

STRUČNO DJELOVANJE HRANKA SMODLAKE

UDK: 624-05 Smodlaka, H.
Primljeno: 23. X. 2006.
Izvorni znanstveni rad

Dr. sc. STANKO PIPLOVIĆ
Kaštelanska 2
21000 Split, HR

Kada je članak D. Matošića o H. Smodlaku već bio u tisku, autor ovog napisa pronašao je i otkupio u jednom splitskom antikvarijatu fascikl s nekoliko originalnih projekata koje je izradio taj građevinski inženjer. Dokumentacija je zanimljiva, jer daje bolji uvid u njegovu projektantsku djelatnost u zgradarstvu. Tome su dodani i neki drugi podaci koji osvjetljavaju stručna Smodlakina stajališta o suvremenim događanjima u urbanizmu i zaštiti graditeljskog naslijeđa Splita.¹

Ključne riječi: arhitektura, urbanizam, graditeljska baština

Kao što je poznato, Hranko Smodlaka sin je dr. Josipa Smodlake, odvjetnika u Splitu i istaknutog političara. Za poznavanje prilika u kojima je odrastao i kako je odgajan zanimljiva je pojedinost da mu je otac još od 1902. godine bio vlasnik lože u prizemlju Općinskoga kazališta, kako je tada bio običaj kod uglednih građana. Tako je čitava obitelj pratila suvremena kulturna, posebno scenska događanja.² Bio je građevinski inženjer. Kao ovlaštenu civilnu geometar imao je u Splitu svoju kancelariju. Osim niskogradnjama bavio se i arhitekturom. Na tom području bio je vrlo plodan, ali o svemu nema još uvijek konkretnijih podataka. Vrijeme njegova glavnog djelovanja je ono između dvaju svjetskih ratova, kada je stanovništvo Splita ubrzano raslo, a grad se intenzivno širio. Kako je Zadar pripao Italiji, Split je postao je upravno središte Dalmacije, u kojemu se razvijalo gospodarstvo i promet.

Godine 1929. kao mlad stručnjak, samo dvije godine nakon što je diplomirao na Tehničkom fakultetu u Zagrebu, napravio je nacrt vile svojega

oca Josipa. Lokacija je bila u ulici Sunčanici na Bačvicama. Danas je to Preradovićevo šetalište odmah kod kupališta. To je vrijeme kada se grad širio na osunčane slobodne prostore na istok uz morsku obalu. Atraktivni predjel intenzivno se izgrađivao obiteljskim zgradama u zelenilu i probijali su se novi putovi. Radi smišljenog uređenja i razvitka napravljen je Regulacioni plan za taj dio grada, a pripremao se i natječaj za uređenja kupališta.³

Zgrada je predviđena kao jednokatnica s podrumom, visokim prizemljem i stambenim potkrovljem. U njoj je planirano i centralno grijanje s kotlovnicom te praonica u podrumu. Bogato je zamišljena. Prostorije su imale velike površine, posebno blagovaonica, predvorje i biblioteka na južnoj strani prizemlja. Razvedenog je tlocrtnog oblika. U oblikovanju vanjštine još su uvijek prisutni tradicionalni elementi, uz igru kosih dvostrešnih krovnih ploha, mjestimičnu uporabu lukova i istaknutih dimnjaka, škura na vertikalno izduženim prozorima, konzola i kamena kao okvira otvora i gradiva za zidove. To je uspješna kombinacija lokalnog iskustva, starijih stilskih pojedinosti, koje još uvijek prevladavaju, i novih težnja u arhitekturi. Takvo oblikovanje prisutno je i kod drugih arhitekata u Splitu neposredno nakon rata, gdje se težilo slikovitosti u rješenjima. Možda je taj trend najizraženiji u ranim djelima Fabjana Kaliterne ili Dane Žagara.⁴ Ali već tada Josip Kodl gradi u potpuno modernim oblicima, strogo funkcionalno i bez dekoracija, uz uporabu novih materijala. Zgrada koju je projektirao Smodlaka nije izvedena.

Iduće godine napravio je nacrt za stambenu trokatnicu s visokim prizemljem i nadgrađem u Tartaglinoj, današnjoj Ulici kralja Zvonimira. Zgrada je u nizu. Sagrađena je kada susjednih još nije bilo. One su prislonjene kasnije, sa zapada, tek nakon Drugoga svjetskog rata. Glavno joj je pročelje okrenuto na jug neposredno uz vrlo frekventnu prometnicu. Kompozicija je potpuno aksijalna, ali su izostale sve očite asocijacije na prošlost. Na svakom katu su predviđena po dva velika četverosobna stana. Vlasnik je bio stanoviti Damjanović i zgrada je izvedena.

Tartaglina ulica je probijena tek u razdoblju od 1926. do 1929. godine⁵ i postala je glavna prometnica za izlazak iz grada na istok prema Omišu.

Do tada se za put prema poljima koristila sadašnja Petrova ulica, koja je postala tijesna. Nova veza je bila ravna i široka. Zbog nje su se na samom početku morale rušiti neke pučke kuće na Lučcu. Ondje je na bivšem terenu Domića na uglu sa Zvonimirovom ulicom počela gradnja. Zbog pogrešno određenoga građevnog pravca došlo je do spora i obustave radova. Konačno je zemljište prodano jednom iseljeniku koji se vratio iz Amerike. On je 1932. godine srušio neke stare zgrade i sagradio trokatnicu.⁶ Tako je ulica postupno izgrađena nizom stambenih višekatnica s obje strane, a kuća koju je projektirao Smodlaka bila je među prvima.

Kako obiteljska zgrada na Sunčanici iz nepoznatih razloga nije izvedena, Smodlaka je u prosincu 1931. godine izradio projekt za novu lokaciju u Vrazovoj ulici, na sjevernom dijelu Gripa. To je slobodnostojeća jednokatnica četvrtaste osnove s visokim prizemljem i podrumom na istočnoj strani Vrazove ulice, na križanju s Istarskom. U oblikovanju autor se sada potpuno oslobodio načela prihvaćenih tijekom školovanja i lokalnih romantičarskih poriva te rješenje traži u suvremenom funkcionalističkom ozračju. Ipak nastoji ostvariti intimniju vezu unutrašnjih prostora s vrhom malim balkonima i vanjskim stubištima s verandom. Krovne plohe više nisu onako neposredno slagane kao na prijedlogu za Sunčanicu, već podliježu racionalnijim pravilima građevinskih konstrukcija i nacrtna geometrije.

U rujnu iduće godine napravljena je druga inačica rješenja, po kojoj je zgrada i izvedena. Razlikuje se od prethodne nešto bogatijim rješenjem. U vili je predviđeno i centralno grijanje pa je projektant razradio detalje rešetaka od lijevanog željeza. Taj predio bliže periferije počeo se izgrađivati tek nakon Prvoga svjetskog rata samostalnim zgradama okruženim zelenilom. Do tada su ondje bila polja. Veliki poticaj bila je izgradnja široke Balkanske, sadašnje Vukovarske ulice, koja je u luku obilazila grad i spajala početak Solinske ceste na ulazu sa sjevera i Poljičke ceste u smjeru istoka.

Osim navedenih projekata u mapi se nalaze i detaljni nacrti kamina u biblioteci i salonu, zidnih i stropnih svjetiljaka i pokućstva. Nema oznaka za koju zgradu i u koje su vrijeme rađeni. Svi oblici su jednostavni i strogo funkcionalni. Vjerojatno su pokućstvo i oprema bili namijenjeni obiteljskoj vili.

Do 1935. bio je Smodlaka na adresi na Wilsonovoj obali, današnjoj Obali kneza Domagoja, u jugoistočnom dijelu gradske luke. Nakon toga se preselio u Vrazovu ulicu, blizu Gripa.

Nakon Prvoga svjetskog rata Split se naglo počeo razvijati. Širio se i na području gornjeg dijela Manuša, gdje je izgrađen veći broj novih stambenih zgrada.⁷ Nešto sjevernije probijena je 1922. godine Balkanska cesta, današnja Vukovarska ulica, koja je u širokom luku obilazila grad. Da bi se skratio put prema središtu grada stanovnicima okolnih ulica, godine 1934. je odlučeno preko usjeka željezničke pruge sagraditi pješački most. Vodio je od Istarske do Livanjske ulice prema zapadu. Na tome se angažiralo društvo *Novi Manuš*. Projekt mosta, proračun i nadzor gradnje besplatno je obavio Smodlaka. On je organizirao i jeftinu izvedbu, za što je dobio posebno priznanje. Poduzetnik je bio Ante Miletić, koji je susretljivo i savjesno obavio posao. Radovi su neko vrijeme zapeli, a nastavljeni su u kolovozu, kada je postavljena ograda. Po dovršenoj gradnji pregled računa obavili su načelnik ing. Matulović, savjetnik Burt, članovi Tehničkog odbora *Novog Manuša*. Ukupni je trošak iznosio 23.613 dinara. Pokriven je dobrovoljnim prilozima vlasnika okolnih kuća u visini od 8827 dinara, doprinosima Banovine i Splitske općine po 5000 te društva *Novi Manuš* 4786 dinara. Materijal su darovali tvornica boja *Duga* i brodogradilište *Split*, a najviše Marin Ferić, koji je ustupio trećinu potrebnog cementa. Novi most je bez naknade ustupljen u vlasništvo državnim željeznicama, o čemu je sklopljen poseban ugovor s direktijom u Zagrebu. To je vjerojatno bio jedini most koji su sagradili privatnici i predali ga državi.⁸

Smodlaka se u vremenu između dvaju svjetskih ratova bavio pitanjima prostornog uređenja, urbanizma i graditeljskog naslijeđa Splita s teorijsko-ga i praktičnog gledišta. O tome je dosta pisao u dnevnom tisku. Kod revitalizacije povijesne jezgre zastupao je stajalište da ostatke Dioklecijanove palače i neke druge važnije stare građevine treba izolirati od bezvrijednih kuća koje su ih gušile i onemogućavale njihovu cjelovitu umjetničku percepciju. Pritom je ipak zagovarao umjerenost. Tridesetih godina rješavali su se u povijesnoj jezgri neki veći zahvati koje je javno ocijenio s obzirom na načela koja je zastupao. Radilo se o rušenju zgrade u Krešimirovoj ulici,

venecijanskom kaštelu na obali i obodnim zidovima Dioklecijanove palače.⁹

U Krešimirovoj ulici, nekadašnjem rimskom *decumanusu*, porušene su 1932. godine neke stare kuće kako bi se na njihovu mjestu sagradile dvije nove, braće Bonačić i Mitrović. Time se privremeno otvorio pogled na baroknu palaču Cindro, koja se nalazi na suprotnoj strani uske ulice. Smodlaka je smatrao da se na tome mjestu nije smjela dopustiti nova gradnja, već je prostor trebalo ostaviti slobodnim, kako bi barokna palača postala vidljiva iz daljine. Kuće su, međutim, ipak sagrađene.¹⁰

Dana 1. lipnja 1935. potpisan je između Općine i vojnih vlasti ugovor o zamjeni nekih nekretnina. Među ostalim, vojska je trebala ustupiti svoju bolnicu i pekarnicu, koje su bile prislonjene s vanjske strane obodnih zidova na sjeveru, odnosno istoku carske rezidencije. Obje su strane trebale imati koristi od ovog ugovora. Rušenjem objekata u povijesnoj jezgri željelo se otkriti pogledu pročelje Dioklecijanove palače. S druge strane, grad se obvezao sagraditi odgovarajuće zgrade za vojsku u Balkanskoj, današnjoj Vukovarskoj ulici, kod Higijenskog zavoda. Time bi se glavnina vojnih nekretnina koncentrirala na jednome mjestu. Naum tada nije ostvaren. Nova vojarna nije nikada sagrađena, a stare zgrade su srušene mnogo kasnije, u bitno drukčijim okolnostima.¹¹

Na južnoj strani Trga 9. novembra 1882., današnjeg Trgu braće Radića, nalaze se ostaci venecijanskog kaštela iz XV. stoljeća. Vidljive su dvije visoke kule sa zidom između njih na kojem su vrata. Ispred njih prema trgu nalazio se niz manjih zgrada koje su djelomično zaklanjale pogled na utvrdu. Ivan Mosettig kupio je jedan od dućančića na tom mjestu 1935. godine i kanio je na istome mjestu sagraditi veću zgradu. No, nakon rušenja stare otkrio se pogled na kaštel. To je ponukalo javnost i konzervatorsku službu da se založe za to da se ondje ništa ne gradi. Među mnogima koji su digli glas bili su arh. Fabjan Kaliterna i ing. Hranko Smodlaka te Konzervatorski ured. Ali ni tu nije bilo uspjeha. Nova zgrada s trgovinom izgrađena je u ožujku 1936. godine, no ni oblikom ni gradivom nije se uklapala u ambijent. Već tada je Regulacioni odbor predvidio da se s vremenom sruše sve kućice na tom mjestu. Uklonjene su tek nakon Drugoga svjetskog rata,

1948. godine. Tako su se spojila dva susjedna trga, a zidovi kaštela postali su vidljivi. Ti primjeri pokazuju koliko je istančanog osjećaja Smodlaka imao za očuvanje prostornog integriteta graditeljske baštine.¹²

Karakterističan primjer za njegov način kritike je istup prilikom planirane gradnje hotela. Godine 1933. u Splitu je osnovano Jugoslavensko hotelijersko društvo koje je u gradu namjeravalo graditi hotel. Nabavljeno je zemljište na obali kod Matejuške na mjestu stare klaonice. Raspisan je natječaj za izradu idejnog rješenja. Prispio je čak 31 rad. Kako ni jedan prijedlog nije zadovoljio, nije dodijeljena prva nagrada. Drugu su dobili autori iz Herceg Novoga, a treću inž. Kiverov, inž. Korka i arh. Đ. Kukić iz Zagreba. Otkupnjena su još četiri rada. Svi su bili izloženi 20. - 22. rujna u zgradi na tadašnjoj Marjanskoj obali. Povodom toga javio se Smodlaka opširnim natpisom u *Novom dobu* u kojemu je javnosti prikazao obilježja lokacije, natječajne propozicije, analizirao sva rješenja u pogledu veličine zgrade, njenog obika i orgnizacije unutrašnjeg prostora. Njegova zapažanja utemeljena su u okviru terenskih i mikroklimatskih uvjeta te troškova realizacije. Do ostvarenja nije došlo, već je u vremenu 1935. - 37. na tom mjestu izgrađen hotel *Ambasador*.¹³

Među udruženjima u čije se djelovanje kao član uprave uključio Smodlaka bilo je i društvo *Bačvice*, utemeljeno u prosincu 1927. godine. Društvo je imalo zadatak regulacije i poljepšanja tog atraktivnog predjela uz more istočno od grada koji se naglo izgrađivao. Probijali su se novi putevi, gradili hoteli, uređivale zelene površine i kupalište u dubokoj pješčanoj uvali. To su zanimljivi zadaci koji su privukli Smodlaku.¹⁴

I u strukovnim udruženjima Smodlaka je bio aktivan, među njima i u Komori. Nakon Prvoga svjetskog rata osnovane su četiri inženjerske komore u državi, i to u Beogradu, Zagrebu, Novom Sadu i Ljubljani. Ali kako Slovenci u početku nisu imali dovoljan broj članova, odlučeno je da se Dalmacija pripoji njihovoj komori. U Splitu je osnovana poslovnica. To je bila privredna ustanova koja je imala skrbiti o staleškim interesima i unaprjeđenje građevinske djelatnosti. Godine 1937. osnovana je u Splitu Inženjerska komora. Dana 25. svibnja u klubu *Jadran* održana je osnivačka skupština. Uz ostalo, birana je nova uprava. Na prijedlog arh. Kodla izabran je Upravni odbor od 10 članova i ostala tijela. Među predloženima

na drugoj listi bio je i Smodlaka. Izabrani su tada istaknuti inženjeri i arhitekti u Splitu, među ostalim Ivanišević, Žarko Dešković, Josip Šakić, Feliks Šperac, Emil Ciciliani, Fabjan Kaliterna i drugi.¹⁵

Dana 12. ožujka 1939. Inženjerska komora u Splitu održala je II. redovnu glavnu godišnju skupštinu, koju je otvorio i vodio predsjednik ing. Žarko Dešković. U raspravi je sudjelovao i Smodlaka. Na njegov prijedlog upućen je ministru saobraćaja Mehmedu Spahi u Beograd brzojav kojim se tražilo da se čim prije pristupi izgradnji Koranske željezničke pruge Bihać-Karlovac, koja ima golemu važnost za čitavo Primorje i Bosansku krajinu.¹⁶

Na sjednici Gradskog vijeća 9. siječnja 1939. godine Smodlaka je izabran za člana Građevinskog odbora. To je bio savjetodavni organ Općine koji se birao svake godine na osnovi paragrafa 106. Građevinskog zakona. U Odbor su tada ušli još arh. Fabjan Kaliterna i dr. Mihovil Čulić, a kao zamjenici arh. Ljubiša Mihajlović, graditelj Jozo Šakić i dr. Slaven Vidović.¹⁷ Godine 1931. donesen je Građevinski zakon jedinstven za čitavu državu, te je prema njegovim odredbama trebalo uskladiti postojeći Regulacioni plan grada iz godine 1924., što ga je nakon međunarodnog natječaja bio načinio mladi njemački arhitekt Werner Schürmann. s.¹⁸ Problema je bilo mnogo pa su rasprave i procedura trajali godinama. Korekcije su završene 1936. godine, a nakon toga Plan je upućen Ministarstvu građevina na odobrenje. U svibnju je vraćen iz Beograda, jer su tražene još neke preinake. Napokon je načinjen konačan prijedlog. Kad je Ministarstvo građevina dalo prethodno odobrenje, Plan je izložen javnom uvidu od 1. prosinca 1938. do 15. ožujka 1939. godine.

Hranko Smodlaka je tim povodom u listu *Novo doba* objavio tijekom ožujka 1939. veliki feljton u četiri nastavaka. U njemu je opisao postanak i izgradnju Splita, objasnio što je Regulacioni plan, kako se izrađuje i u čemu je njegova važnost. Zatim je naveo što je do tada učinjeno i što još treba učiniti, a na kraju je pisao o Uredbi za izvođenje Regulacionog plana. U zaključku se založio za upotpunjavanje Schürmannova plana, po kojem se još uvijek gradilo. Takav plan bi poslužio samo privremeno dok se ne dobije konačni plan. Da bi se to postiglo, trebalo je Ministarstvo saobra-

ćaja načelno riješiti pitanje nove trgovačke luke i željezničke stanice. Stoga Smodlaka predlaže da Gradsko vijeće Splita ne prihvati novi prijedlog Plana i Uredbu, jer bi se njima zauvijek kompromitirala budućnost grada.¹⁹

Potom je formiran Odbor stručnjaka za ispitivanje prigovora na novi Plan. Bilo je mnogo osobnih primjedba, a načelna su uputili inženjeri Fabjan Kaliterna, Petar Senjanović, Hranko Smodlaka i dr. J. Milić. Na sjednici Odbora prvi je primjedbe počeo iznositi Smodlaka. Smatrao je da, s obzirom na velike promjene, čitav Plan treba preraditi. Naime, u međuvremenu je odlučeno da se sjeverna luka gradi kod Vranjica umjesto u Poljudskoj uvali, kako je planom bilo predviđeno. To se odražavalo i na položaj nove željezničke stanice u predgrađu. Založio se da projektirane ulice budu šire, jer se automobilski promet pojačavao. O tome se razvila živa rasprava nakon koje je zaključeno da ipak treba graditi po postojećem Planu, uz uvažavanje promjena. Smatralo se kako bi izrada novog Plana odgodilo njegovo donošenje još za dugi niz godina.²⁰

Druga sjednica Regulacionog odbora održana je 6. lipnja pod predsjedavanjem Hranka Smodlake. Raspravljeno je najprije pitanje poljudske luke. Jednoglasno je zaključeno da Planom treba sačuvati mogućnost gradnje trgovačke luke na tom mjestu i ostvarenje željezničke veze s njom, makar to bilo i u dalekoj budućnosti. Ovo to više što se tek tada počela graditi Sjeverna luka kod Vranjica. Prevladalo je mišljenje da se željeznička stanica na Glavičinama neće izgraditi. Ipak je predloženo da se sačuva taj slobodni prostor kojim se toliko oskudijevalo, pa bi se mogao upotrijebiti za parkiralište. Dogovoreno je da najmanja širina novih ulica treba biti 10 metara, jer 8 metara nije bilo dovoljno za rastući promet. Rad Odbora nastavljen je razmatranjem primjedba Fabjana Kaliterne.²¹

Ovim radom obuhvaćeno je djelovanje Hranka Smodlake u razdoblju između dva svjetska rata. To je bilo vrijeme kada je Split postao gospodarskim, prometnim i kulturnim središtem Dalmacije. Njegovo stanovništvo se umnožavalo pa se ubrzano širio na sve strane oko stare povijesne jezgre i preobražavao u moderni grad. Najvažnija je bila izrada prvoga Regulacionog plana 1924. godine, kojim je usmjeravana i kontrolirana gradnja. Stanogradnja je, usprkos velikim gospodarskim krizama, stalno rasla. U samih dvadesetak godina sagrađene su i značajne javne građevine, poput

Meteorološkog opservatorija na Marjanu, Doma *Gusara*, zgrada Trgovačke i obrtničke komore, Pomorski muzej, Higijenski zavod, Osamnica, palača Burze rada, hotel *Ambasador*, crkva Gospe od Zdravlja, Pošta, Banska palača, kupalište Bačvice i mnoge druge. Grad je dobio električnu struju, novo groblje, uređeni su putovi na Marjanu i izgrađena Sjeverna luka.

Taj dinamički razvitak nametao je velike probleme u čije se rješavanje prilično uspješno uklopila uprava grada, Splitska sekcija Udruženja jugoslavenskih inženjera i arhitekata, javnost i pojedinci. U živim stručnim raspravama predano je sudjelovao Hranko Smodlaka javnim istupima, preko funkcija koje je obnašao i strukovnih asocijacija kojima je pripadao. Njegovi prijedlozi za uređenje i izgradnju grada bili su duboko promišljeni i utemeljeni na uvažavanju općih interesa, struke, prošlosti i napretka.

BILJEŠKE

- ¹ Dragutin Matošić: *Hranko Smodlaka*. Kulturna baština, br. 33, Split, 2006. Na omotnici u kojoj su se nalazili nacrti i bilješke, nalazi se olovkom ispisani tekst: *Porodični spisi i bilješke Hranka Smodlake*. Većina nacrti je na paus-papiru, ali ima i ozalid kopija.
- ² Na osnovi ugovora od 24. studenog 1902. godine što ga je sastavio bilježnik Kargotić, Okružni sud u Splitu dopustio je J. Smodlaku 11. siječnja 1906. knjiženje vlasnosti lože kao dijela cijele kazališne zgrade.
- ³ *Pitanje podizanja predjela Bačvica*. Novo doba (dalje: ND), Split, 29. IV. 1929., 5. – S.: *Konkurs za regulaciju Bačvica i izgradnju kupališne zgrade*. ND, 12. VII. 1930., 4 i 5.
- ⁴ Stanko Piplović: *Graditelji braća Žagar*. Kulturna baština, br. 32, Split, 2005.
- ⁵ *Sjednica Općinske uprave*. ND, 23. VI. 1926., 4.
- ⁶ *Gradnja kuće na uglu Tartagline i Zvonimirove ulice*. ND, 16. IX. 1932., 5.
- ⁷ *Gradjevni natječaj*. ND, 4. VII. 1921., 4. – *Kompleks kuća na trgu «Gorica»*. ND, 22. XII. 1921., 3.
- ⁸ *Za most Novog Manuša*. ND, 18. VII. 1934., 5. – *Gradnja mostova*. ND, 26. VII. 1934., 5. – *Most Novog Manuša dovršen i biće darovan državi*. ND, 27. XII. 1934., 5.
- ⁹ Hranko Smodlaka: *Povodom jednog rušenja*. ND, 7. VI. 1935., 6.
- ¹⁰ *Romanička kuća u Krešimirovoj ulici*. ND, 1. VI. 1932., 5.
- ¹¹ *Izmjena dobara između vojske i općine*. ND, 1. VI. 1935., 3. – *Izmjena objekata između Općine i vojske u Splitu*. ND, 18. VI. 1935., 3.
- ¹² *Pred sutrašnje općinsko vijeće*. ND, 25. VI. 1935., 3. – *Sjednica gradskog Vijeća*. ND, 28. VI. 1935., 4. – *Oko Hrvojeve kule u Splitu*. ND, 21. III. 1936., 3.
- ¹³ *Nacrti za zgradu hotela i Berzu rada u Splitu*. ND 19. IX. 1933. 3. – Hranko Smodlaka; *Hotel na Marjanskoj obali*. ND 23. IX. 1933. 5.
- ¹⁴ *Pitanje podizanje predjela Bačvice*. ND 26. V. 1929. 5.

- ¹⁵ *U Splitu je osnovana Inž. komora*. ND, 26. V. 1937., 5.
- ¹⁶ *Skupština inženjerske Komore u Splitu*. ND, 13. III. 1939., 5.
- ¹⁷ *Sjednica Gradskog vijeća u Splitu*. ND, 10. I. 1939., 5. – *Građevinski zakon*. Službene novine, 16. VI. 1931.
- ¹⁸ Darovan Tušek: *Arhitektonski natječaji u Splitu 1918-1941*. Split, 1994., 32-41. – Stanko Piplović: *Werner Schürmann unter der Chiffre «Dalmatia»*. Rundschau, Zagreb, 1995., 70-75. - Petar Senjanović: *Novi građevinski zakon*. Tehnički list, Zagreb, XIII/1931., br. 11, 160 – 161.
- ¹⁹ Josip Smodlaka: *Regulacioni plan Splita*. ND, 4, 11, 18 i 25. III. 1939., 9
- ²⁰ *Regulacioni plan grada Splita*. ND, 6. VI. 1939., 6.
- ²¹ *Rad oko reguliranja grada*. ND, 7. VI. 1939., 3

THE PROFESSIONAL WORK OF HRANKO SMODLAKA

Summary

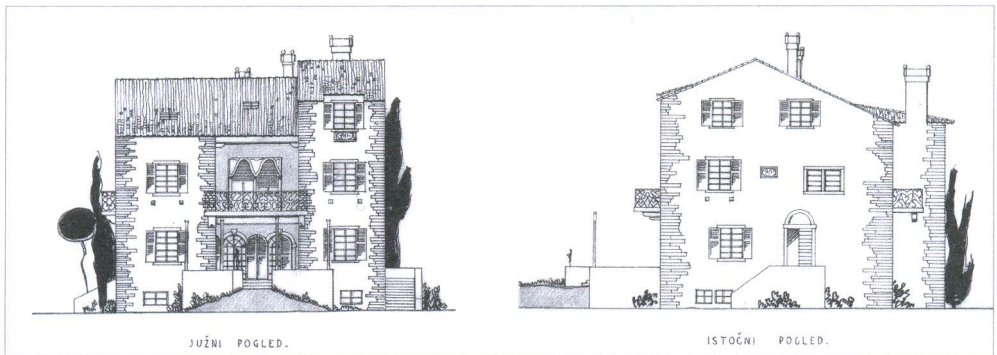
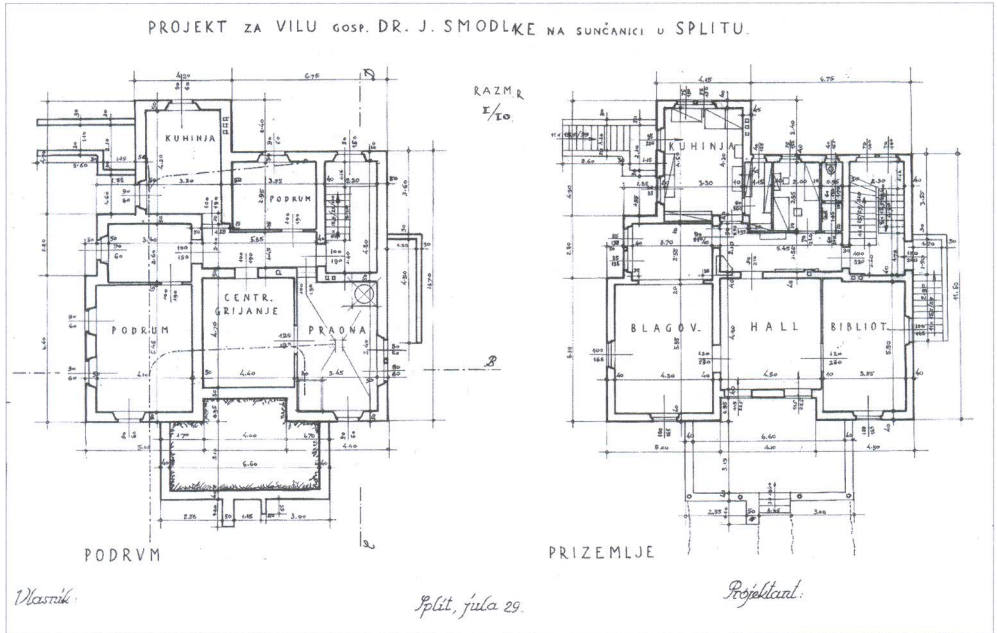
The basic facts about the life and work of Hranko Smodlaka have already been published. He was born in Split in 1900, graduated from college in 1919. As a civil engineer and land surveyor he worked during the Kingdom of Yugoslavia and the Socialist Republic of Yugoslavia until his death in 1969. This professional field of work was quite extensive but not much is known about it. This paper presents his professional and public activity from the field of architecture and town-planning in Split between the two world wars. After Zadar had been annexed to Italy, Split became the capital of Dalmatia, a city where economy and traffic flourished. Its population significantly grew and the city spread in all directions around its medieval historic nucleus.

Apart from civil engineering he also engaged in architecture. Among other things, he designed quite a number of buildings. Most of them are in Split, but only few of them had been built. In the beginning, their design still reflected the traditional influence along with exuberant forms and the use of stone on the facades. But soon Smodlaka assumed the strict principles of functionalism architecture of cleaner compositions applying new building material. Those are family houses at attractive locations at Bačvice from 1929 and the northern suburb of Manuš from 1931 and a three-storey apartment building in the block of present-day Kralja Zvonimira Street built in 1930.

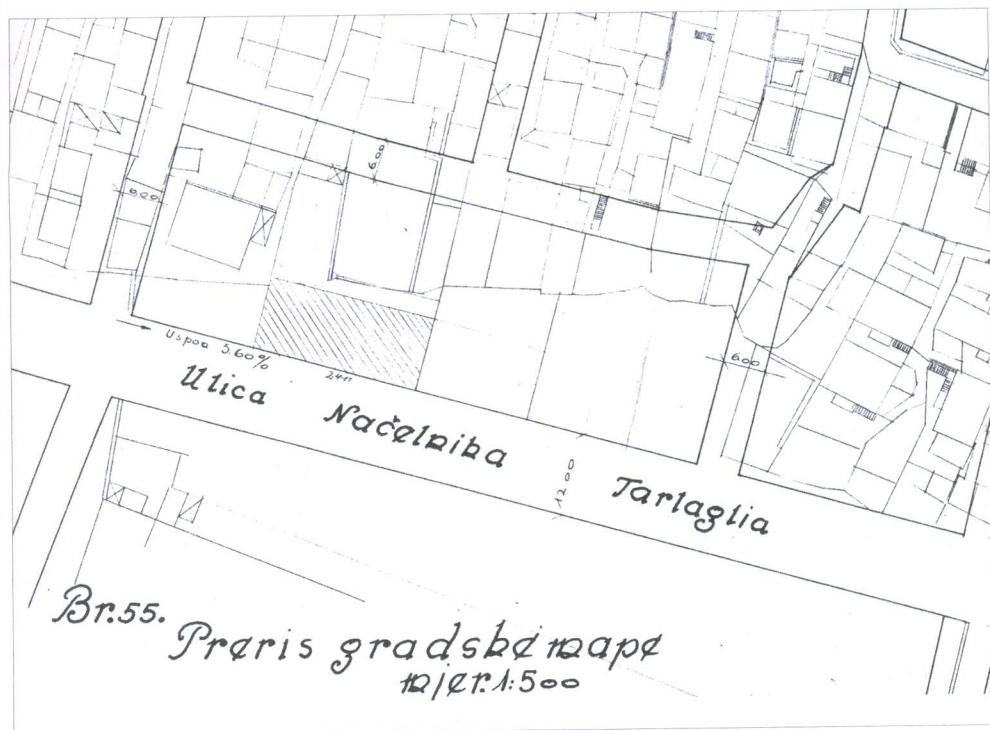
Special attention was focused on urban development and the town planning of Split both in theory and practice. When adjusting the Regulation plan from 1924 with the terms of the Civil Engineering Act from 1931 he sought that finally dilemmas regarding crucial infrastructures appearing in the mean time be solved. It was firstly a matter of locations of the northern port and the railway station in Kopolica as well as the street network of the new regions. He was member of the Civil Engineering and Regulation Committee of the City government. At such positions he was particularly active in 1939 when after public inspection remarks on the altered city plan were studied. He was an active member of the Chamber of Engineers in Ljubljana, and later when it was established in Split, he took part in its activities. Particularly notable was his new proposal on urging the construction of the railway junction Split with Zagreb in the part from Bihać to Karlovac.

Protection of built heritage and development of historic settings were his main points of interest. Fe focused on the medieval complex of the city. He made efforts that the preserved remains of the monumental Diocletian's Palace and some other important buildings according to him be exempt from later unworthy additions in construction. Moderateness was his main principle in this idea. He protested when the Romanesque house in Krešimirova Street, the one-time classical decumanus was pulled down, as well as the area around the 15th century Venetian tower on Braće Radić Square was reconstructed. Some buildings erected against the outer side of the perimeter wall of the classical imperial palace were in his opinion to be pulled down in order to create an unobstructed view of the Palace walls. This was all done recently, after World War II.

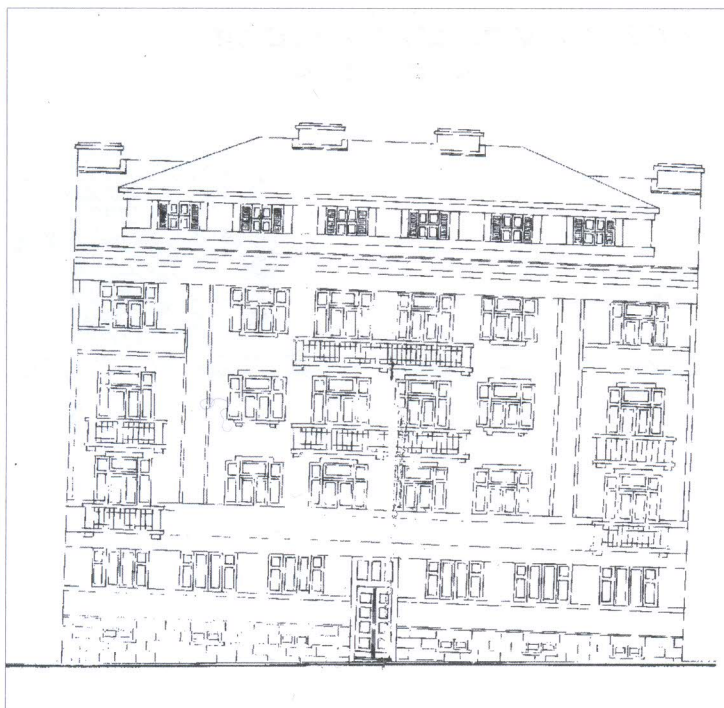
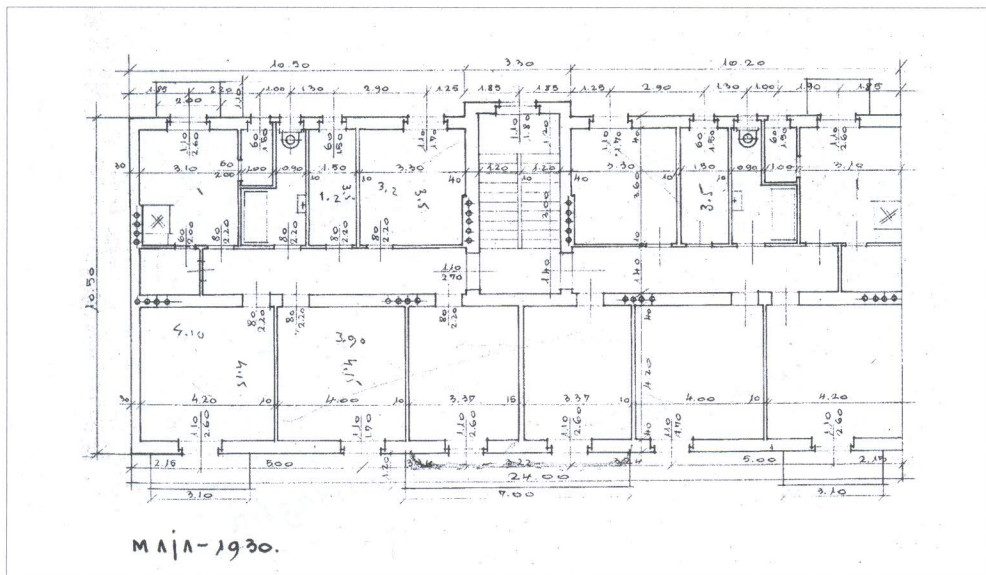
By public appearances, through the functions he performed and the professional associations he belonged to, he ardently took part in professional and public discussions about Split that was seeing a sudden development. He often wrote for the daily newspaper "Novo doba". His suggestions regarding the adaptation and construction of the city were well-considered and based on taking into account general principles, profession, history and progress.



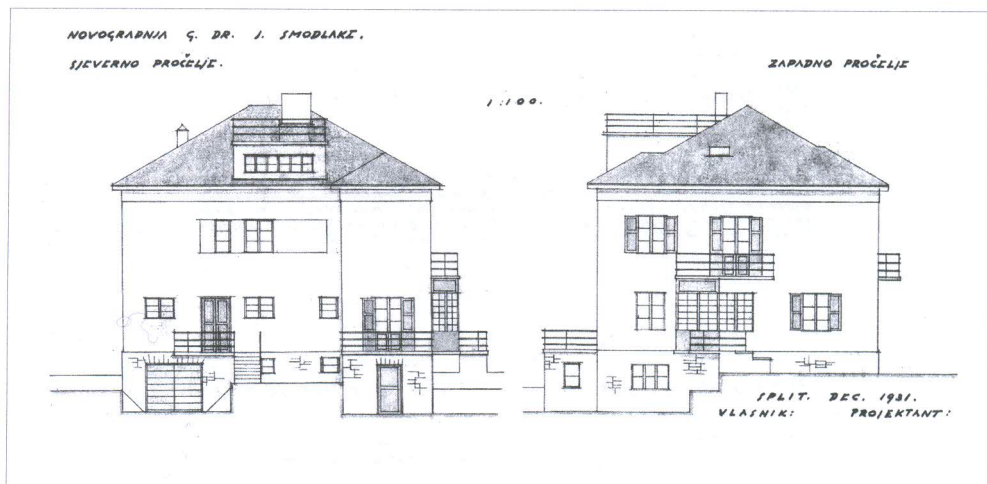
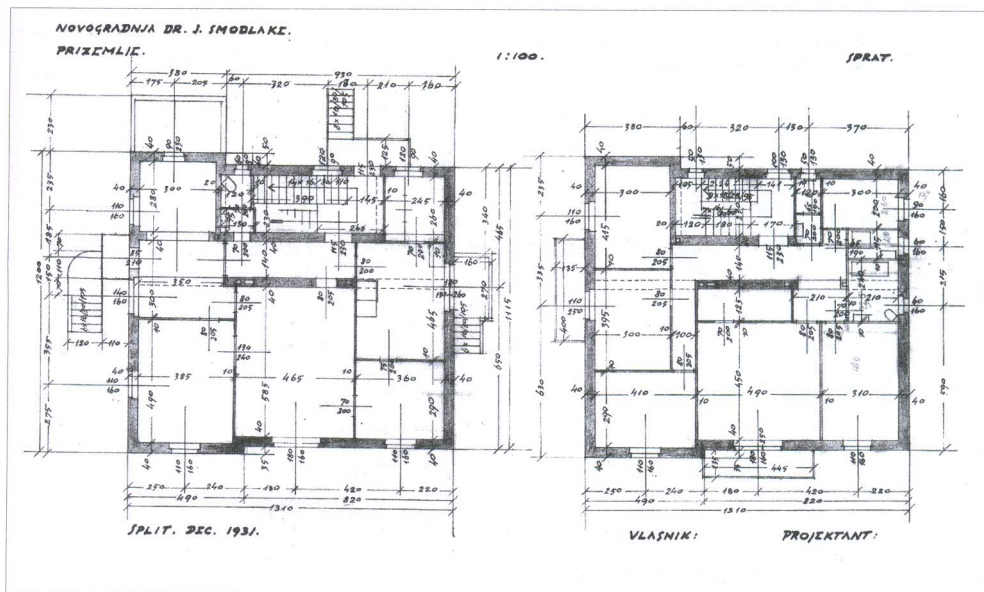
Obiteljska kuća u Sunčanici na Bačvicama. Tlocrti i pročelja iz 1929. godine



Zgrada Damjanović u nizu u Tartaljinouj ulici, situacijski plan s prikazom regulacije okolnih dijelova grada



Trokatnica Damjanović, tlocrt katova i južno pročelje prema ulici iz 1930. godine



Obiteljska kuća u Vrazovoj ulici Na Manušu, prva varijanta iz 1931. godine,
tlocrt prizemlja i zapadno pročelje

PREPIS.
KANCELARIJA OVL. CIV. GEOMETRA INŽ. H. SMODLAKA - SPLIT
KONCESIJA BR. 90190

SITUACIONI PLAN
MJERILO 1:2880
MANUŠL 1:500

K.O. SPLIT SEKC. 14.

IZVID NOVE ZGRADE VRAZOVA UL. 8 ČEST. ZGR. 3716

POTPIS POSJEDNIKA:
H. Smodlaka

STARO STANJE		NOVO STANJE	
ČEST.	KULTURA	VRŠNJE	POSJ.
ZEM. 9304/2	PAŠNJAK	661	DR. J. SMODLAKA
ZGR. 3716	ZGRADA	164	DVOJITE 497
			ISTI

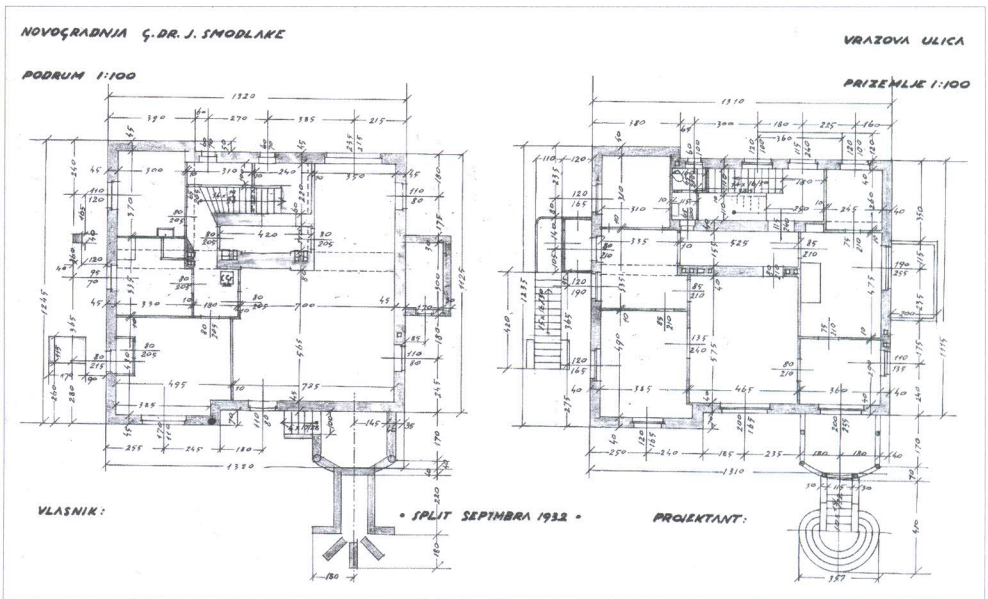
PRIMERAVANJE NA TERENU I PLAN ISKRAVIO POTPISANI. POVRŠINE PRORAČUNATE SU NITNIM PLANIMETROM. KOD MERENJA NISU BILE DOKORAKAŠNE DOZVOLJENE GRANICE TRAJNOSTI. NOVIH GRANICA NIJE BILLO. POSJEDNIK ČESTICE BIA JE PRISUTAN, A TAKO I SUSJEDNI POSJEDNICI UKOLIKO JE SNIMALO UZDUŽ NJIHOVIM GRANICA. SVI SU ONI POKAZALI I PRIZNALI SNIMLJENE GRANICE.

Plan SPLIT, MAJ 1933. ⁸⁰
postojećim katastarskim pravilima.
Numeracija ispravna.

KATASTARSKA UPRAVA
Split 193

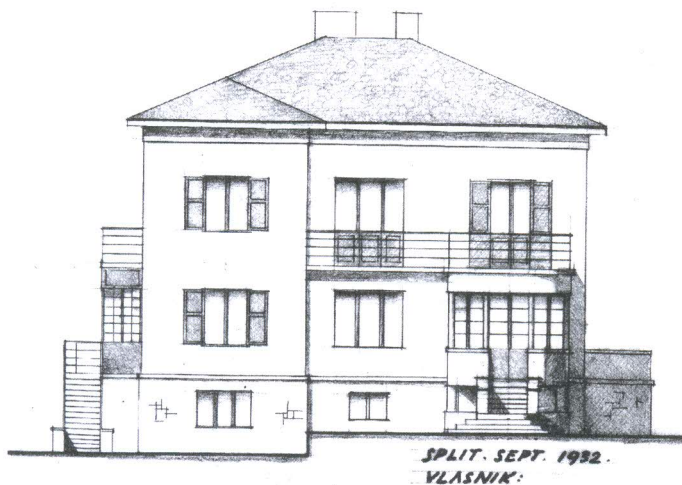
ZA TAČNOST JAMČI:
H. Smodlaka

Kuća obitelji Smodlaka u Vrazovoj ulici, izvedena varijanta iz 1932. godine.
Prikazan je položajni nacrt na križanju Vrazove i Istarske ulice

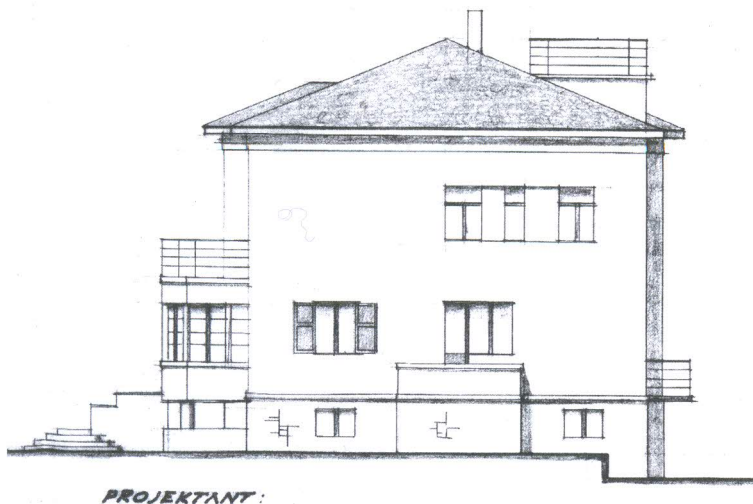


*Obiteljska kuća u Vrazovoj ulici, izvedena varijanta.
Prikazan je tlocrt podruma i prizemlja te izgled zapadnog pročelja*

NOVOGRADNJA Č. DR. J. SMODLAKE.
JUŽNO PROČELJE 1:100.



VRAZOVA UL.
ISTOČNO PROČELJE 1:100



H. Smodlaka, nacrt obiteljske kuće u Vrazovoj ulici, južno i istočno pročelje