

## ZAŠTITA I OBNOVA INDUSTRIJSKOG KRAJOLIKA ŽELJEZNICE U ZAGREBU – MOGUĆI KONCEPT RAZVOJA

mr. sc. BISERKA DUMBOVIĆ BILUŠIĆ □ Ministarstvo kulture, Uprava za zaštitu kulturne baštine, Konzervatorski odjel, Zagreb

Cilj ovog izlaganja jest upozoriti na potencijalnu vrijednost zapuštenih industrijskih prostora vezanih za željezničku prugu, kao prostora za stvaranje novog identiteta koji afirmira povijesne, urbanističko-arhitektonske i tehničke strukture.

**Uvod.** Linearni urbani krajolik vezan za trasu željezničke pruge kao granično područje grada i periferije već je od kraja 19. stoljeća do danas, ostao kao pukotina – granično područje u urbanom tkivu Zagreba. Do danas je zadržao karakter mentalne i sociološke granice u kojoj se razdvaja prostor starog dijela grada, do pruge, i novih gradskih područja, iza pruge. Urbanistički je to potencijal i izazov za transformaciju, prenamjenu, revitalizaciju i oblikovanje novih gradskih vizura na temelju očuvanja prostornih, arhitektonskih i tehnički vrijednih povijesnih struktura. Nažalost, prema današnjem odnosu gradske vlasti prema tim prostorima, izraženom u prostornoplan-skoj dokumentaciji i stajalištima nadležne službe zaštite kulturnih dobara, male su mogućnosti za ostvarenje takvih ideja.

U suvremenom urbanizmu europskih gradova zamjetna je tendencija prema graničnim i nekadašnjim industrijskim prostorima grada kao novim scenama života.<sup>1</sup> Sve se veća pozornost pridaje mjestima koja se smatraju graničnima, a nekadašnje rubne zone i granice između središta i periferije postaju sve nejasnije, dobivajući značenje mjesta (ne samo geografskoga već i konceptualnoga). Industrijski, komunalni i skladišni prostori transformiraju su u elitne stambene, muzejske, društvene ili komercijalne sadržaje.<sup>2</sup> Cilj ovog izlaganja jest upozoriti na potencijalnu vrijednost zapuštenih industrijskih prostora vezanih za željezničku prugu, kao prostora za stvaranje novog identiteta koji afirmira povijesne, urbanističko-arhitektonske i tehničke strukture.

**Industrijski krajolik uz željezničku prugu.** U užem smislu industrijski se krajolik željeznice u središnjem gradskom prostoru linijski proteže u smjeru zapad – istok, s odvojkom pruge prema jugu, usporedno sa Savskom cestom, a obuhvaća pružni sustav s tehničkom opremom i nadvožnjacima, prostore i zgrade Zapadnoga i Glavnog kolodvora te strojarnicu državne željeznice, danas Tvornicu željezničkih vozila *Gredelj*. U širem smislu industrijski krajolik željeznice u Zagrebu iz druge polovice 19. stoljeća obuhvaća i ostale tvorničke pogone kao što su Paromlin (1862. godine), Tvornica kave *Franck* (1893. godine), Tvornica duhana (1869. godine), Tvornica papira (1895. godine), Tvornica tekstila, Tvornica ulja i Gradska plinara. Navedene

tvornice dio su industrijskog nasljeđa smještenoga neposredno uz željezničku prugu, koje su u vrijeme svoje gradnje bile smještene na dalekoj gradskoj periferiji, a danas se nalaze u gradskom središtu, uglavnom bez namjene, te su potencijalni prostor za funkcionalnu i prostornu transformaciju. Zbog svoje neprilagodnosti urbanim standardima to je periferijski prostor<sup>3</sup> u središtu grada, ostatak gradogradnje iz 19. stoljeća. Umrežavanjem i povezivanjem tih prostora suvremenim komunikacijskim tehnologijama, stvaranjem svojevrsnog La Villette parka – znanstvenoga, edukativnoga, muzejskoga i tehničkog tipa, Zagreb bi mogao definirati prepoznatljive urbane prostore vezane za željeznicu.

### Planiranje industrijskih zona uz željeznicu u sklopu Regulatornih osnova grada Zagreba druge polovice

**19. stoljeća.** Željeznička pruga Zidani Most – Zagreb, izgrađena 1862. godine zajedno sa zgradom kolodvora *Južnih željeznica* (današnji Zapadni kolodvor), obilježava početak novovjekoga industrijskog i građanskog razvoja grada. Linearni sustav željezničke pruge kroz grad, zajedno s glavnim željezničkim kolodvorom te lokacija industrijske zone južno od pruge bile su planirane i okvirno zacrtane prvom Regulatornom osnovom grada Zagreba iz 1864./1865. godine.<sup>4</sup> Tom je osnovom određena donjogradska ortogonalna urbana matrica u obliku pravilnih urbanih blokova sve do željezničke pruge, jer se smatralo da gradnjom pruge na predloženoj trasi *ne bi bila isključena mogućnost razprostranjenja grada prema jugu*. Uz prugu je planirana i gradnja novoga *osrednjeg kolodvora* na mjestu koje odgovara *interesu cijeloga grada*, otprilike na lokaciji današnje Koturaške ulice, a s njegove južne strane predviđala se gradnja savske luke, koja se trebala povezati s rijekom Savom umjetno prokopanim kanalom. Ideja povezivanja željeznice i iskorištavanja Save kao trgovačkog puta nikad nije realizirana, iako se pojavila još u Regulatornoj osnovi iz 1887./1889. godine.<sup>5</sup> Tako zacrtanim idejama otvorena je urbanistička tema koja će u sljedećim desetljećima urbanistički definirati i planirati Zagreb kao grad prometa i industrije.

Prostor Trnja u neposrednoj blizini željezničke pruge započeo je svoj urbanistički razvoj kao industrijski predio izgradnjom Paromlina, uz Trnjansku cestu (produženu

1 Elin, N. (2002.), *Postmoderni urbanizam*, Orion, Beograd, str. 55.

2 Brojni su primjeri urbanističke revitalizacije i prenamjene nekadašnjih industrijskih i skladišnih zona u europskim gradovima kao što su dokovi u Londonu, lučka skladišta u Dublinu i Københavnu, Gasometer u Beču pretvoren u zonu mješovite namjene, ili primjeri preobrazbe napuštenih industrijskih zona u park - Emscher park u Njemačkoj.

3 Rogić, I. (1991.) *Periferijski puls u srcu od grada*, Sociološko društvo Hrvatske, Zagreb.

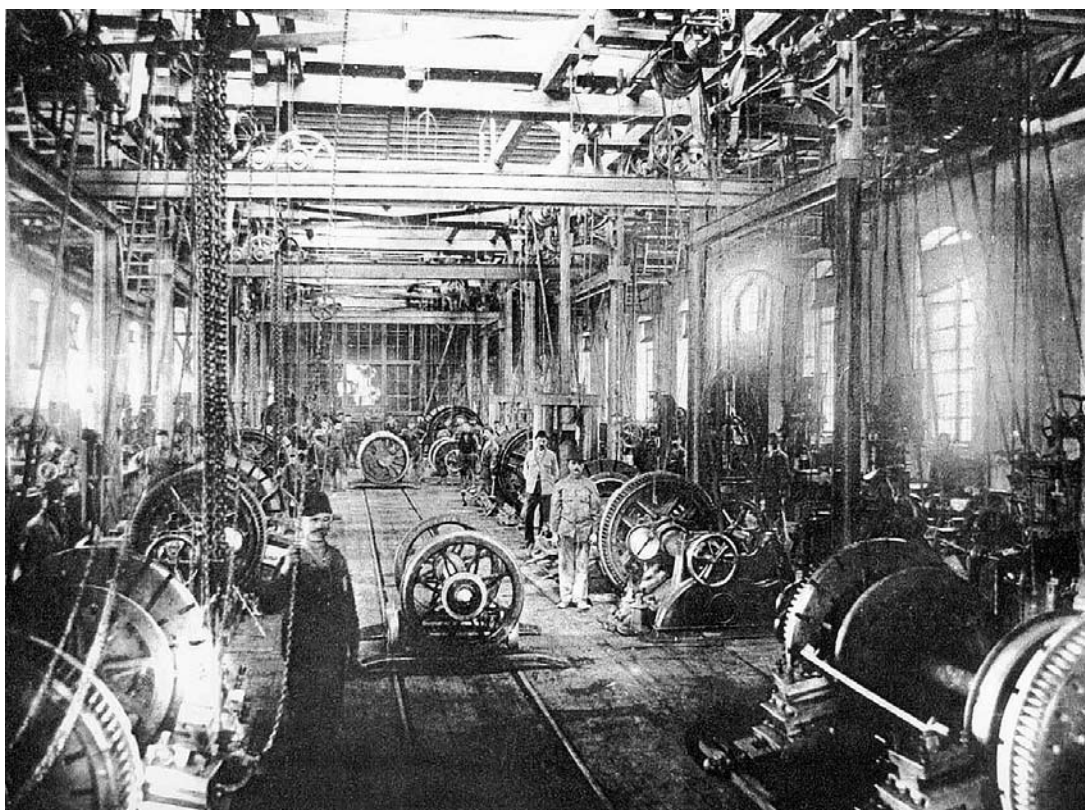
4 \*\*\*Regulatorna osnova za razprostranjenje i poljepšanje slobodnog i kraljevskog glavnog grada Zagreba, 1865. godine, Povijesni arhiv Zagreba, Građevni odjel, sv. 50.

5 \*\*\*Regulatorna osnova za slobodni glavni kraljevski grad Zagreb 1887./1889. godine, Povijesni arhiv grada Zagreba, Građevni odjel, sv. 50.



sl. 1. Pogled na radionički sklop – stanje početkom 20.st.

sl. 2. Unutrašnjost tokarske radionice stanje poč. 20.st.



Umrežavanjem i povezivanjem tih prostora suvremenim komunikacijskim tehnologijama, stvaranjem svojevrsnog La Villette parka – znanstvenoga, edukativnoga, muzejskoga i tehničkog tipa, Zagreb bi mogao definirati prepoznatljive urbane prostore vezane za željeznicu.

Petrinjsku ulicu), 1863. godine, kao prvoga industrijskog pogona na tom području. Regulatorna osnova iz 1887./1889. godine jasno je odredila matricu novo-

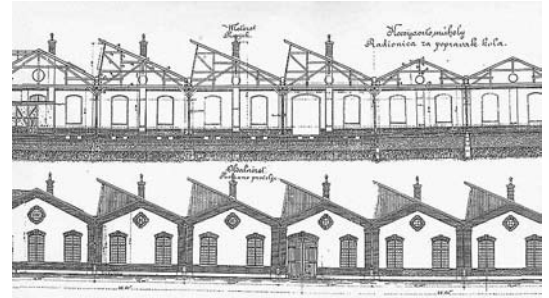
planiranoga industrijskog predjela južno od željezničke pruge, koji se nalazio u drugom razdjelu u Trnju, između Savske ceste na zapadu i potoka Laščine na istoku.



sl. 3. Pročelje radionice za popravak kola – današnje stanje



sl. 4. Nacrt radionice za popravak kola 1894.g



To područje, planirano za gradnju industrijskih pogona, definirano je ortogonalnom mrežom ulica, koje se nadozvezuju na postojeće donjogradske ulice: produženu Petrinjsku i Preradovićevu ulicu.<sup>6</sup> Problem povezivanja Donjega grada s predjelom južno od pruge planirao se riješiti pothodnicima kod novoga željezničkog kolodvora i Botaničkog vrta. Navedenom regulatornom osnovom određena je i lokacija novoga željezničkog kolodvora koji je izgrađen 1890. godine na južnoj strani Trga kralja Tomislava, kao važan prostorni akcent kojim je definiran južni rub Zelene potkove.

Za veliki graditeljski sklop strojarnice tadašnje Državne ugarske željeznice određena je lokacija s južne strane željezničke pruge, na prostoru između Baroševe (današnje Branimirove), Trnjanske i Strojarske ulice. Na temelju projekata izrađenih u Budimpešti 1893. godine, za nepunu godinu dana izgrađene su glavne radioničke zgrade: velike radionice za opremu lokomotiva i vagona, tokarnica i kovačnica, upravna zgrada te niz manjih pratećih građevina. Za njihove je radnike u neposrednoj blizini istočno, uz Trnjansku cestu, nekoliko godina kasnije izgrađeno i prvo plansko radničko naselje u Zagrebu. Nakon toga južno od pruge gradi se Gradska plinara, zajedno s pratećim radničkim naseljem, a sa sjeverne strane Tvornica tekstila i Uljara.

Na temelju navedenih podataka može se zaključiti da su industrijski pogoni koji su u funkcionalnom ili prometnom smislu vezani za željeznicu, građeni na prostorima zacrtanim najstarijim Regulatornim osnovama grada Zagreba, na temelju planiranoga i jasno izraženog urbanističkog stajališta o prostornom ustroju grada.

#### Povijest gradnje industrijskih pogona uz željezničku prugu.

Usporedno s izgradnjom novoga Državnog kolodvora (danas Glavnog kolodvora) 1890. godine pokazala se i potreba izgradnje glavne strojarnice u Zagrebu za servisiranje ondašnjih Kraljevskih južnih željeznica, koje su povezivale Budimpeštu s jadranskim lukama. Projekti za radioničke zgrade – radionicu za opremu lokomotiva i vagona, razna spremišta, tokarnicu i kovačnicu, upravnu zgradu, blagovaonicu za radnike i niz manjih građevina izrađeni su u Budimpešti godine 1893. Građevna je dozvola izdana 26. travnja 1893. godine, a gradnja je trajala samo 16 mjeseci, tako da je već 26. kolovoza 1894. izdana uporabna dozvola. Glavne se radioničke zgrade zbog povećanih potreba proizvodnje ubrzo dograđuju, već 1911. godine, a nešto sporije sve do Drugoga svjetskog rata.<sup>7</sup>

Stari vodotoranj, građen 1890. godine, koji se nalazio uz željezničku prugu, sjeverno od glavnih radioničkih zgrada, srušen je 1986. godine, tako da je danas očuvan samo vodotoranj iz 1930-ih godina, smješten na istočnoj strani sklopa, uz Strojarsku cestu, kao jedina vertikalna dominantna sklopa. Prije dvadesetak godina srušen je i pješački most iznad željezničke pruge, koji je bio jedina veza prugom prekinute komunikacije Petrinjska – Trnjanska ulica.

Za radnike i činovnike zaposlene u Strojarnici izgrađeno je stambeno naselje, smješteno južno od tvorničkog sklopa, uz Trnjansku cestu. Godine 1897. zatražena je građevna dozvola za izgradnju triju kuća sa stanovima za radnike i jedne za stanove podčinovnika, a nacрте je potpisao mađarski arhitekt Ferenc Pffaf.<sup>8</sup> Uporabna dozvola za kuće izdana je 1898. godine. Strojarničko stambeno naselje organizirano je na tada suvremenom predlošku radničkog stanovanja u obliku samostojećih zgrada s više malih stanova, a okružene su zelenilom – zajedničkim parkovnim prostorom bez ograda.

S obzirom na brzi rast i širenje gradskog područja, Generalni regulacioni plan Zagreba iz 1936. godine predviđao je premještanje tih pogona iz gradskog središta. Na prostoru koji je zauzimala Strojarnica planiran je parkovno uređeni prostor s nekoliko samostojećih građevina. Nakon 1945. godine niz građevinskih zahvata – dogradnji, prigradnji i rekonstrukcija – realizirano je bez planerskog mišljenja; prema funkcionalnim potrebama dograđuju se i prigrađuju građevine bez arhitektonske vrijednosti, štoviše one narušavaju prvobitnu prostornu koncepciju i arhitektonske vrijednosti najstarijih građevina tvorničkog sklopa. Takvim je zahvatima izgubljena čitljivost izvorne urbanističke koncepcije, dogradnjama su izmijenjena i devastirana pročelja, što je umanjilo prepoznatljivost i čitljivost izvornih arhitektonskih struktura.

**Valorizacija industrijskog krajolika.** Valorizacija industrijskog krajolika željeznice s kraja 19. stoljeća u Zagrebu kao linijskoga prostornog sustava polazi sa stajališta očuvanja prostorne cjelovitosti, međudjelovanja i povezanosti i osnova je za daljnje postupke donošenja odluka o njegovoj zaštiti i stupnju očuvanja.

Zbog složenosti prostornih i graditeljskih struktura valorizacija se provodila na nekoliko razina: urbanističkoj, arhitektonskoj i tehničkoj. Analizirani su i vrednovani zadani urbanistički parametri – prostorna matrica i

<sup>6</sup> U obrazloženju Regulatorne osnove iz 1889. godine navodi se da u II. razdjelu *sljede samo postojeće ceste i putovi izravnenih crtab, pa jih popunjuje s nekoliko ponajviše prečki povezanih cestab koje jedna od druge dosta daleko stoje... Trnjanska cesta da se uzdrži i uredi kao ulica s drvoredi i vrti ispred kuća...*

<sup>7</sup> Dokumentacija koja obuhvaća pisani i grafički dio - nacрте tvorničkih zgrada iz 1893. godine, nacрте za dogradnje radioničkih zgrada iz 1911. godine, nacрте za radničke stambene zgrade 1897. godine - nalazi se u Povijesnom arhivu grada Zagreba, GP, Građevni odjel, sv. 3032.

<sup>8</sup> Povijesni arhiv Zagreba, Građevni odjel, sv. 3032.



organizacija tvorničkog sklopa te njegov odnos prema urbanom okruženju i glavnim gradskim komunikacijama.<sup>9</sup> U analizama je dokumentirano stanje prostora u vrijeme gradnje i u pojedinim razvojnim fazama, kako bi se u usporedbi s današnjim stanjem i stupnjem očuvanosti prepoznale izvorne urbanističke vrijednosti. U sklopu prostornih analiza istraženi su prostorni i komunikacijski odnosi s okolnim prostorom, tj. vanjskim urbanim tkivom, ali i interne komunikacije sklopa. Nakon provedenih analiza definirano je stanje najkvalitetnije i najočuvanije faze urbane matrice tvorničkog sklopa, njegova prostorna struktura te odnosi prema okolnom gradskom prostoru. Primijenjeni ortogonalni raster ulica koji odgovara težnji za pravocrtnim kretanjem, slobodnim vidicima i mjerljivim udaljenostima nije rezultat primjene geometrijskih načela na gradski prostor već smjerova kretanja koji zahtijevaju izravan i logičan suodnos postupaka, postizanja cilja najkraćim i najsigurnijim putem te uklanjanje slučajnosti, ali i mogućnost promjene u granicama sustava.

U valorizaciji prostornih obilježja sklopa nezaobilazne su analize *slike prostora*<sup>10</sup>, odnosno estetsko-morfološka obilježja industrijskog sklopa, koja se očituju u prostornoj kompoziciji i visinskim gabaritima te u postojanju prostornih dominantni, vertikalnih prostornih obilježja (tvorničkih dimnjaka, vodotornjeva i sl.). Vertikala dimnjaka i/ili vodotornja koja sublimira temu industrijskog krajolika, linearno povezanog trasom željezničke pruge, sudjeluje u stvaranju spleta znakova u unutrašnjem prostoru grada, stvarajući mentalne slike gradskog prostora.



U oblikovanju strukture urbanog prostora industrijskog krajolika značajnu ulogu imaju i hortikulturno uređene površine, koje se pojavljuju u predjelima radničkog stanovanja i oko upravnih zgrada jer vegetacija nije bila formativni element u zonama proizvodnih pogona.<sup>11</sup>

Analiza funkcija i sadržaja pojedinih tvorničkih dijelova unutar proizvodnih procesa i njihove funkcionalne veze važni su parametri za razumijevanje, valorizaciju, a osobito za pravilan pristup očuvanju i interpretaciji industrijskog sklopa. Važno je sagledati sadržajnu cjelovitost tvorničkog sklopa, koja, osim proizvodnih, obuhvaća i ostale sadržaje kao što su radničke zgrade, blagovao-nice, restorani, upravne zgrade, stambene kolonije i sl.

Analiza građevne strukture obuhvaća kronologiju gradnje pojedinih zgrada unutar tvorničkog sklopa, analize arhitektonskih sklopova i elemenata, konstruktivnog sustava, oblikovanja pročelja i unutrašnjosti, upotrijebljenih materijala i tehnika gradnje te završne obrade prostorija. Radioničke zgrade Strojarnice Državne željeznice građene su kombinacijom zidarskih tehnika obodnih zidova i tada novih konstruktivnih elemenata, stupova s kapitelima od ljevanog željeza i krovnim rešetkastim nosačima (drvenim ili čeličnim), proizvedenih industrijski, u velikim serijama, koji su omogućili montažni način gradnje. Unutrašnji su prostori tada riješeni s najsuvremenijim konstrukcijama: stupovima s drvenim rešetkastim nosačima u radionici za opremu lokomotiva, drvenim konstrukcijama s čeličnim zategama u kovačnici, čeličnim rešetkastim krovom u tokarnici, a detalji kapitela nosivih stupova kao jedini dekorativni elementi interijera primjer su industrijskog dizajna svog vremena. Osvjetljenje unutrašnjeg prostora postignuto je zenitalno i formama shad krovova. Velike površine radioničkih pročelja dekorirane su decentnom plastikom, plitkim lezenama ili polustupovima koji odvajaju pojedina prozorska polja, izvedena fasadnom opekom.

Tri najstarije građevine strojarničkog sklopa: radionica za popravak lokomotiva i vagona, radionica za kovače i kotlare te tokarska radionica, izgrađene od 1894. do 1901. godine stupnjem očuvanosti arhitektonskih i konstruktivnih obilježja, kao i tehničkim inventarom, imaju najveću arhitektonsku i povijesno-urbanističku vrijednost. S obzirom na činjenicu da u njima postoje

sl. 5. Detalji konstruktivnih sklopova radionice za popravak kola

sl. 6. Dio pročelja radionice

9 \*\*\* (1993), Strojarnica nekadašnje Državne ugarske željeznice, studija za upis u Registar kulturnih dobara, Regionalni zavod za zaštitu spomenika kulture u Zagrebu (danas Ministarstvo kulture, Konzervatorski odjel u Zagrebu).

10 Morfološko-estetske analize temelje se na postavkama iznesenim u djelu Lynch, K. (1974.). *Slika jednog grada*, Građevinska knjiga, Beograd.

11 Opisani postupci valorizacije provedeni su u sklopu Konzervatorske studije za GUP industrijskoga grada Duge Rese 1996. godine i Konzervatorske studije za Detaljni urbanistički plan centra Duge Rese, 1997.-2001. godine, Državna uprava za zaštitu kulturne baštine, Glavno povjerenstvo u Zagrebu (danas Ministarstvo kulture, Uprava za zaštitu kulturne baštine, Konzervatorski odjel u Zagrebu), te u Studiji Strojarnice nekadašnje Državne ugarske željeznice u Zagrebu, Regionalni zavod za zaštitu spomenika kulture u Zagrebu, 1993. (danas Ministarstvo kulture, Uprava za zaštitu kulturne baštine, Konzervatorski odjel u Zagrebu).



očuvani izvorni nosači od ljevanog željeza i prijenosnici, radionička oprema iz vremena gradnje te, osobito, zbog svoje prostorne cjelovitosti, sklop ima izuzetno značenje za nacionalnu industrijsku arheologiju.

Nezaobilazan je postupak inventarizacija i valorizacija tehničke oprema, strojeva i uređaja, npr. parnih čekića u zgradi kovačnice, koji datiraju s kraja 19. stoljeća, a još su u funkciji, iako su muzejski vrijedni primjerci neprocjenjive vrijednosti za industrijsku arheologiju. Optimalno bi bilo očuvati inventar i opremu u samoj građevini koja se prenamjenjuje, ako je riječ o muzejskoj namjeni. U protivnome ih treba premjestiti u muzejske ustanove.

Osim opreme i strojeva u radionicama, važan su element i inženjerske građevine i oprema vezani za željezničku prugu: nadvožnjaci, mostovi, skretnice i signalni uređaji koji potječu iz vremena gradnje pruge.

**Industrijski sklopovi – kulturna dobra, urbanistički potencijal Zagreba.** Urbanističko-arhitektonski industrijski sklopovi nekadašnje Strojarnice Ugarske državne željeznice (Tvornica željezničkih vozila *Gredelj*) i zagrebačkog Paromlina, zaštićeni su rješenjima o zaštiti (1980., odnosno 1992. godine) i dokumentirani konzervatorskim studijama što ih je izradio Regionalni zavod za zaštitu spomenika kulture (danas Konzervatorski odjel u Zagrebu, pri Ministarstvu kulture). Važno je istaknuti da su tadašnjim rješenjima o zaštiti osim povijesnih građevina bile obuhvaćene i njihove parcele, dakle cjelokupni prostor u kojemu se ostvarivao proizvodni proces, uključujući i stambeno naselje Strojarnice s početka 20. stoljeća. S obzirom na činjenicu da industrijska arhitektura ovisi o tehnološkom procesu koji se u njoj zbiva, sve zgrade u sklopu važne su za razumijevanje tog procesa. To znači da se industrijska zgrada ne može promatrati zasebno, izvan konteksta sklopa, već kao njezin sastavni dio.<sup>12</sup>

Stoga se na tragu suvremenih europskih shvaćanja o valorizaciji industrijske baštine, koja polazi sa stajališta procesa proizvodnje, odnosno cjelovitoga industrijskog sklopa, a ne od pojedinačnih zgrada, zaštita i očuvanje provode na istom načelu. Zagrebački Paromlin, dakle, podrazumijeva strukturirani urbanističko-arhitektonski sklop koji se sastoji se od nekoliko građevina i vanjskih površina povezanih u jedinstvenu arhitektonsku i oblikovnu, a nekad i funkcionalnu cjelinu: peterokatne zgrade mlina, skladišta i transmisije, armiranobetonskog silosa, vertikale paromlinskog dimnjaka te prve upravne zgrade kao primjera najstarijeg sloja izgradnje kompleksa. *Te jedinice čine prepoznatljivu gradsku vizuru i jedan su od parametara za određivanje vizualnog izgleda grada, ali i svjedočanstvo kako o razvoju industrije u nas, tako i novih arhitektonskih konstrukcija i materijala.*<sup>13</sup>

Postojanje industrijskih sklopova Strojarnice i Paromlina, uz linijski sustav željeznice, s očuvanim zgradama Zapadnoga i Glavnog kolodvora, nadvožnjacima i

mostovima u gradskom tkivu prezentira vrijeme prve intenzivne industrijalizacije i izgradnje Zagreba, odnosno urbanističkih tendencija prilagođenih zahtjevima industrije i prometa. Osim zasebnih i pojedinačnih, navedene strukture stvaraju integralnu vrijednost industrijskoga urbanog krajolika 19. stoljeća u Zagrebu, vezanoga za željezničku prugu, koji nije rezultat stihije ni divlje gradnje, već je urbanistički osmišljen i planiran prvim Regulatornim osnovama grada. Dodatno značenje i vrijednost leže u činjenici da je u primjeru Strojarnice riječ o jedinom, u gotovo izvornom stanju očuvanom industrijskom sklopu tog tipa u Europi, čije su radioničke zgrade s očuvanim inventarom podudarne s tendencijama u arhitekturi s kraja 19. i početka 20. stoljeća. Povijesne industrijske zgrade u zagrebačkim tvornicama druge polovice 19. i početka 20. stoljeća projektirali su tada vodeći zagrebački arhitekti<sup>14</sup> postavljajući zahtjev za iskrenošću arhitekture, odnosno za čitljivošću materijala, konstrukcije i funkcije te kao preteče moderne imaju veliko značenje za povijest arhitekture.

Današnje stanje u zaštiti industrijskih pogona vezanih za željezničku prugu, u usporedbi s vremenom prije dvadesetak godina nije se promijenilo nabolje. Još uvijek nije obavljena cjelovita inventarizacija ni valorizacija prostorne i građevne strukture, kao ni tehničkog inventara u sklopu Strojarnice, Tvornice željezničkih vozila *Gredelj*. Naprotiv, 2006. godine doneseno je novo *Rješenje o zaštiti kulturnog dobra*<sup>15</sup>, koje predviđa očuvanje samo dvije zgrade tvorničkog sklopa: radionice za lokomotive i kovačnice, što je suprotno suvremenim kriterijima valorizacije i zaštite, prema kojima valja očuvati cjelovitost industrijskih sklopova.

**Urbanistička revitalizacija.** Urbanistička revitalizacija podrazumijeva odnos prema urbanom prostoru koji će rehabilitirati njegove povijesne, prostorne, arhitektonske, tehničke i estetske vrijednosti na način da se prostor nedestruktivno prenamijeni za nove sadržaje.

Sukladno tendencijama urbanog projektiranja na kontekstualan način, uz poštovanje lokalnoga i povijesnog konteksta, rehabilitirajući povijesne građevine u kombinaciji s novima, i na prostoru vezanom za željezničku prugu otvara se mogućnost za urbanu revitalizaciju s velikim rasponom raznolikih sadržaja: od željezničkog muzeja, muzeja arhitekture te niza sličnih prostora javne i društvene namjene. Prostor gradskog središta koji se pruža uz željezničku prugu kao psihološku i fizičku barijeru daje elemente za "nacionalnu i zagrebačku urbanu i kulturnu obnovu, gdje se može promovirati kulturno civilizacijska slika Hrvatske i Zagreba".<sup>16</sup>

*Utvrdivši da je planiranje čuvanje i prenošenje (makar samo našeg osjećaja ili naše želje da sve promijenimo), ostaje da se upitamo što zapravo čuva urbanist koji planira razvoj grada. Čuva ono što je vrijedno. Ali što je vrijedno? I koju vrstu vrijednosti čuva? Odgovor je najčešće: estetsku ili povijesnu, ili jedno i drugo istodobno. Estetska vrijednost kao vizualni prostor – pri-*



12 Rogić, T. (2001.), *Sustav kriterija zaštite i njen značaj*, u: *Grad za 21. stoljeće*, zbornik simpozija o preobrazbi industrijskog naslijeđa, Karlovac, str. 44.

13 Galović, K. (2001.), *Kraljevski povlašteni zagrebački parni i umjetni mlin*, u: *Grad za 21. stoljeće*, zbornik simpozija o preobrazbi industrijskog naslijeđa, Karlovac, str. 260.

14 Projekte za paromlinski sklop potpisuju inženjeri i arhitekti J. Carnelutti, Klada i Štefan, Honigsberg i Deutsch, Josip Dubsky, a za strojarničke zgrade, među ostalima mađarski arhitekt F. Pfaff.

15 Gradski zavod za zaštitu spomenika kulture i prirode, Zagreb.

16 \*\*\* (2000.), GUP grada Zagreba, Gradski zavod za planiranje razvoja grada Zagreba i zaštitu okoliša, nacrt za javnu raspravu.



Današnje stanje u zaštiti industrijskih pogona vezanih za željezničku prugu, u usporedbi s vremenom prije dvadesetak godina nije se promijenilo nabolje. Još uvijek nije obavljena cjelovita inventarizacija ni valorizacija prostorne i građevne strukture, kao ni tehničkog inventara u sklopu Strojarnice, Tvornice željezničkih vozila *Gredelj*.

sl. 7.– 8. Vodotoranj iz 1930. kompleks Tvornice željezničkih vozila *Gredelj* (snimila L.D.T., 2008.)

pisivanje vrijednosti vizualnim činjenicama grada. Uloga urbanista je da djeluje kao regulator, koji treba spriječiti neprirodan urbanistički razvoj, a to znači, budući da je nije riječ o prirodnim pojavama nego o ljudskim djelima, nemoralan urbanistički razvoj. ....Urbani razvoj je

moralan (održiv), kad se odvija u interesu i na korist svih građana, a nemoralan kad se odvija u interesu i na korist jednog sloja ili pojedinca, a na štetu svih ostalih; kad se daje prednost isključivo razvoju jedne ili samo nekih funkcija, paralizirajući ili kočeci razvoj drugih.<sup>17</sup>

<sup>17</sup> Argan, G. C. (1989.), *Arhitektura i kultura*, Logos, Zagreb, str 58.



Kao suprotnost korporativnom (investitorskom) urbanom krajoliku, u traganju za novom urbanošću moguće je postaviti paradigmu urbanističke revitalizacije najstarijih industrijskih prostora grada, koja ima uporište u očuvanju povijesno vrijednih slojeva i struktura.

Kao suprotnost korporativnom (investitorskom) urbanom krajoliku, u traganju za novom urbanošću moguće je postaviti paradigmu urbanističke revitalizacije najstarijih industrijskih prostora grada, koja ima uporište u očuvanju povijesno vrijednih slojeva i struktura. Očuvanje najvrednijih primjera industrijske arhitekture nastale na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće i pripadajućega tehničkog inventara, umreženih u sustav industrijskog krajolika, potencijal je za stvaranje novoga urbanog i kulturnog identiteta središnjega gradskog prostora.

Važno svojstvo povijesnih građevina i prostora jest da priopćuju i prezentiraju neki sadržaj ili ističu neke vrijednosti, čime grad doživljava preobrazbu u smislu prenošenja određenih urbanih sadržaja te postaje grad na više razina (mentalnih). Gradski tematski park: industrijski, znanstveni, muzejski, zabavni, edukativni – svojevrsni zagrebački *la Villette*, zasnovan na industrijskom krajoliku cjelovito očuvanih proizvodnih sklopova, povezanih željezničkom prugom u samom gradskom središtu otvara mogućnost novih komunikacijskih dimenzija, povezujući na suvremeni način 19. s 21. stoljećem.

Složimo li se s tezom da je urbanizam znanost upravljanja urbanim vrijednostima,<sup>18</sup> moguće je očekivati da urbanistička rehabilitacija i revitalizacija industrijskog krajolika željeznice u Zagrebu neće ostati samo utopijska misao.

#### IZVORI I LITERATURA

1. Povijesni arhiv u Zagrebu
2. Muzej grada Zagreba
3. Ministarstvo kulture, Uprava za zaštitu kulturne baštine, Konzervatorski odjel u Zagrebu
4. Gradski zavod za zaštitu spomenika kulture i prirode, Zagreb
5. Argan, G. C., *Arhitektura i kultura*, Logos, Zagreb, 1989.
6. *Grad za 21. stoljeće, zbornik 1. hrvatskog simpozija o preobrazbi industrijskog naslijeđa*, Karlovac, 2001.
7. Elin, N., *Postmoderni urbanizam*, Orion, Beograd, 2002.
8. Rogić, I., *Periferijski puls u srcu od grada*, Sociološko društvo Hrvatske, Zagreb, 1991.

Primljeno: 14. veljače 2007.

#### URBAN REVITALISATION OF THE INDUSTRIAL LANDSCAPE OF THE RAILWAY IN ZAGREB – UTOPIA OR POSSIBLE REALITY?

The linear urban landscape along the railway lines, as border area between city and outskirts, has ever since the end of the 19th century represented a fissure or borderline area in the urban fabric of Zagreb.

In a narrow sense, the industrial landscape of the railways in the centre of the city space stretches linearly from west to east, with a branch line off towards the south, in parallel with Savska cesta, and covers the permanent way with technical devices and overpasses, spaces and buildings of the West and Main Railway Stations and the engine workshop of the national railways, today known as the Gredelj Railway Vehicles Factory. In a broader sense, the industrial landscape of the railways in Zagreb from the second half of the 19th century covers other factory plant such as Paromlin [Steam Mill] (1952), Franck Coffee Factory (1893), Tobacco Factory (1869), Paper Factory (1895), Textile Factory, Oil Factory and Municipal Gasworks. These factories are part of the industrial heritage located immediately along the railway lines, which at the time of their construction were located on the distant city periphery, and yet are today in the centre of town, on the whole without any purpose, but are potential space for functional and spatial transformation. Because of their incompatibility with urban standards, this is peripheral space in the centre of town, a remainder of the city development of the 19th century.

It has retained the character of mental and sociological border dividing the area of the old part of the city, up to the lines, and the new areas, beyond the tracks. This is a planning potential and challenge for transformation, change of purpose, revitalisation and the formation of new city visions on the basis of the preservation of spatial, architectural and technically valuable historical structures.

In the contemporary planning of European cities there is an obvious trend towards the border and one-time industrial areas of cities as new scenes of life. Increasing attention is devoted to areas considered borderline, and the onetime borders between centre and periphery are become increasingly unclear, taking on the significance of places, not just geographically, but conceptually too. Industrial, utility and warehousing spaces are transformed into elite housing, museum, social or commercial contents. Through the networking and linking of these spaces with contemporary communications technologies, the creation of a kind of La Villette park, of the scientific, educational, museum and industrial type, Zagreb is capable of defining distinct urban spaces related to the railway line.

The objective of this paper is to draw attention to the potential value of the abandoned industrial areas related to the railway line, as space for the creation of a new identity that endorses the historical, urban and architectural and industrial structures.