

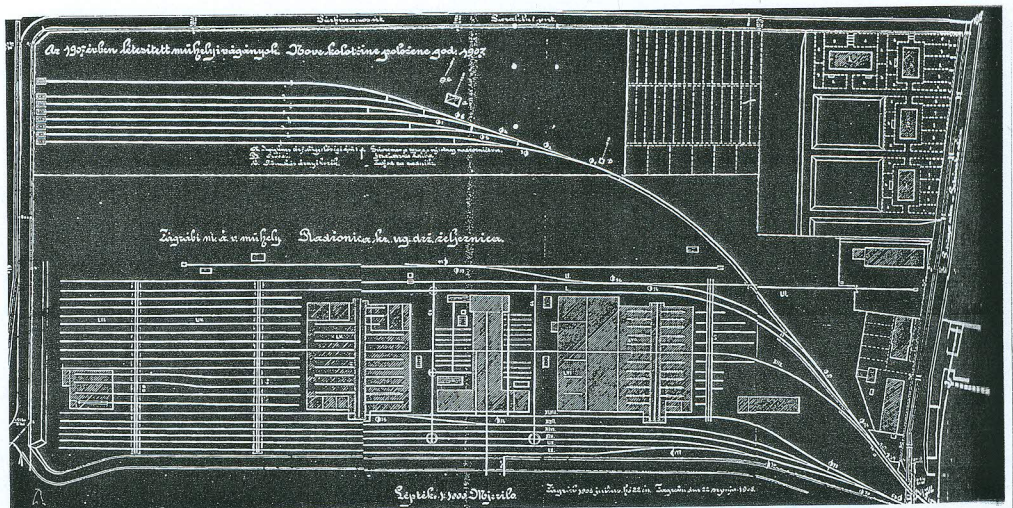
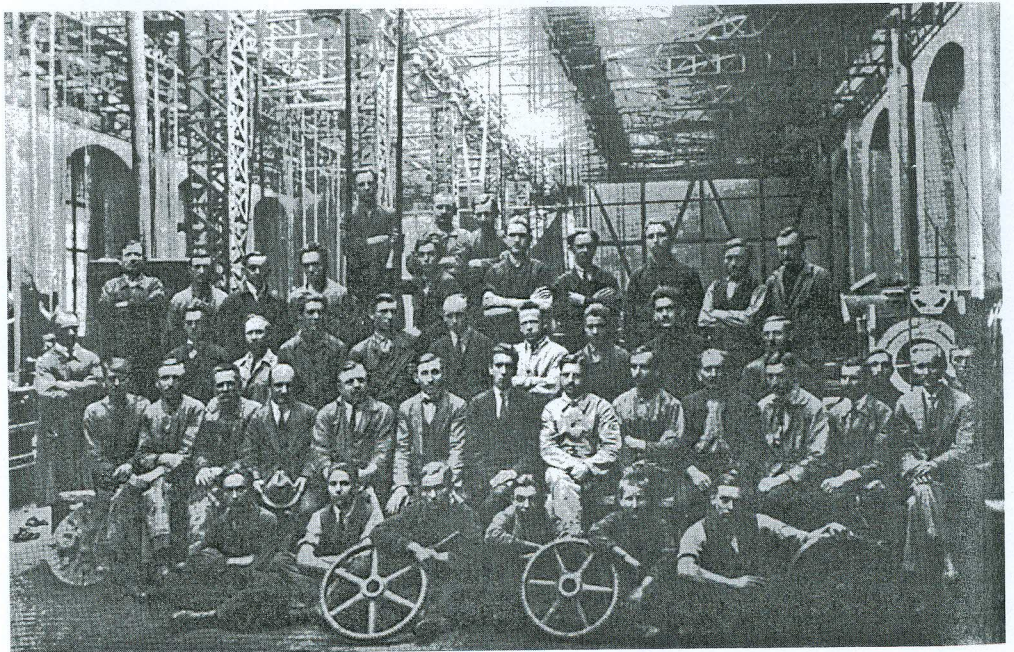


Pogled na strojarnički sklop s pješačkog mosta Petrinjska-Trnjanska, oko 1900. god. (iz dokumentacije g. Horvata)



Pogled s vodotornja na strojarnički sklop i Paromlin, oko 1930. god. (iz dokumentacije g. Horvata)

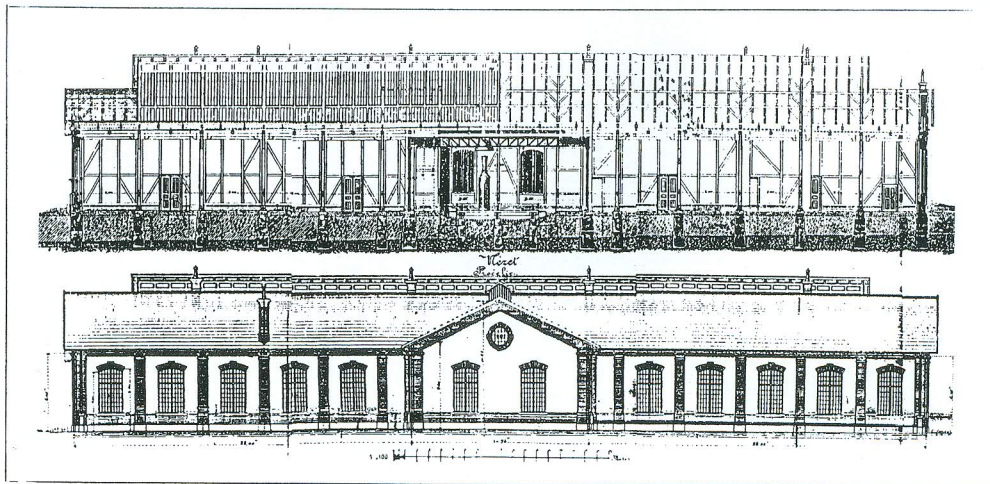
STROJARNICE DRŽAVNE ŽELJEZNICE U ZAGREBU



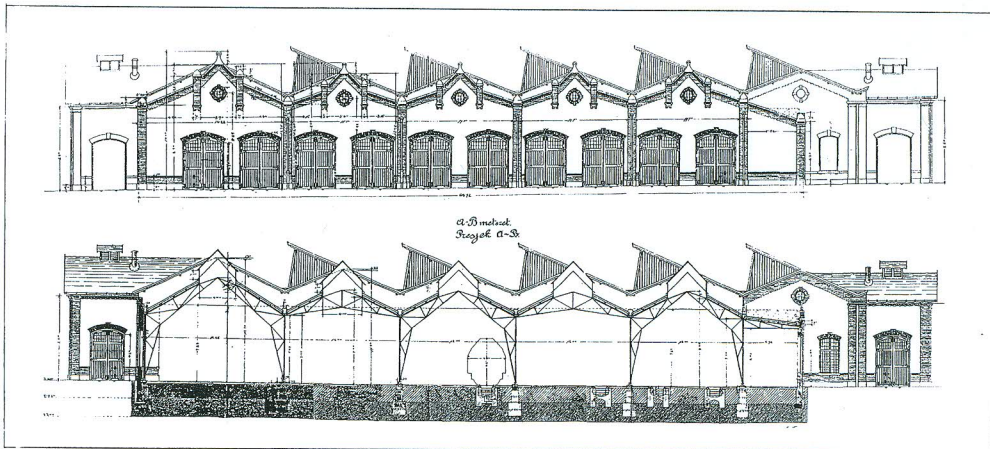
Položajni nacrt proširenja strojarnice 1908. god.

Jedan od najzanimljivijih prostora unutar zagrebačke urbane problematke svakako je kompleks Strojarnica Državne ugarske željeznice – danas Radionice Državne željeznice i Tvornica »Janko Gredelj«. Zamišljen u vrijeme radnje Glavnog kolodvora, realiziran je najvećim dijelom u razdoblju od 1894. do 1911. kao tehnološka infrastruktura za funkcioniranje dijela ondašnjih Kraljevskih južnih željeznica koje su povezale Budimpeštu s jadranskim lukama. Projekti za kompleks izradeni u 1893. godine u Budimpešti, a građevinska dozvola izdana je 26. travnja 1893. Gradnja je trajala samo 16 mjeseci – već 26. kolovoza 1894. izdana je uporabna dozvola.

Kompleks Strojarnica Državne ugarske željeznice sagrađen je na prostoru između Baroševce, Trnjanske i Strojarske ulice (danas Branimirova, Trnjanska, Avenija Vukovar i Strojarska), neposredno uz južnu stranu željezničke pruge. Zanimljivo je da smještaj najvećih pogona, podignutih 1894. godine, slijedi, a dijelom i ponavlja ortogonalnu shemu lonjogradskih blokova sjeverno od nekadašnje Baroševce ulice. Najveći su pogoni dograđivani do 1911. i u manjoj mjeri sve do drugoga svjetskog rata. Nakon 1945. uglavnom se lograduju objekti bez ikakve arhitektonske vrijednosti, koji bitno narušavaju prvobitnu prostornu dispoziciju kompleksa. Na sjevernoj strani kompleksa, prema Branimirovoj, postojao je vodotoranj (vjerojatno iz 1890.), rušen 1986., dok je vodotoranj na istočnoj strani (podignut tridesetih godina) uglavnom očuvan u izvornom stanju.

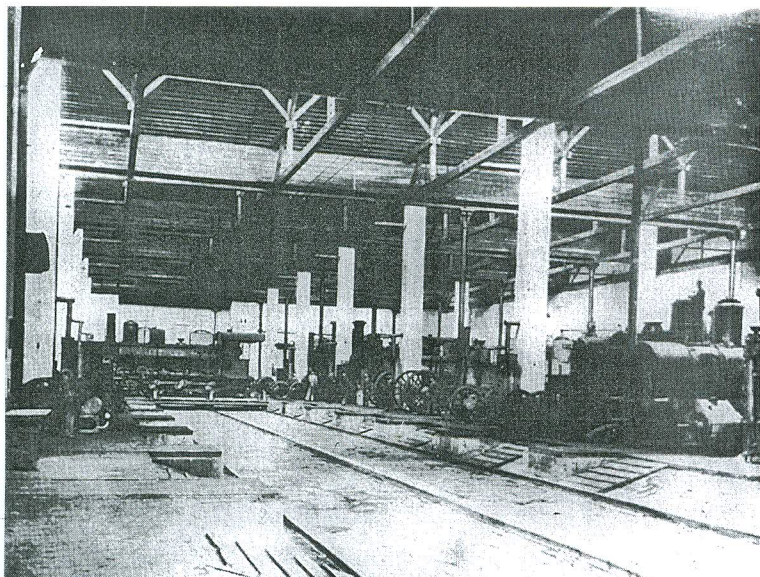


Radionica za opremu lokomotiva, 1893.-94. god., presjek pročelja i tlocrt



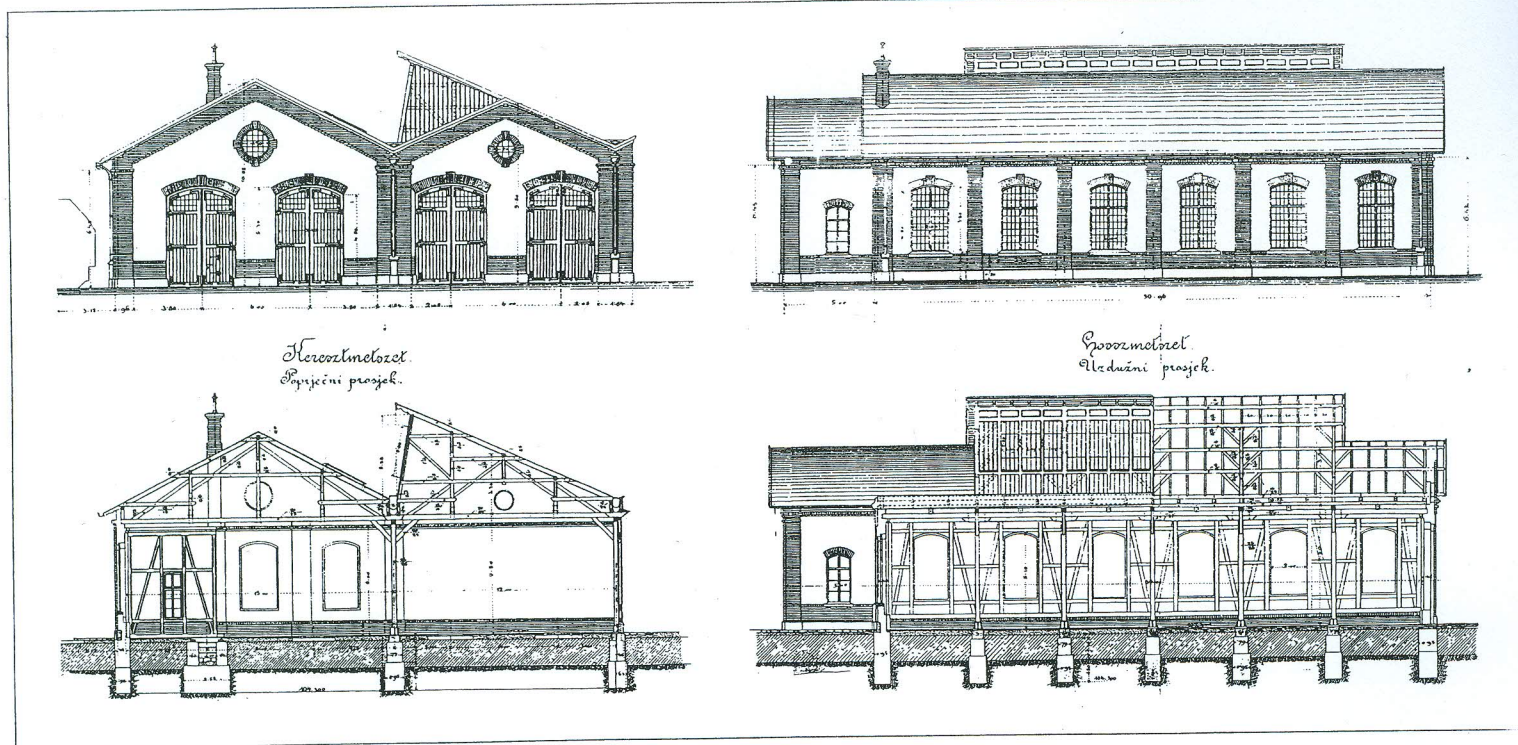
Proširenje radionice za opremu lokomotiva, 1912. god., pročelje i presjek

Unutrašnjost radionice za opremu lokomotiva, na početku XX. st.



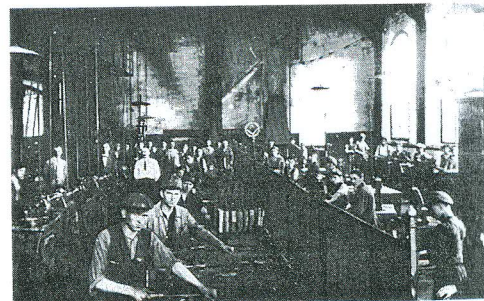
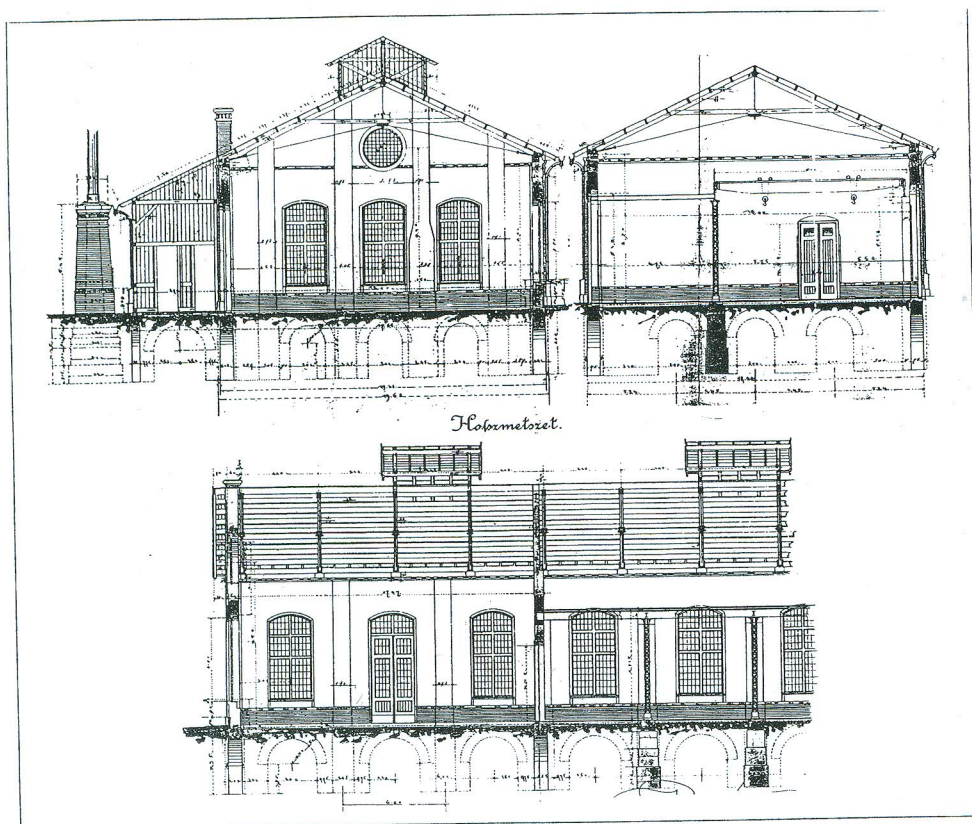
Sadašnje stanje unutrašnjeg prostora radionice

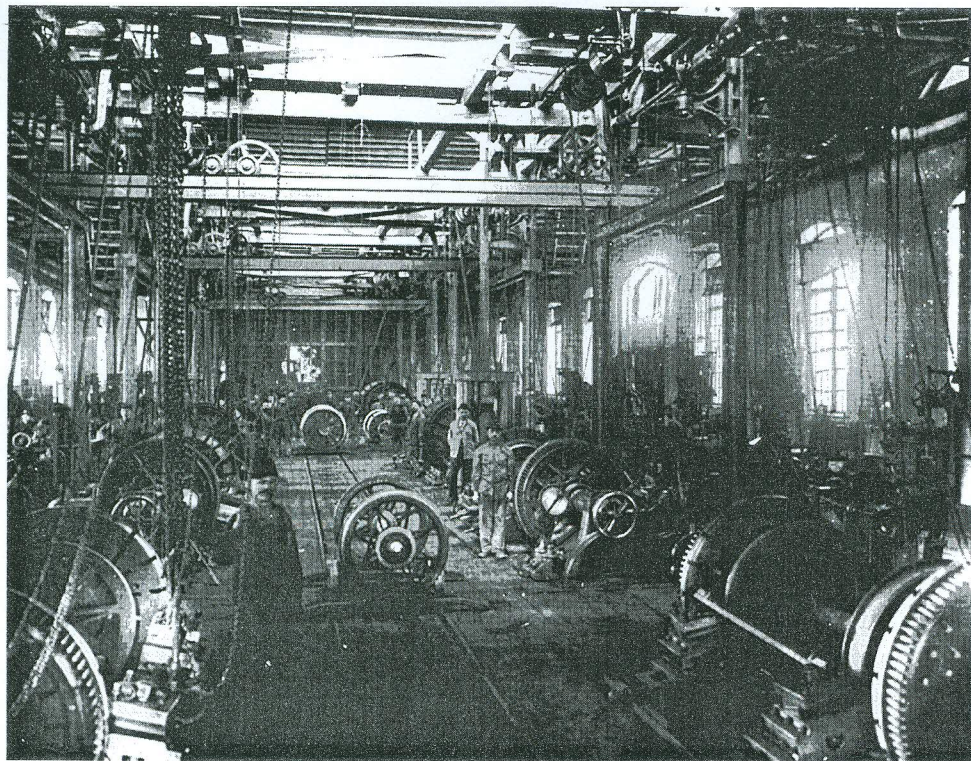




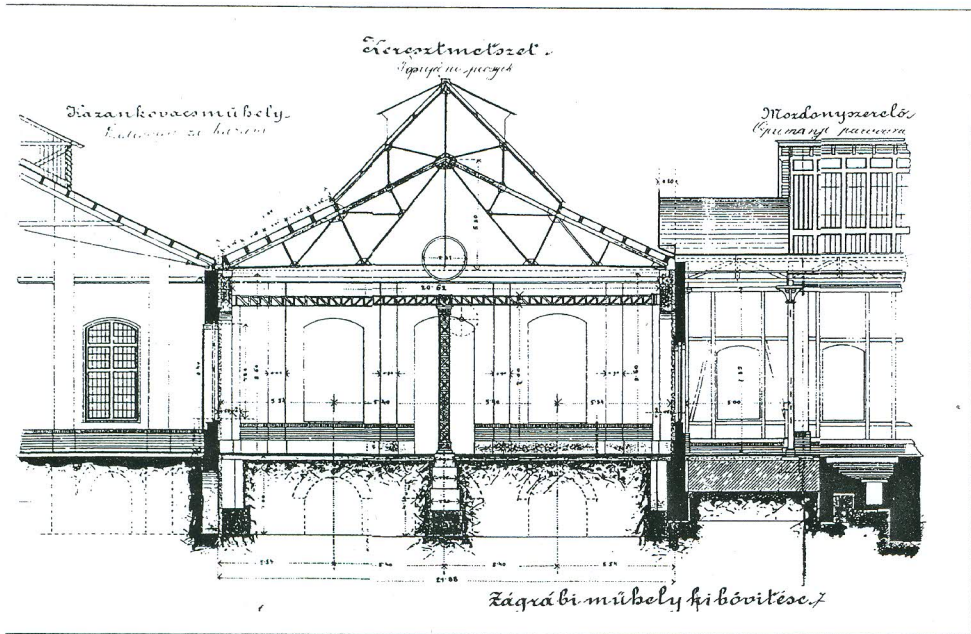
Ličlnica, 1893./94. god., presjeci i pročelja

Radionica za kovače i kazandžije, 1894.-96. god., presjeci





Unutrašnji prostor tokarnice, na početku XX. st.



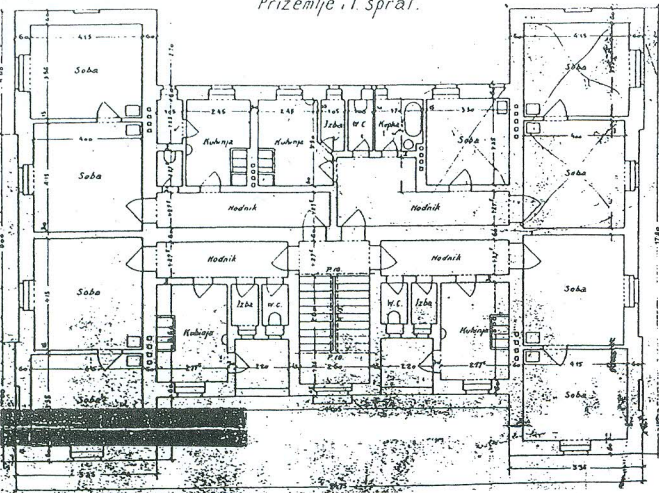
arska radionica, 1900./1901. god., poprečni presjek

Strojarnice Državne željeznice danas su među najstarijim i najbolje sačuvanim cjelinama industrijske arhitekture u Hrvatskoj. Građene kombinacijom zidarskih tehnika i tada novih konstrukcija od željeza i čelika, pojedini pogoni svojim izgledom dobro svjedoče o onovremenim previranjima u modernoj arhitekturi: vanjski zidni plašt izveden je zidanjem i komponiran prema tradicijskim pravilima estetike kuće, dok je pokrov u pravilu drven sa zenitalnim osvjetljenjem koje pridržavaju za ono doba najsvremenija inženjerska konstruktivna rješenja: drveni rešetkasti nosači u radionici za opremu lokomotiva, drvene konstrukcije s čeličnim zategama u kovačnici, lijevani željezni stupovi u tokarnici i čelični rešetkasti krov u novoj tokarnici. Kako je to inače bilo u industrijskoj arhitekturi na kraju XIX. stoljeća, nastojalo se što funkcionalnije upotrijebiti materijal, tako da se u konstrukciji najvećih pogona strojarnice Državne željeznice može jasno vidjeti kasnije proklamirano modernističko načelo o vidljivim konstrukcijama i »iskrenom« materijalu. Budući da je tada polako sazrijevala svijest da zgrada namijenjena industrijskoj proizvodnji ne mora govoriti istim »jezikom« kao i kuća neke druge funkcije, industrijska je arhitektura postupno oslobođena dekorativne kože. Dakaako, trebalo je proći još dosta godina dok je Gropiusov Alfeld postao standardom, ali zagrebačke strojarnice Državne željeznice svakako dobro svjedoče o tom prijelomu u funkcionalističkoj arhitekturi u osvit XX. stoljeća.

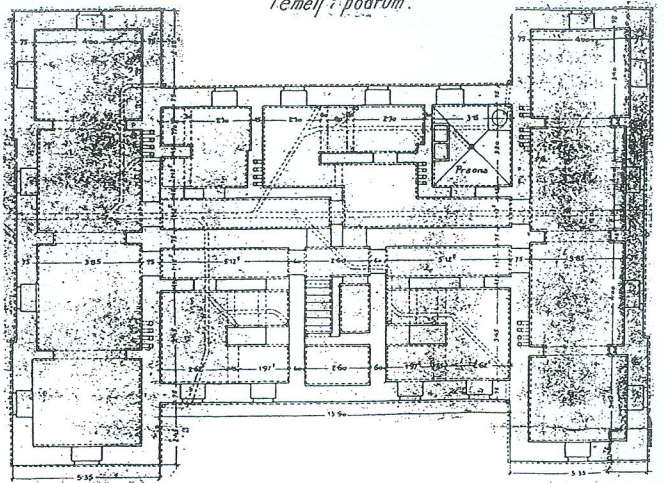
Koliki je značaj arhitekture strojarnica u sklopu zagrebačkog i hrvatskog modernizma, tek treba procijeniti, jer, ne treba zaboraviti, kompleks se počinje graditi dvije godine nakon što je zagrebačka Obrtna škola uselila u novu Bolléovu zgradu i dvadeset i pet godina prije utemeljenja studija arhitekture pri Visokoj tehničkoj školi. U tom intervalu Zagrebački je Donji grad popunjavao najamnim i poslovnim kućama različite kvalitete, s pretežitom historicističkim rješenjima pročelja. Mlada generacija u većini secesijski orijentiranih arhitekata počinje se afirmirati upravo u razdoblju u kojemu se grade najznačajniji objekti strojarnica.

Treba naglasiti da je uz kompleks izgrađeno i željezničarsko stambeno naselje uzduž Trnjanske i nekadašnje Strojarske. Najstariji dio naselja projektirao je Ferenc Pffaf 1897. Prema njegovu projektu sagrađene su tri radničke dvokatnice i jedna jednokatnica za potčinovnike na Trnjanskoj cesti. Željezničarsko je naselje dograđivano još dvadesetih godina, ali uvijek na prosvijećenim principima socijalnih ideja koje su uz svaku kuću osiguravale i dovoljan zeleni pojas. Rast toga prvoga planiranoga radničkog naselja u Zagrebu može dati poticajnih podataka o standardu socijalnog

Prizemlje i. sprat.

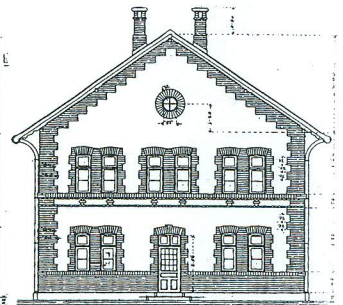
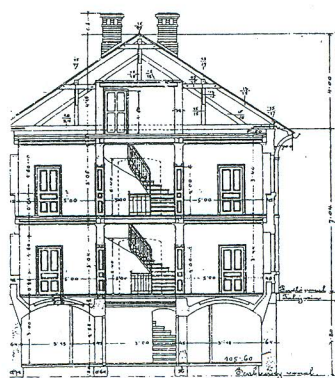
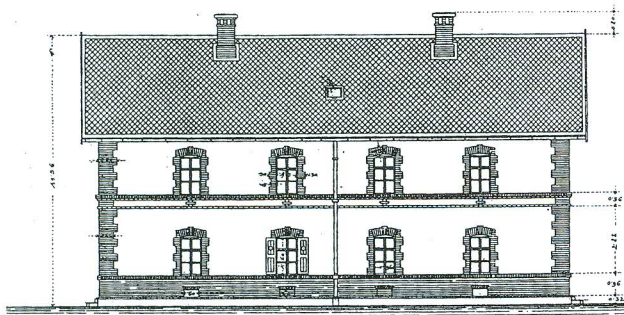


Temelji i podrum.

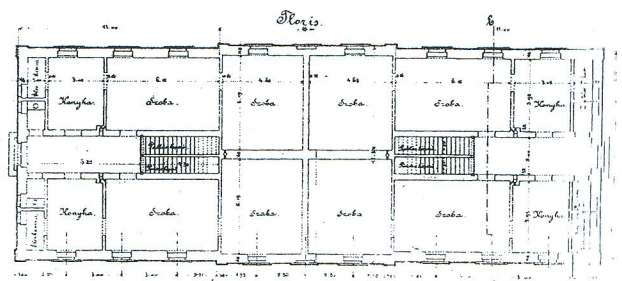
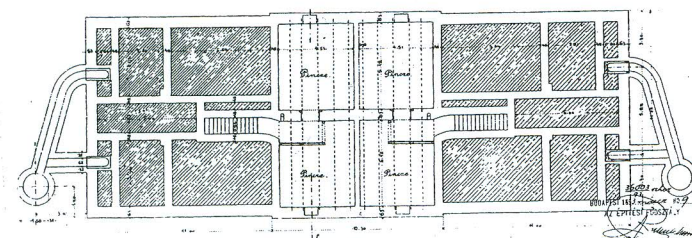
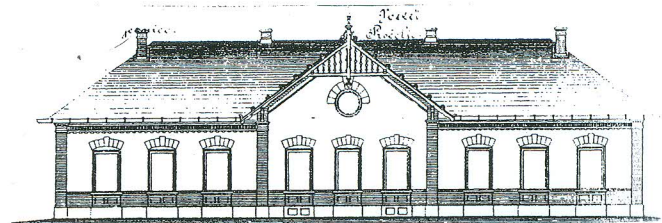
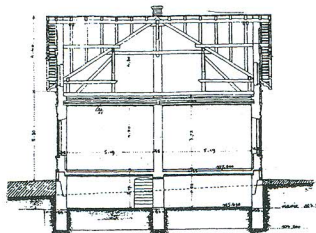
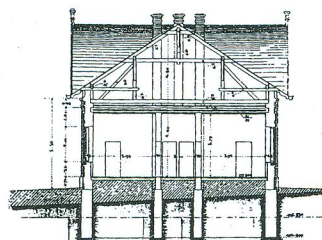


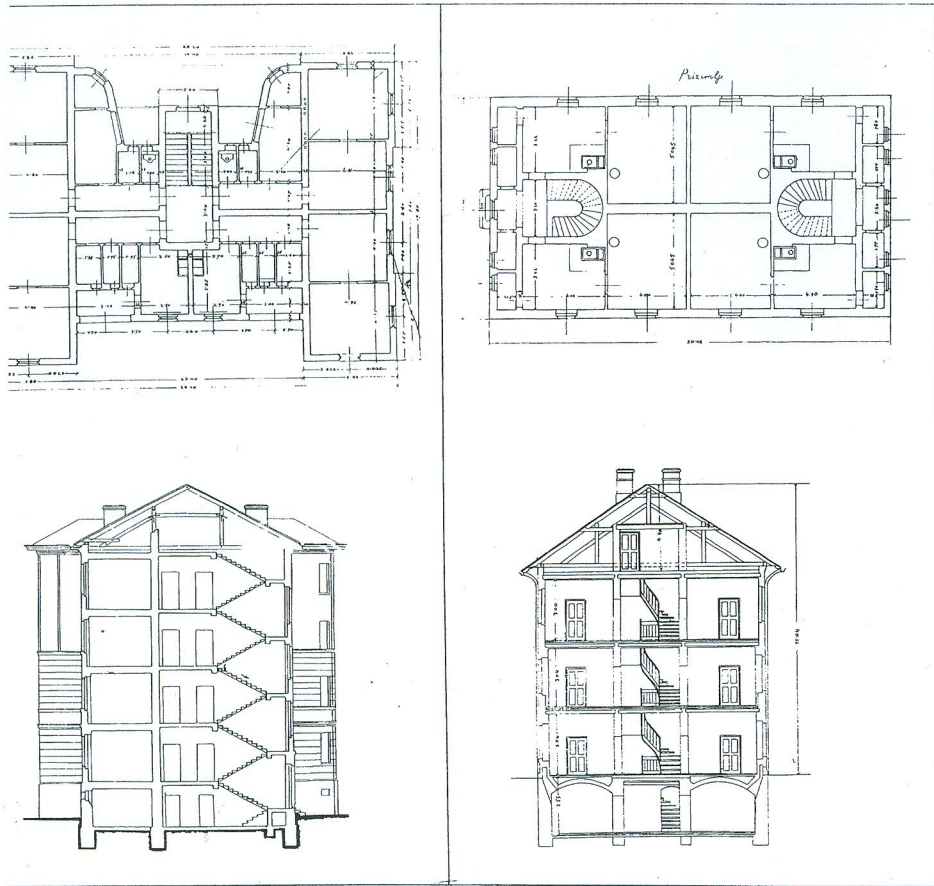
Zgrada za stanove željezničara na Strojarskoj cesti u Zagrebu, 1922. god., tlocrti

Radnička kuća u strojarničkom naselju, 1897./98. god., pročelja i presjek



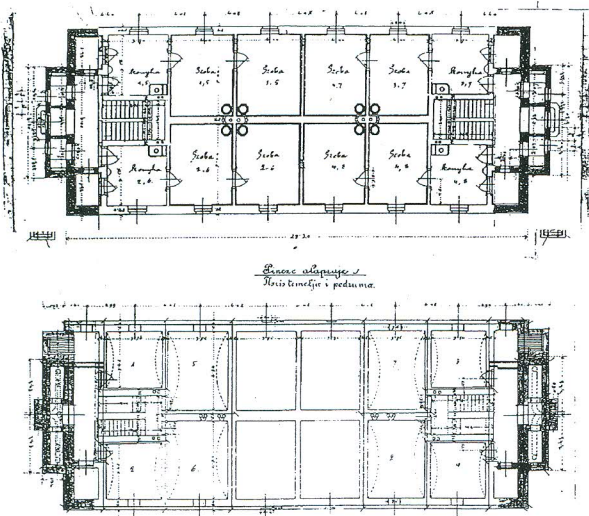
Zgrada za stanove, 1893./94. god., tlocrti presjeci pročelja





ena zgrada državne željeznice, 1922. god., presjek

Nacrtn dvokatne stambene radničke zgrade na Trnjan-
skoj cesti, 1928. god., tlocrt prizemlja i presjek



Podčinovnička kuća, 1897./98. god., tlocrti

stanovanja na kraju XIX. i početku XX. stoljeća u srednjoeuropskoj arhitekturi.

Treba još reći da je pozicija kompleksa kao i Glavnog kolodvora izvedena prema Regulatornoj osnovi iz 1865. godine koja je planirala Zagreb kao grad od 40–50.000 stanovnika! Dakle, ono što je planirano početkom druge polovice prošloga stoljeća, do kraja je realizirano tek početkom ovoga: pruga je sa svojom infrastrukturom zauzela središte grada i presjekla ga na središte i periferiju. Psihološki, pa i u fizičkoj stvarnosti, ta je barijera prisutna i danas kada Zagreb ima milijun stanovnika.

Dakle, u urbanom smislu, to je zanimljiv prostor jer se nalazi gotovo u najstrožem središtu grada, preciznije – u njegovu najintenzivnije periferijski definiranom trnjanjskom dijelu. Dogodi li se relokacija međugradskog željezničkog čvorišta iz središta, kompleks strojarnica postaje još zanimljiviji, jer se otvaraju mogućnosti njegove konzervacije i prenamjene, čime bi se možda na primjeren način sačuvali najvrijedniji dijelovi arhitektonske strukture. Zasad, međutim, kompleks bivših strojarnica ostaje jedan od dijelova periferijskog prostora u srcu grada, odnosno zaostatak planiranja Zagreba s početka industrijske epohe u današnjem gradu, koji u svakom pa i u prostornom smislu intenzivno preživljava završetak te epohe.

Pitanje koje se u ovom trenutku čini najvažnijim jest ovo: postane li sadašnji magistralni pravac koji Zagreb siječe na dva dijela samo pravac gradske željeznice, na koji bi način i s kojim sadržajima mogao biti reurbaniziran prostor strojarnica? I na kraju: u kolikoj bi se mjeri u tom slučaju mogli sačuvati kulturno izuzetno važni ostaci industrijske arhitekture nastale na prijelomu stoljeća kao i velik broj tehničkih sredstava? Kada se danas razmišlja o prostoru željezničkih strojarnica ta se pitanja čine nemimolaznima.

Feda Vukić

Stambene zgrade, situacija

