

MPRA

Munich Personal RePEc Archive

Industry and New Traditions: Banat after Deindustrialization

Bukvić, Rajko and Pajović, Ivan

- , , , ,

2021

Online at <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/122237/>
MPRA Paper No. 122237, posted 30 Sep 2024 10:13 UTC

Рајко Буквић

(Нижегородски инжењерско-економски универзитет, Књагињино, Русија)

Иван Пајовић

(Универзитет Мегатренд, Факултет за менаџмент Зајечар)

ИНДУСТРИЈА И НОВЕ ТРАДИЦИЈЕ: БАНАТ ПОСЛЕ ДЕИНДУСТРИЈАЛИЗАЦИЈЕ

Сажетак

Индустријско наслеђе као скупови разноврсне материјалне и нематеријалне заоставштине (машине, радионице, фабрике, млинови, рудници, складишта, објекти производње и преноса енергије, саобраћајна инфраструктура, као и нематеријално наслеђе) обухвата различите објекте индустријске културе с друштвеном, историјском, техничком, архитектонском и научном вредношћу. Настали током више пута обнављаног процеса индустријализације; који је на територији Баната (и Војводине) трајао дуже од два столећа, они су окарактерисали једну епоху, са стварањем нових амбијенталних целина па и нових насеља, нових навика и новог начина живота, нове културе и традиције. У процесу деиндустријализације на крају прошлог века многи од тих објеката су изгубили првобитну намену, већи део потпуно девастиран, а значајан број и уништен, или се налази у процесима распадања и урушавања. Упоредо с тим процесима појављују се и иницијативе за заштиту индустријског наслеђа у разним међународним документима. Као вишеструко значајно привредно подручје данашње Србије, с богатом између осталог индустријском историјом, Банат (и Војводина) представља значајно место за проучавање и очување индустријског наслеђа, а тиме и нове традиције коју је донела индустријализација. Многобројни објекти и фабрике широм Баната (Панчево, Зрењанин, Вршац, Кикинда...), данас мање или више напуштени и препуштени зубу времена, могу добити нову намену и постати део новог, одрживог урбаног и привредног, односно уопште друштвеног развоја.

Кључне речи: Индустрија, нове традиције, деиндустријализација, индустријско наслеђе, одрживи урбани и привредни развој

Rajko Bukvić

Ivan Pajović

INDUSTRY AND NEW TRADITIONS: BANAT AFTER DEINDUSTRIALIZATION

Summary

Industrial heritage as a set of diverse tangible and intangible heritage (machines, workshops, factories, mills, mines, warehouses, energy production and transmission facilities, transport infrastructure, as well as intangible heritage) includes various objects of industrial culture with social, historical,

technical, architectural and scientific value. Formed during the repeatedly renewed process of industrialization; which lasted for more than two centuries on the territory of Banat (and Vojvodina), they characterized one epoch, with the creation of new ambient units and even new settlements, new habits and new ways of life, new culture and traditions. In the process of deindustrialization at the end of the last century, many of these buildings lost their original purpose, most of them were completely devastated, and a significant number were destroyed, or are in the process of disintegration and collapse. Along with these processes, initiatives for the protection of industrial heritage appear in various international documents. As a multifaceted economic area of today's Serbia, with a rich industrial history, Banat (and Vojvodina) is an important place for the study and preservation of industrial heritage, and thus the new tradition brought by industrialization. Numerous facilities and factories throughout Banat (Pančevo, Zrenjanin, Vršac, Kikinda ...), today more or less abandoned and left to the ravages of time, can get a new purpose and become part of a new, sustainable urban and economic, or social development in general.

Keywords: Industry, new traditions, deindustrialization, industrial heritage, sustainable urban and economic development

1. УВОД

Иако мање вредновано од других врста културног наслеђа, индустријски објекти могу поседовати значајне вредности ако су архитектонски, технолошки или историјски обележили неко време и подручје. Ови објекти могу бити производне и индустријске грађевине, рудници, инфраструктура, машине, објекти за смештај радника... и они могу бити симбол прогреса одређеног подручја и битан елемент колективног сећања становништва. Другим речима, и они стичу својство материјалног, тачније индустријског наслеђа.

Како су углавном у питању наменски објекти¹, губитком своје првобитне функције они обично бивају напуштени и услед запуштања пропадају временом и нестају, то јест бивају неповратно изгубљени.² Будући да они представљају неодвојиви део националне

¹ О проблемима класификације објеката индустријског наслеђа, којима се ми нећемо бавити, видети детаљније у: О. Fetisov, Analysis of the Modern Typology and Classification of Industrial Architecture in European Urbanized Cities. CESB13 Prague. Industrial heritage regeneration, 2013.

² Обично се истиче да је индустријско наслеђе повезано с процесима индустријализације и деиндустријализације. (Видети, рецимо: V . Stojanović i B. Janjušević, Industrijsko nasleđe u Vojvodini: zaštita, tipologija i moguća revitalizacija danas, *Sociologija i prostor*, 56, 2018, № 1 (210), стр. 72.) Без индустријализације свакако тог наслеђа не би могло бити, али ми бисмо други део ове констатације барем мало модификовали, истичући да технологије имају свој век трајања и да се одређене машине, постројења, објекти итд. током времена и без деиндустријализације претварају у артефакте, и тиме у (потенцијално) индустријско наслеђе.

историје постоји потреба да буду очувани, најбоље додељивањем неке друге функције, нпр. туристичке, културне, рекреативне и сл.

У европским земљама постоји мноштво примера из последњих деценија пренамене и трајне заштите индустријских објеката. Они су успешно ревитализовани, архитектонски адаптирани, намењени новим садржајима и функцијама, добивши потпуно нову употребну намену, како у културне (непрофитне), тако и у комерцијалне (профитне) сврхе.

Како би Србија успешно реализовала пројекте ревитализације индустријских објеката неопходно је, поред домаћих средстава, укључивање европских фондова и њихово усмеравање на конкретне потребе и циљеве. Индустријско наслеђе представља не мали потенцијал за развој туризма са садржајима који не спадају у категорију типичних туристичких активности.

У Србији, осим ретких случајева, не постоји пракса квалитетне заштите и укључивања објеката индустријског наслеђа у културни и економски развој локалних заједница. Један од таквих успешних примера је водоторањ у Панчеву, изграђен почетком 20. века, који је за споменик културе проглашен 2013. Он има велику документарно-историјску и амбијенталну вредност, пошто се положајем, изгледом и првобитном наменом уклапа у амбијент Старе индустријске зоне Панчева на обалама Тамиша. Он данас није у функцији, претворен је у угоститељски објекат. У очувању ове врсте културне баштине може бити пожељна и приватна иницијатива. Постоје примери који представљају добру праксу приватног очувања привредних објеката. Тако је, на пример, бизнисмен Миодраг Зарић закупио стару црпну станицу у Ченти, општина Зрењанин, на 99 година и инвестирао у њену реконструкцију, претворивши је у угоститељски локал са шест звездица. У њему су сачуване и немачке пумпе из 1896. године.

2. ИНДУСТРИЈАЛИЗАЦИЈА У СРБИЈИ И СПЕЦИФИЧНОСТИ РАЗВОЈА ИНДУСТРИЈЕ У БАНАТУ

2.1. Три таласа индустријализације у Србији

С обзиром на историјске околности, индустријализација у (тадашњој) Србији започела је нешто касније него у Западној Европи, средином 19. века. Као прва српска фабрика у литератури се наводи крагујевачка Тополивница, отворена 1853, исте године

када је у Лицеју, првој високошколској институцији у Србији, формирано Одељење за природно-техничке науке, на којем је започело високошколско образовање инжењера. У тој, примарној фази индустријализације српска држава је улагала велике напоре у остваривању технолошког трансфера увозом, тада високотехнолошке, опреме (парне машине из Белгије и Француске), и довођењем страних стручњака. Остварени су за то време одлични резултати, током само десет година увоз је потпуно супституисан, изграђен је низ постројења као природна производна екстензија активности Тополивнице, покренуте су сопствене развојне активности за продор у технологију топова с олученом цеви, и најзад Србија је остварила и први извоз високотехнолошких производа, продавши Румунији 24 топа шестофунташа с глатком цеви.³

Даљи индустријски развој текао је неравномерно, у оквиру три таласа индустријализације, прекиданих ратовима у којима је индустрија уништана да би затим у мирним временима била обнављана, као што је то био случај и у другим земљама сличне величине и снаге. Први талас индустријализације, од 1880. до 1912. захватио је младу државу, с тек избореном независношћу, и с привредом готово у потпуности ослоњеном на аграр, и у целини у врло тешком стању⁴. Ипак, остварени резултати опет су били изузетни, нарочито у периоду Царинског рата, када је у годинама 1905–1911 индустријска производња уседмостручена.⁵ Међутим, тада су уследили балкански ратови и Велики рат, поништивши у потпуности ове резултате.

Следећа два таласа индустријализације (у Краљевини СХС/Југославији у периоду између два светска рата, од 1929. до 1941, и у социјалистичкој Југославији од 1946. до 1989) уследила су у условима нове државе и они су резултовали уздицањем Југославије (и Србије) до нивоа средње развијене индустријско-пољопривредне земље. У међуратни период Србија је ушла с великим губицима и разарањима, али ипак с повољним условима за развој индустрије. Ипак, индустријализација је каснила, и поред постојања свих других повољних услова, због недостатка капитала, односно проблема у његовом ангажовању,

³ П. Б. Петровић, Четврти талас индустријализације: будућност коју не можемо да занемаримо, *Могуће стратегије развоја Србије*, ур. Часлав Оцић, Београд: САНУ, 2014.

⁴ Видети: *Историја српског народа. Шеста књига. Први том. Од Берлинског конгреса до уједињења 1878–1818*, Београд: Српска књижевна задруга, 1983, стр. 7–49.

⁵ S. Antić, *Modernizacija u Srbiji: tri nedovršena talasa ...*, Nova srpska politička misao, Beograd 1999.

тако да је индустријализација текла спорије него рецимо у Румунији или Мађарској⁶. С аспекта развоја индустрије и целе привреде нарочито се као успешна може оценити индустријализација после Другог светског рата, иако је и она била праћена немалим бројем проблематичних и контроверзних момената и резултата, који су се у првом реду одразили на стање пољопривреде и села.

2.2. Специфичности индустријског развоја у Банату

У време почетних корака у индустријализацији Србије територија данашњег српског дела Баната налазила се у оквирима Аустрије, односно Аустро-Угарске, и имала је посебан привредни и индустријски развој, подређен потребама царевине. У томе је, наравно, с обзиром на природне погодности, предност давана, поред пољопривреде, пре свега развоју прехранбене индустрије, али су упоредо с њом развијане и неке друге гране, рецимо метална индустрија. Међу центрима развоја индустрије у Банату су се истицали Зрењанин (Велики Бечкерек) и Панчево.

Зрењанин (некада Велики Бечкерек) био је у Банату, али и шире, прави узор предузетничког духа. Од друге половине 19. века па све до Другог светског рата у овом граду је радило више од педесет фабрика: циглане, ливнице, млинови, фабрике намештаја, шешира, тепиха, чарапа, козметике итд. Производили су се и клавири. Прва парна пекара утемељена је 1882. године. Изграђене су мреже путева и железница.

Међутим, с процесом транзиције и деиндустријализације већина тих привредних субјеката је престала с радом, међу њима чак и неке фабрике које су успешно радиле после Другог светског рата. На некадашњу економску моћ Зрењанина подсећа сада богато индустријско наслеђе у виду грађевина које сведоче да је још пре век и по овај град ишао европским путем. Производи настали у тамошњим погонима излагани су на сајмовима широм Европе.

Средином 19. века Велики Бечкерек је био и место највећих хидротехничких радова у Европи, који су обухватили исушивање мочвара и регулацију водотокова. Овим радовима промењена је морфологија терена, али и демографија, јер су предели исушених мочвара и пустаре насељавани новим становницима. То је период у ком је цела Угарска

⁶ Видети, рецимо: S. Đurović, *Državna intervencija u industriji Jugoslavije (1918–1941)*, Beograd: Institut za savremenu istoriju, 1986, стр. 209.

економски јачала, а заједно с њом и Велики Бечкерек. Захваљујући индустријској револуцији, тадашњи економски раст био је раван економском расту скандинавских земаља и Немачке.

Зрењанинска пивара је изграђена на месту где је пиво почео да производи још 1745. године Себастијан Крајцајзен. Лазар Дунђерски је купио фабрику 1891, а две деценије касније, 1911. године извршио је реконструкцију објекта и наставио с истом делатношћу. Он је цео простор уз леву обалу Бегеја претворио у јединствену архитектонску целину. Пивара не ради од 2007, 2010. је отишла у стечај. У једном делу фабрике отворен је 2017. Музеј пива, својеврсна туристичка атракција. У музеј је претворен део пиваре саграђен после Другог светског рата (вариона или кухиња пива).

Зграда зрењанинске кланице подигнута је између 1909. и 1913. године и представља показатељ високог културолошког нивоа средине у којој је грађена. Зграда шећеране представља високо урбанистичко остварење европског ранга.



Слика 1. Сувача у Кикинди

Извор: Kulturno nasleđe & kreativne industrije: vodič za održivo upravljanje kulturnim dobrima, стр. 67.

Један од веома занимљивих индустријских објеката у Банату је сувача у Кикинди (сл. 1), једна од три преостала у потпуности очувана сува млина на коњски погон у целој Европи и потиче из 19. века, саграђена је 1899. године, када је пољопривредно газдинство од тридесет земљорадника набавило млински механизам из оближњег града Падеја и уградило га у већ постојећи млин у Кикинди. Пре Другог светског рата у Банату је преовлађивала претежно мануфактурна индустрија, а регион је ослањао своју привредну делатност на пољопривреду са наглашеним узгојем житарица и производњом производа од њих. У том периоду формирају се прве суваче. Употреба оваквог сувог млина била је у складу са тадашњим тенденцијама да се они формирају у областима које оскудевају у јаким водотоковима, способним да покрећу воденични точак.

Сувача представља млин за млевење жита који као покретачку снагу користи рад једног до пет пари коња. Један пар коња је био у стању самлети до 100 килограма жита на сат. Поред млевења житарица, сувача је коришћена за млевење зачина, цимета и бибера.

Крајем 19. и почетком 20. века у Кикинди је постојало преко педесет сувача, а данас је очувана само ова, која је важна за локалну заједницу као симбол колективног сећања, јер је некада служила као место неформалног окупљања и дружења становника и симболизује паорску историју града.

Сувача је са радом престала 1945. године. У централни регистар Србије уписана је 1993. као непокретно добро од изузетног културног значаја. Као приоритет постављена је физичка безбедност објекта, како би се омогућила демострација традиционалне производње брашна млином на коњски погон и тако значајно увећала туристичка посета овом јединственом туристичком искуству у Србији. Простор се може користити за разна окупљања, радионице, изложбе, пројекције филмова, демонстрацију кулинарских програма и сл.⁷

У Банату постоје и водопривредни објекти који представљају културно наслеђе. У питању су светионици на ушћу Тамиша у Дунав код Панчева. Они су као споменик културе уписани 1997. године у централни регистар Србије као непокретно културно добро од великог значаја.⁸

⁷ Kulturno nasleđe & KREATIVNE INDUSTRIJE: vodič za održivo upravljanje kulturnim dobrima [urednici Donovan Rypkema, Hristina Mikić]. Beograd; Fondacija Grupa za kreativnu ekonomiju, 2015 (Užice, Grafičar).

⁸ <http://gradovi.protego.rs/tematske-mape/tip-dobra/industrijsko-nasledje>

Панчево је иначе један од првих градова у Банату, па и мало ширем региону, у којима је почео развој индустрије, и то најпре као ситније мануфактуре већ почетком 18. века. Прве фабрике основане су на обали Тамиша, и налазе се у оквиру Старе индустријске зоне која је једна од највећих концентрација индустријских објеката у Србији. Неколико индустријских објеката има статус споменика културе, а три статус споменика културе од великог значаја.⁹ И поред великог потенцијала за поновну употребу, с обзиром на добар положај у односу на градски центар и реку, као и велике корисне површине и велики културни значај, већина тих објеката је запуштена и неискоришћена. Ту се пре свега истичу Пивара, о којој ће у даљем тексту бити нешто више речи, али рецимо и комплекс фабрике свиле основане 1900. године. Осим тога, треба нагласити да је већина ових објеката 2004. године увршћена у Регионални програм за културно и природно наслеђе југоисточне Европе који спроводи Савет Европе преко Министарства културе РС и Завода за заштиту споменика културе у Панчеву.¹⁰



Слика 2. Црвени магацин у Панчеву

Извор: <http://www.pancevo.rs/privreda/zivot-u-pancevu/industrijsko-nasledje/?0=lat>

У граду Панчеву једну од најстаријих и најзначајнијих грађевина индустријског наслеђа представља зграда звана Црвени магацин (сл. 2), који се налази у старој

⁹ Ј. Цизлер, Поновна употреба напуштених индустријских локација: могућности обнове индустријског наслеђа Панчева, *Архитектура и урбанизам*, 2011, № 33, стр. 76.

¹⁰ Ј. Б. Цизлер, *Трансформација напуштених индустријских подручја*, Архитектонски факултет, Београд, 2011.

индустријској зони овог града дуж обале Тамиша. Име је добио по масивним бочним контрафорама обојеним у црвено. Овај објекат подигнут је у другој половини 18. века, 1785–1787. године, у сврху складиштења житарица. Има правоугаону основу и састоји се од четири спрата, с конструкцијом која је у целини израђена од дрвета и има један димњак.

Приликом турског заузимања града 1788. године Панчево је изгорело у великом пожару, али је Црвени магацин остао неоштећен. После повратка аустријске војске, коришћен је у војне сврхе због своје стратешке локације. Током Другог светског рата заузела га је немачка војска, не мењајући му намену складишта житарица. После тог рата објекат је више пута мењао своју намену. У последњих десетак година коришћен је за разне јавне догађаје: Сајам малих и пернатих животиња, такмичење у стрељаштву, као изложбени простор за Панчевачко бијенале уметности, што говори да простор има одређени потенцијални културни капацитет. Први спрат објекта користи се за оставу кајака локалног веслачког клуба. Црвени магацин је под заштитом Завода за заштиту споменика Панчево и води се као споменик културе. Упркос томе, објекат се налази у фази пропадања, јер се не спроводе потребне мере за његову стабилизацију и очување, иако је то простор који може послужити за уметничке активности, радионице, програме за младе, градска окупљања, малу привреду, локалну производњу хране...¹¹

Још један значајан објекат индустријског наслеђа у Панчеву јесте Вајфертова пивара (сл. 3), прва пивара на територији данашње Србије. Основао ју је, по одобрењу Земаљске администрације, Абрахам Кепиш 1722, а после само три године уступљена је Волфу Менцеру. Смењивање власника трајало је до 1847, када пивару преузима Игнац, отац Ђорђа Вајферта. Од тада и почиње успон пиваре, која је до Другог светског рата била у власништву Вајфертових. По окончању рата национализована је, и с именом Народна пивара радила до почетка 1950, када се спаја с београдским пиварама 7. јули и Београд. Када је 1962. формиран Пољопривредно-индустријски комбинат Тамиш, у његов састав је ушла и пивара. Нова зграда пиваре саграђена је 1977, а у старој је престала производња, и закупци су је користили у наредним годинама као складишни простор, односно за производњу друге намене. Сама Панчевачка пивара продата је 2004. Ефесу а затим 2008.

¹¹ Kulturno nasleđe & KREATIVNE INDUSTRIJE: vodič za održivo upravljanje kulturnim dobrima [urednici Donovan Rypkema, Hristina Mikić]. Beograd; Fondacija Grupa za kreativnu ekonomiju, 2015 (Užice, Grafičar).

Хајнекену, који је одмах објавио да обуставља производњу пива. Стара зграда, заправо комплекс од седамнаест објеката, иако још 1991. проглашена за споменик културе од великог значаја, препуштена је нажалост зубу времена, претрпевши и велика оштећења у пожару 2005. године. Објекти су у лошем стању, а неколико покушаја да се Стара пивара реконструише и пренамени завршавани су неуспехом.



Слика 3. Зграда пиваре у Панчеву

Извор: Adrijana Vamoš. Od najstarije pivare u ovom delu sveta ostali samo oronuli zidovi

3. РАЗВОЈ САОБРАЋАЈНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ У БАНАТУ

За развој индустрије Баната, као уосталом и сваке територије или државе, важан фактор је саобраћајна инфраструктура, која је у овом региону добро развијена, како кад је реч о путној тако и железничкој мрежи, а постоје и релативно добре основе за развој

речног саобраћаја. Банат има густу и разгранату саобраћајну мрежу, што се посебно односи на путеве који су дужине 2234 километра. Главни путеви су на релацијама Београд–Зрењанин–Кикинда–Румунија и мађарска граница (130 км), Београд–Панчево–Вршац–румунска граница (120 км), Нови Сад–Зрењанин–Српска Црња–румунска граница (110 км). Осим ових путева који су регионални, Банат такође има и развијену и квалитетну саобраћајну мрежу локалног карактера. Сва насеља су повезана асфалтним путевима са општинским центрима. Најзначајнији и најквалитетнији пут је Београд–Панчево–Вршац–румунска граница, са највишим стандардима за безбедно учествовање у саобраћају.¹²

Две реке које чине природну границу Баната, Дунав и Тиса, пружају све услове неопходне за одвијање саобраћаја. То такође важи и за реке Тамиш и Бегеј које протичу кроз сам Банат. Лука „Дунав” је од стратешког значаја за Банат. Она се налази на 1153. километру Дунава и 15 километара узводно од Београда. Ова лука припада општини Панчево и има највећи промет у земљи, покривајући простор од 240 хектара.¹³

Железница је имала кључни значај у економском и друштвеном животу 19. века, који се назива и веком железнице. Наравно, ова оцена важи не само за Србију, тим пре Банат, већ и за практично целу Европу и свет. Међутим, историја железница на територији данашњег српског дела Баната и Војводине заиста је богата.¹⁴ У време грађења првих пруга та територија била је у саставу Аустрије (од 1867. двојне монархије), тако да је током 19. века развој железница био у надлежности Беча и Будимпеште. До граница данашње Војводине прва пруга (од Пеште до Сегедина) стигла је 1853, после непуних 15 година од почетка градње. У међувремену почела је градња прве пруге на територији Баната, повезана с потребама развоја рударства (Штајердорфски угљени басен, Steierdorf – данас Анина у Румунији), конкретно повезивања тог рудника с Дунавом. Градња пруге започела је 1847, и први воз за превоз терета на територији данашње Војводине, а тадашњег Тамишког Баната појавио се 20. августа 1854. на релацији Оравица (Румунија)–Јасеново–Базијаш (Румунија).

Исте 1854. банатски рудници и пруга Оравица – Базијаш су понуђени на продају и „Царско–краљевско привилеговано аустријско друштво државних железница (К. к.

¹² <http://banat.rs/rcr-banat/o-banatu/>

¹³ Ibid.

¹⁴ Наредни редови у нашем раду углавном су засновани на чланку: З. Бундало и Д. Ђорђевић. Парне локомотиве – спомен обележја на територији Војводине, *Грађа за проучавање споменика културе Војводине*, 2015, № 28.

privilegierte österreichische Staats Eisenbahn Gesellschaft – St. E. G.)“ купило их је 1. јануара 1855. Једно од првих дела овог Друштва било је пуштање у јавни саобраћај пруге Оравица – Базијаш на дан 1. новембра 1856. Тако је, после непуне две године на овој прузи (дугој 62 км) отпочео је и путнички саобраћај. У току наредних година отворене су пруге на релацији Сегедин – В. Кикинда – Темишвар и Темишвар–Вршац. Железничка веза Зрењанина (Великог Бечкерека) с Кикиндом успостављена је 1883, у оквиру мреже вициналних (општинских, или концесионираних) железница, где је до почетка Великог рата у данашњој Војводини изграђено још 11 разних железничких пруга, тако да је укупна дужина пруга уочи рата била 1713 км.¹⁵ Многе од ових пруга данас нису у функцији, или су у доста лошем стању, укључујући и неке од важнијих линија.



Слика 4. Локомотива ЈЖ 51 – 037 (Зрењанин)

Извор: З. Бундало и Д. Ђорђевић. Парне локомотиве – спомен обележја на територији Војводине, Грађа за проучавање споменика културе Војводине 2015, № 28.

Повремене реконструкције пруга, укључујући и актуелну (пруга од Београда до Новог Сада, односно даље до Суботице и Будимпеште), умногоме су измениле изглед

¹⁵ После Првог светског рата изградња пруга на територији Војводине практично је престала, до Другог светског рата изграђено је само 6 пруга, укупне дужине 65 км, и други колосек на прузи од Београда до Шида, док је после Другог светског рата грађено једино у оквиру Новосадског железничког чвора.

железничког саобраћаја, али се тај изглед заправо мењао и у протеклим временима. Ту пре свега мислимо на електрификацију, односно на замену парних локомотива, некадашњег симбола железнице, најпре дизел а затим и електричним локомотивама. Данас су парне локомотиве један од артефаката индустријског успона, наравно не само у нашој земљи и појединим њеним деловима, већ генерално, практично у целом свету. На територији Војводине последња парна локомотива замењена је још током 1980-их. Од средине протеклог века отпочело се у Европи и свету са заштитом парних локомотива, оне се постављају као спомен обележја. На територији данашњег српског дела Баната сачувано је пет парних локомотива (Зрењанин /сл. 4/, Вршац, Кикинда, Панчево, Кањижа)., од којих прве три припадају серији ЈДЖ/ЈЖ 51 (MAV /CXC 375), које су саобраћале и на румунским железницама (серија CFR 375), на чехословачким железницама (серија ČSD 331) и код аустријских војних железница.



Слика 5. Железничка станица Вршац

Извор: Разгледница из 1916. године

Поред локомотива железнице су значајне за очување наслеђа и с других аспеката. Тако, многе железничке станице представљају вредна архитектонска здања (на пример, железничка станица Вршац, једна од најстаријих у Србији, подигнута 1858, сл. 5) и многе од њих претворене су у музејске објекте широм света. У Србији је у последње време актуелно питање Главне железничке станице у Београду, здања које ће ускоро обележити век и по. Наравно, то не спада у предмет нашег рада.

Као успешан пример очувања железничког наслеђа у нашој земљи треба навести обнављање Шарганске осмице, музејско-туристичке железнице узаног колосека 760 mm, између станица Мокра Гора и Шарган – Витаси, дужине 15,5 км. То је обновљена деоница некадашње пруге Београд – Ужице – Сарајево, на којој се налази 22 тунела. Ревитализација и обнова ове пруге завршена је 2003, а први воз, с музејском парном локомотивом ЈЖ 83–173,173 кренуо је да превози туристе и љубитеље железнице 1. септембра исте године. Сада на њој саобраћа музејски воз „Носталгија”.

4. ДЕИНДУСТРИЈАЛИЗАЦИЈА И МОГУЋНОСТИ ОЧУВАЊА ИНДУСТРИЈСКОГ НАСЛЕЂА (МУЗЕЈИ, ИЗЛОЖБЕ...)

Индустријски и привредни раст Југославије (и Србије) почео је да се успоравља почетком осамдесетих година двадесетог века, што је била својеврсна најјава будућих трагичних догађања. Земља је у 1990-им ушла у процес интензивне дезиндустријализације, с масовним и екстензивним поништавањем акумулираног знања и физичке инфраструктуре, односно фабрика и постројења за индустријску производњу, подигнутих уз велике напоре и улагања током три таласа индустријализације. Ови деструктивни процеси трајали су готово три пуне деценије, и тек последњих година покренута је нова индустријализација, али у оквиру модела заснованог на страним инвестицијама, према коме се мора изразити одређена резервисаност.

Многа индустријска предузећа престала су с радом, много фабрика је напуштено, али и препуштено урушавању. Неки од њих проглашени су за културне споменике (културна добра), али то није увек спречило њихово пропадање. Ипак, постоје и позитивни примери, укључујући и приватну иницијативу, и сви они требало би да буду

путоказ у предузимању мера да се прекину деструктивни процеси и приступи оживљавању данас напуштених објеката. Један од генерално добрих приступа начинило је Панчево пре десетак година.

Град Панчево је, наиме, на Сајму туризма 2009. године у Београду представио пројекат прекограничне сарадње у туризму с Румунијом „Банат 22”, којим је обухваћено по 11 најинтересантнијих локација у обе земље. У оквиру пројекта који су финансирале ЕУ и Министарство финансија Србије урађена је и Стратегија развоја туризма у Банату до 2015. године у сарадњи са стручњацима Новосадског универзитета. Преко Европске агенције за развој српски део Баната је за пројекат добио 175.000 евра, а румунски 120.000 евра са циљем развијања туристичке делатности и повећања броја ноћења за пет одсто.¹⁶



Слика 6. Апотека на степеницама, Вршац

Извор: Najstarija apoteka u Vršcu, <http://jobsstatus.com/gradski-muzej-vrsca/>

Још један од примера успешног очувања наслеђа представља Апотека на степеницама, најстарија апотека у Вршцу (сл. 6). Подигнута је 1784. године (првобитно као Апотека код спаситеља), у згради барокног стила, којој су степенице, њено данас

¹⁶ https://www.rtv.rs/hu/drustvo/banat-22-saradnja-rumunije-i-banata-u-turizmu_114762.html

битно обележје, дозидане касније. После непуне два столећа апотека је 1970. стављена под заштиту државе а наредне 1971. предата градским властима да би је ове уступиле музеју за поставку четири сталне изложбе, од којих је једна посвећена апотекарству. Данас је овај мали и издвојени део музеја у Вршцу права туристичка атракција.

И други индустријски центри у Банату морају да траже начина да ревитализују своје индустријско наслеђе, уз ослањање и на туризам али и на друге модалитете, наравно и изворе средстава за остваривање таквих подухвата. Наравно, за све то потребна су и одређена финансијска средства, али се она могу обезбедити из разних извора. Између осталог, управо оживљавањем, па и одређеном комерцијализацијом нових садржаја (рецимо, кроз музеје, изложбе и сл., ако већ не и у оквирима класичног туризма и угоститељства).

ЗАКЉУЧАК

Иако је, као уосталом и цела Војводина, превасходно пољопривредна област, Банат је током историје имао изграђену и значајну индустрију. Панчево, Зрењанин, Кикинда, Вршац, па и други мањи градови познати су и као индустријски центри, с развијеним разноврсним гранама индустрије. Током последње деценије 20. века, међутим, и он је делио судбину индустрије у целој Србији, па и шире, практично у већини источноевропских земаља. Процеси деиндустријализације довели су до престанка рада, а затим и физичког деградирања многих од тих објеката и фабрика. Иако симболи и показатељи једног данас прохујалог доба, и сходно томе споменици једне нове традиције, они су углавном препуштени зубу времена, претварајући се неретко у запуштене градске целине, па и право ругло, чак и без обзира на то што су многи од њих проглашени за споменике културе. Управо из свих тих разлога потребно је предузети одговарајуће мере за њихово очување, а у могућим случајевима и ревитализацију, макар и с промењеном наменом. У нашем раду дат је преглед и кратак опис неких од значајнијих таквих споменика на територији данашњег српског дела Баната, а који су до сада имали различит третман и судбину. На артефакте који су очувани и оживљени, без обзира на нову намену и друге околности, потребно је гледати као на примере за угледање и путоказе у предузимању акција и за друге објекте, који до данас нису доживели такву судбину.

ЛИТЕРАТУРА

Бундало, Зоран и Драган Ђорђевић. Парне локомотиве – спомен обележја на територији Војводине, *Грађа за проучавање споменика културе Војводине*, 2015, № 28, стр. 156–168.

Историја српског народа. Шеста књига. Први том. Од Берлинског конгреса до уједињења 1878–1818, Београд: Српска књижевна задруга, 1983.

Петровић, Петар Б. Четврти талас индустријализације: будућност коју не можемо да занемаримо, *Могуће стратегије развоја Србије*, ур. Часлав Оцић, Београд: САНУ, 2014, стр. 179–211.

Производне снаге НР Србије, Београд: Економски институт НР Србије, 1953.

Цизлер, Јасна. Поновна употреба напуштених индустријских локација: могућности обнове индустријског наслеђа Панчева, *Архитектура и урбанизам*, 2011, № 33, стр. 75–80.

Цизлер, Јасна Б. Трансформација напуштених индустријских подручја, специјалистички рад, Архитектонски факултет, Београд, 2011.

Antonić, Slobodan. Modernizacija u Srbiji: tri nedovršena talasa ..., Nova srpska politička misao, Beograd 1999. http://starisajt.nspm.rs/clanci_antonic_modernizacija.htm (Приступљено: 26.12.2021.)

Ђуровић, Smiljana. *Državna intervencija u industriji Jugoslavije (1918–1941)*, Beograd: Institut za savremenu istoriju, 1986.

Fetisov, Oleg. Analysis of the Modern Typology and Classification of Industrial Architecture in European Urbanized Cities. CESB13 Prague. Industrial heritage regeneration, 2013.

Kulturno nasleđe & kreativne industrije: vodič za održivo upravljanje kulturnim dobrima, ur: Donovan Rypkema, Hristina Mikić, Beograd; Fondacija Grupa za kreativnu ekonomiju, 2015.

Najstarija apoteka u Vršcu, <http://jobsstatus.com/gradski-muzej-vrsca/> (Приступљено: 10.02.2022.)

Stojanović, Vladimir i Bogdan Janjušević. Industrijsko nasleđe u Vojvodini: zaštita, tipologija i moguća revitalizacija danas, *Sociologija i prostor*, 56, 2018, № 1 (210), str. 71–90.

Vamoš, Adrijana. Od najstarije pivare u ovom delu sveta ostali samo oronuli zidovi, Pančevo city, 15.11.2021. <https://www.pancevo.city/na-granici/od-najstarije-pivare-u-ovom-delu-sveta-ostali-samo-oronuli-zidovi/> (Приступљено: 24.12.2021.)

<http://gradovi.protego.rs/tematske-mape/tip-dobra/industrijsko-nasledje>

https://www.rtv.rs/hu/drustvo/banat-22-saradnja-rumunije-i-banata-u-turizmu_114762.html

<http://banat.rs/rcr-banat/o-banatu/>

https://sr.wikipedia.org/wiki/Списак_споменика_културе_у_Јужнобанатском_округу

<http://www.zrenjanininheritage.com/archives/13080>

<http://www.pancevo.rs/privreda/zivot-u-pancevu/industrijsko-nasledje/?0=lat>