

Ante Macan, mag.oec.

## ULOGA ŽELJEZNICE U EUROPSKOJ KULTURI I NASLIJEĐU

### 1. Uvod

Kulturna baština definira se kao materijalna, nematerijalna, prirodna i digitalna. Zbog toga se na kulturnu baštinu mora gledati holistički. Materijalna kulturna baština obuhvaća zgrade, spomenike, predmete, odjeću, umjetnička djela, knjige, strojeve, povijesne gradove i arheološka nalazišta. U nematerijalnu kulturnu baštinu spadaju prakse, prikazi, izrazi, znanja, vještine i pripadajući instrumenti, predmeti i kulturni prostori koje ljudi cijene. To uključuje jezik i usmenu tradiciju, izvedbene umjetnosti, društvene prakse i tradicionalno zanatstvo. Prirodnu kulturnu baštinu obuhvaćaju krajolici, flora i fauna. U digitalnu kulturnu baštinu spadaju resursi koji su pretvoreni u digitalni oblik kao što je digitalna umjetnost ili animacija ili koji su digitalizirani kao način njihova očuvanja, uključujući tekst, slike, video, zapise. Baština iz prošlosti nije statična, ona evoluirala kroz naš angažman s njom. Štoviše, naše naslijeđe ima veliku ulogu u izgradnji budućnosti Europe. [1]

Izraz „željezničko naslijeđe“ odnosi se na svu kulturnu baštinu željeznica, lakih željeznica i tramvajskih pruga te zgrada, oprema i alata, čije je očuvanje i revalorizacija počast i doprinosi boljem razumijevanju uloge koju je željeznica igrala i nastavlja igrati u planiranju gradova i sela te u ekonomskome, socijalnome i kulturnome razvoju.

### 2. Uloga željeznice u planiranju gradova i sela te u ekonomskome, socijalnome i kulturnome razvoju

Željeznička arhitektura obuhvaća širok raspon zgrada i pružnih građevina, od kojih su mnoge zamišljene tako da udovolje potrebama novih željeznica. U 19. stoljeću željeznički kolodvor postao je mjesto iz kojega su gradovi i sela dolazili u dodir s vanjskim svijetom. Od tada su kraljevi i predsjednici bili primani u kolodvorima, a ne na granicama općina. Dok je izvorno fokus bio na postignućima u 19. i početkom 20. stoljeća, danas se sve više zgrada i građevina sagrađenih nakon Drugoga svjetskog rata također smatra vrijednima. Na inicijativu željezničkih tvrtki sagrađene su i mnoge druge zgrade, od ureda i administrativnih zgrada do domova, ponekad i čitavih četvrti, za željezničke radnike. Prve telefonske i telegrafске linije sagrađene su uz željezničke pruge. Kolodvor je također funkcionirao kao telefonsko-telegrafska služba. Novine i časopisi s vijestima stizali su i često se prodavali u kolodvorima. Kolodvor je definirao nov urbani poredak u gradovima, jer je kolodvorski prostor s kolod-

vorskim trgom postao jedno od najupečatljivijih mjesta. Oko kolodvora sagrađen je tipičan niz zgrada, hotela i gostionica. To su bili hoteli u kolodvorima u kojima su trgovci i drugi putnici boravili jednu noć prije nego što bi nastavili put vlakom. Bile su ondje sobe za jednu noć i u blizini željezničkih kolodvora ili iza njih u mnogim glavnim gradovima.



**Slika 1. Pariz, Francuska - utjecaj željeznice na planiranje gradova i sela**  
Izvor: [2]

Danas mnogi veliki i impresivni metropolitanski kolodvori obnovljeni su zbog svojega ugleda. Neka manja, stara stajališta, u kojima se vlakovi više ne zaustavljaju ili u kojima se usluge pružaju na daljinu uz pomoć modernih i digitalnih tehnologija, dobila su novu funkciju. Sada to mogu biti domovi za stanovanje, ugostiteljski objekti, turistički objekti pa čak i uredi arhitekata i umjetničkih studija, no još ih je više propalo. Puno ih je srušeno i zamijenjeno suvremenim nadstrešnicama. Stajališta su uvijek bila, a i dalje su dobro dostupna. Danas se njihove parcele koristi za trgovačke centre ili se pretvaraju u parkirališta.

Osim kolodvora i gospodarskih zgrada željeznice su gradile brojne građevine, mostove i tunele, vijadukte i vodovode. Željeznica Semmering u Austriji, sagrađena na više od 41 km visokih planina između 1848. i 1854., jedan je od najvećih građevinskih zahvata iz te pionirske faze izgradnje željeznica. Visok standard tunela, vijadukata i drugih radova omogućio je njezinu kontinuiranu upotrebu do danas. Ta je linija 1998. uvrštena na UNESCO-ov popis svjetske baštine. Prvi metro u kontinentalnoj Europi bila je elektrificirana Milenijska podzemna željeznica (1893. – 1896.), sagrađena ispod Avenije Andrassy u Budimpešti. Godine 2002. Milenijska podzemna željeznica u Budimpešti uvrštena je na UNESCO-ov popis svjetske baštine, a 2008. dodane su i željeznice Albula i Bernina u Švicarskoj. To su dvije povijesne željezničke pruge koje Alpe prelaze kroz dva prijevoja. Pruga Albula, koja je za promet otvorena 1904., duga je 67 km, a obuhvaća 42 tunela i natkrivene galerije te 144 vijadukta i mosta. Pruga Bernina, koja je za promet otvorena 1908., duga je 61 km, a obuhvaća 13 tunela te 52 vijadukta i mosta. Ne smiju se zaboraviti ni brojni mali cigleni mostovi preko važnih cesta ili potoka. Godinama ili desetljećima preko njih nije prošao nijedan vlak. Mnogi takvi mostovi na napuštenim kolosijecima u opasnosti su da nestanu zbog neodržavanja. [3]



**Slika 2. Milenijska podzemna željeznica u Budimpešti (1893. – 1896.)**

Izvor: [4]

U ranoj fazi isporuka lokomotiva i vagona bila je međunarodni fenomen. Jedna od prvih tvrtki koje su isporučivale lokomotive i vagona u druge zemlje bila je Stephenson, ali nekoliko godina poslije vozni park iz Belgije, Njemačke i Francuske prešao je granicu. Rezultat toga je da se prijevozna sredstva iz inozemstva sada mogu pronaći u svim zemljama. Zato se vozni park i druga oprema nesumnjivo mogu smatrati međunarodnom baštinom. U željezničku baštinu spadaju i mnogi mali predmeti poput staroga kolodvorskog sata, zviždaljke čuvara vlaka i odore osoblja, uređaja za ispis prijevoznih karata i kliješta za njihovo rezanje, tipične klupe u kolodvorima te raznih vrsta signalizacija. Zajedno sa zgradama i prijevoznim parkom oni pričaju priču o željeznici.

Željezničke tračnice oslikavaju krajolik kroz koji prolaze. Često su prepoznatljive iz zraka i sa zemlje pa čak i desetljećima nakon što su vlakovi prestali voziti po njima. Tračnice su prvo bile od lijevanoga željeza, a poslije od željeza i čelika. Velike površine zauzimali su ranžirni kolodvori i robni terminali. Tijekom druge polovine prošloga stoljeća postupno je bilo ukidano sve više linija. Autoceste, osobni automobili, autobusi i kamioni gurnuli su željeznicu u drugi plan. Stare i zapuštene željezničke staze i dalje povlače linije kroz krajolik, sada većinom prenamijenjene u zelene staze za šetače i bicikliste. Sva preostala željeznička arhitektura prenamijenjena je većinom u turističku infrastrukturu. Mnogo je priča, humora i anegdota vezano uz željeznicu, ne zaboravljajući pritom ulogu željeznice u filmu, glazbi, kazalištu i književnosti.

### 3. Željeznička industrijska baština u Hrvatskoj

U razdoblju od 1860. do 1914. u Hrvatskoj su se gradili najvrjedniji željeznički kompleksi s nizom pripadajućih infrastrukturnih objekata. Takvi objekti, osim što imaju memorijalnu vrijednost, doprinose kulturološkome i civilizacijskome razvoju. Najviše se ističu industrijska baština zagrebačkoga, karlovačkoga i riječkoga željezničkog kompleksa. Šezdesetih godina 19. stoljeća na području današnjega Zagreb Zapadnog kolodvora, nekadašnjega Južnog kolodvora, počeli su se graditi prvi željeznički objekti i postrojenja vezana uz izgradnju željezničke pruge Zidani Most – Zagreb – Sisak. Povlašteno

društvo južnih željeznica sagradilo je prvi zagrebački željeznički kompleks koji postoji i danas te dobrim dijelom služi svojoj svrsi, što je i pridonijelo njegovu očuvanju. U Registar kulturnih dobara RH upisana je prijamna kolodvorska zgrada, a ostali objekti nisu stručno valorizirani. Sedamdesetih godina 19. stoljeća Mađarske državne željeznice na području Zagreb Glavnoga kolodvora, nekadašnjega Zagreb Državnoga kolodvora, sagradile su drugi po starosti zagrebački željeznički kompleks. Godine 1894. u rad je bila puštena Strojarnica MÁV-a, sagrađena na području Trnjanske, koja je u to vrijeme bila najveće industrijsko postrojenje u Zagrebu. Nakon nekog vremena nekadašnja Strojarnica postala je TŽV „Gredelj“, čija je osnovna djelatnost bila održavanje i izgradnja željezničkih vozila. Godine 2004. Ministarstvo kulture RH ispostavilo je rješenje o svojstvu kulturnoga dobra za četiri postrojenja, i to za radionicu za opremu lokomotiva, radionicu za opremu vagona, tokarnicu i kovačnicu te vodotoranj, i upisalo ih u Registar kulturnih dobara RH. Dvije godine poslije, pred samu prodaju navedenoga kompleksa, isto ministarstvo revidiralo je prethodno rješenje pa je najviši sustav mjera zaštite određen samo za radionicu za opremu vagona. Godine 2008. u Registar je upisana i skupina od 13 strojeva koji se nalaze unutar zaštićenoga strojarničkog kompleksa na Trnjanskoj cesti. Od 2010. do danas tvorničko postrojenje više se ne koristi, a prije napuštanja u znatnom je opsegu devastirano, čime je znatno narušena njegova baštinska obilježnost. [5]



**Slika 3. TŽV „Gredelj“ Zagreb**

Izvor: [5]

U razdoblju od 1863. do 1865. Povlašteno društvo južnih željeznica u sklopu izgradnje pruge Zagreb – Karlovac počelo je graditi početni dio karlovačkoga željezničkog kompleksa. Godine 1873. Mađarske državne željeznice počele su širiti željeznička postrojenja u Karlovcu. Do toga je dovela izgradnja sljedeće pružne dionice između Karlovca i Rijeke. Neki objekti solidno su održavani i čuvaju izvorni izgled. Ostali objekti karlovačkoga željezničkog kompleksa jako su loše održavani jer je velik dio tih postrojenja danas izvan funkcije. U njima je sačuvan dio opreme, strojeva i alata. Sačuvana su specifična arhitektonska i graditeljska obilježja industrijskih objekata i izvorna obilježja pročelja zgrade sa službenim stanovima te pročelja nekih skladišta koja su danas prenamijenjena u uredske prostore. [5]



**Slika 4. Ložionička postrojenja u Karlovcu**

Izvor: [5]

Sedamdesetih godina 19. stoljeća Povlašteno društvo južnih željeznica počelo je oblikovati kompleks riječkoga željezničkog čvorišta. Gradili su se kolodvori, stajališta, tuneli, četiri vodopostaje i dvije ložionice, koji i danas postoje te je u njima sačuvano dosta izvorne opreme. Zgrada kolodvora Rijeka upisana je u Registar kulturne baštine kao i većina željezničkih objekata toga vremena. Dragocjen dio pokretne tehničke baštine jesu i željeznička vozila. Radi se o parnim i električnim lokomotivama. Navedene lokomotive vukle su vlakove između Pivke i Rijeke te između Rijeke i Zagreba. U Registar kulturnih dobara RH upisane su dvije lokomotive s riječkoga područja koje su dio fundusa Hrvatskoga željezničkog muzeja, i to parna lokomotiva MÁV 375.503/JŽ 51-032 i električna lokomotiva FS E 626.093/JŽ 361-201. Godine 2009. Uprava za zaštitu kulturne baštine pri Ministarstvu kulture RH izdalo je rješenja o zaštiti triju električnih lokomotiva serije JŽ 362, četiriju teretnih vagona i centralnog blok-uređaja za upravljanje skretnicama i signalima ugrađenoga u prometnome uredu riječkoga kolodvora te o njihovu upisu u Registar kulturnih dobara RH. [5]

Danas takvi objekti bogate industrijske i tehničke baštine propadaju i vape za identifikacijom, valorizacijom i zaštitom, a potom i za revitalizacijom, prenamjenom i uklapanjem u nove urbanističke zahvate.

## 4. Revitalizacija željezničke baštine

Europska federacija udruga industrijske i tehničke baštine (EFAITH) želi identificirati EU-ovu željezničku baštinu. EFAITH jest platforma koja promiče kontakte i suradnju volontera i neprofitnih udruga volontera u Europi. To je mjesto na kojemu se mogu sastajati, razmjenjivati iskustva, učiti jedni od drugih i podržavati aktivnosti i kampanje. EFAITH promiče i potiče vrijednu ulogu volontera i dobrovoljnih udruga koje istražuju, spremaju, tumače i otvaraju javnosti mjesta i zbirke industrijske baštine. Cilj im je zaštititi staru željezničku infrastrukturu i pomoći u spašavanju ugrožene željezničke baštine kao što su stari željeznički kolodvori i stajališta, lokomotive, tramvaji i dotrajali željeznički mostovi. U 2021. bit će obilježeno nekoliko važnih obljetnica vezanih uz željeznicu: 20. obljetnica prvoga željezničkog paketa EU-a, 175. obljetnica prve željezničke veze između dviju prijestolnica EU-a, Pariza i Bruxellesa, 40. obljetnica TGV-a i 30. obljetnica ICE-a. EFAITH želi istaknuti

važnost željeznice za socijalno, ekonomsko i političko tkivo Europe od 40-ih godina devetnaestog stoljeća do danas te zabilježiti kako željezničko naslijeđe i danas utječe na identitet regija. U EFAITH-u sastavljaju bazu podataka ugrožene željezničke baštine uz pomoć upitnika za prijavljivanje ugrožene željezničke baštine širom Europe. Građani i organizacije mogu koristiti obrazac za identificiranje i prijavljivanje ugrožene željezničke baštine. [6]

Očuvanje prijevoznih sredstava ostaje najvažniji aspekt zaštite željezničke baštine. To se odnosi na očuvanje, restauraciju i održavanje lokomotiva, vagona, teretnih vagona, tramvajskih pruga, kuhinja, prototipova i drugoga. To rade volonteri i udruge koje upravljaju turističkom željeznicom. Pozornost se uglavnom posvećuje vagonima za prijevoz ljudi jer se ti vagoni mogu koristiti na turističkim linijama, a manje pozornosti posvećuje se vagonima koji se koriste za prijevoz robe i sirovina, za odlaganje ugljena i rude, za prijevoz nafte i kemijskih proizvoda, čeličnih kolutova i automobila te vagonima koji se koriste tijekom izgradnje i održavanja pruga. Unatoč svim naporima još uvijek je upadljivo to koliko se željezničkoga materijala u Europi uništava ili koliko željezničkoga materijala u Europi negdje propada (hrđa).

Ako se željezničku baštinu želi sačuvati za budućnost, moraju se zaštititi i specifični stari zanati. Na primjer, očuvanje parne lokomotive mora dovesti do očuvanja znanja u području njezina održavanja i rada. Naime, da bi parna lokomotiva radila, potrebna su specifična znanja mehaničara koji ih primjenjuje prilikom popravljivanja ložišta ili poravnanja klipnjače. Druge, svakodnevne radnje poput podmazivanja također su specifične i nekada su se temeljile na osjećaju i iskustvu, na nečemu što se moglo prenijeti samo u praksi, a ne kroz teoriju. Suočavanje sa starijim sigurnosnim instalacijama također zahtijeva posebne vještine: rad poluga u signalnim kutijama i na mjestima zahtijeva ne samo tjelesnu snagu, već i dobro poznavanje alata. Znanje i iskustvo potrebni su i za održavanje i obnavljanje starih kolosijeka.

Povijest željeznica sačuvana je u većini zemalja u malim i velikim muzejima, a na životu su je održavale stotine dobrovoljaca na baštinskim i turističkim željeznicama. Na mnogim mjestima kolekcionari stvaraju zbirke komponenti, fotografija, starih dokumenata i planova, modela i maketa vlakova. Opstanak tih zbirki često nije siguran. Ponekad ih preživjeli svjedoci daju na dražbu, ponekad ih pošalju na otpad. Veći muzeji ovise o financiranju i dobroj volji vlada i željezničkih tvrtki. Tijekom vremena podrška se mijenjala i mijenja se. Danas su interes javnosti i broj posjetitelja (turista) često mjerilo za donošenje odluke. Manje i dobrovoljne inicijative ne ovise samo o kontinuiranim naporima i predanosti volontera, već i o prihodu koji sami ostvaruju, ulaznicama koje se prodaju posjetiteljima za izlete i vožnje vlakom baštine, prigodnim događajima, suvenirima i ugostiteljskim objektima koje vode. Vrlo je važno senzibilizirati stručnu i širu javnost za prepoznavanje i očuvanje industrijske baštine, osobito željezničke industrijske baštine, i uklapanja njezinih najvrednijih i valoriziranih dijelova u suvremene aglomeracije.

Međutim, mnogim od tih inicijativa prijeto pandemija koronavirusa. Situacija ne izgleda previše dobro ni u 2021. U međuvremenu moraju biti zajamčeni održavanje i restauracija pokretne baštine i zgrada. Također ostaju svi fiksni troškovi osiguranja, potrošnje energije. Da bi se svi ti troškovi pokrili, potrebna su financijska sredstva, a ona su uglavnom nestala. Drugim riječima, neizvjesna je budućnost mnogih inicijativa za očuvanje željezničke baštine.

## 5. Zaključak

Kulturna baština ima univerzalnu vrijednost za pojedince, zajednice i društva. Važno ju je sačuvati i prenijeti budućim generacijama. Njegujući svoju kulturnu baštinu, možemo otkriti svoju raznolikost i započeti međukulturni razgovor o onome što nam je zajedničko. Kulturna baština ne smije se prepustiti propadanju ili uništavanju, već je treba sačuvati i proslaviti. Željezničko naslijeđe više je od samo staroga kolodvora ili stare lokomotive. Prijevoz željeznicom, vlakom, tramvajem ili podzemnom željeznicom obilježio je prometnu revoluciju 19. stoljeća i ostavio impresivno naslijeđe. Uloga željeznice u planiranju gradova i sela te u ekonomskome, socijalnome i kulturnome razvoju jest ogromna.

Od 19. stoljeća željeznički kolodvori i stajališta postali su mjesta s kojih su gradovi i sela dolazili u dodir s vanjskim svijetom. Kolodvor je definirao nov urbani poredak u gradovima, jer je kolodvorski prostor s kolodvorskim trgom postao jedno od najupečatljivijih mjesta. Oko kolodvora sagrađen je tipičan niz zgrada, hotela i gostionica. Osim kolodvora i njihovih gospodarskih zgrada željeznice su gradile nove građevine, mostove i tunele, vijadukte i vodovode.

Vozni park i druga oprema nesumnjivo se mogu smatrati međunarodnom baštinom. Očuvanje prijevoznih sredstava ostaje najvažniji aspekt zaštite željezničke baštine. To se tiče očuvanja, restauracije i održavanja lokomotiva, vagona, teretnih vagona, tramvajskih pruga, kuhinja, prototipova i sličnog. To rade volonteri i udruge koje upravljaju turističkom željeznicom. Ako se željezničku baštinu želi sačuvati za budućnost, moraju se zaštititi i specifični stari zanati. Željezničku baštinu čine i mnogi mali predmeti poput staroga kolodvorskog sata, zviždaljke čuvara vlaka i odore osoblja, uređaji za ispis prijevoznih karata i klijesta za njihovo rezanje, tipičnih klupa u kolodvorima te raznih vrsta signalizacija. Zajedno sa zgradama i voznim parkom oni pričaju priču o željeznici.

U razdoblju od 1860. do 1914. u Hrvatskoj su sagrađeni najvrjedniji željeznički kompleksi s nizom pripadajućih infrastrukturnih objekata. Takvi objekti, osim što imaju memorijalnu vrijednost, doprinose i kulturološkome i civilizacijskome razvoju. Najviše se ističu industrijska baština zagrebačkoga, karlovačkoga i riječkoga željezničkog kompleksa. Danas takvi objekti bogate industrijske i tehničke baštine propadaju i vape za identifikacijom, valorizacijom i zaštitom, a potom i za revitalizacijom, prenamjenom i uklapanjem u nove urbanističke zahvate.

Europska federacija udruga industrijske i tehničke baštine (EFAITH) djeluje u cilju zaštite stare željezničke infrastrukture

i pomaže u spašavanju ugrožene željezničke baštine kao što su stari željeznički kolodvori i stajališta, lokomotive, tramvaji i trajali željeznički mostovi. Vrlo je važno senzibilizirati stručnu i širu javnost za prepoznavanje i očuvanje industrijske baštine, osobito željezničke industrijske baštine i za uklapanja njezinih najvrjednijih i valoriziranih dijelova u suvremene aglomeracije.

## Literatura:

- [1] Europska godina kulturne baštine, [https://europa.eu/cultural-heritage/about\\_en.html](https://europa.eu/cultural-heritage/about_en.html)
- [2] <https://www.fortunapost.com/>
- [3] EFAITH ugroženo željezničko naslijeđe, <http://industrialheritage.eu/2021/European-Year-Rail/ENDANGERED>
- [4] <https://dailynewshungary.com/category/culture/>
- [5] Hrvatski željeznički muzej, željeznička industrijska baština, <https://muzej.hzinfra.hr/>
- [6] EFAITH europske aktivnosti, <http://industrialheritage.eu/european-activities>

## UDK: 651.1:725

Adresa autora:

Ante Macan, mag.oec.

Hrvatsko društvo željezničkih inženjera

e-pošta: antemacan38@gmail.com

### SAŽETAK

#### ULOGA ŽELJEZNICE U EUROPSKOJ KULTURI I NASLIJEĐU

*Svrha rada jest podizanje razine osviještenosti o društvenoj i gospodarskoj važnosti kulturne baštine. Vrlo je važno potaknuti sve da se upoznaju s kulturnom raznolikošću Europe i svojega kraja te da razmisle o mjestu kulturne baštine u našem životu. Ona nam omogućuje da razumijemo prošlost i da na njoj izgradimo budućnost.*

*U radu želi se prikazati koliko je velika uloga željeznice u planiranju gradova i sela te u ekonomskome, socijalnome i kulturnome razvoju. Prijevoz željeznicom, vlakom, tramvajem i podzemnom željeznicom obilježio je prometnu revoluciju 19. stoljeća i ostavio impresivno naslijeđe. Željezničko naslijeđe više je od samo staroga kolodvora ili stajališta ili stare lokomotive.*

**Ključne riječi:** kulturna baština, željeznica, željezničko naslijeđe, željeznička arhitektura, željeznička industrijska baština

**Kategorizacija:** stručni rad

### SUMMARY

#### THE ROLE OF RAILWAYS IN EUROPEAN CULTURE AND HERITAGE

*The purpose of this paper is to raise awareness of the social and economic importance of cultural heritage. It is very important to encourage everyone to become familiar with the cultural diversity of Europe and their own region, and to think about the place which cultural heritage has in our lives. It allows us to understand the past and build the future on it.*

*The paper aims to show how great the role of the railway is in planning of cities and villages and in economic, social and cultural development. Transport by rail, train, tram and the underground marked the 19th century revolution in transport and left an impressive legacy. Railway heritage is more than just an old station or stop or an old locomotive.*

**Keywords:** cultural heritage, railway, railway heritage, railway architecture, railway industrial heritage

**Categorization:** professional paper