



Komisija za očuvanje nacionalnih spomenika, na osnovu člana V stav 4. Aneksa 8. Općeg okvirnog sporazuma za mir u Bosni i Hercegovini i člana 39. stav 1. Poslovnika o radu Komisije za očuvanje nacionalnih spomenika, na sjednici održanoj od 20. do 27. novembra 2007. godine, donijela je

ODLUKU

I

Historijska građevina – Stara željeznička stanica (Muzej savremene umjetnosti Republike Srpske) u Banjoj Luci proglašava se nacionalnim spomenikom Bosne i Hercegovine (u daljnjem tekstu: nacionalni spomenik).

Nacionalni spomenik se nalazi na prostoru označenom kao k.č. 16/13 (stari premjer), što odgovara k.č. 3752 (novi premjer), z.k. uložak broj 7453, k.o. Banja Luka VII - 25, općina Banja Luka, Republika Srpska, Bosna i Hercegovina.

Na nacionalni spomenik primjenjuju se mjere zaštite utvrđene Zakonom o provođenju odluka Komisije za zaštitu nacionalnih spomenika, ustanovljene u skladu sa Aneksom 8. Općeg okvirnog sporazuma za mir u Bosni i Hercegovini ("Službeni glasnik Republike Srpske", broj 9/02).

II

Vlada Republike Srpske dužna je osigurati pravne, naučne, tehničke, administrativne i finansijske mjere za zaštitu nacionalnog spomenika.

Komisija za očuvanje nacionalnih spomenika (u daljnjem tekstu: Komisija) utvrdit će tehničke uvjete i osigurati finansijska sredstva za izradu i postavljanje informacione ploče sa osnovnim podacima o spomeniku i odluci o proglašenju dobra nacionalnim spomenikom.

III

Nacionalni spomenik obuhvata prostor definiran u tački I stav 2. ove odluke. Na tom prostoru utvrđuju se sljedeće mjere zaštite:

- dopušteni su konzervatorsko - restauratorski radovi i radovi na konstruktivnoj sanaciji i adaptaciji enterijera, uz uvjet da ovi radovi ne ugrožavaju spomeničku vrijednost objekta, kao i radovi kojima je za cilj prezentacija nacionalnog spomenika uz odobrenje ministarstva nadležnog za prostorno uređenje Republike Srpske i stručni nadzor nadležne službe zaštite naslijeđa na nivou Republike Srpske;
- dopuštena je interpretacija nedostajućih dijelova trijema/perona željezničke stanice;
- spomenik može biti korišten u edukativne, kulturne i u ugostiteljske svrhe.

Zaštitni pojas obuhvata parcele koje graniče sa zaštićenim prostorom nacionalnog spomenika i u tom pojasu nije dopuštena izgradnja novih objekata i

nadogradnja postojećih. Potrebno je izvršiti uklanjanje svih privremenih objekata koji se nalaze u tom pojasu.

IV

Stavljaju se van snage svi provedbeni i razvojni prostorno-planski akti koji su suprotni odredbama ove odluke.

V

Svako, a posebno nadležni organi Republike Srpske, gradske i općinske službe suzdržat će se od poduzimanja bilo kakvih radnji koje mogu oštetiti nacionalni spomenik ili dovesti u pitanje njegovu zaštitu.

VI

Ova odluka dostavit će se Vladi Republike Srpske, ministarstvu nadležnom za prostorno uređenje u Republici Srpskoj, nadležnoj službi zaštite naslijeđa na nivou Republike Srpske i općinskom organu uprave nadležnom za poslove urbanizma i katastra, radi provođenja mjera utvrđenih u tač. II - V ove odluke i nadležnom općinskom sudu radi upisa u zemljišne knjige.

VII

Sastavni dio ove odluke je obrazloženje sa pratećom dokumentacijom, koje je dostupno na uvid zainteresiranim licima u prostorijama i na web stranici Komisije (<http://www.aneks8komisija.com.ba>).

VIII

Prema članu V stav 4. Aneksa 8. Općeg okvirnog sporazuma za mir u Bosni i Hercegovini, odluke Komisije su konačne.

IX

Danom donošenja ove odluke, sa Privremene liste nacionalnih spomenika Bosne i Hercegovine («Službeni glasnik BiH», broj 33/02, «Službeni glasnik Republike Srpske», broj 79/02, «Službene novine Federacije BiH», broj 59/02 i «Službeni glasnik Brčko Distrikta BiH», broj 4/03), briše se nacionalni spomenik upisan pod rednim brojem 18.

X

Ova odluka stupa na snagu danom donošenja i objavit će se u «Službenom glasniku BiH».

Ovu odluku Komisija je donijela u sljedećem sastavu: Zeynep Ahunbay, Amra Hadžimuhamedović, Dubravko Lovrenović, Ljiljana Ševo i Tina Wik.

Predsjedavajuća Komisije

Ljiljana Ševo

Broj: 06.2-2-275/04-9
20. novembar 2007. godine
Sarajevo

O b r a z l o ž e n j e

I – UVOD

Na osnovu člana 2. stav 1. Zakona o provođenju odluka Komisije za zaštitu nacionalnih spomenika, ustanovljene u skladu sa Aneksom 8. Općeg okvirnog sporazuma za mir u Bosni i Hercegovini, “nacionalni spomenik” je dobro koje je Komisija za očuvanje nacionalnih spomenika proglasila nacionalnim spomenikom, u skladu sa čl. V i VI Aneksa 8. Općeg okvirnog sporazuma za mir u Bosni i Hercegovini, kao i dobra upisana na Privremenu listu nacionalnih spomenika Bosne i Hercegovine («Službeni glasnik BiH», broj 33/02), sve dok Komisija ne donese konačnu odluku o njihovom statusu, a za što ne postoji vremensko ograničenje i bez obzira da li je za to dobro podnesen zahtjev.

Komisija za očuvanje nacionalnih spomenika donijela je odluku o stavljanju **Zgrada stare željezničke stanice (Galerija likovnih umjetnosti Republike Srpske) u Banjoj Luci** na Privremenu listu nacionalnih spomenika pod rednim brojem **18**.

U skladu sa odredbama Zakona, a na osnovu člana V stava 4. Aneksa 8. i člana 35. Poslovnika o radu Komisije za očuvanje nacionalnih spomenika, Komisija je pristupila provođenju postupka za donošenje konačne odluke za proglašenje dobra nacionalnim spomenikom.

U toku provođenja postupka dobijen je pismeni zahtjev od korisnika objekta, Muzeja savremane umjetnosti Republike Srpske, direktorice Ljiljane Labović-Marinković. Zahtjevom je zatražena rekonstrukcija aneksa na dijelu sjverozapadne fasade objekta gdje se nekad nalazio peron i nadstrešnica.

II – PRETHODNI POSTUPAK

U postupku koji prethodi donošenju konačne odluke o proglašenju dobra nacionalnim spomenikom, izvršen je uvid u:

- dokumentaciju o lokaciji imovine i sadašnjem vlasniku i korisniku dobra,
- sadašnje stanje i namjenu dobra, uključujući opis i fotografije, podatke o oštećenjima u toku rata, podatke o intervencijama na restauraciji i drugoj vrsti radova na dobru, itd.,
- historijsku, arhitektonsku i drugu dokumentarnu građu o dobru, koja je data u popisu korištenja dokumentacije u sklopu ove odluke.

Na osnovu uvida u prikupljenu dokumentaciju i stanje dobra, utvrđeno je sljedeće:

1. Podaci o dobru

Lokacija

Objekat stare željezničke stanice nalazi se u centru Banje Luke, između ulica Kralja Petra I Karađorđevića i Kninske. Objekat je svojom dužom stranom orijentiran u pravcu sjeveroistok – jugozapad. Glavni ulaz u galerijski prostor objekta se nalazi na jugoistočnoj strani, a objektu se pristupa sa šetališta/parka iz ulice Kralja Petra Karađorđevića (nekadašnja ulica Maršala Tita). Službeni ulaz je smješten na jugozapadnoj a ekonomski ulaz je na sjeveroistočnoj strani objekta.

Nacionalni spomenik se nalazi na zemljištu označenom kao k.č. broj 16/13 (stari premjer), što odgovara k.č. broj 3752 (novi premjer), k.o.Banja Luka VII – 25, z.k. uložak broj 7453, Banja Luka, Republika Srpska, Bosna i Hercegovina.

Historijski podaci

Nakon smrti sultana Abdul Medžida 1861. godine na prijesto Osmanskog carstva dolazi njegov brat Abdul Aziz Han, koji nastavlja reformatorsku politiku svog brata i otvaranja prema Evropi. Približivanje Osmanskog carstva Evropi bila je želja i evropskih država, prvenstveno Austrije i Njemačke, koje su u tome vidjele mogućnost ulaganja svog kapitala.

Abdul Aziza Han je prvi osmanski suveren koji je otišao u posjetu Evropi 1867. godine. Bio je iznenađen velikim razvojem industrije, kao i saznanjima o razvoju ekonomije, građevinarstva, cestovnog i željezničkog saobraćaja. Po povratku iz Evrope sultan Abdul Aziz Han je donio odluku o gradnji željezničke pruge koja bi povezivala Carigrad sa Bečom. Ova pruga nazvana je caraigradska magistrala.

Godine 1869. u ime osmanske vlasti ugovor je potpisao veliki vezir Ali Paša. Osmanska vlast je potpisala ugovor za gradnju željezničke pruge sa akcionarskim društvom barona Morisa Hirša kojem je odobrena eksploatacija u trajanju od 99 godina uz garantiranu godišnju dobit od 14.000 franaka po jednom kilometru pruge. Ugovorom je bilo predviđeno da se željeznička pruga u dužini od 2.500 km završi za 7 godina. Baron Moris Hirš osniva kompaniju pod nazivom „Društvo za eksploataciju željeznica u Turskoj Evropi“. Glavne odrednice tog ugovora bile su:

1. Dužina pruge iznosit će 2.500 km i prolazit će kroz Bugarsku, Rumeliju i Bosnu.
2. Posljednja tačka ove željezničke pruge bit će mjesto u Bosni – Dobrljin.
3. Veza sa željeznicama Evrope ostvarit će se prugom Dobrljin - Sisak, a tu prugu će izraditi Austro-Ugarska monarhija.

Sredinom 1869. godine austrijski stručnjaci su stigli u Bosnu i počeli sa radom na trasiranju pruge od Dobrljina preko Banje Luke, Jajca, Sarajeva do Goražda. Trasiranje pruge kroz Bosnu bio je jedan od najkompleksnijih tehničkih zadataka.

U proljeće 1871. godine započela je izgradnja pruge od Dobrljina do Banje Luke. Prva pruga u Bosni i Hercegovini puštena je u saobraćaj krajem decembra 1872. godine. Bila je to pruga normalnog kolosijeka od Banje Luke do Dobrljina, u dužini od 101,6 km. Na pruži je izgrađeno 13 mostova, od kojih su dva bila željezna. U ložionici u Banjoj Luci bilo je 5 lokomotiva. Dvije su bile izrađene u fabrici Hanomag u Hanoveru u Njemačkoj a tri u fabrici Tubize u Belgiji.

U svim stanicama na vidnim mjestima na bosanskom i turskom jeziku postavljeni su redovi vožnje i cjenovnici voznih karata. Značajan dokument je „Prvi red vožnje na prvoj bosanskohercegovačkoj pruži“ pisan arabicom iz 1872. godine. Prijevoz je bio skup i neprihvatljiv za narod i troškovi prijevoza željeznicom su prevazilazili ekonomsku isplativost. Iz tih razloga smanjen je saobraćaj vozova (u početku su svakodnevno saobraćala dva voza a kasnije jedan voz dva puta sedmično).

Još jedan važan dokument karakteriše osobenost prve bosanskohercegovačke pruge, a to je „Zakon o željeznicama“ koji je donesen početkom 1873. godine, a objavljen je u vilajetskom službenom glasniku „Bosna“, broj 349 od 20. februara 1873. godine. Zakon je izdalo ministarstvo javnih građevina pri Vladi Bosanskog vilajeta, a zvao se i Zakon o željeznici u Državi Bosanskoj. Zakon je štampan 1872. godine u Zagrebu u vidu plakata, latinicom i bio je vidno istaknut u svim željezničkim stanicama i putničkim kolima(Ajdin, 2006. str. 26).

Saobraćaj na pruzi Banja Luka - Dobrljin obustavljen je 14. novembra 1875. godine zbog nedovoljnog broja putnika i roba koje su se prevozile željeznicom. Tako je završena trogodišnja eksploatacija prve bosanskohercegovačke pruge, koja je nakon toga rapidno propadala.

Zamisao sulatana Abdul Aziza Hana o izgradnji carigradske magistrale nikad nije realizirana, a prva bosanskohercegovačka pruga Banja Luka – Dobrljin deset godina nije imala vezu sa centralnom Bosnom i glavnim gradom Sarajevom.

Nakon Berlinskog kongresa 1878. godine Bosna i Hercegovina dolazi pod vlast Austro-Ugarske monarhije. Austrougarske vlasti su odlučile da se uspostavi saobraćaj na pruzi Banja Luka - Dobrljin. Pruga je popravljena a saobraćaj od Banje Luke do Prijedora uspostavljen je 1. decembra 1878. godine, a do Dobrljina 24. marta 1879. godine. Pruga je dobila naziv „Carska i kraljevska vojna željeznica Banja Luka - Dobrljin“. Osim za potrebe vojske, željeznica je bila dostupna i za civilno stanovništvo. Tada su izgrađene i nove stanične zgrade, kao i magacini i magacinske utovarno -istovarne rampe.

Prvog decembra 1891. godine željeznička stanica Banja Luka povezana je sa gradom Banja Luka novoizgrađenom željezničkom prugom u dužini od 3 km. Tada je sagrađena i zgrada glavne željezničke stanice. Dotadašnja stanična zgrada Banja Luka postala je Banja Luka Predgrađe, a nova stanična zgrada u centru grada postala je stanica Banja Luka Grad. Ova novoizgrađena pruga imala je dva odvojena industrijska kolosijeka, jedan za fabriku duhana a drugi za rudnik uglja.

Godine 1953. izgrađena je željeznička pruga Doboje – Banja Luka u dužini od 95,10 km, čime je ostvarena veza sa Dobojem i Sarajevom.

Godine 1968. Regulacionim planom ukinuta je željeznička pruga Banja Luka Grad - Banja Luka Predgrađe, tako da je stanica Banja Luka Predgrađe ponovo postala stanica Banja Luka.

Nakon dislokacije željezničke stanice iz centra grada u predgrađe, objekat željezničke stanice u Banja Luci dobio je novu namjenu. Dogradnjom novih sadržaja i adaptacijom postojećih, zgrada željezničke stanice je postala sastavni dio nove autobuske stanice.

Poslije zemljotresa 1969. godine, koji je pogodio grad Banja Luku, objekat je konstruktivno saniran i djelimično adaptiran u poslovne prostorije. Odlukom Skupštine opštine Banja Luka, od 13. januara 1971. godine, osnovana je Umjetnička galerija Banja Luka i tom prilikom galeriji je dodijeljena zgrada stare željezničke stanice.

Godine 1971. objekat stare željezničke stanice je stavljen pod zaštitu države, što je prilikom restauracije obavezivalo projektanta i izvođača da zadrže ili vrate u prvobitan, autentičan izgled sve četiri fasade, kao i enterijer objekta u mjeri u kojoj su to konstruktivne mogućnosti dozvoljavale.

Sanacija staničnog objekta započeta je 22. aprila 1980. godine. Projekat sanacije izradio je dipl. ing. arh. Enes Kartal iz Banje Luke, a enterijer je projektovao arh. Božidar Lapen, također iz Banje Luke.

Odlukom Vlade Republike Srpske u februaru 2004. godine Umjetnička galerija prerasta u Muzej savremene umjetnosti Republike Srpske, što je zvanični naziv ove institucije danas.

2. Opis dobra

Zgrada stare željezničke stanice u Banjoj Luci predstavlja objekat koji je projektovan u duhu historicizma kao i većina javnih objekata nastalih u Austrougarskom carstvu s kraja XIX stoljeća. Arhitektonski stil neorenesanse je izražen kako u dispoziciji objekta tako i raščlanjenoj i bogatoj fasadnoj dekoraciji.

Zgrada željezničke stanice je pravougaone osnove i svojom dužom stranom je orijentirana u pravcu sjeveroistok – jugozapad. Vanjske dimenzije objekta iznose cca 78,0 X 20,0 m. Objekat se sastoji od dva bočna krila i centralnog dijela koji na jugoistočnoj strani ima naglašen glavni ulaz.

Centralni dio objekta je izvorno bio prizeman. Naknadno je na ovom dijelu objekta izgrađeno potkrovlje kroz koje je ostvarena interna veza između uprave muzeja smještene u jugozapadnom krilu objekta i depoa smještenog na sjeveroistočnom dijelu.

Na sjeverozapadnoj fasadi centralnog dijela se prvobitno nalazio trijem sa 20 čeličnih stubova koji su nosili drvenu nastrešnicu sa vidljivom konstrukcijom koja je bila prekrivena limom.

Krila objekta se sastoje od podruma, prizemlja i sprata sa djelimično iskorištenim potkrovljem.

Glavni ulaz u objekat je ostvaren sa jugoistočne strane, preko centralnog hola koji je zadržao prvobitnu arhitekturu (ranije se tu nalazila čekaonica). Arhitektonskim rješenjem omogućen je kružni tok obilaska izložbenih prostora, kako u centralnom dijelu objekta tako i u prizemlju oba krila.

Podrum jugozapadnog krila se sada koristi kao ugostiteljski objekat dok je na spratu istog krila smještena uprava muzeja, a u potkrovlju je foto atelje sa laboratorijom. Podrum i sprat sjeveroistočnog krila se koristi za smještaj depoa koji je povezan sa objektom internom komunikacijom (stepeništem i liftom).

Ukupna površina današnjeg objekta Muzeja savremene umjetnosti iznosi cca 3033 m².

Objekat se sastoji od sljedećih prostora raspoređenih na različitim etažama:

1. Podrumski prostor sjeveroistočnog krila objekta namijenjen je za specijalizirane radionice i skladišni prostor za skulpture i njegova ukupna površina iznosi cca 426 m²
2. Prizemlje objekta se sastoji od sljedećih sadržaja:
 - ulaznog hola čija površina iznosi cca 104,6 m², (hol se koristi i za održavanje kamernih koncerata, zatim za svečanosti, kao što je otvorenja izložbi i sl.
 - izložbeni prostor muzeja koji se sastoji od devet galerijskih sala čija ukupna površina iznosi cca 867,5 m². Galerijske sale su namijenjene za izložbe umjetničkih radova, književne večeri, koncerte, medijske prezentacije, tribine, naučna predavanja i slične manifestacije.
3. Sprat objekta ima ukupnu površinom od cca 972,1 m² a se sastoji od sljedećih prostorija:
 - sjeveroistočnog krila u kome se nalazi klub za prezentacije i pres-konferencije, zatim interna biblioteka i depoi za umjetničke slike,
 - jugozapadno krilo u kome je smještena uprava muzeja i koje se sastoji od šest kancelarijskih prostorija, dva sanitarna čvora i čajne kuhinje.
4. Potkrovlje ima ukupnu površnu od 426 m².

Vertikalana komunikacija u objektu je ostvarena preko dvokrakog stepeništa smještenog u jugozapadnom krilu i kružnim stepeništem koje se nalazi u prostoru sjeveroistočnog krila.

Zgrada željezničke stanice u Banjoj Luci izvorno je građena od tradicionalnih materijala – kamena, drveta i opeke.

Konstruktivne elemente objekta sačinjavaju temelji, zidovi od opeke, međuspratna konstrukcija i krovna konstrukcija.

Zidovi su izrađeni od opeke čija debljina iznosi cca 60 cm. Svi zidovi su sa unutrašnje i vanjske strane omalterisani cementnim malterom i obojeni.

Stropna konstrukcija podruma je ostala nepromijenjena, izrađena od čeličnih traverzi između kojih se nalaze segmentni lukovi od opeke.

Centralni prostor je izvorno imao čelične traverze na tavanici koje su zamijenjene montažnom armirano-betonskom pločom.

Ostali dijelovi objekta su imali drvenu međuspratnu konstrukciju koja je prilikom zadnje rekonstrukcije objekta zamijenjena armirano-betonskom montažnom pločom debljine cca 25 cm.

Svaki od tri dijela objekta stanične zgrade je prekriven zasebnim krovom čiji je pokrov izvorno bio biber crijep, a danas je to falcovani crijep.

Na krovu centralnog dijela postavljeni su krovni prozori.

Jugoistočna fasada objekta je najreprezentativnija. Tu se nalazi glavni ulaz u muzej. Prizemlje jugoistočne fasade se sastoji od 5 dvokrilnih vrata i 16 lučno završenih prozora. Ulazni dio centralnog dijela objekta – jugoistočni rizalit je na fasadi izvučen za cca 1,7 m u odnosu na ravan zida ostalog dijela objekta. Na uglovima ovog dijela se nalaze dekorativni blokovi sa horizontalnim fugama bojeni bijelom bojom koji imitiraju kamenu oblogu. Portal se sastoji od troja dvokrilnih vrata sa nadsvjetlom.

Vrata su pravougaona dok su nadsvjetla završena polukružno. Iznad nadsvjetla se nalaze bogato profilisane arhivolte iznad kojih se nalazi krovni vijenac sa profilisanim frizom koji se produžava u atiku. U središnjem dijelu atike je smješten stilizirani sat. Na oba krila objekta otvori su isti po obradi, ali manji po dimenzijama, dok se na obje bočne fasade javljaju veliki otvori sa centralnim ulazima, flankiranim pilastrima i nadvišenim arhivoltama i sa istaknutim tjemenim kamenovima. Prozori sprata su pravougani iznad kojih se nalaze profilisani prozorski vijenci sa tjemenim kamenom, zatim krovni vijenac sa profilisanim frizom koji se produžava u atiku. Svi otvori na objektu su izrađeni od eloksirane bravarije sa izo staklom.

Horizontalni i vertikalni oluci na objektu, zatim opšavi i prozorske klupice su izrađeni od bakarnog lima.

Na podu ulaznog hola koji se nalazi u centralnom dijelu objekta postavljene su kamene ploče dok je na podu u galerijskim salama postavljen parket. U prostorijama na spratu postavljen je itison.

3. Dosadašnja zakonska zaštita

Zgrada stare željezničke stanice (Galerija likovnih umjetnosti Republike Srpske) u Banjoj Luci upisana je na Privremenu listu nacionalnih spomenika pod rednim brojem 18.

4. Istraživački i konzervatorsko-restauratorski radovi

Godine 1968. Regulacionim planom ukinuta je željeznička pruga Banja Luka Grad - Banja Luka Predgrađe, tako da je stanica Banja Luka Predgrađe ponovo postala stanica Banja Luka.

Nakon dislokacije željezničke stanice iz centra grada u predgrađe, objekat željezničke stanice u Banjoj Luci dobija novu namjenu. Dogradnjom novih sadržaja i adaptacijom postojećih, zgrada željezničke stanice je postala sastavni dio nove autobuske stanice.

Poslije zemljotresa 1969. godine, koji je pogodio grad Banju Luku, objekat je konstruktivno saniran i djelimično adaptiran u poslovne prostorije. Tada je zamijenjen

izvorni krovni pokrivač (umjesto biber crijepa postavljen je falcovani crijep) i uklonjeni su stubovi trijema na zapadnoj fasadi.

Odlukom Skupštine opštine Banja Luka, od 13. januara 1971. godine, osnovana je Umjetnička galerija Banja Luka i tom prilikom galeriji je dodijeljena zgrada stare željezničke stanice.

Godine 1971. objekat stare željezničke stanice je stavljen pod zaštitu države, što je prilikom restauracije obavezivalo projektanta i izvođača da zadrže ili vrate u prvobitan, autentičan izgled sve četiri fasade, kao i enterijer objekta u mjeri u kojoj su to konstruktivne mogućnosti dozvoljavale.

Zavod za izgradnju Banja Luka je u januaru 1980. godine izradio glavni projekat pod nazivom „Adaptacija željezničke stanice u umjetničku galeriju“. Tim projektom su predviđeni radovi na rekonstrukciji, restauraciji i adaptaciji objekta stare željezničke stanice u Banja Luci za novu namjenu – namjenu umjetničke galerije.

Sanacija staničnog objekta započeta je 22. aprila 1980. godine. Projekat sanacije izradio je dipl. ing. arh. Enes Kartal iz Banja Luke, a enterijer je projektovao arh. Božidar Lapen, također iz Banja Luke.

Na konstruktivnim zidovima nije bilo većih intervencija, osim onih na zaziđivanju i probijanju otvora za potrebe nove namjene objekta. Svi stropovi objekta, osim onih iznad podruma, su zamijenjeni mont pločama. Zidovi podruma su imali poseban tretman zaštite jer je postojala mogućnost pojave kapilarne vode. Vanjski fasadni zidovi zadržali su autentičnu profilaciju sa svim vijencima, natprozornicima i parapetima. Podovi i podni estrih je urađen u svim prostorijama muzeja, s tim što je u glavnom holu pod izrađen od kamenih ploča a u galerijskim salama je postavljen parket. Na spratu je preko podnog estriha postavljen itison.

5. Sadašnje stanje dobra

Objekat je građevinski u dobrom stanju.

6. Specifični rizici

Nema specifičnih rizika koji bi građevinski ugrozili objekat, ali je objekat ugrožen izgradnjom i postavljenjem privremenih objekata, posebno na dijelu jugozapadnog krila gdje je zbog privremenog objekta onemogućen nesmetan ulaz u službeni dio objekta muzeja.

III - ZAKLJUČAK

Primjenjujući Kriterije za donošenje odluke o proglašenju dobra nacionalnim spomenikom (“Službeni glasnik BiH”, br. 33/02 i 15/03), Komisija je donijela odluku kao u dispozitivu. Odluka je zasnovana na sljedećim kriterijima:

A. Vremensko određenje

B. Historijska vrijednost

(veza građevine, cjeline ili područja sa historijskom ličnošću ili značajnim događajem u historiji)

C. Umjetnička i estetska vrijednost

iv. Kompozicija

v. Vrijednost detalja

F. Ambijentalna vrijednost

ii. Značenje u strukturi i slici grada

G. Izvornost

v. Položaj i smještaj u prostoru

Sastavni dio ove odluke su:

- kopija katastarskog plana,
- z.k. izvadak,
- fotodokumentacija Komisije,
- grafički prilozi.

Korištena literatura

- 2006. Ajdin Fevzija, Historija željeznica Bosne i Hercegovine, Nacionalna univerzitetska biblioteka Bosne i Hercegovine, Sarajevo, 2006.
- 2006. Od galerije do muzeja 1971-2006, Muzej savremene umjetnosti Republike Srpske, Banjaluka, 2006.

Nosilac istraživanja i izrade Prijedloga odluke:

*Alisa Marjanović, diplomirani inženjer arhitekture,
saradnik za spomenike graditeljskog naslijeđa
u Komisiji za očuvanje nacionalnih spomenika*

Učesnik u istraživanju i izradi Prijedloga odluke

*(autor dijela o pokretnom naslijeđu):
Slobodanka Nikolić, profesor geografije i etnologije,
saradnik za pokretno naslijeđe
u Komisiji za očuvanje nacionalnih spomenika*