

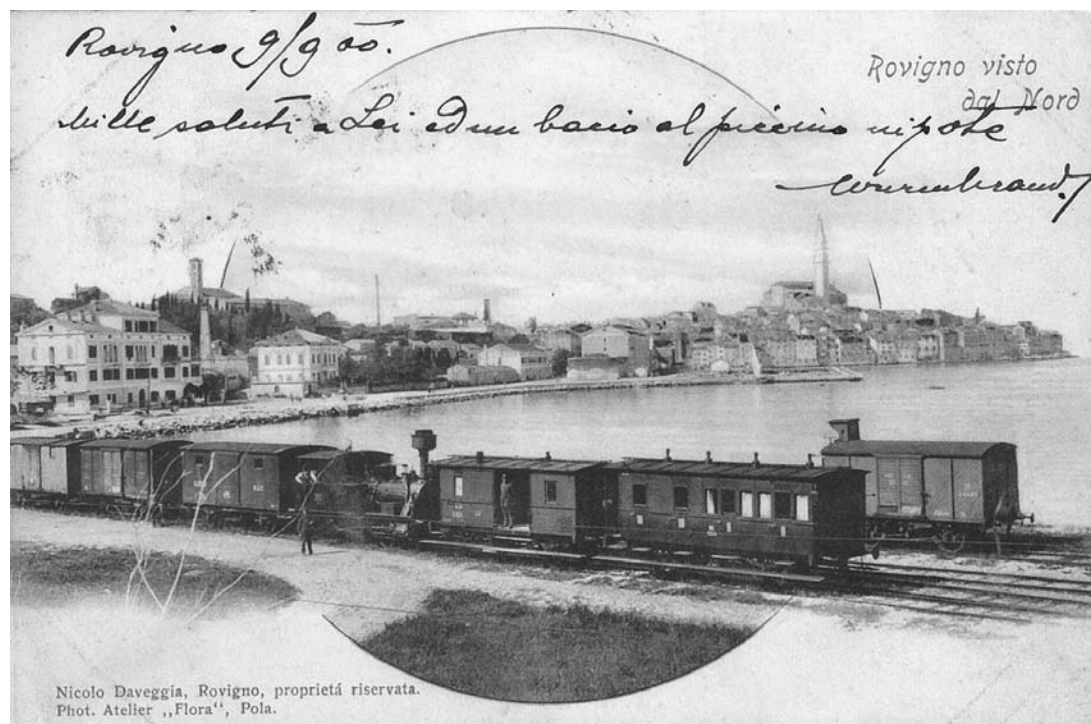
LOKOMOTIVA U NEOBAROKNOJ PALAČI?!

IZLOŽBA ŽELJEZNIČKA PRUGA KANFANAR – ROVINJ 1876.–1966.

KATARINA MARIĆ □ Zavičajni muzej grada Rovinja, Rovinj

sl. 1. Pogled na Rovinj sa sjeverne strane iz uvala Valdibora, početak 20. st.
Zbirka razglednica, Zavičajni muzej grada Rovinja

sl. 2. Dio izložbe *Željeznička pruga Kanfanar – Rovinj 1876. – 1966.* u Zavičajnom muzeju grada Rovinja, 14. prosinca 2006. – 18. ožujka 2007.



Kada smo počeli razvijati ideju o prezentiranju željezničke povijesti Rovinja, nismo ni slutili na koliko će odobravanje suradnika, članova lokalne zajednice, ali i lokalne samouprave naići, ali ni s koliko ćemo se problema i žaljenja vrijednih propusta susresti u pokušajima skupljanja i istraživanja građe.

Cilj obilježavanja 130. godišnjice jednog događaja kao dijela gospodarske, industrijske, turističke i civilizacijske povijesti grada Rovinja i njegove okolice bilo je isticanje problematike čuvanja i zaštite tehničke i industrijske baštine, upozorenje i senzibiliziranje javnosti, stručne ili šire, na izuzetnu važnost građe vezane za povijest željeznice, koja je u mnogočemu promijenila ne samo vizuru grada i sjevernog zaljeva Valdibora već i bitno uvjetovala veće migracije stanovništva, što je u konačnici rezultiralo velikim socijalnim i nacionalnim promjenama.

Činjenica da u Hrvatskoj nema stručnjaka za industrijsku arheologiju (kao u susjednoj Sloveniji) nije nas omela u želji da pokušamo na isti pijedestal, kao što činimo

s umjetničkim djelima, postaviti predmete radn(ičk)og prostora, gradilišta i prometnica.

S obzirom na to da Zavičajni muzej grada Rovinja kao manji gradski muzej ne može nabaviti, restaurirati, ali ni adekvatno čuvati predmete industrijske i tehničke baštine većih dimenzija (smješten je u neobaroknoj palači iz sredine 19. st. u samom središtu povijesne gradske jezgre) koji se, u ovom primjeru, odnose na željeznicu, primjerice na parnu lokomotivu pod nazivom *Rovigno* ili na onu koja je prometovala na trasi Kanfanar – Rovinj, razne strojeve i opremu, nije nam preostalo ništa drugo nego da pokušamo interpretirati povijest željezničke pruge u kontekstu njezina utjecaja na razvoj lokalne zajednice te zainteresirati javnost za važnost onoga što često sama naziva "starom kramom".

Među povijesnim zbirkama našeg muzeja ima vrlo malo predmeta tehničke baštine, a najčešće su izolirani i izvan su konteksta, pa je veći dio predmeta valjalo posuditi i "pronaći".



sl.3. Željeznička stanica Rovinj, 2006.

Nakon modernizacije ceste Kanfanar – Rovinj još se više razvio cestovni promet pa je odlučeno da se promet tom prugom obustavi.

Prugom Kanfanar – Rovinj posljednji je vlak prošao 20. listopada 1966.

sl. 4. Željeznička stanica Sošići, 2006.

sl. 5. Željeznička pruga kod crkvice Sv. Tome nadomak Rovinja



Građu koja se može kvalificirati kao industrijska ili tehnička nabavili smo na željezničkoj stanici Kanfanar i Pula, kao predmete koji su još uvijek u uporabi ili kao dio kancelarijskog inventara, te od privatnih kolekcionara, zaljubljenika u željeznicu i jedinih koji su navrijeme uočili poštovanja vrijednu dugu povijest industrije.

O pruzi

Pruga od Kanfanara do Rovinja bila je dio Istarske državne željeznice (Istrianer Staatsbahn – IstB) kojom je Austro-Ugarska Monarhija povezala ratnu luku i Arsenal u Puli sa željezničkom mrežom. To je imalo stratešku važnost jer je željeznica bila jedini siguran i brz način transporta kopnom, a Pula je za Monarhiju značila zaštitu interesa na Jadranu.

Rovinj je tada bio gospodarski najjači grad u Istri, a to je presudilo i prilikom odlučivanja o povezivanju na željezničku mrežu. Rovinju je to donijelo velike koristi, posebno u razvoju industrije, trgovine i turizma.

Rovinj su nazivali gradom tvornica. Već 1847. otvoren je parni mlin i tvornica za proizvodnju tjestenine braće Blessich, 1852. uljara za masline i tvornica cementa Cattraro-Stengle na otoku Sv. Andrea, 1854. pogon za proizvodnju sapuna te pogon za proizvodnju platna Giardo-Ceccon, 1872. tvornica duhana I. R. Manufattura tabacchi, 1878. tvornica svijetla Istriana, 1882. tvornica stakla Eufemia, destilerija Retti e Vianelli i tvornica za preradu i konzerviranje ribe *Société generale française de conserves alimentaires*. Godine 1882. 37 % aktivnog stanovništva bavilo se obrtom i industrijom, što je bila rijetkost za tako malo mjesto. Tada se, primjerice, 24 % aktivnog stanovništva bavilo poljoprivredom, 3 % trgovinom, 7 % ribarstvom, 7 % pomorstvom itd. Sve je to pogodovalo odluci da se Rovinj poveže u željezničku mrežu. Osim toga, valja spomenuti da je Rovinj u doba gradnje pruge imao oko 9500 stanovnika, poštu i telegraf, luku i lučki ured, javnu biblioteku, kazalište, škole, različite udruge i dr.

O gospodarskoj snazi Rovinja govori i podatak da je u gradu bilo utemeljeno Društvo za izgradnju istarske željeznice pod ravnateljstvom dr. Giuseppea Basilisca.

Gradnja pruge Kanfanar – Rovinj započela je 23. prosinca 1873., a prvi vlak stigao je u Rovinj 19. kolovoza 1876. Pruga je počela gubiti značenje 1960-ih godina zbog istrošenosti, pomanjkanja sredstava za modernizaciju i sve veće konkurencije cestovnog prometa. Nakon modernizacije ceste Kanfanar – Rovinj još se više razvio cestovni promet i odlučeno je da se promet tom prugom obustavi. Prugom Kanfanar – Rovinj posljednji je vlak prošao 20. listopada 1966.

Proteklo je, dakle, 130 godina od početka i 40 godina od prestanka prometovanja tom prugom. Bilo je više inicijativa za obnovu prometa, ali bez rezultata. Iako ta mogućnost još postoji jer je trasa pruge očuvana, a i prostorni planovi imaju rezerviran koridor za nju, sve je manje mogućnosti da će se to doista i dogoditi.

Izložbu je kao popratni sadržaj pratio katalog s detaljnim opisom cijele trase pruge Kanfanar – Rovinj, svih prijelaza, čuvarnica, mostova, podvožnjaka i nasipa te s arhitektonskim rješenjima triju postaja te trase, od kojih je samo ona u Kanfanaru još u funkciji, dok zgrada u Rovinju ima stambeno-sportsko-ugostiteljsku namjenu, a ona u Sošićima u privatnom je vlasništvu.

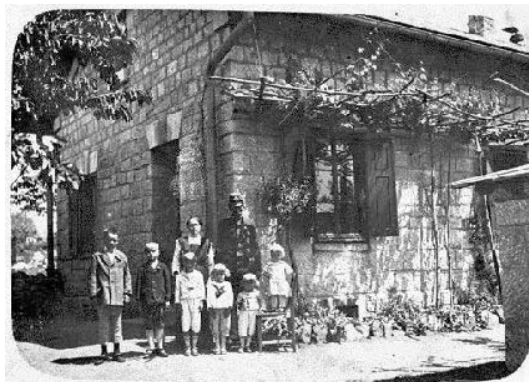
Iako Muzej ima potporu lokalne samouprave za pokretanje projekta očuvanja tog dijela kulturne baštine, postoji niz teškoća u njegovoj realizaciji. Zgrade željezničkih postaja i čuvarnica većim su djelom u vlasništvu HŽ-a ili su već prodane privatnom sektoru, tako da su mogućnosti povezivanja vrijednih arhitektonskih primjera i cijeloga željezničkog kompleksa vrlo malene. Na željezničkoj postaji u Rovinju kolosijeka gotovo i nema, a duž trase mjestimice također nedostaju tračnice. Zavičajni muzej grada Rovinja je u jesen 2006. fotodokumentirao stanje na željezničkoj pruzi duž cijele trase

sl. 6. Obitelj željezničara, vl. Jovan Ćimović, Pazin

sl. 7. Kanfanar, poč. 20. st.
Zbirka razglednica, Zavičajni muzej grada Rovinja

sl. 8. Karbidska lampa, vl. Jovan Ćimović, Pazin

sl. 9. Aparat za gašenje požara, priv. VI.
Jovan Ćimović, Pazin



Kanfanar – Rovinj te je u sklopu tematske izložbe prikazivana videoprojekcija zapisa, zajedno s mnogobrojnim fotografijama (od 1874. do 1966.) koje prikazuju život i svakodnevne situacije uz željezničku prugu, uglavnom iz privatnih zbirki građana koji su na pruži radili do njezina zatvaranja 1966. ili od članova njihovih obitelji, od kojih smo dobili najkorisnije i najvrednije informacije i fotografije.

Rad na izložbi omogućio je Muzeju da se dio građe vezane za isječak povijesti grada i okolice sačuva i dokumentira. Među suradnicima moramo istaknuti g. Josipa Orbančića, koji je kao strastveni istraživač povijesti željeznice i uopće prometa u Istri potaknuo ideju o izložbi uz dvije važne spomenute obljetnice, ali i posudio velik dio građe na osnovi koje je izložba i nastala. Važno je reći da je veći dio dokumentarističke građe posuđen od kolega iz Slovenije, među kojima je, osim spomenutoga g. Orbančića, i g. Tadej Brate, dipl. industrijski arheolog. Gotovo svi privatni kolekcionari voljni su donirati svoje zbirke ako se nađu prostor i sredstva za njihovo izlaganje. Uz tu građu ZMGR je dio predmeta otkupio, a kako je riječ o manjem broju predmeta, pohranjeni su unutar povijesne zbirke ili dokumentarističkog fonda i fototeke.

Kako je upravo željeznica dala poticaja rovinjskoj industriji u drugoj polovici 19. st., a izložba priređena njoj u čast pretvorila zahrđale i prašnjave predmete u vrijednu muzejsku građu, nadamo se da će ova izložba biti poticaj da se i ostatak bogate industrijske baštine Rovinja očuva, zaštiti, stručno obradi, dokumentira i postane dio vrijednih zbirki industrijske baštine Hrvatske, kao što je učinjeno, primjerice, u Duhanskome muzeju u kompleksu zgrada Tvornice duhana Rovinj, koji je također iznikao iz jedne privatne zbirke da bi se pretvorio u tematsku i morfološku cjelinu (dokumenti, strojevi, pribor, vrste proizvoda, ambalaže, grafički i industrijski dizajn). Primjer muzeja unutar postojeće industrije trebao bi postati uzor ostalim prostorima industrijske i tehničke prošlosti koji, nažalost, još uvijek bude samo osjećaje nostalgije i žaljenja, umjesto da postanu mjesta atraktivnih središta kulture (i turizma).

Priljeno: 14. lipnja 2007.



A LOCOMOTIVE IN A NEO-BAROQUE PALACE? THE EXHIBITION "THE KANFANAR-ROVINJ RAILWAY 1876 – 1966"

This article has a review of the exhibition "The Kanfanar Rovinj Railway 1876-1966", in the Local History Museum of Rovinj, the objective of which was to highlight the problems of preserving and conserving the industrial and engineering heritage, drawing the attention of the general and specialised public, and sensitising it, to the exceptional importance of material related to the history of the railway, which in many ways changed not only the appearance of the town and the northern bay of Valdibora but also had an essential effect on the greater migration of the population, which ultimately resulted in major social and national changes.

The fact that in Croatian there are no experts in industrial archaeology has not ultimately frustrated the ambition to place objects of the working space, the working-class space, the building sites and roads on the same pedestal on which works of art are placed.

Since the Rovinj Local History Museum, as small municipal museum, cannot acquire, restore or appropriately preserve objects of the industrial and engineering heritage of major dimensions, all that remains is to try to interpret the history of the railway line in the context of its influence on the development of the local community.

Among historical collections, the Rovinj Local History Museum has very few objects of the industrial heritage, and what there are tend to be isolated and out of context, most of the objects having to be borrowed or found. Material that can reasonably be called industrial or engineering was obtained at the railway stations in Kanfanar or Pula, objects that were still in use, or parts of the office inventory, and from private collectors, railway fans and the only people who had in time noticed the long and respect-worthy history of the industry.