

Europska ruta industrijske baštine - regionalna ruta Hrvatske

Cossutti, Nerea

Master's thesis / Diplomski rad

2019

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Pula / Sveučilište Jurja Dobrile u Puli**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:137:694564>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-01**



Repository / Repozitorij:

[Digital Repository Juraj Dobrila University of Pula](#)



Sveučilište Jurja Dobrile u Puli
Fakultet za interdisciplinarne, talijanske i kulturološke studije

NEREA COSSUTTI

**EUROPSKA RUTA INDUSTRIJSKE BAŠTINE –
REGIONALNA RUTA HRVATSKE**

Diplomski rad

Pula, 2019.

Sveučilište Jurja Dobrile u Puli
Fakultet za interdisciplinarne, talijanske i kulturološke studije

NEREA COSSUTTI

**EUROPSKA RUTA INDUSTRIJSKE BAŠTINE –
REGIONALNA RUTA HRVATSKE**

Diplomski rad

JMBAG: 0303052810, redoviti student

Studijski smjer: Diplomski sveučilišni studij Kultura i turizam

Predmet: Kulturne rute

Znanstveno područje: Interdisciplinarne znanosti

Mentor: doc. dr. sc. Nataša Urošević

Pula, rujan 2019.



IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Ja, dolje potpisana Nerea Cossutti, kandidatkinja za magistra Kulture i turizma ovime izjavljujem da je ovaj Diplomski rad rezultat isključivo mogega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na objavljenu literaturu kao što to pokazuju korištene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da niti jedan dio Diplomskog rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz kojega necitiranog rada, te da ikoji dio rada krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za koji drugi rad pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili radnoj ustanovi.

Studentica

U Puli, 18. rujan 2019. godine



IZJAVA

o korištenju autorskog djela

Ja, Nerea Cossutti dajem odobrenje Sveučilištu Jurja Dobrile u Puli, kao nositelju prava iskorištavanja, da moj diplomski rad pod nazivom Europska ruta industrijske baštine – Regionalna ruta Hrvatske koristi na način da gore navedeno autorsko djelo, kao cjeloviti tekst trajno objavi u javnoj internetskoj bazi Sveučilišne knjižnice Sveučilišta Jurja Dobrile u Puli te kopira u javnu internetsku bazu završnih radova Nacionalne i sveučilišne knjižnice (stavljanje na raspolaganje javnosti), sve u skladu s Zakonom o autorskom pravu i drugim srodnim pravima i dobrom akademskom praksom, a radi promicanja otvorenoga, slobodnoga pristupa znanstvenim informacijama.

Za korištenje autorskog djela na gore navedeni način ne potražujem naknadu.

U Puli, 18. rujna 2019. godine

Potpis

Sadržaj

UVOD	7
1. RAZVOJ INDUSTRIJE I INDUSTRIJSKA BAŠTINA	9
1.1. Industrijska revolucija u Europi	9
1.2. Industrijska povijest Hrvatske	11
1.3. Industrijska baština	13
1.4. Industrijska arheologija	14
1.5. Zaštita industrijske baštine	16
1.6. Prenamjena industrijske baštine	18
2. EUROPSKA RUTA INDUSTRIJSKE BAŠTINE	21
2.1. <i>Sidrišta</i>	22
2.1.1. Kriterij odabira	22
2.1.2. Postupak odabira	23
2.1.3. Obveze	24
2.2. Regionalne rute	25
2.2.1. Glavne značajke regionalnih ruta	26
2.2.2. Kreiranje regionalne rute	27
2.2.3. Održavanje regionalne rute	29
2.2.4. Faktori uspjeha regionalnih ruta	31
2.2.5. Primjeri postojećih ERIH regionalnih ruta	32
2.3. Europske tematske rute	33
2.4. Hrvatski lokaliteti mreže ERIH	34
2.4.1. Riječka lansirna stanica za ispitivanje torpeda	34
2.4.2. Pomorski muzej u Dubrovniku	35
2.4.3. Hrvatski željeznički muzej u Zagrebu	37
2.4.4. Tehnički muzej Nikola Tesla u Zagrebu	39
2.5. Europska ruta industrijske baštine kao „Kulturna ruta Vijeća Europe“	40
2.6. Zaključna razmatranja	44
3. ISTRAŽIVANJE – POTENCIJAL HRVATSKE INDUSTRIJSKE BAŠTINE	46
3.1. Ciljevi i hipoteze	46
3.2. Metode i materijali	46
3.3. Rezultati	50

3.4. Zaključak istraživanja	56
4. REGIONALNA RUTA HRVATSKE – <i>Zaboravljenim putevima industrije</i>	59
4.1. Glavne značajke regionalne rute Hrvatske	59
4.2. Proces kreiranja i održavanja regionalne rute Hrvatske	60
4.3. Plan rute <i>Zaboravljenim putevima industrije</i>	61
4.3.1. Srednji i Južni Jadran.....	63
4.3.2. Sjeverni Jadran i Lika.....	65
4.3.3. Središnja i Sjeverozapadna Hrvatska	67
4.3.4. Istočna Hrvatska	70
4.4. Zaključna razmatranja i preporuke za daljnja istraživanja	73
ZAKLJUČAK.....	74
LITERATURA	76
POPIS SLIKA I TABLICA.....	84
SAŽETAK	85
ABSTRACT	86

UVOD

Doba industrijalizacije okarakterizirala je široka upotreba strojeva i koncentracija proizvodnje u tvornice, ali u vremenu deindustrijalizacije mnoge tvornice, industrijska postrojenja i industrijski krajolici propadaju. Ostaju samo materijalni i nematerijalni ostaci industrijske baštine kao svjedoci nekadašnje industrijalizacije koji vaze za zaštitom i valorizacijom, pri čemu se prenamjenom mogu približili nadolazećim generacijama i uklopiti u sadašnju vizuru grada. Glavni motiv prenamjene je unapređenje kvalitete života i održivi razvoj lokalne zajednice, a industrijska se baština može prenamijeniti u znanstvene, kulturne, stambene, turističke i druge svrhe. Mogućnosti valorizacije industrijske baštine prepoznate su projektom Europska ruta industrijske baštine. Polazeći od toga, predmet istraživanja ovog diplomskog rada je spomenuti projekt kao primjer dobre prakse s naglaskom na mogućnost kreiranja regionalne rute Hrvatske.

Svrha rada je spoznati tijekom razvoja industrije te mogućnosti revitalizacije industrijske baštine u druge svrhe, što se provodi projektom Europska ruta industrijske baštine. Kako se na ruti nalaze pojedini hrvatski lokaliteti, cilj rada je istražiti potencijal hrvatske industrijske baštine te potom kreirati potencijalnu regionalnu rutu Hrvatske. Da bi se cilj ostvario, analizirana je dostupna literatura (knjige, znanstveni članci i sl.), pretraživane su internetske stranice koje se tiču zadanog predmeta rada te je provedeno anketno istraživanje. Korištene su različite metode istraživanja, kao što su induktivna i deduktivna metoda, metoda anketiranja te metode analize i sinteze.

Također, postavljene su tri hipoteze koje će se kroz rad potvrditi ili opovrgnuti. Prvo, industrijska baština svjedoči o ekonomskom i sociološko-kulturološkom razvitku cjelokupnog društva, stoga ju valja zaštititi i valorizirati za nadolazeće generacije. Drugo, industrijska se baština može prenamijeniti i održivo koristiti u različite svrhe (znanstvene, kreativne, kulturne, stambene, turističke i dr.), što je prepoznato projektom Europska ruta industrijske baštine. Treće, zahvaljujući raznolikoj industrijskoj povijesti i bogatom industrijskom nasljeđu, Hrvatska ima potencijala za razvoj regionalne rute Hrvatske u sklopu projekta Europska ruta industrijske baštine. Međutim, postavlja se pitanje koliko je hrvatska industrijska baština očuvana i

zaštićena te koje su mogućnosti njezine valorizacije i prenamijene kako bi se unaprijedila kvaliteta života i održivi razvoj lokalne zajednice.

Kako bi se ostvario cilj istraživanja te se potvrdile ili opovrgnule postavljene hipoteze, diplomski će se rad podijeliti u četiri poglavlja s pripadajućim potpoglavljima. U prvom će se poglavlju prikazati razvoj industrije u Europi i Hrvatskoj te će se definirati što je to industrijska baština i industrijska arheologija. Također, navest će se koje su mogućnosti zaštite i prenamijene industrijske baštine.

U drugom će se poglavlju objasniti što je i kako izgleda projekt Europska ruta industrijske baštine. Pri tom, definirat će se što su to *sidrišta*, koji su kriteriji odabira istih, postupak odabira te obveze lokaliteta koji postanu *sidrišta*. Nadalje, objasnit će se regionalne i europske tematske rute koje se kreiraju u sklopu projekta. Naglasak će se staviti na regionalne rute, stoga će se definirati glavne značajke takvih ruta, način njihova kreiranja i održavanja te će se navesti faktori uspjeha i primjeri postojećih regionalnih ruta. Osim toga, navest će se i opisati hrvatski lokaliteti koji su uvršteni na Europsku rutu industrijske baštine. Naposljetku, bit će riječi o kulturnim rutama Vijeća Europe jer je Europska ruta industrijske baštine odnedavno jedna od njih.

Treće će se poglavlje baviti istraživanjem o potencijalu hrvatske industrijske baštine. Opisat će se ciljevi i hipoteze istraživanje, korištene metode i materijali, prikazat će se dobiveni rezultati te će se izreći zaključak istraživanja.

U posljednjem će se poglavlju kreirati potencijalna regionalna ruta hrvatske industrijske baštine pod nazivom *Zaboravljenim putevima industrije*. Navest će se glavne značajke potencijalne rute, mogući proces kreiranja i održavanja rute te plan rute osmišljen pomoću dostupne literature, provedenog istraživanja i ideje autorice diplomskog rada.

1. RAZVOJ INDUSTRIJE I INDUSTRIJSKA BAŠTINA

Riječ industrija dolazi od latinske riječi *industria* što znači radinost ili marljivost, a označava gospodarsku djelatnost koja primjenom strojeva i mehaniziranog radnog procesa ostvaruje masovnu i standardiziranu proizvodnju.¹ U ovome će se poglavlju prikazati razvoj industrije u Europi i Hrvatskoj, a zatim će se definirati što je to industrijska baština i industrijska arheologija. Objasnit će se vrijednosti industrijske baštine, kao i potrebe za njezinom zaštitom. Pošto je prenamjena takve baštine u svrhu novog korištenja jedan od načina zaštite u vidu spašavanja od uništavanja, poglavlje će se završiti mogućnostima revitalizacije industrijske baštine.

1.1. Industrijska revolucija u Europi

Od najranijih razdoblja ljudske povijesti, zahvaljujući arheološkim dokazima, mogu se pratiti promjene u načinu života i rada ljudi. Tako se još od srednjeg vijeka, na teritoriju Europe, mogu pratiti promjene izumitelja na području upotrebe energije, zanata i trgovine, koje su vrhunac doživjele krajem 18. st. Revolucionarne promjene događale su se na području društvenih, tehničkih i ekonomskih uvjeta, a prema Nižnjtgilskoj povelji to se razdoblje industrijske revolucije, koje traje i danas, smatra kao početak povijesnog fenomena koji je utjecao na većinu čovječanstva i drugih oblika života na Zemlji. Drugim riječima, industrijalizacija je prijelazno razdoblje iz tradicionalnog agrarnog društva u novo industrijsko društvo koje je utjecalo na razlike u društvenim klasama te na okoliš.² Promatrajući industrijalizaciju u tehničkom i organizacijskom smislu, može se reći da se industrijalizacija u tehničkom smislu temeljila na širokoj upotrebi strojeva, a u organizacijskom smislu na koncentraciji proizvodnje u tvornice, na spremnost za preuzimanje rizika te akumulaciji kapitala raznih poduzeća.³

Industrija se počela razvijati u drugoj polovici 18. st. u Velikoj Britaniji (teška industrija s rudarstvom i proizvodnjom željeza i čelika, tekstilna industrija i industrija alatnih

¹ Industrija. Dostupno na: <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=27357> (4.4.2019.)

² Međunarodni odbor za očuvanje industrijske baštine (2010) Nižnjtagilska povelja o očuvanju industrijske baštine. *Povijest u nastavi*, Vol. 8. No. 15. (1), str. 176.

³ Lackner, H. (2006) Rana industrijalizacija u Habsburškoj Monarhiji. U: Dubrović, E., ur., *Doba modernizacije 1780.-1830. More, Rijeka, Srednja Europa*. Rijeka: Muzej Grada Rijeke, str. 101-123.

strojeva)⁴ gdje su se manufakturna poduzeća počela zamjenjivati tvornicama zahvaljujući Jamesu Wattu i izumu te upotrebi parnog stroja (1764.). Činjenica je da je upravo parni stroj bio istinska pogonska sila industrijskog razvoja, a upotreba fosilnog goriva (ugljena) omogućila je korištenje energije za parne strojeve, parobrode i parne lokomotive. Time je omogućen prelazak s ručne na strojnu proizvodnju te razvoj transporta, budući da je 1807. sagrađen prvi parobrod, a 1814. prva parna lokomotiva.⁵

Izum parnog stroja pratile su promjene u graditeljstvu očitovane u ispitivanju i primjeni novih konstrukcijskih sustava i gradiva (metalne konstrukcije, armirani beton i staklo, kasnije kovano željezo, čelični stupovi i nosači). Sve se to događalo u Velikoj Britaniji, koju su nazivali "radionicom Europe" i u kojoj su postupno prijeđene sve faze tehnološkog razvoja.⁶

Glavni industrijski konkurent Velikoj Britaniji bila je Francuska gdje se u početku razvija tekstilna industrija usredotočena na gotove proizvode, a sredinom 19. st. počinje se upotrebljavati ugljen i željezo kako bi se zadovoljio rast željezničke industrije. Belgija je koristila bogate sirovine željezne rude i ugljena, ali je konkurirala i u proizvodnji tekstila. Švicarska se zbog nedostatka sirovina specijalizirala u tkanju svile, preradi pamuka i inženjeringu, uključujući izradu satova. U Njemačkoj se u početku razvijala teška industrija, dok krajem 19. st. jača utjecaj kemijske i elektro-tehničke industrije. S druge strane, države poput Španjolske, Grčke i balkanskih zemalja koje su mogle povećati svoj izvoz agrarnih proizvoda i sirovina, nastavile su dugogodišnje zaostajanje u industrijskoj proizvodnji.⁷

Tijekom 19. i 20. st. industrija i proces industrijalizacije proširio se po cijelom svijetu, a razina razvoja industrije u svakoj pojedinoj zemlji ovisila je o njezinom ekonomskom, političkom, tehnološkom i društvenom kontekstu.⁸ Otkrića elektromotora, dalekovodne

⁴ Lackner, H. (2006) Rana industrijalizacija u Habsburškoj Monarhiji. U: Dubrović, E., ur., *Doba modernizacije 1780.-1830. More, Rijeka, Srednja Europa*. Rijeka: Muzej Grada Rijeke, str. 101-123.

⁵ Industrijska revolucija. Dostupno na: <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=27361> (22.3.2019.)

⁶ Nadilo, B. i Regan, K. (2015) Otkrivanje ljepote u napuštenim sadržajima: uvodni napis u seriju članaka. *Građevinar*. Vol. 67. No. 1., str. 81.

⁷ The industrial revolution in Europe. Dostupno na: <https://www.erih.net/how-it-started/the-industrial-revolution-in-europe/> (25.3.2019.)

⁸ Telišman, A. (2018) *Zaštita i revitalizacija industrijske baštine na primjeru tvornice za proizvodnju foto-papira i filmova Fotokemika*. Diplomski rad. Zagreb: Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, str. 4-5.

mreže visokoga napona i trofazne struje omogućila su široku primjenu električne energije, a razvoj kemijske industrije i pojava motora s unutarnjim izgaranjem doveli su do nagloga razvoja petrokemijske industrije i cestovnoga prometa. Najnovija znanstveno-tehnološka revolucija započela je polovicom 20. st., a temelji se na kompjutorizaciji i robotizaciji proizvodnih i komunikacijskih procesa, primjeni nuklearne energije te biotehnologije.⁹

Danas je u tijeku proces deindustrijalizacije (smanjenje udjela industrije u BDP-u) u većini razvijenih zemalja, ali se i dalje naglašava važnost industrije jer se smatra da je industrija okosnica razvoja europskog gospodarstva kojom se potiče konkurentnost i održivi rast Europe.¹⁰ Drugim riječima, držeći korak s vremenom i novim izumima, mnoge tvornice, industrijska postrojenja i industrijski krajolici počeli su propadati, ali materijalni i nematerijalni ostaci svjedoče o povijesti industrijalizacije (proces razvoja industrije), stoga ih je potrebno proučavati, zaštititi i valorizirati kako bi se očuvali za nadolazeće generacije.

1.2. Industrijska povijest Hrvatske

Industrijski razvoj Hrvatske započeo je 30-ih godina 19. st., kasnije u odnosu na druge zemlje zbog jake tradicije obrtništva i društveno-političkih odnosa. Hrvatska je u predindustrijsko i industrijsko doba imala nekoliko većih gradova, a to su: Zagreb, Rijeka, Split, Pula, Osijek, Varaždin, Karlovac, Sisak i Slavonski Brod. Gradovi su u razdoblju srednjeg vijeka bili središta manufaktura, a u 19. st. dolazi do razvoja industrije.¹¹ Tako je prvi parni stroj uveden 1835. u Tvornicu papira u Rijeci, zatim 1845. u Šećeranu u Čepinu, 1846. u Paromlin u Vukovaru te 1862. u zagrebački Paromlin.¹²

⁹ Industrijska revolucija. Dostupno na: <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=27361> (22.3.2019.)

¹⁰ Kovačević, Z., Beg, M. i Sekur, T. (2016) Gospodarsko značenje industrije. U: Obadić, A. i Tica, J., ur., *Gospodarstvo Hrvatske*. Zagreb: Ekonomski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, str. 368.

¹¹ Telišman, A. (2018) *Zaštita i revitalizacija industrijske baštine na primjeru tvornice za proizvodnju foto-papira i filmova Fotokemika*. Diplomski rad. Zagreb: Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, str. 10-12.

¹² Šepić, L.J. (2001) Industrijsko nasljeđe u Hrvatskoj u kontekstu svjetskog industrijskog nasljeđa. U: Goršić, M., ur., *Grad za 21. st.: Zbornik radova prvog hrvatskog simpozija o industrijskom nasljeđu*. Karlovac: Naklada Društva arhitekata građevinara i geodeta, str. 29.

Među prvim industrijaliziranim gradovima u Hrvatskoj ističe se Rijeka koja se u drugoj polovici 18. st. otvorila prema moru te intenzivirala industrijsku proizvodnju i trgovačku djelatnost što je omogućilo ubrzan društveni razvoj i napredak grada. Tome je doprinijela slobodna plovidba morem iz 1717., status slobodne luke iz 1719. koji se proširuje 1769. na cijeli grad te izgradnja industrijskih postrojenja i prometnica. Carskom odlukom Marije Terezije 1750. godine osnovana je Glavna trgovačka kompanija Trsta i Rijeke s ciljem uspostave industrije šećera i poticanja razvoja trgovine. U sedamdesetak godina svog postojanja, kompanija je ostavila značajan trag u industrijskoj izgradnji Rijeke na prijelazu iz kasnog feudalizma u građansko doba.¹³

Proces industrijalizacije u državi bio je neujednačen te je zaostajao u odnosu na europska i svjetska događanja iz nekoliko razloga, među kojima se izdvaja kašnjenje i nepovoljna politika same Austro-Ugarske Monarhije u čijem je sastavu bila Hrvatska. Politika Monarhije bila je usmjerena na izvoz te eksploataciju hrvatskih proizvoda, a Hrvatska i Slavonija su bile okarakterizirane kao zaostali dijelovi Monarhije koji su bili gospodarski, financijski i politički ovisni o Mađarskoj.¹⁴ U tom je razdoblju Hrvatska bila pretežno agrarna zemlja te je glavni naglasak stavljen na razvoj prerađivačke privrede, odnosno njezina prijelaza s obrtničko-manufakturne na industrijsku proizvodnju u tvornicama.¹⁵

U početku se industrija razvijala na stranom kapitalu jer su stranci (Mađari, Austrijanci, Nijemci, Česi, Šveđani) do profita dolazili preseljavajući pogonska sredstva i strojeve iz vlastitih zemalja preko granica pa se u Hrvatskoj počinju graditi industrijski objekti te se uvode nova tehnološko-tehnička dostignuća. Najrazvijenija je bila drvna industrija, uz koju su se razvijale i manje prateće industrije, ali austrougarske vlasti nisu dozvoljavale jači razvoj industrije, poput mlinske industrije, industrije kože, alkohola i mesa, stoga je Hrvatska mnoge proizvode uvozila. Nakon raspada Austro-Ugarske, uz pomoć stranog kapitala, dolazi do snažnijeg razvoja industrije posebice tekstilne industrije (Zagreb, Karlovac, Varaždin, Duga Resa) i pratećih manjih tvornica

¹³ Puhmajer, P. (2006) *Arhitektura Tršćansko-riječke privilegirane kopanije 1750.-1828.* U: Dubrović, E., ur., *Doba modernizacije 1780.-1830. More, Rijeka, Srednja Europa.* Rijeka: Muzej Grada Rijeke, str. 29-43.

¹⁴ Boban, T. (2016) *Arhitektura bivše tvornice koža u Zagrebu (sklop zgrada Gliptoteke HAZU).* Diplomski rad. Zagreb: Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, str. 14.

¹⁵ Telišman, A. (2018) *Zaštita i revitalizacija industrijske baštine na primjeru tvornice za proizvodnju foto-papira i filmova Fotokemika.* Diplomski rad. Zagreb: Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, str. 10-12.

konfekcije i rublja. Javljaju se i manji pogoni u vlasništvu domaćih poduzetnika koji su nastojali prevladati neravnomjeran razvoj uvođenjem zapostavljenih industrijskih grana.¹⁶

Raspadom Austro-Ugarske (1918.) i proglašenjem Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, najindustrijaliziranije regije bile su Hrvatska i Slovenija koje su najviše profitirale od domaćeg tržišta unutar novih granica, ali su i privlačile strana ulaganja. U isto vrijeme osnovane su važne tvornice, kao što su Pliva, Končar, Đuro Đaković i sl. Osnutkom Kraljevine Jugoslavije započela je ekspanzija teške industrije: vađenje nafte i plina; strojevi, kemikalije i transport imali su najveći prioritet; proširili su se rudarstvo i obrada metala pa čak i tradicionalne industrije proizvodnje hrane, prerade drva i proizvodnje papira dramatično su porasle.¹⁷

Razdoblje prosperiteta industrije trajalo je do početka 1980-ih kada dolazi do stagnacije, a početkom 1990-ih kreće proces tranzicije pa se hrvatska industrija suočava s problemom nekonkurentnosti, što je dovelo do smanjenja industrijske proizvodnje.¹⁸ Međutim, povijest industrije i industrijska baština ostaje u vremenu deindustrijalizacije, stoga valja promišljati o njezinom povijesnom i kulturnom značaju te njezinom valoriziranju i revitaliziranju.

1.3. Industrijska baština

Industrijska baština dio je ukupne kulturne baštine, ukupnog identiteta nekog grada, regije ili nacije te je prepoznata kao javno dobro. Obuhvaća mjesta, strukture, komplekse, područja, krajobrazne i s njima povezane strojeve, predmete i dokumente koji pružaju dokaze o prošlim i važećim industrijskim procesima proizvodnje, upotrebi sirovina i njihovoj pretvorbi u proizvode te vezanim energetske i transportnim sustavima. Također, industrijska baština uključuje materijalni (pokretni i nepokretni)

¹⁶ Šepić, L.J. (2001) Industrijsko naslijeđe u Hrvatskoj u kontekstu svjetskog industrijskog naslijeđa. U: Goršić, M., ur., *Grad za 21. st.: Zbornik radova prvog hrvatskog simpozija o industrijskom naslijeđu*. Karlovac: Naklada Društva arhitekata građevinara i geodeta, str. 16., 17. i 29.

¹⁷ Industrial history of Croatia. Dostupno na: <https://www.erih.net/how-it-started/industrial-history-of-european-countries/croatia/> (3.4.2019.)

¹⁸ Kovačević, Z., Beg, M. i Sekur, T. (2016) Gospodarsko značenje industrije. U: Obadić, A. i Tica, J., ur., *Gospodarstvo Hrvatske*. Zagreb: Ekonomski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, str. 375-376.

vid, kao i nematerijalni, poput tehničkih znanja, organizacije rada te cjelovitog i složenog konteksta proizašlog iz društvenog i kulturnog okvira toga nasljeđa.¹⁹

Drugim riječima, industrijska baština dio je kulturne baštine vezane uz različite industrije (od prometne, proizvodne, poljoprivredne i šumarske, prerađivačke, vojne, do industrije znanja i tehnologije itd.) sa svim materijalnim elementima koji predstavljaju određenu industriju kao što su građevine, strojevi, sirovine, proizvodi, popratna dokumentacija, ali i svim nematerijalnim elementima kao što su ljudi i njihova iskustva, intelektualno vlasništvo i način na koji je industrija utjecala na svakodnevni život određenog područja.²⁰

Industrijska baština predstavlja vrlo ranjivu ostavštinu koja ima tendenciju propadanja zbog njezine veličine i složenosti, nedostatka svijesti o potrebi njezine zaštite, gubitka dokumentacije te promjenjivosti ekonomskih trendova i pitanja povezanih sa zaštitom okoliša.²¹ Stoga je potrebna prenamjena, valorizacija i zaštita industrijskog nasljeđa s ciljem očuvanja uspomena na razvoj ljudske civilizacije za nadolazeće generacije, budući da industrijska baština neposredno svjedoči ne samo o ekonomskom, već i o sociološko-kulturološkom razvitku cjelokupnog društva.

1.4. Industrijska arheologija

Proučavanjem industrijske baštine, njezinim valoriziranjem i zaštitom, bavi se industrijska arheologija – interdisciplinarna znanost koja proučava sve vrste povijesnih izvora, kao što su dokumenti, artefakti, ljudska naselja, prirodni i gradski krajobrazi stvoreni za industriju ili od nje. Važnost proučavanja industrijskog nasljeđa krije se u ostacima industrijske kulture koja ima povijesnu, tehnološku, društvenu, arhitektonsku i znanstvenu vrijednost. Stoga je pojam industrijska arheologija u upotrebi od 50-ih godina prošlog stoljeća kada industrija u Europi počinje stagnirati, a Europa prelazi u postindustrijsko gospodarstvo. Gradovima tada dominiraju „velike ružne igračke“,

¹⁹ Zlatić, S. i Krtalić, M. (2017) Dokumentacija o industrijskoj i tehničkoj baštini, *Libellarium*, Vol. 10. No. 1, str. 79.

²⁰ Isto.

²¹ Isto, str. 78.

odnosno napušteni kompleksi nekadašnjih industrija koji novim generacijama znače nešto sasvim drugačije, nego starijim generacijama koje su ih aktivno koristile u prošlosti, budući da nove generacije u njima otkrivaju ljepotu, pri čemu se javlja interes za valorizaciju industrijske baštine.²²

Pojam industrijske arheologije prvi je upotrijebio britanski povijesničar Michael Rix 1955. S godinama se značenje i interpretacija pojma mjenjala, pri čemu su proizašle brojne definicije industrijske arheologije od kojih se svaka temelji na činjenici da industrijska arheologija istražuje ostatke tehnologije i industrije. Stoga je predmet istraživanja povjesničara, arheologa, arhitekata, povjesničara umjetnosti te inženjera strojarstva, građevinarstva i geodezije kojima je zajednički cilj zabilježiti i razumjeti ostatke industrijalizacije, uključujući tehnologiju, transport i zgrade namijenjene manufakturi ili proizvodnji sirovina. Polazeći od toga, oni mogu istraživati različite artefakte, ali i stavljati naglasak na industrijski proces.²³

Unutar industrijske arheologije razlikuju se tri uža područja: komercijalno, socijalno i urbano područje industrijske arheologije. Prvo područje istražuje zgrade, artefakte, strukture, znakove i simbole komercijalnog krajobraza 20. st., a zbog svoje zanimljivosti posebice se istražuju restorani uz cestu, napušteni moteli, ceste, stari automobili i dr. Socijalno područje industrijske arheologije usredotočeno je na industrijske radnike i njihove životne uvjete, pri čemu je naglasak na istraživanju kuća za odmor, industrijskih naselja, crkvi i dr. Posljednje urbano područje industrijske arheologije proučava gradove s time da, osim starovjekovnih i srednjovjekovnih gradova, proučava pojavu i razvoj industrijskih gradova.²⁴

Može se zaključiti kako je industrijska arheologija nastala kao posebna znanstvena disciplina zbog kompleksnosti zaštite i valorizacije same industrijske baštine, ali i potrebe razumijevanja industrijske prošlosti i sadašnjosti kao dijela kulturne baštine čovječanstva.

²² Marinović, M. (2012) Industrijska baština u nastavi povijesti, *Povijest u nastavi*, Vol. 8. No. 15. (1), str. 7-8.

²³ Isto, str. 8-9.

²⁴ Isto, str. 11-12.

1.5. Zaštita industrijske baštine

Interes za zaštitu industrijske baštine javlja se nakon Drugog svjetskog rata u doba deindustrijalizacije, a zasnovan je na znanstvenim istraživanjima i već razvijenim obrascima zaštite spomenika kulture. U početku je zanimanje bilo usmjereno samo ka opremi industrijskih zgrada, međutim industrijska je baština privukla pozornost javnosti 1980-ih, kada je postala ugrožena zbog fizičkog uništenja koje se razvilo paralelno s ekonomskim promjenama očitovanim u zatvaranju postrojenja teške industrije čime je veliki broj industrijskih zgrada, tvorničkih hala i skladišta nestajao ili ostajao prazan bez namjene. Stoga se ideja o tome što je to industrijska baština u svega dvadeset godina drastično promijenila, od toga da je to samo najstariji stroj ili postrojenje do shvaćanja da je to i prazna industrijska zgrada, radničko naselje, ali i cijeli krajolik oblikovan industrijskom djelatnošću. Vrijednosti industrijske baštine prepoznate su tek polovinom ovog stoljeća kada takva industrija izumire, nestaje, ukida se ili preobražava novom vremenu. Kako bi se očuvala i zaštitila industrijska baština, potrebno je znati ocijeniti, prepoznati i odabrati vrijednosti u svrhu zaštite takve baštine i mogućnosti nove reafirmacije s novim sadržajima jer se takvom zaštitom čuva baštinu u edukativnom smislu ili se novom funkcijom reanimiraju stari objekti u novu integralnu prostornu vrijednost.²⁵

Zaštiti industrijske baštine doprinosi osnivanje različitih organizacija koje potiču istraživanje, edukaciju, zaštitu i obnovu takve baštine. Među njima se ističe TICCIH (Međunarodni odbor za očuvanje industrijske baštine), svjetska organizacija koja predstavlja industrijsku baštinu te je specijalni savjetnik ICOMOS-a (Međunarodni savjet za spomenike i lokacije) za pitanja industrijske baštine, a surađuje i s UNESCO-m (Organizacija Ujedinjenih naroda za obrazovanje, znanost i kulturu). Na Kongresu TICCIH 2003. nastala je Nižnijtagilska povelja o čuvanju industrijske baštine koja predstavlja primarni dokument suvremene zaštite industrijske baštine.²⁶

²⁵ Rogić, T. (2001) Sustav kriterija zaštite i njen značaj. U: Goršić, M., ur., *Grad za 21. st.: Zbornik radova prvog hrvatskog simpozija o industrijskom nasljeđu*. Karlovac: Naklada Društva arhitekata, građevinara i geodeta, str. 40.

²⁶ Međunarodni odbor za očuvanje industrijske baštine (2010) Nižnijtagilska povelja o očuvanju industrijske baštine. *Povijest u nastavi*, Vol. 8. No. 15. (1), str. 176.

Prema toj povelji, kada se promišlja o zaštiti industrijske baštine, valja identificirati, evidentirati i istraživati istu, ali i uočiti koje su njezine vrijednosti. Prvo, industrijska baština pruža dokaze o aktivnostima koje su imale ili još uvijek imaju duboke povijesne posljedice. Nadalje, ima društvenu vrijednost kao dokument o životu običnih ljudi te pruža dokaz o njihovom identitetu. Uz to, ima tehnološku i znanstvenu vrijednost u povijesti proizvodnje, inženjerstva i izgradnje te estetsku vrijednost na području arhitekture, dizajna i planiranja. Te vrijednosti svojstvene su svakoj lokaciji, tvornici, predmetu, stroju i radnom prostoru promatrajući ih u industrijskom krajobrazu, u pisanoj dokumentaciji ili u neopipljivom ljudskom pamćenju i običajima. Konačno, rijetki nalazi u smislu ostataka specifičnih postupaka, vrste lokacije ili krajobraza pružaju dodanu vrijednost te se moraju pažljivo vrednovati.²⁷ Pri vrednovanju potrebno je uključiti stručnjake različitih grana kako bi se očuvala i zaštitila značajna industrijska područja.

Nakon uočavanja navedenih vrijednosti može se pristupiti zakonskoj zaštiti pri čemu povelja navodi da na industrijsku baštinu treba gledati kao na sastavni dio kulturnog nasljeđa u cjelini, s time da njegova zakonska zaštita treba voditi računa o njegovoj posebnoj prirodi. Ta zaštita mora biti u stanju zaštititi tvornicu i njene strojeve, podzemne i nadzemne strukture, komplekse i blokove građevina, kao i industrijske krajobraze, a površine pod industrijskim otpadom treba smatrati arheološkim nalazištima zbog njihove povijesne i ekološke vrijednosti. Nadalje, programi zaštite industrijske baštine trebaju biti sastavnim dijelom politike ekonomskog razvoja i sastavnim dijelom regionalnih i državnih planova. Što se tiče najvažnijih lokacija, one moraju biti zaštićene u cjelini, a dozvoljene su samo prikladne adaptacije i njihova nova upotreba. Industrijske zajednice koje su ugrožene brzim strukturalnim promjenama trebaju primati pomoć lokalnih i državnih vlasti, a moguće prijetnje industrijskoj baštini od takvih promjena treba unaprijed predvidjeti uz donošenje odgovarajućih planova. Treba utvrditi procedure za brzo reagiranje na zatvaranje važnih industrijskih lokacija kako bi se spriječilo uklanjanje ili uništenje važnih dijelova pogona. Odgovarajuće vlasti trebale bi imati statutarna ovlaštenja da interveniraju kada je potrebno zaštititi važnu ugroženu lokaciju. S druge strane, vlada bi trebala imati posebno savjetodavno tijelo koje može davati neovisne savjete o pitanjima koja se odnose na zaštitu i očuvanje

²⁷ Međunarodni odbor za očuvanje industrijske baštine (2010) Nižnijtagilska povelja o očuvanju industrijske baštine. *Povijest u nastavi*, Vol. 8. No. 15. (1), str. 177-178.

industrijske baštine. Također, treba učiniti svaki napor kako bi se osigurale konzultacije i sudjelovanja lokalnih zajednica te udruženja i društva dobrovoljaca jer oni imaju važnu ulogu u identifikaciji lokacija, unapređenju sudjelovanja javnosti u očuvanju industrijske baštine, kao i u širenju informacija i istraživanja.²⁸ Također, vid zaštite industrijske baštine može biti održavanje i očuvanje iste, uvođenje industrijske baštine u obrazovanje te pravovaljano predstavljanje i tumačenje, primjerice kroz regionalne i međunarodne turističke rute po lokacijama industrijskog nasljeđa. Upravo je Europska ruta industrijske baštine primjer dobre prakse koji će biti obrađen u nastavku.

Također, osim zaštite na međunarodnoj i nacionalnoj razini, važna je zaštita industrijske baštine na lokalnoj razini. Zato se osnivaju organizacije na razini građanskih udruga i stručnih profesionalnih društava koje se bave industrijskom baštinom, započeto je s izobrazbom o očuvanju industrijske baštine na visokoškolskoj i doktorskoj razini, tiskaju se različite publikacije i sl. Važnu ulogu i utjecaj imaju različite profitne i neprofitne institucije kojima je cilj utvrđivanje vrijednosti, prenamjena i promicanje zaštite i očuvanja. Stoga se može zaključiti da je probuđena svijest o zaštiti i valorizaciji industrijske baštine jer je prepoznata važnost očuvanja za nadolazeće generacije.

1.6. Prenamjena industrijske baštine

U vremenu deindustrijalizacije postavlja se pitanje što učiniti s preostalom baštinom epohe industrijalizacije koju zbog velike vrijednosti treba sačuvati i pronaći rješenje za ponovno stapanje u životni tok sredine u kojoj se nalazi. Bitno je prihvatiti industrijsku baštinu kao ravnopravan dio baštine i smatrati njezine resurse kulturnim. Praksa iz mnogih gradova upućuje da se industrijska baština može prenamijeniti u kulturne svrhe koristeći načine muzealizacije, festivalizacije i reurbanizacije. S druge strane, industrijska se baština može prenamijeniti u stanove, trgovačke centre, hotele i sl. kako bi se spasila i revitalizirala. Također, brojni potencijali industrijske baštine mogu se

²⁸ Međunarodni odbor za očuvanje industrijske baštine (2010) Nižnijtagilska povelja o očuvanju industrijske baštine. *Povijest u nastavi*, Vol. 8. No. 15. (1), str. 179-180.

iskoristiti i u turističke svrhe jer je u pojedinim dijelovima svijeta, industrijska baština postala temeljem turizma.²⁹

Muzealizacija je proces prenošenja predmeta materijalne kulture iz arheološkog i primarnog konteksta u muzeološki kontekst. Drugim riječima, to je proces zaštite odabranih predmeta materijalne kulture od propadanja. U arheološkom kontekstu zaštita je potrebna zbog toga što su predmeti bili odbačeni, zaboravljeni ili zanemareni prije nego što su otkriveni i preneseni u muzeološki kontekst. U primarnom pak kontekstu predmete je potrebno zaštititi od socijalne i fizičke istrošenosti prenošenjem ili izoliranjem u muzeološki kontekst gdje će služiti kao reprezentativni uzorci ili mediji prenošenja poruka prošlosti u sadašnjost.³⁰

Postoje tri oblika muzealizacije industrijske baštine, a to su: formiranje muzeja na otvorenom tehničke kulture, zaštita pojedinačnih građevina s različitim namjenama i reinterpetacija industrijskih kompleksa. Muzeji na otvorenom tehničke kulture služe se prenošenjem određenih elemenata industrijske arhitekture opremljenih strojevima i tehnologijom na prostor takvog muzeja i njihovo puno prezentiranje kao muzejskog izložka.³¹ U praksi se najčešće koristi zaštita pojedinačnih građevina s različitim namjenama, što podrazumijeva da je u tim industrijskim kompleksima sačuvana i dijelom obnovljena industrijska baština iskorištena za potpuno novu namjenu, pri čemu se objašnjava i ukazuje na njezinu izvornu namjenu. Primjerice, postoje industrijski pogoni koji se koriste za prezentiranje procesa proizvodnje makar u jednom svom dijelu ili se neki od prostora industrijskog pogona koriste kao izložbeni prostori za prezentiranje povijesti i tehnologije. Nadalje, građevine industrijske arhitekture mogu se koristiti kao izložbeni prostor koji nije u direktnoj vezi niti sa zgradom niti s industrijskim kompleksom unutar kojeg se nalazi, a može doći i do situacije u kojoj je industrijska baština usmjerena prema namjeni koju se ne može uvrstiti pod pojmom muzealizacije (kada hotelski sadržaj uđe u industrijsku baštinu).³² Posljednji oblik muzealizacije je reinterpetacija industrijskih kompleksa, pri čemu se najčešće

²⁹ Maroević, I. (2001) Muzealizacija industrijske baštine kao kulturni resurs. U: Goršić, M., ur., *Grad za 21. st.: Zbornik radova prvog hrvatskog simpozija o industrijskom nasljeđu*. Karlovac: Naklada Društva arhitekata, građevinara i geodeta, str. 75-81.

³⁰ Isto, str. 78.

³¹ Isto, str. 82.

³² Isto, str. 82-85.

reinterpretiraju stare željezničke pruge i pravci koji se koriste za pješačke ili biciklističke staze.³³

Sljedeći način prenamjene, waterfront, vezan je za urbana područja na obalama rijeka, kanala, mora ili jezera koja su u doba industrijalizacije grada oduzele luke i njihovi pogoni, industrije ili promet. Ta su područja danas predmetom velikih i skupih projekata revitalizacije i reurbanizacije jer su u većini slučajeva izgubila dotadašnje funkcije. Prenamjenom postaju sastavni dijelovi grada koji se odlikuju miješanjem sadržaja, raznovrsnim javnim površinama, mrežom raznovrsnih prometnih veza, inovativnom kulturnom ponudom, arhitektonskom vrsnoćom i atrakcijama koje označavaju cijeli grad.³⁴

Međutim, prilikom svake prenamjene industrijske baštine potrebno je ispoštovati osnovne principe revitalizacije. Kao prvo, treba se očuvati organska cjelina i prvobitna arhitektonska koncepcija. Nadalje, potrebno je očuvati unutarnje tlocrtne dispozicije kao i originalne konstruktivne sisteme i korištene materijale. Naposljetku, treba voditi računa o očuvanju vanjskog, ali i unutarnjeg izgleda industrijske baštine.³⁵

Regeneracijom industrijske baštine dobivaju se mjesta koja postaju generatori lokalne zajednice i simboli održivosti. Kao mjerilo uspješnosti realizacije obnove industrijskog nasljeđa smatra se brzina realizacije tog projekta, a realizacije će biti uspješna kada su povezane interesne grupe u lokalnoj sredini koje imaju više zajedničkih interesa. Cilj prenamjene i obnove industrijske baštine socijalno je održiv jer može riješiti pitanja nezaposlenosti, obrazovanja i aktivnog uključivanja lokalnog stanovništva u društveni život zajednice.³⁶ Uočavajući pozitivne učinke, kako na industrijsku baštinu tako i na lokalnu zajednicu, potrebno je provoditi procese prenamjene i revitalizacije kako bi se industrijska baština uklopila u lokalnu zajednicu i sačuvala za nadolazeće generacije.

³³ Maroević, I. (2001) Muzealizacija industrijske baštine kao kulturni resurs. U: Goršić, M., ur., Grad za 21. st.: Zbornik radova prvog hrvatskog simpozija o industrijskom nasljeđu. Karlovac: Naklada Društva arhitekata, građevinara i geodeta, str. 85.

³⁴ Knežević, S. (2011) *Zagreb: grad, memorija, art*, Zagreb: Meandarmedia, str. 216-218.

³⁵ Šepić, L.J. (2001) Svijetla budućnost - vrijeme spašavanja i revitalizacije industrijskog nasljeđa. U: Goršić, M., ur., Grad za 21. st.: Zbornik radova prvog hrvatskog simpozija o industrijskom nasljeđu. Karlovac: Naklada Društva arhitekata, građevinara i geodeta, str. 278.

³⁶ Isto, str. 277-283.

2. EUROPSKA RUTA INDUSTRIJSKE BAŠTINE

U prvom poglavlju objašnjen je razvoj industrije te je definirana industrijska baština upravo iz razloga jer je industrijalizacija promijenila lice Europe i ostavila bogatu industrijsku baštinu raspršenu diljem Europe koju treba ponovno „oživjeti“ u vremenu deindustrijalizacije. Europska ruta industrijske baštine (ERIH) je projekt koji „vraća“ život industrijskoj baštini otkrivajući najvažnija mjesta europskog industrijskog nasljeđa.

ERIH je turističko-informacijska mreža koja povezuje važna i zanimljiva mjesta industrijske baštine u Europi, pričajući priču stvaranja i širenja industrijalizacije Europom u 18. st. Projekt je pokrenut 2002., a predstavlja preko 1.800 lokaliteta u 47 zemalja, među kojima se ističu 105 *sidrišta* ili uporišne točke (tzv. Anchor points) koje predstavljaju važna turistička odredišta europskog industrijskog nasljeđa.³⁷ Glavni komunikacijski element jesu muzejske ustanove i lokaliteti koji predstavljaju europsku industrijsku baštinu.³⁸ Drugim riječima, to je virtualna mreža koja je zasnovana na hijerarhijskom poretku punktova i pravaca. Njezin temelj jesu *sidrišta*, odnosno mjesta naglašene povijesne i turističke važnosti u razvijenim industrijskim zemljama. Od njih se, kao od ishodišta, granaju regionalne rute posvećene pojedinim važnim regijama i europske tematske rute posvećene pojedinim industrijskim granama, dok postaje na obje rute predstavljaju pojedine objekte, komplekse i ambijente.³⁹ Uvjeti za uključivanje nekog lokaliteta na rutu jesu certifikat središnje muzejske ustanove za predstavljanje industrijske baštine, osigurana infrastruktura, tehnička izvedba, postojanje regionalnoga informacijskog centra za posjetitelje, osigurano vodstvo na više jezika i sl.⁴⁰

Što se tiče hrvatskih lokaliteta, niti jedan nema Anchor point pečat, ali dosad se četiri mjesta nalaze na Europskoj ruti industrijske baštine. To su Riječka lansirna stanica za ispitivanje torpeda (koja ima oznaku članica ERIH-a), Pomorski muzej u Dubrovniku,

³⁷ About ERIH. Dostupno na: <https://www.erih.net/about-erih/> (5.4.2019.)

³⁸ Nadilo, B. i Regan, K. (2015) Otkrivanje ljepote u napuštenim sadržajima: uvodni napis u seriju članaka. *Građevinar*. Vol. 67. No. 1., str. 86.

³⁹ Knežević, S. (2011) *Zagreb: grad, memorija, art*. Zagreb: Meandarmedia, str. 212.

⁴⁰ Nadilo i Regan, str. 86.

Hrvatski željeznički muzej u Zagrebu i Tehnički muzej Nikola Tesla u Zagrebu.⁴¹ Svaki od navedenih lokaliteta bit će više opisan u jednom od sljedećih potpoglavlja.

2.1. *Sidrišta*

Okosnicu sustava ERIH čine *sidrišta* ili uporišne točke (tzv. Anchor points) koje predstavljaju najvažnija i najatraktivnija turistička odredišta europskog industrijskog nasljeđa. Dosad je u 47 zemlja, među više od 1.800 lokaliteta, proglašeno 105 *sidrišta*. Ti lokaliteti čine glavnu virtualnu rutu ERIH-a jer su u njima usidrene mnoge značajke industrijske povijesti te predstavljaju cjelokupni okvir rute. Drugim riječima, *sidrišta* predstavljaju prekretnice europske industrijske povijesti, a prihvaćanjem statusa Anchor point, lokaliteti dobivaju pečat kvalitete pri čemu posjetiteljima nude obećanje ugodnog i zanimljivog posjeta. Posjetom tim lokalitetima, posjetitelji mogu doživjeti industrijsku baštinu kroz vođene ture, multimedijske prezentacije i posebne događaje. Također, sva *sidrišta* predstavljaju početne točke za različite regionalne rute.⁴² Kako dobiti oznaku *sidrišta* i koje su popratne obveze lokaliteta opisat će se u nastavku.

2.1.1. Kriterij odabira

Kako bi pojedini lokalitet industrijske baštine postao *sidrištem*, mora ispunjavati zahtjeve kvalitete i kriterije odabira definirane glavnim planom ERIH-a. Prema tom planu, idealno *sidrište* je povijesno autentično mjesto sa simboličkom vrijednošću i nacionalnim značajem za europsku industrijsku povijest. Međutim, ako lokacija nije u povijesnoj zgradi ili strukturi (na primjer u novoj zgradi muzeja), privlačnost i kvaliteta iskustva posjetitelja, njezin sadržaj i prezentacija bit će presudni za prikazivanje povijesti tog lokaliteta maštovitim interpretacijama i izložbama. Također, *sidrišta* bi svojim posjetiteljima trebala nuditi atraktivne sadržaje kao što su: posjeti lokaciji, demonstracije tvorničkih operacija, multimedijske instalacije, vođene (višejezične) ture, posebne ponude i ture za djecu te korištenje vlastitog okruženja za izložbe, kulturne događaje i druge atrakcije. Uz to, lokaliteti bi trebali ispunjavati očekivanja

⁴¹ Country Croatia. Dostupno na: <https://www.erih.net/i-want-to-go-there/list/Sites//croatia/> (5.4.2019.)

⁴² Route system. Dostupno na: <https://www.erih.net/about-erih/route-system/> (5.4.2019.)

posjetitelja u pogledu suvremene turističke infrastrukture i usluga, uključujući: centar za posjetitelje/recepciju/trgovinu; rad tijekom cijele godine ili sezonski (pet dana u tjednu); restoran/kafić/bistro na mjestu ili u blizini; sanitarni čvor; pristupačnost osobama s ograničenom pokretljivošću; povezanost s javnim prijevozom i biciklističke rute; parkiralište; postavljanje signalizacije iznutra i izvana te mjesta za odmor.⁴³ ERIH je svjestan da, zbog nacionalnih razlika i drugih čimbenika, nije uvijek moguće ispuniti sve kriterije, ali što je više kriterija ispunjeno, to je veća mogućnost dobivanja Anchor point pečata.

2.1.2. Postupak odabira

Da bi neki lokalitet postao *sidrištem* ERIH-a, potrebno je ispuniti upitnik (Questionnaire for sites) i dostaviti ga Tajništvu ERIH-a, nakon čega Odbor ERIH-a razmotrava zahtjev. Prilikom razmatranja zahtjeva, Odbor u obzir uzima informacije koje je dostavio podnositelj zahtjeva: popunjen upitnik (posebno informacije o turističkoj infrastrukturi, uslugama i ponudama), dodatni informativni materijal (brošure, letci, izvještaji za tisak...) o povijesti i trenutnom prikazu lokaliteta te filmsku ili slikovnu dokumentaciju (unutar i izvan lokaliteta) koja pokazuje što će posjetitelj vidjeti dok istražuje mjesto. Također, Odbor u obzir uzima i izvješće člana uprave koji je posjetio lokalitet, a koje uglavnom sadrži informacije o autentičnosti lokaliteta, kao i ocjenu atraktivnosti i kvalitete iskustva izložbe/prezentacije u odnosu na kriterije odabira *sidrišta*. Kada lokalitet, koji želi dobiti pečat *sidrišta*, nije poznat članu odbora, podnositelj zahtjeva podmiruje troškove posjeta.⁴⁴ Ovisno o odluci Odbora, lokaliteti koji su zatražili zahtjev dobit će ili ne Anchor point pečat.

⁴³ Anchor points: Selection criteria and procedure. Dostupno na: <https://www.erih.net/about-erih/route-system/anchor-points-selection-criteria-and-procedure/> (5.4.2019.)

⁴⁴ Isto.

2.1.3. Obveze

Sidrišta su najviši predstavnici mreže ERIH promičući brand industrijske baštine, stoga imaju posebnu odgovornost da ne razočaraju posjetitelje svojim ponudama i uslugama. Lokaliteti koji dobiju Anchor point pečat obvezuju se na aktivno promoviranje ERIH-a putem medijskih i marketinških aktivnosti, što uključuje korištenje loga ERIH u publikacijama i promotivnim materijalima (sl. 1.), povezivanje s internetskom stranicom ERIH-a te upućivanje i promicanje ERIH-a u predavanjima i publikacijama. Sljedeća obveza je redovita obuka zaposlenika i podizanje svijesti o povijesti lokaliteta i ponudi za posjetitelje, drugim (industrijskim) turističkim atrakcijama u regiji, radu i ponudi lokalnih/regionalnih mreža industrijske baštine te o informacijama o mrežama ERIH-a, kao što su veze javnog prijevoza do lokaliteta, smještaj i restorani u blizini i slično. Također, obveza je proaktivno dostavljati informacije uredu ERIH-a kao što su godišnji broj posjetitelja, ažurirani podaci o lokaciji na internetskoj stranici ERIH-a (vrijeme otvaranja/zatvaranja, obnova, nove ponude, usluge itd.), promjene i/ili poboljšanje izložbe te razvojni planovi lokaliteta. Naposljetku, lokaliteti se obvezuju uključiti u marketing i zajedničke promotivne aktivnosti s drugim ERIH mjestima u regiji, pravodobno plaćati godišnju članarinu (trenutno 500 €), podržavati razvoj regionalnih ruta u okolnoj regiji te poboljšati svoju ponudu posjetitelja (ovisno o financijskoj sposobnosti) kroz inovativne i atraktivne turističke koncepte.⁴⁵



Slika 1. Logo Europske rute industrijske baštine

Izvor:https://www.erih.net/fileadmin/Mediendatenbank/Downloads/ERIH_Logos/Rad/Logo_1_ERIH_Weel_right.jpg (8.4.2019.)

⁴⁵ Anchor points: Selection criteria and procedure. Dostupno na: <https://www.erih.net/about-erih/route-system/anchor-points-selection-criteria-and-procedure/> (5.4.2019.)

Međutim, ni jedna od navedenih obveza ne predstavlja problem pojedinim lokalitetima iz razloga što dobivanjem Anchor point pečata, lokaliteti podižu svoju kvalitetu, a to im omogućava konkurentnost i autentičnost na turističkom tržištu.

2.2. Regionalne rute

Regionalne rute važan su element koncepta ERIH jer svjedoče o industrijskoj povijesti pojedinih regija, budući da svaka regija ima određene posebnosti, što europsku industrijsku baštinu čini izvanrednom. To je marketinški alat koji okuplja niz većih i manjih mjesta kako bi se na koordiniran način predstavila industrijska baština određenog područja. Stoga regionalne rute povezuju krajolike i mjesta koja su ostavila trag u europskoj industrijskoj povijesti, a koja zaslužuju posjete lokalnih stanovnika i turista. Rute su prezentirane na atraktivan i prijateljski osmišljen način kako bi potaknule posjetitelje da istraže što sve rute mogu pružiti. U tom smislu, ERIH animira i podržava lokalne aktere da prezentiraju industrijsku povijest i lokalitete svoje regije u okviru ruta, razvijaju turističku ponudu i promiču ih. Dosad je kreirano 20 regionalnih ruta, od čega 11 u Njemačkoj, tri u Ujedinjenom Kraljevstvu, dvije u Nizozemskoj i Španjolskoj te po jedna u Austriji i Poljskoj. Primjeri regionalnih ruta jesu Njemački Ruhr ili Južni Wales kao područja koja obuhvaćaju niz značajnih industrijskih spomenika poznatih po malim zupčanicima u velikim strojevima.⁴⁶

Preduvjet za razvoj regionalne rute ERIH je da regija ima zanimljivu industrijsku povijest i dovoljan broj mjesta koja su privlačna posjetiteljima. S obzirom da je svaka regija drugačija, tako se i regionalne rute razlikuju po svome sadržaju i prezentaciji. Međutim, zajedničko svim regionalnim rutama je proces uspostavljanja, kao i proces održavanja rute što može predstavljati određeni izazov.⁴⁷ Međutim, zahvaljujući postojećim regionalnim rutama, ERIH je propisao smjernice za kreiranje takvih ruta koje će biti prikazane u nastavku.

⁴⁶ Regional routes. Dostupno na: <https://www.erih.net/about-erih/route-system/regional-routes/> (6.4.2019.)

⁴⁷ Guidance for creating ERIH regional routes. Dostupno na: https://www.erih.net/fileadmin/Mediendatenbank/Downloads/Recommendations/Guidance_for_creating_ERIH_Regional_Routes_03_2019.pdf (6.4.2019.)

2.2.1. Glavne značajke regionalnih ruta

U dokumentu *Smjernice za kreiranje ERIH regionalnih ruta*, među glavnim značajkama tih ruta izdvaja se veličina i struktura rute, tema, mjesta i atrakcije te pristupačnost. Kada se govori o veličini regionalnih ruta, to može biti grad, županija ili regija jer ne postoji određena veličina kojoj ruta mora odgovarati, ali se treba odnositi na područje koje je lako prepoznatljivo posjetiteljima. Strukturalno, regionalna ruta je obično usmjerena na jedno ili više *sidrišta* (tzv. Anchor points) koja pričaju vlastitu priču, ali potiču posjetitelje da istraže i druge lokalitete i atrakcije na ruti.⁴⁸

Što se tiče teme, važno je da područje pokriveno rutom ima zanimljivu priču te da se kulturna tradicija i povijest regije odražavaju na ruti. Tema regionalne rute povezuje mjesta i atrakcije na ruti što se odražava na brendiranje i promociju same tematske rute. Upravo bi tema trebala razlikovati rutu od drugih ponuda i biti dovoljno raznolika da privuče široki krug potencijalnih posjetitelja.⁴⁹

Mjesta i atrakcije treba povezati s temom rute kako bi se pružilo atraktivno iskustvo posjetitelju. Regionalna ruta treba uključivati različita mjesta i atrakcije. Od toga jedno ili više lokaliteta treba imat Anchor point pečat te ruta treba uključivati i druge lokalitete koji su članovi ERIH-a, lokalitete koji nisu članovi ERIH-a i manje lokalitete koji imaju potencijal postati dio istoimene mreže. Ruta može uključivati i ostala mjesta kao što su muzeji, galerije i centri za posjetitelje. Važno je da svako to mjesto ili atrakcija dočarava priču koja je prikazana temom rute. Uključena mjesta i atrakcije regionalne rute trebali bi koristiti izložbe, vođene ture, posebne programe i promocije za predstavljanje industrijske povijesti regije jer se time povećava sama privlačnost rute. Osim toga, valja uključiti i druge dionike koji sudjeluju u doživljaju posjetitelja na ruti poput prijevoznika, ugostitelja, smještajnih objekata, organizacija koje promoviraju turizam i sl. Sudjelovanje različitih dionika na kreiranju i održavanju rute pomaže u jačanju atraktivnosti i održivosti same rute.⁵⁰

⁴⁸ Guidance for creating ERIH regional routes. Dostupno na: https://www.erih.net/fileadmin/Mediendatenbank/Downloads/Recommendations/Guidance_for_creating_ERIH_Regional_Routes_03_2019.pdf (6.4.2019.)

⁴⁹ Isto.

⁵⁰ Isto.

Posljednja značajka odnosi se na pristupačnost koja podrazumijeva jednostavan pristup do i unutar lokaliteta na ruti. Dok će većina posjetitelja koristiti automobile gdje je to moguće, treba nuditi mogućnost korištenja javnog prijevoza, bicikla, pješaćenja i sl. Udaljenost između lokaliteta na ruti trebala bi biti takva da posjetitelji mogu posjetiti više od jedne atrakcije u jednom danu.⁵¹ Ako se zadovolje navedene značajke, može se krenuti u proces kreiranja regionalne rute.

2.2.2. Kreiranje regionalne rute

Postoje različiti načini pristupa kreiranju regionalnih ruta. Međutim, koristeći se iskustvom, u dokumentu *Smjernice za kreiranje ERIH regionalnih ruta* navedeni su koraci koji pomažu u procesu kreiranja rute s ciljem osiguravanja glavnih dionika i uspostavljanja struktura za kontinuirano upravljanje rutom. Ti koraci podrazumijevaju uspostavljanje Upravljačke skupine, izbor teme i selekciju lokaliteta, izradu promotivnog materijala, obuku, pokretanje regionalne rute te troškove.

Potrebno je uspostaviti Upravljačku skupinu kako bi se stvarala partnerstva između zainteresiranih dionika koje će predvoditi koordinator. To osigurava širok raspon ideja i iskustva, ali i pomaže u ranom osiguravanju angažman s ključnim dionicima koji će biti uključeni u pružanje usluga na regionalnoj ruti i njezino promicanje. Tipična Upravljačka skupina može uključivati predstavnike lokaliteta i atrakcija koji će biti uvršteni na rutu, organizacija povezanih s turizmom, organizacija za zaštitu baštine, organizacija za promicanje turizma, lokalnih i regionalnih vlasti i obrazovanja. Kako bi se osigurao napredak, važno je dodijeliti uloge i odgovornosti te odrediti vremenske i krajnje rokove.⁵²

Nakon što se formira Upravljačka skupina, njezin prvi zadatak je odlučiti o temi regionalne rute te odabrati mjesta i atrakcije koje će podržati izabranu temu i biti uvrštene na rutu. Industrijska povijest regije obično se tumači kroz jednu regionalnu

⁵¹ Guidance for creating ERIH regional routes. Dostupno na: https://www.erih.net/fileadmin/Mediendatenbank/Downloads/Recommendations/Guidance_for_creating_ERIH_Regional_Routes_03_2019.pdf (6.4.2019.)

⁵² Isto.

rutu, gdje u nekim slučajevima mogu biti uključene i podrute, ali jača poruka bit će priopćena ako se tema rute koncentrira na ograničen broj industrijskih tema koje će pomoći da se očuva jasno i dobro definirana turistička ponuda. Kako bi ruta bila privlačna posjetiteljima, treba joj dati atraktivan naziv, lako pamtljiv koji će ipak odražavati temu rute. ERIH navodi da neka od uključenih mjesta i atrakcija na regionalnoj ruti mogu biti: bivši industrijski objekti koji su sada otvoreni za posjetitelje (npr. rudnici ili tvornice tekstila), bivša industrijska područja koja se sada ponovno koriste u druge svrhe (npr. izložbe, muzeji, događanja), povijesna prometna infrastruktura (npr. kanali, željeznice, luke), prostori u kojima su stanovali nekadašnji industrijski radnici, zgrade financirane industrijskim sredstvima (npr. općinske zgrade, palače, radničke dvorane), napuštene industrijske strukture u krajoliku, spomenici i statue te industrijski krajolici. Međutim, lokaliteti koji će se uvrstiti na regionalnu rutu moraju zadovoljavati određene kriterije, kao što su povezanost s razvojem industrijske povijesti i važnim događajima, visok stupanj povijesne autentičnosti, predstavljanje povijesti regije kroz izložbe, vođene ture, posebne programe i promocije, dostupnost posjetiteljima (fizička i intelektualna) te identifikacija s marketinškim ciljevima regionalne rute.⁵³

Sljedeći je korak izrada promotivnog materijala. Vrsta i raznolikost proizvedenog promotivnog materijala ovisit će o tome koliko postoji dostupnih sredstava i osoblja. Jedna od metoda promocije je izrada službene internetske stranice i prisutnost u medijima. Društveni mediji stvaraju svijest i odnose koji inače ne bi bili postignuti, stoga ih je najbolje koristiti kao komunikacijski alat i integrirati ih s drugim marketinškim aktivnostima. Uz to, ostale promotivne aktivnosti uključuju izradu letaka, plakata, natpisa, objava za medije, loga rute te ključnih fraza i poruka koje će koristiti svi lokaliteti i dionici uključeni u rutu. Promotivni materijali trebaju biti dostupni na svim lokalitetima rute, kao i u relevantnim turističkim organizacijama, a preporuča se da marketinške aktivnosti budu usklađene s aktivnostima lokalnih i regionalnih turističkih organizacija.⁵⁴

⁵³ Guidance for creating ERIH regional routes. Dostupno na: https://www.erih.net/fileadmin/Mediendatenbank/Downloads/Recommendations/Guidance_for_creating_ERIH_Regional_Routes_03_2019.pdf (6.4.2019.)

⁵⁴ Isto.

Prije pokretanja regionalne rute, važna je obuka. Sva mjesta koja sudjeluju na ruti trebala bi u potpunosti biti angažirana u projektu, a osoblje upoznato s ciljevima i sadržajem rute, kako bi mogli doprinijeti samom lokalitetu i ruti u cjelini. To je osobito važno za osoblje koje je u izravnom kontaktu s posjetiteljima, stoga trebaju imati osnovno znanje o ERIH regionalnoj ruti i njezinim lokalitetima. Jedan od mogućih načina obuke je organiziranje upoznavanja osoblja sa svim lokalitetima rute.⁵⁵

Pokretanje regionalne rute događaj je koji bi se trebao održati na jednom od mjesta uvrštenih na ruti, a preporuča se da to bude *sidrište*. Kod pokretanja rute, treba uključiti tisak i medije, predstavnike svih lokaliteta na ruti, turističke organizacije, lokalnu zajednicu i dr. Povećanju svijesti i privlačenju sudionika pomoći će organiziranje kulturnog programa, što nije naodmet, jer početak je najbitniji dio svakog projekta.⁵⁶

Troškovi kreiranja regionalne rute varirat će ovisno o lokalnim okolnostima. Za pretpostaviti je da će većina ruta zahtijevati sredstva za neke od radova (npr. izrada teksta, fotografija, dizajn i tiskanje letaka, web stranica i sl.) te godišnju naknadu za ERIH članstvo. Osim troškova, rute se mogu pouzdati u potpore lokalnih ili regionalnih turističkih organizacija te u komercijalno sponzorstvo (npr. prijevoznika ili smještaja pružatelja usluga).⁵⁷ Kada se kreira i uspostavi regionalna ruta, potrebno ju je održavati i voditi brigu o njoj.

2.2.3. Održavanje regionalne rute

Nakon kreiranja regionalne rute, nužno je istu održavati kako bi bila uspješna i održiva. Oslanjajući se na iskustvo već postojećih regionalnih ruta, ERIH navodi korake za održavanje istih, a to su: upravljačka struktura, turistički paketi, posebne manifestacije i dužnosti lokaliteta uvrštenih na regionalnu ruti.

⁵⁵ Guidance for creating ERIH regional routes. Dostupno na: https://www.erih.net/fileadmin/Mediendatenbank/Downloads/Recommendations/Guidance_for_creating_ERIH_Regional_Routes_03_2019.pdf (6.4.2019.)

⁵⁶ Isto.

⁵⁷ Isto.

Upravljačka struktura važna je jer regionalna ruta neće preživjeti bez učinkovitog upravljanja. Važno je održavanje samih lokaliteta i kontakta između njih. Upravljačka skupina koja je formirana da kreira rutu može činiti osnovu za kreiranje upravljačke strukture rute jer uključuje sve lokalitete i ključne dionike. Ključnu ulogu u održavanju rute imaju koordinatori koji usklađuju aktivnosti na ruti i održavaju vezu između lokaliteta. Ulogu koordinatora može preuzeti *sidrište*, turistička organizacija, volonteri ili osoba koja će biti imenovana za tu ulogu određeno radno vrijeme. Zadaci upravljačke strukture jesu organizacija zajedničkih sastanaka i informativnih dana, razmjena iskustva i informacija, zajedničko provođenje promotivnih aktivnosti i događanja, provođenje obuke, aktivnost u medijima, osiguranje financiranja, održavanje vaza i promocija ERIH-a te stupanje u kontakt s nacionalnim koordinatorom ERIH-a.⁵⁸

Što se tiče turističkih paketa, oni su učinkovit način povećanja broja posjetitelja na regionalnim rutama jer se mogu organizirati izleti do mjesta na rutama (poludnevni, jednodnevni ili višednevni). Turistički se paketi mogu organizirati u suradnji s lokalnim i regionalnim turističkim organizacijama, turoperatorima, smještajnim objektima, udrugama za pješaćenje i biciklizam i drugo.⁵⁹

Nadalje, posebne manifestacije mogu biti učinkovit način podizanja svijesti o regionalnoj ruti i privlačenja posjetitelja. Takve manifestacije mogu biti različitih razmjera, od godišnjih do jednokratnih te od višednevnih do jednodnevnih. Cilj manifestacija je potaknuti posjetitelje da istražuju mjesta na regionalnoj ruti, što će potaknuti duži posjet ili želju za ponovnim dolaskom.⁶⁰

S druge strane, dužnosti lokaliteta na regionalnim rutama, koji su sastavni elementi ERIH-a, očituju se u pozitivnom doprinosu brendu ERIH-a jer je to mjerilo kvalitete, budući da je ERIH stvarna tržišna sila u održivom turizmu, a svaki lokalitet preuzima

⁵⁸ Guidance for creating ERIH regional routes. Dostupno na: https://www.erih.net/fileadmin/Mediendatenbank/Downloads/Recommendations/Guidance_for_creating_ERIH_Regional_Routes_03_2019.pdf (6.4.2019.)

⁵⁹ Isto.

⁶⁰ Isto.

obvezu da teži i odražava visoki standard interpretacije i turističke ponude.⁶¹ Sve navedeno doprinosi održavanju regionalnih ruta s ciljem povećanja atraktivnosti i održivosti.

2.2.4. Faktori uspjeha regionalnih ruta

U dokumentu *Smjernice za kreiranje ERIH regionalnih ruta* navedeni su faktori uspjeha istih koji započinju razlozima kreiranja ERIH regionalnih ruta, a to su: koncept pogodan za marketing, prikazivanje veza (tematskih i povijesnih), stvaranje i poticanje identiteta, jača vidljivost lokaliteta na ruti, nego kao pojedinačnih mjesta, sinergijski učinci u marketingu, intenziviranje suradnje i razmjene iskustava dionika te jači utjecaj na lobiranje.⁶²

Čimbenici uspjeha kod odabira lokaliteta su kvaliteta, a ne količina, storytelling (pričanje zajedničke priče), sudjelovanje svih lokaliteta na istim razinama, zajednički ciljevi, slično radno vrijeme, ponude i ciljane skupine, aktivna suradnja (preporuča se suradnja odozdo prema gore) te znanje osoblja o ruti i lokalitetima.⁶³

S druge strane, faktori uspjeha ponude leže u tome da industrijska baština ne mora nužno biti glavni motiv putovanja, već treba kombinirati ponudu rute s drugim turističkim ponudama u regiji (biciklizam, planinarenje, kultura itd.), privlačiti različite ciljne skupine, organizirati manifestacije te surađivati s potencijalnim dionicima u turizmu i pružateljima usluga.⁶⁴

Kako bi kreirana regionalna ruta dugoročno bila uspješna, valja osigurati financijsku održivost, upravljачku strukturu, suradnju i komunikaciju, postaviti jasne ciljeve te poticati zajednički marketing kroz zajednički logotip, službenu internetsku stranicu i sl.⁶⁵

⁶¹ Guidance for creating ERIH regional routes. Dostupno na: https://www.erih.net/fileadmin/Mediendatenbank/Downloads/Recommendations/Guidance_for_creating_ERIH_Regional_Routes_03_2019.pdf (6.4.2019.)

⁶² Isto.

⁶³ Isto.

⁶⁴ Isto.

⁶⁵ Isto.

Također, važno je uspostaviti dobru upravljačku strukturu koja bi trebala imati središnju upravu i koordinatora koji će definirati što je (ne)poželjno u vezi rute. Uz to, upravljačka bi struktura trebala raditi na zajedničkom marketingu, održavati redovite sastanke, obučavati druge sudionike o ruti, dijeliti financijske obveze i posjedovati dozu entuzijazma koja je neophodna za uspjeh rute.⁶⁶

Nadalje, kako bi ruta bila turistički uspješna, od početka treba integrirati sve potencijalne turističke dionike i poticati međusobnu suradnju, razmotriti turističke aspekte (ne samo zaštitu spomenika), postaviti zajedničke kriterije kvalitete, poistovjetiti se s rutom te se preporuča da upravljanje rutom preuzme turistička organizacija.⁶⁷

Svakako su bitni čimbenici marketinga koji podrazumijevaju upoznavanje svih ciljnih skupina zainteresiranih za rutu, stvaranje imidža, signalizaciju, službenu internetsku stranicu, aktivnost u društvenim medijima i dr.⁶⁸ Uvažavajući sve navedene čimbenike, postoji mogućnost dugoročnog opstanka i održivosti ruta, dok u protivnom rute mogu nestati, što nikome ne bi trebalo biti u interesu.

2.2.5. Primjeri postojećih ERIH regionalnih ruta

Spomenuto je da dosad postoji 20 regionalnih ruta, od čega ih je 11 u Njemačkoj, tri u Ujedinjenom Kraljevstvu, dvije u Nizozemskoj i Španjolskoj te po jedna u Austriji i Poljskoj. Jedna od regionalnih ruta u Njemačkoj je *ENERGY! Route of Lusatian Industrial Heritage*, ruta koja prolazi regijom Lužica, a usredotočena je na eksploataciju smeđeg ugljena i proizvodnju energije. Ruta uključuje 13 lokaliteta koji posjetiteljima pružaju uzbudljiva iskustva i impresivne strukture pri čemu turistička ponuda ovisi o lokalitetima. Prekogranična ruta *Euregio MeuseRhine* prolazi kroz Njemačku, Belgiju i Nizozemsku, a priča priču o različitoj industrijskoj baštini u regiji (uključujući rudarstvo, tekstil, željezo i čelik, staklo, papir, hranu). Uključuje 26 odabranih lokaliteta od čega

⁶⁶ Guidance for creating ERIH regional routes. Dostupno na: https://www.erih.net/fileadmin/Mediendatenbank/Downloads/Recommendations/Guidance_for_creating_ERIH_Regional_Routes_03_2019.pdf (6.4.2019.)

⁶⁷ Isto.

⁶⁸ Isto.

četiri imaju Anchor point pečat, a neki se nalaze na UNESCO-vom popisu zaštićene svjetske baštine. U poljskoj regiji Šleska kreirana je regionalna ruta koja uključuje 42 lokaliteta od čega pet imaju Anchor point pečat, a dva su upisana na UNESCO-v popis zaštićene svjetske baštine. Ruta uključuje lokalitete povezane s rudarstvom, željezom i čelikom, prijevozom, komunikacijama i hranom. U Južnom Walesu u Ujedinjenom Kraljevstvu postoji regionalna ruta koja priča priču o globalnom utjecaju željeza i čelika te proizvodnji bakra, limova i ugljena. Ruta se sastoji od 73 lokaliteta, od kojih su dva *sidrišta*.⁶⁹ Navedeni primjeri ukazuju na primjere dobre prakse kreiranja regionalnih ruta u sklopu projekta ERIH, stoga svaka regija treba iskoristiti svoje potencijale i uz pomoć regionalnih ruta stvoriti novi proizvod koji može koristiti domicilnom stanovništvu, ali i turistima.

2.3. Europske tematske rute

Europske tematske rute dio su virtualne mreže ERIH. One ilustriraju europske veze fokusirajući se na specifična pitanja vezana uz europsku industrijsku povijest te otkrivaju potencijalne veze između radikalno različitih industrijskih spomenika diljem Europe. Rezultat je „kružni dijagram“ koji prikazuje povezanost glavnih tema europske industrijske baštine. Tematske su rute organizirane po industrijama pa postoje tematske rute vezane uz komunikaciju, rudarstvo, željezo i čelik, papir, sol, tekstil, transport, industrijske krajolike i dr. Također, pod tematske rute mogu se navesti i popisi muzeja, tvrtki i lokaliteta koji nude tvorničke ture te industrijski lokaliteti koji se nalaze na UNESCO-vom popisu zaštićene svjetske baštine. Svaki lokalitet ERIH-a nalazi se na jednoj ili više tematskih ruta, a dosad postoji 14 tematskih ruta s 42 potkategorije.⁷⁰

⁶⁹ Guidance for creating ERIH regional routes. Dostupno na: https://www.erih.net/fileadmin/Mediendatenbank/Downloads/Recommendations/Guidance_for_creating_ERIH_Regional_Routes_03_2019.pdf (6.4.2019.)

⁷⁰ European theme routes. Dostupno na: <https://www.erih.net/about-erih/route-system/european-theme-routes/> (6.4.2019.)

2.4. Hrvatski lokaliteti mreže ERIH

Već je spomenuto kako ni jedan hrvatski lokalitet industrijske baštine nema Anchor point pečat, ali se trenutno četiri mjesta prikazuju na karti Europske rute industrijske baštine. Jedan od lokaliteta ima oznaku član ERIH-a i to je Riječka lansirna stanica za ispitivanje torpeda. Ostala tri lokaliteta nisu članovi ERIH-a, ali su uvršteni na kartu. To su Pomorski muzej u Dubrovniku, Hrvatski željeznički muzej u Zagrebu i Tehnički muzej Nikola Tesla u Zagrebu.⁷¹ Svaki lokalitet bit će opisan u nastavku.

2.4.1. Riječka lansirna stanica za ispitivanje torpeda

Lansirna stanica za ispitivanje torpeda u Rijeci, članica ERIH mreže, sagrađena je 1935-ih te je više puta modernizirana i nadograđivana. Prestala je s radom 1966., ali je do danas ostala sačuvana na izvornome mjestu, na obali ispred Tvornice torpeda.⁷² Njezina važnost leži u činjenici da su lansirne stanice za ispitivanje torpeda imale važnu ulogu u konstruiranju i razvoju torpeda, stoga ih je na riječkom području bilo nekoliko, a kasnije su izgrađene diljem Europe i svijeta. Također, važna je jer je primjer znanstvenog pristupa u razvoju određenog proizvoda, kao i jedan od najranijih primjera istraživanja i razvoja (R&D – research and developmet) ondašnje industrije.⁷³

Tvornica torpeda u Rijeci bila je prva tvornica torpeda na svijetu iz čega proizlazi da je njezin riječki, hrvatski i svjetski značaj industrijskog nasljeđa neminovan. U njoj je pronađen i ispitan prvi torpedo na svijetu, a proizvodi tvornice bili su osnovna mornarička oprema svih svjetskih ratnih mornarica. Tvornica je s radom započela 1853./54. kao prva velika riječka moderna ljevaonica metala *Fonderia metalli*, a s vremenom je prerasla u *Torpedo fabrik von R. Whitehead*. Godine 1864. Giovanni B. Luppis i Robert Whitehead stvorili su ideju o prvom torpedu te je napravljen moderan Luppis-Whiteheadov torpedo koji je ispitan u moru ispred tvornice krajem 1866. Osim torpeda, u Tvornici su razvijeni brojni, prvi na svijetu, proizvodi poput torpedne lansirne

⁷¹ Country Croatia. Dostupno na: <https://www.erih.net/i-want-to-go-there/list/Sites//croatia/> (5.4.2019.)

⁷² Torpedo launching and testing station. Dostupno na: <https://www.erih.net/i-want-to-go-there/site/show/Sites/torpedo-launching-and-testing-station/> (7.4.2019.)

⁷³ Smokvina, M. (2013) *Riječka industrijska baština: Panoramska karta i kratak vodič kroz riječko industrijsko nasljeđe*. Rijeka: Pro torpedo Rijeka, str. 2.

cijevi, visokotlačnih kompresora zraka, žiroskopa i servo-uređaja za upravljanje torpedom te podmornica (konstrukcija prve svjetske civilne oceanografske podmornice).⁷⁴ U vrijeme svog aktivnog djelovanja, u tvornici je proizvedeno gotovo 25.000 torpeda, više od 1.000 torpednih lansirnih cijevi i 1.500 visokotlačnih kompresora zraka.⁷⁵ Skladišta i radionice Tvornice torpeda danas su dijelom konzervirani u sklopu Veletržnice Rijeka i drugih poslovnih prostora, dok je ostatak skladišta napušten i nezaštićen.⁷⁶

Što se tiče lansirne stanice za ispitivanje torpeda, ona je zaštićeno nepokretno kulturno dobro u klasifikaciji kulturno-povijesna cjelina pod nazivom *Lansirna stanica torpeda i kompresorska stanica za punjenje torpeda zrakom u sklopu bivše tvornice „Torpedo“*.⁷⁷ To je spomenik kulture koji reprezentira jedinstvenu tehnologiju, a zbog svojih obilježja pripada među svjetske spomenike tehnološke i znanstvene baštine. Uvrštavanjem ovog lokaliteta na listu ERIH pokrenula se inicijativa formiranja svjetske mreže povijesnih lansirnih stanica te su dosad pronađene 43 povijesne torpedne lansirne stanice širom svijeta. Sve njih povezuje torpedna tehnologija koja je nastala, razvijala se i unapređivala u Rijeci.⁷⁸ Međutim, iako je službeno pod zaštitom, lansirna stanica za ispitivanje torpeda je u iznimno lošem stanju izložena propadanju, stoga joj je potrebna obnova, rekonstrukcija i muzealizacija, odnosno stvaranje nove gradske, kulturne i muzejske funkcije.

2.4.2. Pomorski muzej u Dubrovniku

Pomorski muzej u Dubrovniku utemeljen je 1949. na inicijativu Jadranskog instituta Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti, a od 1987. nalazi se u mreži

⁷⁴ Smokvina, M. (2013) *Riječka industrijska baština: Panoramska karta i kratak vodič kroz riječko industrijsko nasljeđe*. Rijeka: Pro torpedo Rijeka, str. 2.

⁷⁵ Torpedo launching and testing station. Dostupno na: <https://www.erih.net/i-want-to-go-there/site/show/Sites/torpedo-launching-and-testing-station/> (7.4.2019.)

⁷⁶ Nadilo, B. i Regan, K. (2015) Tužni ostaci slavne prošlosti: Zapadna industrijska zona u Rijeci. *Građevinar*. Vol. 67. No. 5., str. 513.

⁷⁷ Rijeka, Lansirna stanica torpeda i kompresorska stanica za punjenje torpeda zrakom u sklopu bivše tvornice "Torpedo". Dostupno na: <https://www.min-kulture.hr/default.aspx?id=6212&kdId=357587031> (7.4.2019.)

⁷⁸ Riječka torpedna lansirna stanica - ikona industrijske baštine i centar svjetske mreže povijesnih lansirnih stanica. Dostupno na: <https://www.mojarijeka.hr/kolumne/rijecka-torpedna-lansirna-stanica-ikona-industrijske-bastine-i-centar-svjetske-mreze-povijesnih-lansirnih-stanica> (7.4.2019.)

Dubrovačkih muzeja. Također, član je Udruženja mediteranskih pomorskih muzeja od 1998.⁷⁹

Od 1952. muzej je smješten na prvom i drugom katu Tvrđave sv. Ivana. Muzej sustavno prikuplja, obrađuje, izlaže i objavljuje muzejsku građu iz pomorske prošlosti dubrovačkoga kraja te danas raspolaže fondusom s više od 5.000 predmeta u 15 zbirki. Veći dio fundusa nastao je brojnim donacijama Domorodnom muzeju u prvoj polovici 20. st. od strane dubrovačkih građana te zahvaljujući predmetima s izložbe *Dubrovačko pomorstvo kroz vjekove* (postavljena 1941.). Stalni postav, otvoren 1986., predstavlja više od 700 predmeta kroz nekoliko tematskih cjelina koncipiranih da u kronološkom slijedu ilustriraju razvoj dubrovačkog pomorstva: "Od kasne antike do pada Dubrovačke Republike", "Pomorstvo dubrovačkog kraja u 19. st." i "Pomorstvo dubrovačkog kraja u 20. st.". Osim toga, muzej organizira različite izložbe te ima knjižnicu s više od 11.000 naslova stručne pomorske i srodne literature.⁸⁰

Muzejske zbirke kojima se služi Pomorski muzej jesu Zbirka brodogradilišnog alata, Zbirka brodske opreme, Zbirka brodskih instrumenata, Zbirka brodskih predmeta, Zbirka dokumenata, Zbirka maketa i polumaketa, Zbirka novaca, Zbirka odličja, medalja, plaketa (amblema i činova), Zbirka podmorskih nalaza – antički i srednjovjekovni brodolom, Zbirka podmorskih nalaza – novovjekovni brodolomi, Zbirka pomorskih i zemljopisnih karata i atlasa, Zbirka slika, Zbirka starih fotografija i razglednica, Zbirka zastava te Zbirka zdravstvenih sanitarno-higijenskih brodskih predmeta.⁸¹ Zbog raznovrsne i vrijedne građe koju posjeduje, dubrovački Pomorski muzej jedan je od vodećih muzeja pomorske tematike u Hrvatskoj te je najbolje mjesto za upoznavanje bogate dubrovačke pomorske baštine.

⁷⁹ Pomorski muzej. Dostupno na: <http://www.dumus.hr/hr/pomorski-muzej/o-muzeju/> (7.4.2019.)

⁸⁰ Isto.

⁸¹ Zbirke. Dostupno na: <http://www.dumus.hr/hr/pomorski-muzej/zbirke/zbirka-brodogradilishnog-alata/> (7.4.2019.)

2.4.3. Hrvatski željeznički muzej u Zagrebu

Hrvatski željeznički muzej u Zagrebu jedinstvena je specijalizirana baštinska ustanova za očuvanje povijesnih tragova željezničkog sustava u Hrvatskoj te njegovih tehničkih i drugih artefakata. Svoje poslovanje ostvaruje od 1860. do danas, prikupljanjem materijalnih izložaka, arhivskog i dokumentacijskog gradiva, njihovom valorizacijom i stručnom obradom, izlaganjem i ciljanom prezentacijom, poticanjem valorizacije objekata željezničke industrijske baštine, edukativnim djelovanjem i sudjelovanjem u ostvarivanju projekata kulturnog turizma. Stoga se u HŽM-u štite tehnički raritetna željeznička vozila, strojevi, uređaji i oprema, izvorni nacrti i dokumenti te bogata faktografija željezničkog sustava.⁸²

Muzej je 1991. osnovalo tadašnje Hrvatsko željezničko poduzeće, koje je početkom 1992. preimenovano u Hrvatske željeznice te je danas Hrvatski željeznički muzej (preimenovan 2001.) jedna od organizacijskih jedinica u sastavu HŽ Infrastrukture d.o.o. Inicijatori navode: *„Jedan od stvarnih razloga za osnivanje Željezničkog muzeja je specifična ljepota i estetski doživljaj koji željeznica nosi sa sobom i u sebi. Estetika stroja i brzine, ljepota tehničkog dizajna, funkcionalnost i pragmatika tehnologije oslanjaju se na čovjekovu potrebu za svrhovitim, ali i na potrebu za romantikom, za sanjarenjem, za maštanjem. Osobito je razdoblje parnih lokomotiva, evocirano filmom ili literaturom, puno ushićenosti putovanjem. Danas su putovanja nešto drugačija i ne vezuju na sebe tolika uzbuđenja, očekivanja i osjećaja avanture i daljina.“*⁸³ Upravo iz navedenog, proizašla je i današnja filozofija poslovanja ovog muzeja.

Muzej se od početka nalazi na privremenoj lokaciji u južnom dijelu Tvornice željezničkih vozila Gredelj d.o.o. *„Radioničke hale TŽV-a Gredelj otprije su naznačene kao idealan prostor za prihvatanje HŽM-ovih zbirka, i to zbog povijesne obilježnosti jednoga od najstarijih željezničkih industrijskih kompleksa u Hrvatskoj, arhitektonske vrijednosti njegovih objekata, očuvanosti izvorne opreme i strojeva s početka 20. stoljeća te semantičke povezanosti ambijenta i građe koja se čuva u HŽM-u.“*⁸⁴ Budući da djeluje u privremenom prostoru, muzej nema stalni izložbeni postav, a smještaj

⁸² O nama. Dostupno na: http://muzej.hzinfra.hr/?page_id=52 (7.4.2019.)

⁸³ Povijest muzeja. Dostupno na: http://muzej.hzinfra.hr/?page_id=79 (7.4.2019.)

⁸⁴ Isto.

vozila i njihova zaštita stvaraju brojne poteškoće. Međutim, jedan dio građe izložen je u vanjskom prostoru tehničkog parka gdje posjetitelji mogu vidjeti 20 željezničkih vozila. Oblikovanje tog privremenoga izložbenog postava počelo je 2003., a posljednje uređenje izvedeno je krajem 2018. Nadalje, 15 parnih lokomotiva izloženo je na željezničkim kolodvorima duž Hrvatske. Te su lokomotive postavljene sredinom osamdesetih godina 20. st. te su vrijedni spomenici tehničke baštine, a brigu o njihovu očuvanju i restauriranju vodi HŽM.⁸⁵ Također, fundus obuhvaća i dvije kompozicije, a to su kompozicija muzejskoga vlaka prezentirana u Kulturnom centru Mate Lovraka u Velikom Grđevcu i kompozicija oklopnog vlaka iz Domovinskog rata smještena na kolodvoru Split Predgrađe. Valja naglasiti da su dosad konzervirane i djelomično obnovljene 24 muzejske lokomotive i dva teretna vagona te je restauriran poštanski vagon iz 1965. čiji je dio opremljen za multimedijalne prezentacije, kao i dio druge muzejske građe, ali broj muzejskih vozila nije konačan jer se izlaskom pojedinih serija vozila iz prometa fundus povećava.⁸⁶

Muzej organizira različite izložbe koje su povremenog karaktera (dosad održano 36 izložbi), a postoji i stalna izložba *Životopis vinkovačkoga prometnog čvorišta* izložena u Željezničkom kolodvoru Vinkovci. Izložba je postavljena koristeći zbirku predmeta koju su prikupili članovi Udruge željezničkih umirovljenika HŽ-a Vinkovci u razdoblju od 1994. do 2000., da bi ju 2011. donatorskim ugovorom prepustili HŽM-u. Izložba na retrospektivan način prikazuje uspostavu i djelovanje željezničkog sustava na vinkovačkom i širem čvorišnom području koji neprekidno traje od 1878.⁸⁷

Muzejske zbirke kojima raspolaže muzej jesu: Zbirka željezničkih vozila i dijelova, Zbirka maketa, Zbirka odora, uredske opreme i pribora, Zbirka strojeva, aparata, alata i opreme, Zbirka signalnih, svjetlosnih i telekomunikacijskih uređaja, Zbirka izgradnje i održavanje pruga, Zbirka voznih redova, Zbirka razglednica, Zbirka tehničke dokumentacije, Zbirka osobne i službene dokumentacije i Vinkovačka željeznička zbirka. Od navedenih zbirki, sedam ih je upisano u Registar kulturne baštine Republike Hrvatske, a jedna je zaštićena kao arhivsko gradivo. Osim toga, u fazi sređivanja i

⁸⁵ Povijest muzeja. Dostupno na: http://muzej.hzinfra.hr/?page_id=79 (7.4.2019.)

⁸⁶ Opći podaci. Dostupno na: http://muzej.hzinfra.hr/?page_id=77 (7.4.2019.)

⁸⁷ Stalna izložba. Dostupno na: http://muzej.hzinfra.hr/?page_id=54 (7.4.2019.)

opisivanja su Zbirka fotografija i Zbirka propisa, povijesnih osvrti i drugih napisa o željeznici.⁸⁸

Može se zaključiti da su hrvatski željeznički kompleksi s pripadajućim infrastrukturnim objektima izvorišta bogate industrijske i tehničke baštine. Drugim riječima, to su resursi koji vane za identifikacijom, valorizacijom i zaštitom, zatim za revitalizacijom, prenamjenom i uklapanjem u nove urbanističke zahvate, a HŽM prihvatio je inicijativu valoriziranja takve baštine.

2.4.4. Tehnički muzej Nikola Tesla u Zagrebu

Tehnički muzej Nikola Tesla u Zagrebu složeni je muzej znanosti i tehnike osmišljen po modelu postojećih znanstveno-tehničkih muzeja u svijetu. Ideja o osnivanju takvog muzeja potječe s kraja 19. st. jer je u Zagrebu postojao Trgovačko-obrtnički muzej, ali prava povijest Tehničkoga muzeja počinje 1954. kada je donesena odluka o njegovom osnivanju. Od 1959. nalazi se na današnjoj lokaciji (Savska cesta 18) u objektima koji su izgrađeni 1948. za potrebe Zagrebačkog velesajma (kasnije preseljen na drugu lokaciju). Idejni začetnik Tehničkog muzeja bio je sveučilišni profesor dr. sc. Božo Težak, a realizator i prvi direktor Muzeja bio je Predrag Grdenić.⁸⁹

Prvi odjeli Tehničkog muzeja otvoreni su za javnost 1963., a to su Transformacija energije, Prometna sredstva i Rudarstvo. Potom je slijedila zbirka Nafta (1964.) i odjeli Astronautika s planetarijem (1965.), Demonstracijski kabinet Nikole Tesle (1976.), Osnove poljodjelstva (1981.) i Vatrogastvo (1992.). Stalni postav muzeja je 1993. obogaćen Alejom skulptura velikana hrvatskog prirodoslovlja i tehnike koja se nalazi u parku na otvorenom. Također, odjeli Osnove poljodjelstva i Rudarstvo-geologija-nafta prošireni su oglednim pčelinjim košnicama i sobom Zemljomjerstvo – katastarski ured (1994.), odjel Transformacije energije zbirkom modela strojeva nazvanom Toplinska moć vatre (1999.) te je obnovljen Demonstracijski kabinet Nikole Tesle (2006.).

⁸⁸ Zbirke. Dostupno na: http://muzej.hzinfra.hr/?page_id=46 (7.4.2019.)

⁸⁹ Opće informacije. Dostupno na: <http://tehnicki-muzej.hr/hr/muzej/info/> (7.4.2019.)

Posljednje otvoreni odjel je Odjel i info-centar obnovljivi izvori i energetska učinkovitost.⁹⁰

Kako bi se popularizirala znanost i tehnika, muzej provodi različite aktivnosti, kao što su predavanja u sklopu Znanstveno-popularne tribine, informativno-edukativni program pod naslovom *Primjena nuklearne fizike jučer-danas-sutra* u suradnji s Hrvatskom elektroprivredom i Nuklearnom elektranom Krško, besplatna vožnja tramvajem (originalnim motornim kolima tipa M-24 iz 1924.), izložbe te radionice za djecu različitih uzrasta.⁹¹

U sklopu Tehničkog muzeja djeluje i specijalna knjižnica utemeljena s ciljem da kao stručna knjižnica služi potrebama matične ustanove te obavlja djelatnosti koje prate stručno-razvojnu politiku muzeja u domeni izgradnje i organizacije knjižničnoga fonda, sveukupnih knjižničnih usluga te svojih specifičnih djelatnosti. Knjižnični fond broji 12.000 svezaka organiziranih u zbirke koje su tematski vezane uz povijest razvoja tehnike i tehničkih znanosti te područja vezanih za djelatnost muzeja, njegove odjele i zbirke. Knjižnične usluge namijenjene su prvenstveno stručnim djelatnicima muzeja, ali su dostupne i zainteresiranim pojedincima iz javnosti.⁹² S obzirom da je Tehnički muzej Nikola Tesla osnovan po uzoru na postojeće velike znanstveno-tehničke muzeje u svijetu, može se zaključiti da njegov bogati fundus i rad uvelike promiče znanost i tehniku u Hrvatskoj.

2.5. Europska ruta industrijske baštine kao „Kulturna ruta Vijeća Europe“

Europska ruta industrijske baštine od travnja 2019. certificirana je kulturna ruta Vijeća Europe.⁹³ Projekt europskih kulturnih ruta pokrenut je od strane Vijeća Europe 1987. s ciljem da putujući kroz prostor i vrijeme pokazuje kako baština različitih europskih

⁹⁰ Opće informacije. Dostupno na: <http://tehnicki-muzej.hr/hr/muzej/info/> (7.4.2019.)

⁹¹ Aktivnosti. Dostupno na: <http://tehnicki-muzej.hr/hr/aktivnosti/> (7.4.2019.)

⁹² Knjižnica. Dostupno na: <http://tehnicki-muzej.hr/hr/knjiznica/> (7.4.2019.)

⁹³ Cultural Routes: newsroom. Dostupno na: https://www.coe.int/en/web/cultural-routes/newsroom/-/asset_publisher/3LTziHUm71xR/content/the-council-of-europe-certifies-5-new-cultural-routes?inheritRedirect=false&redirect=https%3A%2F%2Fwww.coe.int%2Fen%2Fweb%2Fcultural-routes%2Fnewsroom%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_3LTziHUm71xR%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-4%26p_p_col_count%3D1 (13.5.2019)

zemalja i kultura doprinosi zajedničkoj i živoj kulturnoj baštini. Drugim riječima, kulturne rute pozivaju na putovanje i otkrivanje europske kulturne baštine spajanjem ljudi i mjesta u mreže zajedničke povijesti i baštine.⁹⁴

Projekt europskih kulturnih ruta financira država Luksemburg i Vijeće Europe te putem vlastitih aktivnosti, priloga pravnih i fizičkih osoba, promidžbenih aktivnosti i članstva. Početni ciljevi projekta bili su podizanje svijesti o europskoj kulturi kroz putovanje i turizam, turističko umrežavanje povezano s europskom kulturnom geografijom, promicanje najvažnijih lokaliteta i točaka europske civilizacije kao mjesta zanimljivih turistima te razvoj individualnog senzibiliteta lokaliteta. Od 1997. projekt provodi Europski institut kulturnih ruta koji je 1998. postao zadužen za osiguranje kontinuiteta ruta, ali i za razvoj programa, evaluaciju i koordinaciju kulturnih ruta Vijeća Europe.⁹⁵

Danas postoji preko 30 kulturnih ruta Vijeća Europe koje pokrivaju niz različitih tema (od arhitekture i krajolika do vjerskih utjecaja, od gastronomije i nematerijalne baštine do glavnih likova europske umjetnosti, glazbe i književnosti), a razvijaju se u skladu s ključnim trendovima današnjeg razvoja kulturnog turizma u Europi te su ključni resursi za odgovoran turizam i održivi razvoj. Razvojem ruta i stvaranjem klastera, umrežavanjem i promicanjem jedinstvenog imidža Europe ukazalo se na ogroman potencijal za razvoj poduzetništva (malog i srednjeg) unutar prostora manje poznatih i slabije razvijenih regija. Uz to, rute potiču širu zajednicu na sudjelovanje u kulturnim aktivnostima podizanjem svijesti o zajedničkoj kulturnoj baštini, predstavljaju resurs za inovaciju i kreativnost, razvoj malog gospodarstva te razvoj proizvoda i usluga kulturnog turizma.⁹⁶

Europskim kulturnim rutama promiču se temeljni principi rada i vrijednosti Vijeća Europe. Temeljeći se na načelima nediskriminacije i jednakog tretmana, ljudska prava promiču se rutama kroz slobodu izražavanja, informiranja i ravnopravnosti na svim razinama te maksimiziranjem obrazovnog i kulturnog potencijala. Nadalje, rute promoviraju kulturnu suradnju kao alat za podizanje svijesti i izgradnju europskog

⁹⁴ About the Cultural Routes of the Council of Europe. Dostupno na: <https://www.coe.int/en/web/cultural-routes/about> (13.5.2019)

⁹⁵ Horvat, M. i Klarić, V. (2012) *Upravljanje turističkim posjetima na tematskim kulturnim rutama*. Zagreb: Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, str. 58.

⁹⁶ Isto.

identiteta te poticanje dijaloga među populacijama i religijama u svrhu smanjenja napetosti i izbjegavanja sukoba. Što se tiče kulturne raznolikost, zbog velike raznolikosti tema i odredišta, rute pokazuju koliko kultura koegzistira u demokratskom društvu, gdje se ne smije dopustiti da jedna kultura postane „dominantna“, već se naglašavaju važnosti pravednog pristupa kulturnim izvorima i aktivnostima za poticanje sudjelovanja u kulturnom životu. Govoreći o međukulturnom dijalogu i međusobnoj prekograničnoj razmjeni, podrazumijevaju se aktivnosti Vijeća Europe koje se temelje na suradnji između europskih zemalja na svim razinama društva, što zahtijeva razumijevanje europske raznolikosti, zajedničke kulture i obrazovanja. Znanje i razmjena kulturne baštine, u multikulturalnom pristupu, potiču međusobno razumijevanje i sprječavaju sukobe s ciljem osiguravanja života temeljenog na pravdi i mirnom suživotu svih građana.⁹⁷

Certifikacija "Kulturna ruta Vijeća Europe" jamstvo je izvrsnosti kojeg dodjeljuje Upravni odbor EPA (Enlarged Partial Agreement). Odbor može zatražiti pomoć kroz savjetovanje sa stručnjacima ili konzultiranjem Upravnog odbora za kulturu (CDCULT), Upravnog odbora za kulturnu baštinu i krajolike (CDPATEP) i Vijeća Ministara.⁹⁸

Međutim, kako bi se dobio certifikat potrebno je zadovoljiti određene kriterije. Prije svega, tema rute mora definirati zajedničke europske vrijednosti koje posjeduju najmanje tri europske države. Nadalje, moraju se identificirati elementi baštine koji su oblikovani zemljopisnim, kulturnim, povijesnim i prirodnim značajkama različitih regija. Isto tako, rute moraju stvarati europske mreže s pravnim statusom okupljanja lokaliteta i dionika koji su dio ruta. Također, bitna je koordinacija zajedničkih akcija za poticanje različitih vrsta kulturne suradnje, kao i znanstvena razina koja potiče društvenu raspravu o temi, predlaže europskim građanima tumačenje njihove zajedničke povijesti i zajedničke baštine te izaziva niz koherentnih aktivnosti za dolazak mladih Europljana iz različitih kultura i pozadina, što potiče kulturni turizam i održivi kulturni razvoj.

⁹⁷ Values of Cultural Routes. Dostupno na: <http://www.culture-routes.net/cultural-routes/values> (13.5.2019.)

⁹⁸ Horvat, M. i Klarić, V. (2012) Upravljanje turističkim posjetima na tematskim kulturnim rutama. Zagreb: Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, str. 63.

Konačno, rutama se stvara zajednička vidljivost kako bi se omogućilo prepoznavanje različitih dionica ruta, osiguravajući prepoznatljivost i koherentnost diljem Europe.⁹⁹

Dobivanjem certifikata, razvija se europska dimenzija kroz transnacionalnu mrežu članica, uključujući europski znanstveni odbor i transnacionalni program aktivnosti te se omogućava pristup kvalificiranim kontaktima s europskom mrežom istraživača i stručnjaka. Nadalje, dolazi do umrežavanja i vidljivosti kroz upotrebu oznake "Kulturna ruta Vijeća Europe" i logotipa Vijeća Europe te razmjene i razvoja sinergije s drugim europskim kulturnim rutama. Isto tako, rute koriste komunikacijsku strategiju, vidljivost te prezentacije na međunarodnim događanjima Vijeća Europe i Europskog instituta kulturnih ruta. Posljednja pogodnost koja se stječe dobivanjem certifikata je savjetovanje i mogućnosti financiranja.¹⁰⁰

Nakon dodjele certifikata, naziv "Kulturna ruta Vijeća Europe" i logotip Vijeća Europe moraju biti postavljeni na svim komunikacijskim materijalima te se dodjeljuje priručnik s preporukama. Provode se evaluacije mreža odgovornih za rutu jer rute trebaju podnositi izvješće Upravnom odboru EPA svake tri godine, što omogućuje procjenu aktivnosti kako bi se utvrdilo zadovoljava li mreža i dalje kriterije. Ako Odbor smatra da je usklađenost s kriterijima nezadovoljavajuća, izdaje preporuku kako bi se osiguralo poštivanje istih. Ukoliko se preporuka ne uvaži u roku od jedne godine, Odbor može opozvati certifikat nakon konzultacija s CDCULT i CDPATEP, a u slučaju da oni smatraju da certifikat ne bi trebao biti opozvan, za povlačenje certifikata traži se suglasnost Vijeća ministara.¹⁰¹

Certificirane rute provode inovativne aktivnosti i projekte koji se odnose na pet prioritetnih područja djelovanja. Prvo područje je suradnja u istraživanju i razvoju gdje projekti trebaju biti ujedinjeni i utemeljeni oko glavnih europskih tema u svrhu objedinjavanja raspršene zajednice. Drugo područje naglašava memoriju, povijest i europsku baštinu gdje treba jačati značaj materijalne i nematerijalne baštine, objasniti njihov povijesni značaj i sličnosti u različitim regijama Europe. Treće područje je

⁹⁹ "Cultural Route of the Council of Europe" certification. Dostupno na: <https://www.coe.int/en/web/cultural-routes/certification> (13.5.2019)

¹⁰⁰ Isto.

¹⁰¹ Horvat, M. i Klarić, V. (2012) *Upravljanje turističkim posjetima na tematskim kulturnim rutama*. Zagreb: Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, str. 63.

kulturna i obrazovna razmjena mladih Europljana gdje se mladi uključuju u organiziranje aktivnosti kako bi se promovirale opsežne razmjene usmjerene na razvoj koncepta europskoga građanstva bogatog raznolikošću. Četvrto područje je suvremena kulturna i umjetnička praksa u kojoj dolazi do razmjene i rasprave raznolikih kulturno-umjetničkih izričaja i senzibiliteta između različitih država Europe. Posljednje područje veže se uz kulturni turizam i održivi razvoj gdje se trebaju uzeti u obzir lokalni, regionalni, nacionalni i europski identiteti. Pri tom, treba aktivno uključiti tisak i medije, poticati dijalog između urbanih i ruralnih sredina, razvijenih i nerazvijenih područja, većina i manjina, autohtonih i doseljenih kultura iz svih dijelova Europe te naglasiti mogućnosti suradnje između Europe i drugih kontinenata. U području kulturnog turizma valja podići javnu svijest za nužnost zaštite baštine kao dijela održivog razvoja teritorija, potičući diversifikaciju ponude i potražnje za razvoj kvalitetnog turizma europske dimenzije.¹⁰²

Može se zaključiti da je Europska ruta industrijske baštine zadovoljila navedene kriterije dobivanjem certifikata „Kulturna ruta Vijeća Europe“. Tim certifikatom jamči se izvrsnost rute, promiču se temeljni principi rada i vrijednosti Vijeća Europe te ruta provodi inovativne aktivnosti i projekte koji se odnose na pet prioritarnih područja djelovanja.

2.6. Zaključna razmatranja

Na kraju drugog poglavlja može se rezimirati da je Europska ruta industrijske baštine primjer dobre prakse očuvanja industrijskog nasljeđa u Europi, pružajući mogućnost kreiranja tematskih i regionalnih ruta, kao i stvaranja *sidrišta*, čime se industrijska baština objedinjuje na jednome mjestu, odnosno na virtualnoj mreži ERIH-a. Naravno, virtualna mreža i rute mogu postati dio stvarnosti, ako se iskoristi potencijal industrijskog nasljeđa i potakne održivost. Tome doprinosi i certifikat kojim je Europska ruta industrijske baštine postala „Kulturnom rutom Vijeća Europe“. Također, vidljivo je da hrvatska industrijska baština ima značaj u europskoj industrijskoj povijesti uvrštavanjem četiri lokaliteta na virtualnu mrežu ERIH-a. Osim uvrštenih lokaliteta,

¹⁰² Horvat, M. i Klarić, V. (2012) *Upravljanje turističkim posjetima na tematskim kulturnim rutama*. Zagreb: Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, str. 62.

postoji još potencijalnih mjesta koji svjedoče o industrijskoj povijesti Hrvatske, stoga ih treba prepoznati, očuvati, valorizirati i po potrebi prenamijeniti. Uviđajući takve potencijale hrvatskog industrijskog nasljeđa, moguće je kreirati i regionalnu rutu hrvatske industrijske baštine koja bi mogla biti uvrštena među već postojeće regionalne rute ERIH-a.

3. ISTRAŽIVANJE – POTENCIJAL HRVATSKE INDUSTRIJSKE BAŠTINE

Nakon prethodna dva poglavlja, u kojima je obrađena teorija razvoja industrije i industrijske baštine te Europska ruta industrijske baštine, osmišljeno je i provedeno istraživanje o potencijalima hrvatske industrijske baštine u svrhu kreiranja regionalne rute hrvatske industrijske baštine. U ovom će se poglavlju prikazati ciljevi i hipoteze istraživanja, korištene metode i materijali te dobiveni rezultati. Na kraju će se dati cjelokupan zaključak istraživanja koji će poslužiti kao temelj za posljednje poglavlje ovog diplomskog rada, a riječ je o kreiranju potencijalne regionalne rute Hrvatske koja bi bila dio projekta ERIH.

3.1. Ciljevi i hipoteze

Predmet ovog istraživanja je potencijal hrvatske industrijske baštine, a svrha istraživanja je analizirati mišljenja ispitanika o kreiranju regionalne rute Hrvatske u sklopu projekta Europska ruta industrijske baštine. Iz navedenog proizlaze i ciljevi istraživanja, a to su: vidjeti koliko su ispitanici upoznati s Europskim rutama, posebice Europskom rutom industrijske baštine, te kakvo je njihovo viđenje o kreiranju regionalne rute hrvatske industrijske baštine. Stoga su postavljene dvije hipoteze. Prva hipoteza je da iako ispitanici nisu dovoljno upoznati s Europskim rutama, posebice Europskom rutom industrijske baštine, uz edukaciju i promociju povećao bi se interes za navedenim kulturno-turističkim proizvodima. Nadalje, druga hipoteza glasi da postoji potencijal kreiranja regionalne rute Hrvatske zahvaljujući bogatoj industrijskoj baštini koja bi se trebala valorizirati i sačuvati za nadolazeće generacije. Nakon postavljanja hipoteza, odlučeno je koje će se metode i materijale istraživanja koristiti.

3.2. Metode i materijali

Za potrebe istraživanja potencijala hrvatske industrijske baštine prvo je korištena metoda anketiranja, a potom metoda analize i sinteze. Drugim riječima, prvo je kreiran anonimni online anketni upitnik uz pomoć *Google obrazaca* koji je dostupan na linku:

<https://forms.gle/D4RThqMtn59H6iFo6> (zadnji put posjećeno 20.5.2019.), a prikazan je i u nastavku u četiri dijela (sl. 2.).

EUROPSKA RUTA INDUSTRIJSKE BAŠTINE - REGIONALNA RUTA HRVATSKE

U svrhu pisanja diplomskog rada iz kolegija Kulturne rute na temu Europska ruta industrijske baštine - Regionalna ruta Hrvatske provodi se anketa u nastavku. Dobiveni odgovori koristit će se samo u svrhu pisanja rada. Unaprijed zahvaljujem na odgovorima i na izdvojenom vremenu za popunjavanje ankete. :)

*Obavezno

1. Jeste li upoznati s europskim kulturnim rutama, turističkim proizvodom kojim se stvara most među Europljanima na području kulture kako bi se pobudila svijest o zajedničkoj kulturnoj baštini na području umjetnosti, arhitekture, gastronomije i sl. *

DA

NE

2. Smatrate li da se turistima može pružiti inovativan turistički proizvod kreiranjem kulturnih ruta koje umrežavaju tematski povezane atrakcije te uz minimalne troškove disperziraju turističku potražnju u vremenu i prostoru, reducirajući sezonalnost i popularizirajući manje poznate destinacije? *

DA

NE

3. Europska ruta industrijske baštine je mreža važnih i zanimljivih mjesta industrijske baštine u Europi, od proizvodnih pogona do industrijskih krajolika i sl., koji svjedoče o prošlim vremenima, a zaštitom i valorizacijom se žele očuvati za nadolazeće generacije. Jeste li čuli za Europsku rutu industrijske baštine? *

DA

NE

4. Na Europskoj ruti industrijske baštine uvršteni su važni lokaliteti iz područja različitih industrija, kao što su: Tehnički muzej Slovenije (Borovnica), Muzej Starog Mosta (Mostar), London Museum of Water & Steam (London) i dr. Da imate priliku, biste li posjetili pojedine europske lokalitete industrijske baštine uvrštene na rutu? *

DA

NE

5. Budući da su na Europsku rutu industrijske baštine uvrštena četiri lokaliteta iz Hrvatske (Riječka lansirna stanica za ispitivanje torpeda, Pomorski muzej u Dubrovniku, Hrvatski željeznički muzej u Zagrebu i Tehnički muzej Nikola Tesla u Zagrebu), smatrate li da postoji potencijal kreiranja Regionalne rute hrvatske industrijske baštine? *

DA

NE

6. Smatrate li da bi se kreiranjem Regionalne rute hrvatske industrijske baštine očuvala i valorizirala postojeća industrijska baština? *

DA

NE

7. Kada bi se kreirala Regionalna ruta hrvatske industrijske baštine, kroz koje gradove bi ista trebala prolaziti? (Pula, Rijeka, Sisak, Zagreb i dr.) *

Vaš odgovor

8. Koje lokalitete bi trebala obuhvaćati Regionalna ruta hrvatske industrijske baštine? *

Vaš odgovor

9. Koje dodatne sadržaje bi trebalo nuditi na Regionalnoj ruti hrvatske industrijske baštine? *

Vaš odgovor

10. Smatrate li da bi se kreiranjem Regionalne rute hrvatske industrijske baštine privukla nova niša turista, proširila turistička ponuda te reducirala sezonalnost? *

DA

NE

11. Kada bi se kreirala Regionalna ruta hrvatske industrijske baštine, biste li bili zainteresirani da istražite i doživite istu? *

DA

NE

12. Imate li dodatnih sugestija, prijedloga ili komentara?

Vaš odgovor

SPOL *

M

Ž

DOB *

Vaš odgovor

ZANIMANJE/STRUČNA SPREMA *

Vaš odgovor

PODNEŠI

Slika 2. Anketni upitnik

Izvor: <https://forms.gle/D4RThqMtn59H6iFo6> (20.5.2019.)

Vidljivo je da se anketni upitnik sastoji od 12 pitanja, od čega su četiri pitanja otvorenog tipa gdje ispitanici sami trebaju upisati odgovor, a ostala pitanja su zatvorenog tipa gdje je moguće odgovoriti s DA ili NE. Također, od tih 12 pitanja, njih 11 je obavezno, dok na posljednje pitanje može odgovoriti onaj tko ima dodatnih sugestija, prijedloga ili komentara. Na dnu ankete nalaze se tri pitanja koja se odnose na profil ispitanika, a to su spol, dob te zanimanje/stručna sprema.

Nakon što je kreiran online anketni upitnik, uslijedilo je anketiranje ispitanika. Anketni upitnik prosljeđen je široj javnosti (putem elektroničke pošte ili Facebook grupa) te su rezultati skupljani kroz nekoliko dana.

Potom su korištene metode analize i sinteze jer su se prikupljeni anketni upitnici prvo analizirali kako bi se sintezom došlo do krajnjih rezultata istraživanja. Rezultati istraživanja bit će prikazani u nastavku.

3.3. Rezultati

Online anketni upitnik ispunilo je 168 ispitanika, od čega 128 (76,2%) žena i 40 (23,8%) muškaraca. Promatrajući dobnu strukturu ispitanika, svatko je trebao upisati svoju dob. Nakon analiziranja rezultata, zaključeno je da je 4,17% ispitanika u dobi do 20 godina (7 ispitanika), 30,36% ispitanika u dobi od 21 do 30 godina (51 ispitanik), 23,81% ispitanika u dobi od 31 do 40 godina (40 ispitanika), 21,43% ispitanika u dobi od 41 do 50 godina (36 ispitanika), 16,06% ispitanika u dobi od 51 do 60 godina (27 ispitanika) te 4,17% ispitanika od 61 godine na više (7 ispitanika). Drugim riječima, najviše ispitanika je u dobi od 21 do 30 godine, a najmanje ih je u dobi do 20 godina i od 61 godine na više. Što se tiče stručne spreme ili zanimanja, ispitanici su mogli upisati željeni odgovor pa su neki upisivali samo stručnu spremu ili zanimanje, a neki oboje. Analizirajući dobivene odgovore, zaključeno je da 59 ispitanika ima srednju stručnu spremu (SSS), 35 ispitanika višu stručnu spremu (VŠS) te 74 ispitanika ima visoku stručnu spremu (VSS). Odnosno, najviše ispitanika, njih 44,05%, ima VSS, 35,12% ispitanika ima SSS, a najmanje ispitanika, 20,83%, ima VŠS.¹⁰³

Što se tiče samih pitanja u anketnom upitniku, u prvom su pitanju ispitanici trebali odgovoriti jesu li ili nisu upoznati s projektom europskih kulturnih ruta, tj. turističkim proizvodom kojim se stvara most među Europljanima na području kulture kako bi se pobudila svijest o zajedničkoj kulturnoj baštini na području umjetnosti, arhitekture, gastronomije i dr. Većina ispitanika (101 ispitanika; 60,1%) nije upoznata s europskim kulturnim rutama, dok je 67 ispitanika (39,9%) upoznato s istima.¹⁰⁴

U drugom se pitanju tražilo od ispitanika da odgovore smatraju li ili ne da se turistima može pružiti inovativan turistički proizvod kreiranjem kulturnih ruta koje umrežavaju

¹⁰³ Odgovori. Dostupno na: https://docs.google.com/forms/d/1_Lr5qH_ir8x0XaIYuRQDTtmjPcus-Xa_nrTuZjZEBEs/edit#responses (20.5.2019.)

¹⁰⁴ Isto.

tematski povezane atrakcije te uz minimalne troškove disperziraju turističku potražnju u vremenu i prostoru, reducirajući sezonalnost i popularizirajući manje poznate destinacije. Velika većina ispitanika odgovorila je potvrdno (161 ispitanika, 95,8%), a svega sedam ispitanika (4,2%) odgovorilo je niječno.¹⁰⁵

Treće pitanje odnosilo se na Europsku rutu industrijske baštine, a ispitanici su trebali odgovoriti jesu li ili nisu čuli za navedenu rutu. Za Europsku rutu industrijske baštine nije čulo 112 ispitanika, odnosno 66,7%, dok je 56 ispitanika (33,3%) odgovorilo da je upoznato s navedenom rutom.¹⁰⁶

U četvrtom pitanju ispitanici su trebali odgovoriti bi li ili ne posjetili pojedine europske lokalitete industrijske baštine, koji su uvršteni na Europsku rutu industrijske baštine, kada bi za to imali priliku. Velika većina ispitanika (157 ispitanika, 93,5%) odgovorila je potvrdno, dok 11 (6,5%) ispitanika nije zainteresirano za posjet europskim lokalitetima industrijske baštine.¹⁰⁷

Budući da su na Europsku rutu industrijske baštine uvrštena četiri lokaliteta iz Hrvatske, prethodno obrađena u ovom diplomskom radu (vidi str. 34-40), peto pitanje glasilo je smatraju li ispitanici da postoji ili ne potencijal kreiranja Regionalne rute hrvatske industrijske baštine. Potvrđan odgovor dalo je 163 ispitanika (97%), dok svega pet ispitanika (3%) ne smatra da postoji potencijal kreiranja Regionalne rute hrvatske industrijske baštine.

Nadovezujući se na prethodno pitanje, u šestom su pitanju ispitanici trebali odgovoriti smatraju li ili ne da bi se kreiranjem Regionalne rute hrvatske industrijske baštine, očuvala i valorizirala postojeća industrijska baština. Potvrđan odgovor dalo je 158 (94%) ispitanika, a niječan odgovor 10 (6%) ispitanika.¹⁰⁸

Sljedeća tri pitanja bila su pitanja otvorenog tipa gdje su ispitanici trebali sami unijeti odgovore koji su potom pročitani, analizirani te obrađeni u nastavku. U sedmom pitanju

¹⁰⁵ Odgovori. Dostupno na: https://docs.google.com/forms/d/1_Lr5qH_ir8x0XaIYuRQDTtmjPcus-Xa_nrTuZjZEBs/edit#responses (20.5.2019.)

¹⁰⁶ Isto.

¹⁰⁷ Isto.

¹⁰⁸ Isto.

tražilo se ispitanike da navedu gradove kroz koje bi trebala prolaziti Regionalna ruta hrvatske industrijske baštine ako bi se ona kreirala te je svaki ispitanik mogao dati više odgovora. Najčešće spominjani odgovori jesu: Rijeka (105), Zagreb (86), Pula (75), Sisak (73), Split (25), Karlovac (24), Osijek (23), Dubrovnik (15), Varaždin (12), Slavonski Brod (11), Šibenik (11), Vukovar (11) i Zadar (11). Nešto manje spominjani odgovori bili su Koprivnica (4), Obrovac (4), Bakar (3), Čakovec (3), Ozalj (3), Požega (3), Vinkovci (3) te općeniti odgovori poput Slavonije (3) i Dalmacije (3). Po dva puta spomenuti su gradovi Belišće, Ilok, Kraljevica, Krapina, Kutina, Pazin, Poreč, Solin, Virovitica i Zabok te područje Gorskog Kotra. Bilo je gradova koji su spomenuti jednom, a to su: Crikvenica, Daruvar, Delnice, Duga Resa, Drniš, Đurđenovac, Glina, Gospić, Hum na Sutli, Hvar, Ivanić Grad, Knin, Nin, Oroslavlje, Pag, Petrinja, Pučišća, Rovinj, Sinj, Ston, Topusko, Trogir, Umag i Velika Gorica. Osim toga, bilo je ponuđenih odgovora da bi ruta trebala obuhvaćati sve veće i važnije industrijske gradove Hrvatske (15), rudarske krajobraze kao što su Labin (9), Raša (8) i Mursko Središće (1) te je dvoje ljudi kao odgovor napisalo „ne znam“.¹⁰⁹ Može se zaključiti da ispitanici smatraju da bi ruta trebala prolaziti kroz cijelu Hrvatsku obuhvaćajući veće i manje gradove koji su važni za industriju.

U osmom pitanju ispitanici su trebali napisati koje bi lokalitete trebala obuhvaćati Regionalna ruta hrvatske industrijske baštine u slučaju njezinog kreiranja. Pod lokalitetima su se smatrali konkretni industrijski objekti, međutim pojedini ispitanici nisu shvatili pitanje na taj način pa su kao odgovor pisali gradove (42), moguće dodatne sadržaje na ruti (nacionalni parkovi, znamenitosti...(15)), odgovor „sve“ (17) ili jednostavno nisu dali odgovor na to pitanje, već su napisali „ne znam“ (24). Također, 24 ispitanika je kao odgovor na ovo pitanje ponudilo industrijske objekte koji su bili ili su još uvijek u funkciji (24) te smještajne objekte radnika. Od specifičnih industrijskih lokaliteta, osim četiri prethodno uvrštenih na Europsku rutu industrijske baštine, ispitanici su odgovorili: Paromlin u Zagrebu, Strojarnica ugarskih državnih željeznica u Zagrebu, Gradska klaonica i stočna tržnica u Zagrebu, Zagrebačka pivovara, Tvornica duhana Zagreb, Tvornica papira Zagreb, Kraljevska povlaštena tvornica koža Zagreb – Gliptoteka, Tvornički kompleks Segestice, Gradska Munjara Sisak, Stari most u Sisku, Tvornica papira u Rijeci, Riječka luka, Rafinerija šećera u Rijeci, Tvornica

¹⁰⁹ Odgovori. Dostupno na: https://docs.google.com/forms/d/1_Lr5qH_ir8x0XaIYuRQDTtmjPcus-Xa_nrTuZjZEBEs/edit#responses (20.5.2019.)

duhana u Rijeci, Shipyard u Puli, Muzej suvremene umjetnosti u Puli, Brodogradilište Uljanik u Puli, Željezara u Sisku, Riječki torpedo i lansirna stanica, Rikard Benčić u Rijeci, Spačva, Saponia, Borovo, Maraska Adria, Blatne kupke Topusko, Holandska kuća u Sisku, Granik u Sisku, Velike peći u Bešlincu, Gojlo (Kutina), Đuro Đaković, Tramvaj u Osijeku, Tvornica glinice Obrovac, Tvornica aluminijska Šibenik, Jugoturbina Karlovac, Kamensko Zagreb, Tvornica staklene ambalaže Hum na Sutli, Rafinerija u Sisku, Vodovodna ulica u Rijeci, šećerane u Virovitici i Osijeku, Regalerija u Zaboku. Uz to spominjani su muzeji kao što su Gradski muzej Sisak, Muzej Vučedolske kulture Vukovar, Muzej Slavonije u Osijeku; ugljenokopi; brodogradilišta, tvornice tekstilne industrije u Oroslavlju, Zaboku, Krapini, Zagrebu, Varaždinu i Čakovcu; prehrambene tvornice (Podravka, Kraš, Vindija), mlinovi, elektrane i hidroelektrane, solane, pilane itd. Međutim, posebno valja izdvojiti odgovor u kojemu ispitanik navodi da se treba voditi lokalitetima koji su prepoznati kao zaštićena nepokretna i pokretna kulturna industrijska i tehnička baština prema nacionalnom Registru kulturnih dobara.¹¹⁰ Može se zaključiti, iako je pitanje bilo zbunjujuće za pojedine ispitanike, da su dobiveni i konkretni odgovori koji će pomoći u daljnjem istraživanju.

Devetim se pitanjem tražilo ispitanike da navedu koji bi se dodatni sadržaji trebali nuditi na Regionalnoj ruti hrvatske industrijske baštine kada bi se realizirala, stoga je svaki ispitanik mogao dati više odgovora. Ispitanici su najčešće odgovarali eno-gastro sadržaji kroz nuđenje autohtonih proizvoda (49), sadržaji materijalne i nematerijalne kulturne baštine (13), prigodni suveniri (14), usluga smještaja (12), različite radionice (12), rekreacija u vidu biciklizma, planinarenja, vožnje kajaka i sl. (9) te naracija povijesti razvoja industrije i važnih ličnosti (9). Osim toga, nešto manje puta spominjani odgovori su: posjet industrijskim lokalitetima (7), demonstracije i interpretacije procesa nekadašnje industrijske proizvodnje uz sudjelovanje posjetitelja (7), muzeji industrijske baštine i posjet istima (6), posjet prirodnoj baštini (5), opuštanje u toplicama (5), organiziranje izložbi i fotografiranje (5), multimedijalni doživljaji prošlosti kroz virtualnu stvarnost, video prikaze, interaktivne i edukativne platforme (5), specijalizirani obilasci uz stručno vodstvo (5), animacija i zabava (4), edukacija (4), različiti oblici prometa primjerice željeznicom, brodovima i sl. (4), ponuda lokalnih OPG-ovaca (3), izleti (3), storytelling (3), prodaja obrtničkih proizvoda (3), seoski turizam (2), interpolacija

¹¹⁰ Odgovori. Dostupno na: https://docs.google.com/forms/d/1_Lr5qH_ir8x0XaIYuRQDTtmjPcus-Xa_nrTuZjZEBs/edit#responses (20.5.2019.)

ugostiteljstva u industrijske objekte, primjerice obrok u tvorničkoj menzi, (2), igre i kvizovi (2), stručno i educirano osoblje (2), brošure na više stranih jezika (2), ploče s natpisima i QR kodovi (2), uprizorenja i posebna događanja (2). Također, neki su ispitanici kao odgovor naveli „sve“ (10) ili „ne znam“ (28).¹¹¹ Međutim, može se zaključiti da bi dodatni sadržaji trebali uključivati lokalnu zajednicu, obogaćivati ponudu, prezentirati posebnosti grada i industrijske baštine na održivi način kroz višednevni boravak u bilo koje doba godine.

U desetom pitanju ispitanici su trebali odgovoriti smatraju li ili ne da bi se kreiranjem Regionalne rute hrvatske industrijske baštine privukla nova niša turista, proširila turistička ponuda te reducirala sezonalnost. Većina ispitanika dala je potvrđan odgovor (160 ispitanika, 95,2%), dok je osam (4,8%) ispitanika dalo niječan odgovor.¹¹²

Jedanaestim se pitanjem željelo saznati bi li ispitanici bili zainteresirani da istraže i dožive Regionalnu rutu hrvatske industrijske baštine kada bi se ona kreirala. Velika većina ispitanika (159 ispitanika, 94,6%) bila bi zainteresirana za takav kulturni proizvod, dok svega devet (5,4%) ispitanika nije iskazalo interes.¹¹³

Posljednje dvanaesto pitanje bilo je jedino neobavezno pitanje u anketi, a odnosilo se na dodatne sugestije, prijedloge i komentare ispitanika. Na njega je odgovorilo 83 ispitanika, odnosno 49,4% svih ispitanika. Od 83 odgovora njih 45 (54,22%) bilo je da nema dodatnih sugestija, prijedloga ili komentara. S druge strane, 45,78% ispitanika koji su odgovorili na ovo pitanje, njih 38, napisalo je dodatnu sugestiju, prijedlog ili komentar. Dobiveni odgovori prikazani su u Tablici 1.¹¹⁴

Tablica 1. Dodatne sugestije, prijedlozi i komentari

DODATNE SUGESTIJE, PRIJEDLOZI I KOMENTARI
1. Nadam se da će se ruta uspjeti realizirati u stvarnosti.
2. Ruta industrijske baštine je svakako oblik motivacije koji može privući veći broj turista tokom cijele godine, turizam se treba sastojati od svih svojih oblika, a ne samo sunca i mora, što ovakva ruta upravo nudi (kulturu, povezivanje, raznolikost, rekreaciju i dr.).

¹¹¹ Odgovori. Dostupno na: https://docs.google.com/forms/d/1_Lr5qH_ir8x0XaIYuRQDTtmjPcus-Xa_nrTuZjZEBs/edit#responses (20.5.2019.)

¹¹² Isto.

¹¹³ Isto.

¹¹⁴ Isto.

3. Samo hrabro naprijed u izvršenju svojih ciljeva.
4. Uključiti i napuštene vojarne, skloništa, vojne utvrde i približiti ih turistima.
5. Da izvan sezone bude manja cijena rute za domaće stanovništvo i da bude besplatno za učenike i studente.
6. Ako fizički nečega više nema, u prikladnom prostoru napraviti izložbu (makete, fotografije i sl.).
7. Na neke odgovore bi dala djelomično, ali sam uglavnom više za Da nego za Ne pa sam se tim i vodila.
8. Pa možda je i Crikvenica dio vrlo stare industrijske baštine...:-)
9. Treba obuhvatiti ruralne objekte poput kamenih i drvenih objekata, mlinica, drvenih mostova itd.
10. Treba više raditi i stvarati priče koje će zainteresirati goste, kojima nije svrha samo kupanje.
11. Ideja da se formira takva ruta je odlična, no trebalo bi prije svega napraviti kampanju na državnoj razini kojom bi se stanovništvo upoznalo s prednostima takvog tipa baštine.
12. Hrvatska je nepovezana od krajnjeg sjevera do krajnjeg juga pa je teško kreirati rutu koja bi bila isplativa i ostvariva u kratkom periodu od npr. sedam dana. Možda ju podijeliti po regijama i tako kreirati priču i turistički proizvod?
13. Učinimo to!
14. Vrlo lijep projekat! Uključiti aspekt logistike u projekat-razmotriti daljine i transportne kapacitete/mogućnosti između mjesta na ruti-privatni prijevoz, željeznica, osobni prijevoz, iznajmljeni kapaciteti, avion. Ako bi neko želio posjetiti rutu, putovanje (prostorni) aspekt je veoma bitan. Promovirati Regionalnu rutu hrvatske industrijske baštine na što je više mogućih stranih jezika, uključujući i one "specifične". Ovdje leže novci, jer su turisti "specifičnih" zemalja spremni da putuju daleko i plate mnogo za kvalitetan proizvod (Norvežani, Japanci, Kinezi, Šveđani, Danci). Sretno sa radom, pozdrav iz Norveške!
15. Ugledati se na već utabane staze, tj. svjetske trendove, ne izmišljati toplu vodu!
16. Dio rute provesti vlakom, nekim starijim.
17. Na Ruti bi se mogle organizirati individualne, ali i grupne posjete, poput školskih grupa u svrhu obrazovanja.
18. Ne zaboravite na rudarske krajobraze.
19. Ukoliko bi se iste koristile u turističke svrhe, institucije turizma trebale bi podržati dugogodišnje kulturno-umjetničke inicijative i slijediti kulturne politike razvoja takvih i sličnih sadržaja, a ne ih prilagođavati i pretvarati isključivo u turistički proizvod. Sadržaji tih lokaliteta isključivo bi trebali biti vođeni od strane stručnjaka iz područja umjetnosti i kulture, kulturnih djelatnika i umjetnika koji dugi niz godina provode takve i slične projekte i aktivnosti.
20. Vaše istraživanje mi je jako zanimljivo, poučno i smisleno.
21. Odlična anketa!
22. U Sisku se otvara Centar za Industrijsku baštinu, a već 7. godinu i dani industrijske baštine Siska. Nositelj projekta je Gradski muzej Sisak, a 6. godinu rade se i fotografske izložbe na temu industrijska baština u foto galeriji Siscia obscura.
23. Nikako preskočiti Sisak jer je od cijele industrije ostala samo baština.

24. Zanimljiva tema!
25. Treba je kvalitetno promovirati u zemlji i izvan, uvrstiti u obvezan program škola...
26. Pohvala za temu budući da je industrijska baština zanemarena, a veliki je potencijal za razvoj turizma. Bilo bi dobro kada bi se, primjerice u Rijeci, otvorio nacionalni muzej industrijske baštine kako bi se na jednom mjestu mogao razgledati povijesni put industrijskog razvoja u Hrvatskoj koji u nekim dijelovima nije zaostajao za europskim dostignućima.
27. Nudim svoje iskustvo u kreiranju drugih i povezivanju ove ture.
28. Dobra ideja.
29. VIŠE iskoristiti naše rijeke, PRIČA prodaje proizvod, vidjela sam to u Španjolskoj, Italiji, Grčkoj. I najmanja i najneuglednija odredišta imaju potencijal. Samo treba zanimljiva priča primjerena današnjem turistu avanturistu i putniku. Sretno!
30. Industrijska putovnica u koju bi išli pečati tvornica u navedenoj ruti.
31. Pošaljite po osnovnim i srednjim školama neka učenici napišu prijedloge savjetujući se s nonama i nonićima.
32. Trebale bi se uključiti škole i starački domovi.
33. Muzej torpeda.
34. Sretno!
35. Autentični 3D prikazi.
36. Da, ali ne bi stali.
37. Interdisciplinarna komunikacija.
38. Samo komentar da je ideja o industrijskoj ruti jako dobra :)

Izvor: https://docs.google.com/forms/d/1_Lr5qH_ir8x0XaIYuRQDTtmjPcus-Xa_nrTuZjZEbEs/edit#responses (20.5.2019.)

Iz Tablice 1. može se vidjeti da su napisane dodatne sugestije, komentari i prijedlozi uglavnom pozitivni i motivirajući, stoga će se neki od njih iskoristiti u svrhu kreiranja potencijalne Regionalne rute hrvatske industrijske baštine.

3.4. Zaključak istraživanja

Nakon uspješno provedenog istraživanja, u kojem je sudjelovalo 168 ispitanika, i obrade podataka, može se zaključiti da je u istraživanju sudjelovalo više žena (76,2%), nego muškaraca (23,8%). Najviše ispitanika je u dobi od 21 do 30 godina (30,36%), a najmanje u dobi do 20 godine (4,17%) i od 61 godine na više (4,17%). Među ispitanicima najviše njih ima visoku stručnu spremu (44,05%), a najmanje ispitanika ima višu stručnu spremu (20,83%).

Većina ispitanika (101 ispitanika; 60,1%), koja je sudjelovala u istraživanju, nije upoznata s projektom europskih kulturnih ruta, dok je 67 ispitanika (39,9%) upoznato s istima. S druge strane, velika većina ispitanika (161 ispitanika, 95,8%) smatra da se turistima može pružiti inovativan turistički proizvod kreiranjem kulturnih ruta koje umrežavaju tematski povezane atrakcije te uz minimalne troškove disperziraju turističku potražnju u vremenu i prostoru, reducirajući sezonalnost i popularizirajući manje poznate destinacije, a svega sedam ispitanika (4,2%) ne smatra tako. Također, 112 ispitanika, odnosno 66,7%, nije čulo za Europsku rutu industrijske baštine, a 56 ispitanika (33,3%) je upoznato s istom. Međutim, velika većina ispitanika (157 ispitanika, 93,5%) bi posjetila pojedine europske lokalitete industrijske baštine, koji su uvršteni na Europsku rutu industrijske baštine, kada bi za to imali priliku, a 11 (6,5%) ispitanika nije zainteresirano za posjet lokalitetima industrijske baštine. Budući da su na Europsku rutu industrijske baštine uvrštena četiri lokaliteta iz Hrvatske, 163 ispitanika (97%) smatra da postoji potencijal kreiranja Regionalne rute hrvatske industrijske baštine, a svega pet ispitanika (3%) ne vidi takav potencijal. Također, 158 (94%) ispitanika smatra da bi se kreiranjem Regionalne rute hrvatske industrijske baštine očuvala i valorizirala postojeća hrvatska industrijska baština, dok 10 (6%) ispitanika ne smatra isto.

Analizirajući kroz koje bi gradove trebala prolaziti potencijalna Regionalna ruta hrvatske industrijske baštine, ispitanici su davali različite odgovore iz kojih se može zaključiti da bi ruta trebala prolaziti kroz cijelu Hrvatsku obuhvaćajući veće i manje industrijske gradove. Nadalje, ruta bi trebala obuhvaćati različite industrijske lokalitete i nuditi dodatne sadržaje koji bi uključivali lokalnu zajednicu, obogaćivali ponudu, prezentirali posebnosti grada i industrijske baštine na održivi način kroz višednevni boravak u bilo koje doba godine.

Također, 160 ispitanika (95,2%) smatra da bi se kreiranjem Regionalne rute hrvatske industrijske baštine privukla nova niša turista, proširila turistička ponuda te reducirala sezonalnost, a svega osam (4,8%) ispitanika nema takvo mišljenje. S druge strane, velika većina ispitanika (159 ispitanika, 94,6%) bila bi zainteresirana da istraži i doživi Regionalnu rutu hrvatske industrijske baštine kada bi se ona kreirala, a devet (5,4%) ispitanika nije iskazalo takav interes. Na kraju, dobivene su pozitivne dodatne

sugestije, komentari i prijedlozi koji su dodatan motiv za kreiranje potencijalne Regionalne rute hrvatske industrijske baštine.

Zaključno, mogu se potvrditi hipoteze postavljene prije početka istraživanja, a to su da iako ispitanici nisu dovoljno upoznati s Europskim rutama, posebice Europskom rutom industrijske baštine, uz edukaciju i promociju povećao bi se njihov interes za navedenim kulturno-turističkim proizvodima te da postoji potencijal kreiranja regionalne rute Hrvatske zahvaljujući bogatoj industrijskoj baštini koja bi se trebala valorizirati i sačuvati za nadolazeće generacije.

4. REGIONALNA RUTA HRVATSKE – *Zaboravljenim putevima industrije*

Nakon upoznavanja s regionalnim rutama projekta ERIH, provedenog istraživanja o potencijalima hrvatske industrijske baštine te analiziranja dobivenih rezultata, u ovome će se poglavlju kreirati potencijalna regionalna ruta hrvatske industrijske baštine. Kroz potpoglavlja će se opisati glavne značajke rute, proces kreiranja i održavanja te sam plan putovanja rutom.

4.1. Glavne značajke regionalne rute Hrvatske

Regionalna ruta hrvatske industrijske baštine mogla bi se kreirati jer Hrvatska ima zanimljivu industrijsku povijest i dovoljan broj mjesta koja su privlačna posjetiteljima, a upravo je to preduvjet za razvoj regionalne rute ERIH. Iako bi proces stvaranja takve rute bio dugotrajan, pokušat će se sastaviti okvirni plan rute prema ideji autorice ovog diplomskog rada zahvaljujući dokumentu *Smjernice za kreiranje ERIH regionalnih ruta*, dobivenim rezultatima istraživanja te dostupnoj literaturi s tematikom industrijske baštine Hrvatske.

Spomenuto je da su glavne značajke regionalnih ruta veličina i struktura rute, tema, mjesta i atrakcije te pristupačnost. Regionalna ruta Hrvatske protezala bi se cijelom državom spajajući manje razvijenu unutrašnjost s daleko razvijenijom obalom. Tako bi ruta prolazila Srednjim i Južnim Jadranom, Sjevernim Jadranom i Likom, Središnjom i Sjeverozapadnom Hrvatskom te Istočnom Hrvatskom. Strukturalno, regionalna bi ruta trebala biti usmjerena na jedno ili više *sidrišta* kojih u Hrvatskoj trenutno nema, ali se može poraditi na tome. To se može postići na način da već postojeći lokaliteti na mapi ERIH-a dobiju pečat *sidrišta* te da se osnuju novi muzeji na području države s tematikom industrijske baštine koji bi mogli dobiti pečat *sidrišta*. Tema rute bila bi kompletna industrijska povijest Hrvatske unutar koje bi se predstavila bogata industrijska povijest zemlje, obuhvaćajući promet, rudnike, tvornice, radničke objekte i slično. Mjesta i atrakcije bili bi povezani s temom rute, a bili bi uključeni lokaliteti koji su članovi ERIH mreže te lokaliteti koji nisu članovi, a imaju potencijal postati dio istoimene mreže. Ruta bi uključivala muzeje, galerije, centre za posjetitelje, a industrija bi se prezentirala kroz izložbe, vođene ture i dr. Također, ruta bi uključivala razne

dionike koji bi sudjelovali u stvaranju doživljaja posjetitelja na ruti poput prijevoznika, ugostitelja, smještajnih objekata, organizacija za turizam, udruga i sl. Konačno, vodilo bi se računa o pristupačnosti do lokaliteta na ruti i unutar istih tako što bi se posjetiteljima nudili različiti oblici pristupa.

4.2. Proces kreiranja i održavanja regionalne rute Hrvatske

Shodno *Smjernicama za kreiranje ERIH regionalnih ruta* poštovali bi se koraci koji pomažu u procesu kreiranja rute s ciljem osiguravanja glavnih dionika i uspostavljanja struktura za kontinuirano upravljanje rutom. Uspostavila bi se Upravljačka skupina koju bi predvodio koordinator u svrhu stvaranja partnerstva između zainteresiranih dionika. Skupina bi uključivala predstavnike lokaliteta i atrakcija koji će biti uvršteni na rutu, organizacija povezanih s turizmom, organizacija za zaštitu baštine, organizacija za promicanje turizma, lokalnih i regionalnih vlasti i obrazovanja. Prvi zadatak Skupine bio bi odlučiti o temi rute te mapirati mjesta i atrakcije koje će se rutom obuhvatiti. Naziv rute bio bi *Zaboravljenim putevima industrije*, a tema bi bila industrijska povijest Hrvatske uz koju bi se povezivale različite atrakcije: bivši industrijski objekti koji su sada otvoreni za posjetitelje, bivša industrijska područja koja se sada ponovno koriste u druge svrhe, povijesna prometna infrastruktura, prostori u kojima su stanovali nekadašnji industrijski radnici, zgrade financirane industrijskim sredstvima, napuštene industrijske strukture u krajoliku, spomenici i statue te industrijski krajolici. Potom bi se krenulo u izradu promotivnog materijala kroz pokretanje službene internetske stranice i društvenih mreža, izradu brošura, letaka, karata, video materijala, loga rute i sl. koje bi koristili svi lokaliteti i dionici uključeni u rutu. Također, provela bi se i obuka svih dionika rute kroz zajedničku PowerPoint prezentaciju kako bi se svi upoznali s ciljevima i sadržajem rute u svrhu doprinosa samom lokalitetu i ruti u cjelini. Prilikom uspostavljanja rute vodilo bi se računa i o troškovima koji bi se sveli na minimum, međutim isti bi ovisili o lokalitetima jer bi svaka atrakcija iziskivala drugačije troškove.

Kada bi se regionalna ruta Hrvatske kreirala, nužno bi bilo istu održavati s ciljem uspješnosti i održivosti. Rutom bi upravljala ista Upravljačka struktura koja bi ju pokrenula s ciljem održavanja samih lokaliteta i kontakta između njih. Ruta bi se nudila unutar turističkih paketa koji bi se mogli organizirati u suradnji s lokalnim i regionalnim

turističkim organizacijama, turoperatorima, smještajnim objektima, udrugama za pješaćenje i biciklizam i drugo. Također, organizirale bi se posebne manifestacije duž rute s ciljem poticanja posjetitelja na istraživanje regionalne rute hrvatske industrijske povijesti.

4.3. Plan rute *Zaboravljenim putevima industrije*

Regionalna ruta hrvatske industrijske baštine pod nazivom *Zaboravljenim putevima industrije* bio bi kulturni proizvod osmišljen za različite ciljne skupine: učenike, studente, mlade, umirovljenike, ljude koje zanima industrijska povijest do svih onih koji se bave istraživanjem industrije (povjesničari, arheolozi, arhitekti, povjesničari umjetnosti te inženjeri strojarstva, građevinarstva i geodezije). Također, proizvod bi bio dostupan i lokalnoj zajednici jer je industrijska baština još uvijek „živa baština“ velikog gospodarskog potencijala koja se može prenamijeniti u znanstvene i kulturne svrhe. Rutu bi se moglo istraživati organizirano u grupama ili pojedinačno, ovisno o preferencijama posjetitelja koji bi mogli odabrati koje lokalitete duž rute žele posjetiti.

Iako bi se rutom moglo putovati kroz cijelu godinu, naglasak bi se stavio na pred i post sezonu kako bi se smanjila sezonalnost. Putovanje rutom trajalo bi 30 dana kako bi se u četiri tjedna prošlo cijelom Hrvatskom, tako da se po tjedan dana provede u četiri regije Hrvatske: Srednji i Južni Jadran, Sjeverni Jadran i Lika, Središnja i Sjeverozapadna Hrvatska te Istočna Hrvatska. Drugim riječima, 28 dana bi se provelo u istraživanju industrijske povijesti Hrvatske, a dva bi dana bila za dolazak, odnosno odlazak iz države. Naravno, ruta može trajati i kraće ako se posjetitelj odluči posjetiti samo neku regiju Hrvatske ili izabrane lokalitete. U državu bi strani turisti dolazili avionom, a unutar države posjetitelji bi koristili različita prijevozna sredstva ovisno o destinaciji (brod, vlak, automobil, autobus, javni prijevoz, bicikl, pješaćenje).

Posjetiteljima bi se na ruti, osim smještajnih i ugostiteljskih usluga, nudile različite aktivnosti: razgledavanje, specijalizirani obilasci uz stručno vodstvo, demonstracije i interpretacije procesa nekadašnje industrijske proizvodnje uz aktivno sudjelovanje posjetitelja, rekreacija, wellness, sudjelovanje na radionicama (izrada suvenira, edukativne radionice) i različitim manifestacijama, fotografiranje, animacija i zabava,

izleti, interpolacija ugostiteljstva u industrijske objekte, uprizorenja, interakcija s lokalnim stanovništvom i dr. Rutom bi se potaknula suradnja lokalnog stanovništva, lokalnih ugostitelja i hotelijera, kulturnih i turističkih udruga, turističkih zajednica, kulturnih ustanova, muzeja i mnogih drugih koji bi davali doprinos da ruta oživi, opstane te pruža kvalitetan i autentičan doživljaj industrijske povijesti Hrvatske.

Nakon uređenja pojedinih lokaliteta, a prije pokretanja rute, trebalo bi poraditi na signalizaciji. To podrazumijeva da se postave putokazi koji će voditi do industrijskih lokaliteta, a sadržavali bi ime lokaliteta i logo rute. Također, potrebno je postaviti i table s osnovnim informacijama lokaliteta za posjetitelje koji se nađu pred industrijskim lokalitetom van organiziranog posjeta te QR kodove koji bi posjetiteljima pružali detaljne informacije o atrakciji. Lokalitete je potrebno istaknuti i na planovima mjesta te biciklističkim i pješačkim kartama kako bi se posjetitelji lakše orijentirali i pristupili lokalitetu. Osim toga, na takvim bi mapama bili naznačeni ugostiteljski i smještajni objekti koji bi u dogovoru s Upravljačkom skupinom rute nudili popuste posjetiteljima rute *Zaboravljenim putevima industrije*. Isto bi nudila i mobilna aplikacija koja bi se besplatno mogla instalirati na mobilne uređaje, a posjetiteljima bi nudila sve potrebne informacije (koordinate, lokalitete, objekte, radno vrijeme itd.). Tiskani bi se materijali nalazili na samim industrijskim lokalitetima, info-punktovima, u zračnim lukama, turističkim zajednicama i agencijama kako bi se turisti upoznali s rutom pri dolasku u destinaciju. U većim gradovima (Dubrovnik, Zadar, Pula, Rijeka, Karlovac, Zagreb, Varaždin, Virovitica i Osijek) bili bi postavljeni info-centri za posjetitelje gdje bi posjetitelji dobili sve potrebne informacije i materijale o ruti.

Što se tiče promocije rute, uz već spomenutu mobilnu aplikaciju, kreirala bi se službena internetska stranica te računi na društvenim mrežama (Facebook, Instagram, YouTube...). Tiskale bi se brošure na više svjetskih jezika (engleski, njemački, talijanski, francuski, španjolski, ruski i kineski) i video materijali, kako bi se bogatstvo industrijske baštine što više približilo posjetiteljima. Također, ruta bi se promovirala u sklopu turističkih zajednica i agencija, projekata Europske rute industrijske baštine te Kulturne rute Vijeća Europe kroz njihove promotivnih alate, što doprinosi vidljivosti i većoj potražnji za proizvodima kulturnog turizma.

Najviše prostora za kreativnost ima u vidu prezentacije same teme i lokaliteta industrijske baštine gdje se posjetiteljima mogu pružiti različiti načini predstavljanja istih na interaktivan i moderan način. Osim tradicionalnog razgledavanja i razgledavanja uz turističkog vodiča, turistima bi se pružala mogućnost interpretativnog vođenja. Također, koristili bi se multimedijalni doživljaji prošlosti kroz virtualnu stvarnost, storytelling, living history, video prikaze, interaktivne i edukativne platforme. Osmišljavale bi se različite radionice, uprizorenja, fotografska natjecanja i sl.

Spomenuto je kako bi ruta prolazila kroz četiri regije Hrvatske, tako da bi postojala dva itinerara, ovisno o početnom mjestu putovanja. Putovanje bi moglo započeti u regiji Srednji i Južni Jadran odakle bi se išlo u Sjeverni Jadran i Liku pa u Središnju i Sjeverozapadnu Hrvatsku te bi završilo u Istočnoj Hrvatskoj. Također, moguć je i obrnut slijed, tako da se krene od Istočne Hrvatske prema Središnjoj i Sjeverozapadnoj Hrvatskoj do Sjevernog Jadrana i Like te se završi u Srednjem i Južnom Jadranu pri čemu bi se lokaliteti posjećivali obrnutim redoslijedom. Kako bi plan organiziranog putovanja izgledao za svaku regiju, biti će prikazano u nastavku. Naglasak će se staviti na izbor industrijskih lokaliteta (vodeći se Registrom kulturnih dobara Republike Hrvatske) koji se mogu posjetiti u izabranim destinacijama te na potencijalne mogućnosti stvaranja novih sadržaja, kao što je otvaranje novih muzeja koji bi se uvrstili na rutu ERIH, pokretanje radionica, postavljanje izložbi i sl., dok će se manje pažnje posvetiti detaljima oko načina putovanja, izbora smještajnih i ugostiteljskih objekata, popratnih događanja i dr., što je zapravo izbor pojedinca koji putuje rutom.

4.3.1. Srednji i Južni Jadran

Prvog dana putovanja, posjetitelji bi u popodnevnim satima avionom stigli u Zračnu luku Dubrovnik, odakle bi automobilom ili autobusom krenuli prema smještaju (hotel ili privatni smještaj). Drugim riječima, prvi dan bio bi predviđen samo za dolazak posjetitelja u destinaciju, slobodno vrijeme, smještaj i noćenje. Drugog dana, nakon doručka, posjetitelji bi krenuli u razgledavanje Dubrovnika i industrijske baštine koja je upisana u Registar kulturnih dobara: Pomorski muzej i Duhanska stanica.¹¹⁵ U muzeju

¹¹⁵ Registar kulturnih dobara. Dostupno na: <https://www.min-kulture.hr/default.aspx?id=6212> (30.5.2019.)

bi razgledali postavljene izložbe i muzejske zbirke, a Duhansku bi stanicu doživjeli uz pomoć virtualne stvarnosti koja bi pružala dašak duhanske tradicije. Treći dan bio bi rezerviran za razgledavanje grada, pošto je Dubrovnik pod zaštitom UNESCO-a, pa bi kroz interpretativno vođenje posjetitelji razgledali Zidine, Stradun, Gradsku luku i lazarete, crkve, trgove, starogradsku jezgru i dr.¹¹⁶ Posjetitelji bi se u Dubrovniku koristili lokalnim prijevozom, uslugama lokalnih ugostitelja, mogli bi sudjelovati na raznim događanjima i slično.

Nakon još jednog noćenja i slobodnog jutra, posjetitelji bi četvrtog dana u popodnevним satima krenuli brodom u Split te bi se u večernjim satima smjestili u hotel ili privatni smještaj po izboru. Petog bi dana u jutarnjim satima razgledali Zgradu željezničkog kolodvora i kompoziciju oklopnog vlaka iz Domovinskog rata koja se ondje nalazi te bi se vlakom uputili u Solin gdje bi razgledali Prijemnu zgradu na željezničkoj postaji Solin (Vranjic-Solin) i Prijemnu zgrada s pomoćnom građevinom na željezničkoj postaji Solin.¹¹⁷ Uz sam razgled postojećih objekata i interpretativno vođenje, na tim bi se lokalitetima postavili slikovni i video materijali koji bi prikazivali željezničku priču Solina. Nakon slobodnog vremena, vlakom bi se vratili u Split koji bi mogli individualno razgledati te bi u popodnevним satima krenuli automobilom ili autobusom u Trogir, gdje bi bila kraća pauza za odmor i individualni razgled grada, nakon čega bi se nastavilo do Šibenika, gdje bi bilo planirano noćenje u hotelu ili privatnom smještaju.

Šestog dana, posjetitelji bi uz razgled Šibenika, posjetili Sklop željezničke postaje¹¹⁸ koju bi se oživjelo kroz living history te bi otišli na jednodnevni izlet u rudarsko naselje u Siveriću (u blizini Drniša) gdje bi mogli, kroz različite performanse, slušati priče rudara, razgledati korištene materijale, jesti kao rudari, sudjelovati u radionicama i sl. Također, kada bi se ovdje otvorio Muzej rudarstva moglo bi ga se upisati na rutu ERIH. U večernjim bi se satima automobilom ili autobusom krenulo prema Zadru gdje bi se posjetitelji smjestili u hotel ili privatni smještaj za noćenje.

¹¹⁶ Turistička zajednica Grada Dubrovnika. Dostupno na: <http://www.tzdubrovnik.hr/> (30.5.2019.)

¹¹⁷ Registar kulturnih dobara. Dostupno na: <https://www.min-kulture.hr/default.aspx?id=6212> (30.5.2019.)

¹¹⁸ Isto.

Sedmog bi dana posjetitelji u Zadru razgledali Sklop zgrada nekadašnje Preparandije i Tvornice duhana, luku i arsenal koji bi se oživjeli kroz storytelling.¹¹⁹ Popodne bi bilo rezervirano za zajedničko druženje svih posjetitelja gdje bi zainteresirani mogli pokazati svoje fotografije industrijskog nasljeđa Dalmacije, među kojima bi se izabrale tri najbolje fotografije, a autore bi se nagradilo prigodnim darovima. U večernjim bi satima bila organizirana zabava za oproštaj od Dalmacije jer bi se sljedeće jutro, osmog dana putovanja, krenulo brodom prema Istri.

4.3.2. Sjeverni Jadran i Lika

Nakon vožnje brodom iz Dalmacije prema Istri, posjetitelji bi se iskrkali u Puli gdje bi se smjestili u hotel ili privatni smještaj. Uslijedilo bi slobodno vrijeme u kojem bi se posjetiteljima preporučio odlazak biciklom na Gradski bazen, do Muzeja suvremene umjetnosti Istre koji je smješten u bivšim industrijskim prostorima te večera u The Shipyard Pub-u koji je lokaliziran u prostorijama bivše Arene Trikotaža.¹²⁰ U dvorištu Pub-a postavila bi se izložba koja bi dočaravala rad nekadašnje tvornice te video materijal u kojem bi se vidio sam način proizvodnje. Devetog dana, posjetitelji bi uz interpretativnog vodiča posjetili Brodogradilište Uljanik gdje bi se u vanjskim prostorima mogao kreirati Muzej brodogradnje na otvorenome kojeg bi se uvrstilo na rutu ERIH. Osim muzeja, turisti bi ovdje mogli sudjelovati u samom procesu rada uz pomoć stručnog vodstva kroz različite radionice te bi imali organizirani ručak u radničkoj menzi. S obzirom na postojeću infrastrukturu i tradiciju samog Uljanika, jedna od tema radionica moglo bi biti pitanje ponovnog pokretanja brodogradilišne proizvodnje, odnosno alternativnih aktivnosti. U popodnevnim satima, posjetitelji bi se automobilom ili autobusom zaputili do Rovinja u posjet Tvornici duhana Rovinj gdje se u upravnoj zgradi nalazi tvornički muzej kojim se valorizira i tumači prošlost tvornice. Slobodno vrijeme bilo bi predviđeno za individualno razgledavanje Rovinja nakon čega bi uslijedio povratak i noćenje u Puli.

¹¹⁹ Registar kulturnih dobara. Dostupno na: <https://www.min-kulture.hr/default.aspx?id=6212> (30.5.2019.)

¹²⁰ Pulainfo. Dostupno na: <https://www.pulainfo.hr/hr/> (30.5.2019.)

Desetog dana u jutarnjim satima, posjetitelji bi se zaputili u istraživanje rudarske baštine Istre. Drugim riječima, automobilom ili autobusom krenulo bi se prema Raši i Labinu. U Raši bi se posjetio Centar za posjetitelje Arsia, mali muzej rudarstva u kojemu je izložena rudarska oprema i maketa rudarskog stana, a reproduciraju se i arhivski filmovi o Raši i rudarenju te se dočarava atmosfera rudnika i teškog posla rudara.¹²¹ Također, s vremenom i razvitkom to bi mogao postati Muzej rudarstva i industrije Istre koji bi se mogao uvrstiti na rutu ERIH. U Labinu bi se razgledali lokaliteti iz Registra kulturnih dobara, a to su Rudarsko-industrijski kompleks Pijacal te Ugljenokop Tupljak.¹²² Također, posjetitelji bi mogli sudjelovati u turi Rudarska republika u organizaciji Istra Inspirita pri čemu bi im se omogućila rudarska oprema i ulazak u rudnik 150 metara ispod zemlje, razgled rudnika uz stručno vodstvo, video prikaz štrajka rudara iz 1921., rudarska marena i piće te rudarski suvenir.¹²³

Nakon upoznavanja s rudarskom baštinom Istre, posjetitelji bi se automobilima ili autobusima zaputili prema Rijeci gdje bi se smjestili u XXL Rooms, odnosno apartmane koji su smješteni u nekadašnjoj zgradi industrijskog skladišta.¹²⁴ Posjetitelji bi u Rijeci proveli naredna četiri dana otkrivajući industrijsku povijest Rijeke. Tako bi posjetili lokalitete koji su upisani u Registar kulturnih dobara: Hotel Emigranti, Kulturno-povijesna industrijska cjelina bivše tvornice INA Mlaka, Lansirna stanica torpeda i kompresorska stanica za punjenje torpeda zrakom u sklopu bivše tvornice "Torpedo", Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka, Zgrada bivše tvornice "Rikard Benčić" te Željeznička remiza s okretnicom.¹²⁵ Uz to, posjetili bi se lokaliteti upisani na kartu riječke industrijske baštine gdje je kreirana Riječka industrijska ruta u kojoj su industrijski lokaliteti podijeljeni u četiri područja: područje luke, središnje industrijsko područje, zapadno industrijsko područje te područje Rječine (dostupno na: <http://protorpedo-rijeka.hr/wp/rijecka-industrijska-bastina/industrijska-bastina-danas/karta-industrijske-bastine/>, 30.5.2019.). Tijekom posjeta tim industrijskim

¹²¹ Labin. Dostupno na: <https://www.labin.com/vijesti/rasa-dobila-centar-za-posjetitelje-arsia-mali-muzej-rudarstva-67858> (30.5.2019.)

¹²² Registar kulturnih dobara. Dostupno na: <https://www.min-kulture.hr/default.aspx?id=6212> (30.5.2019.)

¹²³ Rudarska republika. Dostupno na: <https://www.istrainspirit.hr/event/rudarska-republika/> (27.5.2019.)

¹²⁴ XXL Rooms. Dostupno na: http://rijecanin.rtl.hr/foto-u-rijeci-a-svjetski-na-brajdici-otvoreni-originalno-dizajnirani-apartmani-spojani-s-fitness-centrom/?fbclid=IwAR13JC171k652E3qWTYtR9YIUp5A_vaLRxcZNTRAGuaALKC_qS_UDUeQMrQ (27.5.2019.)

¹²⁵ Registar kulturnih dobara. Dostupno na: <https://www.min-kulture.hr/default.aspx?id=6212> (30.5.2019.)

lokalitetima posjetiteljima bi se nudilo interpretativno vođenje, različite radionice u kojima bi se prikazivao proces proizvodnje gdje bi turisti mogli aktivno sudjelovati, multimedijalni doživljaji prošlosti kroz virtualnu stvarnost, storytelling, living history, video prikaze, interaktivne i edukativne platforme, interpolacija ugostiteljstva u industrijske objekte i sl. Također, pojedini lokaliteti mogli bi se prenamijeniti u znanstvene i kulturne svrhe, a industrijske hale mogle bi se koristiti kao tehnološki inkubatori ili za ICT sektor. Posjetitelji bi se Rijekom kretali električnim biciklima, kušali lokalnu hranu i prisustvovali određenim događanjima po individualnom odabiru. Osim toga, bilo bi dobro otvoriti Muzej torpeda koji bi se mogao uvrstiti na rutu ERIH.

Zadnjeg dana boravka u Rijeci, organiziralo bi se zajedničko druženje svih posjetitelja u popodnevnim satima gdje bi zainteresirani mogli pokazati svoje fotografije industrijskog nasljeđa Istre i Rijeke, među kojima bi se izabrale tri najbolje fotografije, a autore bi se nagradilo prigodnim darovima. U večernjim bi satima bila organizirana zabava za oproštaj od Sjevernog Jadrana jer bi se sljedeće jutro, petnaestog dana putovanja, krenulo prema NP Plitvička jezera, kao najstarijem nacionalnom parku u Hrvatskoj, a potom prema Središnjoj i Sjeverozapadnoj Hrvatskoj.

4.3.3. Središnja i Sjeverozapadna Hrvatska

Nakon razgleda NP Plitvička jezera i vožnje do Karlovca, posjetitelji bi se u večernjim satima smjestili u hotel ili privatni smještaj po želji. Drugo jutro bilo bi rezervirano za razgled karlovačke industrijske baštine te odlazak vlakom u Dugu Resu. U Karlovcu bi se biciklima razgledali lokaliteti upisani u Registar kulturnih dobara: Kompleks željezničkog kolodvora, Tvornički kompleks "ŽeČe" te Gradski muzej Karlovac koji ima Zbirku industrijske baštine.¹²⁶ Osim toga, na internetskim stranicama postoji Virtualni muzej karlovačke industrije koji u virtualnoj sferi prevladava fizička ograničenja u prikupljanju i prezentaciji artefakata te dokumentiranju proizvodnih procesa i prostora, kao i u pozicioniranju čitavih spomeničkih kompleksa u društveno-povijesni kontekst te na kulturno-turističku kartu.¹²⁷ Kada bi se takav muzej smjestio u određenom prostoru,

¹²⁶ Registar kulturnih dobara. Dostupno na: <https://www.min-kulture.hr/default.aspx?id=6212> (30.5.2019.)

¹²⁷ VMKI. Dostupno na: <http://vmki.gmk.hr/> (28.5.2019.)

gdje bi se kroz različite platforme prikazivala karlovačka industrijska baština, muzej bi se mogao uvrstiti na rutu ERIH. Ondje bi se posjetitelji mogli upoznati sa širokom paletom industrija koje postoje u Karlovcu te bi individualno mogli posjetiti Karlovačku pivovaru, Karlovačku industriju kože ili drugi lokalitet po vlastitom odabiru.

Nakon razgleda Karlovca vlakom bi se krenulo u obližnju Dugu Resu, gdje bi posjetitelji razgledali tvornicu Pamučne industrije Duga resa te radnička naselja Insel i Kasar gdje bi bila organizirana radnička marena za posjetitelje.¹²⁸ U večernjim bi se satima posjetitelji vratili u Karlovac, a sljedeće jutro, sedamnaestog dana putovanja, krenuli bi vlakom prema Sisku gdje bi se smjestili u hotel ili privatni smještaj prema vlastitom odabiru.

U Sisku bi proveli dva dana razgledavajući industrijsku baštinu biciklima. Razgledali bi se lokaliteti upisani u Registar kulturnih dobara: Gradska munjara, Gradski muzej Sisak, Holandska kuća, Park skulptura nastalih u sklopu Kolonije likovnih umjetnika Željezara Sisak postavljenih u javnom prostoru naselja Caprag te Tvornički kompleks Segestica.¹²⁹ Turistima bi se nudile dvije vođene rute: ruta sisačkim pivovarama i biciklistička ruta industrijskom baštinom. U sklopu tih ruta, osim razgledavanja i rekreacije, turistima bi se nudile različite radionice, izložbe, uprizorenja, radničke marende i sl. Također, bio bi organiziran i izlet u obližnji PP Lonjsko polje.

Nakon dva noćenja u Sisku, posjetitelji bi vlakom krenuli prema Zagrebu. U dva dana koliko bi boravili u Zagrebu, posjetitelji bi mogli istražiti lokalitete upisane u Registar kulturnih dobara: Dijelovi sklopa Tvornice električnih žarulja, Gliptoteka HAZU – muzejska građa, Gradska klaonica i stočna tržnica, Hrvatski željeznički muzej, Industrijski kompleks Paromlin, Kompleks nekadašnje Strojarnice državne željeznice (kasnije TŽV Gredelj) u Zagrebu, Kompleks zgrada Gliptoteke HAZU, Pogonska zgrada tvornice "Iskra", Rudarski vrt i Rudnik Zrinski, Tehnički muzej i muzejska građa te Zgrada Tvornice duhana.¹³⁰ Uz to, mogli bi posjetiti Zagrebačku pivovaru, gdje bi se upoznali s procesom proizvodnje piva i imali jedinstvenu priliku za degustaciju,

¹²⁸ Turistička zajednica Duga resa. Dostupno na: <http://www.tz-dugaresa.hr/hr/> (30.5.2019.)

¹²⁹ Registar kulturnih dobara. Dostupno na: <https://www.min-kulture.hr/default.aspx?id=6212> (30.5.2019.)

¹³⁰ Isto.

Hrvatski povijesni muzej koji se nalazi u nekadašnjoj Tvornici duhana, izložbene prostore u nekadašnjoj Kožari, današnja Gliptoteka HAZU te Tehnički muzej Nikola Tesla. Ovisno o stanju lokaliteta, posjetitelji bi imali mogućnost razgleda uz stručno vodstvo kroz interpretativno vođenje, slikovne i video prikaze, radionice, a u slobodno vrijeme mogli bi sudjelovati na događanjima u gradu, kušati lokalne specijalitete i dr.

Zatim bi se automobilom ili autobusom zaputili prema Sjeverozapadnoj Hrvatskoj gdje bi u jedan dan posjetili Zabok i Varaždin. U Zaboku bi se posjetila nekadašnja tekstilna industrija ZIVT koja se danas transformira u područje novog gradskog središta s komercijalnim, poslovnim i javnim sadržajima jer se ondje nalazi trgovački centar City Park.¹³¹ Iako je prostor dobio novu namjenu, valjalo bi u jednom dijelu trgovačkog centra postaviti izložbu slika i videa, što bi podsjećalo na tekstilnu industriju čime bi se posjetitelji upoznali s prošlošću te mogli uživati u shoppingu. U Varaždinu bi se posjetio kompleks Varteks gdje su od velikog značaja velike upravne zgrade, krojačnice, zgrade konfekcije, skladište pređe, zgrada pripreme, zgrada predionice s vodotornjem i tvornički dimnjak.¹³² Valjalo bi u tim prostorima otvoriti Muzej tekstila koji bi se mogao uvrstiti na rutu ERIH, a koji bi svjedočio o tekstilnoj industriji na području Varaždina, ali i Hrvatske. Posjetitelji bi noćili u Varaždinu, a imali bi i mogućnost odlaska u Varaždinske Toplice na opuštanje.

Prije odlaska, bilo bi organizirano zajedničko druženje svih posjetitelja, gdje bi zainteresirani mogli pokazati svoje fotografije industrijskog naslijeđa Središnje i Sjeverozapadne Hrvatske, među kojima bi se izabrale tri najbolje fotografije, a autore bi se nagradilo prigodnim darovima. Također, bila bi organizirana i zabava za oproštaj od Središnje i Sjeverozapadne Hrvatske jer bi se sljedeće jutro, dvadesetdrugog dana putovanja, automobilom ili autobusom krenulo prema posljednjoj regiji Hrvatske, točnije Istočnoj Hrvatskoj.

¹³¹ Dumbović Bilušić, B. (2010) Prenamjena i transformacija industrijske baštine na primjeru nekadašnje tekstilne industrije ZIVT u Zaboku. U: Smokvina, M., ur., *IV. međunarodna konferencija o industrijskoj baštini posvećena temi: "Rijeka i brodograđevno naslijeđe. Jučer – danas – sutra"*. Rijeka: Pro torpedo, str. 567-585.

¹³² Šepić, L.J. (2010) Kompleks Varteksa u Varaždinu – od Tivara do Varteksa i dalje – mogući scenariji za 21- stoljeće. U: Smokvina, M., ur., *IV. međunarodna konferencija o industrijskoj baštini posvećena temi: "Rijeka i brodograđevno naslijeđe. Jučer – danas – sutra"*. Rijeka: Pro torpedo, str. 587-598.

4.3.4. Istočna Hrvatska

Prvi grad koji bi se posjetio u Istočnoj Hrvatskoj bila bi Virovitica, gdje bi posjetitelji i prenoćili u hotelu ili privatnom smještaju. Ondje bi razgledali Kompleks povijesnih industrijskih građevina u Antunovcu koji je upisan u Registar kulturnih dobara.¹³³ Kako ondje prevladavaju građevine sa stambenom namjenom, u jednoj bi se građevini prostori uredili na način da prezentiraju ondašnji način života radnika, a sve bi bilo popraćeno izložbom slika i popratnih opisa. Nakon toga, posjetitelji bi razgledali virovitičke mlinove: Paromlin Gizela i Brkljačićev mlin.¹³⁴ Pomoću tehnologije virtualne stvarnosti posjetiteljima bi se prezentirao nekadašnji izgled mlinova i proces rada, a dolaskom na lokalitete posjetitelji bi vidjeli postojeće stanje. Posjetitelji bi imali slobodno vrijeme za individualni razgled grada i posjet događanjima po vlastitom odabiru, a sljedećeg bi dana krenuli vlakom prema Požegi.

Dolaskom u Požegu, posjetitelji bi uz pratnju interpretativnog vodiča razgledali Željeznički kolodvor. Potom bi se uputili prema Zvečevo prehrambenoj industriji d.d., gdje bi vidjeli proces proizvodnje čokolade, a potom imali priliku za degustaciju proizvoda. Razgledala bi se i Zgrada nekadašnje "Tvornice pokućstva Hinka Stipanića" (uvrštena u Registar kulturnih dobara)¹³⁵ u kojoj bi se u prizemlju predstavio način izrade pokućstva, a kat bi se uredio u ondašnjem ruhu, kako bi prezentirao način života ondašnjih radnika u navedenoj tvornici. Za kraj, posjetila bi se hidrocentrala u selu Kuzmica. Potencijal se krije u objektu bivše munjare u Kuzmici.¹³⁶ Kada bi se rekonstruirala izvorna arhitektura objekta i obnovila postrojenja, munjara bi se mogla valorizirati i prenamijeniti u Tehnički muzej koji bi se uvrstio na rutu ERIH. Uslijedilo bi noćenje u Požegi, u hotelu ili privatnom smještaju, te bi posjetitelji sljedećeg dana automobilom ili autobusom krenuli prema Đurđenovcu.

¹³³ Registar kulturnih dobara. Dostupno na: <https://www.min-kulture.hr/default.aspx?id=6212> (30.5.2019.)

¹³⁴ Muzej Virovitica. Dostupno na: <https://muzejvirovitica.hr/vijesti/532/> (30.5.2019.)

¹³⁵ Registar kulturnih dobara. Dostupno na: <https://www.min-kulture.hr/default.aspx?id=6212> (30.5.2019.)

¹³⁶ Kuzmica. Dostupno na: <http://www.kuzmica.pondi.hr/centrala.html> (30.5.2019.)

U Đurđenovcu bi posjetili lokalitete uvrštene u Registar kulturnih dobara: Zgrada parne pilane, vile Leimdörffer, Schwertasek i Neuschloss.¹³⁷ U Zgradi parne pilane nalazi se parni stroj te bi se u tim prostorima mogao otvoriti svojevrsan Drvno-tehnički muzej koji bi prikazivao industrijsku povijest Đurđenovca, a mogao bi se uvrstiti i na rutu ERIH. Također, postoji mogućnost otvaranja Muzeja bačvarstva jer je prva najveća tvornica bačva u ovom dijelu Europe bila upravo u Đurđenovcu. U sklopu takvog muzeja, turisti bi mogli sudjelovati u radionici izrade bačvi. Vile Leimdörffer i Schwertasek bile su namijenjene stanovanju najviših zaposlenika drvno-industrijskog magnata te bi posjetitelji mogli vidjeti unutrašnjost istih u kojima bi se rekonstruirao nekadašnji interijer i način života. Posjetitelji bi mogli uživati u različitim uprizorenjima kroz living history u Vili Neuschloss koja je nakon rekonstrukcije postala centar kulturnih zbivanja. Također, bio bi moguć razgled lokaliteta nekadašnje Tvornice tanina, radničke kolonije Taninska četvrt i Radnička ulica, Željezničkog kolodvora te Ćire – parne lokomotive Jung izložene uz šetnicu u Stepinčevoj ulici.¹³⁸

Iz Đurđenovca bi se posjetitelji automobilom ili autobusom zaputili prema Vinkovcima gdje bi prenoćili u hotelu ili privatnom smještaju. Drugo jutro, posjetitelji bi se zaputili prema Željezničkom kolodvoru Vinkovci gdje bi razgledali stalnu izložbu HŽM-a *Životopis vinkovačkoga prometnog čvorišta*.¹³⁹ Potom bi se vlakom uputili prema Osijeku gdje bi proveli preostalo vrijeme trajanja rute uz jednodnevne izlet vlakom u Belišće, Borovo i Vukovar.

U Belišću bi posjetili lokalitete uvrštene u Registar kulturnih dobara: Kompleks "Zelene kuće", Kompleks radničkih zgrada, Kompleks tvornice S.H. Gutmann, Mlin, muzejske zbirke Muzeja "Belišće", Upravna zgrada kombinata te Zgrada Direkcije Slavonsko-podravске željeznice. Navedene lokalitete posjetitelji bi razgledali u pratnji interpretativnog vodiča, a poseban naglasak bi bio na Kompleksu tvornice S. H. Gutmann kojeg čini kompleks hala, skladišta i dimnjaka Tvornice tanina i Tvornice suhe destilacije drva te Muzej "Belišće" gdje bi se posjetitelji u šest prostorija stalnog postava

¹³⁷ Registar kulturnih dobara. Dostupno na: <https://www.min-kulture.hr/default.aspx?id=6212> (30.5.2019.)

¹³⁸ Đurđenovac od nekadašnjeg centra drvne industrije do grada koji se odupire zaboravu. Dostupno na: <http://www.glas-slavonije.hr/234035/11/Djurdjenovac-od-nekadasnjeg-centra-drvne-industrije-do-grada-koji-se-odupire-zaboravu> (30.5.2019.)

¹³⁹ Stalna izložba. Dostupno na: http://muzej.hzinfra.hr/?page_id=54 (30.5.2019.)

upoznali s razvojem industrije prema granama djelatnosti, razvojem naselja i društvenim životom Belišća.¹⁴⁰

U Borovu bi se posjetio nekadašnji satelitski industrijski grad "Bata Ville" koji se sastojao od industrijskih zgrada i radničkog naselja, a gdje se danas nalazi tvornica obuće „Borovo“. Ondje bi posjetitelji mogli razgledati zgrade stambene namjene, industrijske pogone, vidjeti proces proizvodnje obuće, kupiti obuću i sl. Također, u jednom dijelu tvornice postavila bi se izložba koja bi prikazivala povijest i rad tvornice u prošlosti. U Vukovaru bi se posjetio Stari vodotoranj gdje se planira otvoriti Muzej vukovarskih poplava, Staru klaonicu na Dunavu koja je danas u ruševinama te stare industrijske mlinove Barković i Danilčević koji su oštećeni i bez namjene te mlin Fassler-Kirchbaum-Krpan koji ima stambeno-poslovnu namjenu.¹⁴¹

Što se tiče osječke industrijske baštine, posjetitelji bi razgledali lokalitete uvrštene u Registar kulturnih dobara: Guttmannova stanica, Kompleks željeznice, Muzej Slavonije, Niz radničkih kuća tvornice Povischil, Silos Union paromlina, Tvornička zgrada tvornice Povischil te Zgrada stare tvornice sa zgradom vodotornja i zgrada skladišta kemikalija u kompleksu Osječke tvornice koža.¹⁴² Uz to, posjetitelji bi mogli razgledati Šećeranu, Pivovaru, Tvornicu žigica, Saponiu, Osječku tvornicu kože i dr. Pritom bi se posjetiteljima nudilo interpretativno vođenje, različite radionice u kojima bi se prikazivao proces proizvodnje gdje bi mogli aktivno sudjelovati, multimedijalni doživljaji prošlosti kroz virtualnu stvarnost, storytelling, living history, video prikaze, interaktivne i edukativne platforme, interpolaciju ugostiteljstva u industrijske objekte i sl. Također, u zgradi bivše Munjare mogao bi se otvoriti Tehnički muzej grada Osijeka koji bi se uvrstio na rutu ERIH.

Zadnjeg dana boravka u Osijeku, organiziralo bi se zajedničko druženje svih posjetitelja, gdje bi zainteresirani mogli pokazati svoje fotografije industrijskog nasljeđa Istočne Hrvatske, među kojima bi se izabrale tri najbolje fotografije, a autore bi se

¹⁴⁰ Registar kulturnih dobara. Dostupno na: <https://www.min-kulture.hr/default.aspx?id=6212> (30.5.2019.)

¹⁴¹ Karač, Z. (2011) Tehnički, inženjerski i industrijski spomenici Vukovara. *Godišnjak zaštite spomenika kulture Hrvatske*. Vol. 31/32. No. 31/32., str. 175-192.

¹⁴² Registar kulturnih dobara. Dostupno na: <https://www.min-kulture.hr/default.aspx?id=6212> (30.5.2019.)

nagradilo prigodnim darovima. U večernjim bi satima bila organizirana zabava za oproštaj od Istočne Hrvatske, ali i Hrvatske u cjelini jer bi ova mjesečna regionalna ruta hrvatskom industrijskom baštinom stigla do kraja te bi turisti sljedeće jutro avionom iz Zračne luke Osijek napustili državu i vratili se kući prepuni doživljaja i iskustva ove rute. Sa sobom bi kao suvenir ponijeli magnete s pobjedničkim slikama fotografskog natječaja koji bi se održavao tijekom putovanja rutom.

4.4. Zaključna razmatranja i preporuke za daljnja istraživanja

Može se zaključiti da Hrvatska ima potencijala kreirati regionalnu rutu industrijske baštine u sklopu Europske rute industrijske baštine. Pri tom, važnije industrijske lokalitete treba uvrstiti na istoimenu rutu te ih označiti pečatom *sidrišta*. Vođena Registrom kulturnih dobara, rezultatima istraživanja i dostupnom literaturom, autorica ovog diplomskog rada prikazala je potencijalan plan rute koji ostavlja dosta prostora za detaljnije planiranje i razradu.

Prije svega, bilo bi potrebno provesti mapiranje hrvatske industrijske baštine, pri čemu bi se olakšao izbor lokaliteta koji bi bili uvršteni na rutu. Nakon toga, pojedine bi lokalitete trebalo valorizirati i prenamijeniti u različite svrhe (znanstvene, kreativne, turističke, stambene, kulturne i dr.). Nadalje, trebalo bi omogućiti pristupačnost lokalitetima i destinacijama kroz različite načine pristupa, pri čemu bi trebalo poraditi na prometnoj infrastrukturi. Na kraju, trebalo bi popisati ugostiteljske i smještajne objekte koji bi turistima pružali adekvatne usluge te popisati postojeće, ali i organizirati nove manifestacije u izabranim destinacijama.

Kada bi se ideja o regionalnoj ruti hrvatske industrijske baštine *Zaboravljenim putevima industrije* sprovela u djelo, kreirao bi se atraktivan proizvod kulturnog turizma koji bi naglasak stavljao na doživljaje čime bi se sačuvala, prenamijenila i valorizirala postojeća industrijska baština, proširila lokalna i turistička ponuda, reducirala sezonalnost i privukla nova niša turista.

ZAKLJUČAK

Proučavajući razvoj industrije, može se zaključiti da se vrijeme industrijalizacije temeljilo na širokoj upotrebi strojeva i koncentraciji proizvodnje u tvornice, dok u vremenu deindustrijalizacije mnoge europske i hrvatske tvornice, industrijska postrojenja i industrijski krajolici propadaju. Preostaju samo materijalni i nematerijalni ostaci industrijske baštine koji se pokušavaju očuvati, zaštititi, valorizirati i prenamijeniti kako bi se približili nadolazećim generacijama i uklopili u sadašnju vizuru grada. Jedan od primjera dobre prakse revitalizacije industrijske baštine je Europska ruta industrijske baštine, certificirana kulturna ruta Vijeća Europe, koja je analizirana u ovom diplomskom radu. Naime, kroz navedeni projekt mnoge su tvornice, industrijska postrojenja i industrijski krajolici ponovno oživljeni kroz održivo korištenje i unapređenje kvalitete života lokalne zajednice.

Europskom rutom industrijske baštine obuhvaćeno je preko 1.800 lokaliteta u 47 europskih zemalja, pričajući priču stvaranja i širenja industrijalizacije Europom u 18. st. Pojedini lokaliteti označeni su oznakom *sidrišta*, predstavljajući važna turistička odredišta europskog industrijskog nasljeđa. Projekt karakteriziraju regionalne rute posvećene pojedinim važnim regijama i europske tematske rute posvećene pojedinim industrijskim granama. U radu je naglasak stavljen na regionalne rute pa su opisane glavne značajke ruta, mogućnosti kreiranja i održavanja istih te faktori uspjeha, sve u svrhu uočavanja potencijala kreiranja regionalne rute hrvatske industrijske baštine. Kako se na ruti zasada nalaze četiri hrvatska lokaliteta, vidljivo je da hrvatska industrijska baština ima značaj u europskoj industrijskoj povijesti, međutim treba poraditi na označavanju hrvatskih industrijskih lokaliteta oznakom *sidrišta* i uvrštenju preostalih mogućih lokaliteta na rutu.

Provedenim istraživanjem utvrđeno je da hrvatska industrijska baština ima potencijal za kreiranje regionalne rute, stoga je u posljednjem poglavlju prikazan potencijalni plan rute *Zaboravljenim putevima industrije* kojim bi se kreirao atraktivan proizvod kulturnog turizma gdje bi naglasak bio na doživljajima, a čime bi se sačuvala, prenamijenila i valorizirala postojeća industrijska baština, proširila lokalna i turistička ponuda, reducirala sezonalnost i privukla nova niša turista.

Međutim, potrebno je mapiranje hrvatske industrijske baštine, valoriziranje i prenamjena lokaliteta u znanstvene, kulturne, stambene, turističke i druge svrhe, poboljšanje pristupačnosti lokalitetima i destinacijama, popisivanje ugostiteljskih i smještajnih objekta koji bi turistima pružali adekvatne usluge te popisivanje postojećih, ali i organiziranje novih manifestacija duž rute.

Radom su potvrđene hipoteze iz uvoda pa se može zaključiti da industrijska baština svjedoči o ekonomskom i sociološko-kulturološkom razvitku cjelokupnog društva, stoga ju valja zaštititi i valorizirati za nadolazeće generacije. Kroz projekt Europska ruta industrijske baštine vidljivo je da se industrijska baština može prenamijeniti i održivo koristiti u različite svrhe (znanstvene, kreativne, stambene, turističke, kulturne i dr.). Na tragu toga, zahvaljujući raznolikoj industrijskoj povijesti i bogatom industrijskom nasljeđu, Hrvatska ima potencijala za razvoj regionalne rute Hrvatske u sklopu istoimenog projekta. Ostaje samo pitanje hoće li potencijal biti prepoznat u široj javnosti koja bi omogućila da regionalna ruta *Zaboravljenim putevima industrije* zaživi u stvarnosti.

LITERATURA

a) Knjige:

1. Aničić, E. (2014) *RIP – Riječka industrijska priča*. Rijeka: Muzej grada Rijeke.
2. Dubrović, E., ur. (2006) *Doba modernizacije 1780.-1830. More, Rijeka, Srednja Europa*. Rijeka: Muzej Grada Rijeke.
3. Dumbović Bilušić, B. (2010) Prenamjena i transformacija industrijske baštine na primjeru nekadašnje tekstilne industrije ZIVT u Zaboku. U: Smokvina, M., ur., *IV. međunarodna konferencija o industrijskoj baštini posvećena temi: "Rijeka i brodograđevno naslijeđe. Jučer – danas – sutra"*. Rijeka: Pro torpedo, str. 567-585.
4. European Route of Industrial Heritage (2017) *European Industrial Heritage: The international story*. Meerbusch: European Route of Industrial Heritage.
5. Goršić, M., ur. (2001) *Grad za 21. st.: Zbornik radova prvog hrvatskog simpozija o industrijskom naslijeđu*. Karlovac: Naklada Društva arhitekata građevinara i geodeta.
6. Horvat, M. i Klarić, V. (2012) *Upravljanje turističkim posjetima na tematskim kulturnim rutama*. Zagreb: Ministarstvo turizma Republike Hrvatske.
7. Jelinčić, D. A. (2010) *Kultura u izlogu: Kratak vodič za upravljanje kulturnim dobrima*. Zagreb: Meandar.
8. Knežević, S. (2011) *Zagreb: grad, memorija, art*, Zagreb: Meandarmedia.
9. Kovačević, Z., Beg, M. i Sekur, T. (2016) Gospodarsko značenje industrije. U: Obadić, A. i Tica, J., ur., *Gospodarstvo Hrvatske*. Zagreb: Ekonomski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, str. 367-400.
10. Lackner, H. (2006) Rana industrijalizacija u Habsburškoj Monarhiji. U: Dubrović, E., ur., *Doba modernizacije 1780.-1830. More, Rijeka, Srednja Europa*. Rijeka: Muzej Grada Rijeke, str. 101-123.
11. Maroević, I. (2001) Muzealizacija industrijske baštine kao kulturni resurs. U: Goršić, M., ur., *Grad za 21. st.: Zbornik radova prvog hrvatskog simpozija o industrijskom naslijeđu*. Karlovac: Naklada Društva arhitekata, građevinara i geodeta, str. 75-88.
12. Obadić, A. i Tica, J., ur. (2016) *Gospodarstvo Hrvatske*. Zagreb: Ekonomski fakultet Sveučilišta u Zagrebu.

13. Puhmajer, P. (2006) Arhitektura Tršćansko-riječke privilegirane kopanije 1750.-1828. U: Dubrović, E., ur., *Doba modernizacije 1780.-1830. More, Rijeka, Srednja Europa*. Rijeka: Muzej Grada Rijeke, str. 29-43.
14. Rogić, T. (2001) Sustav kriterija zaštite i njen značaj. U: Goršić, M., ur., *Grad za 21. st.: Zbornik radova prvog hrvatskog simpozija o industrijskom nasljeđu*. Karlovac: Naklada Društva arhitekata, građevinara i geodeta, str. 35-48.
15. Smokvina, M. (2013) *Riječka industrijska baština: Panoramska karta i kratak vodič kroz riječko industrijsko nasljeđe*. Rijeka: Pro torpedo Rijeka.
16. Smokvina, M., ur. (2005) *I. međunarodna konferencija u povodu 150. obljetnice tvornice torpeda u Rijeci i očuvanja industrijske baštine*. Rijeka: Pro torpedo.
17. Smokvina, M., ur. (2010) *II. međunarodna konferencija o industrijskoj baštini pod motom: "Rijeka, grad na vodi i moru"*. Rijeka: Pro torpedo.
18. Smokvina, M., ur. (2010) *III. međunarodna konferencija o industrijskoj baštini pod motom: "Rijeka, povijesno prometno raskršće Mediterana i Europe*. Rijeka: Pro torpedo.
19. Smokvina, M., ur. (2010) *IV. međunarodna konferencija o industrijskoj baštini posvećena temi: "Rijeka i brodograđevno naslijeđe. Jučer – danas – sutra"*. Rijeka: Pro torpedo.
20. Šepić, L.J. (2001) Industrijsko naslijeđe u Hrvatskoj u kontekstu svjetskog industrijskog naslijeđa. U: Goršić, M., ur., *Grad za 21. st.: Zbornik radova prvog hrvatskog simpozija o industrijskom nasljeđu*. Karlovac: Naklada Društva arhitekata građevinara i geodeta, str. 21-34.
21. Šepić, L.J. (2001) Svijetla budućnost - vrijeme spašavanja i revitalizacije industrijskog naslijeđa. U: Goršić, M., ur., *Grad za 21. st.: Zbornik radova prvog hrvatskog simpozija o industrijskom nasljeđu*. Karlovac: Naklada Društva arhitekata, građevinara i geodeta, str. 275-283.
22. Šepić, L.J. (2010) Kompleks Varteksa u Varaždinu – od Tivara do Varteksa i dalje – mogući scenariji za 21- stoljeće. U: Smokvina, M., ur., *IV. međunarodna konferencija o industrijskoj baštini posvećena temi: "Rijeka i brodograđevno naslijeđe. Jučer – danas – sutra"*. Rijeka: Pro torpedo, str. 587-598.

b) Članci u časopisima:

1. Arčabić, G. (2008) Zagrebačka industrijska baština u Registru kulturnih dobara Hrvatske – pregled, stanje, potencijali. *Informatica museologica*. Vol. 38. No. 1-2., str. 22-29.
2. Barišić Marenčić, Z. (2015) Gradska klaonica i stočna tržnica u Zagrebu arhitekta Waltera Fresea, *Prostor: znanstveni časopis za arhitekturu i urbanizam*. Vol. 23. No. 2 (50), str. 370-383.
3. Bunijevac, H. (2009) „Od strojnice do muzeja“: poticajni projekt muzealizacije zaštićene željezničke industrijske baštine u Zagrebu. *Informatica museologica*. Vol. 40. No. 1-2., str. 54-57.
4. Caput, M. (2010) Tvornica papira Rijeka. *Povijest u nastavi*. Vol. 8. No. 15 (1), str. 129-136.
5. Čakširan, V. (2007) Gradska Munjara kao dio industrijske baštine Grada Siska. *Informatica museologica*. Vol. 38. No. 1-2., str. 55-61.
6. Čakširan, V. i Miletić-Čakširan, I. (2011) Zaštita industrijske baštine grada Siska na primjerima Tvorničkog kompleksa Segestice, zgrade Munjare i Starog mosta. *Godišnjak zaštite spomenika kulture Hrvatske*. Vol. 35. No. 35., str. 143-156.
7. Dumbović Bilušić, B. (2007) Zaštita i obnova industrijskog krajolika željeznice u Zagrebu: mogući koncept razvoja. *Informatica museologica*. Vol. 38. No. 1-2., str. 42-48.
8. Đekić, V. (2010) Rafinerija nafte Rijeka – europski pionir u preradi crnog zlata. *Povijest u nastavi*. Vol. 8. No. 15 (1), str. 113-128.
9. Karač, Z. (2011) Tehnički, inženjerski i industrijski spomenici Vukovara. *Godišnjak zaštite spomenika kulture Hrvatske*. Vol. 31/32. No. 31/32., str. 175-192.
10. Marinović, M. (2012) Industrijska baština u nastavi povijesti, *Povijest u nastavi*, Vol. 8. No. 15. (1), str. 7-20.
11. Međunarodni odbor za očuvanje industrijske baštine (2010) Nižnijtagilska povelja o očuvanju industrijske baštine. *Povijest u nastavi*, Vol. 8 No. 15 (1), str. 169-182.
12. Nadilo, B. i Regan K. (2016) Mjesto početka i procvata industrijskog razvoja: Industrijsko graditeljstvo sjeverozapadno od željezničke pruge u Zagrebu. *Građevinar*. Vol. 68. No. 1., str. 73-86.

13. Nadilo, B. i Regan, K. (2005) Golemi prostori neizvjesne sudbine: Industrijski sadržaji nastali neovisno željezničkoj pruzi. *Građevinar*. Vol. 67. No. 11., str. 1123-1133.
14. Nadilo, B. i Regan, K. (2015) Golemi i većinom napušteni industrijski pogoni: Istočna industrijska zona u Rijeci. *Građevinar*. Vol. 67. No. 6., str. 613-628.
15. Nadilo, B. i Regan, K. (2015) Građevine koje predstavljaju svjetsku vrijednost: razvoj riječke luke i njezini sadržaji. *Građevinar*. Vol. 67. No. 7., str. 705-717.
16. Nadilo, B. i Regan, K. (2015) Kako spasiti i sačuvati bogato nasljeđe: Nastanak Sušaka i zaključni osvrt na riječku baštinu. *Građevinar*. Vol. 67. No. 9., str. 903-916.
17. Nadilo, B. i Regan, K. (2015) Otkrivanje ljepote u napuštenim sadržajima: uvodni napis u seriju članaka. *Građevinar*. Vol. 67. No. 1., str. 79-88.
18. Nadilo, B. i Regan, K. (2015) Tužni ostaci slavne prošlosti: Zapadna industrijska zona u Rijeci. *Građevinar*. Vol. 67. No. 5., str. 502-514.
19. Nadilo, B. i Regan, K. (2015) Začeci hrvatske industrijske baštine: Industrijska baština Rijeke – centar. *Građevinar*. Vol. 67. No. 4., str. 393-403.
20. Nadilo, B. i Regan, K. (2015) Zagreb se muči s problemima iz 19. stoljeća: Razvitak industrijskih djelatnosti u Zagrebu. *Građevinar*. Vol. 67. No. 10., str. 1013-1022.
21. Paladino, Z. (2009) Zaštita zagrebačke industrijske baštine izradbom konzervatorskih elaborata Gradskoga zavoda za zaštitu spomenika kulture i prirode u Zagrebu. *Godišnjak zaštite spomenika kulture Hrvatske*. Vol. 33/34. No. 33/34., str. 147-172.
22. Pretković, M. (2013) Tvornica „Nada Dimić“ u Zagrebu – povijesni pregled, problemi zaštite i mogućnosti revitalizacije. *Godišnjak zaštite spomenika kulture Hrvatske*. No. 37/38, str. 119-132.
23. Smokvina, M. (2002) Industrijska baština Tvornice torpeda u Rijeci: U povodu 150. obljetnice Riječke Tvornice torpeda i procesa muzealizacije torpedne lansirne rampe. *Informatica museologica*. Vol. 33. No. 3-4., str. 80-87.
24. Šepić, Lj. (2007) Tehničko nasljeđe 19. i 20. stoljeća kao dio gradskog identiteta Zagreba. *Informatica museologica*. Vol. 38. No. 1-2., str. 30-32.
25. Zlatić, S. i Krtalić, M. (2017) Dokumentacija o industrijskoj i tehničkoj baštini, *Libellarium*, Vol. 10. No. 1., str. 77-92.

c) Diplomski i projektni radovi

1. Boban, T. (2016) *Arhitektura bivše tvornice koža u Zagrebu (sklop zgrada Glijptoteke HAZU)*. Diplomski rad. Zagreb: Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu.
2. Cossutti, N. i Mužina, S. (2018) *Ruta rimskih careva i dunavski put vina*. Projektni rad. Pula: Fakultet interdisciplinarnih, talijanskih i kulturoloških studija Sveučilišta Jurja Dobrile u Puli.
3. Novalić, I. (2015) *Zaštita industrijske baštine na primjeru sklopa Segestice u Sisku*. Diplomski rad. Zagreb: Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu.
4. Telišman, A. (2018) *Zaštita i revitalizacija industrijske baštine na primjeru tvornice za proizvodnju foto-papira i filmova Fotokemika*. Diplomski rad. Zagreb: Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu.

d) Internetski izvori:

1. About ERIH. Dostupno na: <https://www.erih.net/about-erih/> (5.4.2019.)
2. About the Cultural Routes of the Council of Europe. Dostupno na: <https://www.coe.int/en/web/cultural-routes/about> (13.5.2019)
3. Aktivnosti. Dostupno na: <http://tehnicki-muzej.hr/hr/aktivnosti/> (7.4.2019.)
4. Anchor points: Selection criteria and procedure. Dostupno na: <https://www.erih.net/about-erih/route-system/anchor-points-selection-criteria-and-procedure/> (5.4.2019.)
5. Anketni upitnik. Dostupno na: <https://forms.gle/D4RThqMtn59H6iFo6> (3.5.2019.)
6. Country Croatia. Dostupno na: <https://www.erih.net/i-want-to-go-there/list/Sites//croatia/> (5.4.2019.)
7. Cultural Route of the Council of Europe certification. Dostupno na: <https://www.coe.int/en/web/cultural-routes/certification> (13.5.2019)
8. Cultural Routes: newsroom. Dostupno na: https://www.coe.int/en/web/cultural-routes/newsroom/-/asset_publisher/3LTziHUm71xR/content/the-council-of-europe-certifies-5-new-cultural-routes?inheritRedirect=false&redirect=https%3A%2F%2Fwww.coe.int%2Fen%2Fweb%2Fcultural-routes%2Fnewsroom%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_3LTziHUm71xR%26p_

- p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-4%26p_p_col_count%3D1 (13.5.2019)
9. Đurđenovac od nekadašnjeg centra drvne industrije do grada koji se odupire zaboravu. Dostupno na: <http://www.glas-slavonije.hr/234035/11/Djurdjenovac-od-nekadasnjeg-centra-drvne-industrije-do-grada-koji-se-odupire-zaboravu> (30.5.2019.)
 10. European theme routes. Dostupno na: <https://www.erih.net/about-erih/route-system/european-theme-routes/> (6.4.2019.)
 11. Guidance for creating ERIH regional routes. Dostupno na: https://www.erih.net/fileadmin/Mediendatenbank/Downloads/Recommendations/Guidance_for_creating_ERIH_Regional_Routes_03_2019.pdf (6.4.2019.)
 12. Industrial history of Croatia. Dostupno na: <https://www.erih.net/how-it-started/industrial-history-of-european-countries/croatia/> (3.4.2019.)
 13. Industrija. Dostupno na: <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=27357> (4.4.2019.)
 14. Industrijska revolucija. Dostupno na: <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=27361> (22.3.2019.)
 15. Knjižnica. Dostupno na: <http://tehnicki-muzej.hr/hr/knjiznica/> (7.4.2019.)
 16. Kuzmica. Dostupno na: <http://www.kuzmica.pondi.hr/centrala.html> (30.5.2019.)
 17. Labin. Dostupno na: <https://www.labin.com/vijesti/rasa-dobila-centar-za-posjetitelje-arsia-mali-muzej-rudarstva-67858> (30.5.2019.)
 18. Maritime museum. Dostupno na: <https://www.erih.net/i-want-to-go-there/site/show/Sites/maritime-museum/> (7.4.2019.)
 19. Muzej Virovitica. Dostupno na: <https://muzejvirovitica.hr/vijesti/532/> (30.5.2019.)
 20. O nama. Dostupno na: http://muzej.hzinfra.hr/?page_id=52 (7.4.2019.)
 21. Odgovori. Dostupno na: https://docs.google.com/forms/d/1_Lr5qH_ir8x0Xa1YuRQDTtmjPcus-Xa_nrTuZjZEBEs/edit#responses (20.5.2019.)
 22. Opće informacije. Dostupno na: <http://tehnicki-muzej.hr/hr/muzej/info/> (7.4.2019.)
 23. Opći podaci. Dostupno na: http://muzej.hzinfra.hr/?page_id=77 (7.4.2019.)
 24. Pomorski muzej. Dostupno na: <http://www.dumus.hr/hr/pomorski-muzej-o-muzeju/> (7.4.2019.)

25. Povijest muzeja. Dostupno na: http://muzej.hzinfra.hr/?page_id=79 (7.4.2019.)
26. Pulainfo. Dostupno na: <https://www.pulainfo.hr/hr/> (30.5.2019.)
27. Regional routes. Dostupno na: <https://www.erih.net/about-erih/route-system/regional-routes/> (6.4.2019.)
28. Registar kulturnih dobara. Dostupno na: <https://www.min-kulture.hr/default.aspx?id=6212> (30.5.2019.)
29. Riječka torpedna lansirna stanica - ikona industrijske baštine i centar svjetske mreže povijesnih lansirnih stanica. Dostupno na: <https://www.mojarijeka.hr/kolumne/rijecka-torpedna-lansirna-stanica-ikona-industrijske-bastine-i-centar-svjetske-mreze-povijesnih-lansirnih-stanica> (7.4.2019.)
30. Rijeka, Lansirna stanica torpeda i kompresorska stanica za punjenje torpeda zrakom u sklopu bivše tvornice "Torpedo". Dostupno na: <https://www.min-kulture.hr/default.aspx?id=6212&kdld=357587031> (7.4.2019.)
31. Route system. Dostupno na: <https://www.erih.net/about-erih/route-system/> (5.4.2019.)
32. Rudarska republika. Dostupno na: <https://www.istrainspirit.hr/event/rudarska-republika/> (27.5.2019.)
33. Stalna izložba. Dostupno na: http://muzej.hzinfra.hr/?page_id=54 (7.4.2019.)
34. Stalna izložba. Dostupno na: http://muzej.hzinfra.hr/?page_id=54 (30.5.2019.)
35. The industrial revolution in Europe. Dostupno na: <https://www.erih.net/how-it-started/the-industrial-revolution-in-europe/> (25.3.2019.)
36. Torpedo launching and testing station. Dostupno na: <https://www.erih.net/i-want-to-go-there/site/show/Sites/torpedo-launching-and-testing-station/> (7.4.2019.)
37. Turistička zajednica Duga resa. Dostupno na: <http://www.tz-dugaresa.hr/hr/> (30.5.2019.)
38. Turistička zajednica Grada Dubrovnika. Dostupno na: <http://www.tzdubrovnik.hr/> (30.5.2019.)
39. Values of Cultural Routes. Dostupno na: <http://www.culture-routes.net/cultural-routes/values> (13.5.2019)
40. VMKI. Dostupno na: <http://vmki.gmk.hr/> (28.5.2019.)
41. XXL Rooms. Dostupno na: <http://rijecanin.rtl.hr/foto-u-rijeci-a-svjetski-na-brajdici-otvoreni-originalno-dizajnirani-apartmani-spojani-s-fitness->

centrom/?fbclid=IwAR13JC171k652E3qWTYtR9YIUp5A_vaLRxcZNTRAGuaA
LKC_qS_UDUeQMrQ (27.5.2019.)

42. Zbirke. Dostupno na: http://muzej.hzinfra.hr/?page_id=46 (7.4.2019.)

43. Zbirke. Dostupno na: <http://www.dumus.hr/hr/pomorski-muzej/zbirke/zbirka-brodogradilisnog-alata/> (7.4.2019.)

POPIS SLIKA I TABLICA

Slika 1. Logo Europske rute industrijske baštine	24
Slika 2. Anketni upitnik.....	49
Tablica 1. Dodatne sugestije, prijedlozi i komentari.....	54

SAŽETAK

Promatrajući razvoj industrije i osnovne pojmove vezane uz industrijsku baštinu, ovaj se rad bavi Europskom rutom industrijske baštine s naglaskom na mogućnost kreiranja regionalne rute Hrvatske. Europska ruta industrijske baštine certificirana je kulturna ruta Vijeća Europe, a predstavlja primjer dobre prakse u kojem se industrijska baština revitalizira na održivi način. Na ruti se trenutno nalaze četiri hrvatska lokaliteta, stoga se postavlja pitanje postoji li još potencijalnih industrijskih atrakcija čijim bi se uvrštavanjem na rutu kreirala regionalna ruta Hrvatske. Kako bi se došlo do odgovora, provedeno je istraživanje o potencijalu hrvatske industrijske baštine u kojemu su ispitanici odgovarali na pitanja o Europskim kulturnim rutama i Europskoj ruti industrijske baštine te davali ideje za kreiranje regionalne rute Hrvatske. Nakon analize rezultata, kreirana je potencijalna ruta pod nazivom *Zaboravljenim putevima industrije* gdje je prikazan mogući itinerar putovanja kojim bi se na održiv način očuvala i oživjela industrijska baština duž cijele Hrvatske.

Ključne riječi: industrija, industrijska baština, Europska ruta industrijske baštine, sidrišta, regionalne rute, europske tematske rute, regionalna ruta Hrvatske

ABSTRACT

Looking at the development of the industry and the basic concepts related to industrial heritage, this thesis is about the European Route of Industrial Heritage with the emphasis on the possibility of creating a regional route in Croatia. The European Route of Industrial Heritage is a certified cultural route of the Council of Europe and it is an example of a good practice in which industrial heritage is revitalized in a sustainable way. There are currently four Croatian sites on the route, so the question is: are there any other potential industrial attractions that could be enlisted on the route so that the regional Croatian route could be created. In order to find an answer to this question, a survey of the potential of Croatian industrial heritage was conducted in which respondents answered questions about European cultural routes, the European Route of Industrial Heritage and gave ideas for creating a regional Croatian route. After the result analysis, a potential route called *Forgotten Paths* of Industry was created and a possible itinerary which would preserve and revitalize the industrial heritage throughout Croatia was presented.

Key words: industry, industrial heritage, European Route of Industrial Heritage, Anchor Points, Regional Routes, European Theme Routes, Regional route in Croatia