



Bartul Čović 6. prosinca 2020.

Život u zaleđu: Drniš

Nekada gradić s najraznovrsnijim proizvodnim pogonima, u kojima je nastajalo gotovo sve od pršuta do tekstila i alata, danas je sve praznija usputna stanica u šibenskom zaleđu. Donosimo treći tekst iz ciklusa novinarskog projekta Život u zaleđu, posvećen ekonomskoj propasti Drniša i okolnog kraja te aktualnim izazovima s kojima se suočavaju njegovi žitelji.



Nekadašnji Jadran Trans, Drniš, studeni, 2020. godine (foto: BČ)

Hrvatska prijestolnica pršuta, smještena između planina Svilaje, Promine i rijeke Krke više se ne nalazi uz važne prometne pravce, izuzev željeznice. „Stara cesta“ (državna cesta D33) prolazi Drnišom i bila je glavna poveznica Dalmacije i kontinentalne

Hrvatske do izgradnje autoceste A1, čiji se najbliži izlaz nalazi na 25 kilometara od grada. Prije otvaranja Dalmatine, nekoliko je autobusa dnevno polazilo s drniškog kolodvora prema Zagrebu, dok danas postoji samo linija jednog autoprijevoznika, koji vozi tek nekoliko dana u tjednu. Karta za vlak do Zagreba koštat će vas stotinjak kuna, ali do svega šezdesetak kilometara udaljenog Splita čak više od sedamdeset. Dakle, grad se po mnogim mjerilima u novije vrijeme našao usred ničega, ali neki razvojni problemi potječu i iz ranijih perioda.

Broj stanovnika samog Drniša bio je u porastu sve do ratne 1991. godine, kada je u njemu obitavalo 4653 ljudi (3447 Hrvata; 1021 Srba), ali je istovremeno broj stanovnika okolnih sela bio u značajno većem padu, što sugerira da čak ni najbliža okolica nije prvenstveno gravitirala Drnišu, nego Šibeniku, Splitu i drugim većim središtima. Možda je uzrok tome bila željeznica koja je drniški kraj povezivala sa Splitom, ali vidljivo je da je i u SFRJ nedostajalo mikroregionalnih središta koja su mogla ispunjavati potrebe stanovništva manjih naselja. Ipak, neosporno je da je Drniš najviše napredovao upravo u drugoj polovici 20. stoljeća, iako su ratna razaranja te pretvorba i privatizacija do danas zbrisali većinu opipljivih tragova iz toga vremena.

Počeci industrije u Drnišu vezani su uz rudarstvo. Krški dalmatinski prostor bio je bogat mineralnim sirovinama i rudama, a govori se kako su na prostoru Siverića seljaci za vlastite potrebe kopali površinski sloj uglja čak i u mletačko doba. Organiziranje rudarenje započinje sredinom 19. stoljeća i potrajalo je do sedamdesetih godina prošlog stoljeća, kada su iscrpljena zadnja ležišta uglja i boksita, većinom u neposrednoj blizini Siverića. Na mjestu nekadašnjih rudarskih postrojenja s radom nastavljaju pogoni kao što su: Tvornica kalcitnih punila Mikrosiverit, Hidroelektra i Udarnik.

Na užem području grada postojao je još pogon Mesoprometa sa svojom svinjogojskom farmom, klaonicama i dućanima, pogon splitske tvornice alatnih strojeva Dalmastroj, pogon tekstilne tvornice Krateks, Trgopromet, vinogradi Dalmacijavina, pogon Dinarke Knin, Drniš Trans (kasnije Jadran Trans) itd. Većina nabrojanih firmi zapošljavala je po više od 200 ljudi, ali danas više ne postoji. Ponajveća žal među lokalnim stanovnicima danas se osjeća zbog Mesoprometa jer su prehrambena industrija i proizvodnja drniškog pršuta imali ogromnu ekonomsku i simboličku važnost za cijeli kraj.

Hrvatski fond za privatizaciju je 1994. godine na čelo Mesoprometa (tada već preimenovanog u Salonacoop) postavio drniškog poduzetnika Andriju Kevića, čovjeka iz kruga ljudi Nadana Vidoševića. Firma je u tom trenutku zapošljavala 1900 ljudi, a njena imovina bila je službeno procijenjena na 37 milijuna njemačkih maraka (DEM), iako je samo pogon u Solinu vrijedio šezdesetak milijuna DEM.



GIRK Kalun, Drniš, studeni 2020. godine (foto: BČ)

Nedugo nakon što je Kević došao na čelo Salonacoopa tvrtka je podijeljena na šest društava i započeta je rasprodaja, a svih 1900 radnika uskoro je ostalo bez posla. Prema [pisanju Jutarnjeg lista](#) Kević je u nekoliko procesa u kojima je sumnjičen za malverzacije i gospodarski kriminal pravomoćno oslobođen, dok se neki još uvijek vode.

Od firmi koje i dalje funkcioniraju tu su GIRK Kalun, Drniš Plast i Alu Flex Pack (nekadašnja Tvornica oplemenjenih folija sada u vlasništvu švicarskih ulagača). O privatnom poduzeću Kalun koje se bavi gospodarenjem otpadom u Drnišu uglavnom se priča u negativnom kontekstu i nije posve jasno što se sve spaljuje u njihovim pogonima. Šibenski portal [TRIS pisao je](#) kako se zagrebački mulj iz prečištača transferira Kalunu na termičku obradu, a Kalun umjesto zbrinjavanja i spaljivanja otpad iskrcava na međimurska polja jer navodno ima svojstva prirodnog gnojiva. Provinciji je tako i doslovno dana uloga deponije i odlagališta otpada iz centra. Etnološkinja Jelena iz obližnjih Miljevaca govori:



„Drniš je po pričama svih starijih o predratnom razdoblju bija baš pravi mali samodostatni gradić, nije im falija ni Šibenik ni Split – sve si ima tu, parcele u plodnom Petrovu polju su se obrađivale i održavale, malo tko ne zna za Mesoprometovu reklamu s nasmijanim brkatim muškarcem u narodnoj nošnji koji drži pršut s etiketom ‘Drniški pršut’... Ali klasična priča – od rata stagnira i odumire, s tek ponekim mikro-poboljšanjima koja su opet uglavnom kozmetičke naravi i često politički tempirana. Mislim da smo još uvijek područje od posebne državne skrbi i to sve govori. Županija je prilično centralizirana i zanemareno zaleđe tek svako toliko dođe u fokus interesa, pasivni kraj neka ostane pasivan. Prije nekoliko godina došlo je čak i do teme o mogućnosti zatvaranja srednje škole zbog premalog broja upisanih u drnišku srednju školu. Ne znam što je nagnalo nove srednjoškolce u izboru nastavka školovanja u svome gradu, ali srednja škola srećom i dalje postoji na Poljani i proširuje izbor mogućih zanimanja.”

Infrastrukturni nedostaci grada danas su golemi. Prometna povezanost okolnih sela je na poražavajućoj razini. Prije par godina u javnost su isplivale slike plastičnih stolica za plažu u prtljažniku kombija na kojima su se miljevački srednjoškolci vozili do Šibenika. Ni nešto starije generacije nisu bile privilegiranije, prisjeća se Jelena:

„mi smo se vozili u busu, u kojem su se prethodno prevozili pirotehničari, di je rupa u podu bila, tik iza kola pa je lipo blato odozdo upadalo u bus i siceve, a zadnja vrata su bila zavezana žicom da se ne otvaraju u vožnji.“

Prijevoz predstavlja i aktualni problem drugim skupinama stanovništva:

„Tragična je činjenica da je jedina prometna povezanost sela s ičim – taj nesritni školski bus ‘kombi’ – u kojem se usred korone ne može držati razmak, pa ako koja baba ne daj bože triba doktoru ionako ne more, a ranije bi morala cili dan ostat u Drnišu do kraja nastave.“

Sela koja se nalaze na putu prema Splitu u puno su povoljnijem položaju zbog Prometovog busa broj 80 koji vozi svakodnevno. S druge strane, povezanost sa županijskim središtem Šibenikom je nepouzdana, a cijena puta nelogična, pa se tako

za autobus do Šibenika mora izdvojiti 31 kuna, 4 više nego do puno udaljenijeg ~~Split~~ Splita. Stanovnicima drniškog kraja svakako ne nedostaje svakodnevnih izazova i prepreka. Mnogi su se okrenuli turizmu koji se u ovom dijelu Zagore krenuo razvijati zbog blizine Nacionalnog parka Krka. Sve je više onih koji privređuju od turizma u Miljevcima, Promini, Pakovom Selu, Trbounju. Otvaraju se OPG-ovi i sve je više pršutara koji čuvaju tradiciju proizvodnje ove poznate delicije.

Među pozitivnim trendovima kulturne ponude Jelena izdvaja gradsko kino koje je ponovno aktivirano prije nekoliko godina, a ponuda uvijek bude nešto šira u sezoni:

„osim za filmske projekcije, prostor kina Drniš tokom godine ugošćava predstave i koncerte, liti grad posebno živne i najveći je šušur sredinom kolovoza, oko fešte sv. Roka. Godinama se odvija manifestacija Drniško kulturno ljeto. A da posjetite bilo koju iznimno posjećenu svirku, koncert, radionicu, predstavu ili izložbu i vi bi rekli – u Drnišu se super živi. No, takav bogat sadržaj s ljetom nažalost prestaje.“

Naša sugovornica kao najaktivniju grupu građana navodi Udrugu Žena na čijoj se web **stranici** mogu vidjeti pozivi na razne edukacijske radionice koje organiziraju za svoje sugrađanke i sugrađane.

„Pomažu starijima, održavaju tečajeve šivanja, rada na računalu, prve su organizirale ono šivanje maskica u trećem mjesecu kad je bila nestašica i nigdi ih nije bilo pa su nabavile materijale i podilile ženama sa šivaćim strojevima i skupilo se preko 500 maskica koje su se podilile prvo ljudima po dućanima, firmama, pekarama i sličnim biznisima koji su nastavili radit.“

Očigledno je da Drnišu ne nedostaje ljudi spremnih raditi za svoju zajednicu i njen boljitak, ali za značajnije poboljšanje ekonomske slike cijelog kraja bio bi potreban potpuni zaokret u politici koju državni vrh provodi već desetljećima. Njezini najkonkretniji učinci na drniško područje vidjet će se na popisu stanovništva iduće godine. U doba nesigurnosti i neizvjesne budućnosti dobar dio stvari ne može se pouzdano prognozirati, ali nažalost možemo biti apsolutno sigurni da će se u popisu 2021. u Drnišu i mnogim drugim sličnim sredinama dodatno povećati broj onih koji su sreću morali potražiti daleko od nekoć toliko drugačijeg zavičaja.



Novinarski projekt *Život u zaleđu* realizira se u okviru potpore novinarskim radovima Agencije za elektroničke medije.

Like Share 55 people like this. [Sign Up](#) to see what your friends like.

TAGOVI: [Alu Flex Pack](#), [Bartul Čović](#), [Dalmacijavino](#), [Dalmastroj](#), [Dinarka Knin](#), [Drniš](#), [Drniš Plast](#), [Drniš Trans](#), [GIRK Kalun](#), [Hidroelektra](#), [Hrvatski fond za privatizaciju](#), [industrija](#), [Jadran Trans](#), [Krateks](#), [Mesopromet](#), [Mikrosiverit](#), [Miljevci](#), [Pakovo selo](#), [pretvorba](#), [privatizacija](#), [Promina](#), [pršut](#), [reindustrijalizacija](#), [Salonacoop](#), [Šibenik](#), [Trbounje](#), [Trgopromet](#), [Tvornica oplemenjenih folija](#), [Udarnik](#)

Vezani članci

Bartul Čović 13. prosinca 2020.

