

130 GODINA ZAGREBAČKOGA GLAVNOG KOLODVORA

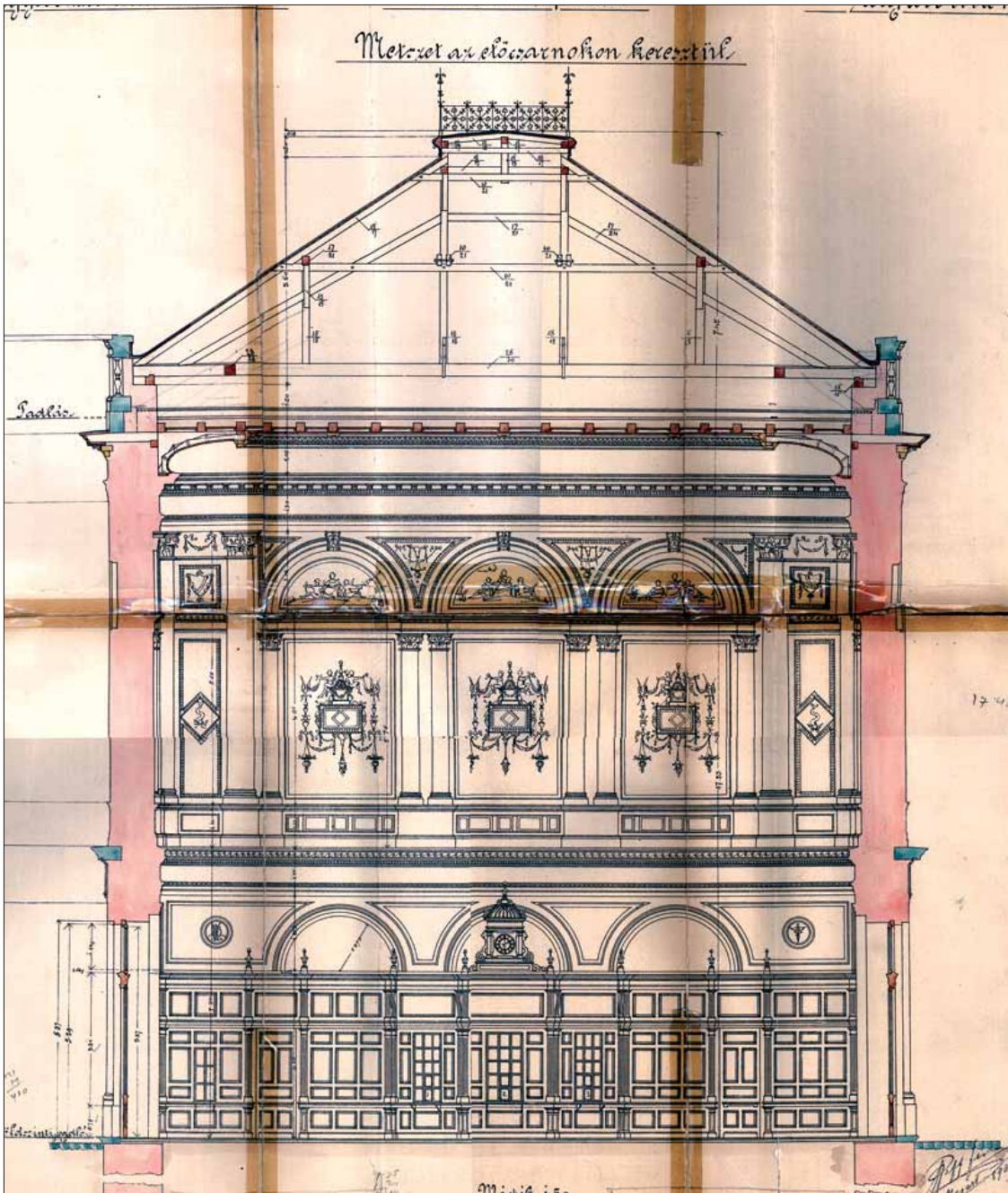
Neoklasicistička palača Zagreb Glavnoga kolodvora sagrađena je 1892. zbog potrebe za proširenjem željezničkih kapaciteta u Zagrebu. Zemljište namijenjeno za izgradnju kolodvora površine 25 hektara besplatno je ustupio grad Zagreb, a Mađarske državne željeznice (MÁV) financirale su gradnju.

Projekt zgrade Zagreb Državnog kolodvora potpisao je Ferenc Pfaff, ondašnji glavni arhitekt Mađarskih državnih željeznica. Kolodvorska zgrada projektirana je po strogim arhitektonskim propisima koji su u ono vrijeme vrijedili za izgradnju reprezentativnih građevina: kompozicija strogo simetrična, središnji dio zgrade i njezini krajnji dijelovi istaknuti, dekorativni elementi i alegorijski kipovi u zabatu ulaznoga dijela zgrade pomnijvo odabrani i funkcionalnost prostora strogo poštovana. Pfaff sa svojim suradnicima također je potpisao prostorni sklop Strojarnice državne željeznice u prvoj etapi gradnje, Vodovod državnih željeznica na Trnju, većinu samostojećih višestambenih zgrada za službenike i činovnike Mađarskih državnih željeznica te staru kolodvorsku poštu iz devedesetih godina 19. stoljeća.

Zgrada kolodvora dugačka je 186,50 metara. Peronski dio zgrade bio je projektiran cijelom duljinom s južne strane zgrade. Imao je tri kolosijeka, od kojih je prvi bio natkriven, a druga dva bila su otkrivena. Izgradnju kolodvorske prijamne zgrade, njezino opremanje i izgradnju ložionice izvelo je 14 renomiranih hrvatskih i mađarskih poduzeća. Službeno je u promet bio predan nakon svečanog otvorenja priređenog 18. kolovoza, na rođendan cara i kralja Franje Josipa I., a prvi vlak krenuo je prema Rijeci u 10.35 sati.

Izgradnjom novoga zagrebačkog željezničkog kolodvora bilo je ostvareno još nekoliko važnih infrastrukturnih zahvata, i to od uređenja botaničkoga vrta preko uspostave tramvajskog prometa između Zagreb Državnog kolodvora i Jelačićeva trga, izgradnje pješačkoga mosta preko kolosijeka za spoj sjevernoga i južnoga dijela grada (most je srušen 1979.) i izgradnje Strojarnice MÁV-a (prostor nekadašnjega TŽV-a »Gredelj«) 1894. do izgradnje izravne spojne pruge između Zagreb Državnog kolodvora i glavne pruge prema Karlovcu. Prva veća investicijska ulaganja od izgradnje na Zagreb Glavnom kolodvoru bila su pokrenuta u prvim desetljećima 20. stoljeća. Ulaganja su se nastavila do danas, oblikovala su zagrebačko prometno čvorište i time omogućila ulazak zagrebačkoga željezničkog područja u europski prometni sustav.

Glavni kolodvor ima svojstvo kulturnog dobra i štiti se kao nepokretna kulturna baština. U zagrebačkome potresu 2020. pretrpio je oštećenja te su u hitne intervencije na oštećenjima kolodvorske zgrade do sada uložena znatna sredstva. U tijeku je izrada elaborata neophodnih za njegovu konačnu obnovu i uređenje.



Ferenc Pfaff; Presjek bočnog pročelja, 1890.
Hrvatski željeznički muzej; Zbirka tehničke dokumentacije



Zagreb Državni kolodvor, razglednica, početak 20. stoljeća
Hrvatski željeznički muzej; Zbirka razglednica



Zagreb kolodvor, razglednica putovala početkom 1940-ih
Hrvatski željeznički muzej; Zbirka razglednica



Zagreb kolodvor, razglednica putovala 1942.
Hrvatski željeznički muzej; Zbirka razglednica