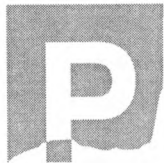


POČECI ŽELJEZNIČKOG MUZEJA

Helena Bunijevac

Željeznički muzej Hrvatske

Zagreb



rotekle dvije godine u sklopu Hrvatskih željeznica u Zagrebu, njedri se najmlada muzejska institucija u zemlji, Željeznički muzej Hrvatske. U tom kratkom vremenskom razdoblju uobličava svoju djelatnost pretvarajući dugogodišnja htijenja osnivanja u konkretnu viziju povijesnoga razvitka željezničkog sustava na prostoru Republike.

Formalan čin osnivanja Željezničkog muzeja, 19. ožujka 1991. godine, bio je završnica stremljenja eminentnih stručnjaka i javnih djelatnika iz kulturološke, muzcološke i graditeljske djelatnosti grada Zagreba - spomenimo prof. dr. Antuna Bauera, ad. kipara Emila Bohutinskog, pokojnog doc. dr. Mladena Bošnjaka - te Hrvatskih željeznica za uspostavom institucije koja bi sustavnim prikupljanjem, stručnom obradom i neprekidnom brigom za očuvanjem i zaštitom muzeološki vrijednih i za željeznicu specifičnih sredstava i postrojenja, uređaja, sredstava rada, službene odjeće, pisanog i fotografskog materijala sačuvala, obradila i edukativno prezentirala taj neprijeporno važan segment ljudskog djelovanja i movens ekonomskog, tehničkog i duhovnog razvitka zemlje.

Područje djelovanja široko je i bremenito povijesnim činjenicama jer obuhvaća stoljetnu tradiciju uspostave željezničkog sustava na prostoru Hrvatske, koje je započela gotovo istodobno kada i u ostalim vodećim zemljama tadašnje Europe. Posljedica je to izuzetno zanimljiva geostrateškog položaja Hrvatske koji je, nadovezivanjem željezničkih pruga na vitalne europske prometne trase tadašnje Austro-Ugarske Monarhije, omogućivao izravan izlaz na dvije luke na Jadranu, Trst i Rijeku. Zahvaljujući tome, Hrvatska prve kilometre pruge dobiva već 1860. godine, dvije godine kasnije vlak ulazi u Zagreb, a 1873. mrcza glavnih pruga dovedena je i do Rijeke. Istodobno s gradnjom pruga uspostavlja se i u Hrvatskoj željeznica kao besprijeckorno organiziran sustav koji već više od stoljeća prati tehničko-tehnološke i organizacijske mijene specifične za identične sustave u Europi i svijetu, pa time postaje bogato vrelo povijesnih činjenica i materijalnih dokaza vlastita razvojnog slijeda.

Prostor kao izazov polivalentnog sadržaja

Sjedište Željezničkog muzeja je u Zagrebu. Kao najpovoljniji i najlogičniji prostor muzeja naznačen je autentičan prostor Glavnih radionica za željeznička vozila na Trnjanskoj cesti. Radionički kompleks graden je najvećim dijelom prije stotinu godina i do danas je sačuvan kao tipičan primjer industrijske arhitekture druge polovice 19. stoljeća te, u svijetu danas rijedak, kompleks industrijsko-tehničke baštine i industrijske arheologije. Radionice, bez obzira na njihovu muzejsku određenost i neprimjerenost današnjim potrebama, još služe svrsi. No, urbanističke tendencije i razvojne zakonitosti grada, koji se oformio i preko Save, duboko na jug, nameću potrebu intervencije upravo na području Trnja kao potencijalnoga novog poslovnog središta Zagreba. Time će nužno i skoro proizvodnja iz čitavoga radioničkoga kompleksa biti premještena, a radionice, koje su preventivno zaštićene kao spomenik kulture rješanjem Regionalnog zavoda za zaštitu spomenika

kulture u Zagrebu, morale bi se, uz prethodnu valorizaciju, revitalizirati i prenamijeniti u muzejski centar, čak širi od fenomenca željeznice, a koji bi nužno preferirao ponudeno bogatstvo specifične industrijske arhitekture i industrijske proizvodnje radionica od osnutka do danas. Pri tome se ne smije podcijeniti izuzetna važnost postojeće izvorne radioničke opreme koja obogaćuje prostor i čini s njime nedjeljivu cjelinu. Uz to, tom se opremom, uz minimalne zahvate, mogu prezentirati arhaični proizvodni procesi kao svojevrsan muzejski fenomen.

U očekivanju tako koncipirane prenamijene Glavnih radionica, Muzej je otpočeo razvoj svog nukleusa u neposrednoj blizini u budućnosti mu namijenjenih prostora, u pristupnom dijelu radioničkih pogona. Tu raspolaže vanjskim izložbenim prostorom od otprilike 500 četvornih metara (uključujući i dva kolosijeka ukupne duljine 150 metara) te unutarnjim izložbenim prostorom od otprilike 90 četvornih metara.

Sustavno prikupljanje građe

U sadašnjoj, početnoj, fazi djelovanja Muzeja intenzivno se prikuplja i evidentira muzejska građa s obzirom na njenu relativnu ugroženost u stalnoj mijeni sa suvremenijim.

Paralelno s prikupljanjem teče i dokumentacijska obrada, dok će se restauriranje izložaka i formiranje izložbenih cjelina i postava obavljati postupno, u skladu s mogućnostima.

Fundus do sada prikupljenih izložaka neosporno je zanimljiv i privlačan, pogotovo fundus parnih vučnih vozila. Njihov broj i raznolikost zasigurno bi bili veći da je Muzej osnovan koju godinu ranije s obzirom na izrazitiju modernizaciju na hrvatskim željeznicama upravo u proteklom desetljeću. Tada su stariji sustavi, vučna i vučna vozila, kao zastarjeli, zamjenjivani suvremenijim i, istodobno, sustavno uništavani. Tako su danas Hrvatske željeznice, a u inventaru Muzeja, sačuvala samo 28 parnih lokomotiva od 522, koliko ih je bilo u eksploataciji ne tako davne 1960. godine. Od sačuvanih 28 lokomotiva, 14 je postavljeno kao spomenička zdanja u kolodvorskim kompleksima diljem Hrvatske, 11 je smješteno na vanjskom izložbenom prostoru muzeja, 3 su još uvijek na terenu, dok su dvije, serije 22, mobilne i osposobljene za vuču muzejsko-turističkog vlaka. Lokomotive izložene u sklopu kolodvorskih kompleksa restaurirane su, za razliku od lokomotiva na vanjskim izložbenim kolosijecima muzeja, koje su samo preventivno zaštićene.

Raznolik fundus izložaka

Od ostalih vučnih i vučnih vozila sačuvana je jedna iz prve serije električnih lokomotiva hrvatskih željeznica, lokomotiva 361-201, dizelska lokomotiva oznake 32 s uskotračne pruge Zagreb-Samobor (lokomotiva popularnog Samoborčeka), jedina preostala pružna parna dizalica nosivosti 45 tona, različiti tipovi teških motornih drzina, dvije snježne ralice obje vrste tendera (spremnika vode i ugljena za parne lokomotive) za lokomotive serije 33.

Od vagonskog parka u muzejski fundus ušlo je tridesetak četveroosovinskih i dvoosovinskih putničkih vagona proizvedenih od 1930. godine pa nadalje, nekoliko tipova teretnih vagona, među kojima su i oni proizvedeni 1893. i 1903. godine, vagoni posebne namjene (tri salonska vagona iz pedesetih godina, vagon-restoran, vagon-cisterne, G-vagon iz 1906. godine)

Djelokrug interesa i rada Muzeja nadilazi područja vučnih i vučnih vozila te obuhvaća i prikupljanje, obradu i restauriranje uređaja, naprava, opreme, signalnih sredstava, službene odjeće i osobnog pribora, tiskanog i



*Parna lokomotiva "Katica" iz 1892., jedna od malobrojnih stogodišnjakinja u svijetu, izložena je na platou ispred zagrebačkog Glavnog kolodvora
Fototeka Željezničkog muzeja, Zagreb*

foto-materijala i dokumentacije vezanih uz sve segmente raznoraznih djelatnosti na željeznici. Sve navedeno čini potencijalni fondus zatvorenoga izložbenog postava muzeja koji je u pripremi. Do sada je u muzeju pohranjeno oko 300 sitnijih izložaka, najvećim dijelom iz prometne djelatnosti i gradnje pruga, oko 400 naslova raznoraznih pravilnika i priručnika, službenih i stručnih publikacija i časopisa, sveska arhivske građe, fotografija iz vremena uspostave željezničkog sustava i njegova kasnijeg razvoja.

Muzejski rariteti

Kao posebno vrijedni izlošci, s konotacijom rariteta, može se izdvojiti nekoliko željezničkih vozila. To je, prije svega, parna lokomotiva 125-052, popularno zvana Katica, izrađena 1891. godine u tvornici Mađarskih državnih željeznica u Budimpešti. Raritetnom je čine njene godine koje ju svrstavaju u red malobrojnih stogodišnjakinja u svijetu. Lokomotiva je sačuvana u ložionici u Koprivnici, a tijekom svibnja protekle godine postavljena je na plato ispred zagrebačkog Glavnog kolodvora. Vrijedan izložak je i parna lokomotiva 116-037, proizvedena 1904. godine u Tvornici lokomotiva Steg u Wienerneustadt u za potrebe bečkog prigradskog prometa. Ukupno je proizvedena 161 lokomotiva navedene serije, od kojih su do danas, prema saznanjima, sačuvane samo četiri. Raritetni značaj imaju i dva tendera, troosovinski oznake 800-471 iz 1893. godine te tender 33-096 koji se odlikuje posebnom tzv. kutijastom konstrukcijom, radi čega se mogao koristiti samo uz manji broj

lokomotiva serije 33. Veličinom i snagom impresionira i pružna parna dizalica teška 90 tona, nosivosti 45 tona, koja je među malobrojnim ekponatima te vrste u svijetu.

Permanentna prisutnost u javnosti

Sve do sada učinjeno za konačnu uspostavu Željezničkoga muzeja na putu je prerastanja početaka. U prilog tome govori znatan broj prikupljenih izložaka i muzejske građe, velika količina evidentiranih potencijalnih ekponata u mreži Hrvatskih željeznica koji su još u upotrebi, ostvaren prodor i permanentna prisutnost u željezničkoj i široj javnosti.

U cjelokupnom djelovanju posebna važnost pridaje se promidžbenim aktivnostima. Tako je Željeznički muzej tijekom protekle godine, u suradnji s Uredom za informativno-nakladničku djelatnost HŽ-a, priredio tri izložbena postava u povodu 100. obljetnice zagrebačkoga Glavnog kolodvora (u Gradskoj knjižnici, Knjižnici "Marin Držić" i auli Glavnog kolodvora), sudjelovao u pripremi prigodne monografije uz obljetnicu, pružio stručnu pomoć pri restauriranju kompozicije muzejsko-turističkog vlaka, priredio propagandni materijal za prvu rutu muzejskog vlaka, predstavio u nekoliko navrata otpočetu djelatnost Muzeja putem Hrvatskog radija i televizije. Uz to stalno izvješćuje o svim novostima u muzeju i poduzetim aktivnostima u mjesečnom glasilu *Željezničar*. Znatna iskorak i moguć kvalitativan pomak, u smislu sveobuhvatnije prezentacije rada Muzeja, jest i revitalizacija muzejsko-turističkog vlaka uz mogućnost njegova korištenja, kako u zemlji tako i u inozemstvu. Sve to objektivne su pretpostavke razvitka Željezničkog muzeja i, u perspektivi, njegova prerastanja u živi muzej sa zabavno-komercijalnim, edukativnim i kulturološkim sadržajima.

Primljeno: 5. 3. 1993.

SUMMARY

Initial Activities of Railroad Museum

by Helena Bunijevac

Croatian Railroad Museum was founded in 1991. This museum collects, interprets and presents the material concerning the history of railroad transport: locomotives, railroad carriages, equipment, accessories, signaling devices, official uniforms, printed matter, documents and photographs.

Croatian railroads claim a hundred years old tradition. The history of Croatian railroad network begun with the first railroad tracks laid in 1860. The first train entered Zagreb in 1862, and Rijeka in 1873. The museum is housed in the Main Railroad Workshops in Trnjanska street in Zagreb, a rare well-preserved authentic example of the industrial architecture of the second half of the 19 century.

The museum devotes special attention to the public relations, and already designed and opened three exhibitions in 1992 to celebrate the 100 anniversary of the Zagreb Central Railway Station.