

## ОСВРТ НА КОНФЕРЕНЦИЈУ ТРАНСПОРТ И ПРЕВОЗ РОБЕ КАО КУЛТУРНО НАСЛЕЂЕ

Током друге половине новембра (23–24. новембра) 2017. године одржана је у Београду конференција са међународним учешћем *Транспорт и превоз робе као културно наслеђе*. За рад конференције, која је одржана у организацији Друштва конзерватора Србије, Етнографског музеја у Београду и Железничког музеја, био је пријављен велики број излагача, од чијих пријава су одабране 24 теме и публиковане у књизи апстраката. Тематске целине на основу којих је осмишљен распоред рада биле су: *Транспорт и превоз робе у фокусу етнoлошких истраживања, Историјски контекст – основа вредновања наслеђа, Пловила и пловидба кроз векове, Железница – некад наша дика и прозор у свет а данас непрепознато наслеђе и Последњи воз*, при чему су прве три секције одржане у Етнографском музеју у Београду првог дана конференције, а последње две у Железничком музеју другог дана конференције. У име организатора конференцију су тематски, стручно и научно дефинисали чланови Научног одбора: др Ценка Јорданова Иванова (Бугарска), др Андреј Милин (Румунија), др Васиљ Јововић (Црна Гора), др Тамаш Фејерди (Мађарска), као и др Марија Силађи, др Милина Ивановић Баришић, др Ђорђе Ђекић, др Зоран Бундало и др Марко Стојановић из Србије, а за добар ток се побринуо Организациони одбор: Катарина Максимов из Друштва конзерватора Србије, др Мирјана Ђекић као потпредседник Друштва конзерватора Србије, Александра Левнаић и Марко Стојановић из Етнографског музеја у Београду, те Ненад Кецман испред Железница Србије а.д. Основни ток конференције употпуњен је отварањем изложбе *Мала банатска пруга* у простору Железничког музеја у Београду, ауторки др Марије Силађи и др Анице Драганић.

Излагачи у оквиру прве секције, која већ у наслову истиче значај истраживачког домена етнологије у примени везаној за целокупан систем заштите културних добара: уже музејску делатност, непокретна културна добра, системе вредности и мишљења који су контекстуализовани у традиционалне вештине и технолошка знања – једном речју нематеријално културно наслеђе, указали су на улогу и значај транспорта и превоза добара и људи, интегрисаних у културно наслеђе, према коме настаје интерес и културни одазив друштвеног окружења. Први излагач, др Леда Шилинг из Међуопштинског завода за заштиту споменика културе из Суботице имала је реферат под насловом *Утицај пруге на транспорт робе и пијачарење Ку-*

*пусинаца*, у коме је говорила превасходно о становницима мађарске националности у бачком селу Купусина, са дугом повртарском традицијом, данас преусмереном ка узгоју воћа и цвећа. Пролазак железничке пруге почетком 20. века био је вишеструко значајан у развоју просторно даљих тржишта, а поратни период током 50-их година постао је кључни тренутак због друштвене институционализације удруживања произвођача. Продаја повртарских култура на великом тржишном простору омогућена им је закупом већег броја теретних вагона и квалитетним системом југословенских железница, а повратна спрега у културном контексту настала материјалним благостањем и „новим видицима“, који су се одразили у култури становања, одевања, исхране, напоследку и у унапређењу културе привређивања као основе за целокупан преображај заједнице. Следећи излагачи у оквиру секције били су окренути најпре музејској делатности у својству темеља за шире аргументовање културне улоге и значаја транспорта и транспортних средстава, те је Гордана Пајић из Народног музеја Ваљево говорила о занатима чијим је услугама омогућаван превоз у реферату *Занати у служби транспорта људи и роба*, образлажући чињеницу да је, од свог оснивања, музеј баштинио предмете традиционалних занатских вештина у етнолошкој збирци. Музеалије и фотографије осветљавају златно доба занатске делатности ваљевског краја, значајног чворишта у друмском саобраћају насталом и одржаваном у условима постојања традиционалне сеоске и градске културе, али тежиште целокупног излагања било је усмерено ка погубном утицају идустијског развоја, насталог по Другом светском рату. Деценијама дуго изумирање занатских радњи поткивача, ковача, колара, кириција и других, представља проблем не само за етнографску музеологију, већ и за савремени концепт живог и одрживог нематеријалног културног наслеђа, у које спадају и стари занати. Трећи реферат изложио је Павле Карабасил из Градског музеја у Сомбору, а тема је била *Водари и водарска кола у Сомбору*, чиме је назначено суштинско питање снабдевања водом градских насеља. Како је изложено, водарски занат у Сомбору условљен је копањем артешких бунара, потиснут настанком водоводне мреже, а музеолошки поткрепљен предметима Градског музеја, између осталих, преобликованим паорским колима у водарска, на основу којих се препознају шири културни процеси. Напоследку, Марко Стојановић из Етнографског музеја у Београду говорио је на тему *У сусрет новој музеологији: збирка саобраћај(а) и транспорт(а) добара у Етнографском музеју – назнаке за расправу*, под истраживачком претпоставком да савремени контекст етнографске музејске делатности отвара простор за рedefиницију распона у коме примарна и секундарна културна улога саобраћаја/транспорта добара кореспондира са целокупним доменом Културе привређивања, потом, тачкама пресека са културним сведочанствима из збирки из Културе становања, па све до колекције Личних предмета.

Друга тематска целина конференције била је, условно, посвећена историјским изворима као референтним премисама на основу којих је могуће разматрати како одређене области и елементе културног наслеђа у

савременом окружењу, тако и дијахроно усмерени дискурс о процесима и променама у оквиру којих је обликовано савремено наслеђе. У оквиру целине треба говорити о три правца на која су били усмерени реферати, и то: саобраћајне структуре и последице њихове употребе у најширем друштвено-државном контексту, технолошки ниво и начини употребе транспортних средстава у ратним условима и конзервација културних добара употребљаваних у транспортне сврхе. О условима друског саобраћаја и утицају државе на успостављање система, изградњу, одржавање и употребу саобраћајне инфраструктуре прво су излагали др Ђорђе Ђекић са Филозофског факултета Универзитета у Нишу и мср Милош Павловић, говорећи на тему *Транспорт и путовање у делима Доментијана и Теодосија*. Изузев ширег историјског контекста о периоду о коме путописци говоре, посебан акценат у излагању стављен је на чињеницу како је путовање у средњем веку било напорно и скопчано са великим трудом у условима ниске технолошке опремљености и коришћења искључиво људске снаге или снаге товарних животиња, притом без икакве трансмисије. Следећи излагач, др Божидар Зарковић са Филозофског факултета Универзитета у Приштини – Косовска Митровица имао је реферат под насловом *Путеви и путни правци преко Копачице у средњем веку* и у свом излагању назначио, притом се садржајно наслањајући на претходно саопштење, како се путна мрежа у средњовековној Србији развила превасходно због значаја трговачког система и његових потреба за одређеним сировинама и производима тог времена. Узевши у обзир то да је средњовековни период државности српских владара утемељен, између осталог, на успону рударства, бројних рудника и градова-тргова за промет метала, најчешће сребра, копаоничка рударска област налазила се на значајном путном правцу, о чему говори чињеница да су, иако локални, многи од њих и данас активни. Др Милош Ђорђевић са Филозофског факултета Универзитета у Нишу поднео је реферат *Царинска служба и проток роба у време аустријске управе у Србији (1718–1739)* и говорио о томе како су царинске службе одражавали хтења тадашњег државног система да убрзано постави административни систем и на тај начин утврди нову границу према Османској империји. Спровођење такве економске политике, путем мера и одлука које су до у танчина функционисале у домену целокупне саобраћајне инфраструктуре, полазило је, рецимо, од царинских тарифа и кодекса службеника, преко спречавања кријумчарења робе, све до мера заштите од куге, а одразило се на целокупан квалитет живота. Последњи излагач за домен развоја саобраћајне инфраструктуре био је др Васиљ Јововић из Православне богословије „Свети Петар Цетињски“ из Цетиња (Црна Гора), који је назначио параметре за успостављање и ширење ПТТ саобраћаја у Црној Гори у реферату *Развој поштанског, телеграфског и телефонског саобраћаја у Црној Гори (од њихових почетака до 1916. године)*. Полазећи од тога да је у другој половини 19. века успостављен систем поштанских услуга, а убрзо потом придружен му и телеграф, треба говорити о томе како су балканске државе тог доба доследно укључене у тадашњу технолошку револуцију ин-

формационог саобраћаја. Планирани развој државно-друштвеног система кнежевине и потом краљевине, као и суштина сагледаних потенцијала на плану ажурне размене информација, очитани су у чињеници да је 1907. године уведена телефонска служба у Црној Гори.

Други правац излагања сагледава се у саопштењу које је поднео мрр Немања Благојевић из Народног музеја Крагујевац, а под називом *Опсадна покретно-транспортна средства код Срба у средњем веку*. Аутор истиче, аргументовањем ставова, како при проучавању настанка и развоја српске средњовековне државности неизоставно поље представља војска, њена организација и опрема. У прилог томе говорено је како су успешна изградња, употреба и транспорт опсадних справа (преузети од античких узора) скрајнути у домаћој историографији, али у да су истовремено, према доступним изворима, уграђени у све успешне ратне походе проширивања и утврђивања српских граница. Последње излагање имала је конзерватор саветник Зорана Ђорђевић из Музеја Војводине у Новом Саду, а тема реферата гласила је *Конзервација и рестаурација митрополитских кочија*. Како је у питању репрезентативни предмет из фондуса Музеја Војводине, рестауриран за потребе изложбе *Патријарх Рајачић (1785–1861)*, већ на први поглед се може сагледати значај целокупног конзерваторског поступка у консолидовању луксузног превозног средства. Квалитет живота представника српске заједнице у Аустријској монархији очитав се у конструкцијом решењима кочија, а уважавање статуса Српске православне цркве по грбу Карловачке митрополије, развијеном дуборезу на кабини и богато тапацираној унутрашњости.

Уважавајући став да овај осврт на конференцију превасходно треба да укаже на улогу и значај културног наслеђа у светлу потреба и циљева етнографске музеологије, излагања у оквиру треће од сесија представљала су коначно тематско сужење на искључиво један од видова саобраћаја и саобраћајних средстава. Први од излагача били су др Бранка Гугољ и мр Естер Зајми Милентијевић са Факултета уметности Звечан – Косовска Митровица и слушали смо реферат насловљен *Представе пловила у српском средњовековном сликарству*. На основу писаних и ликовних извора добили смо интерпретацију о композицијама у којима се појављују представе пловила: рибарске барке, транспортне и ратне лађе, док, на другој страни, по представама библијских догађаја могуће је реконструисати историју бродоградње од античких времена до краја средњег века. Следећи референти били су Бранислав Милић из Завода за заштиту споменика културе у Зрењанину и Регина Миланов из Зрењанина, а рад *Значај регулације реке Бегеј за транспорт робе на релацији Темшвар – јадранске луке* указао је на последице укључења Баната (почетком 18. века) у Аустријску монархију и значај далековидог поступка регулација река и исушивања непрегледних мочвара. Обласни управитељ гроф Мерси је регулацијом тока реке Бегеј путем канала и изградње хидротехничког система: насипа, црпних станица, устава, бродских преводница и др. успео да повеже Банат са Европом и на тај

начин подигне целокупан квалитет живота становништва. Гордана Милетић из Музеја у Смедереву поднела је реферат *Саобраћај и транспорт робе и путника на Дунаву код Смедерева од друге половине 19. до тридесетих година 20. века – из сећања и прича браће Јефремовић, Спасоја и Драгослава*, при чему је своје истраживање утемељила на причама из књиге *Поред града на Дунаву* Спасоја Јефремовића и на непубликованој биографији Драгослава Јефремовића. Иако различите документарне вредности, биографија (у фондусу смедеревског музеја) и књига, иако до сада коришћени само као извор података у радовима музејских стручњака, када се укрсте са ширим подацима, представљају значајан потенцијал за музеализацију. Подаци садржани у њима пружају увид у врсте пловила, транспорт робе и путника, сазнање о значењима саобраћаја на Дунаву, те на тај начин могу бити представљени у оквиру музејске експозиције или педагошког рада на упознавању значајних маркера идентитета Смедерева. Последњи излагач, Милан Панић из Етнографског музеја у Београду представио је своја истраживања у реферату *Лађе „буринке“ на реци Дрини*, указујући још једном на то како је речни саобраћај због своје рентабилности имао посебно место у технолошким условима функционисања традиционалних заједница. Управо стога, буринке су изванредан пример употребе снаге речног тока у спрези са динамичким потенцијалом људског тела и вештинама да се он адекватно употреби за омогућавање транспорта добара и људи на брзим и непредвидљивим водама. Квалитет и дуго културно трајање огледа се у томе што су ове лађе саобраћале све до Другог светског рата реком Дрином.

Други дан конференције је у целости је био посвећен железничком саобраћају у светлу културног наслеђа. Прву од сесија отвориле су др Марија Силађи и др Аница Драганић са Факултета техничких наука – Департаман за архитектуру и урбанизам Универзитета у Новом Саду рефератом *Појава железничког саобраћаја у Банату – значај и архитектура*. Појава железничког саобраћаја током 19. века означила је брз и свеобухватан технолошки напредак, а железничка мрежа омогућила уплив, дословно, многих цивилизацијских тековина за некадашњу територију Угарске. Значајне промене на пољу привредног и индустријског развоја омогућиле су процват и грађевинске индустрије везане за железнице, а то довело до настанка нових објеката посебне намене – станичних зграда. Из савремене перспективе посматрано, путем сагледавања карактеристика и намене типски грађених објеката и њиховог просторног развоја – ентеријерно и амбијентално, може се говорити и о њиховом културном некадашњем контексту, напоредо са данашњим стањем крајње девастације и маргинализације. Доследно у истом правцу излагале су мр Гордана Прчић Вујновић и Жељко Вукелић из Међуопштинског завода за заштиту споменика културе у Суботици, а њихов рад носио је наслов *Кад возови више не пролазе – железничке станице на територији северне Бачке и северног Баната*. Говорећи о железничким станицама, аутори су предочили како су оне, поред цркви и градских кућа, репрезентовале урбани идентитет, а данас постале и елемент европског

културног наслеђа. У времену када возови не саобраћају њихов друштвено-историјски значај говори у прилог статусу угроженог наслеђа, а јасни приоритет при вредновању и реактивацији о (могуће!?) квалитетно реализованом систему заштите непокретног наслеђа. Излажући о другачијем временском, историјском и културно-географском контексту, Снежана Шапоњић Ашанин из Народног музеја Чачак предочила је у реферату *Железнички саобраћај у Чачку* друштвено-економске процесе у време прве деценије 20. века, те статус културног догађаја за пролазак првог воза кроз поменути град. Свеопшти замах краљевине огледао се у пуштању у рад једне деонице пруге и паралелном изградњом станичне инфраструктуре, а поготово у чињеници да је већ тада планирано да чачански пружни потез буде инкорпориран у будућу транзитну пругу ка Јадранском мору, која би, са нишким правцем север–југ, премрежила правцем исток–запад целокупну територију Србије. Излагање Тање Лазих из Музеја Семберије у Бијељини *Сто година жељезнице у Семберији или пруга без повратка*, заокружило је, на неки начин, аргументовање мотива за настанак балканских пруга. Услови настанка, ратне потребе Аустроугарске за мрким угљем из семберске области, потом потребе међуратног теретног и путничког саобраћаја и пуни капацитети „једине железничке везе са светом“ у доба социјализма, нестају распадом СФРЈ. Железнички саобраћај у Семберији постаје искључиво културно-историјско наслеђе за које суштински нико не мари, иако говори о више од једног века утицаја на живот становништва, мобилност и повезивање са најширим културним окружењем.

Последњи низ излагања започео је др Борислав Шурдић рефератом *Последњи воз (значај рехабилитације рудничких железничких пруга Равна Река – Сењски рудник – Ђуприја и рудничке пруге у Ртњу)*, указујући на побуђивање интересовања професионалне заједнице и грађана за рехабилитацију археолошких остатака двају историјски значајних рудничких пруга у Србији, данас у својству сведочанстава о друштвено-културним околностима индустријализације и развитка капитализма. У данашњем стању угроженог наслеђа један од начина очувања може бити трансформација у едукативне стазе за учење о вредностима природног окружења, уз упознавање друштвено-историјско-културног контекста епохе и препознавање елемената индустријске археологије као туристичке атракције. Др Зоран Бундало са Високе железничке школе струковних студија у Београд изложио је рад на тему *Парне локомотиве као техничко наслеђе и њихова заштита у Републици Србији*, назначујући унеколико паралелне процесе нестанка активних парних локомотива на српским железницама и настанка европских иницијатива, потом покрета за заштиту парних локомотива као елемената железничког наслеђа. Прегледом домаћих локација са локомотивама и установљавањем стандарда за квалитетну валоризацију и заштиту споменика техничке културе могуће је сачувати овај културни елемент у својству историјско-технолошког сведочанства епохе, од физичког пропадања и девастација. Напоследку, Катарина Мак-



симов из Завода за заштиту споменика културе града Новог Сада у Новом Саду реферисала је на тему *Вредности пруге Богојево – Бачки Брег*. Знајући како су бројни војвођански пружни правци у савременом инфраструктурном окружењу саобраћајнице слабијег капацитета, или чак функционално престали да постоје, значај сачуваних железничких објеката и елемената инфраструктуре омогућио је стручну валоризацију у контексту заштите и очувања непокретног културног наслеђа. Пројекат „Студија оправданости за претварање напуштене пруге Сонта – Апатин – Сомбор – Бачки Брег у туристичко-музејску пругу Специјалног резервата природе Горње Подунавље“ један је од могућих, већ предложених концептуализација за (могућу!?) значајнију ревитализацију пруге.

По завршетку званичног, радног дела конференције учесници су, према излагањима и интересовањима, наставили да неформално размењују ставове о томе шта треба сматрати оствареним циљевима у разматрању и аргументовању проблематике из домена транспорта и превоза робе као културног наслеђа. Према увиду у тај, не мање битан сегмент размене између различитих профила научника и стручњака везаних за систем заштите покретних и непокретних културних добара, већ на први поглед је јасно како активности на очувању било ког облика културног наслеђа неизоставно захтевају мултидисциплинарни приступ, мултисекторско повезивање и, самим тим, удружене напоре на постизању што већег опсега заједничких резултата. Сва три вида наслеђа – непокретно, покретно и нематеријално – тада системски постају друштвени генератор напретка и подизања свести о потребама очувања културног идентитета.

*Марко Стојановић*