

MUZEJ – MOST RIJEKE DRAVE KOD BOTOVA SAGLEDAVANJE NOVIH MOGUĆNOSTI REVITALIZACIJE I PRENAMJENE MOSTA NA RIJECI DRAVI KOD BOTOVA U MUZEJ KAO PRIMJER SUVREMENOG PRISTUPA OČUVANJA INDUSTRIJSKE BAŠTINE

MUSEUM – DRAVA BRIDGE NEAR BOTOVO

**CONSIDERING NEW POSSIBILITIES OF REVITALIZATION AND ALTERATION OF DRAVA BRIDGE
NEAR BOTOVO INTO A MUSEM AS AN EXAMPLE OF MODERN APPROACH TO PRESERVE
INDUSTRIAL HERITAGE**

Mirela HORVAT

Mag. pov. umj., mag. educ. pov.
Srednja škola s pravom javnosti
Maruševac 82
42243 Maruševac
mirela.horvat86@gmail.com

Primljeno/Received: 20. 4. 2017.

Prihvaćeno/Accepted: 5. 6. 2017.

Pregledni rad/Review

UDK/UDC [069.02:725.95] (497.5-282.24Drava)“20”
338.486(497.5-3Podravina)

SAŽETAK

Rad se bavi problematikom mosta na rijeci Dravi kod Botova i njegovim sagledavanjem kroz drugačiju društvenu i kulturnu funkciju, točnije kroz mogućnost prenamjene istog u muzej čime bi se zadovoljio višestruki cilj: spašavanje mosta od namjernog rušenja i nepovratnog uništenja specifičnog djela industrijske baštine, stvaranje svjetski jedinstvenog mosta-muzeja rijeke Drove i vezano uz to, oživljavanje okolnog, ali i znatno šireg područja kroz razvoj aktivnog turizma koji bi u sebi sadržavao povijesne, geografske, ekološke, biološke, umjetničke, sportske i druge sastavnice. Realizacijom ove ideje nastoji se također pružiti primjer osviještenosti i razvijenog senzibiliteta i svijesti za ovu specifičnu vrstu kulturne baštine koja je premalo vrednovana i iskorištena u Hrvatskoj. U radu se kroz kratak pregled povijesti gradnje mostova želi istaknuti civilizacijska važnost tih arhitektonskih objekata općenito, dok se kulturno- povijesna vrijednost i važnost mosta kod Botova naglašava pregledom povijesnih okolnosti koje su utjecale na njegovu gradnju, funkcionalnost i značaj u regionalnim, nacionalnim i internacionalnim okvirima. Rad donosi povijesno-umjetničku valorizaciju s detaljnim promišljanjima o ponovnom oživljavanju mosta kako bi ponovno stekao svoj značaj, ali ovog puta u drugačijoj ulozi – kao suvremeni most - muzej rijeke Drove.

Ključne riječi: most, Drava, Botovo, muzej, most – muzej

Key words: bridge, Drava, Botovo, Museum, bridge - museum

KRATKA POVIJEST MOSTOVA I MOSTOGRADNJE

Važnost i potrebu gradnje i postojanja mostova možda je najljepše u svojim stihovima izrazio Ivo Andrić za kojeg su mostovi nijemi svjedoci komešanja različitih ljudi, kultura, vjera, civilizacija, događaja i promjena. Spjevao im je čak i svojevrsnu himnu u kojoj kaže da su mostovi nešto najljepše i najvrijednije što čovjek podiže i gradi. Za njega su te građevine važnije od kuća i hramova jer su svačije i za sve jednake, trajnije od drugih građevina te da ne služe ničemu što je tajno ili zlo.¹ On je bio ponajviše fasciniran njihovom društvenom i humanom ulogom spajanja i povezivanja svega sličnog i različitog što se može spojiti i povezati, pridajući mu u svojim doživljajima ulogu protagonista i subjekta.

¹ Ivo ANDRIĆ: *Mostovi*

Ove njegove misli i riječi prikladne su da nam ukažu na važnost problematike kojom ćemo se u nastavku baviti – mostom na rijeci Dravi kod Botova. A kao uvertiru u problematiku spomenutog mosta citiramo Andrićeve stihove posvećene upravo metalnom mostu, kakav je i onaj kod Botova.

Tanki zelezni mostovi, zategnuti od jedne obale do druge kao zica, sto drhte iz-vuce od svakog voza koji projuri; oni kao da jos cekaju svoj posljednji oblik i svoje savrsenstvo, a lepota njihovih linije otkrice se potpuno ocima nasih unuka.²

Ivu Andrića i njegovu ljubav prema mostovima spomenuo je i znameniti hrvatski graditelj mostova i istinski zaljubljenik u mostove dr. sc. Zlatko Šavor koji je sudjelovao u projektiranju brojnih mostova u Hrvatskoj poput Masleničkog mosta za autocestu (1996.), rekonstrukcije stupova i nadlučnog sklopa mosta kopno – otok Pag (2000.), mosta preko Drave pokraj Belišća (2002.), visećeg mosta preko Save u Martinskoj Vesi (2002.), mosta za autocestu preko Krke kod Skradina s betonskim lukom i spregnutim nadlučnim sklopom (2004.), vijadukta preko doline rijeke Mirne (2005.) i rekonstrukcije glavnog mosta preko Save kod Jasenovca čeličnom konstrukcijom (2005.).³ Međutim, on nam je ovom prilikom također važan jer je njegov otac Krešimir Šavor 1964. godine projektirao most na rijeci Dravi kod Botova⁴ koji je i glavna tema ovog rada. Točnije, sagledavanje novih mogućnosti i prijedloga prenamjene i očuvanja mosta kao dijela industrijske baštine i spašavanje istog od ukljanjanja i trajnog kolektivnog zaborava.

Mostovi su specifične građevine i specifičan segment graditeljstva čije je pravilo još u 16. stoljeću konstantirao znameniti i svestrani Vitruvije koji je tvrdio da mostovi moraju biti funkcionalni, pouzdani i lijepi. Povijest mostova posebno je poglavlje u povijesti graditeljstva jer je čovjek od svojih početaka, točnije već na prijelazu iz kamenog u brončano doba imao potrebu za povezivanjem s drugim ljudima zbog razmjene dobara. To je bio i razlog nastanku prve mreže puteva na kojima je na najrazličitije načine pokušavao savladati najrazličitije prirodne i umjetne prepreke kako bi prešao na drugu stranu, bilo da se radi o vodenim tokovima, prometnim putevima, dubokim dolinama i sl. U početku čovjek se služio »mostovima« nastalim prirodnim putem, bez čovjekovog izravnog djelovanja. To su uglavnom bila prirodni prerasti, srušena stabla, biljni spletovi, kamenje i sl. pomoću čega bi prešao na drugu stranu.⁵ Iz takvih ishodišta, kasnije nastaju mostovi kao čovjekov izum i konstrukcija koja ima svoju namjenu – svladavanje različitih prepreka u okolišu. Kretao se od primitivnog oblika do sve savršenijih i tehnički zahtjevnijih oblika i konstrukcija. No, mostovi nisu samo konstrukcije u prostoru koje zadovoljavaju osnovna načela stabilnosti, gravitacije, ravnoteže sila, statike, čvrstoće i estetike, već im možemo slobodno pripisati i simboličnu ulogu – povezivanje i spajanje ljudi i civilizacija diljem svijeta.

Prvi pisani tragovi o mostogradnji sežu u daleku prošlost od otprilike 4000 godina kada su se gradili drveni, cigleni i masivni kameni mostovi, a od tog vremena s razvojem prvih država (područje Mezopotamije) kreće i sustavni razvoj gradnje mostova i cesta.⁶ Sve velike civilizacije gradile su mostove (kineska, grčka, etruščanska itd.) no pravi majstori u gradnji mostova, čiji su konstruktivni principi i graditeljska vještina bili na zavidnoj razini, bili su svakako stari Rimljani. Oni su elemente gradnje preuzimali od drugih civilizacija (primjerice svod od Etruščana) te ih usavršavali i prilagođavali vlastitim potrebama i mjerilima gradeći monumentalne mostove izuzetne čvrstoće diljem megalomanskog Rimskog Carstva, koristeći kamen, drvo, opeku i vapno i upotrebljavajući luk i svod kao arhitektonski oblik. Propašću Rimskog Carstva i prijelazom u rani srednji vijek na neki način propada i znanje rimskih graditelja, a ostalo je i malo sačuvanih mostova dok se grade uglavnom jednostavni i primitivni

² I. ANDRIĆ: *Mostovi*

³ Branko NADILO: Dr. sc. Zlatko Šavor – zaljubljenik u mostove. Najljepše i najvrednije građevine, u: *Grđevinar* 66 (2014) 6, str. 576 - 586

⁴ B. NADILO: Dr. sc. Zlatko Šavor – zaljubljenik u mostove..., str. 576 - 586

⁵ Jure RADIĆ: *Mostovi, udžbenik Sveučilišta u Zagrebu*, izdavač: Dom i svijet, Zagreb, 2002., str. 433 - 435

⁶ Ivan SAMARDŽIĆ i sur: *Analiza tehnološkosti zavarenih konstrukcija*. Digitalni udžbenik. (<http://www.sfsb.unios.hr/kth/zavar/index.html>)

mostovi.⁷ Za razliku od tadašnje Europe, Bliski i Srednji istok čuvaju i usavršavaju znanja rimskih graditelja.⁸ Od otprilike 12. stoljeća situacija se i u Europi mijenja na bolje po pitanju nastavka mostogradnje (most u Avignonu, 1185. god.) no obrada kamena u odnosu na rimsku je znatno slabija. U Europi su čak i osnivane redovničke zajednice za održavanje i gradnju mostova.⁹ Arhitektonski usavršeniji mostovi javljaju se s renesansom (npr. Venecija) kada se i drveni rešetkasti mostovi unaprijeđuju i povećava se raspon premošćivanja.¹⁰ Tek se od novijeg vremena (19. st.) grade čelični i betonski i kasnije armiranobetonski mostovi, a s pojavom čelika sredinom 19. stoljeća pa sve do prvih desetljeća 20. stoljeća grade se mostovi s rešetkastim nosačima standardiziranog tipa.¹¹ Dakle, s obzirom na građevinski materijal od kojeg su izgrađeni imamo: drvene, kamene, betonske, čelične te mostove izgrađene kombinacijom čelika i armiranog betona tzv., mostove spregnutih konstrukcija. Prema vrsti prometa kojem služe imamo: cestovne, željezničke, pješačke, cestovno – željezničke, mostove za gradski promet i mostove posebne namjene¹².

Budući da se problematika kojom se bavi ovaj rad veže uz most koji pripada željezničkoj skupini mostova izgrađenih od čelika, zadržat ćemo se ukratko na povijesnom razvoju ovog revolucionarnog graditeljskog materijala.

Čovjeka je znatiželja uvijek tjerala na nove poduhvate, nova istraživanja i na pronalaženje novih materijala i načina svladavanja različitih prepreka pa tako i onih u prirodi koje je trebalo premostiti. Slijedivši svoju potrebu, pronašao je i novi materijal čija je upotreba u gradnji mostova poprilično duga – čelik. Usavršavanjem postupaka za dobivanje tog materijala, graditelji mostova bili su u mogućnosti postizati impresivne rezultate što se tiče kvalitete konstrukcije mostova, oblika mostova i razdaljina koje je trebalo premostiti. Ta mogućnost graditeljima mostova pružena je još više s pojavom prve (18 st.) i druge industrijske revolucije (19. st.) koju je između ostalog obilježio nagli razvoj željezničkog prometa i industrijalizacija te tehnološko usavršavanje proizvodnje najprije lijevanog željeza, a potom i čelika čije su mehaničke karakteristike i kvalitete mogle biti isprobane upravo u gradnji konstrukcija i sustava kakvi su mostovi, no sada s još većim rasponom premošćivanja i većom nosivosti. Na tragu s tim događajima i promjenama 1779. godine u V. Britaniji je izgrađen prvi most od čelika preko rijeke Severn čiji je raspon lučnog sustava 30 m.¹³ Ono što je vrlo zanimljivo jest podatak da su se novi oblici rešetkastih nosača pojavili u SAD-u, a bili su namijenjeni izvedbi u drvetu.¹⁴ Kako se ne bi previše udaljili od teme i zašli u preopširne analize, nećemo nabrajati sve dijelove čeličnih mostova no spomenut ćemo ipak samo osnovnu podjelu konstruktivnog sustava čeličnih mostova prema tipologiji glavnih nosača, budući da sadašnji most u Botovu pripada jednoj od skupina čeličnih mostova koje ćemo ovdje navesti. Prema tome, čelični mostovi prema vrsti glavnih nosača dijele se na:

- rešetkaste glavne nosače sustava proste grede
- rešetkaste glavne nosače sustava kontinuirane grede
- pune glavne nosače sustava proste grede
- pune glavne nosače sustava kontinuirane grede
- pune glavne nosače sustava podupirala
- pune lučne glavne nosače
- rešetkaste lučne glavne nosače
- mostove s kosim kablovima
- viseće mostove¹⁵

⁷ J. RADIĆ: Mostovi...str. 457

⁸ J. RADIĆ: Mostovi...str. 465

⁹ J. RADIĆ: Mostovi...str. 457 - 458

¹⁰ J. RADIĆ: Mostovi...str. 462

¹¹ J. RADIĆ: Mostovi...str. 476

¹² I. SAMARDŽIĆ i sur.: Analiza... (<http://www.sfsb.unios.hr/kth/zavar/index.html>)

¹³ I. SAMARDŽIĆ i sur.: Analiza... (<http://www.sfsb.unios.hr/kth/zavar/index.html>)

¹⁴ J. RADIĆ: Mostovi...str. 473

¹⁵ I. SAMARDŽIĆ i sur.: Analiza... (<http://www.sfsb.unios.hr/kth/zavar/index.html>)

Današnji most na rijeci Dravi kod Botova pripada skupini čeličnih mostova s rešetkastim glavnim nosačem kontinuirane grede, dok je raniji most koji je srušen za vrijeme II. Svjetskog rata pripadao skupini rešetkastih lučnih mostova o čemu će više riječi biti u nastavku teksta.

POVIJESNE OKOLNOSTI GRADNJE ŽELJEZNIČKE PRUGE ZAGREB – DUGO SELO – KOPRIVNICA - BOTOVO

Prije nego prijeđemo na glavu temu mosta na rijeci Dravi kod Botova, osvrnut ćemo se ukratko na povijesne okolnosti i značaj gradnje željezničke pruge Zagreb – Dugo Selo – Koprivnica – Botovo, čiji je most bio vrlo važan i vrijedan infrastrukturni elemenat, a nastojat ćemo pokazati da je taj isti most i danas svojim kulturološkim, sociološkim, tehnološkim i povijesnim značajem vrijedan elemenat za čitavo područje ovog dijela Drave, ali i puno šireg, ne samo regionalnog već i međunarodnog područja. Baš kao što je i pruga imala status pruge I. reda i nekada bila od međunarodnog značaja, a onda se njezina vrijednost strmoglavila na regionalni značaj da bi nakon rata ponovno povratila prvotni status. Na nama je zadatak da ovim radom spomenutom mostu pokušamo vratiti ugled jer vrijednost i značaj već ima samo ga treba prepoznati i spasiti od trajnog gubitka. U daljnjem tekstu valorizirat ćemo objekt uz iznošenje ideje očuvanja i prenamjene istog. No, kako bi uvidjeli kompleksne okolnosti u kojima je most građen, mijenjan i u kojima je egzistirao vršeći svoju primarnu funkciju, moramo ga sagledati u širem kontekstu gradnje već spomenute vrlo značajne magistralne pruge Zagreb – Dugo Selo – Koprivnica – Botovo koja ima povijest dugu 130 godina.¹⁶ Gradnja ove pruge bila je determinirana različitim promjenjivim gospodarskim i političkim interesima koji su dopirali iz tada dviju glavnih europskih sila Austrije i Mađarske, a unutar te dvojne Austro – Ugarske Monarhije našla se i Hrvatska i željeznice na njezinom području. S obzirom na takve promjenjive političke okolnosti, pruga je mijenjala važnost od glavne pruge I. reda preko pruge lokalnog značaja te naposljetku do međunarodne magistralne glavne pruge kakva je ostala do danas.¹⁷ Godine 1836. mađarski je parlament potvrdio svoj plan izgradnje 13 željezničkih pruga koje će prolaziti kroz ugarski dio Habsburške Monarhije, a među tih 13 pruga uvrštena je bila i pruga koja je povezivala Peštu i Rijeku i koja je prolazila hrvatskim teritorijem.¹⁸ No pogodan trenutak za početak izgradnje čekalo se više od trideset godina kada su se politička previranja i planovi Austrije i Ugarske konačno stabilizirali i uskladili potpisivanjem Austro – ugarske nagodbe 1867. godine čime je Ugarska stekla samostalnost unutar Monarhije i čime je stvorena dvojna Austro – Ugarska Monarhija unutar koje je Hrvatska bila podijeljena na austrijski i mađarski interesni dio. Nakon toga uz odobrenje cara i kralja Franje Josipa I. mađarske vlasti krenule su s planom izgradnje prve dionice budimsko – riječke željeznice s pružnom trasom tzv. žakanjske željeznice Zakany – Koprivnica – Križevci – Zagreb koja je dobila status pruge I. reda i koja je za izgradnju imala najpogodnije prirodne značajke.¹⁹ Budući da su Hrvatska i Slavonija bile vrlo privlačne mađarskim vlastima, 1868. godine potpisana je i Hrvatsko – ugarska nagodba čime je ujedno riješeno i pitanje izgradnje željeznice kroz Hrvatsku i Slavoniju o mađarskom trošku.²⁰ Osamnaest mjeseci domaće stanovništvo je s primitivnom mehanizacijom trasiralo buduću prugu Zakany – Koprivnica – Križevci – Zagreb, dugačku 103, 074 kilometara koja će dobiti status jedine glavne pruge I. reda u Hrvatskoj sagrađene državnim novcem i koja će postati sastavni dio ključne magistralne pruge Budimpešta – Rijeka.²¹ Službeno je u promet puštena u siječnju 1870. godine²², a zanimljivo je to što je već tada bila u moguć-

¹⁶ Helena BUNIJEVAC: Povijesni osvrt na prugu Zagreb – Dugo Selo – Koprivnica – Botovo, ur. Milan HEČI-MOVIĆ: *Sto trideset godina koprivničke pruge*, HŽ-Hrvatske željeznice, Zagreb, 1999., str. 5

¹⁷ H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt...str. 5

¹⁸ H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 5

¹⁹ H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 6

²⁰ H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 6

²¹ H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 7

²² H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 9

nosti podnositi brzine do 100 km/h.²³ Za vrijeme trajanja napornih fizičkih radova, dolazilo je do čestih i teških ozljeđivanja radnika te je u to vrijeme u Koprivnici zbog nužnih okolnosti osnovana i prva gradska javna bolnica.²⁴ Gradnju pruge i objekata na njoj pratila je užurbana i nekvalitetna tehnička izvedba infrastrukture²⁵ što će od samih početaka pratiti život pruge i stvarati određene poteškoće koje će se ipak nastojati rješavati. No, osim problema oko tehničke izvedbe pruge i infrastrukturnih objekata na njoj, postojao je i problem nejedinstvene uprave na cjelokupnoj magistralnoj pruzi između Budimpešte i Rijeke jer je dionica od Budimpešte do Zakanya bila pod austrijskom upravom, dionica od Zakanya do Zagreba pod mađarskom upravom, od Zagreb Južnog kolodvora do Karlovca pod vlašću Društva Južnih željeznica, a dio između Karlovca i Rijeke ponovno pod mađarskom upravom.²⁶ Budući da austrijske vlasti nisu dopustile da pruga dođe pod jedinstvenu mađarsku vlast, Mađari kreću u izgradnju nove državne pruge Budimpešta – Dombovar – Kaposvar – Gyekenyes – Drnje. Izgradnjom nove pruge preko Gyekenyesa ostvarena je izravna veza Budimpešte s Rijekom prilikom čega Zakany gubi svoju nekadašnju ulogu. Otada se poznata žakanjska pruga u službeni dokumentima nalazi pod nazivom pruga Gyekenyes – Koprivnica – Zagreb.²⁷ Što se tiče infrastrukture podignute na prvotnoj žakanjskoj pruzi, uz postojeća dva glavna kolodvora Zakany i Zagreb Južni kolodvor, vlasti podižu i niz manjih kolodvora u Koprivnici, Lepavini, Križevcima, Vrbovcu, Dugom Selu, Sesvetama i Zagrebu, zatim je tu 69 stražarnica, četiri vodopostaje i četiri mosta.²⁸

MOST(OVI) NA RIJECI DRAVI KOD BOTOVA

Od izgrađena četiri mosta, most na rijeci Dravi između Drnja i Zakanya sa svojom dužinom od 516 metara bio je najveća građevina na pruzi.²⁹ To je bio prvotni most koji se nalazio na mjestu današnjeg mosta. Taj prvotni jednokolosiječni most bio je drvene konstrukcije od hrastovih greda koju su nosili stupovi. Zbog građevinskog materijala i rastuće prometne frekventnosti i tranzitnosti područja, most nije mogao podnositi veće brzine (samo do 10 km/h)³⁰ i opterećenja što se pokazalo problematičnim od samog početka prometovanja pruge, uz niz drugih propusta prilikom izgradnje same pruge i ostalih objekata. Budući da drveni most na Dravi nije mogao zadovoljiti potrebe prometovanja teškim teretnim vagonima, 1888. godine krenulo se s izgradnjom novog mosta koji je imao jednaku duljinu kao i drveni, no stupovi i upornjaci bili su od klesanog kamena dok su konstrukcije glavnih nosača bile izvedene od čelika. Dravu su premošćivale tri čelične konstrukcije raspona 97 metara, a inundacijski dio bio je premošćen s pet lučnih rešetkastih glavnih nosača. Novi čelični dvokolosiječni most koji je prometovati počeo u studenom 1894. godine povezivao je jednim kolosijekom Botovo i Gyekenyes, a drugim Botovo i Zakany – Barcs.³¹

U prvim desetljećima 20. stoljeća te u čitavom periodu između dva velika rata pruga je bilježila aktivan putnički i teretni promet. Raspadom Austro – Ugarske Monarhije nakon Prvog svjetskog rata 1918. godine i osnivanjem nove države Kraljevine SHS od koje će kasnije nastati Kraljevina Jugoslavija, pruga Gyekenyes – Koprivnica – Zagreb i dalje je zadržala svoj značaj koji je stekla od samih početaka. Ono što se promijenilo jest promjena statusnog položaja prilikom čega je iz državne pruge I. reda dobila status međunarodne magistralne pruge koja je povezivala Mađarsku i jadranske luke Rijeku, Bakar i Sušak te Šibenik i Split.³² Zanimljivo je da su prilikom stvaranja novih država i pomicanjem

²³ H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 7

²⁴ H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 7

²⁵ H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 9

²⁶ H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 10

²⁷ H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 10

²⁸ H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 8

²⁹ H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 8

³⁰ H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 9

³¹ H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 10

³² H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 12 - 13

granica, kolodvor Gyekenyes i Zakany postali dio mađarskog teritorija, a jedino je dravski most u cijelosti ostao na hrvatskom području i postao dio općine Drnje.³³ Možemo reći da uz brojne već istaknute povijesne razloge i one koje ćemo u nastavku tek istaknuti, a koji idu u prilog očuvanja današnjeg mosta i njegovog ponovnog vraćanja u malo drugačiji život, ova činjenica je također jedan mali simpatičan, ali i simboličan razlog i motivator njegovog očuvanja. Čelični most s rešetkastim lučnim glavnim nosačima koji je 1888. godine zamijenio prvotni drveni most na rijeci Dravi kod Botova nije preživio II. Svjetski rat jer ga je 1941. godine vojska Kraljevine Jugoslavije, budući da je bio od strateške važnosti za države Trojnog pakta. Prilikom rušenja stradala su tri čelična luka i riječni stupovi da bi se u razdoblju između 28. lipnja i 17. prosinca 1941. godine privremeno obnovio most i osposobio za promet između Hrvatske i Mađarske. Tom prilikom oštećeni riječni stupovi zamijenjeni su drvenim, a srednja lučna konstrukcija te oštećena prva i treća mosna konstrukcija privremeno su bile zamijenjene sklopivom čeličnom konstrukcijom od 129 metara.³⁴ Most kod Botova kao i sama pruga koja je vodila prema Mađarskoj bili su od velike važnosti za obje zemlje zbog čega su hrvatske i mađarske željezničke uprave početkom 1942. godine razradile plan njegove konačne obnove koji je uključivao demontažu mosne konstrukcije preko rijeke Tise u Szohnoku i montažu iste na dravski most. No, plan nije realiziran jer su partizanski odredi u kolovozu 1943. u potpunosti uništili most preko rijeke Koprivnice, a u rujnu iste godine uništili prugu na relaciji Lepavina – Mučna Reka. Time je 1945. godine na cijeloj pruzi promet ugušen.³⁵ Važnost ove pruge i mosta na Dravi ne potvrđuju samo partizanska težnja za njihovim rušenjem i uništavanjem već i uništavanja od strane njemačkih postrojbi prilikom povlačenja prema zapadu od ožujka 1945. godine kada je srušena pruga između Sesveta i Križevaca, miniran kolodvor Koprivnica i u potpunosti uništen most Na rijeci Dravi kod Botova.³⁶ Nakon rata prionulo se obnovi pruge Zagreb – Koprivnica – Gyekenyes kao i objekata i infrastrukture vezane za prugu, no u narednim godinama prometovalo se samo na relaciji između Zagreba i Koprivnice iz razloga što je most kod Botova bio uništen i srušen u potpunosti.³⁷ Tako je stjecajem niza nepogodnih okolnosti nekada ključna magistralna pruga degradirana u lokalnu prugu. Sanacija pruge trajala je do 1949. godine, a u međuvremenu, točnije 1946. godine krenula su konkretna promišljanja o izgradnji novog, prijeko potrebnog dravskog mosta kod Botova koji je svojim karakteristikama trebao zadovoljiti potrebe magistralne pruge.³⁸ Investitor je bila željeznička direkcija u Zagrebu koja je izradila i idejni plan budućeg mosta.³⁹ Međutim, poznato je da gotovo svaki gospodarski korak, osobito onaj od međunarodnog značaja ovisi izravno o političkim previranjima i odlukama, tako je i izgradnja novog mosta morala pričekati neko vrijeme jer su se u međuvremenu narušili politički odnosi između Jugoslavije i Sovjetskog Saveza. Usto, došlo je i do izmjene prvotne ideje mosta pa je odlučeno da se novom mostu proširi funkcija te da osim za željeznički bude namijenjen i za cestovni promet.⁴⁰ S izgradnjom novog, današnjeg mosta započelo se u kolovozu 1958. godine kada se izgradio novi mosni ustroj. Zadatak je povjeren građevinskom poduzeću *Pionir* koje je u međuvremenu propalo pa gradnju preuzima poduzeće *Mostogradnja* koja 1960. godine završava gradnju donjeg mosnog ustroja. Nakon toga uslijedila je izgradnja čelične nosive mosne konstrukcije za što je bilo zadužena poznata industrija lokomotiva, strojeva i mostova Đuro Đaković iz Slavenskog Broda.⁴¹ Za razliku od prethodnog mosta koji su karakterizirali čelični rešetkasti lučni nosači, nova mosna konstrukcija također je izvedena u čeliku ali kao kontinuirani rešetkasti nosači s usporednim pojasevima koji se protežu preko tri jednaka otvora u rasponu 97 + 97 + 97 metara i s kolnikom koji se nalazi dolje dok su gornji pojasevi povezani horizontalnom vjetrovnom spregom sačinje-

³³ H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 13 - 14

³⁴ H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 14

³⁵ H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 15

³⁶ H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 15

³⁷ H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 15

³⁸ H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 15

³⁹ H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 15

⁴⁰ H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 16

⁴¹ H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 16

nom od horizontala i dijagonala koje tvore rešetku. Montaža čelične nosive konstrukcije završena je u razdoblju od siječnja do svibnja 1962. godine, a nakon toga započela je izgradnja gornjeg pružnog ustroja.⁴² Tako je realizirani novi kompleksan željezničko – cestovni most koji je od prethodnog bio kraći za 205 metara te je ukupna dužina mosta 291 metar, a visina 10 metara.⁴³ Most je pušten u promet 26. svibnja 1962. godine⁴⁴ što je značilo da je ponovno ožvijen željeznički međunarodni promet između tadašnje Jugoslavije i Mađarske. S cestovnim prometom koji se trebao također odvijati novim mostom moralo se pričekati do 1966. godine jer je trebalo prilagoditi i izgraditi potrebnu infrastrukturu za cestovnu vrstu prometa kao što su kolnici, pristupne ceste, rasvjeta i sl.⁴⁵ Tako je s vremenom, zahvaljujući novom mostu koji i danas postoji, pruga Zagreb – Dugo Selo - Koprivnica – Botovo – državna granica ponovno je postala dio magistralne pruge kakav je imala nekada s prioritetom u modernizaciji i elektrifikaciji. Svoj značaj za međunarodni promet zadržala je do danas kao sastavni dio RH2 mediteranskog koridora DG – Botovo - Koprivnica – Dugo Selo – Zagreb – Karlovac – Rijeka – Šapjane – DG koji će postati integralni dio transeuropskog konvencionalnog željezničkog prijevoza. Kako bi se to realiziralo, izrađen je projekt koji obuhvaća kompleksne radove na modernizaciji cjelokupne željezničke infrastrukture što bi dovelo do povećanja transportnih kapaciteta, skraćivanja vremena putovanja i usklađivanje željezničke infrastrukture s normativima europskih željeznica. Projektom je predviđeno prilagođavanje pruge brzini od 160 km/h, obnova kolodvora, izgradnja drugog kolosijeka na dionici Dugo Selo – Križevci – Koprivnica – DG te modernizaciju sustava za upravljanje i signalizaciju. Nositelj zahvata je HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o., Zagreb.⁴⁶ Rezultati koje bi trebala donijeti takva sveobuhvatna modernizacija željezničke infrastrukture na tom području poput revitalizacije okolnih naselja i prijeko potrebnog gospodarstva, zadržavanje stanovništva zbog smještaja infrastrukturnih objekata u područjima u kojima je broj stanovnika u padu te općenito poboljšani uvjeti za putnike, komplementarni su s idejom očuvanja postojećeg mosta i njegovom prenamjenom u drugu funkciju – muzej i idu u prilog realizaciji te ideje. Ono što ovaj slučaj čini jedinstvenim je konstrukcija mosta koja sama po sebi posjeduje kulturno – povijesnu vrijednosti unutar koje bi se istovremeno nalazio muzej.

REVITALIZACIJA I PRENAMJENA MOSTA NA RIJECI DRAVI KOD BOTOVA U MUZEJ KAO PRIMJER SUVREMENOG PRISTUPA OČUVANJA INDUSTRIJSKE BAŠTINE

Spomenuta modernizacija željezničke pruge obuhvaća i gradnju novog dvokolosiječnog mosta na rijeci Dravi kod Botova čime je predviđeno rušenje postojećeg mosta. Upravo je taj ne baš najsretniji zaključak bio poticaj nastanku projekta za očuvanje i prenamjenu postojećeg mosta u most - muzej i nastanku ovog rada koji se bavi tom idejom. Time se nastoji istaknuti značaj i potencijal mosta sagrađanog u drugačijem kontekstu, izvan okvira njegove primarne namjene i naposljetku, spašavanje mosta od nepotrebnog rušenja. Inače, vrlo popularnog načina rješavanja problema industrijske baštine u Hrvatskoj. U prvoj fazi modernizacije željezničke infrastrukture novi dvokolosiječni most trebao je naći svoje mjesto paralelno s postojećim mostom od kojeg bi bio udaljen 8,27 metara, a bio bi postavljen uzvodno, u smjeru zapada.⁴⁷ No, na temelju novih izmjena, odlučeno je da se novi most izgradi kod Legrada ili Kotoribe, otprilike desetak kilometara zapadnije, a nakon puštanja novoizgrađenog mosta u promet, planirano je rušenje starog.⁴⁸ Mogućnost ostvarivanja ovakvog nepogodnog scenarija bila je

⁴² H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 16

⁴³ Studija o utjecaju na okoliš zahvata modernizacije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Križevci - Koprivnica - državna granica – netehnički sažetak, HŽ infrastruktura d.o.o., rujana 2014., str. 9

⁴⁴ H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ...str. 16

⁴⁵ H. BUNIJEVAC: Povijesni osvrt ... str. 16

⁴⁶ Studija o utjecaju na okoliš...str. 3 - 4

⁴⁷ Studija o utjecaju na okoliš...str.6

⁴⁸ Antonio GRGIĆ: Muzej - most rijeke Drave – pretvaranje željezničkog mosta kod Botova u Muzej rijeke Drave, u: *Podravski zbornik 42/2016.*, Muzej grada Koprivnice, 2016., str. 181

motivator za rođenje ideje, a ujedno i projekta za zaštitu, spašavanje i rješavanje slučaja ovog mosta. Međutim, problematika i važnost mosta zauzima šire razmjere kada njegovo postojanje povežemo s rijekom Dravom koja je od najstarijih vremena do danas nedvojbeno značila život za njezine stanovnike. Utjecaj Drave prisutan je u svim povijesnim, kulturnim i prirodnim slojevima koje je rijeka stvarala i oblikovala tisućljećima, prolazeći kroz različite zemlje i oblikujući različite regionalne identitete i mentalitete njezinih stanovnika. I zapravo je sretna okolnost što se sudbina mosta kod Botova našla na ovom mjestu i na rijeci Dravi jer nam je na taj način pružena prilika da se odužimo toj rijeci stvaranjem nečeg inovativnog i do sada nepostojećeg – muzeja Drave.

Inicijatori ideje očuvanja i prenamjene funkcije mosta u muzej su muzeolog Marijan Špoljar, eko-historičar Hrvoje Petrić i arhitekt, a ujedno i začetnik ideje mosta – muzeja Antonio Grgić. Prema njihovim viđenjima osnovna ideja projekta je da se sačuva postojeći most te da se njegova nosiva struktura iskoristi kao nosiva konstrukcija za izgradnju novog muzeja-mosta koji bi na taj način u muzeološkom i arhitektonskom smislu postao jedinstveni objekt takve vrste na svijetu.⁴⁹ I ne samo to, realizacijom ove ideje bio bi to jedinstveni primjer prenamjene i revitalizacije te vrste objekta industrijske baštine u svijetu. Dakle, cilj ima dvostruku namjeru, sačuvati most kao spomenik materijalne kulture ovog kraja, ali istovremeno, koristiti njegovu nosivu konstrukciju za izgradnju novog objekta – Muzeja rijeke Drave. Arhitektonsko rješenje osmislio je arhitekt Antonio Grgić koji se zalaže za što manje invazivno zadiranje u sami objekt i stvaranje novog prostornog koncepta unutar gabarita nosive strukture mosta što podrazumijeva poštivanje postojeće arhitektonske konstrukcije sa svim svojim mogućnostima i ograničenjima i ostavljanje vidljivom čeličnu konstrukciju mosta. Prva faza uključivala bi uklanjanje svih nestrukturnih dijelova mosta (tračnica, pragova, telekomunikacijskih vodova i sl.) te izgradnju zgrade muzeja koristeći postojeći željeznički most kao nosivu konstrukciju. Iako, u ovom slučaju nije nužno u potpunosti ukloniti nestrukturne elemente poput pružnih pragova i tračnica već ih se može iskoristiti u interijeru kao estetski i funkcionalni elemenat. Zamišljeno je da plašt zgrade bude obložen staklenom reflektirajućom površinom, tako da nosivi elementi bočnih rešetki ostanu vidljivi te da se u što većoj mjeri očuva sadašnja vizura mosta s okolišem⁵⁰ koji će se reflektirati u staklenom plaštu zgrade i na taj način postići maksimalnu harmoniju u stapanju okoliša i samog objekta. Stakleni plašt zgrade bi transparentnošću i longitudinalnošću forme ujedno bio svojevrstni spomenik i materijalizacija te simbol rijeke Drave nad kojoj se nalazi i koju premošćuje. Krov muzeja – mosta zamišljen je kao prohodna struktura koji bi omogućavala prolaz na drugu stranu rijeke i služila kao vidikovac. Također, prolaz na drugu stranu rijeke omogućavao bi i prostor muzejskog postava. Osim horizontalnih komunikacija, postojao bi i lift koji bi omogućavao vertikalnu komunikaciju i povezivanje sadržaja od dubokih podzemnih slojeva rijeke Drave s arheološkim i geološkim ostacima ukopanim u šljunak, preko vodenog dijela u kojem se nalaze ostaci prvotnog drvenog i kasnijeg željeznog mosta srušenog 1941. godine pa sve do vidikovca u nadzemnom dijelu, na krovu muzeja. Usto, zgrada bi bila povezana i malim »mostovima« u interijeru i eksterijeru kojima bi se omogućavalo povezivanje različitih dijelova postava i njihovo interdisciplinarno prožimanje.⁵¹ Dakle, u ovom slučaju imamo na raspolaganju konstrukciju koja u potpunosti odgovara zadanoj namjeni i gdje su međusobni odnosi različitih faktora dovedeni u skladan i funkcionalan odnos, pritom zadovoljavajući i estetske kriterije.

Geografski položaj mosta – muzeja obuhvaća teritorij sjevernohrvatskog limesa, točnije područje gdje se odvijao kontinuitet života i gdje su se preklapale različite kulture i civilizacije: keltska, ilirska, rimska, slavenska, ugarska, germanska i osmanska što više nego dovoljno govori o kulturno – povijesnom materijalnom i nematerijalnom bogatstvu i dostignućima koje su nam ostavile spomenute civilizacije te o strateškoj važnosti ovog području čiji su potencijal za život odavno spoznali brojni narodi i civilizacije. Međutim, zadatak muzeja ne bi bio samo čuvanje, izlaganje i interpretacija isključivo kulturno – povijesnih ostataka već bi uključivao sveobuhvatnu interpretaciju kulturnih, prirodoslovnih,

⁴⁹ A. GRGIĆ: Muzej – most rijeke Drave...str. 181

⁵⁰ A. GRGIĆ: Muzej – most rijeke Drave...str. 182

⁵¹ A. GRGIĆ: Muzej – most rijeke Drave... str. 182 – 183

geoloških, geografskih i ekohistorijskih slojeva.⁵² Muzeološku koncepciju postava izradio je Tomislav Špoljar koji je ujedno istaknuo potrebu stvaranja muzeja ove vrste koji bi na kompleksan i suvremeni interdisciplinarni način interpretirao i prezentirao rijeku Dravu u najširem i najrazličitijem kontekstu sa svim njezinim složenim povijesnim, kulturnim, geografskim, bioekološkim i drugim sastavnicama. Prema riječima Marijana Špoljara zadatak Muzeja Drave je »*da kao dinamična kulturna i baštinska institucija, na suvremeni muzeološki način stvori okvir za priču o povijesnim, kulturnim, zemljopisnim, ekološkim, antropološkim i gospodarskim vrijednostima vezanim uz rijeku Dravu i njezin okoliš, s naglaskom na uže geografsko područje, ali i s obuhvatom cjeline teritorija kojim teče od izvora do ušća.*»⁵³ Nadalje, Marijan Špoljar predlaže da muzejski postav bude sastavljen od tematskih jedinica koje će na slojeviti i dinamičan način prezentirati život rijeke Drave te društvene, kulturne i prirodne vrijednosti vezane uz nju od njezine prošlosti, preko sadašnjosti i sagledavanja u budućnosti. Tematske cjeline sadržavale bi povijesnu i kulturnu dimenziju, zemljopisni oris, ekologiju rijeke, antropološke varijacije i gospodarski okvir.⁵⁴

U nastavku, kao primjer muzealizacije i historizacije rijeke Drave na području srednje hrvatske Podravine iznosimo pregled bogate i raznovrsne pokretne ostavštine kulturno – povijesne baštine tog kraja iz fundusa Muzeja grada Koprivnice. To je dokaz da ovo područje rijeke Drave obiluje kulturnom baštinom koja zavrjeđuje muzealizaciju i adekvatnu prezentaciju u, nadamo se, budućem muzeju Drave. Na taj način istaknula bi se važnost rijeke Drave i nužnost osviještavanja budućih generacija za njezino očuvanje. Autor ovog kratkog pregleda povijesti rijeke Drave s ciljem muzealizacije i historizacije rijeke je viši kustos Muzeja grada Koprivnice Dražen Ernečić. Ovdje iznosimo njegov originalan i nepromijenjen tekst, a pregled sačuvanih predmeta sistematiziran je kronološki, počevši od antičkog razdoblja.

ANTIKA: Rimljani su stoljećima širili svoj državni prostor iz srednje Italije na sve strane svijeta, a sjeverozapadna Hrvatska te dio zapadne Slavonije osvojeni su za Oktavijanovih ratova do 27. godine pr. Krista. U novoosvojenim područjima rimska se vlast učvršćuje i gradnjom tvrdih cesta koje intenzivno grade trasama prethistorijskih puteva, a koje su uz vojne služile i za trgovinu i poštu. Uz pravac Drave prolazila je u rimsko vrijeme cestovna komunikacija »Poetovio – Mursa« s ishodištem u Aquilei za Panoniju, a u neposrednoj okolici Koprivnice nalaze se »rimske postaje« udaljene 8 rimskih milja – 12 km »Sunista i Piretis«. Predmeti s tih lokaliteta čuvaju se u MGKc.

U Muzeju grada Koprivnice od 2002. godine čuva se i krunište iskopano iz šljunčare Gabajeva Greda (30 km od Koprivnice). Radi se o nadgrobnoj mramornoj steli, a datira između 1. i 3. stoljeća.

U Goli je 1965. godine ubicirano 13 zemljanih rimskih grobnih humaka, a 1971. godine pronađena je kamena kvadratna urna s poklopcem i sitnijim nalazima: ukrašena keramika, nakit, novac. Nalazi datiraju u prvu polovicu 2. stoljeća i predstavljeni su u postavu Muzeja grada Koprivnice.

U tumulu kod Novačke pronađena je u arheološkoj kampanji 1978. godine sačuvana posuda Rhein-zabernške sigilate s pečatom majstora Cerialisa. Ukrašena je reljefnim prikazima božanstava rimskog panteona i također je predstavljena u muzejskom postavu muzeja.

SREDNI VIJEK. KAROLINŠKO RAZDOBLJE. Nekoliko je nalazišta u području vodenih prometnica i riječnih prijelaza uz Dravu u kojima se pojavljuju dragocjeni nalazi oružja i ratničke opreme koji se pripisuju ranokarolinškom krugu odnosno nasilnoj penetraciji Franaka u savsko – dravsko međuriječje potkraj 8. stoljeća. Naznačenom vremenu pripisuju se nalazi sjevernog prostora središnje Hrvatske uzduž rijeke Drave i u Međimurju (Varaždin, Prelog).

Posebno dragocjen nalaz predstavlja inventar grobne cjeline ratnika - odličnika iz sela Medvedička kraj Đurđevca: dvosječni mač, bojna sjekira, nožić, jezičac pojasne garniture s insularnim životinjskim ukrasom. (danas u fundusu Arheološkog muzeja u Zagrebu, u sklopu istraživanja sudjelovao i MGKc). – Ovi nalazi kao reprezentativni muzejski artefakti zauzeli su svoje mjesto i u muzejskom postavu velikog europskog izložbenog projekta 2000. – 2001. godine – »Karolinzi i Europa« odnosno »Hrvati

⁵² A. GRGIĆ: Muzej – most rijeke Drave...str. 182

⁵³ A. GRGIĆ: Muzej – most rijeke Drave...str. 182

⁵⁴ A. GRGIĆ: Muzej – most rijeke Drave...str. 182

i Karolinzi« te proputovali više zemalja: Englesku, Francusku, Italiju, Split – Hrvatska – Muzej hrvatskih arheoloških spomenika).

Sjeverno od Koprivnice, kod šljunčare – jezera Šoderice, u neposrednoj blizini nekadašnjeg važnog riječnog prijelaza na Dravi, pronađeni su nalazi dugi bojni nož, bojna sjekira i nekoliko sablji, koji se mogu pripisati razdoblju franačko-avarskih ratova potkraj 8. i početkom 9. stoljeća.

RAZVIJENI SREDNJI VIJEK. Među srednjovjekovnim nalazištima značajna su - Đelekovec, Torčec, Šoderica – Botovo, šljunčara Gabajeva Greda, Pepelara kod Gole, a predmeti se nalaze u posjedu MGKc. Treba istaći da su prijelazi preko Drave - kod Đelekovca i kod Vaške, Virovitica - odigrali ulogu i za IV. križarskog rata i pohoda hrvatsko-ugarskog kralja Andrije II. Arpadovića 1217. godine na jug prema Dalmaciji – Splitu odakle se morem odlazilo put Cipra. Mačevi iz razvijenog srednjeg vijeka i vremena srednjovjekovnih »rekonkvisti« prezentiraju se u postavu MGKc.

KASNI SREDNJI VIJEK. Monoksil, 12 m, 1999. godina, šljunčara Gabajeva Greda, (C14 – 1550.- 1700.) dravski plovni put riječna lađa u unutrašnjoaustrijske zemlje, repaške šume hrast. Također valja podsjetiti da je Drava bila prirodna granica »ostatka ostataka hrvatskog kraljevstva« prema Osmanlijskom/Turskom carstvu – ugarskom dijelu, a takva je granica za jakih zima kada se rijeka smrzavala omogućavala turcima prijelaz u hrvatski dio srednje Podravine.

20. STOLJEĆE. Povijest pamti događaje od »formata«, a upravo takav značaj imala je Pariška mirovna konferencija po svršetku Prvog svjetskog rata kada je rijeka Drava i podravsko Prekodravlje, prostor 8 km², bilo predmetom diplomatskih razgovora i utvrđivanja državnih granica Kraljevine SHS s Mađarskom, dok će početak 21. stoljeća konačno ukinuti hipotezu rijeci koja je kroz stoljeća označavala granicu te će ovaj put ona u iskonskom značenju biti rijeka koja spaja Hrvatsku s Europskom unijom.⁵⁵

Muzej Drave bio bi početna točka, jedna vrsta metaforičkog mosta prema lokacijama vezanim uz rijeku Dravu: Veliki Pažut, šuma Repaš s najstarijim hrastovima, Čambina, Šoderica, Baštinski centar Hlebine, naivna umjetnost, muzejska zbirka Gola, Stari grad Đurđevac, rimski grobovi u Prekodravlju, Pepelara, Muzejski kvart u Koprivnici, tematski park o hrani, biciklističke staze (Drava Route, Tragom Željezne zavjese), foto-safari (Dokumentacijski centar Drava), ribolov, konjičke staze, prikaz zlatarstva itd. Uz to, povezivao bi i udaljenije atraktivne lokalitete vezane uz Dravu, u Hrvatskoj i inozemstvu, u svim zemljama kroz koje Drava teče: Italija, Austrija, Slovenija, Mađarska i Hrvatska.⁵⁶ Prema tome, muzej Drave zamišljen je kao multifunkcionalna institucija koja će istovremeno biti lokalna i globalna, informativna i doživljajna, muzej i interpretacijski centar, tematski park i most,⁵⁷ s aktivnom društvenom ulogom i održivim razvojem kroz razvoj kulturnog turizma s ponudom najrazličitijih aktivnosti i interesa za široku društvenu zajednicu i sve veći broj modernih turista koji traže aktivan odmor. To svakako podrazumijeva i aktivan pristup i komunikaciju u muzejskim prostorima i izvan njih. Upravo takve sve zahtjevnije potrebe turista novog doba, ali i domaćih ljudi može zadovoljiti bogatstvo najraznovrsnije kulturne, povijesne i prirodne baštine sačuvane ovdje uz rijeku Dravu i kroz razrađenu ponudu sadržaja koji zadovoljavaju potrebe domaćih i stranih posjetioca i korisnika. Realizacija ove kompleksne ideje nameće velike odgovornosti, potrebno znanje i sposobnosti no dobitak bi bio višestruk: spašavanje mosta kao specifičnog identiteta industrijske baštine, jedinstveni slučaj prenamjene funkcije mosta u muzej u svijetu, stvaranje atraktivne suvremene arhitekture, mogućnost suvremene interpretacije baštine i prijeko potreban razvoj kulturnog turizma u lokalnim, ali i širim internacionalnim okvirima.

Promišljanja o mostu – muzeju u svijetu arhitekture i umjetnosti nisu novost, no do sada poznati primjeri takve arhitekture odnose se uglavnom na ciljanu izgradnju suvremenog mosta koji je već unaprijed određen da obnaša funkciju muzeja i izgrađen je isključivo kao muzej u obliku mosta, a ne pri-

⁵⁵ Ovom prilikom se zahvaljujem višem kustosu Muzeja grada Koprivnice gospodinu Draženu Ernečiću što mi je za potrebe rada ustupio svoj tekst *Kratka povijest i muzejski predmeti srednje hrvatske Podravine – historizacija i muzealizacija rijeke Drave*.

⁵⁶ A. GRGIĆ: Muzej – most rijeke Drave...str. 182

⁵⁷ A. GRGIĆ: Muzej – most rijeke Drave...str. 182

marno most. Upravo je zbog toga slučaj mosta na rijeci Dravi kod Botova specifičan i jedinstveni primjer gdje bi za razliku od spomenutih slučajeva, situacija išla u obrnutom smjeru, tj. postojeći most koji ima svoju povijesnu vrijednost i priču prenamijenio bi se u muzej, a ne bi se gradio novi most namjenjen za muzej. Primjer koji ćemo navesti u nastavku ima velike sličnosti sa slučajem mosta kod Botova, a odnosi se na projekt gradnje muzeja - mosta u Norveškoj koji svojim inventivnim pristupom u arhitektonskoj koncepciji eksterijera i interijera, muzeološkom konceptu postava te u samoj ideji u velikoj mjeri može poslužiti kao dodatna inspiracija i primjer dobre prakse za oživotvorenje mosta - muzeja na rijeci Dravi koji bi u ovom slučaju imao i dodatnu vrijednost – postao bi jedinstveni slučaj i inovativan primjer spašavanja i prenamjene industrijske baštine u suvremeni muzej s proširenom ulogom i funkcijom. Postao bi nastanjeni most.

Godine 2014. Kristefos Museum⁵⁸ objavio je natječaj za idejno arhitektonsko rješenje nove zgrade muzeja. Ideja koja je odabrana na natječaju pripada danskoj grupi arhitekata BIG – Bjarke Ingels Group, a predviđeni početak gradnje muzeja bila je 2016. godina dok se otvaranje muzeja očekuje 2019. godine.⁵⁹ Muzej – most vrlo atraktivnog i suvremenog dizajna svojom zarotiranom formom od čelične konstrukcije i reflektirajućom staklenom opnom spaja dvije obale rijeke Randselva na različitim nivoima, dok su u interijeru smješteni muzejski eksponati, instalacije i izložbe nacionalne i internacionalne suvremene umjetnosti. Muzej – most nalazi se u parku skulptura pokraj rijeke Randselva u Jevnakeru, nedaleko od Osla.⁶⁰ Na taj način arhitekti su novim muzejom – mostom odlučili povezati riječnu obalu i park skulptura dok istovremeno sama arhitektura i oblik muzeja te njegov sadržaj pruža novu doživljajnu, spoznajnu i umjetničku dimenziju koja se prožima s ambijentom u kojem je smješten. Osim toga, ovaj objekt ima dvostruku funkciju – služi kao most i kao kulturna institucija koja posjetiteljima pruža različite aktivnosti i događaje, a tu istu funkciju imao bi i dravski most – muzej kod Botova. Dužina novog Kristofos muzeja – mosta iznosi 1 400 metara prostora ispunjenog izložbama, galerijama i uslužnim prostorijama. Zahvaljujući zavrtnutoj arhitektonskoj formi, interijer zgrade sačinjen je od okomitih galerija na južnoj strani koje su osvijetljene prirodnom svjetlošću koja dopire odozgo kroz stakleni strop i funkcioniraju kao multifunkcionalni prostori s kafićem i izložbenim prostorima. Na sjevernoj strani nalazi se dugačka ostakljena vodoravna galerija s otvorenim pogledom na staru tvornicu papira u blizini i šumoviti krajolik.⁶¹ Arhitektonski plašt kombinacija je neprozirne oplata od nehrđajućeg čelika i staklenih ploča tvoreći na taj način u unutrašnjosti osvijetljene ili zatamnjene prostore potrebne za različite namjene i vrste izložaba.⁶² Osim svjetlosne komponente, prostorna konfiguracija interijera vrlo je pogodna za izlaganje različitih vidova umjetnosti poput skulptura, slika, fotografija, video umjetnosti, instalacija i sl. Osim toga, muzej sadrži i informacijski centar, dućan i kafić s vanjskom terasom.⁶³ Svojom arhitekturom i izložbenim programom ne funkcionira zasebno već je povezan s parkom skulptura, muzejom tvornice papira koji se nalazi u blizini i okolnim krajolikom te zajedno tvore harmoničan kompleks koji nudi najrazličitija iskustva, doživljaje i perceptivne razine. U tom smislu, ovaj muzej – most doista je most u fizičkom i konceptualnom smislu koji objedinjava i povezuje heterogena povijesna i umjetnička razdoblja.

Drugi primjer promišljanja o mostu – muzeju je projekt arhitekta Joela Freesona Carico-a izrađen za natječaj 2006. godine u kojem je trebalo osmisliti most koji će u sebi sadržavati muzej i kafić kao novu vrstu namjene mosta i koji će zamijeniti postojeći drveni most na ulazu u Grand Canal u Veneciji.⁶⁴ Kroz implementaciju novih potreba i kreativnijih načina korištenja mosta kao muzeja nastoji se, u ovom slučaju ulaz u grad oživjeti novim kulturnim i društvenim sadržajima te stvoriti prepoznatljiv simbol koji spaja prošlost, sadašnjost i budućnost grada i vidljiv je izdaleka. Ova dva primjera dovoljna

⁵⁸ http://www.kistefos.museum.no/index.php?lang=_eng

⁵⁹ <https://www.inexhibit.com/case-studies/norway-kistefos-museum-art-bridge-big-bjarke-ingels-group/>

⁶⁰ <https://www.inexhibit.com/case-studies/norway-kistefos-museum-art-bridge-big-bjarke-ingels-group/>

⁶¹ <https://www.inexhibit.com/case-studies/norway-kistefos-museum-art-bridge-big-bjarke-ingels-group/>

⁶² <https://www.inexhibit.com/case-studies/norway-kistefos-museum-art-bridge-big-bjarke-ingels-group/>

⁶³ <http://www.smithsonianmag.com/smart-news/norwegian-art-museum-will-also-be-bridge-180957035/>

⁶⁴ <http://www.joelcaricoarchitect.com/venicecompetition.html>

su da nam daju poticaj, dodatne volje i hrabrosti realizirati hvalevrijednu ideju o pretvaranju već postojećeg mosta na rijeci Dravi u suvremeni i jedinstveni muzej u punom smislu riječi.

ZAKLJUČAK

Realizacija ove ideje bila bi veliki iskorak u društvenom i kulturološkom mentalnom obrascu još uvijek nedovoljno naviknutom da pridaje pažnju i vrijednost ovakvoj vrsti kulturne baštine, a ujedno i pokazatelj u nacionalnim i internacionalnim okvirima da ipak postoji sluh i senzibilitet za navedenu vrstu problema i izazova kojem se za sada još uvijek ne pristupa s dovoljnom pažnjom, brigom, poštovanjem i ozbiljnošću. Valorizacija napuštenih industrijskih objekata u Hrvatskoj uvelike zaostaje, a u većini slučajeva i izostaje, stoga neka ovaj slučaj bude iznimka, a ne uvriježeno pravilo ignoriranja i ravnodušnosti s kojim se sustavno pristupa ovakvim slučajevima diljem Hrvatske, koja obiluje napuštenim, degradiranim i uništenim objektima industrijske baštine. Ova vrsta arhitekture već je odavno prepoznata, prihvaćena, revitalizirana i odgovarajuće valorizirana u Europi i svijetu, a s time i aktivno, dosljedno i s poštovanjem uključena u društveno – kulturni život ljudi na najrazličitije moguće načine, kvalitetno zadovoljavajući heterogene potrebe modernog društva današnjice.

Nedostatak prostora za realizaciju različitih društveno – kulturnih djelatnosti i prezentaciju rada česti je problem u Hrvatskoj, iako postoji nemali broj za to pogodnih i napuštenih industrijskih objekata koji bi vrlo kvalitetno obavljali i zadovoljavali rastuće gospodarsko - društveno – kulturne potrebe suvremenog čovjeka. No, procesi revitalizacije i obnove istih vrlo su spori, unatoč zalaganjima i aktivizmu struke i različitih udruga, koje promiču inovativan pristup spašavanju i oživljavanju takvih objekata i prostora te ukazuju na potrebu i korist njihovog stavljanja u funkciju za život lokalne i šire zajednice.

Još su u srednjem vijeku bili poznati mostovi koji nisu bili samo mjesta prelaska s jedne na drugu stranu obale, već su na sebi nosili različite zgrade s različitim sadržajima. Kao primjer navodimo most na rijeci Temzi u Londonu gdje je s vremenom sagrađen velik broj kuća i zgrada s trgovinama i stanovima. Također, primjer proširene uloge mosta iz prošlosti može nam poslužiti i Ponte Vecchio u Firenzi s galerijom na gornjem katu. Dakle, takvi mostovi zahvaljujući sadržajima koji proširuju njihovu ulogu, postaju mjesta i središta važnih, ali i svakodnevnih društvenih događaja i druženja. Slučaj mosta na rijeci Dravi sintetizira u sebi potrebne preduvjete, mogućnosti i potencijale za svojevrsno »oživljavanje« već odavno poznate ideje o multifunktionalnosti mosta, potrebnoj i današnjoj, suvremenoj lokalnoj i široj društvenoj zajednici ovog područja, ali i mnogo šireg geografskog opsega. Usto, to je prilika koja može postati kvalitetan i jedinstveni primjer pozitivnog iskorištavanja potencijala i višestrukih mogućnosti koje se kriju iza čeličnih konstrukcija i zidova industrijskih objekata.

SUMMARY

This study is dealing with problematics regarding Drava bridge near Botovo and its considerations through different social and cultural function, precisely through possibilities of repurposing it into a museum in which way the multifunctional aim would be satisfied: by saving the bridge from deliberate demolition and irreversible destruction of particular part of industrial heritage, creating a globally unique bridge-museum of river Drava and everything regarding it, nearby revitalization and wider area through expansion of active tourism which would incorporate historical, geographical, ecological and biological components as well as arts and sports. By implementing this idea it is also insisting on giving an example of awareness, developed sensibility and consciousness for this particular sort of cultural heritage that is not valued or used enough throughout Croatia. Through short historical view of bridge construction this work is trying to emphasize the civilizations importance of this architectural objects in general, while the culture-historical value and importance of the bridge near Botovo highlights through retrospect of historical occasions which influenced on its build, functionality and its significance in regional, national and international settings. This work brings historically artistic valorization thoroughly reflecting on reviving the bridge in order to retrieve its status, but this time in a different role – as a modern bridge – Drava river museum.

KORIŠTENA LITERATURA I IZVORI

ANDRIĆ, Ivo: Mostovi

ERNEČIĆ, Dražen: Kratka povijest i muzejski predmeti srednje hrvatske Podravine – historizacija i muzealizacija rijeke Drave – predavanje održano 24. rujna 2004. godine u Koprivnici u gradskoj vijećnici povodom Međunarodnog dana Drave

Građevinar 66 (2014) 6

Podravski zbornik 42/2016., Muzej grada Koprivnice, 2016.

RADIĆ, Jure: Mostovi, udžbenik Sveučilišta u Zagrebu, izdavač: Dom i svijet, Zagreb, 2002

Milan HEĆIMOVIĆ i sur. : Sto trideset godina koprivničke pruge, HŽ-Hrvatske željeznice, Zagreb, 1999

Studija o utjecaju na okoliš zahvata modernizacije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Križevci - Koprivnica - državna granica, HŽ infrastruktura d.o.o., Zagreb, 2014.

Željeznička pruga Botovo – Koprivnica – Dugo Selo; SOUR ŽTP Zagreb - RO Željeznički prijevoz Koprivnica i RO Centar prometnih znanosti - OOUR Institut prometnih znanosti, Koprivnica 1987. godine

INTERNETSKE STRANICE

http://www.casopis-gradjevinar.hr/assets/Uploads/JCE_66_2014_6_9_Predstavljamo.pdf

<http://www.smithsonianmag.com/smart-news/norwegian-art-museum-will-also-be-bridge-180957035/>

<https://www.dezeen.com/2015/10/14/twisted-art-museum-big-bjarke-ingels-group-norwegian-river-kistefos-museum/>

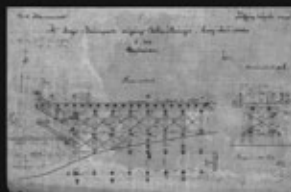
<http://www.joelcaricoarchitect.com/venicecompetition.html>

http://www.kistefos.museum.no/index.php?lang=_eng

<http://www.sfsb.unios.hr/kth/zavar/index.html>

Most

a) nacrti iz 19. stoljeća



b) 1941. godine srušeni most



c) gradnja sadašnjeg mosta



d) budući most-muzej

**Slika 1:**

Fotografije mostova na rijeci Dravi kod Botova (a,b,c) i prikaz budućeg mosta – muzeja (arhitekt Antonio Grgić)



Slika 2: Fotografija srušenog čeličnog mosta kod Botova iz 1941. godine (Hrvatski željeznički muzej)



Slika 3: Fotografija današnjeg čeličnog mosta kod Botova (Hrvatski željeznički muzej)



Slika 4: Fotografija današnjeg čeličnog mosta kod Botova (Hrvatski željeznički muzej)

Slika 5: Idejno arhitektonsko rješenje za budući most – muzej na rijeci Dravi kod Botova (izvor: <http://www.jutarnji.hr/kultura/art/prvi-muzej-iznad-rijeka-na-svijetu-na-dravi-kod-botova-planira-se-jedinstveni-objekt-na-starom-zeljeznickom-mostu/5038091/>)





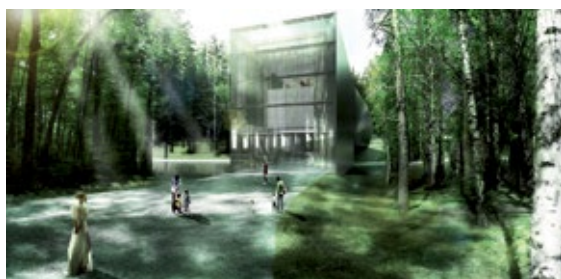
Slika 6: Prikaz iz zraka muzeja – mosta u Norveškoj (izvor: <https://www.inexhibit.com/wp-content/uploads/2015/10/Kistefos-Museum-Bjarke-Ingels-Group-aerial.jpg>)



Slika 7: Bočni prikaz muzeja – mosta u Norveškoj (izvor: <https://www.inexhibit.com/case-studies/norway-kistefos-museum-art-bridge-big-bjarke-ingels-group/>)



Slika 8: Presjek muzeja – mosta u Norveškoj (izvor: <https://www.inexhibit.com/wp-content/uploads/2015/10/Kistefos-Museum-Bjarke-Ingels-Group-cutaway.jpg>)



Slika 9: Prikaz muzeja – mosta u Norveškoj (izvor: <https://www.inexhibit.com/wp-content/uploads/2015/10/Kistefos-Museum-Bjarke-Ingels-Group-exterior-view-02.jpg>)



Slika 10: Prikaz muzeja – mosta u Norveškoj (izvor: <https://www.inexhibit.com/wp-content/uploads/2015/10/Kistefos-Museum-Bjarke-Ingels-Group-exterior-view-Summer.jpg>)



Slika 11: Prikaz unutrašnjosti muzeja – mosta u Norveškoj (izvor: <https://www.inexhibit.com/wp-content/uploads/2015/10/Kistefos-Museum-Bjarke-Ingels-Group-interior-view-02.jpg>)