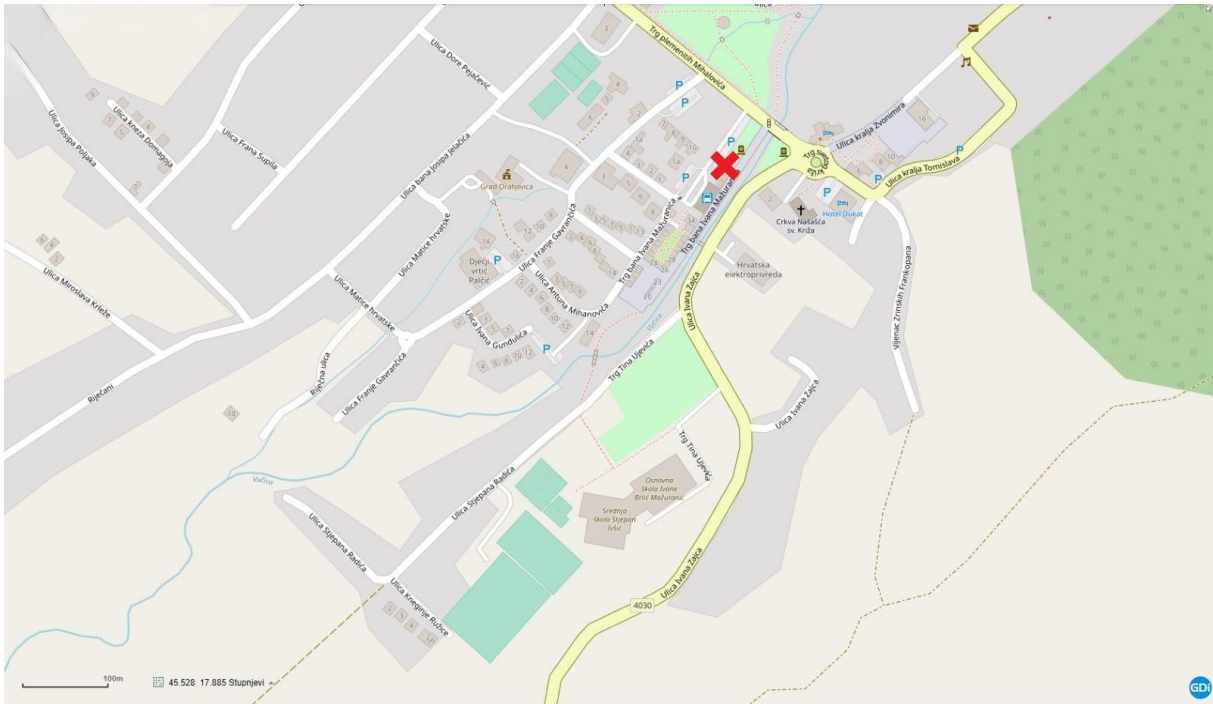
### 3.1. Arhitektonske evokacije sjećanja na staru prugu

Unutar ovog potpoglavlja analizirani su svi utvrđeni materijalni ostatci i objekti stare pruge na području Orahovice. Utvrđeni materijalni ostatci i objekti su lokomotiva, ložiona, prostor željezničkog kolodvora te Zelena kuća i teretni vagon. Svaki od tih objekata prikazan je na karti u (Slikovni prilog 1), gdje je vidljivo kako se svaki od njih nalazi u neposrednoj blizini trase stare pruge. Međutim prema zabilježenim lokacijama navedenih objekata vidljivo je da nema njihove grupacije na jednom usko određenom prostoru unutar grada. Stoga na temelju samo lokacija ovih objekata ne možemo govoriti o postojanju jednog uskog prostora unutar grada na kojem je okupljeno više materijalnih ostataka stare pruge, već je riječ o raspršenim materijalnim ostacima pruge koji obuhvaćaju čitav urbani prostor Orahovice. Važnost ovih fragmenata koje sam zabilježila u okviru istraživanja ogleda se na dvije razine. Na jednoj razini takvi fragmenti svjedoče o povijesnom nastanku trase željezničke pruge, okolnostima njezina ukidanja i procesu ruinaacije željezničkog prometa u društvenom imaginariju Orahovice i javnom shvaćanju. Na toj razini navedeni fragmenti simboli su romantizirane prošlosti, ali i postsocijalističke sadašnjosti obilježene prometnom izoliranošću. Na drugoj razini, ti isti simboli figuriraju kao analitički fokus fragmentarnih mjesta sjećanja u široj topografiji sjećanja zajednice. Kroz navedena poglavlja u analizi ću se osvrnuti na obje razine, njihove učinke te na procese identifikacije.



**Slikovni prilog 1. Prikaz lokacija arhitektonskih ostataka stare pruge na kartografskom prikazu Orahovice. Autorica slikovnog prikaza je Vanesa Sikora.**

Parna lokomotiva (slikovni prilog 2) koja se nalazi izložena u neposrednoj blizini samog centra grada ujedno je i potaknula cijelu ideju ovoga rada jer je ona nešto s čime sam se susrela već u najranijoj dobi, svakodnevnim prolascima pokraj nje. Sama lokomotiva nikada me nije privlačila, ali me je privlačila ideja da saznam kako je grad izgledao dok je imao željezničku vezu i zašto je više nema iako sva poduzeća koja su je koristila još uvijek obavljaju gospodarsku djelatnost.



**Slikovni prilog 2. Prikaz lokacije Čire na kartografskom prikazu Orahovice. Autorica slikovnog prikaza je Vanesa Sikora.**

Slavonsko-podravska željeznica uspjela je 1920. godine pribaviti tri nove lokomotive jednake količine konjskih snaga (110 KS) zbog povećanja gospodarskih zahtjeva kao posljedice ubrzavanja industrijalizacije nedugo nakon Prvog svjetskog rata i povećanja broja putnika (Balta 2009: 24). Uz tri već pribavljene lokomotive, Slavonsko-podravska željeznica tijekom 1939. godine nabavila je iz Münchena još jednu parnu lokomotivu s nešto više konjskih snaga (130 KS) kojoj je glavna željeznička stanica bila upravo Orahovica (slikovni prilog 3).



**Slikovni prilog 3. Fotografija lokomotive Ćiro nakon obnove. Fotografija objavljena na stranicama turističke zajednice grada Orahovice 21. siječnja 2022. godine.**

Pregledavajući dostupnu literaturu o Orahovici i okolnim naseljima, poduzeću Radlovac i Slavonsko-podravskoj željeznici, stalno sam nailazila na ime jednog stanovnika koji se u tim zapisima pojavljivao ili kao sugovornik ili kao autor sadržaja. Tijekom početka razgovora s D. R. otvorilo se i pitanje utjecaja uvođenja željezničke veze na ekonomski i gospodarski razvoj grada, radna mjesta i migracije stanovništva zbog poslovnih prilika. Prema navodima mojeg sugovornika, željeznička veza nije utjecala direktno na ekonomiju grada već jedino posredno kroz djelovanje poduzeća Radlovac;

*Ne, nije utjecalo uopće na ekonomiju grada nego je utjecalo na ekonomiju Radlovca kao vlasnika lokomotive, pošto je ona bila najsnažnija lokomotiva, bila je u ovoj ložionici koja je sada centar za posjetitelje i restoran, kraj nje su bile još četiri lokomotive, ove manje četiri, puno manje, duplo manje snagom su bile šumariske, Ivica je bio Radlovačka tako se zvala baš je pisalo Ivica, A3 je bila putnička, Jadranka je bila šumariska i Proleterka je bila isto šumarska. Dakle one su bile za potrebe šumarije, prijevoz praznih vagona i trupaca iz krndijske šume, a Ahcigerka popularno kazano Ahcigerka jel je serija 80 jel ahcig je na njemački 80 je služila isključivo za odvoz radnika u jutarnjim satima i dovoz kamena iz Radlovca.<sup>3</sup>*

<sup>3</sup> Prema kazivanju D. R. u Orahovici 04.05.2023. D. R. (1945) Orahovica. Podatci o sugovorniku/ici dostupni su autorici teksta.

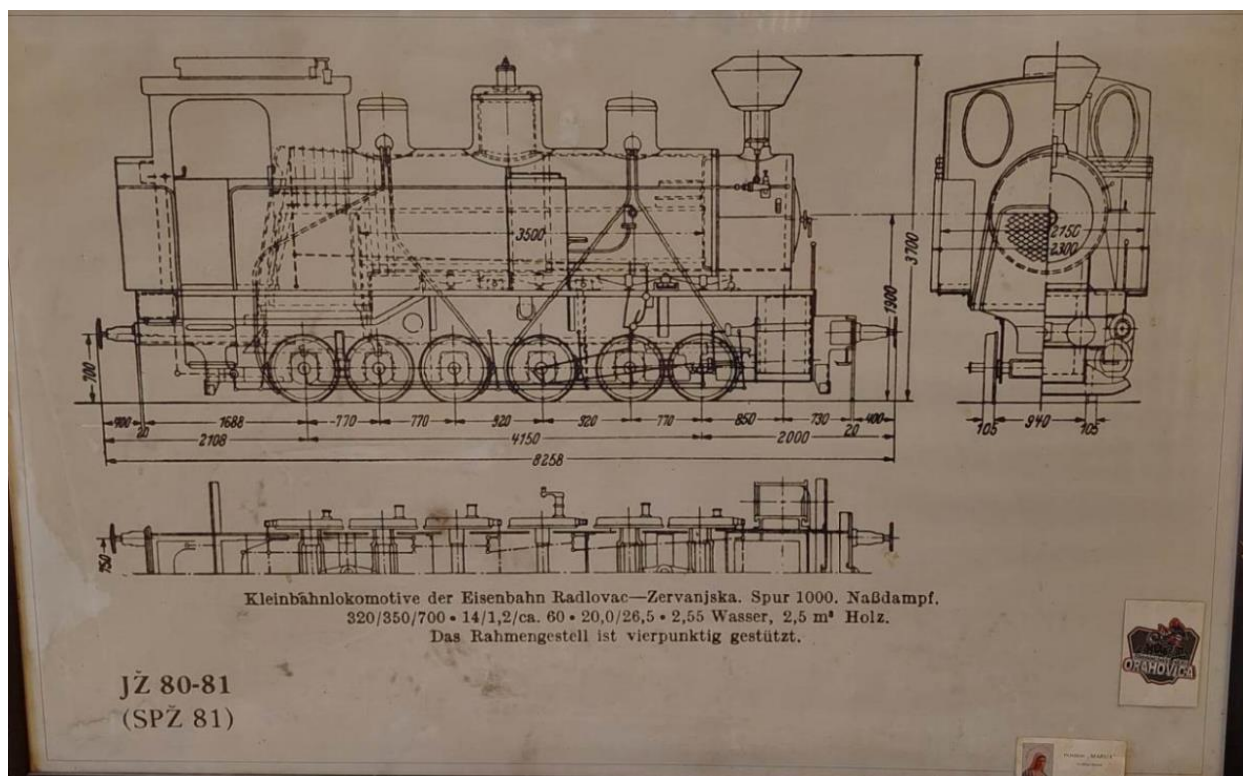
Iako se unutar ovoga rada opetovano navodi kako je željeznica imala značajan doprinos razvoju gospodarstva, procesu industrijalizacije i urbanizacije te opće prometne povezanosti grada s okolicom, lokalno stanovništvo, razdoblje prometovanja željeznice ne doživljava na taj način. Prema navodima sugovornika D. R. značaj željeznice bio je prvenstveno važan za poduzeće Radlovac koje je i bilo u većinskom vlasništvu lokomotiva, pa se stoga kapital akumulirao upravo u poduzeću dok je za lokalno stanovništvo značaj bio posredan u obliku radnih mjesta i mjesečnih naknada za obavljanje posla. U tom kontekstu, nakon ukidanja željezničke trase kroz Orahovicu, ondašnji željeznički radnici "*Nisu oni ostali bez posla, oni su raspoređeni na druga radna mjesta u Radlovcu.*"<sup>4</sup> u sklopu poduzeća Radlovac i obiteljskog poduzeća Gutmann kao tadašnje industrijske sile prostora Slavonije i Baranje.

Dalje, kada je riječ o parnoj lokomotivi iz 1939. godine proizvedenoj u Münichu u tvornici Krauss Maffei naglasak je na s oznaci serije 80-81, što će se kasnije pokazati kao njezino temeljno obilježje koje joj osigurava posebnost u odnosu na ostale parne lokomotive, kako Slavonsko-podravske željeznice, tako i svijeta. Oznaka serije 80-81 što je ujedno i službeni naziv parne lokomotive danas izložene u Orahovici, označava njezine tehničke značajke. Prema tome, navedena oznaka pokazuje da se radi o parnoj lokomotivi koja ima radni pogon na šest osovina, a također je i jedan od sinonima za samu izloženu lokomotivu.

Iako sam pronašla više različitih lokalnih imena koja su na neki način bila vezana za pitanje nekadašnje željezničke veze u Orahovici, nisam imala drugih informacija o njima niti članovima njihovih obitelji s kojima bi mogla stupiti u kontakt. Zato sam odlučila kontaktirati I. G., novinara koji piše za nekoliko različitih novina i koji zbog svog zanimanja prati sva aktualna lokalna događanja i sudjeluje u izradi kako stranica grada tako i stranica turističke zajednice grada posebice u temama vezanima za povijest i znamenitosti grada. Prilikom sastanka I. G. me je uputio da kada je riječ o lokomotivi Krauss Maffei 80-81, postoji i uvećani prikaz njezinih mehaničkih značajki (Slikovni prilog 4), koji je rukom precrtan što implicira već ranije opisanu zaintrigiranost i fascinaciju lokalnog stanovništva lokomotivom izloženom u neposrednom središtu grada i njihovu afektivnu vezanost uz istu.

---

<sup>4</sup> ibid



**Slikovni prilog 4. Crtež tehničkih značajki lokomotive Ćiro. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine.**

Tom prilikom, s obzirom da I. G. zna kod koga se crtež nalazi, otišli smo ga vidjeti. Crtež je uokviren u crni okvir sa zaštitinim staklom i izložen u automehaničarskoj radionici čovjeka koji je crtež dobio od svog oca koji ga je precrtao u tim dimenzijama. Unutar radionice nalaze se još nekoliko fotografija koje prikazuju Orahovicu u razdoblju dok je njome prometovao vlak i na kojima se vide tadašnji željeznički kolodvor te ostatci stupova nekadašnjeg željezničkog mosta (Slikovni prilog 5) u šumi nedaleko od Orahovice čiji izgled danas (Slikovni prilog 6) nije grandiozan kao nekada.



**Slikovni prilog 5. Nekadašnji željeznički most nedaleko Orahovice (Pištana). Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine.**



**Slikovni prilog 6. Ostatci nekadašnjeg željezničkog mosta nedaleko Orahovice (Pištana), danas. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine.**

Crtež i izložene fotografije svjedoče kako je nekadašnja željeznička pruga kroz Orahovicu ostavila trag na više generacija lokalnog stanovništva i kako se priča o postojanju pruge prenosi poput svojevrsnog mita na nove generacije. Osim u narativima lokalnog stanovništva, te kroz vizulane i tekstualne reprezentacije takav je 'mit' zaživio i u materijalnim ostacima stare pruge koji i danas postoje. Zabilježene fotografije također impliciraju kako nekadašnja željeznička pruga nema važnost samo u okviru javnog to jest kolektivnog nego i u okviru privatnog, obiteljskog okruženja. Ranije opisane izložene fotografije i one izložene kod drugih obitelji te u javnim prostorima potaknule su me na razmišljanje o tome koliki značaj nekadašnja pruga predstavlja za lokalno stanovništvo, ali ipak ne dolazi do razine muzealizacije u kojoj bi njezino postojanje dobilo i formalni okvir ostavštine. Jedna od najvažnijih karakteristika takvih fragmentarnih naracija koje su raspršene kod lokalnog stanovništva su tehničke karakteristike lokomotive koje su moji sugovornici nerijetko isticali.

Razlog isticanja tehničke posebnosti je u tome, što je osim lokomotive izložene u Orahovici, u tvornici Krauss Maffei u Münchenu proizvedena svega još jedna tehnički istovjetna parna lokomotiva čija lokacija ostaje nezabilježena. Međutim, vjeruje se kako je druga, tehnički istovjetna parna lokomotiva izgubljena negdje na prostoru Sjedinjenih Američkih Država ([s.n.]. [s.a.]. [s.p.].c). Upravo ta informacija o tehničkoj posebnosti i jedinstvenosti zauzima glavno mjesto u narativima stanovništva i javnom/lokalnom diskursu. Shodno tome, prilikom istraživanja za potrebe ovoga rada informacija o proizvodnoj seriji bila je jedna od najzastupljenijih i najisticanijih informacija kako u razgovorima s lokalnim stanovništvom tako i u pisanim izvorima. Primjer tome su i internet izvori koji se prvenstveno odnose na stranice grada, turističke zajednice grada i novinske članke koji opisuju izloženu pranu lokomotivu. Tako se u tim naslovima mogu pronaći ponavljajuće rečenice poput;

*Lokomotiva je dvadeset tonska strojna masa, sa šest osovinskim pogonom, razvijala je brzinu i do trideset kilometara na sat. ([s.n.]. 2022b. [s.p.]*

*Ovo je jedinstvena i posebna lokomotiva, jer ima radni pogon na šest osovina. Stručnjaci govore da navodno postoji još samo jedna ovakva lokomotiva negdje u Sjedinjenim Američkim Državama, no ova orahovačka je tu, stoji i čuva i svoj grad i njegovu povijest. ([s.n.]. 2022b. [s.p.]*

*Oznaka 80-81 broj je, serija i ime Kraussove lokomotive uskotračnog vlaka izrađene u Munchenu 1939. godine. To je jedinstveni primjerak lokomotive u svijetu, a riječ je o takozvanoj „ahcigerki“, lokomotivi serijskog broja 80-81. ([s.n.]. [s.a.]. [s.p.].c)*

*Ovo je jedinstvena i posebna lokomotiva, jer ima radni pogon na šest osovina. Stručnjaci govore da navodno postoji još samo jedna ovakva lokomotiva negdje u Sjedinjenim Američkim Državama, no ova orahovačka je tu, stoji i čuva i svoj grad i njegovu povijest. ([s.n.]. [s.a.]. [s.p.].c)*

*To je jedina lokomotiva takve izvedbe u Europi i želimo da ona bude smještena u posebno uređenom parku, želimo je zaštititi od "zločestih" posjetitelja, a natkrivanjem i od vremenskih uvjeta - kaže gradonačelnik Orahovice Josip Nemec. (Žarković 2006: [s.p.].)*

*Svjetski željeznički raritet. Mnogi Orahovčani i ne znaju što imaju pred nosom. (Grgurić 2016: [s.p.].)*

*Taj jedinstveni primjerak lokomotive u svijetu, orahovačka 'ahcigerka', krasi danas mali park nekadašnjeg željezničkog kolodvora u središtu Orahovice. Mnogi Orahovčani i ne znaju što imaju pred nosom, kakvu kulturnu, povijesnu i tehničku vrijednost. (Grgurić 2016: [s.p.].)*

U svim izdvojenim citatima dolazi do ponavljanja oznake serije, pogona na šest osovina te ostalih tehničkih karakteristika koje ju čine jedinstvenom i posebnom. No osim tehničkih karakteristika koji pridonose njezinoj jedinstvenosti, ovakvi narativi prisutni u javnom diskursu pokazuju da se lokomotivu karakterizira kao povijesni zapis, svjetski željeznički raritet te kulturnu, povijesnu i tehničku vrijednost koja svoje materijalno uprizorenje pronalazi baš u Orahovici. Shodno tome, oznaka serije prometnula se, kako je ranije navedeno u jedno od temeljnih obilježja same lokomotive koje je ujedno neizbježni dio svih narativa lokalnog stanovništva. Neizbježno naglašavanje oznake serije ne proizlazi iz fascinacije tehničkim značajkama već iz ideje jedinstvenosti i posebnosti koja se umrežava s posebnostima zavičaja. U tom kontekstu lokomotiva Karuss Maffei 80-81, označena kao svojevrsni svjetski željeznički raritet, ne implicira samo jedinstvenost i posebnost već i simbolički naznačuje razloge njezina pribavljanja koji se odnose na bogatstvom prirodnim materijalima i topografske karakteristike krajolika Orahovice. O simboličkoj povezanosti stanovnika sa željezničkom vezom kroz grad svjedoče i zapisi lokalnog stanovništva poput onog u predstojećem tekstu.



Prilikom sastanka sa I. G. dobila sam također informacije o drugim stanovnicima koji bi se mogli sjećati vremena kada je vlak još vozio kroz Orahovicu, ali i mnoštvo drugih informacija pa tako i pristup literaturi i ne objavljenom, rukom pisanom zapisu *Istina o lokomotivi 80-81* koji mu je u povjerenju, nedugo prije smrti ustupio jedan sugrađanin. Riječ je o nekadašnjem zaposleniku na željeznici koji je svjedočio trenutku premještanja lokomotive u neposrednu blizinu ondašnjeg željezničkog kolodvora, a kojeg su smetali različiti navodi o tom trenutku koje je smatrao netočnima. Upravo njegovo iskustvo samog ukidanja željeznice te svjedočanstvo trenutku premještanja lokomotive daje mu povod za naslovljavanje zapisa *Istina o lokomotivi 80-81*. Sam zapis te shvaćanje istine detaljnije će se elaborirati na stranicama koje tek slijede.<sup>5</sup> Prije osvrta na spomenuti zapis želim se još jednom dotaknuti intervju sa sugovornikom D. R. kako slijedi;

*Prevozni put od "Žervanjske" do Radlovca je dosta strm sa puno zavoja te je vrlo zahtjevan za svladavanje. Zbog toga su predstavnici tvornice Krauss-Maffei poslali u Radlovac svoje inženjere da snime taj put i prema tome da izrade nacрте za lokomotivu. Tako je nastala specijalna lokomotiva serije 80-81 sa šest vezanih osovina što je jedinstven primjer u svijetu.<sup>6</sup>*

U navedenom dijelu, ponovno dolazi do isticanja oznake serije 80-81 kao službenog naziva lokomotive te opisivanja iste kao specijalne i jedinstvene u svijetu što se nadopunjava s već ranije izdvojenim epitetima kojima se lokomotiva ali i Orahovice u kojoj se nalazi i za koju je napravljena opisuju. Takav način reprezentacije parne lokomotive i shodno tome Orahovice budi zanimanje jer služi i kao privlačni faktor s obzirom da stara pruga, a posebice parna lokomotiva svoje mjesto pronalaze i u kontekstu razvoja turizma u gradu. Kada je riječ o putničkom prijevozu i samim time turističkom značaju željeznice kazivač D. R. navodi;

*Ne, turisti su dolazili iz Osijeka putničkim izletničkim vlakovima u Orahovicu,.. na kupalište i bazen i igrati tenis dakle Radlovac je tu bio postrani.<sup>7</sup>*

---

<sup>5</sup> Ovom prilikom želim iskazati i svoju zahvalnost I. G. na pomoći i pristupu kako literaturi tako i spomenutom zapisu.

<sup>6</sup> Prema kazivanju D. R. u Orahovici 04.05.2023. D. R. (1945) Orahovica. Podatci o sugovorniku/ci dostupni su autorici teksta.

<sup>7</sup> ibid

Ovdje željeznica nije postavljena kao glavna okosnica turističkih zbivanja jer je naglasak bio na drugim sadržajima, ali ono što je željeznica omogućila je brže putovanje i dolazak do tih sadržaja uopće. Takvo povezivanje prostora i skraćivanje vremena putovanja mijenja naše poimanje mjesta i relacijske odnose s istim i način na koji se u vremenu pokretljivosti može definirati prostor lokalnog (Massey 1991: 1). Daljnji razgovor premjestio se na temu ostanka lokomotive kao današnjeg izložbenog spomenika;

*Nisu nju radnici ostavili, nju je od rezališta spasio Mezger, otac ovog maldog tehničara o kojem sam govorio ali i trezvenost Radlovačke uprave. Ja to sad mogu sasma slobodno reći, bio sam kao mlad dečko, bio sam već student prisutan prevođenju. Njemci su saznali Krauss tvornica Maffei iz Muchena je saznala da u Orahovici postoji njihov proizvod, onda su oni pri tom razgovoru, ne samo što su nudili i novce i što god se traži rekli da su dvije takve svega napravili. Time podatkom i ja baratam, međutim trezvenošću ondašnjeg direktora, dugogodišnjeg direktora gospodina druga Špoljara ona je ovaj ostala kao spomenik jer smo tad rekli, mogli smo malo hrvatski razgovarati jer njemci nisu znali hrvatski, ako njima vrijedi onda vrijedi i nama jel i ostala je uvijek kao spomenik, to je sad drugo mjesto kak je sadašnje, ona je bila malo višlje gore prema kolodvoru.<sup>8</sup>*

U ovim navodima kazivača D. R. ističe se ponajprije ideja ostavljanja lokomotive na prostoru Orahovice. Može se istaknuti kako ideja o ostavljanju lokomotive nije proizašla isključivo iz afektivnog doživljaja lokalnog stanovništva kako je to danas reprezentirano u lokalnim narativima već je ideja bila potaknuta ponajprije željom za otkupom, a potom i naredbom o premještanju iste izvan tračnica. Referiranje na lokomotivu kao spomenik postavlja se pak kontradiktorno predstavljenim navodima o afektivnom ostavljanju lokomotive. Spomenik se može smatrati i početkom stvaranja mita (usp. Musabegović 2009: 38), u ovom slučaju lokalnog mita o željeznici koji se simbolički stvara iz lokomotive kao spomenika prošlosti. Preko spomenika prošlost se nastoji pretvoriti u kreatora budućnosti (ibid). Stoga je lokomotiva postavljena kao spomenik koji je vremenom postao početnička točka za izgradnju imaginarija *stare pruge* koja je neizostavni dio stvaranja osjećaja pripadnosti. Nastavno, može se govoriti o ideji turističke valorizacije nekadašnje željeznice u Orahovici o čemu sugovornik D. R. navodi:

---

<sup>8</sup> ibid

*A to se kasnije pojavilo, to se kasnije pojavilo kad je Orahovica, kada je u Orahovici zakucalo turizam,... Onda je bila ideja da se ona ostavi i da se pretvori u turistički vlak za jezero,... i sad se o nekakvom vlakiću radi i razgovara da će to bit kopija ove lokomotive ili nešto drugo ja ovog trenutka ne znam,... Onda je bilo kad je turizam u prvoj polovici šezdesetih godina jako snažno zakucalo na vrata, onda je bilo govora da ostavimo ahcigerku, opet pod navodnicima da vuče turiste gore na jezero, međutim politika je gledala svoje a turizam je trčkaralo uz politiku, tek danas ajde nešto malo više trezvensoti ima što se tiče turizma u Orahovici i onaj objekat koji se radi vjerojatno će poboljšati.<sup>9</sup>*

Na pitanje turizma upućuje kazivanje D. R. prema kojem je željeznica kao tema turistifikacije konstanta u Orahovici. Valorizacija željeznice u Orahovici, u kontekstu turizma započela je obnovom lokomotive, a nastavlja se kroz preuređenje ostalih materijalnih ostataka nekadašnje željezničke veze. Uz pitanje turizma vezuje su i pitanje komodifikacije. U kontekstu ovog rada jedan od fokusa istraživanja su i procesi komodifikacije sjećanja, posebice na fenomenu *memory tourism* kojeg oblikuje R. Bartoletti, a koji predstavlja oblik turizma koji počiva na krizi sjećanja iz čega proizlazi nostalgija koja naposljetku dovodi do komodifikacije emocija koje se mogu pretvoriti u kapital (usp. Bartoletti 2010). Daljnji razgovor zaokupiralo je pitanje trenutka ukidanja željezničke veze i posljednji dan prometovanja *Ćire*;

*Ah čitav dan je, čitav dan je, ja sam stanovo jako jako blizu željeznice gotovo pedesetak metara, čitav dan je ovaj sirena svirala, ne vatrogasna nego njezina,... da kao pozdrav kao oprašta se od mjesta od ljudi, putnika.<sup>10</sup>*

Trenutak ukidanja željezničke veze i posljednja vožnja trasom današnje *stare pruge* obilježio je neprekidan rad sirene kao znaka opraštanja od lokalnog stanovništva. Ovdje možemo pristupiti i pitanju personifikacije lokomotive gdje sama sirena figurira kao glas koji odzvanja Orahovicom. Personifikacija lokomotive, u kontekstu topografije sjećanja ukazuje kako materijalni ostatci nisu samo nijemi svjedoci vremena, već i afektivni markeri koji oživljavaju prostor i sjećanja čine živima. Prema kazivanju D. R. trenutak ukidanja željezničke trase kroz Orahovicu označio je;

---

<sup>9</sup> ibid

<sup>10</sup> ibid

*Među nama ljubiteljima Orahovice i povijesti tužan, al nismo onda baš puno smili ni iskazivat,... Sve je manje ljudi koji se sjećaju ahcigerke sve je manje, u meni ona uvijek izaziva sentimentalna sjećanja. U meni kao ljubitelju poznavatelju mjesta, tih starih ljudi više nema Botha nema Ruta, nema Briknera, ima Mezgera, maldog Mezgera to ovaj naš pilot, Baja je umro prije godinu dana, Petrušić...<sup>11</sup>*

U suvremenom kontekstu grada čija je prometna povezanost s ostatkom Hrvatske problematična, ovakvi se diskursi mogu iščitati kao sjećanja na romantiziranu prošlost u kojoj lokomotiva simbolizira povezanost mjesta s ostalim 'važnijim' mjestima bivših država kojima je prometovala.

*Prvi vlak u Orahovicu stigao je 2. siječnja 1907. Već sljedeće godine sagrađena je i željeznička stanica. To je izvuklo Orahovicu iz prometne zabiti. Punih šezdeset godina prolazili su vlakovi razgranatom željezničkom mrežom sve do kamenoloma i šumskih depoa. Zadnji put svoju paru iz kipućeg kotla ova je lokomotiva na orahovačkom kolodvoru ispustila 1967. godine i odvozila svoju posljednju vožnju iz Orahovice.(Grgurić 2016: [s.p.]*

Romantizacija prošlosti lokomotivom ponajviše je obilježena njezinim značenjem u smislu prometne povezanosti i na taj način uključivanjem u proces industrijalizacije i urbanizacije. U kontekstu koncepta figura sjećanja (Assman 2002) lokomotiva je ujedno simbol identiteta i uporište sjećanja. Znanje narativa o lokomotivi postavljeno je kao jedno od temeljnih obilježja pripadnosti prostoru, vremenu ali i zajednici, te se može razumjeti kao refleksija romantizirane prošlosti koja figurira kao simbol napretka i povezanosti nasuprot današnjoj situaciji ponovne prostorne marginaliziranosti. Prostor na kojem se nalaze materijalni ostatci stare pruge predstavljaju u većoj ili manjoj mjeri i svojevrsna mjesta sjećanja (Nora 1996).

Daljnji razgovor s D. R. dotakao se i pitanja koliko sugovornik poznaje nekadašnju željezničku vezu i njegove poveznice s istom; *Ja sam putovo prvu godinu u Našice u gimnaziju, ne samo ja nego veliki dio Orahovčana.*<sup>12</sup> Dolazi do izdvajanja momenta putovanja koje je omogućeno upravo uvođenjem željezničke veze. Iako sam citat ne govori o lokomotivi Ćiro jer kako ćemo kasnije saznati, Ćiro je bio predodređen za industrijski, a ne putnički teret izdvajanje putovanja otvara i pitanja suvremenog stanja prometne povezanosti.

---

<sup>11</sup> ibid

<sup>12</sup> ibid

*Još uvijek je problematična ,... i uvijek je i bila problematična. Još više još više, onda se prešlo na autobusni saobraćaj autobusni promet međutim on ni danas nije dovoljan, otić u Osijek pola dana trebate.*<sup>13</sup>

Moment izdvajanja upravo putovanja od jedne do druge točke ukazuje na važnost željeznice u kontekstu povezivanja mjesta i njegove uključenosti u zbivanja šire okolice te otvaranja novih nove mogućnosti poput primjerice školovanja. Dovođenje željeznice u Orahovicu jest od lokalnog značaja, ali se također može sagledati i kroz pitanje globalnog u kontekstu povezanosti i otvaranja novih mogućnosti za lokalno stanovništvo od radnih mjesta do putovanja (usp. Latour 1993: 117).

Kao najistaknutije mjesto sjećanja u kontekstu nekadašnje željezničke pruge u Orahovici ističe se upravo sama lokomotiva. Ponajprije, njezina postojanost postaje službena preuređenjem ocrtavajući osjećaj sentimentalnosti i želje za prezentiranjem značenja. Lokomotiva je mjesto sjećanja jer održava najsnažnije interakcije i evocira romantizirano poimanje prošlosti kao razdoblja napretka. Parna lokomotiva *Ćiro*<sup>14</sup> prometovala je Orahovicom sve do 1967. godine, odnosno ukidanja trase željezničke Slavonsko-podravske željeznice. Nakon ukidanja trase, parna lokomotiva je, zajedno s svim ostalim dijelovima pruge s područja grada trebala biti otpremljena u rezalište. Međutim, prije same otpreme lokomotive u rezalište, radnici željeznice koji su radili u Orahovici vlastoručno su prebacili lokomotivu s tračnicama na povišeno postolje u neposrednoj blizini tadašnjeg željezničkog kolodvora (Slikovni prilog 7) gdje ostaje sve do 2007. godine ([s.n.] [s.a.] [s.p.]d). Razlog premještanja odnosno 'spašavanja' lokomotive od odvoza na rezalište bila je naredba jednog od predradnika poduzeća Radlovac.<sup>15</sup> Nedugo nakon ukidanja trase željezničke pruge kroz Orahovicu, tvornica Krauss Maffei iz Münicha saznaje kako lokomotiva njihove proizvodnje nije otpremljena na rezalište te stupa u kontakt s poduzećem Radlovac koje je imalo vlast nad njom u nastojanju da je otkupi. Upravo u tim pregovorima, saznajemo kako je lokomotiva tehnički jedinstvena i da je to razlog pokušaja otkupa.<sup>16</sup> Zbog navedenog razloga poduzeće Radlovac odbija prodati lokomotivu i ona ostaje na području grada što ponovno ukazuje na fascinaciju raritetom.

---

<sup>13</sup> ibid

<sup>14</sup> Kolokvijalni naziv za lokomotivu Krauss-Maffei 80-81 izloženu u Orahovici.

<sup>15</sup> Prema kazivanju D. R. u Orahovici 04.05.2023. D. R. (1945) Orahovica. Podatci o sugovorniku/ci dostupni su autorici teksta.

<sup>16</sup> ibid



**Slikovni prilog 7. Fotografija lokomotive Ćiro prije obnove. Fotografija objavljena na stranicama grada Orahovice [s.a.]**

Predstojeći dio ovog potpoglavlja posvećujem upravo priči o razlozima koji su nagnali radnike željeznice na njezino premještaje i samim time 'spašavanje'. Uvid u samu ideju premještanja Ćire i razloge za isto donosi rukopis *Istina o lokomotivi 80-81* Orahovčanina A. P. iz 2020. godine kojeg prenosim u cijelosti, a kojeg mi je ustupio I. G..

*Svakodevno prolazim uz Vučiću<sup>17</sup> pored lokomotive 80-81 koja je u malom parku postavljena kao spomenik. Vrlo lijep spomenik uz kojeg je postavljen pano na kojem je opisana njena prošlost.(Perušić 2020: [s.p.]*

Već u uvodnom dijelu zapisa navodi se da je lokomotiva spomenik što se može interpretirati na nekoliko načina. Prvo, lokalno stanovništvo lokomotivu doživljava kao spomenik neovisno o tome da li ona službeno je spomenik kao takav. Lokalnom stanovništvu lokomotiva predstavlja spomenik, manje u službi kulturne i tehničke baštine već u kontekstu svakodnevice i podsjetnika na prošlost prema čemu se Ćiro može interpretirati i kao mjesto sjećanja kako je to već ranije iskazano.

---

<sup>17</sup> Vučica je ime rijeke koja protječe kroz Orahovicu.

*Razvojem cestovnog prometa Radlovac ukida prugu i lokomotive stavlja van upotrebe. Za lokomotivu 80-81 radnički savjet donosi odluku da se ista ostavi kao spomenik u parku ispred uprave postavi se 10m pruge i lokomotiva 80-81 dovuče kamionom na tu prug. (Perušić 2020: [s.p.]*

Unutar ovog dijela zapisa ponovno dolazi do naglašavanja kako je sama odluka o ostavljanju lokomotive u Orahovici bila ideja stvaranja spomenika koji je postao jedno od temeljnih obilježja pripadnosti zajednici.

*Tako je stajala jedno vrijeme a onda je gard izradio postolje za nju i napravio krov iznad nje, Ovim činom ona je jednostavno postala i proglašena kao artefakt grada Orahovice, bez spominjanja Radlovca (čije je ista vlasništvo). To što je grad učinio za tu lokomotivu i okoliš oko nje je više nego hvale vrijedno, ali ne postoji ni jedan razlog da se u opisu izostavi ime Radlovca. (Perušić 2020: [s.p.]*

Iako je lokomotiva kao takva bila 'spašena' i izložena od 1968. godine, te je okupljala narative lokalnog stanovništva, njezin službeni status eksponata započinje 2006. godine odlukom grada o restauraciji i uređenju okolnog prostora. Restauracijom lokomotive i uređenjem okolnog okoliša daje se formalni okvir značaju nekadašnje željezničke pruge kroz Orahovicu, a samim time se i narativi i sjećanja koje lokalno stanovništvo vezuje uz istu formiraju kao formalni dio orahovačke ostavštine.

*Osim lokomotive 80-81 Radlovac je imao još tri (Jadranku, Ivicu i A3)koje su obavljale isti posao po rasporedu rada i vožnje. (Perušić 2020: [s.p.]*

Već se ranije istaknulo kako lokomotiva Ćiro nije jedina koja je vozila trasom željezničke pruge kroz Orahovicu, ali fokus ostaje na njoj kako kod lokalnog stanovništva tako i unutar ovoga rada. Iako su i ostale lokomotive koje su vozile kroz Orahovicu imale istu funkciju u pričama lokalnog stanovništva ne dolazi do njihova spominjanja ili prenošenja zanimljivosti vezanih uz njih i njihov rad. To ne znači da ne postoje priče i događaji vezani uz njih. Međutim narativi okupljeni oko Ćire, prometnuli su se u svojevrsno uporište identiteta Orahovčana. Također, ovo je prvi puta da dolazi do navođenja imena ostalih lokomotiva koje su vozile kroz grad unutar dostupnih informacija u okvirima grada koji radi na valorizaciji prošlosti kako Orahovice tako i stare pruge.

*Sada bi htio nešto napisati o spašavanju lokomotive 80-81. Ovo što o tome piše na panou da nije glupost rekao bi da je fantastika. Da li si možete zamisliti kako lokomotivu tešku 20 tona iz ložione uzme grupa radnika (uglavnom žena) na čelu s desetarom Franc Metzgerom i prenese oko tristo metara i sakrije ispod prozora upravne zgrade u mali parkić tako da je nitko ne može vidjeti i odvesti na rezalište. (Perušić 2020: [s.p.]*

Iako je već ranije došlo do isticanja uloge grada u očuvanju i valorizaciji lokomotive i stare pruge, ovim dijelom se njihov daljnji rad na reprezentaciji istih opisuje epitetom fantastike. Navodi o spašavanju lokomotive koji su okarakterizirani epitetom fanatikom ponovno otvaraju pitanje mitologizacije same željeznice u gradu. Odmakne li se od pitanja točnosti izvora kada je riječ o premještanju Čire, tada se može zaključiti kako je pano postavljen ispred same lokomotive nastao kao rezultat narativa koje lokalno stanovništvo vezuje uz samu prugu i Čiru. Prema tome, pano je nastao u želji za očuvanjem sjećanja koja se onda pak mogu smatrati lokalnim mitom/legendom o jedinstvenoj lokomotivi koja je postala sastavnim dijelom obilježavanja pripadnosti lokalnog stanovništva.

*No ipak postoji vjerojatnija priča o njenom spašavanju. Za vrijeme rata partizani su je zvali Hitlerovka i pokušali je uništiti na taj način da su je usmjerili prema provaliji i pokrenuli, na putu prema provaliji u nju je uskočio radnik Pavo Grgić, promjenio joj smjer kretanja i ona se vratila nazad. Kada su partizani vidjeli da se lokomotiva vraća razbježali su se i tako je ona preživjela. Pomenuti radnik je za dlaku ostao živ i samo je dvije godine odslužio zatvora. (Perušić 2020: [s.p.]*

*Još je jednom spašena kada došli predstavnici tvornice koja ju je izradila i nudili za nju dva nova autobusa i novaca koliko predstavnici Radlovca traže. Odbijeni su sa obrazloženjem da ona ostaje i dalje kao spomenik Radlovcu. (Perušić 2020: [s.p.]*

Prema prikazanom zapisu i navodima na panou, postoje barem tri različita događaja koji se mogu promatrati kao 'spašavanje' Čire. Prvo spašavanje odnosi se na sprječavanje nesreće, a u kojoj bi stradala i sama lokomotiva, a koja je spašena djelovanjem pojedinca. Potom, drugo spašavanje je sama ideja izlaganja lokomotive kao spomenika. Treće spašavanje se odnosi na odbijanje prodaje iste i njezino zadržavanje u privatnom vlasništvu. Zajedničko svim okolnostima spašavanja jest da je spašavanje potaknuto djelovanjem radnika željeznice i samog lokalnog stanovništva. Takve okolnosti impliciraju da je željeznica imala veliki značaj na promjenu svakodnevice i da je njezino očuvanje ustvari očuvanje onih elemenata povijesti koji su pozitivno utjecali na grad i njegovo stanovništvo. Prema tome, svojevrsno 'spašavanje'



Ćire postoji i danas, ali se manifestira kroz sjećanja i naracije isprepletene kroz komodifikaciju kulture. Može se istaknuti i učestalost personifikacije lokomotive što se manifestira kroz dodjeljivanje imena, ideju spašavanja ili pak naracije koje naglašavaju da je 'zaboravljena', 'ostavljena' ili da se zvukom 'oprašta'. Kroz svojevrsnu personifikaciju u kontekstu topografije sjećanja postavlja ju se kao živo sjećanje, kao topos urbanog identiteta koji se formira između naracije, materijalnih ostataka i romantizirane vizije prošlosti.

*Na panou se spominje i posljednja ložiona koja je bila radionica sa potrebnim alatima za održavanje lokomotiva što također nije istina. Lokomotive JŽ-a su se održavale u Belišću, a Radlovac je svoje održavao u vlastitoj Radionici. Ložiona je kao što joj i ime kaže služila za održavanje vatre u ložištima istih tako što je po noći dežurni povremeno u njih ubacio ugalj (ili drva). (Perušić 2020: [s.p.]*

Posebna pozornost posvećena je poduzeću Radlovac, čija je važnost već ranije objašnjena. Međutim, poduzeće Radlovac se tek usputno spominje u opisima na panoima i stranicama grada. Takav način reprezentacije pruge može se objasniti i time da je u svim opisima izražena emotivna dimenzija vezanosti za prugu to jest efekt dokidanja izoliranosti dok činjenično objašnjenje nije u prvom planu u odnosu na romantičarsko poimanje stare pruge.

*U više navrat sam upozorio na te neistine, ali nisam naišao na ugodno uho i zbog toga ovo pišem da ne bi poslije bilo mi nismo znali za to. Uzeo sam sebi za pravo da to pišem jer sam sam se sa njom sredo 1958. god. na praks po završetku treće godine tehničke škole. Na praksi sam pokazao i nešto što su me naučili u škol i zbog toga su mi dali stipendiju za četvrtu godinu. Po završetku škole sam se zaposlio u Radlovcu i vodio brigu o toj lokomotivi do završeta njenog rada. (Perušić 2020: [s.p.]*

Cijeli zapis ukazuje na aktualnost stare pruge ne samo u kontekstu prošlosti i sjećanja već dijela življene svakodnevice. Željeznica koja je prolazila Orahovicom tako označava ujedno početak jednog razdoblja prosperiteta, ali istovremeno i njegov kraj (usp. Pupovac 2010). Željeznica, kroz simbol Ćire ostaje u međuprostoru prošlosti koju simbolizira, sadašnjosti koju živi u društvenom sjećanju i budućnosti koju defetistički izmiče postsocijalističkoj svakodnevici. Poimanje vremena i pitanje nekadašnje željezničke veze u Orahovici, kod lokalnog stanovništva reprezentirano je pozitivno u odnosu prema razdoblju njezina prometovanja i u relacijskom je odnosu na vrijeme prije i poslije njezina prometovanja gradom.

U prilog takvom poimanju svakodnevice u kojoj se prošlost muzealizira svjedoče i nove prakse vezane uz lokomotivu. Naime, lokomotiva ostaje na prvobitnom postolju sve do 2007. godine kada je dovršena obnova nakon čega se ona premješta svega nekoliko metara dalje. Opatana ogradom, natkrivena i osvijetljena lokomotiva je obnovljena u sklopu ideje grada da se očuva artefakt. To se može povezati i s poticanjem razvoja samoga grada i njegovih turističkih mogućnosti što postaje sve učestalija tema lokalnih političkih krugova upravo u navedenom razdoblju (Žarković 2006: [s.p.]) Prilikom svečanog otvaranja novog izložbenog prostora u koji je premješten *Ćiro* upriličeno je okupljanje koje je okupilo gradonačelnika grada, tadašnjeg predsjednika Republike Hrvatske Stjepana Mesića<sup>18</sup> i tadašnjeg predsjednika Republike Mađarske Laszla Solyoma<sup>19</sup> te nekolicinu novinara i lokalnog stanovništva (Grgurić 2016: [s.p.]) Ono što je važno za istaknuti jest krajnji rezultat obnovne lokomotive. Ponajprije, lokomotiva je očišćena od hrđe i smeća koje se u njoj nakupljalo proteklih četrdeset godina, obnovljena joj je boja te su izvedeni određeni tehnički popravci iako je naglasak bio na vizualnoj estetici, a ne na funkcionalnosti. Međutim, ono što posebno dolazi do izražaja je prostor koji okružuje obnovljenu lokomotivu (Slikovni prilog 3). Novo postolje na kojem se lokomotiva nalazi ograđeno je ogradom koja se diže u visinu od dva metra sa zaključanim vratima koja onemogućavaju slobodan ulaz. Postolje je natkriveno kako bi zaštitilo lokomotivu od vremenskih nepravilnosti i direktne izloženosti sunčevoj svjetlosti. Također, cijeli izložbeni prostor je osvijetljen i omogućava vidljivost lokomotive u svako doba dana i noći te iz daljine. Prisustvo ograde ukazuje na želju za očuvanjem lokomotive i njezinu zaštićenost kako od vremenskih nepravilnosti tako i od ljudi koji se nađu u njezinoj blizini. Takva je inicijativa donekle kontradiktorna u odnosu činjenicu da upravo ta lokomotiva služi kao jedan od indikatora pripadnosti lokalnoj zajednici zbog čega indirektno ima veliku važnost u životu lokalnog stanovništva. Ograda implicira i odvojenost lokomotive od svakodnevnog života i korištenja te svojevrsno muzealiziranje lokomotive koja je do tada bila u neposrednom doticaju s djecom iz okolnih naselja koja su je učestalo obilazila kao dio igre. Na taj način lokomotiva se danas izdvaja kao fragment povijesti koji više nije fizički u doticaju sa svakodnevnim životom. Njezina svojevrsna muzealizacija u suvremenom prostoru, te ograda i plastični krov bili su točka prijepora među novinskim osvrtima koji su objavljeni uoči predstavljanja nove lokomotive.

---

<sup>18</sup> Razlog prisustva tadašnjeg predsjednika Republike Hrvatske, Stjepana Mesića je što je Orahovica njegov rodni grad od kojeg se nije potpuno odvojio preseljenjem u drugi grad već je održavao kako privatne tako i političke odnose na prostoru Orahovice te je bio čest gost različitih događanja i manifestacija u gradu.

<sup>19</sup> Prisustvo mađarskog predsjednika je odavanje zahvale obitelji Gutmann koja je porijeklom iz današnje Republike Mađarske. ([s.n.]. [s.a.] [s.p.])

*Godinama nije održavana pa je došlo vrijeme da se naprave radikalni zahvati, kako na samoj lokomotivi, tako i u parku gdje je smještena. Ove će godine lokomotiva biti obnovljena, izvođač koji će joj vratiti nekadašnji izgled već je poznat ( [s.n.]. [s.a.]. [s.p.]b).*

*To je jedina lokomotiva takve izvedbe u Europi i želimo da ona bude smještena u posebno uređenom parku, želimo je zaštititi od "zločestih" posjetitelja, a natkrivanjem i od vremenskih uvjeta - kaže gradonačelnik Orahovice Josip Nemeč (Žarković 2006: [s.p.]).*

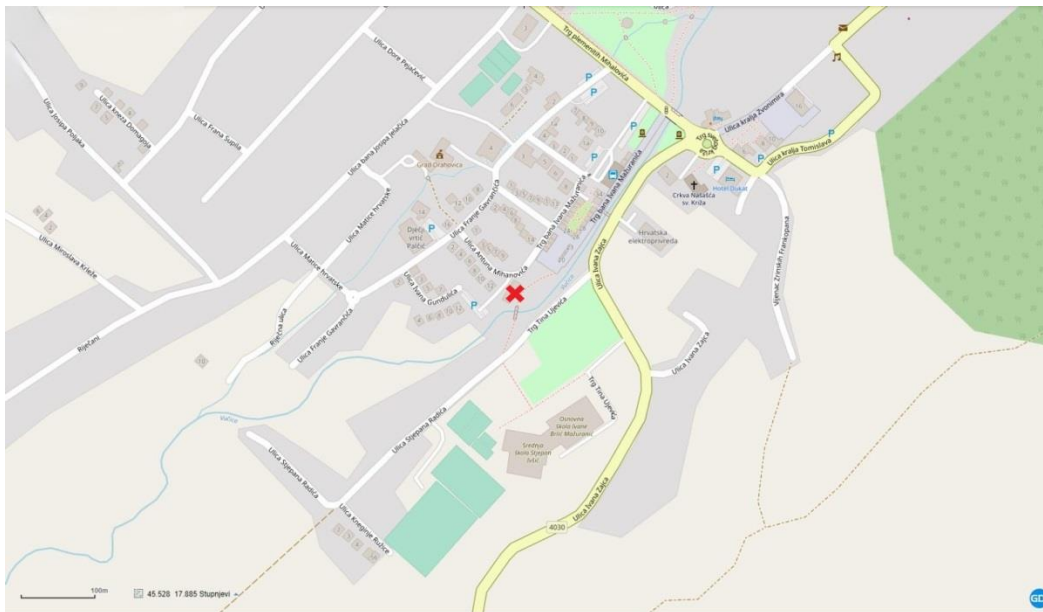
*Potom su, u malom orahovačkom parku u kojem se nalazi obnovljena parna lokomotiva (izrađena je u Njemačkoj 1939. godine), predsjednici Mesić i Solyom, prerezali su vrpcu i novouređeni park predali na korištenje građanima i posjetiteljima ( [s.n.]. 2007: [s.p.]).*

*Predsjednik Republike Mađarske Laszlo Solyoma, te predsjednik Republike Hrvatske Stjepan Mesić, u govoru nazočnima, naglasili su važnost bilateralnih odnosa Hrvatske i Mađarske, sa sve većim naglaskom na gospodarsku suradnju, i pristupanje Hrvatske euroatlantskim integracijama. Naglašeno je kako su odnosi dviju zemalja kontinuirano dobra, prijateljska i partnerska i koja mogu poslužiti kao model dobrosusjedskih odnosa. Mađarski predsjednik je podcrtao važnost prekogranične suradnje, spomenuvši inicijativu za očuvanje obale rijeke Drave ( [s.n.]. 2007: [s.p.]).*

'Nekadašnji sjaj', 'zločesti posjetitelji', ali i vremenski uvjeti u medijskom su diskursu predstavljeni kao razlog izrade novog, prikladnog prostora za lokomotivu što ukazuje da je odnos prema prošlosti uvelike percipiran kroz optiku kontaminacije sadašnjošću. Upravo je ideja originalnosti i nekadašnjeg sjaja, nasuprot kojemu se nalaze vremenski uvjeti i neprikladno ponašanje posjetitelja, točka u kojoj je moguće razumjeti proces romantizacije prošlosti koja se kao takva treba lišiti neposrednosti i dovesti u kontroliran odnos sa sadašnjošću. Osim osvrta na ideju, provedbu i važnost lokomotive, izdvaja se i pitanje bilateralnih odnosa dviju zemalja koje su povezane upravo kroz pitanje nekadašnje željezničke veze u Orahovici te obitelji Gutmann. Lokomotiva se od lokalnog značaja kao simbol identiteta i uporišta povijesti promiseće i u regionalni te naposljetku i globalni kontekst. Na taj način lokomotiva figurira i u političkom diskursu kao važan čimbenik, što je evidentno kroz obraćanje dvaju predsjednika koji su isticali suvremene političko-društvene procese i njihov korijen u zajedničkoj, dijeljenoj prošlosti. Nekadašnje svakodnevno prometovanje koje je uključivalo dvije zemlje, nerijetko obilježeno ambivalentnim diskursima eksploatacije periferije carstva, ali i uključenja marginaliziranih područja u ondašnje modernizacijske

procesu, postaje zalog dobrosusjedskih odnosa, gospodarske i prekogranične suradnje, a u kontekstu hrvatskog ulaska u Europsku Uniju.

Idući objekt važan u kontekstu razumijevanja topografije sjećanja jest prostor *ložione*. Termin ložiona koristi se za građevinski objekat koji je namijenjen svakodnevnom pripremanju i servisiranju parnih lokomotiva za vuču teretnih i putničkih vagona. Na svim trasama Slavonsko-podravske željeznice postojale su ložione koje su bile tipski građene na način da je unutarnji prostor bio podijeljen u dva zasebna, radna dijela ([s.n.] [s.a.] [s.p.]). Kroz veći radni prostor bile su uvlačene parne lokomotive, dok je drugi manji radni prostor služio kao radiona i prostor za spremanje alata. Ložiona (Slikovni prilog 8) je ujedno i drugi utvrđeni objekt stare pruge. Lokacija stare ložione nije u neposrednoj blizini lokomotive, ali se nalazi na trasi nekadašnje pruge i danas služi kao obilježje koje podsjeća na pravac rasprostiranja željeznice kroz Orahovicu.



**Slikovni prilog 8. Prikaz lokacije stare ložione na kartografskom prikazu Orašja.**  
**Autorica slikovnog priloga je Vanesa Sikora.**

U vrijeme dok je trasa željezničke pruge prolazila kroz Orašje, ložiona je obnašala svoju funkciju. Zatvaranjem trase, dolazi i do zatvaranja ložione obzirom da više ne postoji potreba za njezinom djelatnošću. Valja napomenuti i kako je jedina sačuvana na prostoru kojim je nekada prometovala Slavonsko-podravska željeznica. Nedugo nakon ukidanja trase željezničke pruge, ložiona prelazi u zakup privatnika i prenamjenjuje se u bravarsku radionicu sve do 2016. godine kada je odlučeno da će se ložiona obnoviti i ponovno prenamijeniti ([s.n.]

[s.a.] [s.p.]d). Ložiona je obnovljena uz pomoć sredstava iz fondova Europske unije u sklopu projekta *Mađarsko-hrvatske vinske priče II* ([s.n.] [s.a.] [s.p.]d). U sklopu projekta, nekadašnja stara ložiona je obnovljena i pretvorena u kušaonicu vinu (Slikovni prilog 9) s popratnim sadržajima te se vodi kao centar za posjetitelje.



**Slikovni prilog 9. Stara ložiona. Fotografija objavljena na stranicama Virovitičko-podravske županije, 18. Studenog 2018. godine.**

Iako je stara ložiona prenamjenjena u kušaonicu vina i centar za posjetitelje, ona se ne odmiče u potpunosti od svoje prošlosti. To je vidljivo u uređenju interijera (Slikovni prilog 10).



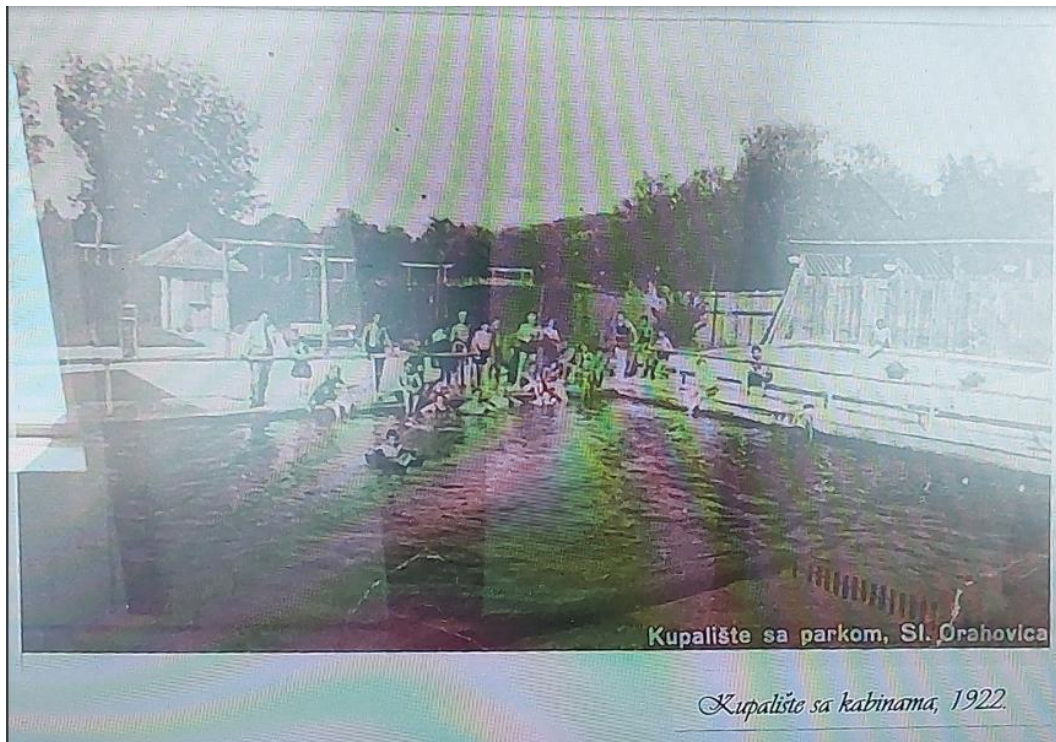
**Slikovni prilog 10. Stara ložiona, prikaz unutrašnjosti. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine.**

Iako nije zadržan izvorni oblik unutarnjih prostorija, karakteristična zelena boja opeke i oprema za servisiranje parnih lokomotiva, ono što ukazuje na nekadašnju namjenu tog prostora su fotografije i razglednice koje se nalaze na zidovima te informativni pano (Slikovni prilog 11) ispred same ložione. Fotografije koje se nalaze na zidovima prikazuju grad i njegove sadržaje kako su izgledali u prošlosti (Slikovni prilog 12), a nekolicina njih prikazuje stari željeznički kolodvor (Slikovni prilog 13), lokomotivu te poduzeće Radlovac. Na taj način se objektom ložione, koji je danas dio turističke ponude grada uvodi i stara pruga kao jedna od temeljnih značajki grada. Iako se službeno naziva kušaona, lokalno stanovništvo se na nju referira nazivom ložiona. Pretvaranjem nekadašnje ložione u kušaonicu vina i svojevrsni ugostiteljski objekt također dolazi i do komodifikacije kulture, u ovom slučaju sjećanja što je usko povezano s pitanjem turizma i turistifikacije. U kontekstu komodifikacije sjećanja definiran je fenomen *memory tourism* kojeg oblikuje R. Bartoletti (Bartoletti 2010), a koji predstavlja oblik turizma koji počiva na krizi sjećanja iz čega proizlazi nostalgija koja

naposljetku dovodi do komodifikacije emocija koje se mogu pretvoriti u kapital. Nostalgija kao nositelj preobrazbe društvenog sjećanja i sukreator romantiziranog poimanja *Landscapea* stvara utopijsko mjesto kojem se konzument želi vratiti kroz konzumaciju simbolike (usp. Vukčević 2014: 45). Međutim, u predstavljenom primjeru ne dolazi do komodifikacije sjećanja na *staru prugu* što je u kontradikciji s ostalim zaključcima temeljenim na prethodnoj analizi i potonjim intervjuima i romantizacijom prošlosti kao vremenom prosperiteta i uključivanja grada u industrijski i politički život tadašnje države. U slučaju preuređenja nekadašnje ložione naglasak je stavljen (usp. Kostrenčić 2019: 3) na akumulaciju kapitala kroz međunarodnu suradnju a komodifikacija sjećanja je u službi stvaranja turističke ponude grada.



**Slikovni prilog 11. Informativni pano postavljen pokraj Zelene kuće. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine**



**Slikovni prilog 12. Izgled Orahovica 1922, kupalište. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine.**



**Slikovni prilog 13. Željeznički kolodvor u Orahovici 1961. godine. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine.**



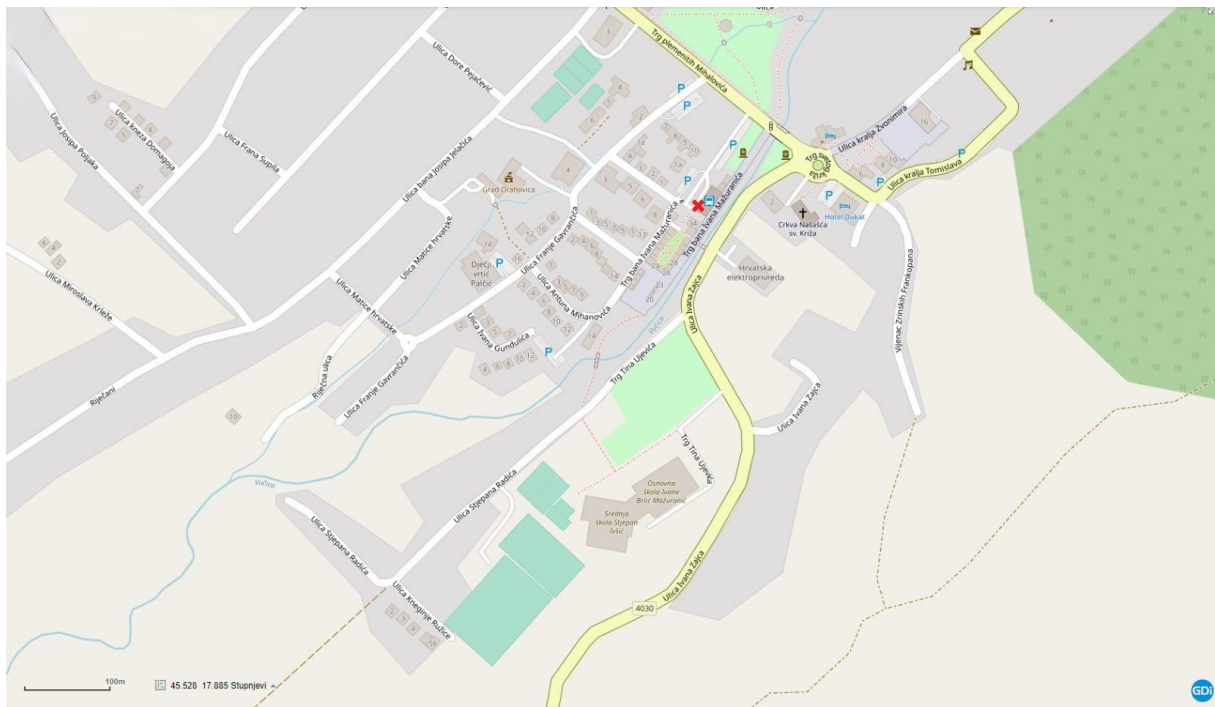




**Slikovni prilog 15. Zelena Kuća. Fotografija objavljena na stranicama grada Orahovice, [s.a.]**

Zelena kuća nema funkciju turizma u kontekstu nekadašnje željezničke veze već danas služi kao stambeni prostor u kojem živi lokalno stanovništvo bez nekog određenog prava prvenstva na useljavanje. Ono značajno za Zelenu kuću je kako ju se više ne doživljava objektom stare pruge, ali se tako referira na nju u narativima lokalnog stanovništva. Takav raskorak u definiranju Zelene kuće objektom stare pruge govori o načinu pamćenja lokalnog stanovništva. Među raznovrsnim fragmentima sjećanja na staru prugu, kao jedan od elemenata zadržalo se i sjećanje na Zelenu kuću. Sjećanje na staru prugu kroz prizmu Zelene kuće koja je prvenstveno stambeni objekt bez označavanja povezanosti sa starom prugom kao što je to slučaj s ostalim arhitektonskim ostacima otvara pitanje kada dolazi do toga da sjećanje blijedi i naposljetku se gubi. Indikativno je u kontekstu Zelene kuće njezina stambena funkcija i neprestano korištenje to jest događanje svakodnevnog života. Na taj način Zelena kuća nije muzealiziran niti turistificiran prostor već upisivanjem novih značenja koja proizlaze iz svakodnevnog življenog iskustva sjećanje na staru prugu blijedi. To otvara pitanje da li je sjećanje živo tek u muzealizijskom kontekstu. Naposljetku Zelena kuća također figurira kao točka romantizacije prošlosti. Prošlost shvaćena na takav način simbolizira podizanje standarda života stanovnika u pogledu izgradnje novih stambenih objekata koji su lokalnom stanovništvu dani na korištenje.

Objekt koji je usko vezan za pitanje željeznice, a ujedno i četvrti utvrđeni materijalni ostatak na prostoru Orahovice (Slikovni prilog 16) je željeznički kolodvor. Zgrada i prostor nekadašnjeg željezničkog kolodvora nalaze se u neposrednoj blizini gradskog središta. Nekadašnji željeznički kolodvor funkcionirao je na istom principu kolodvora koje danas poznajemo što znači da su na njemu prodavane karte te da je sadržavao informacije o polascima i dolascima vlakova i njihova tereta.



**Slikovni prilog 16. Prikaz lokacije nekadašnjeg željezničkog kolodvora na kartografskom prikazu Orahovice. Autorica slikovnog prikaza je Vanesa Sikora.**

Važnost samom nekadašnjeg željezničkog kolodvora (Slikovni prilog 17) u Orahovici, osim kao materijalnog mjesta sjećanja na staru prugu je da o njemu postoji više arhiviranih podataka nego o ostalim utvrđenim materijalnim ostacima nekadašnje željezničke pruge koji nam pružaju uvid u prošlost željezničkog prometa, ali i same Orahovice i života u njoj. Prostor željezničkog kolodvora u Orahovici, zabilježen je i na nekoliko fotografija, a jedna od njih prikazuje zgradu kolodvora i njegovu okolicu.



**Slikovni prilog 17. Nekadašnji željeznički kolodvor u Orahovici danas. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine.**

Danas je prostor kolodvora, koji se nalazi u neposrednoj blizini centra grada tek silueta nekadašnje funkcije. Kolodvor koji je nekada bio temelj razvoja grada danas se nalazi na marginama obzirom da više nema prometnu funkciju. Sama zgrada kolodvora nije obnavljana te su u nju smješteni ugostiteljski obrt i lokalna organizacija Crvenog križa. Iz tog razloga kolodvor više nije jedno od čvorišta grada koje okuplja najveći broj ljudi kao što je to bilo u vrijeme željezničke povezanosti. Danas je kolodvor mjesto okupljanja tek pojedinaca koji se žele opustiti uz piće na kraju radnog dana. Iako je česta pojava korištenje raznih kolodvora kao mjesta okupljanja pojedinih marginaliziranih skupina društva, to nije slučaj s onim u Orahovici. Razlog tome je što zbog svoje blize samom centru grada i osvijetljenosti te blizini ugostiteljskih objekata ne pruža dovoljnu skrovitost. Kolodvor danas živi kroz sjećanje na nekadašnju željezničku povezanost i njoj vezane narative. Najviše se izdvajaju oni o mogućoj prometnoj nesreći;

*Ja znam da ju je spasio od uništenja trideseti i... ne četrdeset druge godine, Grgić stari Pavao majstor. On nije znao da je njoj namijenjeno uništenje, ali je on uspio poznavajući nju kao dobar majstor zaletiti se i doći do nje. Opna je već bila puštena sa teretom da napravi dar mar u Orahovici. Endehazija je to htjela i on je uskočio u nju i uspio ju je laganim zakretanjem kočnice i zatvaranjem parnih ventila spasiti a trebala je napraviti neugodnosti na današnjem autobusnom kolodvoru, ondašnjoj željezničkoj stanici.<sup>20</sup>*

<sup>20</sup> Prema kazivanju D.R., u Orahovici 04.05.2023.

U tom kontekstu osvrnut ću se i na prometnu nesreću u novinskom zapisu od 5. srpnja 1924. godine koji je izašao u posebnom izvještaju Hrvatskog lista<sup>21</sup> pod naslovom:

*Potankosti o velikoj željezničkoj nesreći kod Orahovice – vožnja u smrt brzinom od 70 km/na sat ([s.n.]. 1924: [s.p.].).*

U članku se opisuje nesreća koja se dogodila 1924. godine u kojoj je teretni vlak koji je vozio drvenu i kamenu građu od Radlovca prema Orahovici i dalje prema Belišću radi težine, na nizbrdici dobio veliko ubrzanje zbog čega je dolaskom u Orahovicu izletio s tračnica pri čemu su tri osobe smrtno stradale, a još nekolicina ih je ozlijeđena te je nastala velika materijalna šteta. Ono što se u kontekstu ovoga rada ističe jest način pisanja to jest opis same nesreće koji ukazuje na već tada veliki značaj željeznice za lokalno stanovništvo i područje djelovanja poduzeća obitelji Gutmann. Izvještaj započinje navodom;

*T. S. H. Gutmann d. d. u Belišću imade u šumi "Radlovac" kod Orahovice svoj veliki parni kamenolom te izradbu i sječū šume, koje produkte izvaža na veliko po cijeloj državi, a drvo u velikoj količini i u Švajcarsku ([s.n.]. 1924: [s.p.].).*

koji osim što govori o imetku i ulozi koju je obitelj Gutmann imala u gospodarskom smislu, indirektno govori i o ulozi Orahovice u gospodarskim djelatnostima obitelji Gutmann, što se danas ističe kao jedna od važnih/neizostavnih točaka u povijesti razvoja grada. Ističe se i stilski, gotovo lirski opis same nesreće;

*Pred samom Orahovicom dostigao je vlak brzinu od 70 km na sat. I tu se to dogodilo ono, što su putnici u smrtnom strahu očekivali. Tik pred samim kolodvorom, kod prve skretnice, gdje pruga malo zavija, lokomotiva iskoči i prebaci se. Okolinom se razdade strašna lomljava, kao da je cio vlak lagumom dignut u zrak, Vagoni zajašiše jedan na drugoga i skrvaše se na lokomotivu. Nastade jauk i zapomaganje ranjenih. S kolodvora se strčāše željezničari i putnici u pomoć, a za njima i građanstvo iz Orahovice. Prizor je bio užasan ([s.n.]. 1924: [s.p.].).*

Ovakav melankoličan prikaz nesreće u novinskom članku gdje se veća pozornost stavlja na afektivno u odnosu na činjenično stanje ukazuje ponovno na važnost same željezničke trase dok lakoća poistovjećivanja s istom ukazuje na njezinu već tada integritetnost u temeljna obilježja lokalnog stanovništva.

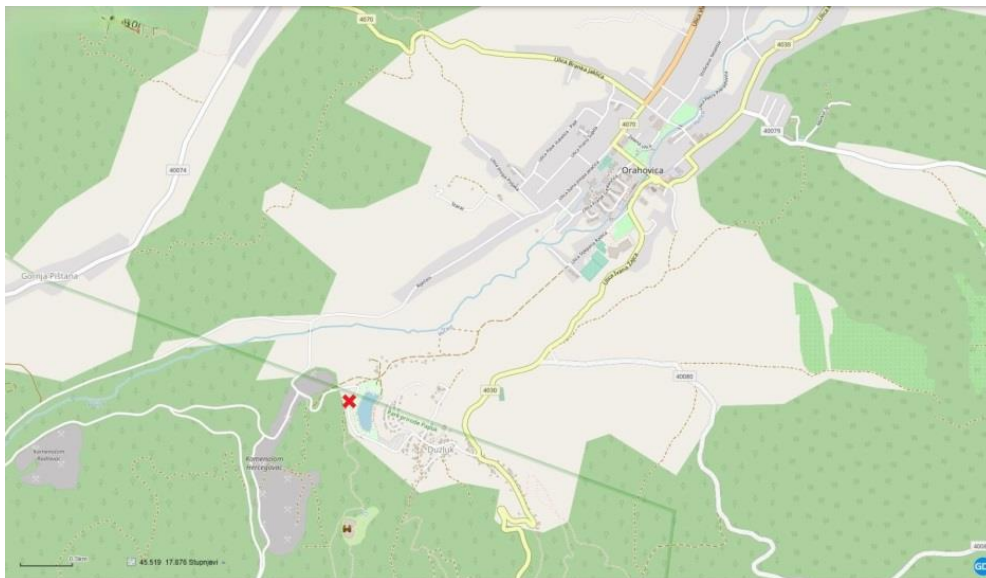
---

<sup>21</sup> Hrvatski list su novine, pisane na hrvatskom jeziku koje su izlazile u razdoblju od 1920. do 1945. godine u Osijeku. (usp. Labus 2005: 344)

*Ova se nesreća upravo bolno dojmila orahovičkog građanstva. Veliku su požrtvovnost pokazali ovdašnji liječnik g. dr. Zakarija i ljekarnik Mr. Ph. G. Stošić, koji su se među prvima stvorili na mjestu nesreće i pružili unesrećenima prvu pomoć ( [s.n.]. 1924: [s.p.] ).*

Kod ovog opisa u obzir treba uzeti i to da se u tom razdoblju prometne nesreće nisu događale na dnevnoj bazi i nisu bile prihvaćene kao dio svakodnevice kao što se iste mogu promatrati danas te raspon stradavanja čija je kombinacija potaknula intenzivniju povezanost i poistovjećivanje sa stradalima obzirom da se radilo o nesreći lokalnog karaktera.

Posljednji utvrđeni materijalni ostatak nekadašnje željezničke pruge u Orahovici je stari teretni vagon koji se nalazi udaljen od svih ostalih utvrđenih materijalnih ostataka (Slikovni prilog 18).



**Slikovni prilog 18. Prikaz lokacije teretnog vagona na kartografskom prikazu Oraštica. Autorica slikovnog priloga je Vanesa Sikora.**

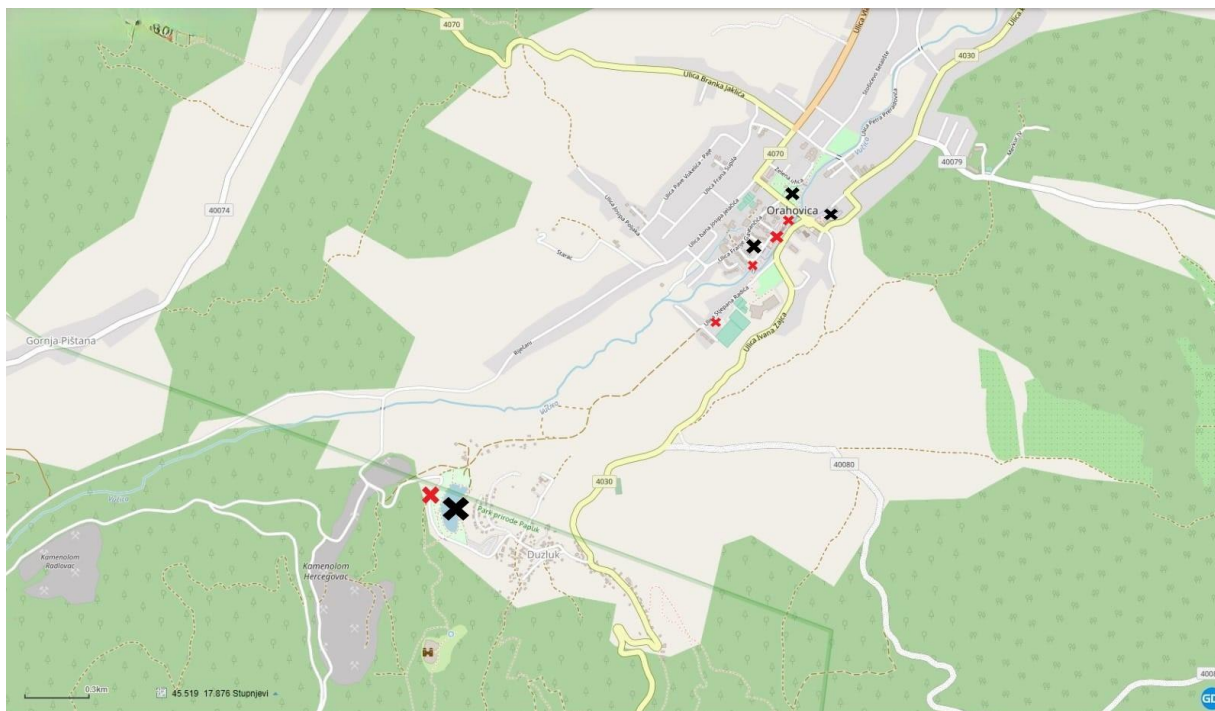
Teretni vagon (Slikovni prilog 19) nalazi se u neposrednoj blizini jezera, jednog od posjećenih ljetnih kupališta na prostoru Oraštica. Upravo ta dimenzija turizma je razlog lokacije starog teretnog vagona upravo na prostoru jezera. Prvotna ideja bila je da se preostali teretni vagon preuredi i iskoristi kao svojevrsna kućica za odmor odnosno prenoćište na samom jezeru. Iako ta ideja nije zaživjela i sam vagon se nalazi u poluraspadnutom stanju te nema nikakvu funkciju, može se smatrati idejnim začetnikom onoga što se tijekom godina nastoji izgraditi na prostoru jezera, a to je kompleks kućica za odmor.



**Slikovni prilog 19. Ostaci teretnog vagona stare pruge. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine.**

Iako se danas prostor jezera preuređuje u turistički kompleks koji obuhvaća i gradnju hotela, teretni vagon ostaje netaknut. Nagrižen zubom vremena vagon je, po onome što se u njemu vidi služio kao skrovito mjesto za pojedine marginalne skupine društva, ali zbog svoje raspadnutosti i raslinja koje iz njega izvire danas više nema niti tu funkciju. Obzirom na preuređenje cijelog prostora Jezera postoji mogućnost kako će teretni vagon biti ili uklonjen ili obnovljen, ali niti o jednoj od te dvije mogućnosti za sada ne postoji usmeni ili pisani trag.

Za vrijeme istraživanja lokacija ostataka nekadašnje željezničke veze posjetila sam i kolodvoru u Čačincima, naselju susjednom Orahovici, koje za razliku od Orahovice ima još uvijek funkcionalni željeznički kolodvor s vlakovima koji svakodnevno prometuju. Prilikom posjete Čačincima cilj mi je bio pronaći još jedan stari teretni vagon koji je prometovao od Radlovca do Čačinaca i koji se trebao nalaziti negdje na čačinačkom kolodvoru. Kako nisam uspjela pronaći teretni vagon obilaskom oko željezničkog kolodvora, susrela sam radnika željeznice na funkciji skretničara s kojim sam kratko razgovarala na temu starog teretnog vagona i Slavonsko-podravске željeznice. U tom razgovoru sam saznala kako skretničar nema informaciju o trenutnoj lokaciji tog teretnog vagona ili da se on uopće nalazio na čačinačkom kolodvoru što ukazuje na razliku između dva susjedna naselja koja su oba bila dio mreže Slavonsko-podravске željeznice. U jednom naselju željeznička povezanost još uvijek postoji, ali lokalnom stanovništvu ne predstavlja značaj osim onog funkcionalnog u kontekstu prometne povezanosti dok drugo naselje posljednjih 55 godina nema željeznicu, ali je njihova povezanost s istom značajno izražena.



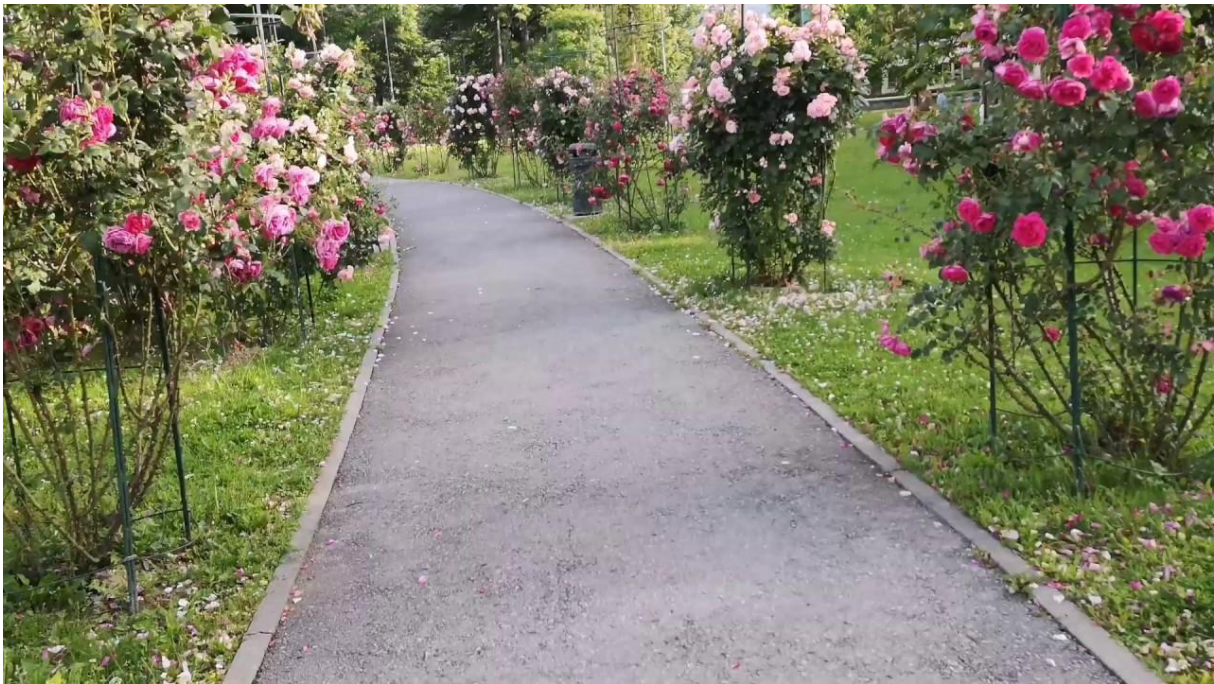
**Slikovni prilog 20. Prikaz lokacija aktualnih okupljanja građana na kartografskom prikazu Oraševice. Autorica slikovnog priloga je Vanesa Sikora.**

Danas se lokalno stanovništvo okuplja na drugim lokacijama (Slikovni prilog 20) unutar prostora grada. Novi centri okupljanja lokalnog stanovništva ne poklapaju se s onim već ranije predstavljanim. Danas su centri okupljanja lokalnog stanovništva centri društvenih i kulturnih zbivanja, a manje poslovnih zona koje su smještene na rubnim dijelovima grada i ne zadiru u njegovu unutrašnjost. Međutim, dolazi do preklapanja današnjih centara društvenosti s nekadašnjim obzirom da se prostor tijekom godina izmijenio i prenamjenio. Nekad gospodarska zona danas je rezidencijalna, ali održava aktivnosti stanovništva iako u izmijenjenom obliku.



### 3.2. Korištenje naziva

Ono što je još karakteristično za staru prugu je pitanje korištenja naziva pojedinih dijelova i materijalnih pojava nekadašnje željezničke pruge na prostoru grada. Dva su posebno istaknuta naziva korištena za obilježavanje prostora koji okuplja stara pruga. Prvi, svakodnevno korišteni izraz je stara pruga koji i sama sustavno koristim unutar rada i koji sam opisala u uvodnom poglavlju. U ovom dijelu rada, želim naglasiti utjecaj korištenja izraza stara pruga u kontekstu sjećanja i društvenog imaginarija. U uvodnom poglavlju, spomenuto je kako je stara pruga izraz koji se svakodnevno koristi među lokalnim stanovništvom Orahovice. Izraz na jednoj razini označava fizički prostor šetnice (Slikovni prilog 21) koji se proteže od poduzeća Radlovac, preko jezera do grada, prolazi kroz grad pokraj zelene kuće, stare ložione, željezničkog kolodvora, parne lokomotive i pravocrtno se nastavlja današnjom šetnicom prema izlazu iz grada.



**Slikovni prilog 21. Šetnica, trasa nekadašnje željeznice. Fotografija objavljena na YouTube kanalu MultiSlaBo 2020. godine**

Iako su tračnice po kojima su vlakovi prometovali nastavljale svoj put i izvan granica današnjeg grada do drugih naselja, izrazom stara pruga danas se obilježava samo prostor unutar granica grada i ne obuhvaća cijelu nekadašnju dužinu već završava sa završetkom današnje šetnice i početkom cestovne prometnice. Međutim, osim fizičkog prostora, izraz stara pruga označava i prostor u smislu imaginativne geografije kroz koju se odražavaju vrijeme te unutar koje nastaju društveni imaginariji zajednice. Kao takva, ona otvara pitanje pripadnosti, prepoznavanja domaćeg i lokalnog, te omogućava razumijevanje procesa koji upućuju na procese identifikacije lokalnog stanovništva i postavlja se kao indikator pripadnosti i element prepoznavanja to jest pripadanja kolektivu lokalnog stanovništva. Izraz stara pruga upućuje na kronološko shvaćanje vremena, odnosno specifično vrijeme prometovanja trase željezničke pruge kroz grad, ali isto tako je i referenca na vrijeme razvoja i širenja grada, njegove prometne povezanosti s okolnim naseljima i uključenosti u tada započete procese industrijalizacije i urbanizacije. Svakodnevno korištenje izraza stara pruga u vidu pozivanja na prostor današnje šetnice ukazuje na percepciju tog prostora kao mjesta sjećanja. Prema Nori, poimanje nekog mjesta kao mjesta sjećanja jest bilo koja pojavnost, materijalna ili nematerijalna koja je tijekom vremena postala sastavnicom identiteta (Nora 1995). Mjesta sjećanja nastaju u trenucima prekida povijesti, momenti koji onda bivaju vraćeni u neko izmješteno vrijeme, ne više živuća, ali ne i potpuno ugašena (ibid). U mjestima sjećanja, nema življene svakodnevice već simbolike prošlosti (ibid).

Drugi izraz koji se učestalo koristi je *Ćiro*, ime ranije predstavljene parne lokomotive koje je ustaljeno u svakodnevnom životu i narativima lokalnog stanovništva. *Ćiro*, nije službeno ime parne lokomotive, niti ona ima službeno ime koje bi se moglo koristiti. Službeni naziv parne lokomotive koja je danas izložena u Orahovici je samo oznaka tvornice koja ju je proizvela i oznaka serije, pa prema tome njezino puno ime glasi Karuss Maffei 80-81. Međutim, lokalno stanovništvo lokomotivu naziva *Ćiro* što ostaje njezino validno ime. Kako je ime *Ćiro* postalo naziv za orahovačku lokomotivu ostaje nepoznato, ali se smatra kako se koristilo za vlakove uskotračnih pruga u Bosni i Hercegovini koje su izgrađene prije Slavonsko-podravske željeznice ([s.n.]. 2016: [s.p.]). Zbog toga ime *Ćiro* koje se pojavljuje u Hrvatskoj se ustalilo zbog asocijacije s poznatim prugama i znanjem o njima.

Ako ćemo ići u potragu za korištenjem imena koje bi više odgovaralo prilikama Slavonsko-podravske željeznice i prostoru današnje Republike Hrvatske tada bi se koristilo ime *Guco*, koje se napomenimo spominje nekoliko puta vezano za Slavonsko-podravsku željeznicu, ali ponovno kao oznaka za sve vlakove Slavonsko-podravske željeznice, a ne za

jednu određenu lokomotivu. Razlog prikladnosti imena Guco na štetu imena Ćiro je povezanost s prezimenom glavnih financijera Slavonsko-podravske željeznice, obitelji Gutmann. Razlog je taj, što Guco asocira na obitelj Gutmann koja dalje budi asocijacije na željeznicu na prostoru Baranje i Slavonije, a željeznica dalje na prometnu povezanost potom razvoj te industrijalizaciju.

Vraćajući se ponovno na razgovor s D. R., odmah na samom početku razgovora nametnula se i tema lokalnog nazivlja lokomotive; "Nikad ga nisu zvali Ćiro nikada, nikad nitko, to je pojam koji je donesen iz Bosne, mi smo ga zvali Guco." O pitanju korištenja imena Guco i Ćiro već smo ranije došli do zaključka kako je Guco naziv za lokomotive koje su na neki način bile u vlasništvu obitelji Gutmann dok je naziv Ćiro, naziv za lokomotive na prostoru Bosne i Hercegovine koji je preuzet na prostor Hrvatske. Indikativno je da je lokalno stanovništvo, poput kazivača D. R. svjesno postojanosti dvostrukog nazivlja, ali primarno i dalje koristi ime Ćiro za označavanje lokomotive izložene u neposrednoj blizini centra grada, a zašto naziv Ćiro baš za ovu lokomotivu u Orahovici, dosadašnjim radom ostaje neodgovoreno. Ćiro je češće upotrebljavan u neformalnom kontekstu i napisima koji pobuđuju sentimentalnost i romantičarskog su poimanja dok se u onim napisima službenog karaktera koristi naziv serije 80-81. Kada je riječ o oznaci serije lokomotive, pokraj nje (slikovni prilog 3) postoji tabela s tehničkim informacijama; "Ove podatke vam mogu prevest šta znače jel, zna se šta znače , ali ima i tabela kod lokomotive,... ja sam to dao njima".<sup>22</sup> Na ovaj način, a vidit ćemo i kasnije, izdvaja se još jednom uključenost lokalnog stanovništva, u ovom slučaju kazivača D. R. u radnje vezane za valorizaciju željeznice nakon njezinog ukidanja. Nastavno je razgovor tekao u smjeru pitanja prošlosti nekadašnje željezničke veze gdje ponovno dolazi do isticanja osobnog iskustva vezanog za poimanje željeznice;

*Ja sam odlazio gore na praksu jer gimnazija je prije u bivšoj državi morala provesti 15 dana nekakvoga proizvodnog tehničkog rada u tvornicama, pošto ja Zagreb nisam volio ko ni dan danas, razrednica mi je dozvolila da to napravim tu u Orahovici. Pa sam prove praksu u Radlovcu tih 15 dana i sjećam se kad je vršen prvi remont,... koji je rađen u Đuri Džakoviću, prvi remont je vodio veoma veoma uspješno mladi tehničar, umro je prije jedno godinu dana, Petrušić.<sup>23</sup>*

---

<sup>22</sup> ibid

<sup>23</sup> ibid

Isticanje osobnog iskustva u kontekstu sjećanja na nekadašnju željezničku vezu dovodi nas do pitanja relacije individualnog i društvenog sjećanja. Prema M. Hlabwachs individualno sjećanje je postavljeno kao subjektivni doživljaj pojedinca koji ga kao takvog odvađa od drugih, ali se oblikuje u interakciji s drugima (1992) stoga je svako individualno sjećanje ustvari kolektivno sjećanje.

O prikladnosti korištenog imena može se dalje polemizirati, ali u ovom slučaju, obzirom na odabrani teorijski okvir, sama 'točnost' naziva nije važna u mjeri u kojoj je važno korišteno ime i njegovi efekti. Ime Ćiro, umjesto imena Guco implicira kako za Orahovicu od najvećeg značaja nije obitelj Gutmann kao glavni financijer i ujedno začetnik rasta i razvoja grada već otvaranje same željezničke trase. Ime Ćiro implicira kako je važnost postavljena na samu željezničku trasu u vidu prometne povezanosti i onoga čime je ona rezultirala, prometnim povezivanjem, otvaranjem novih radnih mjesta i drugih čime za grad započinje jedno novo razdoblje prosperiteta.

### 3.3. Kulturni i socijalni konteksti suvremenosti

Značaj koji lokomotiva ima za grad i njegove stanovnike pokazuje i učestalost njezina pojavljivanja kao motiva u raznim kulturnim i socijalnim zbivanjima unutar grada. Željeznica se pojavljuje i kao motiv grafita na području grada čiji je fokus sama lokomotiva Ćiro (Slikovni prilog 22).



**Slikovni prilog 22. Grafit lokomotive Ćiro. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine.**

Prikazani grafit dio je zbirke grafita s područja grada koja prikazuje temeljne elemente prepoznatljivosti grada koji su nastali kao dio suradnje lokalnog festivala Ferragosto Jama s regionalnim festivalom *Graffiti na Gradele*, pa su se tako osim lokomotive na poslovnim objektima još nalazili i drugi grafiti koji danas više ne postoje poput jezera, a čija ukupnost donosi dio znamenitosti i povijesti grada i njegova stanovništva.

Sam grafit (Slikovni prilog 22) prikazuje lokomotivu s šestosovinskim pogonom i oznakom 80-81 koji su se postavili kao temeljna obilježja Čire izloženog u središtu grada. Naznačavanje pogona i oznake serije ukazuje da se radi upravo o lokomotivi Čiro koja je prometovala Orahovicom. Tim grafitom se ponovno ju se odvaja od ostalih parnih lokomotiva i impliciraju topografske karakteristike okolnog prostora i njihovo bogatstvo prirodnim materijalima. Poseban značaj u kontekstu ovoga rada, grafit pokazuje u poimanju posebnosti lokomotive od strane lokalnog stanovništva obzirom da je grafit nastao kao produkt suradnje lokalne i lokalno nepovezane organizacije pri čemu je važnost isticanja pogona i oznaka serije na grafitu proizašla iz objašnjenja lokalnog stanovništva. Takvo isticanje šestosovinskog pogona i oznake serije ponovno pokazuje kako lokalno stanovništvo percipira važnost samog Čire za lokalne prilike i da se s njim poistovjećuje, ali ne kroz gospodarsku ulogu jer grafit ne prikazuje vagone ili građu koju je prevezio već isključivo Čiru što sugerira odnos s prošlošću gdje Čiro reprezentira povezivanje s tom okolicom.

Osim ranije predstavljenog grafita, motiv lokomotive i nekadašnje trase željezničke pruge svoje mjesto dobio je i u odgojno-obrazovnom sustavu. U osnovnoj školi Ivane Brlić Mažuranić u Orahovici u okviru predmeta tehničke kulture 2021. godine pod vodstvom profesorice Svjetlane Urbanek proveden je i predstavljen projekt *Čiro*. Projekt je to koji su realizirali učenici tada šestog razreda, a istraživali su povijest parne lokomotive koja je izložena u neposrednom središtu grada. Po završetku istraživanja, učenici su svoj projekt predstavili u školi u obliku informativnih panoa sa starim fotografijama nekadašnje željeznice (Slikovni prilog 23) i onima koje su sami napravili kao i videozapisom.



**Slikovni prilog 23. Predstavljanje projekta 'Čiro', osnovna škola Orahovica. Fotografija objavljena na stranicama Školskog portala 2021. godine**

Vijest o provedbi projekta nalazi se i na školskom portalu.<sup>24</sup> Članak prenosi već ranije istaknute podatke o teretnom vlaku, poduzeću Radlovac, obitelji Gutmann i tvornici Krauss Maffei te broju serije 80-81 te se ne razlikuje od već prikazanih opisa istih. Ono što se izdvaja jest opis rada parne lokomotive na koji sam prvi puta od početka istraživanja ove teme naišla čitajući o projektu Ćiro. Razlog integriranja opisa rada parne lokomotive u ovu priču je taj što je cilj samog projekta bio kako bi učenici shvatili princip rada parne lokomotive u sklopu tehničke kulture. Međutim, u samom članku, u opisu projekta navodi se sljedeće "Projekt je to kojim su učenici istražili povijest parne lokomotive izložene u malom parku u Orahovici, njezinu bogatu prošlost te utjecaj na stanovnike i gradsku industriju." što ukazuje i na način na koji lokalno stanovništvo percipira samu lokomotivu i nekadašnju željeznicu, ne samo u vidu tehničkih posebnosti kako je ranije istaknuto već i kroz ideju promjene i utjecaja kako na strukturu grada tako i na njihove prethodnike uzme li se u obzir kako je autorica teksta objavljenog članka upravo profesorica Urbanek koja je i sama dio zajednice lokalnog stanovništva.

Iz tog razloga odlučila sam stupiti u kontakt s profesoricom tehničke kulture koja je projekt osmislila i provela s učenicima šestih razreda. Kada sam stupila u kontakt s profesoricom S. U. dogovorile smo se da se nađemo već idući dan u inače mirnom lokalnom, ali ovaj puta u potpunosti ispunjenom kafiću. Odmah smo započele priču o nekadašnjoj željeznici. Prema kazivanju S. U. ona se sjeća lokomotive dok je bila na starom mjestu prije obnove i automatizmom navodi kako se i moji roditelji sigurno sjećaju isto kao i ona. Uvođenje u priču o staroj pruzi i Ćiri na način dijeljena informacija o istima kao općim znanjem unutar zajednice lokalnog stanovništva, s naglaskom na generacijski sraz sjećanja potkrepljuje ranije navode o staroj pruzi i Ćiri kao uporištima sjećanja i simbolima pripadnosti.

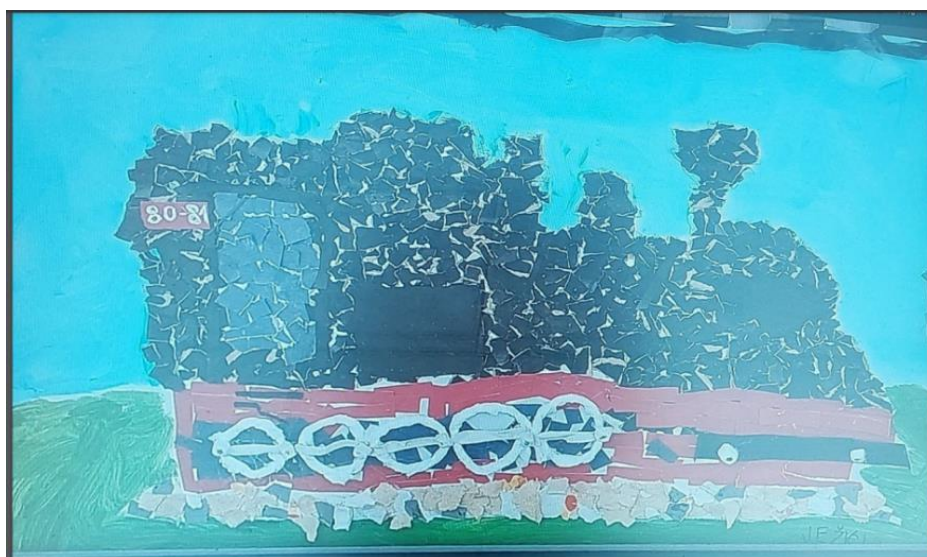
Posebno se istaknuo trenutak da je tijekom kazivanja S. U., odmah nakon mog objašnjenja teme rada i razloga kontaktiranja navela vlastiti razlog za osmišljavanje i vođenje projekta Ćiro u osnovnoj školi u Orahovici te vlastiti doživljaj željeznice, to jest lokomotive i sjećanja koje vezuje uz nju, a koja su se u ovom kazivanju odnosila na svakodnevno prolaženje kraj iste i da su se mladi, prije nego je lokomotiva ograđena često penjali po njoj i ulazili u nju iako ona nije bila mjesto okupljanja već je to često bila usputna stanica za pogledati. Dalje se priča fokusirala na sam projekt koji je S. U. vodila sa djecom

---

<sup>24</sup> Školski portal je društveni portal koji je pokrenula Školska knjiga, a koji je namjenjen učiteljima, učenicima i roditeljima (usp [s.n.]. [s.a.]. [s.p.]b).

šestih razreda osnovne škole. Razlog odabira baš tog projekta proizašao je iz struke S. U. i jer sama lokomotiva Ćiro danas predstavlja svojevrsni spomenik kulturne, ali i tehničke baštine, a nalazi se upravo u Orahovici i djeca svaki dan na putu do škole hodaju trasom nekadašnje željezničke pruge i pokraj samog Ćire. Znakovito je kazivanje S. U. da su učenici, kada je projekt započeo već imali predznanja o Ćiri i staroj pruzi koja su se odnosila na njegovo prometovanje Orahovicom, a koja su ovim projektom tek nadopunili informacijama o tehničkom značaju i načinu pokretanja lokomotive. Kako je već nekoliko puta ranije naglašeno u radu, znanje o nekadašnjoj željeznici koje započinje prvotnim zanimanjem za izloženu lokomotivu Ćiro prenosi se s generacije na generaciju. To je vidljivo i u ovom primjeru da su djeca već znala kako je Ćiro bio teretni vlak koji je vozio kroz Orahovicu i išao od jezera prema ostalim okolnim naseljima, a bili su upoznati i sa nekim drugim lokacijama u Orahovici vezanima za nekadašnju prugu. Stoga su kroz projekt tek naučili o važnosti i povijesti parnih strojeva i razvoju željezničkog prometa.

Motiv lokomotive, dalje se pojavljuje i kao motiv kolaža (Slikovni prilog 24) koji su izradila djeca koja pohađaju lokalni dječiji vrtić. Osim što se lokomotiva pojavljuje kao motiv dječjeg kolaža što već naglašava kako se informacije i percepcija lokomotive prenose s generaciju na generaciju i kako taj proces započinje već od rane dobi djeteta, indikativno je i mjesto izlaganja. Odabrani radovi, među kojima je i onaj lokomotive izloženi su u izlogu banke čija se poslovnica nalazi u samom centru grada, koji je pješačka zona sa najvećom koncentracijom prolaznika obzirom da se većina gradskih sadržaja nalazi upravo oko tog uskog prostora centra grada.



**Slikovni prilog 24. Kolaž lokomotive Ćiro iz dječijeg vrtića. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine.**



Kada je riječ o vrtiću valja napomenuti kako u sklopu vanjskog prostora, postoje dječje penjalice, a ona relevantna za ovaj rad je penjalica u obliku lokomotive (Slikovni prilog 25). Ne posjedujem informaciju da li se radi o posebno izrađenom modelu penjalice ili serijskoj proizvodnji, no sama njezina pojavnost u gradu čija je povijest obilježena željeznicom govore o povezanosti te željeznice sa svakodnevicom što se očituje na različite načine pa tako i u vidu penjalice.



**Slikovni prilog 25. Penjalica u obliku lokomotive, Orahovica. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine.**

Motiv željeznice može se pronaći i u sklopu informativnih prometnih znakova na području grada. Iako se prometni znakovi definiraju kao znakovi koji sudionike u prometu upozoravaju kako se ponašati NN92/19, oni su također i dio sustava kulture prometa koji se može promatrati i kao društveno interaktivno polje s granicama i pravilima, čiji su putevi, stanice i signalizacija rezultat fizičkih odrednica prostora i međusobne komunikacije sudionika (usp. Rosin 2003: 55). Stoga je i sam prometni znak (Slikovni prilog 26) kako dio sustava prometa tako i dio sustava vjerovanja to jest ideološkog sustava lokalne zajednice iz koje je proizašao i kojoj je kao takav samorazumljiv dok kod ostalih ima namjeru probuditi interes. Ako se predočeni prometni znak promatra na taj način tada on ocrta važnost uključenosti nekadašnje željezničke pruge u svakodnevni život lokalnog stanovništva i njihovog samoidentificiranja s idejom pruge.

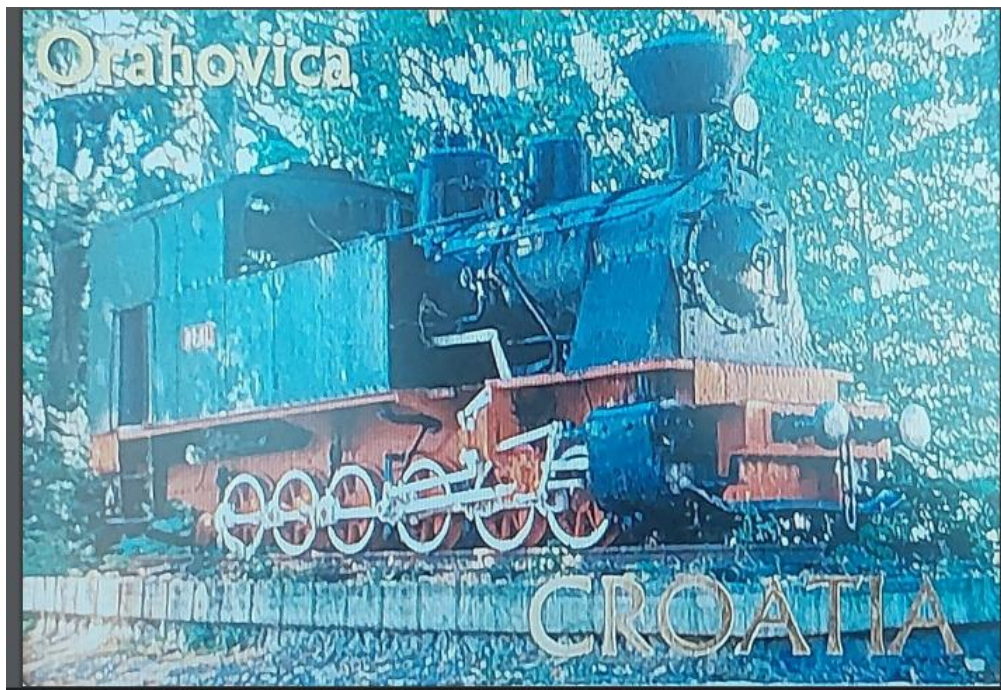


**Slikovni prilog 26. Prometni znak, Orahovica. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine.**

Dalje, lokomotiva se kao motiv pojavljuje i na razglednicama grada (Slikovni prilog 27) i magnetima (Slikovni prilog 28).



**Slikovni prilog 27. Razglednica Orahovice s motivom lokomotive Ćiro. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine.**



**Slikovni prilog 28. Magnet s motivom lokomotive Ćiro. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine.**

Razglednice su tijekom vremena imale različite uloge, poput uloge suvenira, komunikacije ili pak modela za iskazivanje dominacije, otpora i druge (usp. Gugganis i Schor 2020: 691). Razvojem tehnologije, razglednice gube neke od uloga koje su ranije obnašale, ali ostaju prisutne ponajviše u obliku suvenira dok njihovi prikazi utjelovljuju najistaknutije društvene fenomene. Prolaskom vremena došlo je do različitih prenamjena uloga i funkcija razglednica. Jedna od novo shvaćenih funkcija razglednica je i gdje se razglednica promatra kao mediji odnosa i razmjene emotivnih doživljaja (ibid). Takvo promatranje razglednica može ukazati i na odnose reprezentacije i proživljenog iskustva, a raskorak vremena i mjesta stvara nove veze (ibid). Prema tome, motiv lokomotive ne ukazuje samo na njezino poimanje kao jedne od znamenitosti grada i u sklopu turističke ponude već to sugerira i njezinu prihvaćenost kao sastavnog dijela lokalne baštine i nasljeđa. Motiv lokomotive na magnetima i razglednicama nam također omogućava i praćenje promjena koje su se događale tijekom vremena. Na prikazanim fotografijama ističe se položaj i stanje lokomotive. Prikazi lokomotive na magnetima i razglednicama ukazuje i na aktualnost motiva u različitim vremenskim periodima koji se na prikazanim primjerima očituju kroz prikaz lokomotive prije i nakon obnove. Neprekidno korištenje lokomotive kao motiva ukazuje na njezinu neprekinutu aktualnost, koja se nalazi daleko od zaborava, samom svojom inkorporiranošću u svakodnevni život praveće se u jedan od temeljnih obilježja pripadnosti zajednici lokalnog stanovništva.

Osim razglednica i magneta, motiv lokomotive učestalo se pojavljuje i na vjenčanim fotografijama lokalnih stanovnika gdje prostor ispred lokomotive postaje pozornica za stvaranje obiteljskih fotografija. Fotografije su trenutci prošlosti ovjekovječeni u posebni aranžman koje prilikom reprezentacije dobivaju svoj konačni oblik spajajući prošlost i sadašnjost u jedno i dokidajući granice privatne i javne sfere (usp. Belaj 2009: 297). Fotografije omogućavaju jednostavnu komunikaciju koja počiva na kontekstu svake pojedine fotografske snimke dajući joj određene perspektive. Kada je riječ o obiteljskim fotografijama, kao što je to slučaj s fotografijama vjenčanja, tada su fotografije ujedno sredstvo integracije i opstanka obitelji, ali i sredstvo prenošenja mitova pojedinih obitelji čuvajući na taj način njihovu povijest. Promatrano na taj način, fotografije obreda vjenčanja koje u pozadini imaju izložbenu lokomotivu sugeriraju kako je i sama lokomotiva dio prošlosti obitelji, u ovom kontekstu šire gledano zajednice kojoj par pripada i koji se utemeljio kao sastavni dio prošlosti svih stanovnika. Prema Bourdieu fotografija djeluje kao indikativni instrument integracije i održala se upravo zbog toga što ujedinjuje obitelj (1999), iako P. Bourdieu govori

o fotografiji kao instrumentu u kontekstu obiteljskog sjećanja, njegovo navođenje fotografije kao instrumenta integracije može se shvatiti i ne samo kao instrument integracije obitelji već i integracije onoga što je ta nova obitelj odabrala zabilježiti i na taj način integrirati u svoju vlastitu povijest što će doći do izražaja kada se fotografiji pridoda naracija (ibid).

Osim navedenog, motiv lokomotive pronalazi se još i u popularnoj kulturi u vidu organizacije izložbi u lokalnom pubu *Blues* koji je prepoznatljiv upravo po svom nastojanju održavanja društvenog života grada kroz različite samostalne projekte, festivale, izložbe i druge oblike komunikacije gdje je naglasak na lokalnom.

### 3.4. Internet kao mjesto sjećanja

Naposljetku, mjesto na kojem stara pruga još uvijek dinamično egzistira je internet. Stoga internet u ovom slučaju postaje neizostavni dio analize narativa o staroj pruzi kao uporištu kolektivnog imaginarija zajednice. Razmatranje interneta kao mjesta sjećanja u teorijskom smislu može se svrstati i u sferu digitalne antropologije. Kao teoretičare digitalne antropologije koji ukazuju na važnost i mogućnosti digitalne antropologije mogu se izdvojiti Daniel Miller te Sarah Pink i Heather Horst. Kao neke od temeljnih odlika digitalne antropologije mogu se izdvojiti odlika raznovrsnosti i otvorenosti (usp. Pink i Horst 2016: 8-14). Raznovrsnost je odlika koja omogućava pretraživanje različitih informacija i u različitim oblicima. Dok bi se odlika otvorenosti mogla shvatiti i kao odlika koja označava mogućnosti stalne nadopune informacija zbog čega kraj nikada nije konačan već je podložan promjenama i nadopunama koje mogu nastati nakon određenog vremenskog odmaka što omogućava praćenje određene teme i njezinih efekata. Osim navedenog digitalna tehnologija, a u ovom slučaju internet lako je dostupan i isprepleten sa svakodnevnim životom stoga u obzir treba uzeti i utjecaj/efekte koji digitalna antropologija generira o temi koju ilustrira, ali i na njezine krajnje konzumente. M. Coeckelbergh u knjizi *Digital Technologies, Temporality, and the Politics of Co-Existence* kroz koncept *technoperformances* razmatra utjecaj tehnologije na poimanje vremena (usp. Coeckelbergh 2022: 1). Coeckelbergh navodi kako digitalne tehnologije oblikuju temporalnosti koje se odnose na različite odnose prema vremenu (ibid: 12). Obzirom na razvoj i mogućnosti digitalne tehnologije, one postaju jedan od instrumenata oblikovanja temporalnosti, a samim time i našeg bivanja (ibid).

Ono što je potrebno posebno naglasiti jest, kako je i kod digitalizacije sjećanja prisutan perspektivizam onih koji pišu o odabranoj temi što posebno dolazi do izražaja kod tema poput stare pruge. Takve teme nisu dio šireg prostornog obuhvata već su vezane za uski prostor i o kojoj primarno pišu lokalni eruditi i stanovnici tog prostora kojima je ona dala značenje. Subjektivnost u opisima stare pruge, ali i element sentimentalnosti u kontekstu digitalne antropologije naglašen je u člancima koje su pisali lokalni stanovnici i koji se nalaze na lokalnim stranicama. Tu se posebno ističu stranice grada i stranice turističke zajednice grada na kojima su članci o povijesti i znamenitostima grada pisali upravo lokalni stanovnici, zaljubljenici u povijest;

*No ova orahovačka je tu, stoji i čuva i svoj grad i njegovu povijest.*([s.n.]. 2022b:[s.p.]

*Negdje se ipak taj dio prošlosti pokušao i uspio sačuvati od zaborava.*  
([s.n.] [s.a.]: [s.p.]a).

*Danas ostaci nekadašnje željezničke pruge po kojoj je i naš Ćiro vozio dok je još bio u punoj snazi.* (Žarković 2006: [s.p.]).

Dijelovi tih članaka ocrtavaju narative lokalnog stanovništva jer do izražaj dolazi upravo ranije spomenuta sentimentalnost i želja za isticanjem kroz pitanje posebnosti. Zanimljivo je istaknuti i kako kod pisanja raznih članka vezanih za pitanje stare pruge poput primjerice od strane medija koji nisu lokalnog karaktera dolazi do preuzimanja već gotovog teksta pri čemu se u komentarima romantizira stara pruga.

Na digitalni aspekt nadalje se veže i nadograđuje koncept *mediascape* (medijski krajolik) antropologa Ajrun Appadurajja koji nije nužno digitalan, a koji bi označavao jednu sferu koja pomaže izgradnju imaginarnih svjetova. Prema Appadurajju takav *mediascape* pojedinci interpretiraju osobno/subjektivno vođeni vlastitim imaginacijama/znanjem stoga, svaka slika/tekst prikazan u javnosti viđen je na različite načine te je veoma teško određenu medijsku pojavu interpretirati univerzalno (usp. Appadurai 1990: 299). Međutim, iako se medijske reprezentacije ne mogu interpretirati univerzalno one okupljaju neke zajedničke elemente koji se temelje na činjenicama i doživljajima, a koje su primarno nastale unutar zajednice. Tako u kontekstu stare pruge i koncepta topografije sjećanja, oblikuje se njezina reprezentacija kao dijela lokalne povijesti koja i u medijskom smislu pridonosi shvaćanju topografija sjećanja. *Mediascape* (medijski krajolik) jest prostor interneta, ali se isto tako odnosi i na sustavnu reprezentaciju dijelova stare pruge koji se nalaze pokraj materijalnih ostataka stare pruge u vidu informativnih panoa i spomen ploča koje sadrže informacije o prometovanju željezničke pruge kroz Orahovicu, obnovi te prenamjeni pojedinih materijalnih zdanja i ostataka koji su također dio reprezentacije stare pruge. Stuart Hall reprezentaciju definira kao prenošenje nekoga događaja te pripisivanje mu određena diskursa koji je nastao kao opis prenesene situacije, dakle reprezentacija bi bila sukreator značenja (usp. 2003: 29-40). Time dolazi do kreiranja značenja/ideje stare pruge kao poticajnog faktora za razvoj i povezanost grada, kao sustava za interpelaciju u kolektiv lokalnog stanovništva i svojevrsnu identifikaciju s istim. Osim stranica grada, stranica turističke zajednice grada i medijskih članaka lokalnog i ne lokalnog karaktera u sferu digitalne antropologije i *medioscape*

(medijski krajolik) putem interneta ulaze i druge stranice, publikacije i sveprisutnije aplikacije. Tako se o pitanju stare pruge piše u publikaciji *Željezničar*, elektorničkom mjesečniku koji izdaju Hrvatske željeznice koji osim o aktualnim temama piše i o povijesti željeznice u Hrvatskoj u kontekstu čega svoje mjesto pronalazi i Slavonsko-podravska željeznica, a posljedično i prostor Orahovice i njegova izložbena lokomotiva. Osim članaka u *Željezničaru*, otvorena je i facebook grupa otvorenog tipa koja donosi informacije o željeznici koje potječu od strane nekadašnjih radnika njihovih potomaka i proučavanja povijesnih zapisa. Na facebook stranici mogu se pronaći i fotografije raznih dijelova nekadašnje Slavonsko-podravske željeznice. Pojavljivanje stare pruge zabilježeno je i na instagramu u vidu stranice turističke zajednice grada Orahovice i promocije znamenitosti i obilježja grada. Da je stara pruga dio svakodnevice grada i njegovih stanovnika ne ukazuju samo njezini ostatci koji su u službi povijesti i sjećanja nego i rasprave o istoj. Stara pruga i lokomotiva *Ćiro* nisu samo isječci povijesti već su i danas aktualni pokretači rasprava i prepirki u granicama grada što potvrđuje, ne samo ranije prikazan zapis već i ostale, učestale rasprave koje su vođene na tu temu od strane članova obitelji nekadašnjih radnika željeznice i zaljubljenika u povijest kao što je slučaj i s ranije istaknutom facebook stranicom.

Sve ranije navedeno govori o tome kako internet nije samo baza podataka već kroz svoje razne mogućnosti komunikacije djeluje i kao mjesto stvaranja društvenih odnosa koji počivaju na razmjeni znanja i interesa (Franulić, 2001: [s.p.]). Iako se internet ne promatra kao fizički prostor on ima efekte koji se reflektiraju na/u fizičkom prostoru i pridonose rekonfiguraciji tog prostora. Kada je u pitanju stara pruga ono što se događa jest predstavljanje materijalnih ostataka i praksi iste koji se danas ne mogu iščitati/prepoznati jednostavnim bivanjem u prostoru, a tu se posebno ističe Zelena kuća i kolodvor za koje u fizičkom prostoru nema podsjetnika. Putem opisa koji se nalaze na internetu ti fizički prostori dobivaju svoju povijesnu dimenziju i postaju prepoznati. Dakle, zapisi koji se nalaze na internetu imaju i efekt rekonfiguracije prostora jer zbog isticanja dijelova nekadašnje stare pruge i njihovih opisa dolazi do ponovne popularizacije tih prostora gdje se kao posljedica javlja pozivanje na njih (*šetnica*, *Ćiro*,...) upravo kroz ideju stare pruge što je također naglašeno i u kontekstu turizma i turistifikacije. Na taj način, putem interneta dolazi do promjene percepcije blizine kako prostora tako i vremena u kojem je željeznica prometovala, cijela ideja stare pruge i življene svakodnevice tog vremena postaje iskustveno bliža. Naposljetku, staru prugu možemo promatrati i kao jedan legitimni oblik na kojem počiva ideologija zajednice lokalnog stanovništva i kao okosnicu socijalne interpelacije u istu.



## 4. ZAKLJUČAK

Uz začetke procesa industrijalizacije i urbanizacije, izum i primjena željezničkog prometa, zbog po prvi puta omogućavanja povezanosti udaljenih prostora, smatra se jednom od prekretničkih točaka 19. stoljeća. Izum i primjena željezničkog prometa imala je snažan utjecaj i na promjene poimanja odnosa prostor-vrijeme. Poimanje odnosa prostora i vremena postaje fokus teorijskih postavki studija sjećanja (*memory studies*) i studija temporalnosti (*time studies*) unutar kojih su problematizirane veze raznolikih iskustava temporalnosti, prostora i osjećaja pripadnosti i gdje se otvaraju pitanja veze između iskustva i prostora, rekonfiguracije prostora i transformacije prostornih odnosa. Ovaj rad počiva na ideji problematiziranja sjećanja kroz koncept topografije sjećanja. U teorijskim postavkama studija sjećanja (*memory studies*) i temporalnosti (*time studies*), koncept topografije sjećanja vezan je uz kompleksno poimanje združenosti vremena i prostora pri čemu se ti pojmovi postavljaju u korelacijski odnos i promatraju kao proces koji se događa i koji je podložan promjenama.

Analiza je pokazala kako je poimanje vremena kroz pitanje stare pruge kod lokalnog stanovništva reprezentirano pozitivno ocijenjenim odnosom prema razdoblju njezina prometovanja i u relacijskom odnosu na vrijeme prije i poslije njezina prometovanja gradom. Isprepletenost vremena i prostora ispoljava se kako u naracijama stanovništva i materijalnim ostacima tako i u suvremenim zahvatima koji se očituju u posezanju za romantičarskim poimanjem *slavne prošlosti* ponajviše u kontekstu turizma što pak otvara i pitanje budućnosti. Odnos prema budućnosti u ovom slučaju je postavljen na način da imaginariji stare pruge služi kao shema kako bi trebalo izgledati razdoblje budućnosti. Razdoblje željezničke veze u gradu, percipirano je kao razdoblje prosperiteta, a iz analize je utvrđeno kako je moguće staru prugu percipirati kao most koji odvaja dva oprečna razdoblja povijesti grada. Na jednom kraju je razdoblje pretežno agrarnih odrednica zajednice i izražene izoliranosti dok se na drugom kraju nalazi razdoblje industrijaliziranosti i urbanizacije koje je željeznička veza omogućila. To ujedno pokazuje i zašto je stara pruga jedna od referentnih točaka povijesti i simboličko uporište pripadnosti zajednici gdje se postavlja kao jedan od ključnih trenutaka prošlosti u ideološkom sistemu, dakle možemo ju promatrati kao jedan legitimni oblik na kojem počiva ideologija zajednice lokalnog stanovništva i kao okosnicu socijalne interpelacije u istu.

Dalje, analizom je utvrđeno kako nekad izrazito prostorno izolirana Orahovica, dolaskom željezničke veze postaje povezana s okolnim prostorima i time joj se otvaraju nove mogućnosti zapošljavanja, školovanja, putovanja i dr. Ostaci pruge koji su opstali, upućuju

na povezanost Orahovice, a ne njezinu izoliranost jer ponajprije svjedoče prošlosti, samom trenutku povezivanja s okolinom prostorima, ali isto tako suvremenim zahvatima se ti ostatci prenamjenjuju i stvaraju nove oblike povezanosti koji se više ne očituju samo u prostornom povezivanju nego je to povezivanje višestruko. U suvremenom kontekstu dolazi do redefiniranja povijesnog nasljeđa stare pruge. Arhitektonske evokacije u tom kontekstu su i politizirane u nastojanjima povezivanja i međunarodnih odnosa, a njihovo ih polaženje od samog vrha nacionalne države svrstava u okvire politički istaknutog djelovanja, a iskustvo temporalnosti je u službi politike i političkih afirmacija. Prenamjena stare ložionice u kušaonicu vina te trenutak otvaranja obnovljene lokomotive imaju karakteristike tog političkog djelovanja. Povezivanje u političkom smislu preko ideje stare pruge dovodi do međunarodne suradnje što pak upućuje na još jednu dimenziju povezivanja - iskustva temporalnosti u širem kontekstu pa tako i u odnosu na budućnost odnose se na pozicioniranje u širu kontekstualnu sliku Europe to jest europske budućnosti. Kada je riječ o transformaciji i rekonfiguraciji prostornih odnosa putem narativa i opisa, fizički prostori materijalnih ostataka stare pruge dobivaju svoju povijesnu dimenziju i postaju prepoznati. Dolazi do efekta rekonfiguracije prostora jer zbog isticanja dijelova nekadašnje stare pruge i njihovih opisa dolazi do njihove ponovne popularizacije gdje se kao posljedica javlja vezivanje i pozivanje na njih. U suvremenim zahtjevima, a posebice kroz turistifikaciju odnos s prošlošću se pojednostavljuje i postavlja u službu budućnosti. Različita iskustva prošlosti u javnom prostoru grada svedena su na prikaz povijesti kao razdoblja napretka, razdoblja koje ne stagnira već ima izrazito pozitivne učinke na lokalno stanovništvo - odlike koje treba zadržati i u budućnosti. Na taj način dolazi do oživljavanja prošlosti gdje je istaknuto iskustvo njezine blizine. Analizom je ustanovljeno da je u narativima lokalnog stanovništva prostorna izoliranost danas još uvijek važno pitanje međutim kroz naracije o staroj pruzi dolazi do njezina prevladavanja i oživljavanja bliskosti s prošlošću .

Sjećanja na staru prugu, na njezine materijalne ostatke i prenamjene koje doživljavaju u suvremenosti pridonose shvaćanju temporalnosti kao skupu pojedinačnih iskustava. Dakle, temporalnost to jest iskustvo povijesti temelji se na iskustvu pojedinca i onda se dalje konstruira u interakciji s drugim članovima zajednice. Pokazalo se analizom kako sjećanje na prugu jest formalan čin kada je riječ o javnom prostoru grada, ali da je naglasak na njezinom simboličnom poimanju u kontekstu iskustva temporalnost. Analizom je utvrđeno kako spominjanje stare pruge kod lokalnog stanovništva danas funkcionira kao razumljiva oznaka vremena odnosno vremenski i prostorni orijentir u okvirima grada koja se iščitava iz

navođenja gdje se netko nalazi kroz kontekst stare pruge kako bi odgovorili na pitanje koliko im još treba dok stignu ili kojim putem idu, prema tome je stara pruga i element lociranja. Na taj način referiranje na staru prugu u svakodnevnom životu postaje metoda za uspostavljanje vremenskih odnosa unutar lokalne zajednice. Analiza je također pokazala kako postoje različita iskustva temporalnosti kroz imaginariji stare pruge koja se prvenstveno ispoljavaju u generacijskom raskoraku. Suvremene interpretacije stare pruge postavljaju je u poziciju napretka i takvo iskustvo temporalnosti izmaknuto je iz linearnog poretka protoka vremena i konstrukcije da se sve što ide naprijed razvija. Kroz imaginariji stare pruge se odnos s prošlošću transformira, ona više nije teška već je romantičarski obojena idejom napretka kao polazišta za današnji oblik i poziciju Orahovice kao grada izmještenog iz izoliranosti i nepovezanosti. Tako je usporedba sa starom prugom u kontekstu temporalnosti postala referentna točka industrijaliziranosti i prosperiteta Orahovice.

Naposljetku, topografija sjećanja kao temeljni koncept koji koristim u radu nije samo idejni koncept kroz koji otvaram pitanja već se topografija sjećanja promiseće u koncept pomoću kojeg spoznajemo odgovore temeljem analize. Topografija sjećanja ne pretpostavlja samo upisivanje lokacija na kartu već se prostor grada mapira na način iščitavanja značenja i simboličkih implikacija tog prostora prisutnih u narativima lokalnog stanovništva. Kroz vizualni aspekt topografije sjećanja, koliko otvara pitanja relacija i prostornih odnosa toliko pruža i odgovore na iste jer smještajem na kartografski prikaz oni postaju jasno vidljivi i pruža se mogućnost iskustva imaginarija stare pruge. Korištenjem koncepta topografije sjećanja ispreplitanje materijalnih ostataka stare pruge, naracija koje žive među stanovništvom kao i medijskih krajolika koji se reflektiraju u svakodnevici mogu se shvatiti kao višeslojni, višestruki i višeznačenjski skup odnosa koji je nužan za stvaranje značenja i simboličkih implikacija. Njihovo ispreplitanje dovodi do zaključka da je moment stare pruge jedno od temeljnih uporišta osjećaja pripadnosti zajednici koje se manifestira na različite načine. Topografija sjećanja također ukazuje na suvremene promjene, prenamjene i preokupacije prostora, ali i zabilježenih *sjećanja* na staru prugu i njihovo živo sudjelovanje u svakodnevnom životu. Topografija sjećanja čini prošlost prisutnom i pruža mogućnost njezina iskustva jer pruža odgovore na to kako pojedinci i zajednica doživljavaju taj fragment povijesti to jest različita iskustva temporalnosti objedinjujući ih na jednom prikazu procesom mapiranja. Stoga, topografija sjećanja ustvari označava pozicioniranje sjećanje putem materijalnih ostataka i naracija ne samo u prostorni okvir grada već i u njegov vremenski okvir koji ne počiva isključivo na linearno-kazualnom vremenskom poretku već je isprepleten

različitim temporalnostima. Analiza je pokazala kako ostatci pruge pridonosi shvaćanju koncepta topografije sjećanja kao koncepta koji vizualizira odnos prema prošlosti i iskustva temporalnosti dok istovremeno ukazuje na suvremene promjene koje se događaju u zajednici. Također, analiza je pokazala da koncept topografije sjećanja ne samo da bilježi prošlost i odnos prema njoj već ju na svojevrsan način oživljava. Dakle pokazuje kako je prošlost prisutna u sadašnjosti, materijalizirana u ostacima stare pruge, a to je posebno istaknuto u kontekstu aktivnog poticanja razvoja grada i turistifikacije istog kroz komodifikaciju sjećanja na staru prugu.

## 5. LITERATURA

1. Assman, Jan. 2005. *Kulturno pamćenje, pismo, sjećanje i politički identitet u ranim visokim kulturama*. ur. Spahić, Mustafa, Zenica: Bibliotekata Tekst.
2. Balta, Ivan. 2009. "Značaj slavonsko-podravske željeznice u društvenom razvoju Slavonije krajem 19. i početkom 20. stoljeća." *Povijesni zbornik*, 3 (4), 193-225. <https://hrcak.srce.hr/105180> (31.08.2023.)
3. Barak, On. 2013. *On time. Tchnology and temporality in modern Egypt*. London: University of California Press, Ltd.
4. Bartoletti, Roberta. 2010. " 'Memory Tourism' and Commodification of Nostalgia" u *Tourism and Visual Culture, Volume 1, Theories and Concepts*, ur. Burns, M. Peter; Palmer, Cathy; Lester, Jo-Anne, London: CPI Antony Rowe Ltd, 23-43.
5. Belaj, Melanija. 2009. "Obiteljski fotografski album". *Studia ethnologica Croatica*, 21 (1), 285-305. <https://hrcak.srce.hr/45123> (31.08.2023.)
6. Bourdieu, Pierre. 1999. „The social definition of photography.“ U *Visual Culture: the reader*, Jessica Evans i Stuart Hall, ur. London: Sage Publications, 162-181
7. Brkljačić, M. i Prlenda, S. 2006. "Kultura pamćenja i historija". Zagreb: Golden marketing -Tehnička knjiga.
8. Coeckelbergh, Mark. 2023. *Digital Technologies Temporality, and the Politics of Co-Existence*, Wien: Springer International Publishing.
9. Connerton, Paul. 2003. *How societies remember*. Cambridge: Cambridge University Press.
10. Crljenko, Ivana. 2020. "Geographical names as a research topic for Croatian geographers." *Hrvatski geografski glasnik*, 82 (1) 59-83. <https://doi.org/10.21861/HGG.2020.82.01.03> (31.08.2023.)
11. Ćurak, Zvonko. 2013. *Slavonsko-podravske željeznice, slavonski "Guco" od postanka do nestanka*. Osijek: Grafika d.o.o.
12. Davison, Graeme. 1993. *Australian retroperspectives. The unforgiving minute. How Australia learned to tell the time*. Melbourne: Oxform University Press.
13. Durić, Dejan 2015. "OD HODANJA GRADOM DO MAPIRANJA: LEICA FORMAT DAŠE DRNDIĆ KAO TOPOGRAFSKA PROZA." *Fluminesia*, 27 (1), 171-188. <https://hrcak.srce.hr/140819> (31.08.2023.)
14. Halbwachs, Maurice. 1992. *On collective memory*. London: The University of Chicago Press Ltd.

15. Hall, Stuart. 1997. "The work of representation, From language to discourse" u *Representation: Cultural representations and signifying practices*. Ur. Hall, Stuart; Hamilton, Peter; Lidchi, Henrietta; Nixon, Sean; Gledhill, Christine. ur. London, Thousand Oaks, New Delhi: BPC Consumer Books Ltd, 29-40.
16. Kostrenčić, Alan. 2019. "Turistifikacija i javni prostor." *Mjera*, 1 (2), 36-41. <https://hrcak.srce.hr/264091> (31.08.2023.)
17. Labus, Alan. 2005. "Saveznici u tisku NDH 1943 - 1945.." *Radovi Zavoda za hrvatsku povijest Filozofskoga fakulteta Sveučilišta u Zagrebu*, 37 (1), 343-360. <https://hrcak.srce.hr/50295> (18.09.2023.)
18. Latour, Bruno. 1993. *We have never been modern*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.
19. Lončar, Sanja. 2011. "Mjesto, nemjesto. Interdisciplinarna promišljanja prostora i kulture" ur. Jasna Čapo i Valentina Gulin Zrnić, Institut za etnologiju i folkloristiku, *Etnološka tribina* 41 (34) 181-185. <https://hrcak.srce.hr/75310> (31.08.2023.)
20. Marcel, Jean-Christophe i Mucchielli, Laurent. 2008. "Maurice Halbwachs's *memoire collective*." u *Cultural Memory Studies, an International and Interdisciplinary Handbook*. ur. Erll, Astrid; Nunning, Ansgar; Young, B. Sara. Berlin, New York: De Gruyter, 141-150.
21. Massey, Doreen. 2001. "A Global Sense of Place." u *Space, Place, and Gender, (NED-New edition.)*, ur. Massey, Doreen. Minneapolis: University of Minnesota Press, 146–56. <http://www.jstor.org/stable/10.5749/j.ctttw2z.12> (31.08.2023.)
22. Mažuran, Ivan. 2008. *Orahovica 1228.-2008. Srednjovjekovna tvrđava, utvrđeni dvor, trgovište i grad*. Osijek: Ogranak Matice hrvatske Orhovica.
23. Musabegović, Senadin. 2009. "Mit o pobjedi kao mit o revoluciji." u *Kultura sjećanja 1945: povijesni lomovi i svaldavanje prošlosti*. ur. Pandurić, Josip. Zagreb: Disput, 37-59.
24. Nora, Pierre. 1996. *Realms of memory, The construction of the french past*. New York: Columbia University Press.
25. Nora, Pierre. 2007. "Između sjećanja i povijesti." *Diskrepancija*, 8 (12), 135-165. <https://hrcak.srce.hr/9911>. (31.08.2023.)
26. Ongle, Vanessa. 2015. *The global transformation of time 1870-1950*. London: Harvard Universey Press.
27. Papachristophorou, Marilena. 2013. *Myth, Representation, and Identity. An Ethnography of Memory in Lipsi, Greece*. New York: Palgrave macmillan.

28. Pink, Sarah. 2016. "Principles for a Digital Ethnography" u *Digital Ethnography: Principles and Practice*, Horst, Heather; Pink, Sarah; Postil, John; Hjorth Larissa; Lewis Tania; Tacchi Jo. ur. Los Angeles, London, New Delhi, Singapore, Washington DC: Sage, 8.-14.
29. Pupovac, Ozren. 2010. "Prezent Perfekt Ili Vrijeme Postsocijalizma." *Eurozine*, 1-8. <https://www.eurozine.com/prezent-perfekt-ili-vrijeme-postsocijalizma/> (31.08.2023.)
30. Rimac, Marko. 2007. "Etnička i socijalna struktura stanovništva Hrvatske i Slavonije prema popisu iz 1890. godine." *Zbornik Odsjeka za povijesne znanosti Zavoda za povijesne i društvene znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti*, 25, 225-294. <https://hrcak.srce.hr/18625> (31.08.2023.)
31. Sturken, Marita i Lisa Cartwright. ur. 2018. "Viewers Make Meaning" u *Practices of Looking, an introduction to visual culture*, Sturken, Marita i Lisa Cartwright. New York: Oxford University Press, 51-86.
32. Thrift, Nigel. 1997. "'Us' and 'Them': Reimagining places, Reimagining identities" u *Consumption and Everyday Life*, ur. Mackay, Hugh. London: Sage, 159-213.
33. Vitek, Darko. 2023. "Reinhart Koselleck i njegov koncept povijesne temporalnosti." *Povijesni prilozi*, 42 (64), 265-282. <https://doi.org/10.22586/pp.v42i64.25359> (31.08.2023.)
34. Volner, Hrvoje. 2012. "Drvena industrija Slavonije s posebnim osvrtom na obitelj Gutmann do kraja 1918. godine." *Historijski zbornik*, 65 (2), 453-476. <https://hrcak.srce.hr/134040> (31.08.2023.)

## 6. IZVORI

1. ([s.n.] [s.a.]d 'Centar za posjetitelje Orahovica, Antuna Mihanovića 14" [s.p.]
2. [s.n.]. 2018. "Gutmannova željeznica neiscrpan je povijesni izvor orahovačkog kraja". *Grad Orahovica*, 12. travnja, [s.p.]. <https://www.orahovica.hr/2018/04/gutmannova-zeljeznica-neiscrpan-je-povijesni-izvor-orahovackog-kraja/> (pristup 30.08.2023.)
3. [s.n.]. 2021. "Hrvatski narodni preporod". *Leksikografski zavod Miroslav Krleža*, [s.p.]. <https://enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=26455> (pristup 30.08.2023.)
4. [s.n.]. 2022a. "Gutmann, obitelj mađarskih veletrgovaca i industrijalaca." *Leksikografski zavod Miroslav Krleža*, 1. lipnja, [s.p.]. <https://tehnika.lzmk.hr/gutmann-obiljel/> (pristup 30.08.2023.)
5. [s.n.]. 2023. "Belišće d. d., drvoindustrijsko poduzeće osnovano 1884. kao obiteljsko poduzeće S. H. Gutmann u Belišću." *Leksikografski zavod Miroslav Krleža* 18. svibnja, [s.p.]. <https://tehnika.lzmk.hr/belisce-belisce/> (pristup 30.08.2023.)
6. [s.n.]. [s.a.]a. *Židovski biografski leksikon*, [s.p.]. <https://zbl.lzmk.hr/?p=187> (pristup 31.08.2023.)
7. [s.n.]. [s.a.]b "Hoćemo obnovu Gutmannove pruge". *Facebook*, [s.p.]. <https://www.facebook.com/profile.php?id=100081716410140> (pristup 31.08.2023.)
8. [s.n.]. [s.a.]b "O nama" Školski portal, [s.p.]. <https://www.skolskiportal.hr/o-nama/> (pristup 31.08.2023.)
9. [s.n.]. [s.a.]c "Lokomotiva Krauss Maffei 80 – 81." *Grad Orahovica*, [s.p.]. <https://www.orahovica.hr/lokomotiva-krauss-maffei-80-81/> (pristup 30.08.2023.)
10. [s.n.]. [s.a.]d "Povijest muzeja" Muzej Belišće, [s.p.]. <https://www.muzejbelisce.hr/povijest-muzeja/> (pristup 31.08.2023.)
11. [s.n.]. 1924. "Potankosti o velikoj željezničkoj nesreći kod Orahovice – vožnja u smrt brzinom od 70 km/ na sat." *Hrvatski list*, br. 159, [s.p.].
12. [s.n.]. 2007. "Uz nazočnost predsjednika Hrvatske i Mađarske, održana svečana sjednica Gradskog vijeća Orahovice". *Virovitičko-podravska županija*, 4. svibnja, [s.p.]. <https://www.vpz.hr/2007/05/04/uz-nazocnost-predsjednika-hrvatske-i-madarske-odrzana-svecana-sjednica-gradskog-vijeca-orahovice/> (pristup 31.08.2023.)



13. [s.n.]. 2016. "Gutmannova pruga". Facebook, [s.p.]. <https://www.facebook.com/profile/100064411373299/search/?q=%C4%86iro> (pristup 31.08.2023.)
14. [s.n.]. 2022b. "Lokomotiva 80 – 81.". Turistička zajednica grada Orahovice, 21. siječnja, [s.p.]. <https://www.tzgorahovica.hr/2022/01/lokomotiva-80-81/> (pristup 31.08.2023.)
15. Franulić, Markita. 2001. "Misleći internet". *Matica Hrvatska*, 2. kolovoz, [s.p.]. <https://www.matica.hr/kolo/286/misleci-internet-19872/> (pristup 31.08.2023.)
16. Grgurić, Vladimir. 2016. "NEPOZNATA SLAVONIJA: Lokomotiva 'Ahcigerka': Gutmannova parnjača još ponekad noću zapišti!" *Glas Slavonije*, 21. svibnja [s.p.]. <http://www.glas-slavonije.hr/302301/11/Lokomotiva-Ahcigerka-Gutmannova-parnjaca-jos-ponekad-nocu-zapisti?fbclid=IwAR1zQke0NOW9CC2-Gx5cFRJM6SKOm5dUVlgpNqZmstUlwapNsmFwueiGdHQ> (pristup 30.08.2023.)
17. Lajnert, Siniša. 2015. "Sudbina obitelji Gutmann" *Željezničar*, svibanj. 30. <https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2016/04/Zeljeznicar-834> (pristup 30.08.2023.)
18. Lepan Štefančić, Suzana. 2016. "GRAD OBITELJI GUTMANN: Osnivači Belišća skinuli ljagu s imena nakon 70 godina". *Večernji list*, 20. kolovoza, [s.p.]. <https://lokalni.vecernji.hr/gradovi/osnivaci-belisca-skinuli-ljagu-s-imena-nakon-70-godina-38> (pristup 20.08.2016.)
19. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske. Pravilnik o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama. NN 92/19 na snazi od 30.09.2019.
20. Pejak, Marina. "Problematika sjećanja i pamćenja na primjeru kulturne organizacije grada Valpova." Završni rad. Sveučilište Sjever, 2018. <https://dabar.srce.hr/islandora/object/unin%3A2380> (pristup 31.08.2023.)
21. Perušić, Antun. 2020. "Istina o lokomotivi 80-81". 29. siječnja, [s.p.].
22. Žarković, Petar. 2006. "Obnavlja se 'ćiro' s Gutmannove pruge" *Jutarnji list*, 21. ožujka, [s.p.]. <https://www.jutarnji.hr/naslovnica/obnavlja-se-ciro-s-gutmannove-pruge-3396338> (pristup 31.08.2023.)

## 7. PRILOZI

Slikovni prilog 1. Prikaz lokacija arhitektonskih ostataka stare pruge na kartografskom prikazu Orahovice. Autorica slikovnog prikaza je Vanesa Sikora.....	18
Slikovni prilog 2. Prikaz lokacije Ćire na kartografskom prikazu Orahovice. Autorica slikovnog prikaza je Vanesa Sikora. ....	19
Slikovni prilog 3. Fotografija lokomotive Ćiro nakon obnove. Fotografija objavljena na stranicama turističke zajednice grada Orahovice 21. siječna 2022. godine. ....	20
Slikovni prilog 4. Crtež tehničkih značajki lokomotive Ćiro. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine.....	22
Slikovni prilog 5. Nekadašnji željeznički most nedaleko Orahovice (Pištana). Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine. ....	23
Slikovni prilog 6. Ostatci nekadašnjeg željezničkog mosta nedaleko Orahovice (Pištana), danas. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine. ....	23
Slikovni prilog 7. Fotografija lokomotive Ćiro prije obnove. Fotografija objavljena na stranicama grada Orahovice [s.a.].....	31
Slikovni prilog 8. Prikaz lokacije stare ložione na kartografskom prikazu Orahovice. Autorica slikovnog priloga je Vanesa Sikora.....	37
Slikovni prilog 9. Stara ložiona. Fotografija objavljena na stranicama Virovitičko-podravske županije, 18. Studenog 2018. godine. ....	38
Slikovni prilog 10. Stara ložiona, prikaz unutrašnjosti. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine. ....	39
Slikovni prilog 11. Informativni pano postavljen pokraj Zelene kuće. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine.....	40
Slikovni prilog 12. Izgled Orahovice 1922, kupalište. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine. ....	41
Slikovni prilog 13. Željeznički kolodvor u Orahovici 1961. godine. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine.....	41
Slikovni prikaz 14. Prikaz lokacije Zelene kuće na kartografskom prikazu Orahovice. Autorica slikovnog priloga je Vanesa Sikora.....	42
Slikovni prilog 15. Zelena Kuća. Fotografija objavljena na stranicama grada Orahovice, [s.a.] .....	43

Slikovni prilog 16.Prikaz lokacije nekadašnjeg željezničkog kolodvora na kartografskom prikazu Orahovice. Autorica slikovnog prikaza je Vanesa Sikora.....	44
Slikovni prilog 17.Nekadašnji željeznički kolodvor u Orahovici danas. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine.....	45
Slikovni prilog 18. Prikaz lokacije teretnog vagona na kartografskom prikazu Orahovice. Autorica slikovnog priloga je Vanesa Sikora.....	47
Slikovni prilog 19.Ostatci teretnog vagona stare pruge. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine.....	48
Slikovni prilog 20.Prikaz lokacija aktualnih okupljanja građana na kartografskom prikazu Orahovice. Autorica slikovnog priloga je Vanesa Sikora.....	49
Slikovni prilog 21. Šetnica, trasa nekadašnje željeznice. Fotografija objavljena na YouTube kanalu MultiSlaBo 2020. godine.....	50
Slikovni prilog 22.Grafit lokomotive Ćiro. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine.....	54
Slikovni prilog 23. Predstavljanje projekta 'Ćiro', osnovna škola Orahovica. Fotografija objavljena na stranicama Školskog portala 2021. godine .....	55
Slikovni prilog 24. Kolaž lokomotive Ćiro iz dječijeg vrtića. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine.....	57
Slikovni prilog 25. Penjalica u obliku lokomotive, Orahovica. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine.....	58
Slikovni prilog 26. Prometni znak, Orahovica. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine.....	59
Slikovni prilog 27. Razglednica Orahovice s motivom lokomotive Ćiro. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine.....	60
Slikovni prilog 28. Magnet s motivom lokomotive Ćiro. Autorica fotografije je Vanesa Sikora 2023. godine.....	60

## 8. KAZIVAČI

1. I. G. (1979), Orahovica, datum intervjua 24.06.2022. u Orahovici. Podatci o kazivaču dostupni su autorici teksta.
2. D. R. (1945) Orahovica, datum intervjua 04.05.2023. u Orahovici. Podatci o kazivaču dostupni su autorici teksta.
3. S. U. (1965) Orahovica, datum intevjua 04.05.2023. u Orahovici. Podatci o kazivaču dostupni su autorici teksta.
4. N. M. B. (1963) Osijek, datum intervjua 21. 06. 2022. u Belišću. Podatci o kazivaču dostupni su autorici teksta.