

Nadežda Elezović



GOSPODARENJE INDUSTRIJSKIM NASLJEĐEM

*Rijeka, povijesno prometno raskršće
Mediterrana i Europe*

3. međunarodni skup o industrijskoj baštini

Rijeka, Vijećnica Grada Rijeke

12.-13.10.2007.

Kada se u nacionalnim razmjerima govori o kolektivnoj inicijativi za očuvanje industrijske baštine, Rijeka u pogledu otvorene komunikacije prednjači nad ostalim urbanim sredinama. Ujedno je i najbolji domaći primjer zajedničkog disanja struke, kulturnih institucija, nezavisnog sektora i svih Riječana ujedinenih u ideji adekvatne revitalizacije ambijenata industrijske baštine. S druge strane, riječko je lokalno stanje daleko od reprezentativnog. No opstoji zajednička svijest koja je dijelom ostvarena i stalnim programskim djelovanjem Protorpeda - udruge za promicanje i očuvanje riječke industrijske baštine, koja je, uz Grad Rijeku, organizator sada već treće međunarodne konferencije o industrijskoj baštini što se bijenalno održava u Rijeci. Pod nazivom *Rijeka, povijesno prometno raskršće Mediterana i Europe* ovogodišnji je skup okupio više od stotinu sudionika iz Hrvatske, Slovenije, Srbije, Italije, Mađarske, Latvije, Češke, Nizozemske, Poljske, Njemačke, Velike Britanije, Austrije i SAD-a. Iako skup ne može razriješiti cjelokupnu problematiku složena pitanja revitalizacije industrijske baštine, njegova uspješnost leži u činjenici da je uz pomoć ostvarenih i idejnih domaćih i inozemnih primjera otvorio mogućnost širenja spoznaja o uspješnim načinima

gospodarenja napuštenim industrijskim kompleksima. Osim što je ukazao na stanje industrijske baštine te različite prakse u njezinoj zaštiti, skup je otvorio i niz pitanja koja globalno prate projekte revitalizacije industrijske baštine. U tom smislu, među zaključcima trodnevne konferencije, a koji se tiču nacionalne situacije, izdvojila bih riječi Krešimira Galovića iz Zagreba, koji glavnim problemom smatra nepostojanje nacionalne strategije gospodarenja prostorom: "U registru nema industrijske baštine, a bez takvog popisa nije moguća ni spoznaja o onome što imamo. Na temelju takvih podataka mogle bi se pružati i informacije investitorima te odlučivati o kvalitetnoj prenamjeni industrijskih objekata. No, strategije nema. Možemo pretpostaviti da ona ne postoji jer za to nema političkog interesa". Žarišnom točkom konferencije pokazalo se i završno izlaganje Miljenka Domijana koji je istaknuo da je industrijska baština ravnopravna sa svim segmentima povijesne baštine te, s obzirom na to da industrijska arhitektura nije samodostatna, poput, primjerice, Arene u Puli ili crkve Sv. Donata u Zadru, bez neke nove sadržajne funkcije industrijsko nasljeđe danas predstavlja opterećenje. Za revitalizaciju tih objekata nužna je prenamjena,

novi ekskluzivni sadržaji koji će osigurati očuvanje, jer bez dobrog gospodarenja nema ni efikasnog očuvanja baštine, a grad koji teži razvoju mora shvatiti da je i industrijska baština u službi tog razvoja, kaže Domijan.

Središnja tema konferencije, *Rijeka kao povijesno prometno raskrižje Mediterana i Europe*, predavačima je omogućila predstavljanje ključnih revitalizacijskih projekata industrijskih kompleksa na kojima rade, a primjeri su mahom radi boljeg razumijevanja bili popraćeni povijesnim kontekstom nastanka tih objekata i stanjima zatečenim pri začetku revitalizacije. Pojedini su predavači, poput Velida Đekića koji je predstavljao brodarsku povijest Rijeke, skrenuli pozornost na povijesne situacije povezane s razvojem industrijske proizvodnje, koju je pratila gradnja cestovnih i željezničkih prometnica. Govorilo se i o gradnji Lujzijanske ceste, sagrađene između Rijeke i Karlovca početkom 19. stoljeća, a veliki dio predavanja odnosio se na razvoj željezničkih prometnica. Dugogodišnja istraživačica riječke industrijske baštine Nana Palinić ustvrdila je da se riječka željeznička baština, za razliku od lučke, u velikoj mjeri sačuvala, ali je upravo u ovom trenutku najugroženiji segment baštine grada. Zbog planova o izgradnji Autobusnog kolodvora bit će srušena dva od triju željezničkih skladišta, a zbog realizacije ceste na Brajdici srušit će se cijeli kompleks Željezničkog kolodvora na Sušaku. Palinić je naglasila kako usprkos činjenici što su istraživanja i valorizacija toga i drugih segmenata riječke industrijske arhitekture već više godina u žarištu interesa i stručnjaka i javnosti, ti naponi ne samo da nisu rezultirali adekvatnim tretmanom i zaštitom građevina već nisu bitno utjecali ni na prostorno i urbanističko planiranje Rijeke. Šokantnost te tvrdnje dodatno pojačava činjenica da preko

nje olako prelazimo, naviknuti na nepoštivanje inicijativa za očuvanje bilo materijalne, duhovne ili ambijentalne baštine. Stoga se kongres, iako usmjeren na osvještavanje, edukaciju i iznalaženje mogućnosti adekvatne valorizacije industrijskog nasljeđa, sociološki gledano, prometnuo i u prostor za stvaranje autonomnog stava struke kao preduvjeta za afirmaciju drugačijih društvenih infrastruktura koje mogu pridonijeti kvalitetnijem dijalogu postavljenu na relacijama tržišne ekonomije i potrebe za očuvanjem industrijske baštine. Kako su se prema pitanju očuvanja željeznica postavili Česi, prikazao je Miloš Matej s Ostravskog univerziteta. On je predstavio projekt sustavne obnove lokacija kulturne baštine Sjeverne Ferdinandove željeznice, prve češke željeznice koja se proteže od Beča, preko Ostrave - pa sve do Krakova. Njihov projekt uključio je obnovu najvažnijih povijesnih željezničkih postaja na takozvanoj Ferdinandovoj liniji. Iz značajnih zagrebačkih kompleksa koji bi od zapuštenih i degradiranih prostora pozitivnim ulaganjima mogli prerasti u prostore širokih mogućnosti, Krešimir Galović izdvojio je komplekse nekadašnjeg Paromlina, Gradske klaonice i Tvornice alkoholnih pića Badel. Industrijska naselja Rašu i Borovo naselje istaknuo je kao komplekse važne i u širem kontekstu proučavanja europske moderne arhitekture i urbanizma. Goran Arčabić istaknuo je potrebu da se ovi objekti percipiraju kao elementi održivog razvoja, a među perspektivama navodi i njihove potencijale u sferi kulturnog turizma. Osječku situaciju pojasnila je Sanja Lončar ustvrdivši kako je današnje stanje industrijskih zona i tvornica iz razdoblja između dva svjetska rata izrazito loše; većina građevina nekadašnjih tvorničkih krugova - OLT, Kožara, Šibicara - napuštena je, devastirana ili se aktivno razara. U tvornicama koje još rade, kaže Lončar, koriste se originalni

pogoni - Remiza, Saponia, HEP (promijenio tehnologiju), ali su ratne i druge štete dovele do smanjenja autentičnih arhitektonskih vrijednosti. Ti su kompleksi smješteni na najboljim lokacijama u gradu, čime postaju atraktivni investitorima, a iako do sada nisu pronađena rješenja sadržajne prenamjene tih prostora u muzeje, galerije ili fakultete - prijedlozi postoje. Optimizam u mračne domaće teme unijeli su neki od uspješnih svjetskih projekata regeneracije nekadašnjih industrijskih gradova, gradskih četvrti ili pojedinih zgrada u današnje "tvornice kulturnog turizma", koje je na primjerima gradova Newcastlea i Gatesheada predstavila Daniela Angelina Jelinčić. Prikazani primjeri urbane kulturne regeneracije, poput *Baltic Centre for Contemporary Art* (Newcastle-

Gateshead), londonske četvrti East End, te samostalnih projekata kao što su Tate Modern Gallery u Londonu ili Knitting Factory u New Yorku, ostvareni su uz potporu javnog sektora ili na privatnu inicijativu, a često su rezultat izrazita angažmana civilnog društva. Daniela Angelina Jelinčić poručuje kako je u takvim kapitalnim projektima neophodna suradnja svih društvenih sektora jer ti projekti ponajprije služe građanima, a potencijalno predstavljaju iznimne turističke sadržaje za posjetitelje željne kulturnih iskustava. Govorilo se i o projektu pokrenutom na riječkome Građevinskom fakultetu, provedenom u suradnji sa studentima, koji se bavio stručnom sanacijom devastirane konstrukcije bivše lansirne stanice torpeda u Rijeci, a ispraćen je vizio-



narskim idejama o mogućnostima njezine prezentacije - profesora Tomislava Šole. Šola ističe kako je torpedo kao tehnološka činjenica javnosti malo važan, ali je njegova simbolična vrijednost velika. Stoga smatra kako temu torpeda treba podići na višu razinu i ovdje napraviti nešto poput muzeja svjetskih ubojitih naprava. Također, Šola smatra kako više ne možemo govoriti o konzervaciji objekata industrijske baštine bez govora o njezinoj prenamjeni koja podrazumijeva multidisciplinarnost i suradnju s ekonomskim i marketinškim stručnjacima te kulturnim djelatnicima koji se bave razvojnim strategijama takvih projekata. Moguće je nešto učiniti, kaže Šola, ali to više nije pitanje specijalističkog znanja, nego proizvoda u onome smislu kako ga zamišlja suvremeni marketing. Naglasio je kako u Hrvatskoj ne postoji zajednica muzeja koja bi okupila struku oko

tehničke i tehnološke baštine te dala dragocjeni poticaj da se tim sadržajima pridoda ono što im je oduvijek pripadalo, a to su kultura rada i kulturna aura.

Organizatori su i ovog puta uspjeli ostvariti važan međunarodni znanstveni skup o industrijskoj baštini, urbanoj obnovi i promišljanju razvoja grada na temelju kulturnog i industrijskog nasljeđa, a vrijedna razmjena iskustava pridonijela je jasnijem sagledavanju problema i stanja u kojem se nalaze arhitektonski spomenici industrijske povijesti u Hrvatskoj. U tom smislu, slijedi vidjeti hoće li struka uspjeti unovačiti snage i zajedničkim naporima učiniti korak u transformaciji arhitektonskih i ambijentalnih spomenika industrijske povijesti u atraktivne sadržaje prilagođene sadašnjem i budućem vremenu.

Davor Aslanovski



NEMARNI ŽETEOCI TÖPFFEROVA POLJA

Crtani romani šou

10. međunarodni festival stripa
Zagreb, SC, 23.-25.11.2007.

Umjetnički direktor: Damir Zovko

U jednome pismu kolegi crtaču Chamu, siječnja 1846., pisao je Rodolphe Töpffer ovako o svojim *histoires en estampes* (što će nam danas biti poznatije pod jednako problematičnim nazivom *strip*): "...držim da je riječ o žanru sasvim novom, u kojemu ima izvanredno mnogo toga za požeti."¹ I svatko tko se u

ovih posljednjih šesnaest desetljeća (jedne povijesti čiji se mahom nepriznati i stoga neistraženi dio proteže možda i na nekoliko tisućljeća) prihvatio te žetve bilo kao autor, bilo kao teoretičar, kritičar ili povjesničar, bilo kao izdavač, kolekcionar ili galerist, svakako je uvidio istinitost te tvrdnje. Strip je, naime, žanr

¹ Vlastiti prijevod prema BENOÎT PEETERS, *Lire la bande dessinée*, Pariz, 2002., 8.