

ZNAČAJ I MUZEOLOŠKA VRIJEDNOST TEHNIČKE GRAĐE MUZEJA BELIŠĆE I SPOMEN-PODRUČJA JASENOVAC

IM 32 (3-4) 2001.
IZ MUZEJSKE TEORIJE I PRAKSE
MUSEUM THEORY AND PRACTICE

HELENA BUNIJEVAC □ Hrvatski željeznički muzej, Zagreb



sl.1 Spomen vlak Gutmannove željeznice
nakon ratnog oštećenja na novoj lokaciji u
tvorničkom krugu

VALORIZACIJA KAO OBNOVITELJSKI POTICAJ. Kao što znamo, tijekom trajanja Domovinskoga rata stradanja i razaranja nisu bili pošteđeni ni kulturna baština, galerijske i muzejske ustanove zajedno sa svojim vrijednim zbirkama i građom. U sljedećem prikazu osvrnut ću se na malen segment stradale tehničke građe koja je bila dio izložbenih cjelina u Muzeju Belišće i Spomen-području Jasenovac. Svrha napisa je valorizacija muzeološke vrijednosti spomenute tehničke građe, koja može biti podloga za njezino obnavljanje i dovodenje u izvorno stanje.

Uspomena na Gutmannove željeznice. Spomenička cjelina Belišća zaokružena je godine 1976. postavljajanjem kompozicija vlaka popularne Slavonsko-podravске željeznice (SPŽ). Pod sintagmom Slavonsko-podravске željeznice razumijevamo željeznički sustav koji je obučavao ukupno 182 kilometra željezničke pruge širine kolosijeka 1000 mm. Sustav su godine 1884. počela graditi četvorica braće iz

mađarske plemićke obitelji Gutmann i to od vlastite novoizgrađene pilane u Belišću do mjesta Harkanovca i Koške u okolici Našica, gdje su eksploatirali drvenu građu iz bogatih šumskih kompleksa. Ta prva pruga popularno nazvana *Gutmannove željeznice*, ukupno dugačka 16 kilometara, bila je isključivo u funkciji šumske željeznice. Daljnje širenje željezničke mreže i na ostala područja u istočnoj Slavoniji bilo je uvjetovano potrebom izgradnje pruga koje će biti otvorene za cjeloviti javni prijevoz. Takve pruge su prema ondašnjim zakonskim određenjima mogla graditi samo dionička društva, pa su braća Gutmann godine 1889. osnovala dioničko društvo Slavonsko-podravске željeznice sa 80-postotnim vlasničkim udjelom. Odmah potom otpočeli su s intenzivnom gradnjom željezničkih pruga koje su za promet otvarali etapno, sve do godine 1908. Sve su pruge bile građene s prilično rijetkom kolosiječnom širinom 1000 mm, ostvarivale su priključne veze s već izgrađenim gospodarskim (vicinal-



sl.2 i sl.3 Kompozicija vlaka, sastavljena od parne lokomotive 20-184, tendera 26-095 i pet dvoosovinskih teretnih vagona, tzv. G vagona, postavljena je u Spomen-područje Jasenovac početkom osamdesetih godina XX. stoljeća.

nim) prugama u svojem okruženju, s time što su u Osijeku ostvarile i priključak na ondašnju državnu prugu Budimpešta-Beli Manastir-Osijek-Dalj-Vinkovci-Slavonski Brod.

Izgradnja prilično široke pružne mreže SPŽ-a poduprla je intenzivan industrijski razvoj Belišća i tako u začetku utjecala na gospodarsko oblikovanje mjesta i njegove šire okolice. Uz to, ta ista pružna mreža zadovoljavala je prometne potrebe na tom području sve do šezdesetih godina XX. stoljeća, kada je, opterećena agresivnijim razvojem i konkurentskom sposobnošću cestovnoga prijevoza, počela iskazivati predznake nerentabilnosti. Stoga je u razdoblju između 1966. i 1970. godine slijedilo postupno obustavljanje prometa na pojedinim pružnim dionicama nekadašnje Slavonsko-podravske željeznice, a 25. prosinca 1970. na tom je području uspostavljena nova željeznička veza između Belišća i Bizovca prugom normalne širine kolosijeka.

Lokomotiva SPŽ 50-58 jedini primjerak te serije.

Očuvanje uspomena na SPŽ potaknulo je Društvo pri-

jatelja starina Belišće i to poticanjem obnove željezničke kompozicije uskotračne željeznice i njezinim postavljanjem godine 1976. u spomen-područje *Kombinata Belišće*. Za tu svrhu u željezničkim je radionicama restaurirana parna lokomotiva oznake SPŽ 50-58, tender za drva oznake JŽ 17, službeni vagon, dva putnička vagona, jedan zatvoren teretni vagon i četiri otvorena teretna vagona. Izložena lokomotiva iz serije je 50, ima četiri vezane osovine, snagu od 100, a u SPŽ vodila se pod brojem 58. Proizvedena je godine 1913. u Tvornici lokomotiva Krauss u Münchenu (Njemačka). U vozni park SPŽ lokomotiva je zaprimljena godine 1919. kao osma lokomotiva iz navedene serije. Poput ostalih lokomotiva serije 50, i lokomotiva s oznakom 58 bila je jaka lokomotiva idealna za teretni promet. Opterećenje joj je bilo 360 tona pa je s lakoćom vukla teretne vlakove s 50 tovarnih vagona. Zanimljivo je napomenuti da su lokomotive navedene serije bile posljednje koje su ispod trupa lokomotiva imale ugrađen tender za vodu (zapremnine 2 kubična metra). Lokomotive iz sljedeće serije SPŽ 60 već su imale posebne tendere za vodu i gorivo koji su bili vezani za lokomotivu.

Lokomotiva SPŽ 50-58 poznata je pod popularnim imenom *Partizanka*. Ime je dobila nakon Drugog svjetskog rata zbog svojih "ratnih zasluga". Naime, lokomotivu su godine 1942. na pruži Čačinci-Voćin zarobili partizani, godine 1943. osposobili su je za promet te je od 18. listopada 1944. pa sve do završetka rata vukla tzv. partizanski vlak na relaciji Osijek-Belišće-Donji Miholjac.

Kompozicija spomen-vlaka koja je postavljena u povijesno obilježenom prostoru u Belišću ima izuzetnu vri-

jednost kao jedini sačuvani segment željeznice koje više nema, a koja je više od 80 godina pokrivala prometne potrebe područja kojim je prolazila i posredno utjecala na ukupni gospodarski razvoj tog dijela Slavonije. Kao takva SPŽ je s vremenom postala simbol belišćanskog industrijskoga kompleksa. Navedena kompozicija jedini je sačuvan kompleksan izložak razvoja željeznice u sustavu SPŽ. Pritom, posebnu vrijednost ima lokomotiva 50-58 jer je jedini sačuvan primjerak lokomotive iz navedene serije, te jedna od ukupno tri sačuvane lokomotive SPŽ-a (lokomotiva oznake SPŽ 33 čuva se u Tehničkom muzeju u Zagrebu, a lokomotiva SPŽ 81 postavljena je u Slavonskoj Orahovici kao spomen-lokomotiva).

Posebna vrijednost lokomotive 20-184. Kompozicija vlaka, sastavljena od parne lokomotive 20-184, tendera 26-095 i pet dvoosovinskih teretnih vagona, tzv. G vagona, postavljena je u Spomen-područje Jasenovac početkom osamdesetih godina XX. stoljeća. Sastav kompozicije određen je prema pretpostavkama da su vlakovi identičnoga sastava tijekom Drugog svjetskog rata u jasenovački logor dovozili ljude nepoćudne za ondašnju vlast NDH.

Lokomotivu tender i vagone Spomen-području Jasenovac donirala je uprava ondašnjega JŽ-a, a operativni dio posla vezan uz uređenje i postav na izložbeni prostor odradilo je ondašnje Željezničko poduzeće Zagreb (ŽP Zagreb). Lokomotiva 20-184, izvorne oznake SHS 6184, proizvedena je godine 1922. u Tvornici strojeva Düsseldorf-Derendorf (Njemačka). U Hrvatskoj je nakon 1924. godine prometovalo ukupno 130 lokomotiva navedene serije. Vukle su teretne i putničke vlakove na svim našim prugama, a u prometu su se zadržale sve do godine 1974. Teretni vagoni uvršteni u izložbenu kompoziciju dvoosovinski su, svi imaju drvenu oplatu, a građeni su tridesetih godina XX. stoljeća.

Izložena kompozicija ima neupitnu vrijednost zbog povijesne konotacije jasenovačkoga područja. Uz to, posebna vrijednost kompozicije sadržana je i u činjenici što je lokomotiva 20-184, koja je u njezinu sastavu, jedini primjerak parne lokomotive serije 20 sačuvan u Hrvatskoj.

THE SIGNIFICANCE AND THE MUSEOLOGICAL VALUE OF THE TECHNICAL HOLDINGS OF THE BELIŠĆE MUSEUM AND THE JASENOVAC MEMORIAL CENTRE

During the Patriotic War, the cultural heritage, gallery and museum institutions and their valuable collections and holdings were not spared from damage and destruction. The author deals with the segment of damaged technical holdings that were part of the exhibitions of the Belišće Museum and the Jasenovac Memorial Centre. The aim of the text is the valorisation of the museological value of these technical holdings that can serve as the basis for their restoration to their original form.