

REAKTIVACIJA ŽELEZNIČKE STANICE U NOVOJ CRNJI**REACTIVATION OF THE RAILWAY STATION IN THE NOVA CRNJA**

Marijana Perić, *Fakultet tehničkih nauka, Novi Sad*

Oblast – ARHITEKTURA

Kratak sadržaj – Projekat se bavi reaktivacijom železničke stanice u Novoj Crnji, koja je nekada bila sastavni deo železničke linije Banatske male pruge, koja je saobraćala od Zrenjanina do Žombolja. Cilj projekta je produbljivanje svesti o značaju i razvoju zaštite postojećeg graditeljskog nasleđa, koja podrazumeva analizu i usavršavanje teorijskih modela intervencija u prostoru, u skladu sa njegovim kontekstom i savremenim potrebama.

Ključne reči: Reaktivacija, revitalizacija, železnička stanica, Nova Crnja.

Abstract – The project focuses on the reactivation of the railway station in Nova Crnja, which was once part of the Banat narrow gauge railway line that operated from Zrenjanin to Žombolj. The aim of the project is to deepen awareness of the significance and development of the protection of existing architectural heritage, which involves analyzing and refining theoretical models of spatial interventions in accordance with the context and contemporary needs.

Keywords: Reactivation, revitalization, railway station, Nova Crnja

1. UVOD

Naše okruženje predstavlja složenu i raznoliku tkivinu graditeljskog nasleđa, međutim, zbog različitih promena u privrednim i društvenim strukturama, mnoga mesta koja su se ranije smatrala delom graditeljskog opusa, danas su napuštena ili su izgubila svoju prvobitnu funkciju. Ovo se naročito odnosi na industrijska područja sa kompleksima i objektima koji predstavljaju značajno graditeljsko nasleđe. Najpopularnija među njima je prenamena ili prilagodljiva ponovna upotreba, koja je efektivan način za očuvanje „duha mesta“, istovremeno omogućavajući kreiranje novih priča kroz specijalno rekonstruisane arhitektonske prostore. Ovaj pristup ima za cilj očuvanje vrednosti koje sam lokalitet nosi, dok istovremeno prilagođava prostore za nove funkcije koje odgovaraju potrebama savremenog društva. Ovakav pristup povećava društvene, ekonomske i ekološke vrednosti, uz podizanje kulturnog značaja na viši nivo. Proces industrijalizacije, koji je započeo u 18. veku, doveo je do značajnih promena u društvima širom sveta. Snabdevanje novim tehnologijama i organizovanom

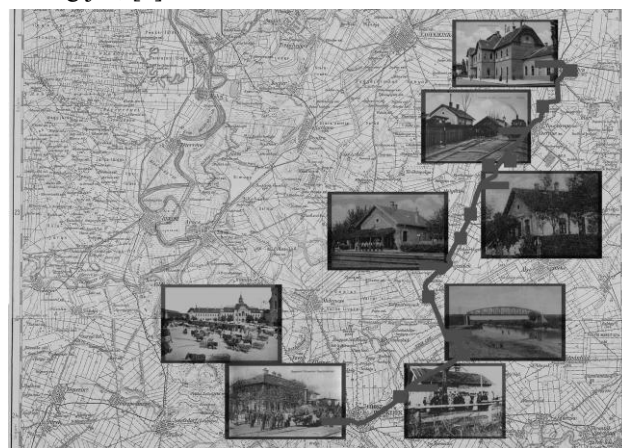
proizvodnim procesima omogućilo je razvoj velikih industrijskih kompleksa. Ovi procesi su izazvali velike promene u ekonomiji, društvenim strukturama i životnim stilovima, što industrijsko nasleđe čini važnim svedokom tog istorijskog perioda [1,2].

2. TEORIJSKI OBUHVAT ISTRAŽIVANJA

U teorijskom delu istraživanja fokus je na nastanku i razvoju Banatske male pruge sa fokusom na stanicu u Novoj Crnji. Kao i na istraživanje budućnosti arhitekture i kako bi ona mogla da utiče na razvoj i očuvanje nasleđa u Srbiji.

2.1. Nastanak Banatske male pruge

Mreža vicinalne železnice, svedočanstvo o smislenom planiranju i hrabrom poduhvatu, izgrađena je tokom trideset godina, u skladu sa članom 30. Zakona o železnicama iz 1880. godine. Ova konstrukcija sporednih pruga predstavljala je ključnu kariku ne samo u transportu ljudi, već i u prenosu robe, oslobađajući izolovana sela i integrišući ih u krivotok Austro-Ugarske monarhije, što je značajno ubrzalo njihov privredni razvoj. „Izgradnja železničke mreže tokom XIX veka na ovom močvarnom, gotovo neprohodnom području, gde je uvek postojala velika opasnost od poplava, bila je sastavni deo smislene strategije“, [4].



Slika 1. Objekti na Banatskoj maloj pruzi pre Prvog svetskog rata

Akcionarsko društvo Torontalske vicinalne železnice, u čijem je vlasništvu bila i značajna linija Veliki Bečkerak-Žombolj, osnovano je 1885. godine. Ono je pripadalo upravnoj jedinici Mađarskih državnih železnica, čije je sedište prvo bilo u Segedinu, a potom u Temišvaru. Prema informacijama uprave Torontalske vicinalne železnice, uskotračna linija Veliki Bečkerak-Žombolj je 19. oktobra otvorena za robni i putnički saobraćaj. Radovi vezani za

NAPOMENA:

Ovaj rad proistekao je iz master rada čiji mentor je bila doc Maria Siladi.

uskotračnu liniju nastavljeni su sve do početka Prvog svetskog rata. Napravljen je novi prelazi preko pruge, a sagrađene su nove zgrade na postojećim železničkim stanicama, kako bi se zadovoljile nove potrebe Akcionarskog društva i pojedinaca [4].

2.2. Banatska mala pruga danas

Dozvoljena je upotreba različitih editora jednačina, ali se preporučuju noviji editori, zbog kvaliteta konačne, štampane verzije teksta. Na primer, $\sin x$, $\ln x(t)$, $d f(t)/dt$, RC kolo otpor. Mala pruga je imala značajnu ulogu u svakodnevnom životu ljudi ovog područja. Danas, možda, nije lako uočiti tu važnost. Pruga je integrisala ovaj deo Banata u ekonomski sistem Monarhije. Zahvaljujući vozu, stanovnici su lako stizali do lekara, rođaka, prodavnica, pijaca i vašara u obližnjim gradovima poput Žombola, Velikog Bečkeraka i Temišvara, a postojala je i mogućnost nastavka putovanja. Zgrade duž nekadašnje linije više ne simbolizuju značaj ove železnice u svakodnevnom životu područja. Razvoj drumskog saobraćaja potpuno je potisnuo malu prugu, a posle ukidanja saobraćaja, zgrade stanica nisu dobile adekvatne funkcije koje bi očuvalle njihovu strukturu i podsetile na nekadašnju namenu. Mnoge zgrade su srušene, neke su pretvorene u kancelarije, porodične kuće ili skladišta, dok su druge ostale prazne. Na objektima su izvršene minimalne intervencije koje do sada nisu uništile njihova prepoznatljiva obeležja, karakteristična za železničke stanice iz perioda Austro-Ugarske monarhije. Uz manje izmene, objekti bi mogli biti vraćeni u svoje prvobitno stanje [3].

3. ŽELEZNIČKA STANICA U NOVOJ CRNJI

U selu Nova Crnja, na 264 metra dugoj železničkoj stanici, nalazila su se različita zdanja. Glavna zgrada predstavljala je prijemnu stanicu IV kategorije, po konstruktivnom rešenju sličnu onima u Ravnom Topolovcu i Čestregu. Oko nje su bili raspoređeni i prateći objekti: skladište za žito, toalet, jama za smeće, peć, stražarnica s pomoćnim prostorijama, buna, dodatni pomoćni prostori, skladište za održavanje pruge, vodena stanica s bunama i bazenom, okno za dizalo i jama za čišćenje. Pored ovih objekata, nalazila se i uređena bašta. Prizemna zgrada, projektovana po tipovnom planu za IV kategoriju, nije trpela proširenja, pošto saobraćaj nije zahtevao povećanje kapaciteta. Imala je dva nivoa: podrum visine 2,3 metra sa dve prostorije i prizemlje s pet jedinica ukupne površine 93,5 kvadratnih metara. U prizemlju su bile dve prostorije za putnike (čekaonica i blagajna s kancelarijom) i tri prostorije za osoblje. Stan šefa stanice nalazio se na suprotnoj strani i sastojao od dve sobe i kuhinje. Unutrašnja visina zgrade od opeke iznosila je 3,3 metra, a debljina zidova 48 centimetara. Nakon ukidanja pruge, stanica u Novoj Crnji dugo je ostala napuštena. Nekada je služila kao sedište lokalne poljoprivredne zadruge i nevladinih organizacija. U drugoj polovini XX veka, izvršene su nestručne popravke koje su negativno uticale na njen originalni izgled, uključujući zamenu kružnog prozora pravougaonim i adaptaciju potkrovlja. Danas, zgrada nema adekvatnu funkciju i nije održavana. Stražarnica je takođe bez namene, dok drvena skladišta koristi fabrika ulja iz okoline. Ostale zgrade su nestajale bez traga, svedočeći o zaboravljenoj istoriji [3,5].

3.1. Potencijal železničke stanice u Novoj Crnji

Stara železnička stanica u Novoj Crnji predstavlja važan istorijski i infrastrukturni objekat koji je igrao značajnu ulogu u razvoju ove zajednice. Izgrađena u vreme kada je železnički transport bio glavni vid prevoza, stanica je bila ključna tačka za povezivanje Nove Crnje s drugim mestima, kako u regionu, tako i šire. U poslednjim decenijama, stanica je, kao i mnogi slični objekti, pretrpela proces zapuštanja i zaborava, što je rezultiralo opadanjem njene funkcionalnosti. Međutim, okolina oko stanice i dalje nosi elemente žive istorije, sa stambenim i komercijalnim objektima koji odražavaju tradicionalni način života lokalnog stanovništva. Sama stanica nalazi se u blizini važnih lokalnih infrastrukture, kao što su putevi, trgovački objekti i javne usluge. Ovaj prostor predstavlja potencijal za razvoj novih inicijativa koje bi mogle doprineti ekonomskoj i socijalnoj revitalizaciji zajednice. Osim toga, prirodno okruženje oko stanice, uključujući zelene površine i male vodene tokove, pruža mogućnosti za razvoj projekata koji se fokusiraju na održivost i ekologiju, kao što su akvaponični sistemi i zajednički vrtovi. Staru železničku stanicu u Novoj Crnji moguće je percipirati ne samo kao relikat prošlosti, već i kao potencijalnu platformu za budućnost – mesto gde se tradicija i inovacija mogu spojiti u cilju stvaranja dinamične i održive zajednice. Reaktivacija ovog prostora mogla bi da privuče posetioce, podstakne lokalnu ekonomiju i ojača društvenu koheziju, čime bi stanica ponovo postala centralna tačka u životu ovog mesta.

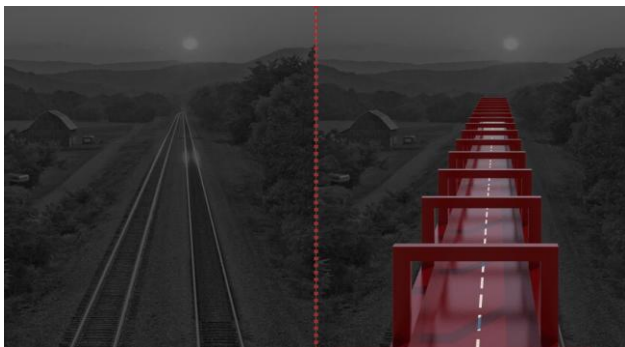
4. PROJEKAT

Nakon teorijskog dela istraživanja fokus se prebacuje na reaktivaciju železničke stanice u Novoj Crnji. Reaktivacija železničke stanice u Novoj Crnji predstavlja sveobuhvatan pristup revitalizaciji ovog značajnog prostora, koji ima potencijal da postane centar zajednice i primer održivog razvoja. Uvođenjem novih arhitektonskih programa, kao što su kulturni centar, obrazovne i rekreativne aktivnosti, stvara se prostor koji ne samo da će privući posetioce, već će i zadovoljiti potrebe lokalnog stanovništva. Nova železnička stanica može postati multifunkcionalni objekat koji integriše različite sadržaje, značajno doprinoseći obogaćivanju društvenog života u zajednici, podstičući ekonomski razvoj kroz turizam i lokalnu ekonomiju. Ovaj projekat treba da privuče pažnju na značaj očuvanja prošlosti, istovremeno dajući glas budućnosti. Jedan od ključnih elemenata ovog koncepta je uvođenje akvaponickog sistema kao inovativnog rešenja za proizvodnju hrane. Akvaponicki sistemi kombinuju hidroponiju i akvakulturu, omogućavajući uzgoj riba i biljaka u istom ekosistemu. Ovaj pristup ne samo da smanjuje potrebu za hemijskim đubrivima i pesticidima, već i optimizuje korišćenje vode, čime se doprinosi održivosti. Reaktivacija železničke stanice u Novoj Crnji i implementacija akvaponickih sistema nisu samo arhitektonski projekti; oni su deo šireg koncepta održivog razvoja i obnove urbanih prostora. Ovaj koncept predstavlja viziju budućnosti u kojoj se stari prostori aktiviraju, prilagođavaju i koriste na inovativan način, stvarajući održive i funkcionalne zajednice. Uvođenje novih arhitektonskih programa i akvaponickih sistema u železničku stanicu u Novoj Crnji nije samo transformacija prostora, već i ulaganje u budućnost zajednice. Kroz

postavljanje akvaponickih vrtova unutar ili oko železničke stanice, može se obezbediti lokalna proizvodnja svežih, organskih namirnica, što dodatno osnažuje zajednicu. Ovo je posebno važno u kontekstu rastuće globalne krize hrane i ekoloških izazova, pružajući primer kako se tradicionalni prostori mogu adaptirati na savremene potrebe [2].

4.1. Prostorno rešenje za reaktivaciju linije Banatske male pruge

Jedan od osnovnih zadataka reaktivacije stare železničke stanice u Novoj Crnji jeste obnova linije Banatske male pruge, koja se protezala od Zrenjanina do Žombolja. Koncept očuvanja arhitektonskog nasleđa i istorijskih puteva ovog saobraćaja ogleda se u nameri da se sve značajne stanice povežu biciklističkom stazom. Ova staza će, ne samo omogućiti fizičku aktivnost, već i sačuvati sećanje na malu prugu. Ideja je da biciklistička staza bude usmerena ka istim predelima koje su putnici, koji su nekada koristili usluge male pruge, posmatrali iz voza. Ona će ih podsećati na doživljaje i iščekivanje svake naredne stanice, vraćajući duh prošlosti i povezujući lokalnu zajednicu sa svojim nasleđem. Ovakvim pristupom, Novoj Crnji se ne samo daje novi život, već se i oživljavaju istorijske veze koje su nekada obeležavale život u ovom kraju.



Slika 2. Uporedna analiza nekadašnje namene linije i namene linije nakon reaktivacije

4.2. Prostorno rešenje za reaktivaciju železničke stanice u Novoj Crnji

Prema programskoj strukturi objekat se može podeliti na uslužni i memorijalni. Uslužni deo objekta se sastoji od tri programske celine kojeg čine, restoran, koji je smešten unutar stare železničke stanice kao privatniji vid socijalizacije.



Slika 3. Vizuelni prikaz prostornog rešenja reaktivacije železničke stanice u Novoj Crnji

Čelična konstrukcija koja se nadovezuje i pokriva objekat železničke stanice, namenjena je akvaponičnom sistemu, uzgajanju biljaka u vodi zajedno sa ribnjacima, ostavljajući

samo prednji deo fasade vidljivim (slika 4.). Kako bi se korisnici približili ovom inovativnom načinu uzgajanja biljaka i riba, u zastakljenoj bašti je posatvljen kafić, dok ulaz u objekat zauzima pijaca koja je otvorena ka prethodno navedenim sadržajima (slika 3.).



Slika 4. Kombinovanje programa - akvaponični sistem i kafić

Što se memorijalnog dela tiče, na mestu starog pomoćnog objekta železničke stanice namenjen je muzejski prostor kao mesto sećanja na postojanje Banatske male pruge. Obe programske celine međusobno spaja zelena krovna konstrukcija koja je prilagođena ljudima i mestima za socijalizaciju. Ozelenjavanjem krovnih ravni objekat u celosti uranja u prirodno okruženje i prilagođava se njegovim korisnicima (slika 5.).



Slika 5. Ozelenjavanje krovnih ravni kao potencijalno mesto za socijalizaciju

5. ZAKLJUČAK

Reaktivacija železničke stanice u Novoj Crnji predstavlja ključni korak ka revitalizaciji ne samo ovog prostora, već i cele zajednice. Oživljavanje graditeljskog nasleđa kroz obnovu stanice i njene povezanosti sa Banatskom malom prugom može doneti brojne prednosti. Ovakva inicijativa može podstaći ekonomski razvoj kroz turizam, privlačeći posetioce koji žele da istraže istoriju i kulturu regiona. Stvaranjem multifunkcionalnog prostora, koji uključuje kulturne, obrazovne i rekreativne sadržaje, zadovoljiće se potrebe lokalnog stanovništva, čime će se poboljšati kvalitet života u zajednici. Povezivanje stanice sa biciklističkim stazama omogućava fizičku aktivnost i podstiče održive oblike transporta. Na kraju, reaktivacija stanice ne samo da će oživeti prošlost, već će i oblikovati budućnost, stvarajući dinamično mesto koje povezuje ljude, tradiciju i savremene potrebe.

4. LITERATURA

- [1] Vladimir Stojanović - *“Industrijsko nasleđe u Vojvodini: zaštita, tipologija i mogućnost revitalizacije danas”*, Univerzitet u Novom Sadu, Prirodno-matematički fakultet, Departman za geografiju i hotelijerstvo, i Bogdan Jaljušević, Pokrajinski zavod za zaštitu spomenika kulture Petrovaradin, 2018.
- [2] Ana Pajvančić-Cizelj - *“Sociološki aspekti proučavanja i revitalizacije graditeljskog nasleđa”*, Univerzitet u Novom Sadu, Filozofski fakultet, Odsjek za sociologiju, i Katarina Maksimov, Zavod za zaštitu spomenika kulture grada Novog Sada, 2016.
- [3] Milan Micić, Ferenc Nemet i Maria Siladi – *“Banatska mala pruga”*, Univerzitet u Novom Sadu, Novo Miloševo, Banatski kulturni centar, 2016.
- [4] <https://banatskamalaprugars.rs/> (pristupljeno u septembru 2024.)
- [5] Zoran Cvetković, *“Magazin za nacionalnu geografiju, kulturu i tradiciju - Srbija plus”*, Agencija za informacione sisteme i marketing info trend, Beograd, Palilula, 2016.

Kratka biografija:



Marijana Perić rođena u Beogradu 1999. godine. Diplomirala je 2023. godine na Departmanu za arhitekturu i urbanizam, na Fakultetu tehničkih nauka. Master rad na Fakultetu tehničkih nauka iz oblasti Arhitekture – *Reaktivacija železničke stanice u Novoj Crnji* odbranila je 2024.god.
kontakt:marijanarch@gmail.com