

Dragan Damjanović
Sandra Brajković

Dragan Damjanović
Odsjek za povijest umjetnosti
Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu
<https://orcid.org/0000-0003-2589-8075>
ddamjano@ffzg.hr

Sandra Brajković
sandra@studioquasar.hr

Pregledni članak / Scientific review
Primljen / Received: 30. 8. 2023.

UDK: 725.1:629.4(497.5 Karlovac)"18/19"
DOI: <https://doi.org/10.17018/portal.2023.8>

Kompleks željezničkog kolodvora u Karlovcu: povijest izgradnje i stilsko rješenje

SAŽETAK: Članak govori o izgradnji i stilskom rješenju zgrada kompleksa željezničkog kolodvora u Karlovcu. Prvi (provizorni) kolodvor u Karlovcu sagrađen je oko 1865. i podiglo ga je bečko Društvo južnih željeznica, vjerojatno prema projektu arhitekta Wilhelma Flattticha. Nakon 1880. godine pruga s kolodvorom u vlasništvu je Ugarskih kraljevskih državnih željeznica koje su podigle cijeli niz zgrada karlovačkoga kolodvorskog kompleksa. Središnja prijemna kolodvorska zgrada, najmonumentalnija građevina kompleksa, podignuta je 1900. – 1903. godine prema projektu mađarskog arhitekta Ferenc Pfaffa, u neorenesansnom stilu. Riječ je o jednoj od najmonumentalnijih kolodvorskih zgrada podignutih u tom razdoblju u Hrvatskoj.

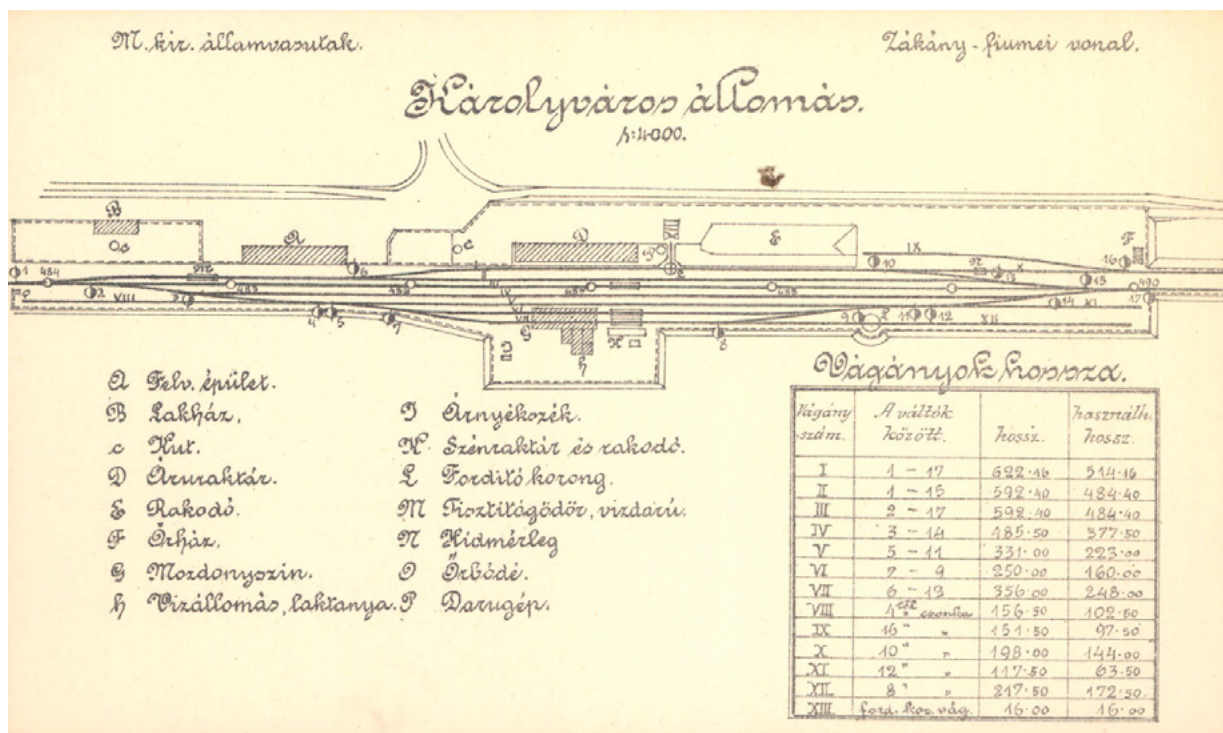
KLJUČNE RIJEČI: Karlovac, kolodvor, Wilhelm Flattich, Ferenc Pfaff, Društvo južnih željeznica, Kraljevske ugarske državne željeznice, historicizam, neorenesansa, industrijska arhitektura

Kompleks kolodvora Hrvatskih željeznica u Karlovcu predstavlja vrijedan primjer industrijske baštine Hrvatske druge polovine 19. i početka 20. stoljeća. Osim same kolodvorske zgrade čini ga još cijeli niz uglavnom raznih utilitarnih, industrijskih, skladišnih te stambenih i uredskih građevina koje su dijelom, zbog deindustrijalizacije Karlovca kao i zbog promjena u načinu pokretanja i održavanja vlakova, izgubile svoju izvornu funkciju (sl. 1).

Ovaj kompleks nije do sada bio detaljno istraživani. Ne postoji ni jedan tekst koji bi se monografski detaljno bavio poviješću izgradnje i stilskim rješenjem njegovih brojnih

građevina. Rezultat je to, prije svega, okolnosti u kojima su industrijska i prometna arhitektura Hrvatske općenito, a i arhitektura 19. i početka 20. stoljeća u Karlovcu, još uvijek slabije istražene. To dakako ne znači da se ove građevine ne obrađuju u mnoštvu tekstova.

Osnovne podatke o izgradnji kolodvora i željezničke infrastrukture u Karlovcu može se, u većoj ili manjoj mjeri, naći u svim knjigama koje se dotiču povijesti željeznice u Hrvatskoj. Od knjiga koje se bave izgradnjom željezničke infrastrukture u Hrvatskoj, pa u tome kontekstu spominju karlovački željeznički kompleks, osobito treba istaknuti knjige Josipa Gorničića-Brdovačkog *Razvitak željeznica*



1. Situacija željezničkog kolodvora krajem 19. stoljeća (Hrvatski željeznički muzej, Zagreb)
Railway station at the end of the 19th century (Croatian Railway Museum, Zagreb)

u Hrvatskoj do 1918. godine¹, Siniše Lajnerta *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*², te tekstove Nikole Crnkovića o riječkoj pruzi.³

Dolazak željeznice u Karlovac i izgradnja prvoga kolodvora (1865.), a potom i sadašnje kolodvorske zgrade (1900. – 1903.) nezaobilazna su epizoda i svih tekstova o povijesti Karlovca, što je i razumljivo s obzirom na ulogu koju je u gospodarstvu ovoga grada odigrala željeznica. Gradnja kolodvora spominje se u svim monografijama koje govore o povijesti grada, poput knjige Rudolfa Strohal *Grad Karlovac opisan i orisan*⁴, zatim knjige Marije Vrbetić i Agneze Szabo *Karlovac na razmeđu stoljeća*⁵ te knjige Zlatka Gurskog *Karlovac, panorama jednog vremena*⁶; potom u katalogu izložbe Marinke Mužar Božić *Karlovac i Karlovčani u 19. stoljeću*⁷ te opsežnoj monografiji Radovana Radovinovića, vrlo iscrpnom izvoru informacija o arhitekturi grada, *Stari Karlovac. Ulice, kuće, ljudi*.⁸

Konačno, kolodvorom se bave i tekstovi koji se usredotočuju na povijest kolodvorske arhitekture u Hrvatskoj,

članak Jasne Galjer *Arhitektura željezničkih kolodvora u Hrvatskoj u drugoj polovini 19. stoljeća*⁹ i monografija Nede Staklarević i Tamare Štefanac *Željeznički kolodvori u Hrvatskoj. Priča o ljudima, zgradama i vlakovima*¹⁰ koja donosi i najviše podataka o gradnji kolodvora i ostalih zgrada u željezničarskom kompleksu u Karlovcu.

Iz ove skupine tekstova, koji se usredotočuju na arhitekturu zgrada kolodvorskog kompleksa, treba osobito izdvojiti i pionirski tekst Mirjane Goršić *Željeznički kompleks Karlovac, Tehničko-tehnološki elementi*¹¹, jedini monografski članak posvećen ovoj graditeljskoj cjelini koji je predstavljao osnovu za njezinu zaštitu te polazišnu točku za izradu ovoga članka, kao i tekst Marinke Mužar priložen unutar *Elaborata konzervatorsko – restauratorskih istraživanja pročelja industrijskog kompleksa zgrada željezničkog kolodvora u Karlovcu*.¹²

Osim na navedenoj literaturi, tekst koji slijedi, velikim se dijelom temelji na podacima preuzetim iz arhivske dokumentacije (Državnog arhiva u Karlovcu, Arhiva Mađarskih državnih željeznica u Budimpešti, Hrvatskog željezničkog muzeja u Zagrebu), te iz suvremenih novina koje su izlazile u Karlovcu na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće, na prvome mjestu na vijestima iz listova *Karlovački glasnik*

1 GORNIČIĆ-BRDOVAČKI, 1952.

2 LAJNERT, 2003.

3 CRNKOVIĆ, 1998; CRNKOVIĆ, 2019, 12–15

4 STROHAL, 1906.

5 VRBETIĆ, SZABO, 1989.

6 GURSKY, 1991.

7 MUŽAR BOŽIĆ, 1982.

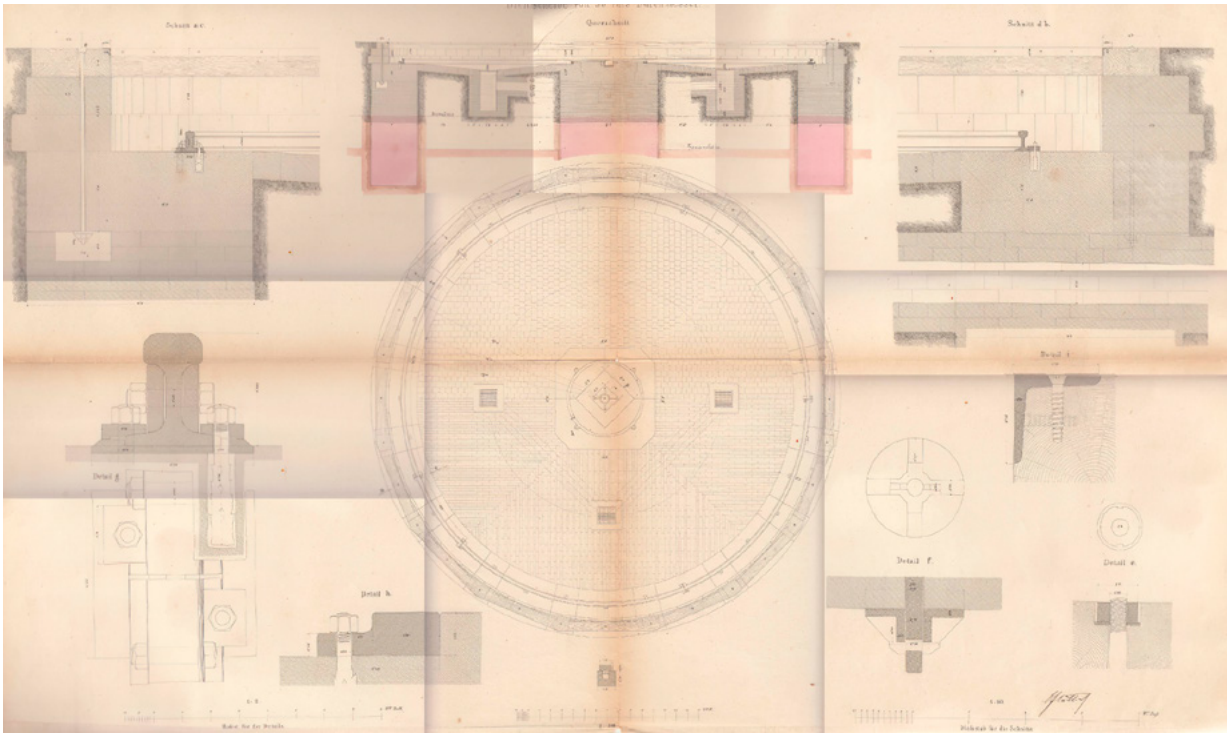
8 RADOVINOVIĆ, 2010.

9 GALJER, 2000, 158–165.

10 STAKLAREVIĆ, ŠTEFANAC, 2015.

11 GORŠIĆ, 2001, 119–127.

12 MUŽAR, 2019, 14–17.



2. Projekt za okretaljku u kompleksu željezničkog kolodvora Karlovac, Wilhelm Flattich, oko 1865. (Konzervatorski odjel u Karlovcu)
Project for a turntable at the Karlovac railway station complex, Wilhelm Flattich, c. 1865 (Conservation Department in Karlovac)

i *Svjetlo* te zagrebačkog dnevnog lista *Agramer Zeitung* u kojima su se pratili brojni koraci vezani uz pripreme i izvedbu današnje kolodvorske prijemne zgrade, ali i dijela drugih zgrada željezničkog kompleksa u Karlovcu.

Kompleks karlovačkog kolodvora i drugih željezničkih zgrada južno i sjeverno od kolodvora zaštićeno je nepokretno kulturno dobro i upisan je u Registar zaštićenih kulturnih dobara Republike Hrvatske pod brojem Z-5912. Osim osnovnih podataka o izgradnji kompleksa, u opisu ovoga kulturnog dobra istaknuto je kako je „Kompleks [...] jedinstven i jedan od najstarijih primjera cjelovito sačuvanog industrijsko-tehničkog sklopa te vrste u Hrvatskoj“¹³, što je nesumnjivo predstavljalo osnovu za njegovo zaštićivanje. Namjera je ovoga članka pokazati, s jedne strane, mjesto kompleksa kolodvora Karlovac u korpusu hrvatske arhitektonske baštine 19. i početka 20. stoljeća, a s druge, ukazati na arhitektonske vrijednosti pojedinačnih građevina, na prvom mjestu prijemne zgrade kolodvora.

Karlovac i željeznica

Izgradnja najstarije željezničke infrastrukture u Hrvatskoj, pa tako i u Karlovcu, neraskidivo je povezana sa specifičnim političkim položajem koji je tadašnja Trojedna Kraljevina Hrvatska, Slavonija i Dalmacija imala u drugoj

polovini 19. i početkom 20. stoljeća u okviru Habsburške Monarhije, odnosno nakon 1867./68. godine u Austro-Ugarskoj. Prije sklapanja Austro-ugarske nagodbe 1867. godine, izgradnja željeznica bila je prilagođena, na prvom mjestu, interesima gospodarske i političke elite u Beču, prijestolnici cijele Monarhije. Sredina 19. stoljeća istodobno je razdoblje u kojemu izgradnju željezničke infrastrukture velikim dijelom realiziraju privatne tvrtke, od kojih je za naše područje najvažnije Društvo južnih željeznica. Carsko i kraljevsko povlašteno društvo južnih željeznica (Die k. k. privilegierte Südbahn-Gesellschaft), kako mu je glasilo službeni puni naziv, odigralo je ključnu ulogu u izgradnji prve željezničke pruge u Hrvatskoj Pragersko – Čakovec 1860. godine,¹⁴ a njemu se može zahvaliti i što je sagrađena prva željeznička pruga koja je 1862. godine povezala Zagreb s ostatkom Monarhije preko Zidanog mosta i Ljubljane. Krakovi ove željeznice produženi su potom do Siska i Karlovca. Pravac Zagreb – Karlovac otvoren je 1. lipnja 1865., stoga je Karlovac, od toga trenutka, svakodnevno povezan željezničkom linijom s glavnim gradom Hrvatske, a preko Zagreba i s ostatkom Europe.¹⁵

Odmah po izgrađivanju željezničke linije Karlovac – Zagreb, u Karlovcu su sagrađene i prve zgrade Društva južnih željeznica. Sačuvana dokumentacija u

13 Prema Registru kulturnih dobara Republike Hrvatske: <https://www.min-kulture.hr/default.aspx?id=6212&kdId=410162875>, gledano 20. 6. 2020.

14 LAJNERT, 2003, 16–18.

15 GORNIČIĆ-BRDOVAČKI, 1952, 170; LAJNERT, 2003, 18, 75–77.

Konzervatorskom odjelu u Karlovcu¹⁶ pokazuje kako se većinom radilo o provizornim drvenim zgradama koje danas više uglavnom ne postoje, te da ih je projektirao tada glavni projektant Društva južnih željeznica Wilhelm von Flattich. Uz prijemnu zgradu u sklopu kolodvorskog kompleksa, od većih je objekata sagrađeno skladište za vatrogasne predmete, šupa za dobra i vodotoranj, te remiza za lokomotive. Čini se da je jedini objekt koji je Flattich projektirao u Karlovcu, a koji je ostao sačuvan do danas, takozvana *okretaljka*, odnosno remiza za lokomotive, namijenjena, kako joj samo ime kaže, okretanju lokomotive, te koja je u tom trenutku bila nužna s obzirom na to da je u Karlovcu završavao krak linije Društva južnih željeznica (sl. 2).

Za razvoj grada Karlovca izgradnja željeznice bila je od ključne važnosti. U gradu se, naime, roba koja se dovozila najprije Savom do Siska, a potom Kupom do Karlovca, pretovarivala na vagone koji su je dalje prevozili, bilo do industrijskih centara Monarhije na području Donje Austrije, Češke i Moravske bilo do glavne izvozne luke Monarhije u Trstu. Kako se dio robe utovarivao na vagone već u Sisku i nije se više prevozio Kupom do Karlovca, a od tamo kopnom do luka na Jadranu, izgradnja željeznice istodobno je označila početak pada trgovine u Karlovcu koja je u prvoj polovini i sredinom 19. stoljeća dovela do tada neviđenoga prosperiteta grada, o čemu svjedoče i danas brojne gradske klasicističke i romantičarske palače (Vranycznyjevih, Baraka, i drugih obitelji). Zlatno doba povijesti karlovačke trgovine tada se približavalo kraju, no zato će željeznica, osobito nakon što je Karlovac povezan željeznicom s Rijekom, odigrati ključnu ulogu u razvoju industrije u ovome gradu.

Presudnu ulogu u daljnjoj izgradnji željezničke infrastrukture u Karlovcu, kako je već i navedeno, odigrale su političke promjene u drugoj polovini 60-ih godina 19. stoljeća. Austro-ugarskom nagodbom 1867. godine Habsburška Monarhija podijeljena je na Austrijsko Carstvo i Kraljevinu Ugarsku. Trojedna Kraljevina, prema Hrvatsko-ugarskoj nagodbi iz 1868., postala je dio ugarskog dijela Monarhije, no s poluautonomnim statusom. Hrvatska se autonomija protezala na tri resora – unutrašnje poslove, bogoštovlje i nastavu te pravosuđe. Ministarstvo trgovine, kao i Ministarstvo financija bili su zajednički za cijeli ugarski dio Monarhije, što znači da su bili kontrolirani iz Budimpešte i da su se prilagođavali gospodarskim interesima ugarskih, na prvom mjestu budimpeštanskih privrednika, što će osobito doći do izražaja u izgradnji željeznica, koju najvećim dijelom realizira državna tvrtka

– Kraljevske ugarske državne željeznice (Magyar Államvasutak, skraćeno MÁV).

Kako je dodatkom Ugarsko-hrvatskoj nagodbi Rijeka postala teritorij neposredno podređen Ugarskoj, ovaj se grad pretvara u glavnu izvoznu luku istočnog dijela Monarhije, zbog čega ga je bilo potrebno što prije povezati željezničkom vezom s prijestolnicom Budimpeštom. Izgradnja pruge između Budimpešte i Rijeke bila je prioritet ugarskih vlasti pa je dovršena, usprkos izrazito zahtjevnom terenu i visokoj cijeni, već 1873. godine.¹⁷ Njezinom se izgradnjom Karlovac pretvara u jednu od glavnih usputnih stanica na putu prema Jadranu.

U izgradnji željeznice prema Karlovcu i od Karlovca prema Rijeci ključnu je ulogu odigrala poduzetnička obitelj Pongratz, čije su tvrtke izvodile radove. Radilo se o, u to vrijeme, najbogatijoj i najpoduzetnijoj obitelji u Hrvatskoj koja je u svojem vlasništvu imala cijeli niz tvrtki. Ključnu su ulogu odigrali tako i u izgradnji prvoga tramvaja u Zagrebu, zatim pivovare, tvornice papira, najvećega rudnika ugljena u Hrvatskoj, u Vrdniku u Srijemu, itd. Po završetku pruge koja je povezala Karlovac i Rijeku, dali su izraditi veliki fotografski album s prikazom sagrađene infrastrukture i prirodnih ljepota prostora kroz koji je pruga prolazila.¹⁸

Budući da su Kraljevske ugarske državne željeznice na tlu Hrvatske, na pravcu između Budimpešte i Rijeke, podigle pruge između Žakanja (granice s užim dijelom Mađarske) i Zagreba te između Karlovca i Rijeke, dok je dio pruge između Karlovca i Zagreba na istome pravcu od ranije bio u vlasništvu Društva južnih željeznica, kako bi se cijeli pravac integrirao i služio interesima ugarske države, Kraljevske ugarske državne željeznice otkupile su 1880. godine od Društva južnih željeznica prugu između Zagreba i Karlovca.¹⁹ Ugarskom željezničkom infrastrukturom na tome je pravcu, kao i u ostatku zapadne Hrvatske, upravljala Prometna uprava kraljevskih ugarskih državnih željeznica u Zagrebu (koja je kroz desetljeća učestalo mijenjala svoje ime)²⁰ sa svojim vlastitim inženjerima kojima su često povjeravani projekti raznih željezničarskih zgrada.

Kronologija izgradnje prijemne zgrade karlovačkog kolodvora

Izgradnju riječke pruge nije isprva pratila izgradnja ostatka modernije željezničke infrastrukture na području Hrvatske. I u Zagrebu i u Karlovcu Ugarske državne željeznice

16 Dokumentacija je u Konzervatorski odjel u Karlovcu dospjela iz nekadašnjeg građevnog (inženjerskog) ureda Hrvatskih željeznica u Karlovcu.

17 O gradnji željezničke linije više u: GORNIČIĆ-BRDOVAČKI, 1952, 159; KALLA-BISHOP, 1973, 66, 68–69.; STROHAL, 1906, 180–182; MUŽAR BOŽIĆ, 1982, 6; CRNKOVIĆ, 1998, 6–7; GORŠIĆ, 2001, 121–123; OTT, 2008, 649–650; KRMPOTIĆ, 2013, 85–90; STAKLAREVIĆ, ŠTEFANAC, 2015, 193; CRNKOVIĆ, 2019, 12–15.

18 LAJNERT, 2003, 81, 83.

19 LAJNERT, 2003, 23; STAKLAREVIĆ, ŠTEFANAC, 2015, 193–194

20 LAJNERT, 2003, 28–9



3. Ferenc Pfaff, prijemna zgrada kolodvora Hrvatskih željeznica u Osijeku, 1898. – 1899. (snimka D. Damjanović, 2023.)
Ferenc Pfaff, Reception building of the Croatian Railways station in Osijek, 1898–1899 (D. Damjanović, 2023)

nisu tijekom 70-ih i 80-ih godina 19. stoljeća gradile veće željezničke stanice, već su primarno investirale u izgradnju novih pravaca, te dakako, u željezničku infrastrukturu na području uže Ugarske. Stoga se u Karlovcu gotovo četiri desetljeća (od 1865. do 1900.) koristio stari skromni kolodvor Društva južnih željeznica. Slična je situacija bila i u drugim dijelovima Hrvatske sve do 1890-ih, kada se općenito intenziviraju investicije budimpeštanskih institucija u graditeljske poduhvate na području Hrvatske. Kao svojevrsni se početak toga investicijskog ciklusa može označiti izgradnja zgrade zagrebačkog Glavnog kolodvora (1890. – 1892.). Karlovački kolodvor na red će doći gotovo puno desetljeće kasnije.

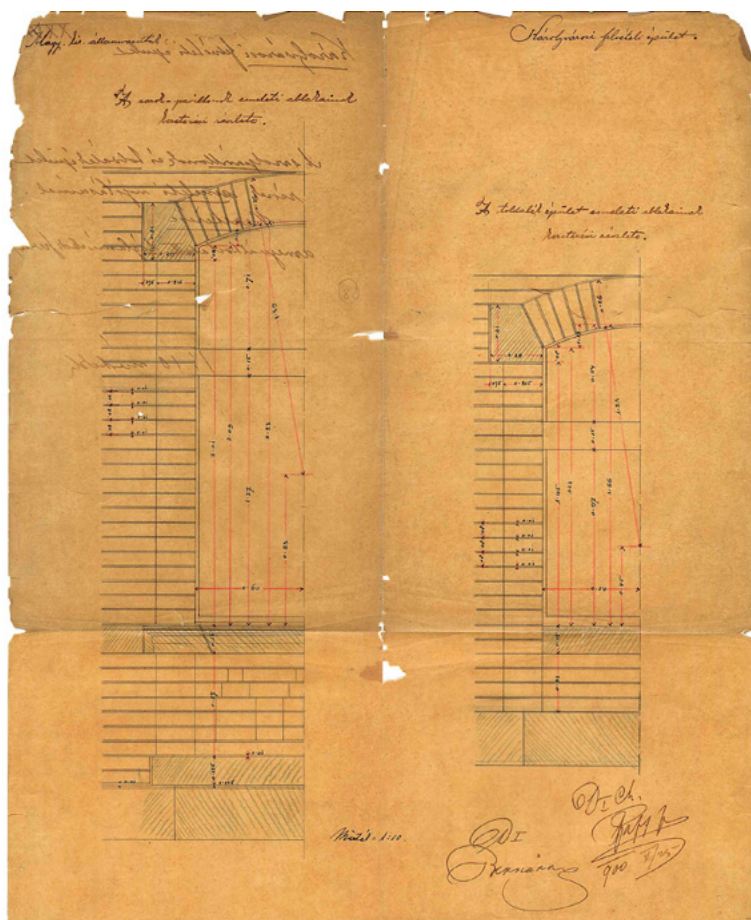
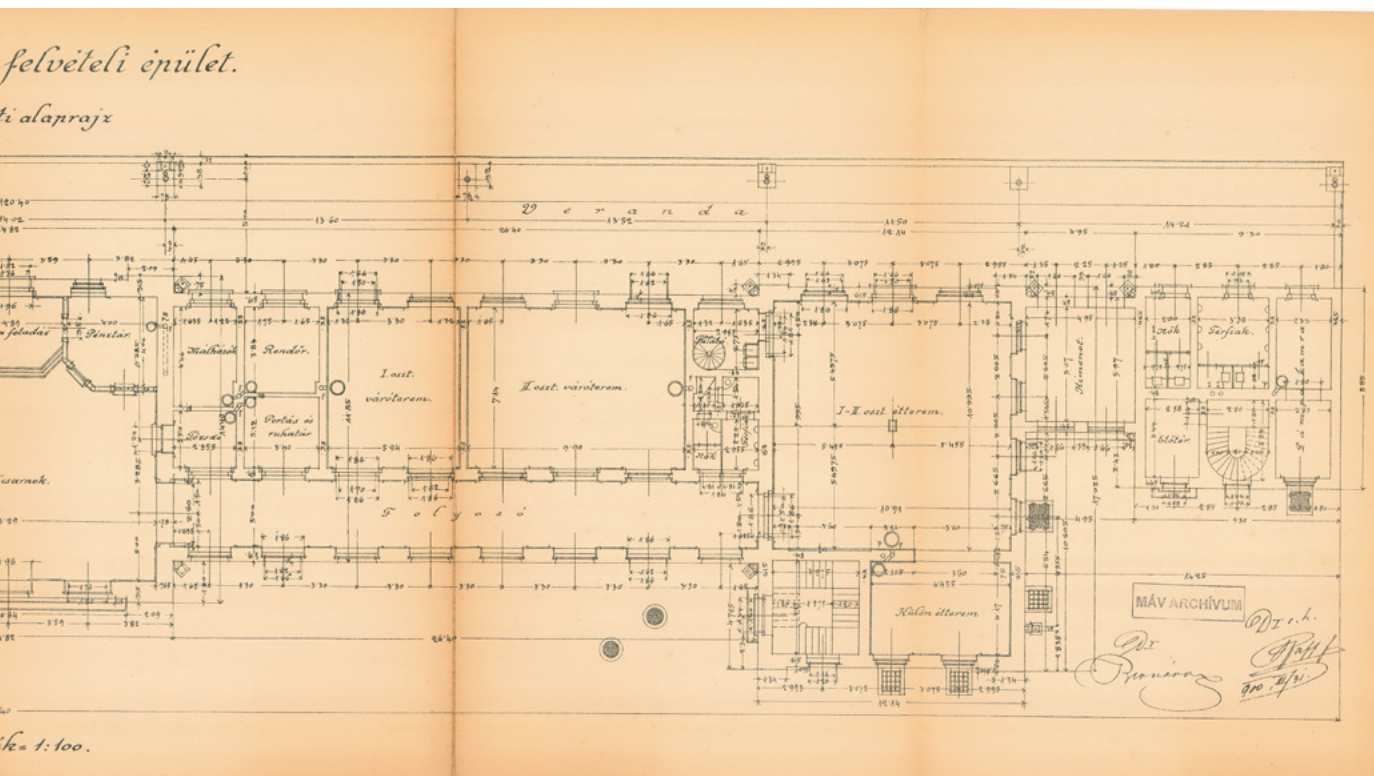
Izgradnja novoga kolodvora planirala se niz godina s obzirom na to da stari kolodvor, ne samo izgledom nego i veličinom, nije zadovoljavao potrebe Karlovca, osobito stoga što je ovaj grad krajem 19. stoljeća postao jedan od najvažnijih centara trgovine drvom u Hrvatskoj.²¹ Kroz Karlovac je početkom 20. stoljeća dnevno prolazilo 10 putničkih i 30 teretnih vlakova,²² pa je bilo nužno pristupiti izvedbi nove kolodvorske prijemne zgrade. Prvi ozbiljni

korak u njezinoj realizaciji poduzet je 1898. godine. Tada je organiziran komisijski pregled terena na kojemu je trebao biti izgrađen kolodvor. Predsjednik komisije bio je Odjelni savjetnik Vladimir Ehrenhöfer, inače jedan od najzaslužnijih pojedinaca za realizacije investicija Ugarskih državnih željeznica u Hrvatskoj. U njoj su bili, nadalje, sa strane generalne inspekcije željeznica, nadinspektor Jenik, Hrvatsku zemaljsku vladu zastupali su građevni nadsavjetnik inženjer Juraj Augustin i nadinženjer Ritter von Ernst, Zagrebačku županiju Mark Aurel v. Fodroczy i vojni erar potpukovnik Ostojić, Karlovački kotar predstojnik Winkler, karlovačko Gradsko poglavarstvo gradonačelnik Josip Vrbanić i nadinženjer Eisenhut, Općinu Banija načelnik općine Vuksan, a Upravu državnih željeznica nadinženjer Czerna i inženjer Besz, voditelj prodaje L. Leitner, inspektori Schebelln i Bende te prometni šef Moravek. Po obavljenom pregledu sastavljen je protokol o gradnji novoga kolodvora na mađarskom i hrvatskom jeziku, u kojem je već tada bilo jasno utvrđeno da će biti podignut na istome mjestu na kojemu se nalazio dotadašnji kolodvor.²³ Iako se, pri tome, najavljivalo da će već

21 VRBETIĆ, 1989, 25.

22 Veliki Karlovac, *Karlovački glasnik*, 47 (22. 11. 1902.), 1.

23 Der neue Bahnhof in Karlstadt, *Agramer Zeitung*, 203 (7. 9. 1898.), 5.



5. Detalj rasternog luka i izvedbe okvira otvora prijemne zgrade, Ferenc Pfaff, 1900. (Državni arhiv u Karlovcu, HR-DAK-86, Zbirka građevinske dokumentacije grada Karlovca)
 Detail of the relieving arch and the design of the opening frame of the reception building, Ferenc Pfaff, 1900 (State Archives in Karlovac, HR-DAK-86, Collection of construction documents of the city of Karlovac)

i lijepo...“³³ Ubrzo potom, u kolodvoru je uređen i restoran koji se odlikovao modernošću unutarnjega uređenja.³⁴

Prvotno je bilo procijenjeno da će nova prijemna kolodvorska zgrada stajati 280 000 forinti,³⁵ no na kraju je odlučeno da će se podići daleko veća zgrada čiji su troškovi izgradnje procijenjeni na čak 460 000 forinti.³⁶ Radilo se o jednoj od najvećih investicija koje su tadašnja budimpeštanska ministarstva realizirala na području Trojedne Kraljevine Hrvatske, Slavonije i Dalmacije, stoga ne čudi reprezentativnost i veličina kolodvorske zgrade.

Arhitekt Ferenc Pfaff i prijemna zgrada karlovačkog kolodvora

Kako je već spomenuto, projektant nove prijemne zgrade karlovačkoga željezničkog kolodvora mađarski je arhitekt Ferenc Pfaff. Dobro je poznato da je riječ o jednom od glavnih arhitekata MÁV-a, kojemu je, sukladno tome položaju, povjereno projektiranje brojnih kolodvora u nizu gradova u današnjoj Mađarskoj – Debrecenu (1894.), Temišvaru (1898. – 1899.), Pečuhu (1898. – 1899.), Segedinu (1902.) i brojnim drugim,³⁷ a u Hrvatskoj kolodvora u Zagrebu (1890. – 1892.), Rijeci (1892.), Osijeku (1898. – 1899.),³⁸ i naposljetku Karlovcu (1900. – 1903.).³⁹

U Pfaffovu opusu i u povijesti arhitekture kolodvorskih zgrada u Mađarskoj osobito se ističe zagrebački kolodvor, koji je svojom monumentalnošću nadmašivao sve ostale kolodvore, osim budimpeštanskih.⁴⁰ Neorenesansna paladijanska zgrada duga 180 metara postala je nova južna granica zagrebačkog Donjeg grada i istodobno njegov glavni portal. Osim kolodvora, MÁV je u Zagrebu ubrzo potom realizirao golemi kompleks strojarnice, naselje službenika i činovnika Mađarskih državnih željeznica, kao i, danas zaboravljenu, zgradu neorenesansne pošte, koja je također bila djelo Ferenc Pfaffa.⁴¹

Uz zagrebački je kolodvor, najmonumentalnija Pfaffova željeznička stanica u Hrvatskoj, vrlo sličnog oblikovnog rješenja, no nešto manjih dimenzija, riječki kolodvor, također neorenesansna paladijanska zgrada izduženoga tlocrta. Ostali Pfaffovi kolodvori na području Trojedne Kraljevine, osječki i karlovački, skromnije su građevine. Osječki je jednokatna struktura vrlo skromne arhitektonske dekoracije. Iako je viši od karlovačkoga, ima jednostavnije

oblikovno rješenje. Karlovački kolodvor (premda, dakako, daleko skromniji od zagrebačkog i riječkog) reprezentativniji je i kvalitetnije je arhitektonski riješen od osječkog, no povezuje ih materijal od kojega su im izvedena pročelja – unutar Pfaffova opusa u Hrvatskoj ističu se po tome što je pri izvedbi njihovih pročelja korištena fasadna opeka (sl. 3).

Usporedba rješenja ovih četiriju kolodvora pokazuje kako je Pfaff vješto prilagođavao veličinu kolodvora i raščlambu njihovih pročelja veličini grada i prometnom značaju kolodvorske zgrade – zagrebački je kolodvor stoga najreprezentativniji, riječki je nešto jednostavniji, karlovački još jednostavniji, dok osječki izgleda tek kao uvećana verzija kolodvora u manjim naseljima. Prostorna ustrojstva, grupiranje paviljona i nižih krila koja ih povezuju, polaganje kolodvora uz prugu (a ne na završetku pruge), slično je kod svih navedenih kolodvorskih zgrada.

Da je Ferenc Pfaff nesumnjivo autor projekata po kojemu je izgrađena zgrada prijemne zgrade karlovačkog željezničkog kolodvora,⁴² potvrđuje sačuvana dokumentacija u Državnom arhivu u Karlovcu te u Arhivu Mađarskih državnih željeznica u Budimpešti (sl. 4, 5). Niz tlocrta kolodvorske zgrade (tlocrti podruma, prizemlja, krova, datirani 31. 3. 1900. godine, projekt za stubište, datiran 4. 8. 1900.) kao i detaljni projekt za izvedbu prozora, datiran 5. 10. 1900., potpisao je, naime, ovaj arhitekt. Osim toga, i oblikovno se rješenje kolodvora, kako će analiza stilskih osobina zgrade u nastavku ovoga članka pokazati, direktno nadovezuje na druge Pfaffove prijemne kolodvorske zgrade. Projekt za glavno pročelje kolodvora nije se mogao pronaći ni u jednom od spomenutih arhiva u kojima je istraživano gradivo vezano za ovu građevinu, međutim, objavljen je u *Karlovačkom glasniku* krajem lipnja 1900. godine, tako da je dostupan za analizu.⁴³ Usporedba objavljenog projekta za pročelja i sadašnjega stanja glavnog pročelja karlovačkog kolodvora jasno govori kako je zgrada izvedena prema tome projektu (sl. 6).

Iako skromniji od zagrebačkog ili riječkog, veličinom i/ili reprezentativnošću pročelja karlovački kolodvor daleko nadmašuje većinu drugih kolodvora koje su Mađarske državne željeznice podignule na području Hrvatske.

Stil odabran za rješenje pročelja, pojednostavljena neorenesansa, u to je vrijeme dominirao javnom arhitekturom čitave (srednje) Europe. Renesansa se smatrala razdobljem kada se rodio moderni svijet, pa su zgrade za većinu institucija koje su karakterizirale moderni svijet, poput obrazovnih institucija (škola, sveučilišta), knjižnica, kolodvora, ali i stambenih građevina, bile podizane u

33 Karlovački kolodvor, *Karlovački glasnik*, 5 (31. 1. 1903.), 3.

34 Kolodvorska reštauracija, *Karlovački glasnik*, 8 (21. 2. 1903.), 3.

35 Der neue Bahnhof in Karlstadt, *Agramer Zeitung*, 203 (7. 9. 1898.), 5.

36 Gradnja novoga kolodvora, *Karlovački glasnik*, 19 (6. 5. 1900.), 1–2.

37 ROZSNYAI, 2016, 647.

38 STAKLAREVIĆ, ŠTEFANAC, 2015, 142; ĆURAK, 2020.

39 STAKLAREVIĆ, ŠTEFANAC, 2015, 195. O Pfaffovim radovima u Hrvatskoj i u: DAMJANOVIĆ, 2020, 241–250.

40 GALJER, 2000, 158–165; STAKLAREVIĆ, ŠTEFANAC, 2015, 36–63.

41 DAMJANOVIĆ, 2018, 522–551 (539–540).

42 O čemu govore brojni autori: OTT, 2008, 650–651; STAKLAREVIĆ, ŠTEFANAC, 2015, 195.

43 Novi karlovački kolodvor, *Karlovački glasnik*, 26 (24. 6. 1900.), 2.



6. Glavno pročelje novog karlovačkog kolodvora, 1900. (*Karlovački glasnik*, 26 (24. 6. 1900.), 2)
Main façade of the new Karlovac Railway Station, 1900 (*Karlovački glasnik*, 26 (6/24/1900), 2)

tome stilu. Stilsko rješenje, odnosno pročelja izvedena od fasadne opeke, nadalje, vjerojatno su posljedica Pfaffova reagiranja na zbivanja u mađarskoj arhitekturi toga razdoblja kada se fasadna opeka počela sve češće koristiti za oblikovanje pročelja, kako na historicističkim tako i secesijskim građevinama. Osobitoj eleganciji pročelja kolodvora pridonose bijele žbukane horizontale, profilirani vijenac te uglovni „kameni“ prozorskih otvora (sl. 7, 8).

Rješenje pročelja karlovačkog kolodvora nije jedinstveno u Pfaffovu opusu. Iako je češće žbukao pročelja svojih kolodvorskih zgrada i prekrivao ih bogatom štukom dekoracijom, kako uostalom pokazuju primjeri riječkog i zagrebačkog željezničkoga kolodvora, brojne druge Pfaffove kolodvorske zgrade, kao na primjer u Miškolcu, Cegledu, (danas u Mađarskoj), Žombolju (danas u Rumunjskoj), Vršcu (danas u Srbiji) i drugdje, bliske su oblikovnom rješenju karlovačkog kolodvora, kako zbog korištenja fasadne opeke u oblikovanju pročelja tako i zbog specifičnog prostornog te stilskog rješenja. Od spomenutih kolodvora karlovački je kolodvor osobito sličan vršačkome. Karlovački kolodvor ima, doduše, nešto jednostavnija pročelja koja u većoj mjeri nalikuju oblikovnim rješenjima tada korištenima za podizanje industrijskih i drugih utilitarnih građevina.

Dok s vršačkim kolodvorom dijeli neke zajedničke karakteristike, karlovački je kolodvor gotovo istovjetan kolodvoru u slovačkom Leopoldovu (mađarski Lipotvár), projektiranome 1908. godine. Kako pokazuje dokumentacija Ugarskih državnih željeznica, i ova je građevina djelo arhitekta Ferenc Pfaffa. Središnji dio kolodvora u Leopoldovu identičan je središnjemu dijelu karlovačkog kolodvora. Jedina se razlika u osnovom prostornom ustrojstvu i oblikovnom rješenju pročelja javlja na bočnim krajevima. Kolodvor u Leopoldovu nešto je manji i nema, naime, jednokatne paviljone pokrivene pravilnim četverovodnim krovovima na svojim krajevima, kao što ih ima karlovački (sl. 9).

Karlovački se kolodvor sastoji od pet jednokatnih paviljona pravokutnoga tlocrta povezanih prizemnim strukturama. U prizemlju su se u prijemnoj zgradi nalazile brojne prostorije namijenjene putnicima te samom osoblju kolodvora.⁴⁴ U središnjem se korpusu nalazilo predvorje s blagajnama koje se proteže cijelom visinom objekta, pa iako ovaj dio kolodvora izgleda jednokatan, zapravo je riječ o visokom jednoetažnom objektu (slično se rješenje susreće kod drugih srodnih zgrada kako Ferenc Pfaffa tako i brojnih drugih projektanata kolodvora u 19. stoljeću). Prema sjeveru, hodnik je vodio prema trafici, vrataru i garderobi te prostoru za stražara, a tu se nalazio i prostor za prtljagu. Slijedila je potom manja čekaonica za putnike I. razreda i nešto veća čekaonica za putnike II. razreda te toaleti. Dalje prema sjeveru, jednokatni dio kolodvora udomljavao je blagovaonicu/restoran namijenjen putnicima I. i II. razreda, koja je imala poseban ulaz, dok su se u najsjevernijem dijelu kolodvora nalazili toaleti. Sudeći prema starim fotografijama i razglednicama restoran je imao vrlo modernu opremu, više secesijsku nego historicističku (sl. 10). Nažalost, ni taj prostor niti drugi veći prostori u kolodvoru nisu sačuvali izvorni izgled. Donji su dijelovi zidova dijela prostora u kolodvoru prekriveni, vjerojatno pri nekoj od obnova nakon 1945., mramornim pločama koje daju eleganciju unutrašnjem prostoru pa bi ih trebalo sačuvati.

Prema jugu, u odnosu na glavno predvorje, nizale su se prostrana čekaonica III. razreda, garderoba, dvorana, prostorija za izdavanje prtljage, zatim uredske prostorije za *sprovoditelja* vlakova, glavara postaje, prometna pisarna, ured za brzozjav te soba za liječnika. U najjužnijem se dijelu korpusa nalazila prostorija za *zabilježitelja* kola, manipulanta i spremišta. Na prvome su se katu u

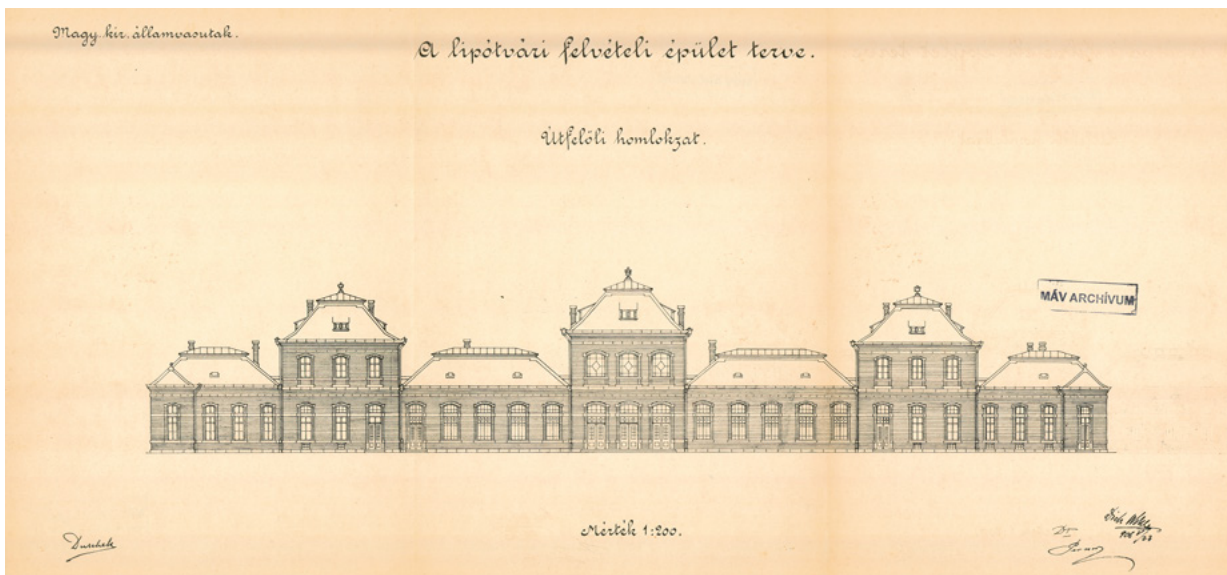
⁴⁴ O prostornom rješenju karlovačkog kolodvora i u: STAKLAREVIĆ, ŠTEFANAC, 2015, 199.



7. Prijemna zgrada kolodvora Hrvatskih željeznica u Karlovcu početkom 20. stoljeća, (HR-DAK-609, Zbirka razglednica)
Reception building of the Croatian Railways station in Karlovac at the beginning of the 20th century (State Archives in Karlovac, HR-DAK-609, Collection of postcards)



8. Prijemna zgrada kolodvora Hrvatskih željeznica u Karlovcu 2019. (snimka D. Damjanović, 2019.)
Reception building of the Croatian Railways station in Karlovac in 2019 (D. Damjanović, 25 May 2019)



9. Projekt za glavno pročelje zgrade kolodvora u Leopoldovu, Ferenc Pfaff, 1908. (Mađarske državne željeznice, Budimpešta, arhiv MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Archívum (Központi Irattár), MA.10324 Lipótváros felvételi épület útfelöli homlokzat)
Design of the main façade of the station building in Leopoldov, Ferenc Pfaff, 1908 (Hungarian State Railways, Budapest, archive MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Archívum (Központi Irattár), MA.10324 Lipótváros úválasi útfelöli faszák)



10. Restoran u zgradi karlovačkoga glavnog kolodvora početkom 20. stoljeća (Gradski muzej Karlovac, Povijesni odjel - Zbirka razglednica i čestitki)

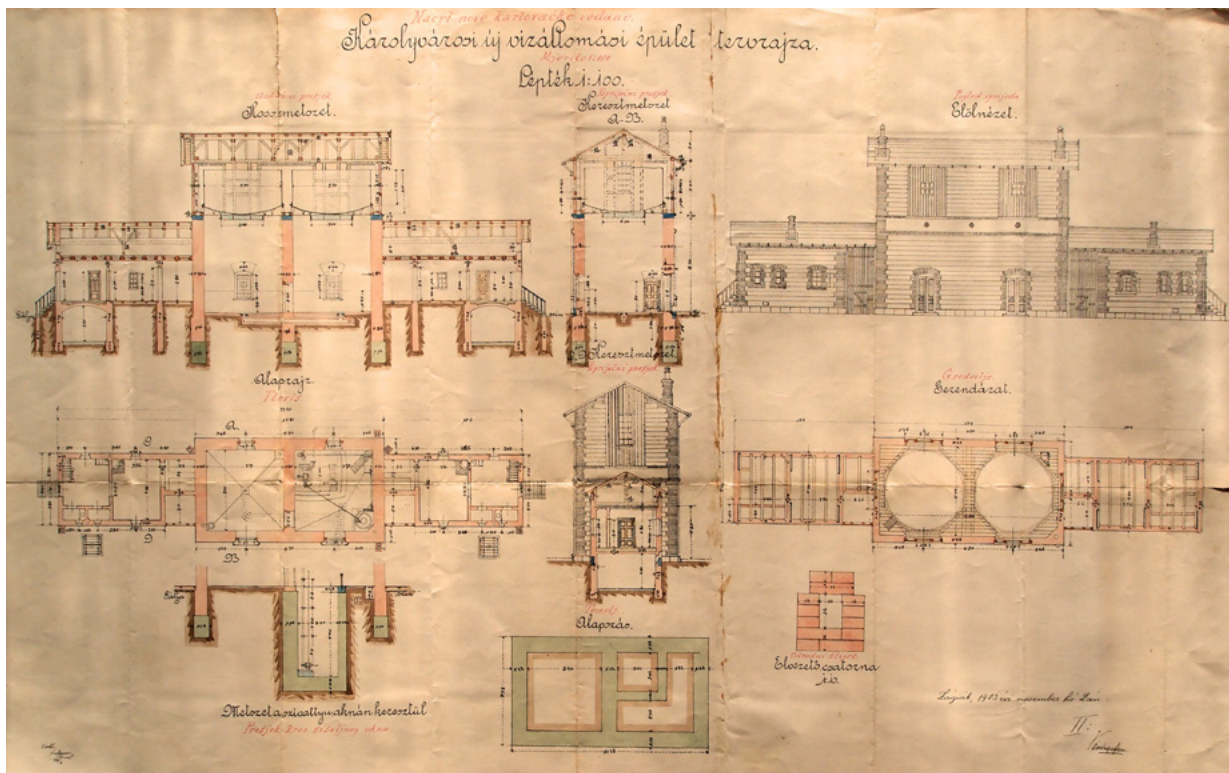
Restaurant at Karlovac Central Station at the beginning of the 20th century (Karlovac City Museum, Historical Department, Collection of postcards and greetings cards)

svim jednokatnim dijelovima kolodvora nalazili stanovi s mnoštvom soba i drugih pomoćnih prostorija.

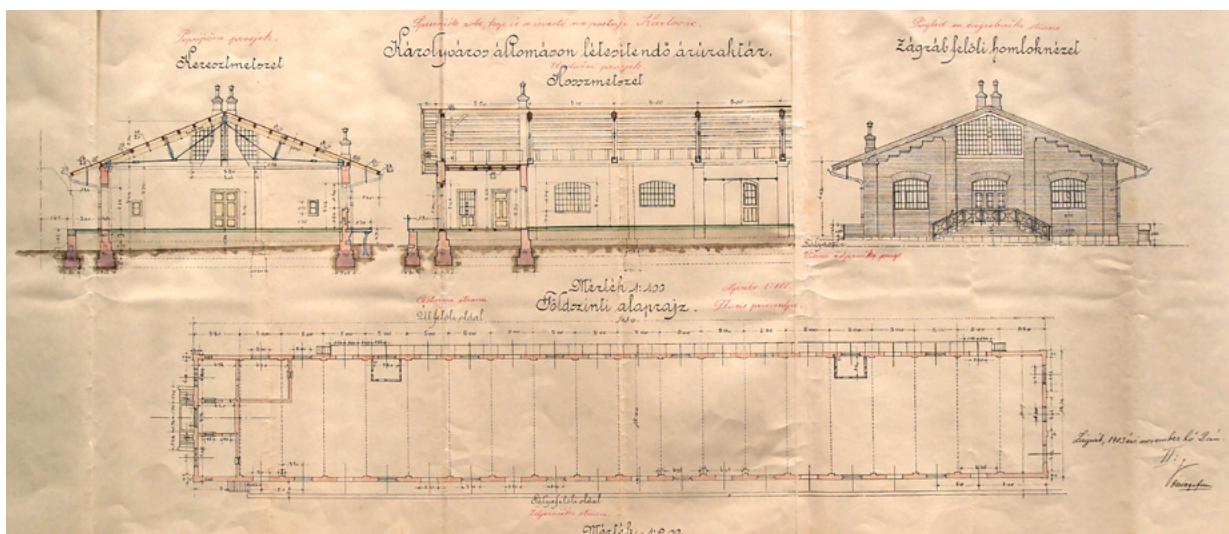
Ostale zgrade karlovačkoga kolodvorskog kompleksa

Usporedno s gradnjom kolodvora započinje i podizanje drugih građevina kolodvorskoga kompleksa. Najprije se

pristupilo izgradnji ložionice za smještaj 12 lokomotiva (k. č. 2822), završene 1900. godine, kako bi se ubrzao promet prema Moravicama i Rijeci: „Do sada je na primjer parostroj vozio iz Zagreba izravno do Komorskih Moravica i odanle se vraćao u Zagreb. U budućće će parostroj iz Zagreba ići samo do Karlovca, gdje će se dotičnom vlaku



11. Projekt za „vodarnu“, Ferenc (Franjo) Véninger, 1903. (HR-DAK-86, Zbirka građevinske dokumentacije grada Karlovca)
Plan for the ‘water house’, Ferenc (Franjo) Véninger, 1903 (State Archives in Karlovac, HR-DAK-86, Collection of construction documents of the city of Karlovac)



12. Nacrt za glavno skladište, Ferenc (Franjo) Véninger, 1903. (HR-DAK-86, Zbirka građevinske dokumentacije grada Karlovca)
Plan for the main warehouse, Ferenc (Franjo) Véninger, 1903 (State Archives in Karlovac, HR-DAK-86, Collection of construction documents of the city of Karlovac)

jednostavno prikopčati već priredjena lokomotiva iz karlovačke ložionice, te će vlak moći odmah ili u najkraće vrijeme krenuti dalje u Moravice, a ne će trebati, da se zagrebački parostroj istom priredjuje za daljni put.“⁴⁵

Potom je slijedila izgradnja vodane/vodarne (k. č. 2833/1)⁴⁶ (sl. 11) te glavnog skladišta (k. č. 2821) (sl. 12). Prema projektima sačuvanima u Državnom arhivu u

45 Ložionica na kolodvoru u Karlovcu, *Karlovački glasnik*, 46 (10.

11. 1900.), 4.

46 Nova vodarna na kolodvoru, *Svjetlo*, 40 (4. 10. 1903.), 4.

Karlovcu, zgradu glavnog skladišta projektirao je u studenome 1903. godine u Zagrebu Ferenc (Franjo) Véninger, koji je u to vrijeme bio predstojnik Građevnog odjela za održavanje pruge Poslovne uprave Kraljevskih ugarskih državnih željeznica u Zagrebu,⁴⁷ a Gradsko poglavarstvo u Karlovcu odobrilo je njezinu gradnju, kao i gradnju vodane, na temelju građevne dozvole od 30. 11. 1903., 3. prosinca iste godine. Riječ je o građevini pravokutnog tlocrta nešto širega središnjeg dijela u kojemu su se nalazili veliki spremnici za vodu. Pročelja su joj riješena vrlo ekspresivno, s uglovima i okvirima prozora naglašenima fasadnom opekama koja imitira bunjato tip dekoracije. Danas je u jako zapuštenome stanju i hitno joj je potrebna sanacija kako bi se spriječilo daljnje propadanje. Dio pročelja (niže prizemne strukture smještene na južnoj i sjevernoj strani u odnosu na glavni korpus zgrade) gotovo je u cijelosti izgubio je izvorni tip dekoracije.

Gradnja ovih dviju zgrada trajala je do 1905. godine. Stambena dozvola za vodanu izdana je 31. 10. 1905.,⁴⁸ a za skladište 1. 12. 1905.⁴⁹ Izveli su ih poduzetnici Andrija i Petar Colussi. Pristupilo se potom, tijekom 1906. godine, izvedbi tovarišnog prostora (čini se kako se on nalazio neposredno uz glavno skladište, odnosno na njegovoj južnoj strani).⁵⁰

Konačno, tijekom 1907. godine podignuta je zgrada koja se izvorno nazivala kružna grijaona ili ložionica s četiri parna stroja (k. č. 2840). Projekt za nju izrađen je u Karlovcu te je datiran 4. 5. 1907. Na njemu nije potpisan ni jedan inženjer imenom i prezimenom, već su kolektivno potpisane Ugarske državne željeznice u Karlovcu. U to su vrijeme u inženjerskom odsjeku za održavanje željeznice u Karlovcu radili nadinženjer Koloman Koób, kao upravitelj, zatim inženjeri Antun Kostial, Desider Osztoics i Ljudevit Salamon te oficijal Hinko Petri; glavnu je grijaonicu vodio, pak, inženjer Albert Krauth, pa među njima treba tražiti i autora projekta za ovu građevinu.⁵¹ S jugoistočne se strane, prema *okretaljki* (k. č. 2839) zgrada otvara velikim otvorima zaključenim segmentnim lukom i zatvorenim metalnim vratima, dovoljno visokima da kroz njih prođu lokomotive ili vagoni. Na kraćim stranama pročelja ova je zgrada nešto klasičnije riješena. Raščlanjena je nizom visokih lezena te zaključena trokutastim zabatima. Nalazi se u prilično zapuštenom stanju (sl. 13).

Građevna je dozvola za grijaonu izdana već do kraja svibnja 1907., nakon čega se, za pretpostaviti je, odmah i započelo s gradnjom.⁵² Ova se građevina planirala dograditi 1930. godine kako bi mogla udomiti ukupno deset parnih strojeva, no ovaj projekt nije realiziran.⁵³

Prvi svjetski rat nakratko je zaustavio daljnju izgradnju kompleksa, koja će se, međutim, nastaviti vrlo brzo nakon rata. Tijekom 1927. godine podignuta je tako Zgrada VI. sekcije za održavanje pruga, jednokatnica neoklasicističkih oblika pročelja (k. č. 2817). Projektirao ju je u Zagrebu u lipnju 1927. B. Marun (?), inženjer zaposlen pri Direkciji Zagreb Državnih željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca. Primjer je međuratnoga moderniziranog neoklasicizma te se svojim stilskim rješenjem neposredno nadovezuje na zbivanja u zagrebačkoj arhitekturi prve polovine i sredine 20-ih godina 20. stoljeća, ponajprije na djela Viktora Kovačića i Huga Ehrlicha (sl. 14).

Iz razdoblja između dva svjetska rata je i projekt zgrade Kasarne za vlakoprato osoblje. Projekt za ovu dugu neoklasicističku jednokatnicu jednostavnih pročelja nije potpisan, pa je autor projekta nepoznat. Nisu ni datirani, no obzirom na stilsko rješenje, prilično je sigurno da su nastali tijekom 20-ih, ili najkasnije početkom 30-ih godina 20. stoljeća. Nepoznato je da li je ova zgrada izvedena (sl. 15). Posljednja dogradnja kompleksu koja je dokumentirana u Državnom arhivu u Karlovcu, izgradnja je željezničke ambulante sjeverno od kolodvora 1948. godine (k. č. 2815), a radovi na njoj povjereni su nacionaliziranom poduzeću inženjera Nikole Marića u Karlovcu.⁵⁴

Urbanistički položaj karlovačkoga kolodvorskog kompleksa

Gradnja kolodvora na današnjoj poziciji odigrala je iznimno važnu ulogu u urbanome razvitku grada Karlovca. Na prvome je mjestu pridonijela rastu četvrti Banija.⁵⁵ Oko lokacije prvoga kolodvora vodile su se dugotrajne polemike jer su građani Karlovca htjeli da im je kolodvor bliže, s desne strane obale Kupe, na prostoru između Senjske i Riječke ulice.⁵⁶ S obzirom na to da je zemljište sjeverno od Kupe, na prostoru koji je tada zauzimalo odvojeno naselje Banija, bilo u državnom vlasništvu, na kraju ga je se odlučilo smjestiti na taj prostor što je u budućemu i

47 VUJASINOVIĆ, 2007., 170.

48 Državni arhiv u Karlovcu (dalje HR-DAK), Zbirka građevne dokumentacija za grad Karlovac, Željeznički kolodvor, Gradsko poglavarstvo Karlovac (dalje GPK), br. 12995, 31. 10. 1905.

49 HR-DAK, Zbirka građevne dokumentacija za grad Karlovac, Željeznički kolodvor, GPK br. 609, 1. 12. 1905.

50 HR-DAK, Zbirka građevne dokumentacija za grad Karlovac, Željeznički kolodvor, GPK br. 6115, Odluka o izvedbi novog tovarišnog prostora, Karlovac, 15. 5. 1906.

51 VUJASINOVIĆ, 2007, 219.

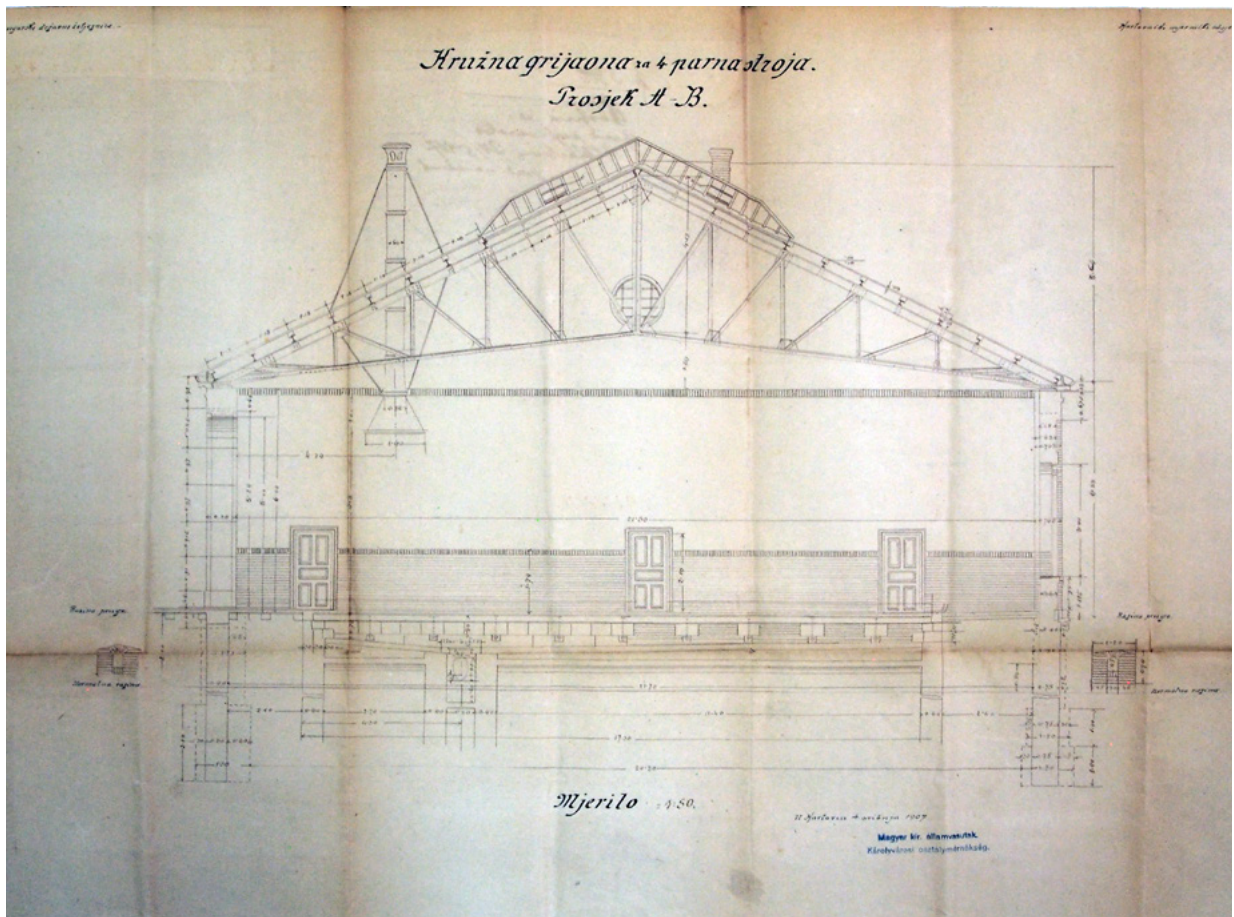
52 HR-DAK, Zbirka građevne dokumentacija za grad Karlovac, Željeznički kolodvor, GPK br. 5400, Građevna dozvola, Karlovac, 24. 5. 1907.

53 HR-DAK, Zbirka građevne dokumentacija za grad Karlovac, Željeznički kolodvor. Projekt je izrađen u Zagrebu u svibnju 1930. godine.

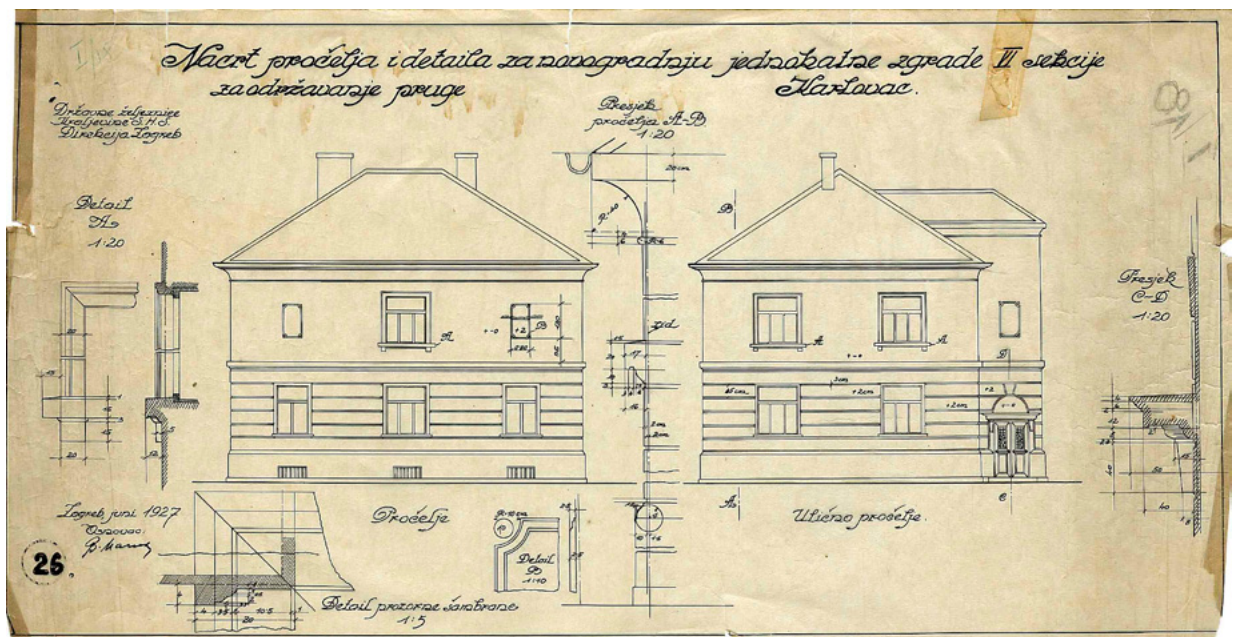
54 HR-DAK, Zbirka građevne dokumentacija za grad Karlovac, Željeznički kolodvor, Jugoslovenske državne željeznice, Sekcija za održavanje pruge Karlovac Gradskom Narodnom odboru Karlovac, br. 4500, 8. 7. 1948.

55 VRBETIĆ, SZABO, 1989, 112.

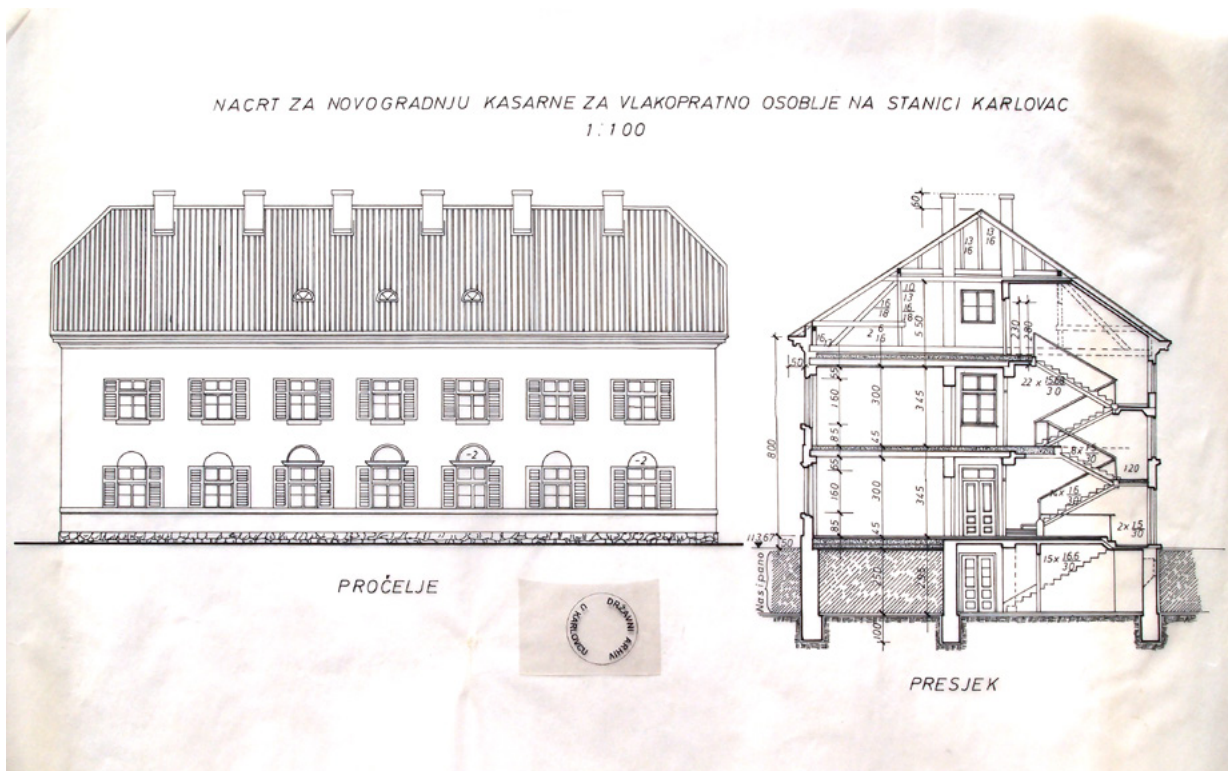
56 RADOVINIĆ, 1997, 77–78.



13. Ugarske državne željeznice u Karlovcu, presjek kružne grijaone za 4 parna stroja, 1907. (HR-DAK-86, Zbirka građevinske dokumentacije grada Karlovca)
 Hungarian State Railways in Karlovac, cross section of the circular-heating station for 4 steam engines, 1907 (State Archives in Karlovac, HR-DAK-86, Collection of construction documents of the city of Karlovac)



14. Projekti za pročelje jednokatne zgrade VI. sekcije za održavanje pruge, B. Marun (?), 1927. (HR-DAK-86, Zbirka građevinske dokumentacije grada Karlovca)
 Plans for the façade of a one-storey building of the VIth Department for railway maintenance, B. Marun (?), 1927 (State Archives in Karlovac, HR-DAK-86, Collection of construction documents of the city of Karlovac)



15. Nacrt za novogradnju kasarne za vlakopratno osoblje, 1930. (HR-DAK-86, Zbirka građevinske dokumentacije grada Karlovca)
Plan for new barracks for the train crew, 1930 (State Archives in Karlovac, HR-DAK-86, Collection of construction documents of the city of Karlovac)

administrativnom i gospodarskom razvitku grada odigralo ključnu ulogu.

Banija je naselje na lijevoj obali rijeke Kupe koje se razvija od početka 18. stoljeća, isprva potpuno samostalno od Karlovca. Naime, u vrijeme dok se Karlovac nalazio pod krajiškom upravom, Banija se nalazila na teritoriju pod civilnom, banskom upravom. Banija se razvijala ponajprije zahvaljujući tome što se s desne obale Kupe, oko karlovačke tvrđe, do 1860-ih nije smjelo graditi kuće, odnosno smjelo ih se graditi samo ako se ishodi *razoriteljni revers*, kojim se davalo dopuštenje vojnim vlastima da u slučaju opsade ili rata mogu srušiti te kuće.⁵⁷ Prvotno se na ovome prostoru nastanjuju najprije obrtnici, a potom židovski trgovci koji su podizali svoje građevine gotovo isključivo uz cestu koja povezuje Karlovac sa Zagrebom, a koja je do danas ostala žila kucavica cijeloga Karlovca.⁵⁸

Kao samostalno naselje Banija će opstati do početka 20. stoljeća. Simbolično, upravo u godini kada je dovršena gradnja kolodvora Kraljevskih ugarskih državnih željeznica, 1903., četvrt u kojoj je kolodvor sagrađen, administrativno je konačno pripojena gradu Karlovcu.⁵⁹

U tom trenutku Banija već ima oko 4 600 stanovnika⁶⁰, što znači da je za tadašnje hrvatske prilike bila vrlo veliko naselje, što prvenstveno može zahvaliti kolodvoru koji je potakao rast industrije i doseljavanje kako poduzetnika tako i činovnika zaposlenih na kolodvoru.

U Baniji su se smjestila brojna industrijska poduzeća – tvornice parketa, sanduka, cementne robe, glinene robe, rublja, savijenoga pokućstva, lijekova i cjepiva, koža, kandita, bombona i čokolade te brojna druga, a tamo su bili sagrađeni i brojni mlinovi, pilane, tiskara, gostionice, itd.⁶¹

Osim izgradnje proizvodnih pogona, podizanje kolodvora potaknulo je i općenitu intenzivnu urbanizaciju Banije. Najstarija središnja ulica ovoga naselja (koja također nosi naziv Banija) znatno je produžena, a formira se i niz potpuno novih ulica koje su vodile prema kolodvoru, kao što su današnje ulice Ante Starčevića i Jana Masaryka. Kolodvor je osobito potaknuo razvoj ulice koja je direktno vodila prema njemu, a koja danas nosi naziv Ante Starčevića, no izvorno se nazivala, kao i u brojnim drugim hrvatskim gradovima toga doba (poput Osijeka, Varaždina, itd.), Kolodvorskom. Njezin razvoj započinje godinu dana nakon podizanja prvoga kolodvora, 1866. godine, kada je izrađen Schallertov plan kojim je trasiran njezin pravac.

57 RADOVINOVIĆ, 1997, 57.

58 RADOVINOVIĆ, 2010, 245–246.

59 RADOVINOVIĆ, 2010, 247.

60 RADOVINOVIĆ, 2010, 249.

61 RADOVINOVIĆ, 2010, 250–251.

Do početka 20. stoljeća bila je slabo nastanjena, s nekih sedam ili osam kuća,⁶² no nakon izgradnje današnjega većega kolodvora vrlo je brzo postala privlačno mjesto za naseljavanje, stoga je broj zgrada naglo rastao. Većina građevina u ulici potječe iz međuratnog razdoblja kada je ulica postala karakteristična po svojim jednokatnicama.⁶³ Urbanizacija ovoga prostora nastavit će se i u razdoblju nakon Drugog svjetskog rata kada je u neposrednoj blizini kolodvora podignut niz višestambenih zgrada.

Osim što je potaknula rast dijela Karlovca sjeverno od Kupe, slično kao u Zagrebu i brojnim drugim mjestima u Hrvatskoj i ostatku Europe, željeznička je pruga istodobno stvorila novu zapadnu granicu preko koje se grad u 19. i početkom 20. stoljeća, osobito na području Banije, vrlo malo širio. Tek u drugoj polovini 20. stoljeća doći će do intenzivnije urbanizacije prostora zapadno od željezničke pruge. Uz prugu se u tom razdoblju gradi široka prometnica (danas Avenija Većeslava Holjevca) koja je prije izgradnje autoceste prema Dalmaciji predstavljala glavni prometni pravac kojim je bio vezan sjever i jug Hrvatske.

Zaključne riječi

Među najvažnije projekte koje financira Europska unija u Hrvatskoj spada projekt dogradnje pruge između Zagreba, odnosno Hrvatskog Leskovca i Karlovca kojim bi se ovaj grad prometno u još većoj mjeri povezao s glavnim gradom.⁶⁴ Istodobno je u realizaciji i projekt revitalizacije

karlovačkoga željezničkog kompleksa i njegove djelomične muzealizacije.⁶⁵ Nastoji se očuvati sve vrijedne postojeće kolodvorske zgrade, kako zbog njihova značaja u povijesti hrvatske industrijske i prometne arhitekture i infrastrukture tako i s ciljem njihova uključivanja u turističku i kulturnu ponudu grada. Projektom se predviđa formiranje Željezničkog muzeja uz prenamjenu dijela postojećih građevina u muzejske prostore te prateće ugostiteljske sadržaje, smještajne kapacitete i prostore na otvorenom, poput dječjeg igrališta, muzejskog trga i ostalih uređenih otvorenih površina.

Uspješna realizacija projekta nesumnjivo bi u konačnici dovela do povećanja atraktivnosti prostora Banije, odnosno svojevrstne gentrifikacije, osobito ulica uz južni dio kompleksa koji se i namjerava urediti za muzejsku ulogu (Dubrovačke, Hvarske i Mostarske ulice). U gradu koji je, kao i veći dio Hrvatske, nakon raspada Jugoslavije velikim dijelom deindustrijaliziran, ovaj novi sadržaj nesumnjivo bi pridonio njegovoj revitalizaciji, povećanju broja radnih mjesta, kao i formiranju novog kulturnog i turističkog prostora. Nova uloga koju bi dobili raniji željezničarski objekti omogućila bi, pak, njihovo adekvatno čuvanje i smjerokaz za buduće slične projekte u Hrvatskoj. Za nadati se je da će sudbina karlovačkog kolodvorskog kompleksa biti sretnija od sudbine *Gredelja*, odnosno kompleksa željezničarskih industrijskih i drugih utilitarnih zgrada zagrebačkoga glavnog željezničkog kolodvora. ■

62 RADOVINIĆ, 1997, 59.

63 RADOVINIĆ, 2010, 264. O Kolodvorskoj ulici i u: GURSKY, 1991, 96–97.

64 <https://www.karlovac.hr/novosti/potpisan-ugovor-za-projekt-rekonstrukcija-postojeceg-i-izgradnja-drugog-kolosijeka-na-dionici-hrvatski-leskovac-karlovac/21793>, gledano 14. 4. 2023.

65 <https://kaportal.net.hr/aktualno/vijesti/karlovac/4324601/zeljeznicki-kolodvor-u-karlovcu-u-obnovu-ce-vec-ove-godine-obuhvatit-ce-i-izgradnju-pothodnika-koji-ce-spojiti-kvartove-baniju-i-dreznik/>, gledano 14. 4. 2023.

Literatura i izvori

- CRNKOVIĆ NIKOLA, Povijesni prikaz gradnje riječke pruge 1869. – 1873., u: *Poslovni forum HGK ŽK Rijeka. Perspektive južnih vrata Europe, povodom 150. obljetnice gradnje riječke pruge*, Hrvatska gospodarska komora, Zagreb, 2019., 12–15
- CRNKOVIĆ NIKOLA, *125 godina riječke željeznice*, Državni arhiv u Rijeci, Rijeka, 1998.
- ĆURAK ZVONKO, *150 godina željeznice u Osijeku i OBŽ: 1870 – 2020.*, vlastita naklada, Klub željezničkih umirovljenika, Centar za kulturu, Osijek, Beli Manastir, 2020.
- DAMJANOVIĆ DRAGAN, In the Shadow of Budapest (and Vienna) – Architecture and Urban Development of Zagreb in the Late 19th and Early 20th Centuries, *Zeitschrift für Ostmitteleuropa-Forschung / Journal of East Central European Studies*, 67/4 (2018), 522–551
- DAMJANOVIĆ DRAGAN, Architectural Links between Hungary and Croatia in the 19th Century, u: *Hungary-Croatia. 800 Years of Shared Cultural Heritage*, ur. Marina Bagarić, Dragan Damjanović, Iva Sudec, Petra Vugrinec, Galerija Klovičevi dvori, Hungarian National Museum, Zagreb, Budimpešta, 2020., 234–257
- GALJER JASNA, Arhitektura željezničkih kolodvora u Hrvatskoj u drugoj polovini 19. stoljeća, u: *Historicizam u Hrvatskoj*, knjiga I., ur. Vladimir Maleković, Muzej za umjetnost i obrt, Zagreb, 2000., 158–165
- GORNIČIĆ-BRDOVAČKI JOSIP, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine*, Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, knjiga 3, ur. Mijo Mirković, Zagreb, JAZU, 1952.
- GORŠIĆ MIRJANA, Željeznički kompleks Karlovac, Tehničko-tehnološki elementi, u: *Grad za 21. stoljeće. zbornik radova*, ur. Mirjana Goršić, Biblioteka psefizma, Naklada Društva arhitekata, građevinara i geodeta Karlovac, Karlovac, 2001., 119–127
- GURSKY ZLATKO, *Karlovac, panorama jednog vremena*, Zagreb, 1991.
- KALLA-BISHOP PETER MICHAEL, *Hungarian Railways*, David and Charles, Newton Abbot, 1973.
- KRMPOTIĆ MARINKO, 140 godina pruge Karlovac – Rijeka, *Sušačka revija. Glasilo za kulturu i društvena zbivanja hrvatskog primorja, kvarnerskih otoka i Gorskog kotara*, XXI/84 (2013.), 85–90
- LAJNERT SINIŠA, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, HŽ-Hrvatske željeznice, Zagreb, 2003.
- MUŽAR BOŽIĆ MARINKA, *Karlovac i Karlovčani u 19. stoljeću*, Gradski muzej Karlovac, Karlovac, 1982.
- MUŽAR MARINKA, Povijesni osvrt na kompleks željezničkog kolodvora u Karlovcu, u: *Elaborat konzervatorsko – restauratorskih istraživanja pročelja industrijskog kompleksa zgrada željezničkog kolodvora u Karlovcu*, Vuksan slikarsko konzervatorska radionica, Velika Gorica, 2019., 14–17
- OTT IVAN (ur.), *Karlovački leksikon*, Školska knjiga, Zagreb, 2008.
- RADOVINOVIĆ RADOVAN, Banija. Postanak, razvoj i spajanje s Karlovcem (U povodu 300 godina postanka naselja), *Svjetlo. Časopis za društvena zbivanja, kulturu i umjetnost*, 4-5 (1997.), 55–78
- RADOVINOVIĆ RADOVAN, *Stari Karlovac. Ulice, kuće, ljudi*, Grad Karlovac, Karlovac, 2010.
- ROZSNYAI JÓZSEF Industrial Buildings and Halls, in: *Motherland and Progress. Hungarian Architecture and Design 1800-1900*, ur. József Sisa, Birkhäuser, Basel, 2016., 637–660
- STAKLAREVIĆ NADA, ŠTEFANAC TAMARA, *Željeznički kolodvori u Hrvatskoj. Priča o ljudima, zgradama i vlakovima*, Tehnički muzej, Zagreb, 2015.
- STROHAL RUDOLF, *Grad Karlovac opisan i orisan*, Tisak M. Fagine, Karlovac, 1906.
- VRBETIĆ MARIJA, SZABO AGNEZA, *Karlovac na razmeđu stoljeća*, Školska knjiga, Karlovac, 1989.
- VUJASINOVIĆ BRANKO, *Upravno i poslovodno osoblje na željeznicama u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji do 1918.*, Zagreb, HŽ holding, 2007.
- Der neue Bahnhof in Karlstadt, *Agramer Zeitung*, 203 (7. 9. 1898.), 5
- Novi kolodvor, *Svjetlo*, 25 (18. 6. 1899.), 3
- Gradnja novoga karlovačkoga kolodvora, *Svjetlo*, 28 (9. 7. 1899.), 3
- Gradnja novoga kolodvora, *Karlovački glasnik*, 19 (6. 5. 1900.), 1-2
- Bahnhofbau in Karlstadt, *Agramer Zeitung*, 122 (28. 5. 1900.), 5
- Gradnja kolodvora u Karlovcu, *Svjetlo*, 22 (3. 6. 1900.), 6
- Novi kolodvor u Karlovcu, *Karlovački glasnik*, 26 (24. 6. 1900.), 4
- Der Bahnhofbau in Karlstadt, *Agramer Zeitung*, 154 (7. 7. 1900.), 5
- Sa našega kolodvora, *Karlovački glasnik*, 29 (15. 7. 1900.), 3
- Radnje na kolodvoru, *Karlovački glasnik*, 32 (5. 8. 1900.), 3
- Ložionica na kolodvoru u Karlovcu, *Karlovački glasnik*, 46 (10. 11. 1900.), 4
- Malo samo obzira, *Karlovački glasnik*, 1 (5. 1. 1901.), 4
- Spojenje, *Karlovački glasnik*, 5 (2. 2. 1901.), 1
- Kolodvorske radnje, *Karlovački glasnik*, 15 (13. 4. 1901.), 3
- Trgovački gremij, *Svjetlo*, 12 (24. 3. 1901.), 1
- Novi kolodvor, *Karlovački glasnik*, 31 (3. 8. 1901.), 3
- Novi kolodvor, *Karlovački glasnik*, 40 (5. 10. 1901.), 3
- Der neue Bahnhof in Karlstadt, *Agramer Zeitung*, 230 (7. 10. 1901.), 4
- Veliki Karlovac, *Karlovački glasnik*, 47 (22. 11. 1902.), 1
- Karlovački kolodvor, *Karlovački glasnik*, 5 (31. 1. 1903.), 3
- Kolodvorska reštauracija, *Karlovački glasnik*, 8 (21. 2. 1903.), 3
- Nova vodarna na kolodvoru, *Svjetlo*, 40 (4. 10. 1903.), 4

Popis izvora i popis kratica:

- Državni arhiv u Karlovcu, Karlovac (HR-DAK)
- Hrvatski državni arhiv, Zagreb (HR-HDA)
- Arhiv Mađarskih državnih željeznica, Budimpešta
- Konzervatorski odjel u Karlovcu
- Hrvatski željeznički muzej, Zagreb
- Nacionalna i sveučilišna knjižnica, Zagreb

Summary

Dragan Damjanović, Sandra Brajković

THE RAILWAY STATION COMPLEX IN KARLOVAC: CONSTRUCTION HISTORY AND DESIGN

The railway station complex in Karlovac represents a valuable segment of the industrial and transport heritage of Croatia from the second half of the 19th century and the beginning of the 20th. In addition to the station building itself, it also consists of a whole series of various utilitarian, industrial, warehousing, residential and office buildings. These have lost their original functions, partly due to the deindustrialization of Karlovac and to changes that have occurred in the way trains are run and maintained. The construction of the oldest railway infrastructure in Croatia and Karlovac is linked to the political position of the Triune Kingdom of Croatia, Slavonia and Dalmatia in the second half of the 19th century and the beginning of the 20th within the Habsburg Monarchy and, after 1867/1868, the Austro-Hungarian Empire. Before the Austro-Hungarian Compromise of 1867, the construction of railways was a reflection of the interests of the economic and political elite of Vienna, the capital of the Monarchy. The first railways in Croatia were built by the Imperial Royal Privileged Austrian Southern Railway Company (*Die k.k. privilegierte Südbahn-Gesellschaft*). After connecting Zagreb by rail with the rest of the Monarchy via Zidani Most and Ljubljana in 1862, it built a railway to Karlovac that opened on 1 June 1865. The buildings of the Southern Railway Company in Karlovac were built immediately after the construction of the Karlovac-Zagreb railway line. These were mostly temporary wooden structures that no longer exist. They were designed by Wilhelm von Flattich, the chief designer of the Southern Railway Company.

After the Croatian-Hungarian settlement in 1868, the construction of the railway infrastructure in Croatia was mostly controlled and led by the state-owned Budapest company Royal Hungarian State Railways (*Magyar Államvasutak, abbreviated MÁV*). In 1873, it completed the railway line between Budapest, the capital of Hungary, and Rijeka, the largest export port of the same country, via Zagreb and Karlovac. The Hungarian railway infrastructure on that route, as well as in the rest of western Croatia, was managed by the Transport Administration of the Royal Hungarian State Railways in Zagreb. The construction of the Rijeka railway was not initially followed by the construction of the rest of the modern railway infrastructure in Croatia. In Karlovac, the old station of the Southern Railway Company was used for almost four decades (from 1865 to 1900). The situation was no better in other parts of Croatia until the 1890s when Budapest started investing in construction projects on the territory of Croatia. The construction of the Zagreb Glavni Kolodvor building (1890–1892) can be seen as the beginning of the

investment cycle. The station in Karlovac would be built almost a full decade later.

The designer of the new building of the Karlovac railway station was the Hungarian architect, Ferenc Pfaff, one of the main architects of MÁV, who, among others, was entrusted with the design of the stations in Debrecen (1894), Timisoara (1898–1899), Pécs (1898–1899) and Szeged (1902), and, within Croatia, stations in Zagreb (1890–1892), Rijeka (1892), Osijek (1898–1899) and finally Karlovac (1900–1903). The station in Karlovac, although more modest than those in Zagreb and Rijeka in terms of size and façade, far surpasses most of the other stations built by the Hungarian State Railways in Croatia. This is primarily the result of the fact that it was built on the most important traffic route in Hungary at the time. Simplified Neo-Renaissance, the style chosen for the façade, dominated public architecture of (central) Europe at the time, and especially the architecture of the Royal Hungarian Railways. At the time, most of the stations were built in the neo-Renaissance style. The decision to choose façade brick as the basic material for the façade is probably Pfaff's reaction to events in Hungarian architecture of the period when this material began to be used more and more frequently for the design of facades on both historicist and Art Nouveau buildings. The white, plastered horizontal lines, profiled cornice and corner 'stones' of the window openings contribute to the special elegance of the station's façade.

The façade of the Karlovac station is not unique in Pfaff's work. Although he often plastered the facades of his station buildings and covered them with rich stucco decoration, as can be seen on the Rijeka and Zagreb railway stations, numerous other Pfaff station buildings, for example in Miskolc, Cegled, Jimbolia, Vršac and elsewhere, very closely resemble the Karlovac station both because of the use of façade brick and because of the specific spatial and stylistic solution. The station in Karlovac is almost identical to the station in Leopoldov (Hungarian Lipotvár, now in Slovakia), designed in 1908. The central part of the Leopoldov station is identical to the central part of the Karlovac station. The only difference in the basic spatial organization and design of the façade occurs at either end. Of the stations in Croatia, it is the most similar to Osijek due to the use of façade bricks.

KEYWORDS: Karlovac, railway station, Wilhelm Flattich, Ferenc Pfaff, Austrian Southern Railway Company, Imperial Royal Austrian State Railways, historicism, neo-renaissance, industrial architecture