

Pregledni članak

UDK 719:711.453(497.13)

## URBANISTIČKO–ARHITEKTONSKE KARAKTERISTIKE KOMPLEKSA STROJARNICE DRŽAVNE ŽELJEZNICE

Biserka Bilušić

Regionalni zavod za zaštitu spomenika kulture u Zagrebu

Primljeno u redakciju 6. 1. 1993.

### Sažetak

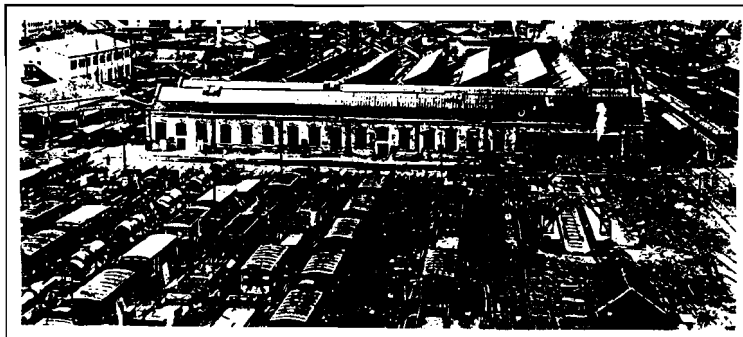
*Strojarnica bivše Ugarske državne željeznice, koja se počela graditi 1893. godine, jedina je tvornica takve vrste u Hrvatskoj. Radioničke su zgrade tipičan primjer industrijske arhitekture s kraja 19. stoljeća i kao takve imaju povijesnoarhitektonsku i urbanističku vrijednost. Strojarnica je prvi planski zaposjednut prostorni sklop južno od novoosnovane željezničke pruge, a definiran je na načelima i estetici urbanizma 19. stoljeća. Strojarnica je u svim novijim urbanističkim planovima i regulacijama bila predviđena za dislokaciju, a zgrade za rušenje. Međutim, radionice su ostale na toj lokaciji; štoviše, stihijski su dograđivane i prigradivane, čime je narušena čitljivost izvorne prostorne organizacije. Valorizacijom kvalitete naslijeđenog prostora i strukture kao povijesno-prostorne i estetske kategorije, strojarnički je sklop predložen za upis u Registar nepokretnih spomenika kulture.*

### Uvod

Valorizacija industrijske arhitekture 19. stoljeća (poznate pod sintagmom "industrijska arheologija") jedna je od temeljnih preokupacija u suvremenoj zaštiti spomenika kulture u Europi. Na zasjedanju Europskog savjeta 1989. utvrđeno je da za to područje treba izraditi zajednički inventar i nadregionalnu tipologiju, pri čemu je posebno istaknuto značenje radničkih stanova i tvorničkih prostora.

Strojarnica Državne željeznice (danas Radionice Državne željeznice) jedina je tvornica takve vrste u Hrvatskoj. Budući da se nalazi u samom gradskom središtu, gdje dokumentira jedno urbanističko razdoblje u razvoju Zagreba, ona je element identiteta grada (Sl. 1).

*Slika 1.*  
PERSPEKTIVNI PRIKAZ KOMPLEKSA STROJARNICE DRŽAVNE  
ŽELJEZNICE



### Prostorno-planersko definiranje prostora

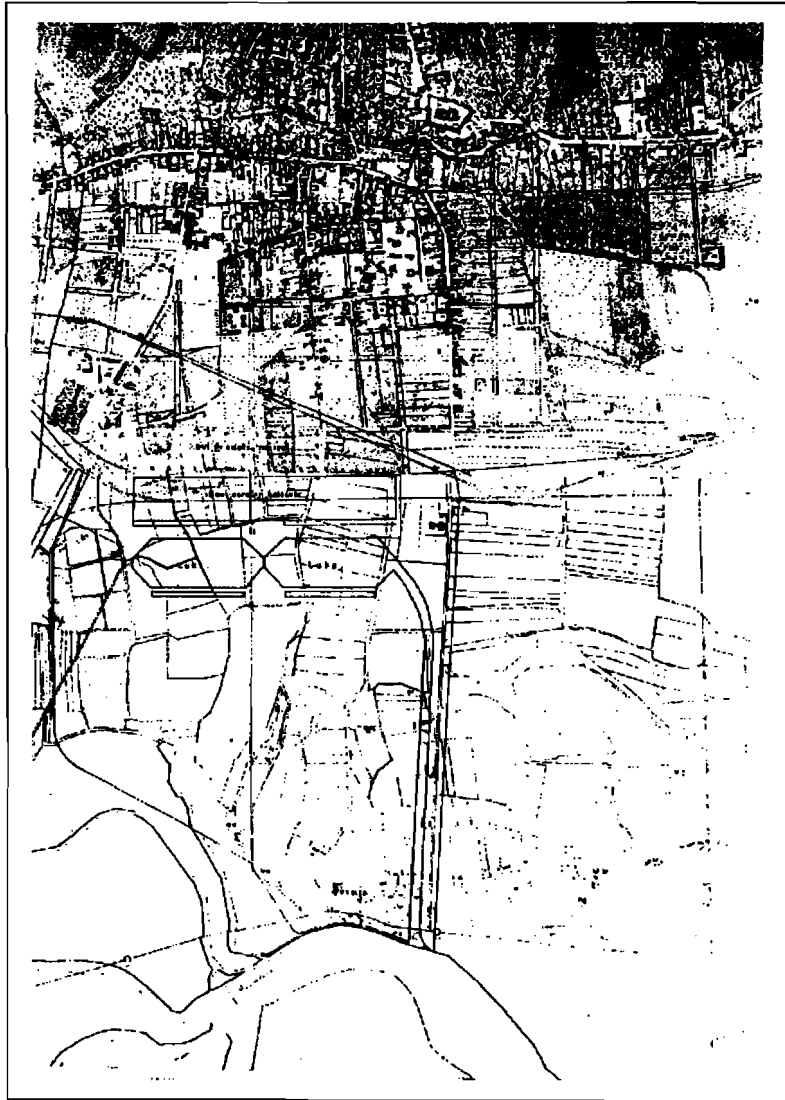
Prostor bivše strojarnice Državne željeznice (danas je to glavna radionica željezničkih vozila) funkcionalno je povezan sa željezničkom prugom i kolodvorom. Sa sjeverne strane ograničen je prugom i postrojenjima vezanim uz kolodvor (ložionicama i skladištima), sa zapadne strane produženom Petrinjskom i Trnjanskom ulicom, s istočne Strojarskom, a s južne Vukovarskom ulicom.

S obzirom na vjekovno značenje Zagreba kao stjecišta prometnih pravaca koji su Srednju Europu povezivali s lukama u Jadranskom moru, odnosno zbog uloge prometa i trgovine u cjelokupnom razvoju i prosperitetu grada, u prvoj Regulatornoj osnovi grada Zagreba, iz 1865. godine,<sup>1</sup> jasno je istaknuta uloga željezničkog i riječnog prometa. Željeznička pruga, tzv. "Južna željeznica", koja je povezivala Beč - Graz - Zidani most - Ljubljano - Trst, puštena je u promet 1857. godine, a dionica do Zagreba i Siska završena je 1862. godine. U Zagrebu je kao kolodvorska postaja bio sagrađen Južni kolodvor - današnji Zapadni kolodvor - koji je trideset godina imao ulogu središnjeg kolodvora.

Prva Regulatorna osnova grada Zagreba, iz 1865. godine, planira trasu južne željezničke pruge kroz grad. Pruga će 1870. povezati grad, preko Dugog Sela i Koprivnice, s Mađarskom, do Zakanya. Osim željezničke pruge, predviđena je gradnja "novog osrednjeg kolodvo-ra" i luke. U obrazloženju Osnove istaknuto je značenje riječnog i

*Slika 2.*

IZVOD IZ REGULATRONE OSNOVE ZA SLOBODNI KRALJEVSKI  
GLAVNI GRAD ZAGREB, 1865. g.,  
(izvor HAZ, GP. Građevinski odjel, sv. 50)



željezničkog prometa za razvoj Zagreba,<sup>2</sup> planira se da će grad imati 40 do 50 tisuća stanovnika, predlaže se da trasa pruge bude na "ravnom zemljištu", kako time ne bi bila "izključena mogućnost daljnjeg razprostiranja grada prema jugu, i preko napomenutih željezničkih prugah, ako bi to u dalekoj budućnosti trebalo". Lokacija "novog osrednjeg kolodvora" predviđena je u osi produžene Svilarске (Preradovićeve) ulice, a gradnja luke u zaleđu kolodvora. Ona bi se privoznim kanalom, paralelnim s Trnjanskom cestom, spajala sa Savom.

Prostor grada bio je planiran do željezničke pruge, u pravilnom ortogonalnom rasteru, a željeznička se pruga nije smatrala preprekom za širenje grada prema jugu.<sup>3</sup> (Sl 2) Držalo se da se grad dugo neće morati širiti južno od pruge, a područje Trnja smatralo se dalekom periferijom. Na poljani uz Trnjansku cestu, koja kao produžena Petrinjska spaja središte grada s ruralnim naseljem Trnjem, bio je 1862. izgrađen tvornički sklop Paromlina, kao prvi industrijski pogon na tom području.

Regulatorna osnova Zagreba iz 1889. godine već zacrtava i regulira širenje grada preko pruge, prema jugu. Dio grada južno od pruge označen je kao "II razdjel". Odbor predlaže da se u tom "zapadnom dijelu, blizu Ciglane i kolodvora s onkraj željezničkog nasipa uredi posebni predjel za podizanje radničkih stanova... U ostalom slijedi regulatorna osnova u tom razdjelu samo jur sada postojeće ceste i puteve u izgravnjenih crtah, pa jih popunjuje s nekoliko ponajviše prečki pre-rezanih novih cestah, koje jedna od druge dosta daleko razstoje".<sup>4</sup>

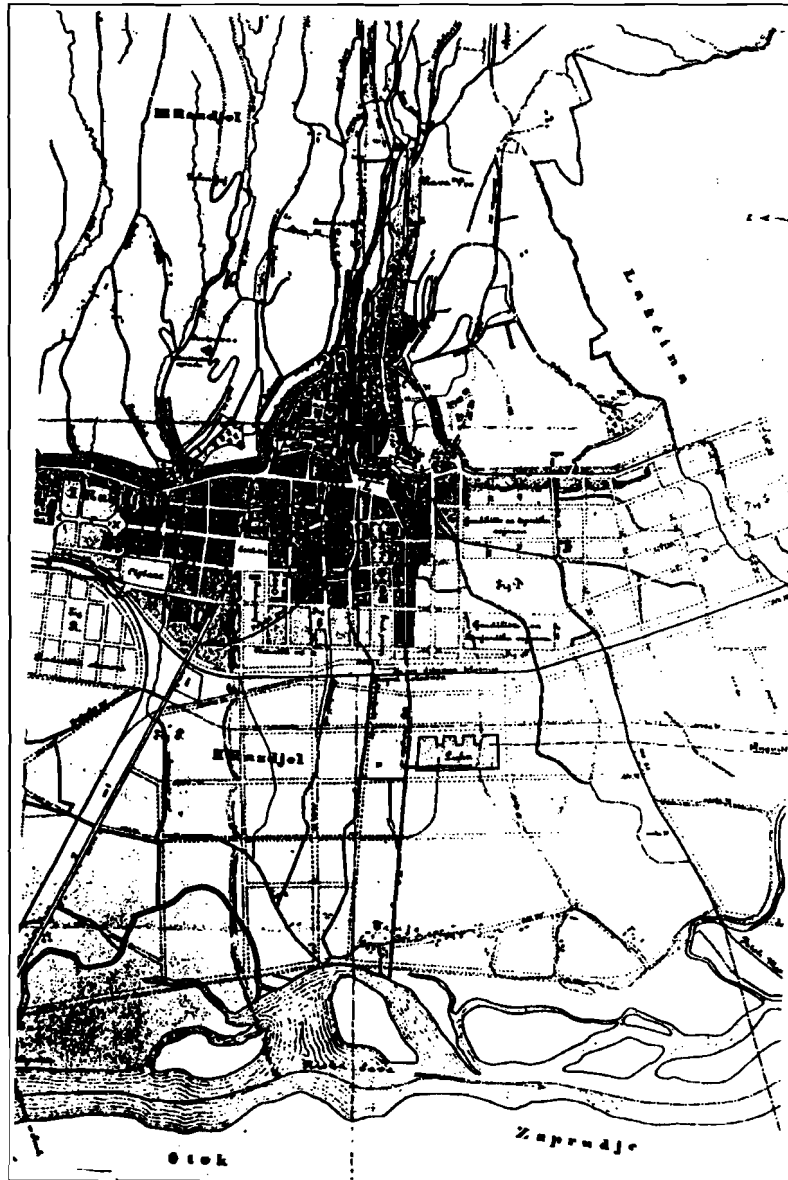
Dakle, u pogledu formiranja urbane matrice, predloženo je da se slijede i provedu samo postojeće ceste i putovi iz Donjega grada (produžena Petrinjska, Preradovićeve), ali u ispravljenim linijama. Ortogonalni prostorni obrazac definiran je s nekoliko planiranih poprečnih ulica, koje su dane samo kao orijentacijske trase.

Plan predviđa povezivanje područja Donjega grada s gradom južno od pruge. Uz zadržani smjer produžene Petrinjske ulice, preko željezničke pruge, prema Trnju "Trnjanska cesta da se uzdrži, rasprostrani i uredi kao ulica s drvoredi i vrti ispred kućah". Planirana je i cesta 63 (Strojarska ulica): "postojeća cesta br. 63 prema donjem dijelu sela Trnje da se regulira u ravnih potezih od željeznice, odnosno od trga F, do savskog nasipa". Od poprečnih ulica predviđene su ceste 73, 74 i 75. (Sl. 3) Cesta 75 realizirana je oko 1930. godine, kada je nalazimo ucrtanu u planu grada kao Varaždinsku, odnosno Dubrovačku ulicu.

Problem povezivanja Donjega grada s novoplaniranim gradskim predjelom južno od pruge pokušalo se riješiti pothodnicima. Planirani su pothodnici kod Glavnog kolodvora i Botaničkoga vrta. Podizanjem pruge na nasip i izvedbom nadvožnjaka na Savskoj cesti te pješačkog mosta na spoju prugom prekinute komunikacije Petrinjske i Trnjanske ulice, problem je donekle ublažen.

U sklopu tih prostornih odrednica, na dodijeljenom području veličine 40 rali, koji je na zapadu bio ograničen Petrinjskom ulicom a na istoku grabom što teče iz Palmotićeve ulice, mađarski su arhitekti definirali i oblikovali prostor buduće strojarnice. Zona obuhvata protezala

Slika 3.  
 IZVOD IZ REGULATORNE OSNOVE ZA SLOBODNI KRALJEVSKI  
 GLAVNI GRAD ZAGREB 1889. g.  
 (izvor: HAZ, GP, Građevinski odjel, sv. 50)



se na sjeveru od zgrade Glavnog kolodvora i skladišnih prostora, uz Baroševu (Branimirovu) ulicu, na istoku, do ceste 63, a južna granica bila je produžena cesta 63 (Strojarska ulica) do predviđene ceste 75 (buduće Varaždinske ceste).

## Geneza gradnje

Usporedo s gradnjom novog Državnog kolodvora, 1890. godine, pojavljuje se i potreba za gradnjom glavne strojarnice, prije svega stoga što južne pruge Ugarskih državnih željeznica nemaju glavne strojarnice, te se strojevi i kola za svaki veći popravak moraju otpremiti u Budimpeštu ili Segedin.<sup>5</sup>

Na sjednici Gradskog zastupstva od 20. X. 1890. donesena je odluka o nabavi zemljišta potrebnog za gradnju strojarnice.<sup>6</sup> Predviđena je lokacija u neposrednoj blizini novog kolodvora u "izmjeri od 40 rali".

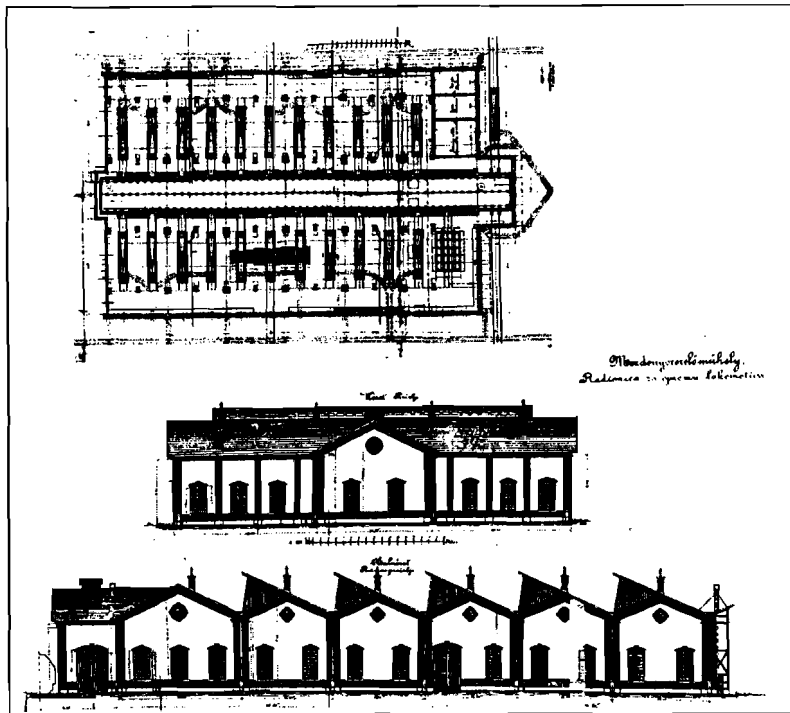
Kraljevske ugarske drž. željeznice na početku 1893. godine upućuju Gradskom zastupstvu zahtjev za "podignuće tvorničkih zgradah strojarnice Kraljevske ugarske državne željeznice, uz cestu vodeću u Trnje". Zahtjevu je priložena projektna dokumentacija, izrađena u Budimpešti, koja obuhvaća građevinske projekte za ove zgrade<sup>7</sup>: radionicu za opremu lokomotiva; tokarnicu i kovačnicu; radionicu za opremu kola; ličilnicu; nuzgrednu zgradu kovačnice; ugljen za parne kotlove; ugljen za loženje kotla; spremište ugljena za stranke; zgrada za pisarne; blagovalište za radnike; zahod za radnike; spremište za materijal; spremište drva; stražarnica; dimnjak. (Sl. 4)

Građevna dozvola izdana je 26. IV. 1893. godine. Gradnja svih strojarničkih radionica završena je u izuzetno kratkom vremenu. Stoga je 26. VIII. 1894. godine izdana uporabna dozvola za novosagrađene zgrade strojarnice. Osim navedenih zgrada sagrađeni su i elementi infrastrukture: Strojarska cesta - koja kao servisni put okružuje zemljište strojarnice s istočne i južne strane - i servisni put koji prolazi paralelno s prugom, a svojevrсни je produžetak Koturaške ulice u smjeru Strojarske. Izveden je i pješački most iznad žljezničke pruge, kao spoj prekinute komunikacije Petrinjska ulica-Trnjanska ulica. Predviđena je bila uspostava i druge komunikacije s prostorom Donjega grada, tj. pothodnika iz Strojarske na Baroševu (Branimirovu) ulicu, koji nažalost nikada nije realiziran.

Već se tijekom 1894. godine, neposredno nakon završetka gradnje glavnih zgrada strojarnice, upućuje zahtjev za izdavanje građevinske dozvole za gradnju radionice za kovače i kazandžije, koja je završena 1896. godine, kada joj se podjeljuje uporabna dozvola.

Radnici i činovnici zaposleni u strojarnici dolazili su većinom iz Mađarske i Njemačke, pa je za njih trebalo osigurati odgovarajući stambeni prostor. Ministarstvo Kraljevskih ugarskih željeznica upućuje 1897. godine zahtjev Gradskom poglavarstvu za izdavanje građevinske dozvole za podizanje jedne podčinovničke i triju radničkih kuća u Stro-

Slika 4.  
 RADIONICA ZA OPREMU LOKOMOTIVA (1893-94.)  
 tlocrt i pročelja (izvor: HAZ, GP, Građevinski odjel, sv. 3032)

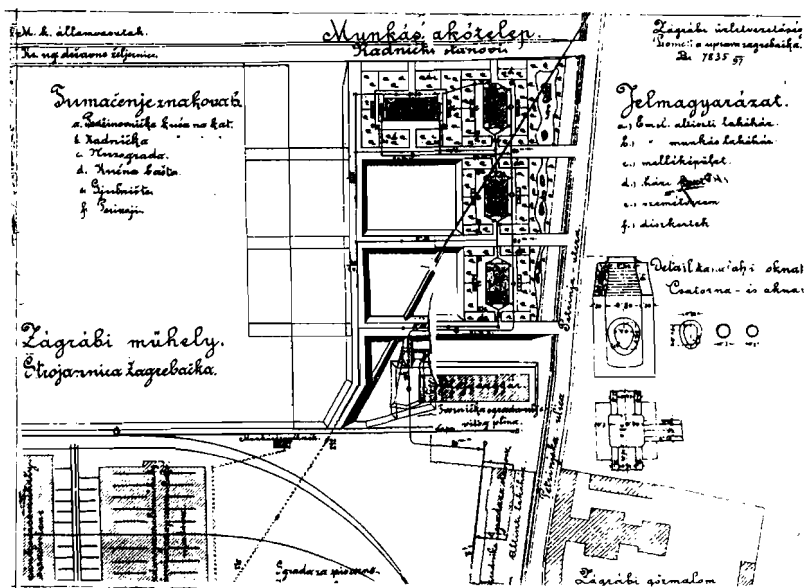


jarničkom naselju. Budući da je područje južno od željezničke pruge Regulatornom osnovom bilo određeno za smještaj tvornice, ali i radničkih stanova, stambeno se naselje locira južno od strojarničkih zgrada, na zemljištu uz Trnjansku cestu (Sl. 5). Kuće su sagrađene već nakon godinu dana, te im se 15. VI. 1898. dodjeljuje stambeno-uporabna dozvola.

Iz 1901. godine datira građevna dozvola za gradnju nove tokarske radionice, na prostoru između radionice za opremu kola i radionice za kovače i kazandžije, te za proširenje kotlarne za treći kotao. Nacrte je potpisao arhitekt F. Pffaf (Sl. 6).

Godine 1907. položene su nove tračnice u zoni strojarnice, južno od sagrađenih radionica. Novi veći zahvati na prostoru strojarnice izvode se tijekom 1911. i 1912. godine. Građevinska dozvola za proširenje radionice za opremu kola i gradnju radionice za obrađivanje "liesa" (tesama) izdaje se 1911. godine. Godine 1912. izdana je građevinska dozvola za proširenje radionice za montiranje lokomotiva. Godine 1915. gradi se vatrogasno spremište i zgrada za oruđe, te proširuje blagovonica sa stanom vratara. Iz 1912. godine datira dokumentacija za gradnju zgrada za stanove željezničara na Strojarskoj cesti. Godine 1939. izdana je građevinska dozvola za gradnju dvokatne kuće na Strojarskoj cesti, "konačišta vlakopratnog osoblja".

Slika 5.  
 POLOŽAJNI NACRT STROJARNIČKOG NASELJA 1897. g.  
 arh. F. Pffaf  
 (izvor: HAZ, GP, Građevinski odjel, sv. 3032)







Jedan od većih zahvata svakako je gradnja radionice za montažu električnih lokomotiva, na samom istočnom rubu kompleksa, uz Strojarsku cestu.

## Današnje stanje

Današnje je stanje kaotično je i nesređeno zbog supstandardne izgradnje koja zaprema veći dio tog prostora.

Položajni nacrt Tvornice željezničkih vozila "Janko Gredelj" iz 1959. godine, u mjerilu 1:100, ilustrira stupanj i način izgrađenosti kompleksa. Područje Tvornice (područje nekadašnje strojarnice, a sada radionice Državne željeznice) danas je jedno od najzapuštenijih prostora u najužem gradskom središtu. Lociranjem industrije i pratećih objekata u blizini željezničke pruge iz utilitarnih razloga - zbog brzog i jeftinog transporta - u gradu nastaje niz substandardnih prostora, među kojima je prostor strojarnice jedan od najproblematičnijih. Njezina je dislokacija bila predviđena već Generalnim regulacionim planom iz 1936. godine, i svim kasnijim planovima. Međutim, zbog nepovoljnih prilika, nizom građevinskih intervencija neplanski se i nekvalitetno zauzimao slobodni prostor za novu gradnju. Izvorna čitljivost prostorne kompozicije bitno je narušena gradnjom niza pratećih radioničkih sadržaja južno od zgrada glavnih radionica. Prigradnjama i dogradnjama uz pročelja glavnih radionica djelomice je razorena izvorna struktura zidova i bitno su narušene oblikovno-arhitektonske karakteristike.

## Prostorno-morfološke karakteristike

Gradnja glavne strojarnice Državne željeznice, koja je započeta 1893, prvi je planski i prostorno artikulirani zahvat na području grada južno od novoosnovane željezničke pruge. To je ujedno i velik građevinski pothvat 19. stoljeća zbog primjene prefabriciranih elemenata u montažnoj gradnji radionica.

Zona kolodvora i njegovih pratećih tehnoloških prostora, kao što su ložionice, skladišta i servisni kolosijeci, prostorno su bili povezani sa strojarnicom. Taj se kolodvorsko-strojarnički kompleks neposredno nadovezao na područje Donjega grada tvoreći južno pročelje Baroševе ulice. Kao element komunalne opreme, a ujedno i kao južno pročelje ulice, podignut je ogradni zid koji je dijelio tvornički servisno-tehnički pogon od stambene strukture Donjega grada. Niz servisnih kolosijeka, izgrađenih u širini od cca 150 metara na potezu između kolodvora i Strojarske ulice, postao je s vremenom ozbiljna prostorna barijera između "sjevernog" i "južnog" dijela grada.

Prostorni obrazac strojarničkog sklopa prije svega odražava stav o utilitarističkom formiranju prostora, ali i uvažavanju donjogradske urbane matrice. Ortogonalnu prostornu strukturu strojarničkog sklopa zadržavamo kao stav u gradogradnji 19. stoljeća. Primjena geometrijskih načela u strukturiranju prostora odraz je težnje za unošenjem reda i pravocrtnim kretanjem te neposrednim i logičnim suodnosom dijelova. Volumeni glavnih radionica odgovaraju veličini prosječnog donjogradskog bloka te mjerilom korespondiraju s pripadnim gradskim prostorom. Osim tri dominantna volumena - radionice za popravak lokomotiva, tokarnice i kovačnice, te radionice za popravak kola - u slijedu je predviđen još jedan volumen za buduće potrebe širenja strojarnice. Na krajnjem istočnom dijelu, uz Strojarsku cestu, locirana je zgrada ličilnice, kao dio prostorne kompozicije sklopa, koja na zapadnom, ulaznom dijelu započinje zgradom pisarnice. Uz sjevernu fasadu radioničkih zgrada postavljeni su longitudinalni volumeni zgrada namijenjenih spremištima, uz strogo poštovanje zamišljene građevinske linije. Cijeli strojarnički pogon, sagrađen prema pravilnom, ortogonalno strukturiranom obrascu, u prvom je fazi zapremio zemljište od cca 500 × 255 metara.

U horizontalnoj prostornoj kompoziciji, gdje su volumeni glavnih radionica uglavnom prizemne visine, dominirale su vertikale vodotornja (starog, srušenog oko 1986, i novog, čeličnog, na Strojarskoj cesti) te tvorničkog dimnjaka.

Produžena Pterinjska ulica, koja kao Trnjanska vodi do naselja uz Savu Trnja, zadržala je svoju povijesnu, nepravilno vođenu liniju. Ravnajući se njezinom linijom, smješteni su uz nju prateći radionički sadržaji blagovanica za radnike i zgrada za stanove. To su objekti koji čine odklon u prostornoj ortogonalnoj shemi. U produžetku Trnjanske, do spoja sa Strojarskom cestom, sagrađeni su radnički stanovi.

Stambeno naselje realizirano je 1898. godine, sa tri radničke i jednom podčinovničkom kućom. Definirano je kao zona malih stanova u soliternim zgradama, koje su okružene zelenilom. Projekt za naselje i stambene zgrade potpisao je mađarski arhitekt Ferenc Pffaf. Projektirano je u skladu s tadašnjim urbanističkim i arhitektonskim tendencijama.

Prostorni obrazac strojarničkog naselja sačuvan je u svom izvornom obliku. Nova stambena izgradnja iz 1922. godine dovršava započetu prostornu kompoziciju i uspostavlja nove prostorne odnose orijentirajući se na Strojarsku cestu (Varaždinsku).

Ovo naselje nema samo dokumentarno značenje - kao prvo planski realizirano stambeno naselje u Zagrebu - nego i kulturno-povijesno značenje u razvoju stambene arhitekture.

Prateći sadržaji nužni za potpuno funkcioniranje naselja: trgovina, dječje sklonište, ambulanta, restoran, pokazuju da je riječ o visokourbaniziranom gradskom području. Svi ti sadržaji sastavni su dio prostorne kompozicije.

## Graditeljsko-arhitektonske karakteristike

Radioničke hale - radionice za popravak lokomotiva i kola, radionica za strojnu obradu (tokarnica i kovačnica) - primjeri su tehničke arhitekture s kraja 19. stoljeća, kada se zbog primjene novih materijala, željeza, čelika i stakla stvara nova koncepcija prostora, nerazdvojiva od funkcije. Time se anticipiraju stavovi i temelji moderne arhitekture.

Tlocrtni gabarit radionice za popravak lokomotiva i kola u osnovnoj dimenziji iznosi cca 50 × 80 metara, a s dogradnjama 120 × 180 metara, i formira velike, otvorene prostore.

Gradnja relativno velikih raspona nad ovim tlocrtnim dimenzijama završena je za izuzetno kratko vrijeme zahvaljujući primjeni industrijskih elemenata, proizvedenih u velikim serijama (ljeveno-željezni stupovi i drvene rešetkaste konstrukcije, a kasnije čelični rešetkasti okviri).

U prvoj fazi gradnje koriste se ljeveno-željezni stupovi i drvene krovne rešetkaste konstrukcije, koje su slagane u formi shad-krovova, čime je omogućeno traženo osvjtljenje unutrašnjeg prostora velikih tlocrtnih dimenzija.

Željezni stupovi pojavljuju se kao konstruktivni - nosivi elementi, ali i kao dekorativni materijal, za oblikovanje kapitela.

Za gradnju nove tokarske radionice, interpolirane između radionice za montažu lokomotiva i kotlovnice (1901) koju je projektirao Pffaf, te za proširenje radionice za montažu lokomotiva, koriste se čelične konstrukcije: rešetkasti stupovi i rešetkasti okviri.

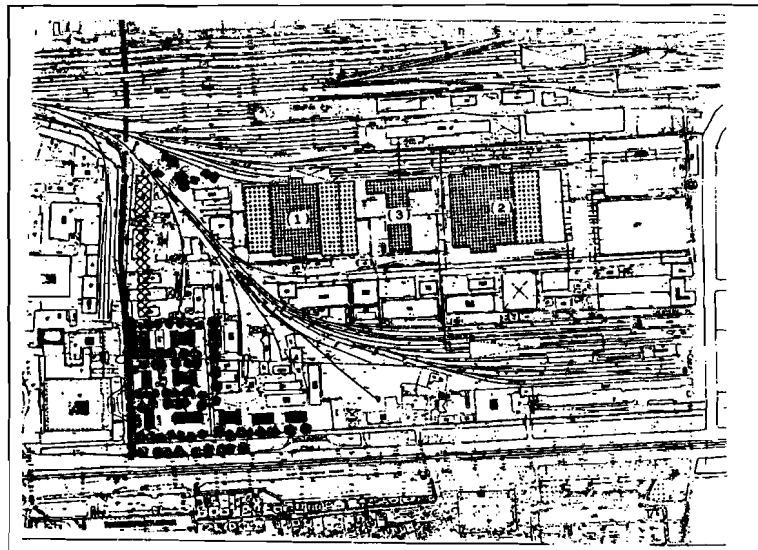
Zbog nezapaljivosti, željezne i čelične konstrukcije vrlo su prikladne za primjenu u industrijskoj arhitekturi, vidljive su i prisutne samo u unutrašnjem prostoru.

Velike površine radioničkih pročelja ritmizirane su decentnom arhitektonskom dekorativnom plastikom: plitkim lezenama ili polustupovima koji odvajaju pojedina prozorska polja, te plastičkim okvirima prozora i vrata izvedenim u obliku zasvođenja fasadnom opekom, s redovito istaknutim tjemnim motivom.

## Zaključak

Pojava željeznice u gradskom prostoru pridonijela je razvoju Zagreba u moderan grad, ali je grupiranje industrijskih pogona duž njezine trase unijelo i negativne prostorne elemente. Južno od novoosnovane željezničke pruge definiran je prostorni sklop strojarnice na načelima i estetici gradogradnje 19. stoljeća: perspektivna organizacija prostora, kao rezultat primjene geometrijskih načela na gradski prostor, i povezanost s donjogradskom urbanom matricom. Radioničke zgrade građene su u skladu s tendencijama u arhitekturi s kraja 19. odnosno 20. stoljeća, kada se postavlja zahtjev za "izvornošću arhitekture", odnosno za

**Slika 7.**  
**PROPOZICJE ZA PREZENTACIJU I MOGUĆE ZAHVATE NA**  
**PROSTORU KOMPLEKSA STROJARNICE**



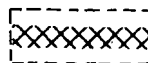
Uspostava i sanacija izvornih prostornih, konstruktivnih, arhitektonskih i oblikovnih svojstva: radionice za opremu lokomotiva (1), radionice za opremu kola (2), tokarnice i kovačnice (3)



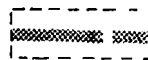
Zadržavanje prostornog obrasca, građevne strukture i zelenila Strojarničkog naselja



Formiranje pročelja Trnjanske ulice i uspostava odgovarajućeg prostornog odnosa prema Paromlinu



Očuvanje toka povijesne komunikacije Trnjanske ulice i uspostava prekinute veze s Petrinjskom ulicom



čitljivošću materijala, konstrukcije i funkcije. Prema tome, one imaju povijesno-arhitektonsku i povijesno-umjetničku vrijednost, jer dokumentiraju arhitektonske i urbanističke tendencije u doba intenzivne industrijalizacije.

Artikulacija i struktura prostora strojarničkog sklopa svjedoči o integritetu zagrebačkog urbanizma u europske tendencije. Industrijska je arheologija, jednako kao i stambena i reprezentativna gradnja, element prostorno- povijesnog identiteta grada.

Očuvanje te kvalitetne arhitektonske strukture karakteristična prostornog obrasca, temeljni je okvir za kreativnu nadgradnju i suvremenu artikulaciju tog zanemarenog gradskog područja.

Osnivanje željezničkog muzeja, kao kulturološkog fenomena semantički vezanog za prostor nekadašnje strojarnice, pridonosi afirmaciji i čuvanju vrijednosti i strukture radionica i njihova inventara. (Slika 7).

## Bilješke

<sup>1</sup>HAZ, GP, Građevni odjel, sv. 50, Regulatorna osnova za slob. kralj. glavni grad Zagreb, 1865. g. - Obrazloženje: "Dok je tergovačko obćenje bivalo na naravskih nesagrađenih cestah, bio je Zgareb, u obimu prometa na kopnu pravo svjedotočje provozne trgovine među jadranskim morem i sieveroiztočnim dielom države austrijske".

<sup>2</sup>Idem, "Neima dvojbe da ne bi ništa toli unaprijedilo blagostanje i procvatanje Zagreba koli promet na Savi kroz rečenu luku uzročen, jer bi se onda roba dolazeća iz Podunavlja iskrcala u Zagrebu, a željeznicom dalje otpremala i stoga bi grad veću korist cerpio nego kad bi se sastajale sve željeznice južne Austrije u Zagrebu i samo mimo njega proletile bez ikakve koristi za njegove stanovnike".

<sup>3</sup>Idem, "Što se novoga prediela grada tiče (...) to bi mu nasipi željeznica Zidani most - Sisak i Kaniža - Zagreb, naravske međe bili (...) ovoj posljednoj pruzi mora Odbor takovi pravac naznačiti, koji ne bi daljem razvitku i potrebitom razprostranjenju grada smetao..."

<sup>4</sup>Obrazloženje Regulatorne osnove za sl. kralj. gl. grad Zagreb, 1887. g.

<sup>5</sup>"Narodne novine", Zagreb, 16. I. 1890.

<sup>6</sup>Zapisnik sjednice Gradskog zastupstva od 20. 10. 1890. g. "Prostor na kom se imade podignuti strojarnica leži na zapadu ograničen Petrinjskom ulicom, na istoku grabom koja teče iz Palmotićeve ulice" (2).

<sup>7</sup>HAZ, GP, Građevni odjel, sv. 3032. Arhiv stambenog fonda HŽP, Zagreb.

## Summary

### **TOWN-PLANNING AND ARCHITECTURAL CHARACTERISTICS OF THE ENGINE ROOM COMPLEX OF THE STATE RAILWAY**

**Biserka Bilušić**

*The Engine room complex of former Hungarian State Railway was built in 1893. and later was the only example of this kind in Croatia.*

*The buildings are typical examples of the industrial architecture from the end of the nineteenth century, and as such have historically-architectural and town-planning value. The complex was the first planned and built area on the south of the newly established railway, based on the principles and aesthetics of the nineteenth century town-planning. In all recent regulative plans the area has been planned for the completely new function, and the buildings were supposed to be demolished. As it usually happens, the buildings have not been demolished, and even new sections were added which diminished the qualities of the original organization of the area. Owing to the historical and aesthetic values of the inherited space, the whole complex is suggested to be enlisted in the Register of the monuments of culture.*

