

Prijelaz preko pruge u produljenju Gajeve ulice, prije potresa 1880. (foto H. Fickert; MGZ, Fototeka)
Railroad crossing in the extension of Gajeva street, before the 1880 earthquake (photo H. Fickert; Zagreb City Museum, Photograph Collection)

Snješka Knežević

Institut za povijest umjetnosti Sveučilišta u Zagrebu
(vanjski suradnik)

Izvorni znanstveni rad – Original scientific paper
predan 9. 7. 1992.

Regulatorna osnova Milana Lenucija za dio Zagreba od željezničke pruge do rijeke Save iz 1907.

Sažetak

Regulatorna osnova Milana Lenucija za dio Zagreba od željezničke pruge do rijeke Save iz 1907. prva je cjelovita vizija modernog Zagreba, metropolitanskih dimenzija i značaja, kako ga teorijski postulira prva zagrebačka generalna regulatorna osnova iz 1865, ali i ne razrađuje na razini projekta. Bit osnove Milana Lenucija iz 1907. jest u tome što odbacuje najtvrdi odrednicu za prostorno planiranje: željezničku prugu što se proteže cijelom duljinom grada, izmješta pruge iz grada na područje južno od rijeke Save, planiranom ranžirnom i teretnom kolodvoru nalazi mjesto uz istočnu među grada i tako oslobađa teritorij do rijeke za kvalitetnu urbanizaciju. Naime, upravo zbog tako lociranih pruga i uređaja i prva generalna osnova iz 1865. i druga generalna osnova iz 1887. predviđaju to područje kao industrijsku zonu. Lenuci, naprotiv, radikalnim rješenjem problema pruge i njenih uređaja, te izmještanjem industrijskih pogona u novu prostranu industrijsku zonu na istoku grada, omogućuje nesmetano širenje grada do Save, u prostoru koje već 19. stoljeće spoznaje kao prostor budućnosti Zagreba. Ukidanjem prepreka prirodnom razvoju grada prema jugu Lenuci spaja postojeće urbanizirane dijelove s planiranima, novima, u jedinstvenu cjelinu; u nju uključuje i projekt što ga je 1905. izradio za istočni dio grada, sjeverno od pruge. Njegov se oblikovni pristup može obilježiti kao kreativna modifikacija sheme strogoga ortogonalnog rastera, koju primjenjuju postojeće generalne osnove 19. stoljeća, uz slobodnu uporabu i interpretaciju historicističkog oblikovnog repertoara. Pritom dosljedno poštuje sve zatečene tragove života u prostoru, ponajprije komunikacije, a također i topografske odrednice: takav svoj pristup sam obilježava »prirodnim načinom« planiranja.

Iako je Lenucijeva vizija Zagreba predstavljena na razini skice, kako je i sam obilježuje, ona postavlja sve bitne odrednice: od prometnih i komunalno-infrastrukturnih do oblikovnih. Svojim značajem i vrijednošću ova je osnova jedno od najcjelovitijih djela moderne, a u opusu najvećega zagrebačkog urbanista svih vremena zasigurno opus magnum. Zbog odbijanja realizacije izmještanja pruga iz gradskog područja osnova nije mogla biti realizirana, a drukčija, znatno nekvalitetnija rješenja postupno su je potisnula u zaborav, pa dosad nije ni objavljena ni interpretirana. Uz svoju artističku kakvoću, ona posjeduje jedinstveni vizionarski naboj, zacijelo nadahnut razvojnim projekcijama 19. stoljeća, kojih je ona stoga i potpuna sinteza.

»Ne grad po željezničkim napravama, već željeznica po razvoju i potrebama grada treba da uređi svoj razvitak – to neka bude pravilom.« Milan Lenuci, 1909.

Regulatorna osnova Milana Lenucija za predjel od željezničke pruge do Save i od zapadne do istočne međe grada krije se pod naslovom *Opis osnove gradskoga građevnoga ureda za budući raspored željezničkih uredaba u gradu Zagreba, sastavljene god. 1907*, a taj pak dokument u Historijskom arhivu u Zagrebu, u svežnju spisa koji se bave željezničkom prugom i njenim uređajima kao problemom razvoja Zagreba. Iako je jedan element regulatorne osnove, naime onaj koji se bavi preuređenjem željezničke pruge kroz urbano područje Zagreba, bio razmatran u glavnom prilogu stručnog časopisa *Viesti hrvatskog društva inžinira i arhitekta*, br. 3 od 1. lipnja 1907, sama regulacija nije naišla na neki zamjetniji javni odziv, niti je kasnije bila predmetom teorijskog prikaza i valorizacija. Za planerski opus najvećega zagrebačkog urbanista svih vremena Milana Lenucija, no i za povijest zagrebačke gradogradnje 19. i početka 20. stoljeća, ta osnova ima važnost »missing linka«: ona je taj bitni sastojak slagalice,² koja napokon dopušta određenje kakvoće i opsega djela Milana Lenucija, te razine urbanističkog planiranja u Zagrebu toga povijesnog razdoblja.

*

Prvi urbanistički dokument koji se bavi urbanizacijom područja južno od željezničke pruge do rijeke Save generalna je regulatorna osnova Zagreba iz 1887. Ono pripada u »II. razdjel«,³ razvoj kojega osnova predviđa u daljoj budućnosti, pa mu tek naznačuje namjenu, sadržaje i glavne elemente organizacije prostora. Stoga Zemaljska vlada, odobrivši generalnu osnovu, poziva Gradsko poglavarstvo Zagreba na njenu razradu, naime da izradi »detaljne regulatorne osnove za pojedine gradske predjele.«⁴

Pitanje regulatorne osnove za predjel južno od željezničke pruge postavljeno je prvi put 1896. i potom već iduće, 1897. godine: prvi put zbog zabrane gradnje kuće, utvrđene prigodom izdavanja lokacije za kolodvor, spojnu prugu i strojarsku radionicu 1890. godine, drugi put zbog izgradnje na području, također južno od pruge, darovanu Željeznici. Zabrana izgradnje na gradskom teritoriju objašnjava se nedostajanjem novoga građevnog reda, o kojem se još raspravlja. Naprotiv, izgradnja na željezničkom arealu dopušta se jer je kao industrijsko područje izdvojeno iz četvrti za koju još nisu utvrđena načela urbanizacije. Naime, regulatorna osnova grada »do sada još nije izpravljena – jer neka u savezu stojeća pitanja još nisu definitivno riješena.«

Do 1907. ta »u savezu stojeća pitanja« – a to znači: željeznička pruga sa središnjim kolodvorom i strojarska radionica kao smetnja prometnoj komunikaciji središta grada i južnih predgrada i kao glavna zapreka širenju grada – nisu riješena ni »definitivno«, čak ni privremeno. I za grad i za samu Željeznicu postala su tako nesnošljiva, ne samo iz aspekta razvoja nego i svakodnevnog funkcioniranja, da su ih oboje upravo bili prisiljeni postaviti i konačno riješiti.

Prijedlozi rješenja bitno su se razlikovali. Gradsko, proizašlo iz vizije grada što je izražava regulatorna osnova Milana Lenucija, bilo je radikalno, gotovo futuristično. Naprotiv, rješenje Kraljevske državne ugarske željeznice bilo je minimalistično i pragmatično: otklanja smetnje na kritičnoj točki sustava i osigurava njegovo funkcioniranje. Gradsko poniče iz cjelovita promišljanja prostora i nastojanja usklađivanja svih funkcija što ih prostor sabire; željezničko iz jednodimenzionalnosti autarkičnog sustava, usmjerena jedino vlastitoj reprodukciji. Od prve pojave pruge, čitava povijest odnosa Željeznice i Zagreba svjedoči o njenoj postojanoj ravnodušnosti prema gradu. U

svim slučajevima kad grad zahtijeva obzir prema potrebama svog života i prilagodbu svom razvoju, Željeznica uvjetuje svako odstupanje od načela svog poslovanja i planiranja potpunim financijskim pokrićem sa strane grada. Tu tvrdoću, svojstvenu supraregionalnom makrosustavu, dohranjuju i posebnosti: tako, položaj Zagreba u mreži Kraljevskih ugarskih državnih željeznica, također i njegov politički status kao glavnoga grada Kraljevine Hrvatske, Slavonije i Dalmacije u zajedničkoj državi Madara i Hrvata.

Stručna i politička podrška koju 1907. dobiva gradski prijedlog rješenja problema, izražen u obliku nove regulatorne osnove gradskog područja južno od pruge, možda bi i bila ponukala Željeznicu na ustupak gradu, da joj u pomoć nije došla podrška sustava još rigidnijeg i samodovoljnijeg od nje same: naime vojske. Izaslanik Ministarstva rata odbacio je bez obrazloženja i besprizivno bit Lenucijeva koncepta: ukidanje svih pruga između središnjega (Glavnog) i južnoga (Zapadnog) kolodvora i smještanje njihova spoja i raskršća južno od rijeke Save, dakle, oslobođenje golemog područja južno od pruga za razvoj i spajanje s postojećim gradom. Nakon toga više nije bilo ni govora o toj smionoj ideji, koja bi omogućila oblikovanje Zagreba razdoblja moderne na iskustvu već punog stoljeća industrijskoga grada i spoznaja nove znanosti o gradogradnji, na koja se Milan Lenuci više puta pozivao.

Rascjep između grada i Željeznice premošten je do 1911. uz višestruke intervencije visokih državnih instanci obostranim kompromisom. Grad je njime prošao loše; ne samo stoga što ni to rješenje nikada nije u potpunosti bilo realizirano, nego zato jer je pruga, utvrđena na svome mjestu, postala datost koja će ubuduće određivati i život i sve planove prostornog razvoja i oblikovanja grada.

Generalna osnova iz 1907. razlikuje se od svih kasnijih regulacijskih planova mekoćom i slobodom kojom produžuje, proširuje i oblikuje grad kao cjelovit organizam, a to joj omogućuje upravo odbacivanje pruge kao najtvrde odrednice. No time se razlikuje i od svih prostornih planova i studija 19. stoljeća koje prugu prihvaćaju kao neotklonjivu zadanost. Rekapitulacija odnosa tih planova prema pruži nužna je za razumijevanje jedinstvene vrijednosti osnove Milana Lenucija iz 1907.

Od 1860. do 1896. Izgradnja željezničkih pruga i kolodvora

Trasa prve pruge koja je prošla Zagrebom i lokacija prvog kolodvora utvrđeni su u »političkom obhodu« željeznice Zidani most – Sisak Društva Južne željeznice 2. srpnja 1860.⁶ Sam Lenuci 1906. to komentira ovako: »Ta pruga i kolodvor nije priečio u ono doba ni građevni ni prometni razvoj glavnoga grada Zagreba, tim manje, što je u visoko izvedenoj pruži na glavnim prometnim potezima ostavljeno dovoljno podvoza (Unterfahrten) kojima je bio omogućen saobraćaj između gradskoga prediela s jedne i s druge strane željezničke pruge.«

1. listopada 1862. predani su na uporabu kolodvor (današnji Zapadni) i pruga, kojom se Zagreb povezuje s Bečom i Trstom.

Iste godine, od 20. do 22. kolovoza, održana je u Zagrebu banska konferencija o željeznicama u Hrvatskoj: povijesni dogovor hrvatskih političara, novčara, industrijalaca, trgovaca i stručnjaka o hrvatskom željezničkom sustavu.⁸ Prvi put na nekom javnom skupu željeznička se mreža razmatra kao cjelina: u funkciji integracije hrvatskih zemalja, njihove ekonomske emancipacije i jačanja hrvatske državnosti. Okosnicom želje-

zničkog sustava Trojednice definirana je pruga Zemun – Rijeka, koja spaja Podunavlje s Hrvatskim primorjem. Na skupu je, kako utvrđuje B. Stulli, »čvrsto afirmirana ideja o Zagrebu, glavnom gradu i nacionalnom centru Hrvatske, kao 'sredotočju' hrvatskog željezničkog 'sustava', tj. cjelokupne mreže željezničkih prometnica, a time i uloga koju bi Zagreb trebao imati u cjelini gospodarskog života Hrvatske«.

Međutim trasa: Zemun – Vinkovci – Đakovo – Požega – Vojnić – Sisak – Karlovac – Rijeka i Senj, utvrđena početkom 1863. mimoilazi Zagreb zbog racionalnosti i jeftinoće, uz obrazloženje da je već povezan sa Siskom prugom Društva Južne željeznice, koja će graditi i prugu Zagreb – Karlovac. Zagreb nije u ovom projektu označen kao »sredotočje« ni te pruge ni buduće mreže.

No 1863. obnavlja se prijedlog povezivanja pruge Budimpešta – Kaniža, otvorene 1862, preko Kotoribe sa Zagrebom. Uz mogućnost produljenja do Rijeke ta je pruga gotovo alternativa gospodarski i politički prioritetnoj, zamišljenoj hrvatskoj magistrali od donjeg Dunava do Hrvatskog primorja i uistinu autentično mađarska opcija. Ona računa sa Zagrebom!

Od 1863. do 1865.⁹ političke i privredne institucije glavnoga grada trude se isposlovati da planirana željeznička pruga Zemun – Rijeka ipak prođe kroz Zagreb. To im napokon uspijeva.

U regulatornoj osnovi iz 1865. (sl. 1) određeno je mjesto kolodvoru za planiranu prugu, Zagreb – Budimpešta.¹⁰ Lokacija kolodvora, u sredini poteza između povijesnih prometnica Petrinjske ulice i Savske ceste, u osi buduće ulice X (Gundulićeve), obrazlaže se time što »odgovara interesu ukupnoga grada, i što će u svoje vrieme uz ovaj kolodvor sagrađena biti Savska luka.«¹¹ Iza kolodvora planirana je luka s dva bazena (za »pristup« i »zimovanje lađa«) do koje od Save vodi kanal.

Pruga utvrđuje južnu granicu čitavoga grada. Od »unutrašnjeg grada« (Innenstadt) – središta – dijeli je »novi gradski perivoj«.

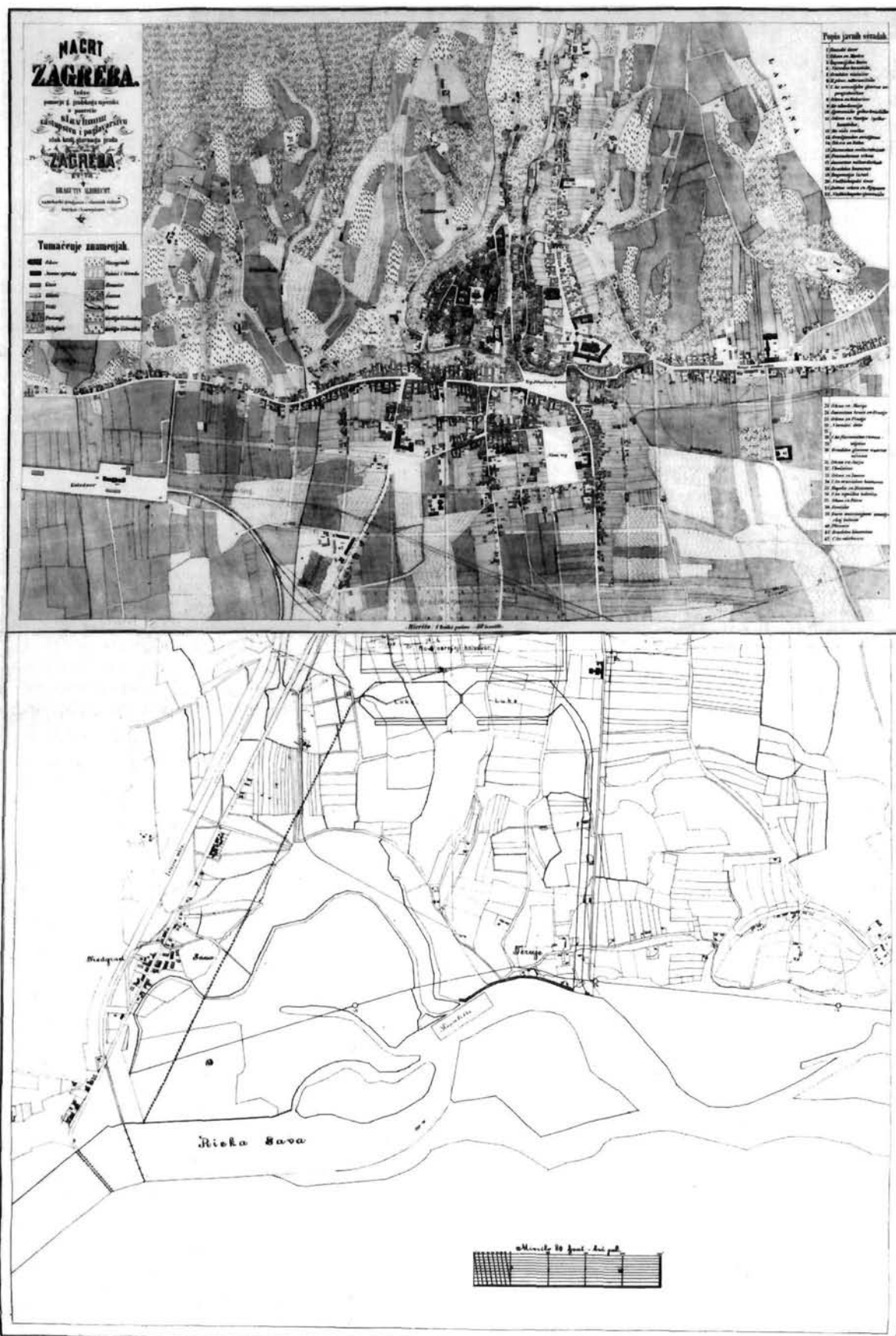
Na zapadnoj strani grada, na području između kolodvora Južne Željeznice (Zapadni) i Savske ceste, koje osnova očito tretira kao periferiju, smješten je tik uz kolodvor »novi marvinski terg«, a na Savskoj cesti »nova kasarna«, neposredno uz vojne magazine.

Prugu prelaze Savska cesta i Petrinjska ulica. Perivoj, što se proteže između njih, prekida krivudave tokove povijesnih putova prema Savi. Novoregulirane stare komunikacije Bolnička (Gajeva) i Svilarška (Preradovićeva) ulica sežu samo do perivoja, odnosno do »skrajnje nove ulice od Savske ceste do Petrinjske ulice«: ulice b' (Mihanovićeva).

Komunikacija s južnim, još ruralnim područjem do Save, odvijala bi se prema tom planu jedino povijesnim cestama Savskom i Petrinjskom, proširenima i izravnanim. Uz te dvije, u području južno od pruge naznačena je i nova »Željezna cesta«, sa zapadne strane sisačke pruge, paralelno s njom. Regulacija za taj prostor nije predložena.

Trasa željezničke pruge Zakany – Zagreb¹² kroz područje Zagreba utvrđena je u »političkom obhodu« 15. lipnja 1868.¹³ Za kolodvor je utvrđeno mjesto između Savske ceste i Petrinjske ulice, kako to predviđa i regulatorna osnova.

Tu prugu, koja je zadugo utvrđivala južnu granicu grada, Lenuci 1909. komentira ovako:⁴ »Pruga Budimpešta – Zagreb građena je koncem šezdesetih godina na kilometar udaljeno od središta grada, građena je u niveau-u cesta, koje je presjekla, ponajglavnije Petrinjsku ulicu i Savsku cestu. Stvorena je prva zapreka razvoju grada prema Savi, gradnja se izvela unatoč prosjedu gr. općine, koja je u tom, već onda nazrijevala



1. Regulatorna osnova 1887/88, detalj
 1. 1887/88 City Plan, detail

štetu i pogibao, koju danas zaista i čuti.« Na pruzi je izveden samo jedan podvoz.¹⁵ Na sve su prelaze preko cesta postavljene brklje. (sl. 2).

Od 1868. do 1884. grad Zagreb ulaže intenzivne napore da dobije novi kolodvor.¹⁶

Tek 1884. koncentrirani naponi napokon su urodili plodom.¹⁷ Ministarstvo za javne radnje i komunikacije odlučilo je graditi u Zagrebu kolodvor, ali ne i strojarsku radionicu.¹⁸ Lokacija kolodvora imala bi biti »u neposrednoj blizini grada«, a od grada se traži da besplatno ustupi gradilište. Gradski zastupnici uvjetuju ustup zemljišta gradnjom strojarske radionice.¹⁹ Lokacija kolodvora utvrđena je 15. listopada 1884, a 9. prosinca 1884. Skupština odlučuje nabaviti zemljište za kolodvor i prugu.

Do konačnog projekta i gradnje kolodvora proteći će šest godina. U međuvremenu izrađena je nova generalna regulatorna osnova Zagreba, koja uključuje novi kolodvor i spojnu prugu kao datost.²⁰

Za razliku od prve zagrebačke generalne regulatorne osnove iz 1865, za koju transurbana željeznička pruga postoji na razini projekcije, a ne stvarnosti, druga regulatorna osnova iz 1887. nastoji upravo iz dvadesetogodišnjeg iskustva sa žakanjskom prugom, prevladati tu sve očituju prepreku komunikaciji Donjega grada s područjem do Save. (sl. 3)

Ova osnova zahvaća mnogo prostranije područje, a njime s obje strane prugu prate ceste. Sa sjeverne, od istočne prema zapadnoj gradskoj međi, ceste 3, 4, 5, 6, 7 i 14; ta magistrala, široka 20 m, a od Ciglane do novog trga F 30 m, prva je cjelovita planirana alternativa povijesnoga regionalnog i internacionalnog puta što kao Ilica i Vlaška ulica prolazi kroz grad – krivudavim i već preuskim koridorima ispod povijesnih naselja. Svojevrsna je »obilaznica« Donjega grada, »sakrivena« u području njegova središta iza Južnog perivoja, koji od grada odvaja utilitarne uređaje: i prugu i kolodvor, pa i tu cestu.

Magazinska cesta, što sisačku prugu prati s južne strane gotovo do kraja zavoja kojim skreće prema rijeci paralelno sa Savskom cestom, važna je za lokalni promet tog dijela grada. No cesta 72 koja, također s južne strane, prati pruge od Savske ceste do istočne međe, ima i regionalni karakter, jer promet s juga, sa Savske ceste, prema istoku vodi izvan grada: uz prugu, industrijskom zonom.

Željezničku prugu u prostoru obuhvaćenu planom prelazi šest novih cesta,²¹ a od starih se cesta u području središta ukida put koji u nastavku Gajeve prelazi u Paromlinsku i Petrinjska ulica.

U svim dijelovima grada osnova, dakle, olakšava i potiče komunikaciju u smjeru sjever – jug prelaskom preko pruge: u zapadnom uglavnom proširenjem starih putova, u središnjem uvođenjem novih umjesto starih, u istočnom, još neurbaniziranom, uvođenjem potpuno novih. A upravo to povezivanje sjevernih predjela – I. i III. razdjela osnove – s područjem do Save – II. razdjelom, teži korekciji već tada naznačena i naslućivana razvoja Zagreba kao longitudinalnoga grada, duž pruge.

Osnova sadrži elemente zoniranja. Sjevernom, III. razdjelu, namjenjuje rezidencijalni karakter, a sustavom putova potočnim dolinama otvara urbanizaciji medvedničkog podbrežja uistinu velike mogućnosti. Južni dio, zapadno i istočno od Savske ceste jednoznačno namjenjuje industrijskim, skladišnim, prometnim i tržišnim svrhama i pripadnim radničkim naseljima. Selo Horvate i »predgrad« Savu uključuje u grad, doduše kao periferiju. Razdjel I. središte je grada, istegnuto na zapad i istok do njegovih međa rezidencijalnim područjima.

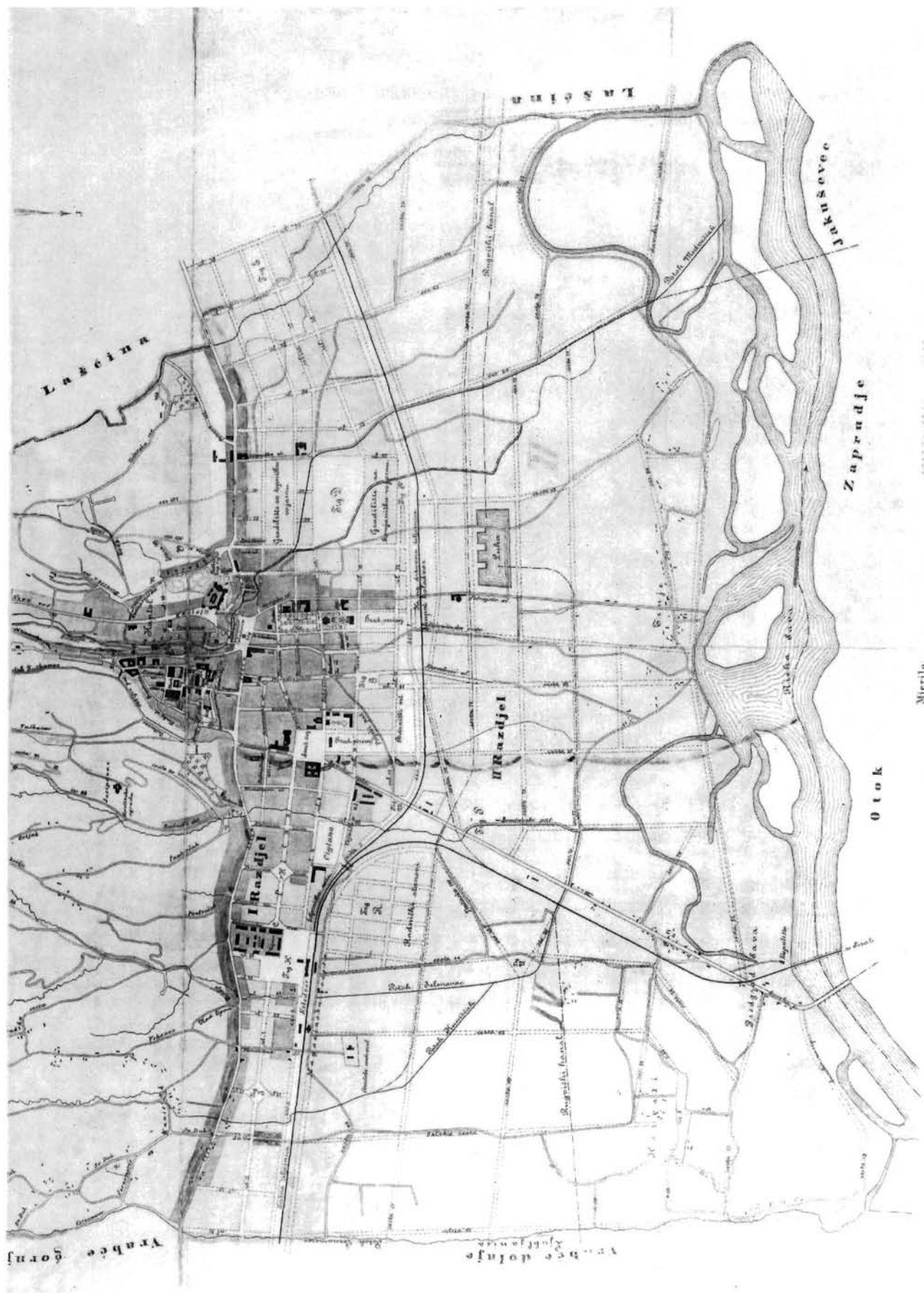
Godine 1890. Ministarstvo trgovine odlučuje da se u Zagrebu gradi novi kolodvor i – ipak – strojarnica.²² Određenje njihovih lokacija od bitne je važnosti za dio grada sjeverno od pruge, dakle za uobličenje južnog dijela »zelene potkove«, dok za oblikovanje, odnosno regulaciju i izgradnju predjela južno od pruge stvara probleme koji će ubrzo izazvati razmišljanja o reviziji generalne regulatorne osnove i pokušaje prevladavanja zapreka željenom razvoju grada.

U obilasku terena 25. veljače 1890.²³ i zastupnici grada Zagreba i predstavnici Željeznice posvećuju mnogo pažnje položaju i izgledu prijamne zgrade kolodvora: »Ciel kompleks zdanjah protezat će se od produžene Preradovićeve ulice do malog Medveščaka. Glavna sgrada bit će 180 metarah duga, te će stajati prema akademskoj palači, a imat će u sredini dva kata, krila pako od jednog kata.«²⁴ (sl. 4) Takvim smještajem i obećanim oblikovanjem zgrade konačno je definirana posljednja dionica trodijelnoga Istočnog perivoja: budući Trg Franje Josipa I. (kralja Tomislava) i Južni perivoj²⁵ (Starčević trg). Detaljnom regulacijom²⁶ iz 1891. sužen je Južni perivoj, koji u regulatornoj osnovi 1887. seže od ulice 41 (Kumičićeva) do Petrinjske ulice, a produljen Istočni perivoj, koji sada seže do monumentalne kolodvorske zgrade. (sl. 5) Ukiđanjem ulice 13, u produžetku ulice 12 (kasnije Mihanovićeve), koja bi rasijecala park, omogućuje se raskošno hortikulturno oblikovanje velike parterne plohe – kakvo je kasnije uistinu i realizirano. (sl. 6) Bit je te promjene, koja se na prvi pogled ne doimlje znatnom, uključivanje arhitekture kolodvorske zgrade u scenografiju trga, odnosno svjesno spajanje i usklađivanje arhitektonskih i hortikulturnih sredstava u oblikovanju ukupna prostora.

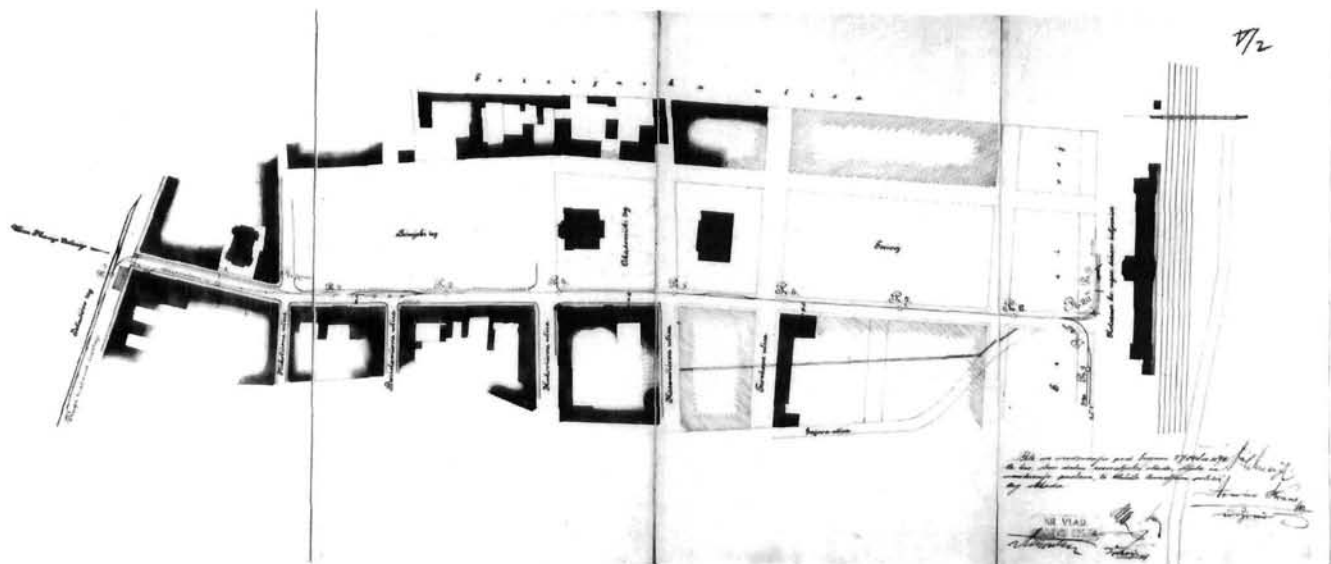
Nepune četiri godine prije (1887) generalna osnova ostavlja kolodvor izvan parkovnog okvira središta Donjega grada kao dio tehničko-utilitarne sredine predjela južno od željezničke pruge. Sada ga naprotiv izmijenjeni senzibilitet zrelog historizma uvlači u gradski reprezentativni prostor, namjenjuje mu naglašeno estetsko oblikovanje kao monumentalnom zaglavljaju niza od tri parka. (sl. 7)

No ta stilizacija »zelene potkove« izaziva negativne prometne posljedice. Ukidaju se dva povijesna puta koja su dotad prelazila prugu na budućem kolodvorskom arealu: Gajeva (koja se nakon pruge prema jugu nastavljala kao Paromlinska cesta) i Petrinjska ulica; umjesto nje preko pruge se predviđa most za pješake. U području cijelog Donjega grada jedini put za kola i pješake prema jugu ostaje Preradovićeve ulica. Savska cesta ostaje na postojećoj razini, iako gradski zastupnici traže da se premosti. Gradski Građevni odbor, najenergičnije Fran Folnegović, zahtijeva da se osim za kolodvor smjesta nabavi zemljište i za paralelne putove od 20 metara uz prugu »jer će se izgradnjom kolodvora prekinuti daljni razvoj Draškovićeve, Palmotićeve, Petrinjske i Gajeve ulice²⁷ i na potonjih dvuh ulicah jur obstojeći prolazi za kola zatvoriti, te će usljed toga kao i usljed izgradnje samoga kolodvora upravo preko ovih puteva, koji već samim otvorenjem postaju gradske ulice, pulzirati glavni dio gradskoga prometa.«²⁸ Štoviše, istom se prigodom – u otvorenoj perspektivi snažnijeg razvoja grada južno od pruge – zahtijeva da se za gradske, javne svrhe, nabave zemljišta između Klaoničke ulice (Bauerove) i Savske ceste.

Napokon, 1890. grad pribavlja i 40 jutara zemljišta za željezničku radionicu i time se zaokružuje golem željeznički areal.²⁹ Gradnja kolodvora počela je u listopadu 1890. a strojarnice 1893.³⁰ Kolodvor je otvoren 1. srpnja 1892. a veći dio pogona strojarnice počeo je s radom 1894, kada se priprema³¹ i izgradnja radničkog naselja na strojarničkom području, znači: plan-



3. Regulatorna osnova 1887/88, detalj
3. 1887/88 City Plan, detail



4. Načrt Istočnog perivoja, izraden u povodu utvrđivanja trase tramvajske pruge, 1892. (AH, OU, ZV, GO, kut. 35)

4. Plan of Eastern Garden Lane, drawn up upon determining the trolley line, 1892 (Archive of Croatia, OU, ZV, GO, box 35)

ska urbanizacija dijela grada južno od pruge, darovana Željeznici. (sl. 8)

Opće oduševljenje novim kolodvorom, velikim suvremenim industrijskim pogonom vezanim uz njega i mogućnostima što ih oni otvaraju za život i napredak grada³² ubrzo počinju pratiti izrazi nezadovoljstva zbog problema što ih za lokalni promet stvaraju novi objekti i prostori. Već potkraj 1895. predloženo je da se zajedničkom, ugarsko-hrvatskom Ministarstvu trgovine i prometa uputi predstava s molbom da se željeznička pruga na prijelazu u Preradovićevoj ulici premosti; taj se dio naime rabi za ranžiranje vlakova i prijelaz na tom jedinom donjogradskom putu prema Savi satima je zatvoren brkljom.³³ (sl. 9)

Od 1896. do 1907. – do Lenućjeve regulatorne osnove za područje od pruge do Save – vodi se rasprava o prevladavanju pruge i kolodvora kao prepreke prometnoj komunikaciji i prostornom razvoju grada, u kojoj kao glavni partneri sudjeluju Grad i Željeznica, a uz njih i vladin Građevni odsjek.

Od 1896. do 1907. Prijedlozi rješenja željezničkog pitanja

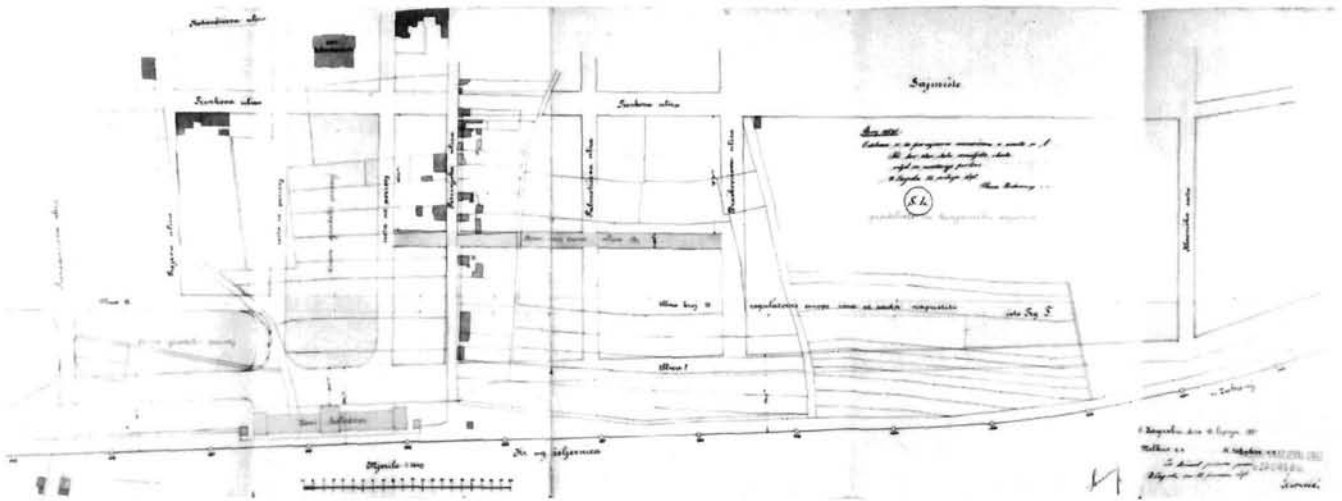
Gradski prijedlog o premoštenju Preradovićeve isprva ne nailazi na razumijevanje ni podršku Ministarstva;³⁴ tek nakon artikulirane političke akcije podrške gradskom zahtjevu iz Zagreba, budimpeštanska željeznička uprava pristaje potkraj 1896. razmotriti pitanje premoštenja Preradovićeve ulice. Na zahtjev da zbog izmjere terena zatraženog premoštenja pošalje izvod iz regulatorne osnove Gradsko poglavarstvo odgovara vlastitim projektom: obrazlaže ga pročelnik Gradskoga građevnog ureda Milan Lenuć.³⁵ (sl. 10)

Između planiranoga Južnog perivoja i Botaničkog vrta, omeđena produženim ulicama: Preradovićevom (Haulikovom) i 41 (Kumičićevom) smještena je kružna rampa s dva prometna kraka što se spajaju na mostu preko pruge; ispod rampe sa sjeverne strane pruge provest će se cesta od 30 m »podpunom širinom i profilom«, dok se cesta s južne strane, također od 30 m, dopušta sniziti, »pošto će na ovom mjestu služiti samo za neznatni promet radionica državne željeznice, paromlina i

obližnjih zgrada«. Mješovita komisija 23. ožujka 1897. razmatra alternative i potanko tehnički utanačuje projekt i financijsku konstrukciju: grad je spreman darovati zemljište, no ne i sufinansirati oblikovanje kakvo nadvožnjak na takvom mjestu zahtijeva.³⁶

Potom izraden »detaljni operat« uprave željeznica dostavljen je Gradskom poglavarstvu 27. listopada 1897. Izgradnja je uvjetovana gradskim doprinosom od 170.000 forinti. 5. ožujka 1900. u odgovoru na zastupničku interpelaciju jasno se daje na znanje kako grad ne prihvaća taj uvjet i zaključuje – da se grad zbog gradnje nadvožnjaka nanovo predstavkom obrati nadležnom ministarstvu;³⁷ posredovanje se moli i od Vlade.³⁸ Njenom intervencijom potkraj 1901. Ministarstvo uistinu od uprave državnih željeznica zahtijeva da u svoj budžet za 1903. uvrsti trošak od 340.000 forinti za premoštenje Preradovićeve,³⁹ na što i grad odlučuje namaknuti svotu od 140.000 za nabavu zemljišta.⁴⁰ Međutim, dogovoreni komisijski očevid, potaknut estetskim nedoumicama, nikada nije održan. Opširna ekspertiza Milana Lenućja potiče Gradsko poglavarstvo da definitivno odustane od premoštenja Preradovićeve ulice. U dopisu upravi Željeznice od 22. 10. 1902.⁴¹ to se obrazlaže skupoćom nadvožnjaka estetskih obilježja (»s uspornimi zidovima, balustradama, kandelabrima«), kakav pristaje takvom dijelu grada, a ipak ne rješava problem, te najavljenom namjerom Željeznice da »niže Maksimira« projektira ranžirni kolodvor. Regulatorna osnova za dio grada »koji bi se premoštenjem imao preudesiti« nije izradena, jer su razmišljanja usredotočena na »zgodnije odvijanje željezničkog teretnog prometa oko Zagreba«.

Ta razmišljanja potaknuta su očito studijom Građevnog odsjeka Zemaljske vlade, pripislanom Gradskom poglavarstvu početkom 1899. Predmet je studije *generalna regulatorna osnova grada Zagreba*, konačnu izradu koje Vlada traži od Gradskog poglavarstva. Jedino sačuvano svjedočanstvo te studije jest skica – svojevrsan palimpsest – koja ispod glavnog naslova *Generalna osnova o budućem razvitku grada Zagreba* nosi podnaslov *Ceste i željeznice oko Zagreba*.⁴² Uz desni gornji rub upisan je broj dokumenta kojem crtež pripada: 45.187 i ispod njega: II. c., što upućuje da je dokument sadržavao više nacрта.



5. »Nacrt glede preinake regulatorne osnove i to za napuštanje ulice br. 13 i trga F te otvorenje nove ulice br. 13/1« (AH. SB. TO, kut. 48)

5. »Plan regarding the alteration of the city plan for abandoning street no. 13 and square F and opening a new street no. 13/1«, (Archive of Croatia, SB, TO, box 48)

U atribuciji skice pomaže sam Milan Lenuci. Godine 1906. u dva spisa, koja se tiču utvrđivanja lokacije ranžirnog kolodvora, on spominje Vladinu osnovu iz 1898. pod brojem 45.187.⁴³ Tako 18. rujna 1906. među priložima pripremljenim za stručnu raspravu o lokaciji tog kolodvora navodi generalnu osnovu sastavljenu »po građevnom odsjeku kr. zemaljske vlade a privitu rješenu zemaljske vlade od 5. siječnja 1899. pod br. 45187«, a u samoj se raspravi 22. prosinca 1906. poziva na tu Vladinu studiju iz 1898.

Kakvoću Vladine studije teško je danas prosuditi iz dijela kompleksnog dokumenta, i to skice, koja je vjerojatno prethodila uvriježeno iscrtanim i opremljenim nacrtima. U tematskom sklopu ovoga rada studija iz 1898. ponajprije je važna za genezu Lenucijeva nacrt generalne osnove Zagreba iz 1907. (sl. 11)

Tu dimenziju sadrži drugi sloj skice, unesen zelenom olovkom. Tiče se lokacije ranžirnog kolodvora i željezničkog čvora južno od Save. »Teretni i državni kolodvor Zagreb u produljenju staroga u Zagrebu« ucrtni su južno od postojećega kolodvora, u predjelu između pruge i Save obilježenom kao »*Budući nutarnji dolnji grad*«. Iz kompleksa što se proteže u pravcu sjever – jug gotovo čitavim novim gradskim predjelom, istječe nova pruga, prelazi Savu novim mostom i spaja se s riječkom i zemunskom prugom u trokutastom raskršću. Tu ideju oterćenja postojećih pruga, odnosno njihove prenamjene za putnički promet i novog, prekosavskoga željezničkog raskršća Lenuci će ubrzo kreativno i radikalno reinterpetirati iz svoga vrijednosnog sustava.

Ostali elementi – prvog, tematski kompleksnijeg i drugoga, naknadnog sloja ove skice, predstavljaju pokušaj revizije postojeće generalne regulatorne osnove Zagreba (iz 1887), u perspektivi urbanizacije ponajprije područja između pruge i Save, a potom i očekivanih novih na sjeveru i istoku, koja još nisu pripojena gradu.⁴⁵

Osnova ne određuje jednoznačno prostor između pruge i Save obilježen kao »*Budući nutarnji dolnji grad*«, što bi moralo proizaći iz primjene pojma »nutarnji grad«. ⁴⁶ (sl. 12) Rasječen je »*brodoplovnim rugvičkim kanalom*«, kao u osnovi iz 1887, a potom kompleksom »*Teretni i državni kolodvor Zagreb u produljenju staroga u Zagrebu*«. Iz tog područja, koje starija

osnova određuje kao industrijski predjel, a u ovoj zadržava hibridni karakter, izmještena je jedino luka.

Napokon, u skici su postavljena gotovo sva prometno-infrastrukturalna pitanja: predložena je regulacija Save od Podsuseda do Rugvice; utvrđena trasa »*tramwaya na paru*« prema Samoboru i Velikoj Gorici; korigirana trasa Maksimirske ceste. Željezničke pruge osnova ne dira.

Vladina studija i popratni zahtjevi za izradu generalne regulatorne osnove iz 1898. očito su potaknuli i razmišljanja – ne samo u smislu premoštenja pruge u Preradovićevoj ili »*zgodnijem odvijanju željezničkog teretnog prometa oko Zagreba*«, nego o cjelovitu rješenu zagrebačkoga željezničkog problema. Lenuci iz njih 1902. ponajprije izvodi nov stav prema premoštenju Preradovićeve ulice: u već spomenutoj ekspertizi od 20. listopada 1902. odbacuje vlastit projekt kao parcijalno rješenje – i upućuje na dvije mogućnosti konačnog (»*radikalnog i ispravnog*«) rješenja:

»1. Podignućem željezničke pruge, a time naravno i tla kolodvorskoga, tako visoko, da se sve ceste, nužne za savez gore navedenih dijelova grada, mogu provesti izpod pruge odnosno kolodvora. –

2. Preinakom kolodvora na zaglavni sustav pak izvedenjem novih visoko ležećih saveznih pruga od istočne strane državnog kolodvora, u ravnici između sadašnjih pruga i Save, sa priključci na prugu, odnosno kolodvor južne željeznice. –«

U točki 2. Lenuci *prvi put* lapidarno i čisto formulira *bit* svoje generalne osnove, domišljene i prezentirane 1907.

Priznaje da su to veoma skupi, tehnički složeni zahvati i da neće biti izvedeni tako brzo, što on, izriječno, i ne drži nužnim. Dok se Donji grad ne izgradi, »*u interesu je grad. občine, prikriti izgradnju donjega dijela*«, glasi posljednja rečenica. Ona iznosi jedan od razloga kašnjenja, odnosno nepostojanja regulatorne osnove za dio grada od željezničke pruge do rijeke Save.

Odustajanjem od nadvožnjaka u Preradovićevoj ulici, glavna, budimpeštanska uprava željeznica usredotočuje se na gradnju novog kolodvora »*jedino za svrhu vrstanja vlakova*«, ⁴⁷ koji bi se projektirao 1905. a bio bi završen 1907, no zasad se ne zna ništa ni o njegovu opsegu ni o lokaciji. U komentaru te infor-



6. Perivoj na Trgu Franje Josipa I. i prijamna zgrada kolodvora, oko 1900. (razglednica, MGZ, Zbirka razglednica)
6. Garden lane on the square of Francis Joseph I and the railroad station reception building, around 1900 (postcard, Zagreb City Museum, Postcard collection)

macije za skupštinsku sjednicu 6. travnja 1903, na kojoj se legalizira odustajanje od nadvožnjaka, naznačuje se kako je time »podana prilika novom razvoju grada oko novoga kolodvora«. Projekt ranžirnog kolodvora izraden je razmjerno brzo: početkom 1903.⁴⁸ No do komisijske rasprave i obilaska terena doći će tek za dvije godine, točnije: 6. siječnja 1906.

U međuvremenu bit će ponovno aktualizirana izrada regulatorne osnove za »područje južno od pruge«. ⁴⁹ Neposredan povod energičnog zahtjeva Vlade od 25. travnja 1904. da joj se u roku od pola godine predlože »detaljne regulatorne osnove za sve one predjele, koji su se u zadnje vrijeme izgrađivanju otvorili«, zahtjev je za gradnju prizemnice na Selskoj cesti, a pravi razlog općenit i sve jači interes za gradnju u cijelom području između željezničke pruge i Save. Kako nema regulatorne osnove s utvrđenim građevnim blokovima, poljoprivredno se zemljište ne može parcelirati za gradilišta; no pod pritiskom zahtjeva građevne dozvole ipak se izdaju. U odgovoru od 31. listopada 1904. Milan Lenuci opširno obrazlaže razloge zbog kojih osnova još nije izrađena, izražava sumnju u njenu nužnost i nespremnost da je izradi.⁵⁰

Argumentacija je artikulirana u dvije skupine. Prva se bavi načelnim pitanjima. Lenuci drži kako nema temeljnih pretpostavki za izradu ni generalne, a kamoli detaljne osnove, a to bi bili: »... odnošaji regulirane rijeke Save, u savezu s tim

najshodniji način uređenja potoka, ležećih u tom području te kanalizacije tih prediela grada uz Savu; pak način odstranjenja prometnih zaprieka, koje tvore željezničke pruge, ležeće u visini tla i položaj eventualnih tim povodom nužnih novih pruga; položaj kolodvora kr. ug. drž. željeznice za sastavljanje vlakova; položaj savezne pruge između samoborske i državne željeznice te plovidbene luke na Savi«, dakle, sve zahvati koji se desetljećima odgađaju, a rješenje im ne ovisi isključivo o gradskoj upravi i politici. Uz to spominje i potrebu reambulacije katastarskih mapa, odnosno izmjere svih gradskih područja.⁵¹

Druga grupa argumenata tiče se prostora za koje bi se imala izraditi regulatorna osnova: predjela između željezničkih pruga i rijeke Save. Lenuci ga zbog topografskih obilježja ne drži prikladnim za rezidencijalno područje. »Za taj će se prediel morati osnovati i izgraditi posebni, novi i svakako mnogo skuplji sustav kanalizacije, nego li je dosadanji i to prije nego li se pomisli u njem na uređenje ulica, trgova i na sustavnu, intenzivnu izgradnju sa stanbenim zgradama.«

Odlaganje urbanizacije područja između pruga i Save drukčije se interpretira 1906, prigodom službene rasprave o novom projektu ranžirnog kolodvora uprave Željeznice i komisijskog obilaska terena na kojem se on predlaže.⁵² Sadržano je u »izjavi gradske občine«, priložene konferenciji 30. siječnja 1906. Njen je autor nedvojbeno Milan Lenuci.



7. Fotografija iz 1897. (Stiasni). U drugom planu situacija područja južno od pruge: sasvim lijevo dio Trnjanske ceste, iza kolodvorske prijамne zgrade Paromlinska cesta, desno put u produljenju Preradovićeve (MGZ, Fototeka)

7. A photograph from 1897 (Stiasni) The area south of the railroad line in the background, a part of Trnjanska cesta on the extreme left, Paromlinska cesta behind the railroad station reception building, the road in extension of Preradovićeve ulica on the right (Zagreb City Museum, Photograph collection)

Sada, kada se vodi borba za rješenje *glavnog problema* za razvoj grada u budućnosti, prijašnja se artikulacija argumentacije sužava i svodi na jedan jedini razlog. Nema govora o načelnim razlozima otezanja i odgađanja definicije urbanističkog koncepta, izraženima još prije dvije godine dvojbom o podobnosti područja za rezidencijalnu namjenu, odlaganjem njegove urbanizacije dok se ne izgrade središnja i sjeverna područja grada, te nedostajanjem teorijskih oslona. Štoviše, u tom se tekstu tvrdi kako je grad upravo težio razvijati svoja južna područja, ali je u tome bio spriječen neriješenim željezničkim problemom.

»Željezničke pruge presjecaju danas Zagreb u njegovom izgrađenom djelu gotovo do 3 klm duljine i one su glavnim uzrokom da se grad dosele nije mogao razvijati u najprirodnijem obliku, naim koncentrično već mu je razvoj išao umjetno prisiljen samo u smjeru istočnom i zapadnom, a u koliko se i opažala težnja, da se grad proširi od središta svoga prema jugu t.j. prema rjeci Savi morala se je ta težnja prisilno obuzdavati, jer je saobraćaj s obimi s onu stranu željezničke pruge veoma otešćan usljed neprekidnoga željezničkoga prometa (...) To nastojanje opravdano je danas tim većma, što je regulacija rieke Save kraj Zagreba u glavnom već provedena te se upravo

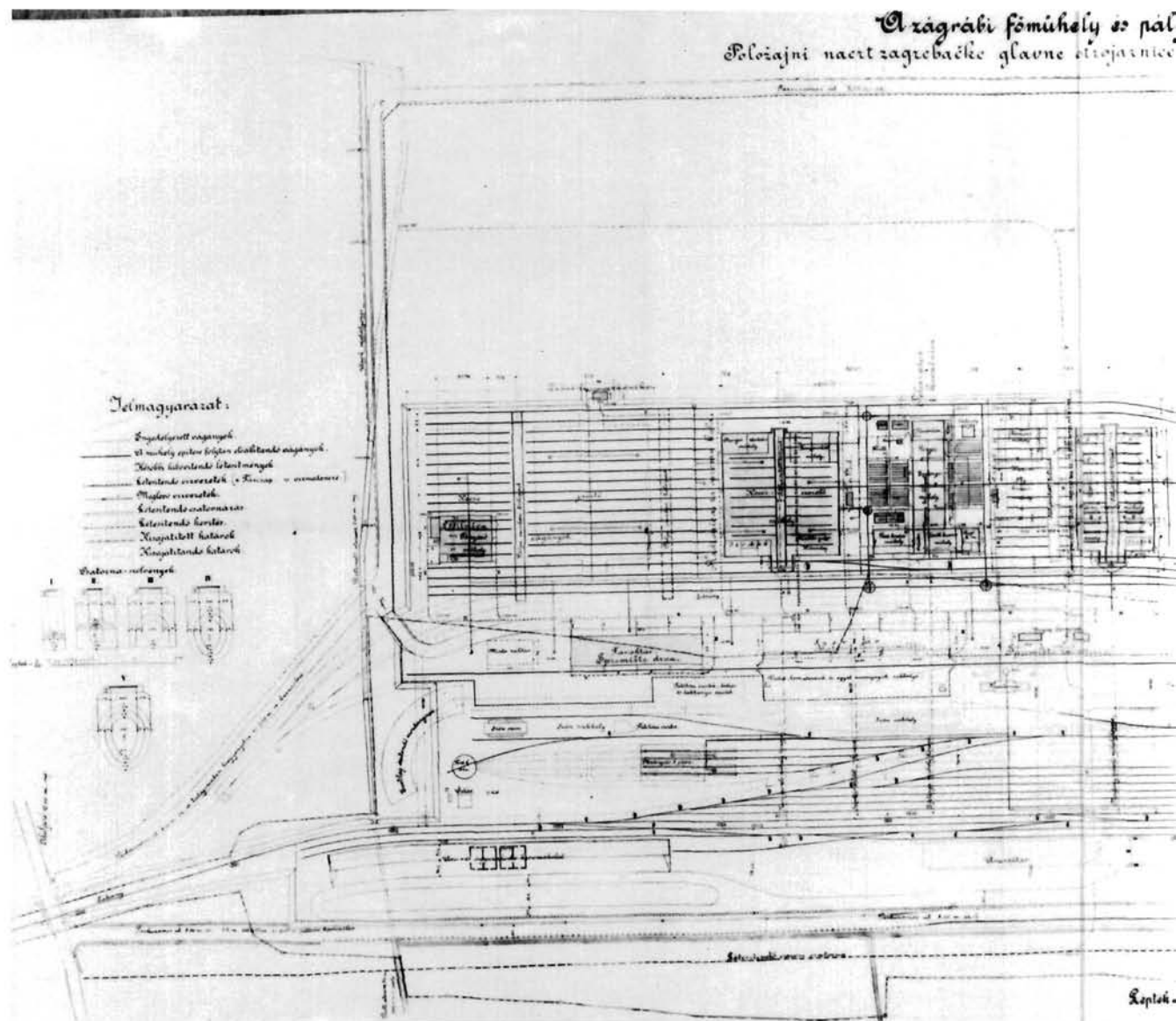
radi o nastavku i dovršenju te regulacije od Mičevca do Rugvice, pa će nakon toga biti riekа Sava plovna sve do Zagreba.

Ova pak okolnost upućuje gradsku općinu, da svima silama ima nastojati, kako bi se omogućilo nespriječeno širenje grada prema rjeci Savi, na kojoj leži budućnost naprednoga procvata grada.«

Na naglašeno pozitivnom stajalištu prema urbanizaciji područja južno od pruga, zasnovana je negativna ocjena predložene lokacije novog kolodvora: »Kako se iz predložene osnove razabire ne bi bio novi kolodvor ništa drugo, no samo nastavak i produljenje postojećega državnoga kolodvora, razstavljen od njega paralelnim kolotečinama na dva kilometra duljine.

Na tim kolotečinama obćili bi neprestano svi teretni vlakovi te bi sav prostor između jednoga i drugoga kolodvora, pošto su kolotečine u nivaeuu sadašnjih cesta – što se drugdje danas više ne čini – bio za kolni i osobni promet preko željezničke pruge bitno spriečen i gotovo zatvoren, a grad Zagreb koji je već sad željezničkim prugama na 3 klm. u izgrađenom djelu presječen, bio bi u buduću na duljini od 7 klm podpuno zatvoren kao okovan željeznim kolobarom.«

Čini se da gradske dvojbe i *nesigurnost* u valorizaciji razvojnih mogućnosti tog područja uzmiču pred nužnošću odluke. Dru-



8. »Položajni nacrt zagrebačke glavne strojarnice i kolodvora«, 1893. (HAZ. GZP. GO, sign. 3024)

8. »Site plan of the Zagreb main engine-house and railroad station«, 1893 (Historical Archive of Zagreb, GPZ, GO, sign. 3024)

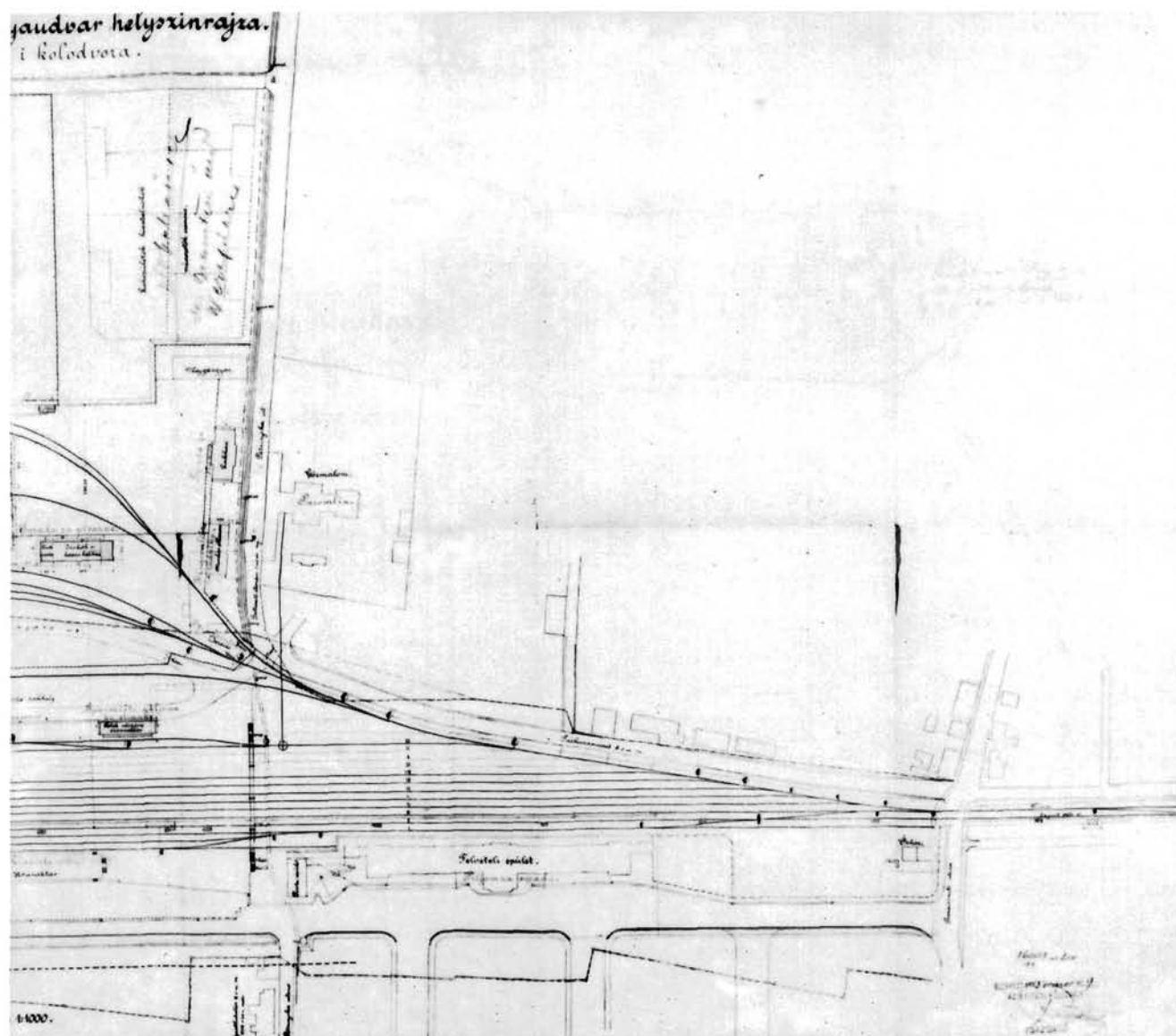
gim riječima: projekt ranžirnog kolodvora, koji prostoru do Save definitivno oduzima kompleksne mogućnosti razvoja i podrazumijeva ga kao *industrijsku sredinu*, prisilio je ponajprije samog Milana Lenucija da unatoč svim objektivnim ograničenjima – među kojima je teško željezničko pitanje ipak jedan problem – domisli svoju viziju prostornog razvoja Zagreba. Ona još neće biti razrađena u ovom dokumentu, koji se bavi ranžirnim kolodvorom.

Kao već 1902. i 1904. tako se i ovaj put, doduše neizravno – kritikom predložene lokacije – naznačuje mogućnost ispravnog rješenja, na kojem će Lenuci 1907. sazdati svoju regulatornu osnovu: »... predložena osnova nepriznaje niti rješenje za kojim se je imalo ići, da se naime odstrane prometne zaprieke, koje danas smetaju saobraćaj između gradskih predjela sa sjeverne i južne željezničke pruge«.

U kritici i odbacivanju plana ranžirnog kolodvora gradskim vlastima čvrstu službenu podršku daju Vladini stručnjaci.⁵³

Ministarstvo trgovine i komunikacija uvažava ozbiljnost argumentacije i Vladin angažman.⁵⁴ Najavljujući novu raspravu vraća upravi Željeznice osnovu da je prepravi, a Vladu moli da »slobodnom i kr. glavnom gradu Zagrebu izvoli naložiti, da na nacrtu koji predočuje regulaciju grada označi mjesto na kojem želi da se gradi kolodvor za sastavljanje vlakova, te sve željezničke i cestovne sveze i regulacije, koje usljed gradnje kolodvora za sastavljanje vlakova drži potrebitim«.

Sredinom 1906. u povodu molbe za gradnju industrijskog kolosjeka u istočnom dijelu grada, a južno od pruge,⁵⁵ Vlada – podsjećajući na sve hitniju potrebu prostornog određenja industrijske zone (»predjel za tvornice«), zahtijeva što skoriju izradu regulatorne osnove. Na to je osim lokalnih razloga navode ponavljani zahtjevi uprave Željeznice, kojoj je naloženo da zadovolji želje hrvatske Vlade: za izradu alternative lokacije ranžirnog kolodvora potrebne su nove podloge iz Zagreba. No one izostaju.



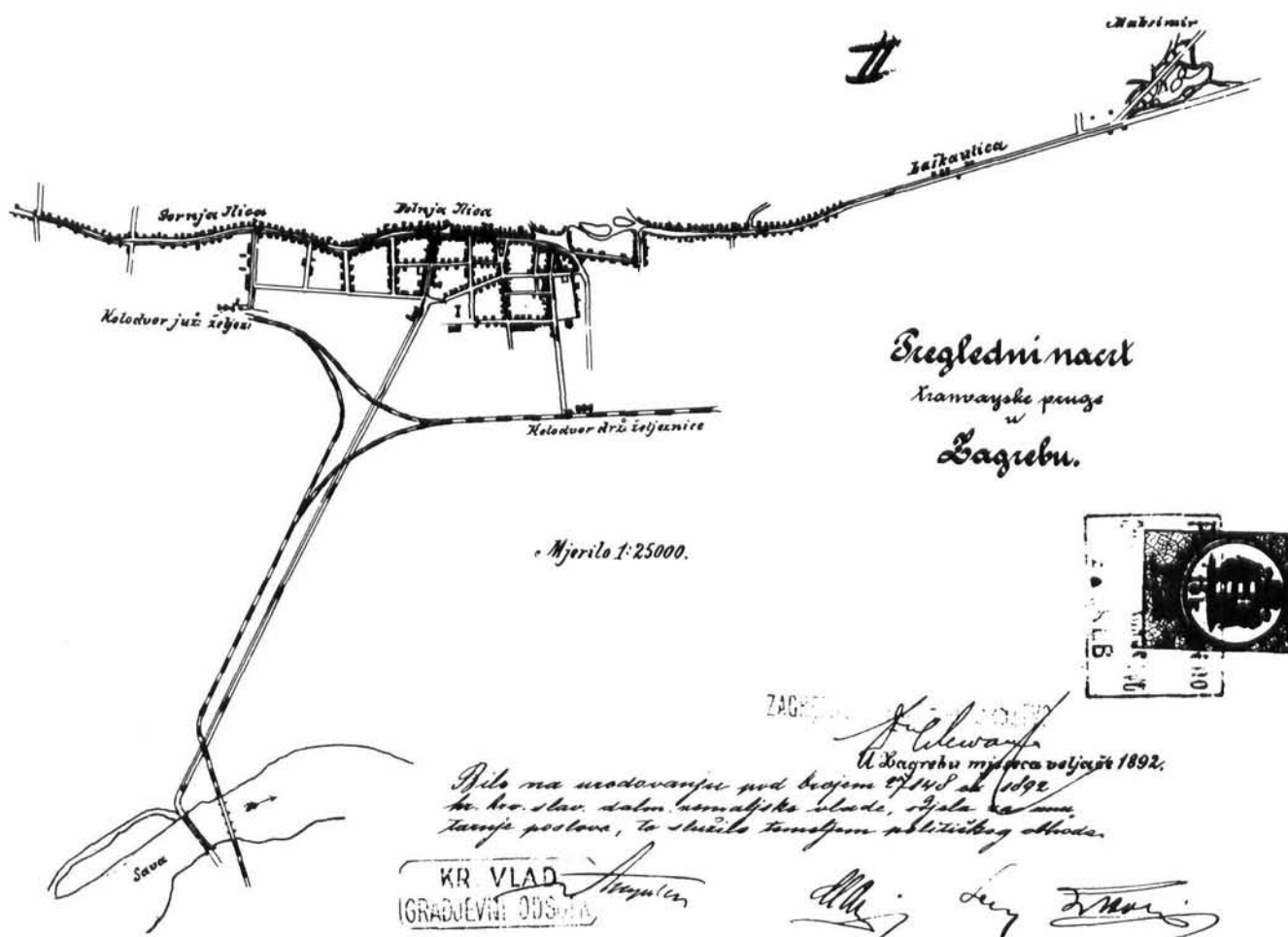
Tek 18. rujna 1906. Lenuci predlaže Vladi da sazove stručnu anketu, kako bi prije izrade osnove – za što sada izražava spremnost – bila postignuta načelna suglasnost kako zadovoljiti sve zahtjeve. Uz podloge za raspravu⁵⁶ priložen je sažetak gradskih želja: »Neka se temeljito odstrane sve zaprieke, koje čine sadanje pruge kr. ug. drž. željeznice razvitku grada Zagreba, u nastavku jur izgrađenog srca grada, prema Savi tako; da bude međusobni neprekidni promet dijelova grada ležećih sa obje strane tih pruga obezbjeđen, nadalje, neka se i sve nove uredbe, nužne za laglji promet kr. ug. drž. željeznica u području grada Zagreba tako udese, da budu tim zahtjevom odgovarale a napokon; neka se kod tih promjena postojećih i osnivanja novih uredaba uzme obzir na shodni savez željezničkih uredaba sa bordarskim pristaništi na reci Savi.«

Izložene su i alternative rješenja, formulirane još 1902.

U tako pripremljenoj anketnoj raspravi 22. prosinca 1906. Lenuci naglašava svoju otvorenost sugestijama: na to obvezuju

pitanja sva od općeg interesa, koje, kaže, Gradski građevni ured ne može rješavati samostalno, ali će, pošto se postigne suglasnost u važnim pitanjima, izraditi konačno rješenje. U svom ekspozeu on ih precizno rangira: to je ponajprije pitanje željezničkog poteza koji rasijeća grad, a potom lokacije ranžirnog i teretnog kolodvora. Tek kad to bude riješeno, moći će se definirati spona samoborske željeznice s gradom i industrijski kolosijeci. Poseban problemski sklop otvara očekivano uspostavljanje riječnog prometa na upravo reguliranoj Savi i izgradnja luke, koja će se morati spojiti sa željezničkom i cestovnom mrežom. Od anketne rasprave Lenuci, dakle, očekuje propitivanje novog modernoga prometnoga infrastrukturnog sustava, mnogo kompleksnijeg od dosadašnjeg, kao dijela regulatorne osnove grada dvostruko većeg od postojećega. Ističe važnost osnove za budućnost, na koju ne smiju utjecati »današnji uvjeti i raspoloživa sredstva«.

Raspravljena su tri pitanja. Prva dva tiču se »delte«: trokuta što ga tvore pruge u samom središtu grada. Svi se, osim pred-



9. »Pregledni nacrt tranvajske pruge u Zagrebu«, 1892. Nacrt prikazuje izgrađenost Donjega grada i položaj željezničkih pruga (AH, UO, ZV, SO, kut. 35).

9. »Site plan of the trolley line in Zagreb«, 1892. The plan shows the construction of Lower town and the position of the railroad lines (Archive of Croatia, UO, ZV, SO, box 35)

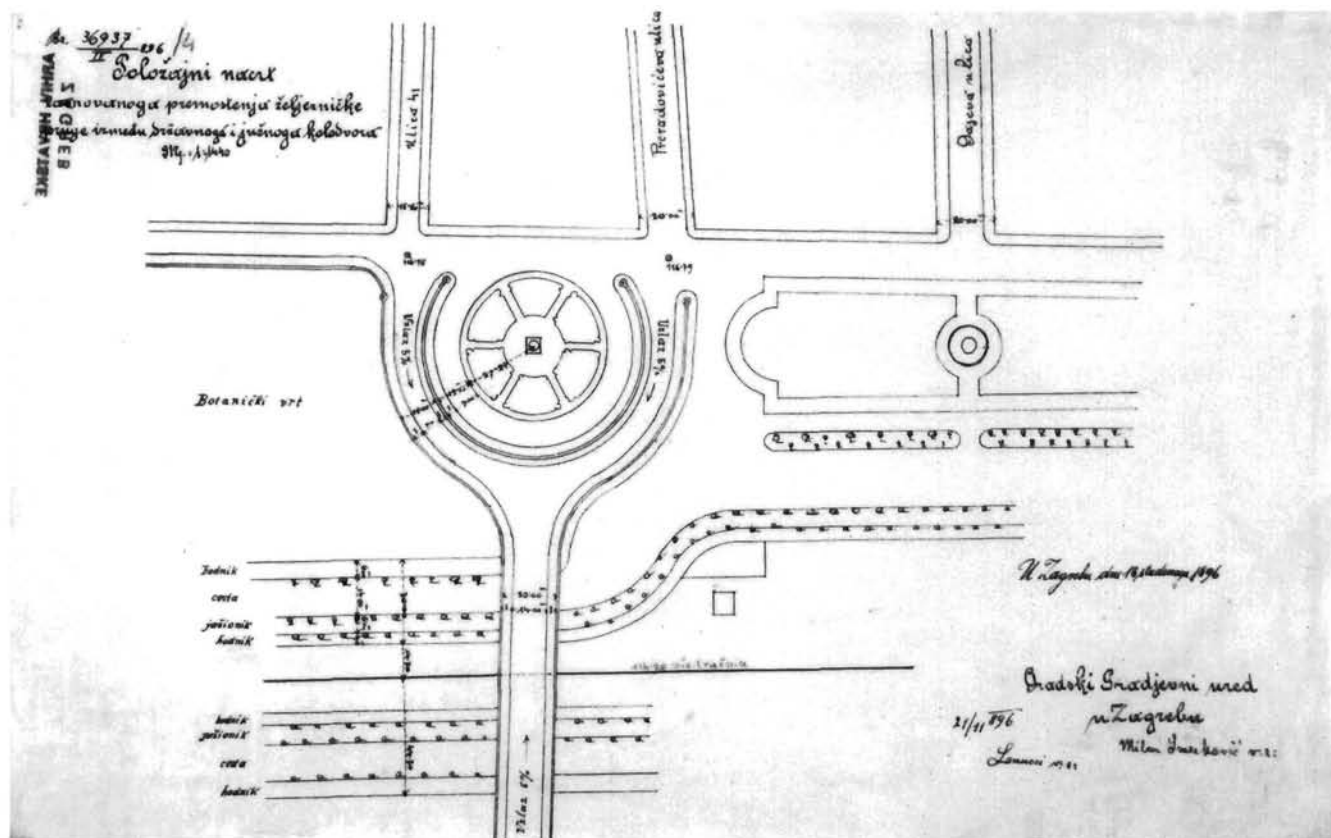
stavnika Željeznice, slažu da ona »doista priječi razvitak grada prema Savi i da je potrebno, da se ova odstrani«. No u ocjeni alternativa uklanjanja »delte« sudionici se ne mogu složiti. Rasprava je odgođena, a Hrvatsko društvo inžinira i arhitekta i Gradski građevni ured zaduženi su da izrade »skice« rješenja. Na treće pitanje: spoj između središnjeg kolodvora i samoborske željeznice, povezano s onim teretnog kolodvora i »delte«, nema jednoznačna odgovora dok se ne riješi pitanje »delte«.⁵⁷

Na samom početku 1907. Vlada u kratku razmaku⁵⁸ dva puta požuruje nastavak rasprave i odluku: izričito zbog rješenja lokacije ranžirnog kolodvora, na kojem inzistira budimpeštanska uprava Željeznica. Drugi put postavlja gradu za izradu osnove ultimatum od četrnaest dana – inače će ona sama ovlastiti Ministarstvo da »dade po svojim organima izraditi osnovu za gradnju kolodvora za sastavljanje vlakova na temelju nazora ovovladnoga gr. odsjeka sadržanom u prilogu prije spomenuta odpisa broj 45187 ex 1898. Riječ je o lokaciji (za ranžirni i teretni kolodvor) južno od kolodvora, kako je ostala zabilježena na skici, prilogu već komentirane Vladine generalne osnove Zagreba (sl. 11). – Na margini spisa Lenuci je 6. ožujka zabilježio kako su prilozi sastavljeni i anketna rasprava sazvana.

U međuvremenu je svoj doprinos nastavku rasprave formulirao i Hrvatsko društvo inžinira i arhitekta, koje je na anketu

22. prosinca 1906. bilo poslalo četvoricu svojih članova. Od svojih kolega Vinka Hlavinke, Valentina Lapainea i Julia Mallyja odvojio se izdvojenim mišljenjem Adolf Ehrlich i svojim stajalištem uspio pridobiti većinu članstva: tako je njegova alternativa predložena kao društvena.⁵⁹ No objektivnosti radi u broju 3 časopisa *Viesti Hrvatskog društva inžinira i arhitekta u Zagrebu* od 1. lipnja 1907. tiskana su obje ekspertize: odbacena i prihvaćena. Na nastavak rasprave upućeno je »novo izaslanstvo«: Adolf Ehrlich, Vjekoslav Heinzl, Janko Holjac i Dušan Birač.

Razlog rascjepa unutar prve ekspertne grupe jesu razlike u konceptu rješenja željezničkog poteza gradom sa spornom »deltom«. V. Hlavinka, V. Lapaine i J. Mally odbacuju obje Lenucijeve alternative rješenja. Drže ih prometno nepovoljnima, ekonomski neracionalnima i financijski neprovedivima. Njihovo rješenje predstavlja tek korekciju postojećega stanja. Predlažu veoma postupno povišenje pruge od Državnog kolodvora do Savske ceste, tako da se na njoj mogu izvesti nadvožnjaci; na križanju produljene Preradovićeve (Haulikove) ulice s prugom predlažu vijadukt, predlagan još 1896; između Državnog i planiranog ranžirnog kolodvora (lokaciju kojega prihvaćaju) predlažu takvo povišenje pruge, da se ispod nje mogu izvesti podvožnjaci od četiri metra. Takva rekonstrukcija osigurava sedam cestovnih prolaza i nesmetanu prometnu komunikaciju dijelova grada sjeverno i južno od pruge.



10. »Položajni nacrt za premoštenje željezničke pruge između državnoga i južnoga kolodvora«, 1896. Prva verzija izrađena je na katastarskoj podlozi, a druga, bez podloge, prikazuje hortikulturno oblikovanje okoliša nadvožnjaka (HAZ, GPZ, GO, sign. 58)

10. »Site plan for the bridging over of the railroad line between the state railroad station and the south railroad station«, 1896. The first version was drawn up on the cadastral outline, and the second one, without the outline, shows the landscape gardening arrangement of the area surrounding the overhead railroad bridge. (Historical Archive of Zagreb, GPZ, GO, sign. 58)

Gjuro Ehrlich, naprotiv, podržava Lenucijevu radikalniju varijantu, koja potpuno uklanja pruge iz urbanog područja i smatra je jedinim rješenjem koje osigurava kvalitetnu novu regulatornu osnovu grada. To stajalište podržava većina članstva. Ekspertiza izrađena nakon rasprave sadrži i skicu s kompleksnim prometnim rješenjem (željezničkim prugama, cestama i lukom), koja interpretira prijedlog što ga je Lenući izradio za anketu. (sl. 13) Samom regulacijom prostora južno od željezničkih pruga taj se nacrt na bavi, jer ona i nije bila predmetom prve rasprave. Skicirane su tek ceste u prostoru omeđenu Savskom cestom i novom željezničkom prugom.

Hrvatsko društvo inženjera i arhitekta pripremlilo je time snažnu potporu regulatornoj osnovi, koju je Milan Lenući u međuvremenu izradio.

Regulatorna osnova Milana Lenucija

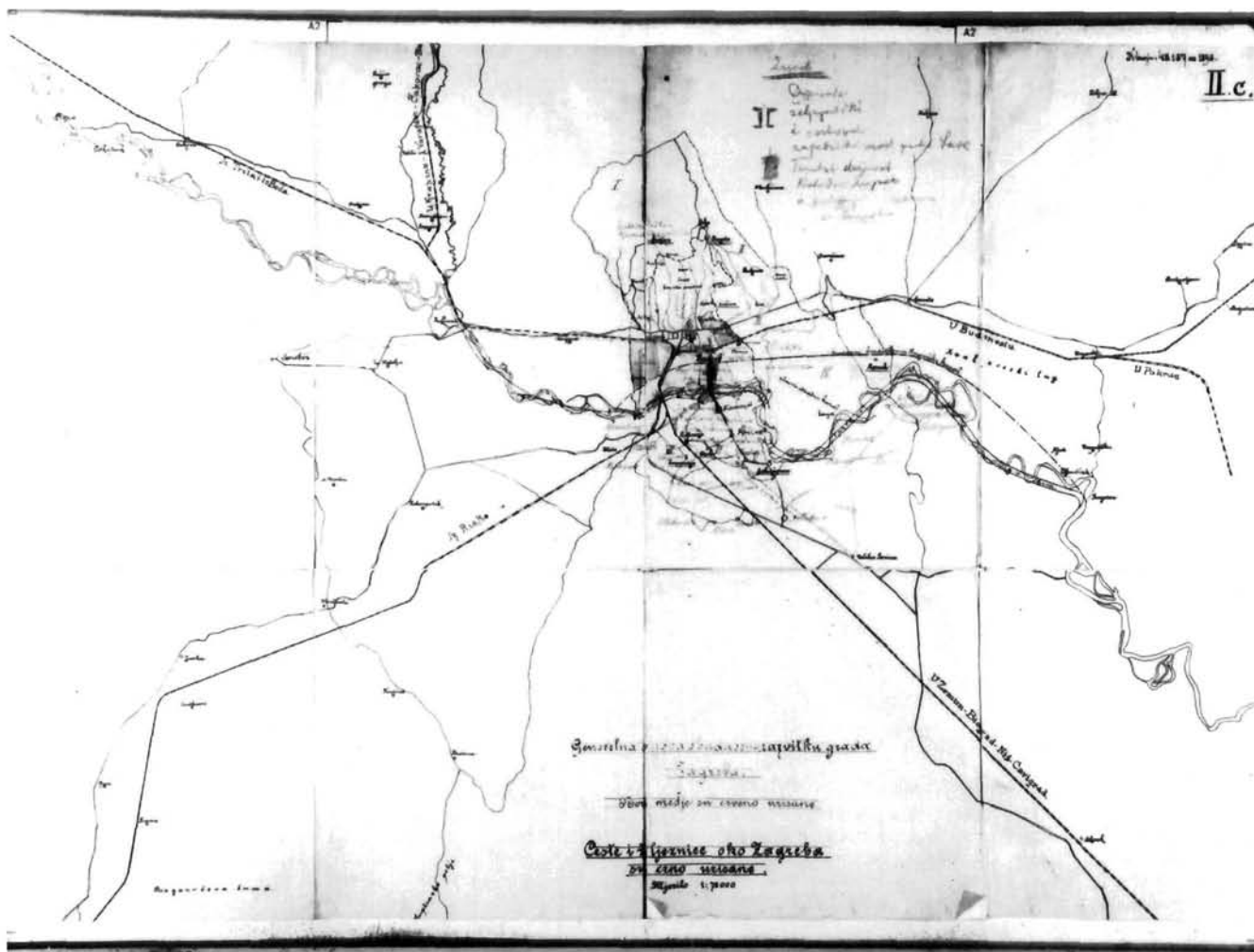
Dokument se sastoji od nacrti i opširnog teksta. »Nacrt područja i okolice slob. kr. glavnoga grada Zagreba. Osnova za budući raspored željezničkih uredaba« vlastoručno potpisuje Milan Lenući i datira veljačom 1907.⁶⁰ Također potpisuje i tekstualni prilog »Opis osnove gradskog građevnog ureda za budući raspored željezničkih uredaba u gradu Zagrebu, sastavljenu 1907.«, datiran ožujkom 1907. (integralno u PRILOGU).

U prvom dijelu teksta Lenući cjelovito odgovara na pitanja pripremljena za anketnu raspravu 22. prosinca 1906. i definira novi koncept vođenja željezničkih pruga gradom, te lokacije ranžirnog s teretnim kolodvorom i luke. Razrađuje svoju radi-

kalnu varijantu: »istočnu« prugu, od Državnog do novog, ranžirnog i teretnog u Borongaju predlaže podignuti tako da se na tom potezu mogu uspostaviti šest cestovnih prolaza. Ranžirni i teretni kolodvor spaja s lukom, smještenom u dijelu napuštena rukavca Save, novom prugom od koje se odvajaju i dalje granaju industrijski kolosijeci za industrijsku zonu, na području istočno od te pruge. Novu industrijsku prugu predviđa i za postojeću industrijsku zonu istočno od Državnog kolodvora i između sabirnog kanala i potoka Lašćinčaka. (sl. 14)

Trokutasti spoj postojećih pruga, tzv. »deltu« na Savskoj cesti, izmješta južno od Save, kako su se to već izjasnili i sudionici prvog dijela anektne rasprave. Državni kolodvor pretvara u zaglavni, a budimpeštansku prugu vodi novom trasom sa zapadnog dijela ranžirnog kolodvora do Save i dalje novim mostom do novog križanja sa sisačkom i riječkom prugom. Stari željeznički savski most ostavlja, a sisačku prugu vodi novom trasom, izvedenu sa zapadne strane Južnog kolodvora, preko njega i dalje do novog velikoga željezničkog raskršća. Sve su nove pruge predviđene na visini koja dopušta izgradnju cestovnih prolaza.

Napokon, za sponu Samoborske i Državne željeznice, do teretnog kolodvora ne predlaže novosti: ona bi se realizirala preko Južnog kolodvora, a ako bi se izvodila prije premještanja »delte«, privremeno bi se mogla uspostaviti kroz podvožnjak na Savskoj cesti i »deltom«. No ako vicinalna željeznica dobije električni pogon, spoj s Državnim kolodvorom mogao bi se izvesti izravno gradskim ulicama.



11. »Generalna osnova o budućem razvitku grada Zagreba«, 1898. (AH, SB, TO, kut. 50)

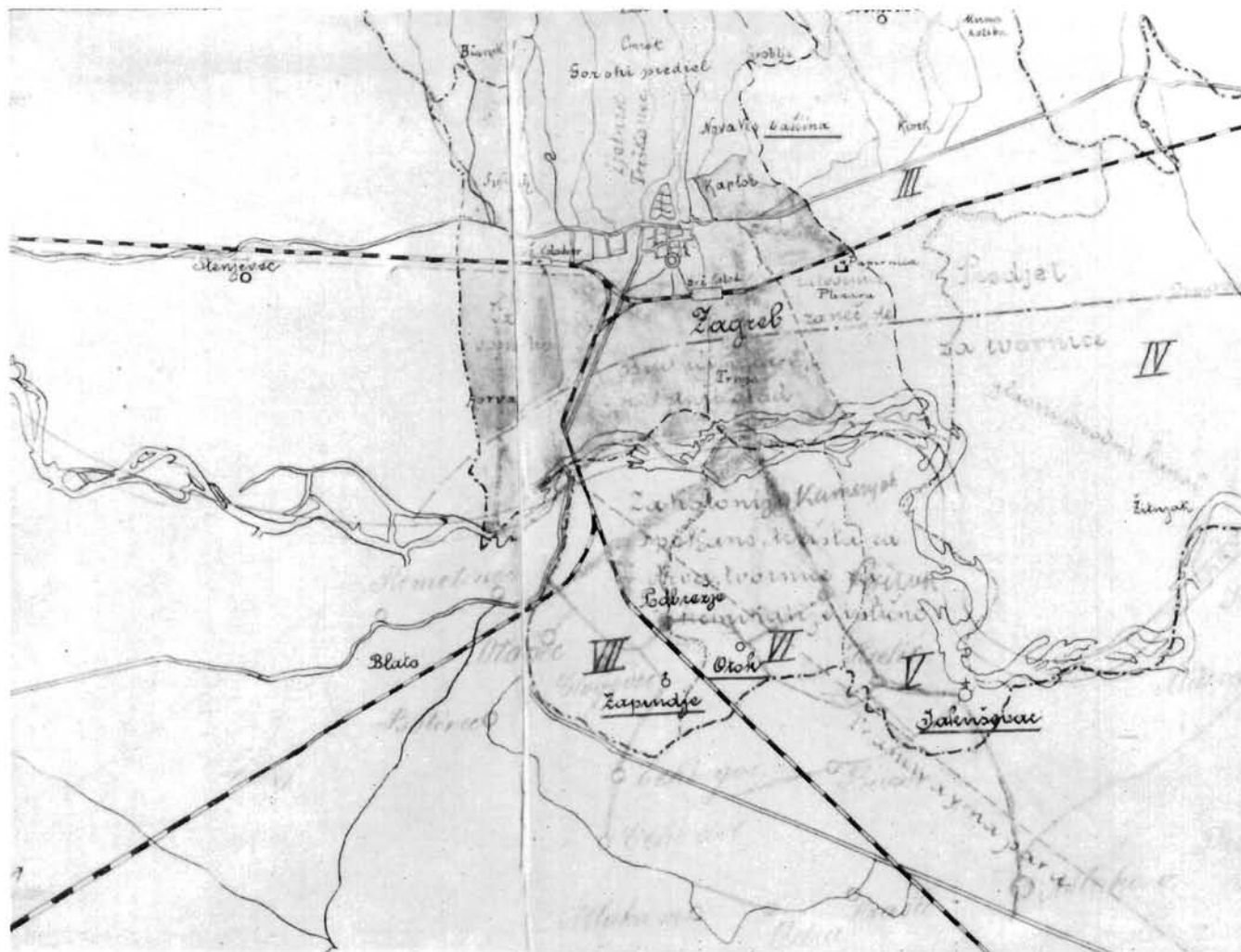
11. »General plan on the city of Zagreb's future development«, 1898 (Archive of Croatia, SB, TO, box 50)

Tim konceptom Lenuci potpuno rasterećuje gradsko područje od željezničkog prometa, koje obilazi grad: pruge sa zapada i istoka naširoko razmiče i podiže tako da ni na periferiji ne mogu ometati komunikaciju i mogući prostorni razvoj grada. Novi kolodvor smješta gotovo na istočnu među grada, Južni zadržava kompleksnu, gospodarsku i prometnu važnost, a Središnji zadržava tek funkciju putničkog gradskog kolodvora. Novi željeznički čvor smješta u područje koje ne predviđa za urbanizaciju. Ovo je prometno rješenje sasvim očito usmjereno oslobađanju za razvoj područja nekoliko puta većega od postojećega grada.

Njemu je prilagodeno i vođenje magistralnih cesta. Lenuci zadržava važnu prometnicu koja i u važećoj regulatornoj osnovi iz 1887. sa sjeverne strane prati pruge od zapadne do istočne gradske međe. Izostavlja, međutim, većim dijelom južnu prometnicu iz te osnove, koja kontinuirano prati pruge od Savske ceste do istočne međe: nju je onemogućila lokacija kolodvora i strojarske radionice, utvrđena 1891, otkako se javljaju zahtjevi za revizijom generalne osnove. Lenuci joj nalazi alternativu u južnije položenoj cesti, na liniji današnje Avenije Vukovar, prvog od pet prometnica u smjeru zapad – istok, važne za promet novog, rezidencijalnog predjela grada. No regionalni promet vodi najvećim dijelom širokim pro-

metnicama koje prate nove pruge: tako, promet s istoka cestama s obje strane industrijske zone mostovima preko Save; iz središta dugačkom radijalom iznad glavnog kanala, posred te zone, također mostom preko Save. U zapadnom dijelu grada čak tri prometnice odvoje promet preko Save i na istok: otprije planirana cesta uz potok Černomerec, koja mostom prelazi Savu; cesta uz novu prugu, izvedenu sa zapadne strane Južnog kolodvora, te cesta na liniji ukinute pruge, usporo sa Savska cestom. Dvije potonje vežu se za stari ili novi, najzapadniji most. Napokon, prometnica prati novi luk regularne Save u cijeloj širini planiranog urbanog područja, također uz industrijsku spojnu prugu; novi cestovni most predviđen u sredini tog područja važan je ponajprije za njegovu vezu s prekosavskim prostorom.

Taj prometni koncept prihvaća, dakle, dijelom rješenje važeće regulatorne osnove: prometnicu sjeverno od pruge, kao alternativu magistralnog puta zapad – istok, koji 1907. još prolazi gradom (Ilicom, Vlaškom, Maksimirskom). No on znatno rasterećuje i tu planiranu magistralu i povijesne komunikacije od zapada prema istoku novim cestama, uz nove pruge, odnosno otvara nove alternative kretanja. Bitna je novost Lenucijeva rješenja cestovnog prometa to što regionalnom, odnosno ze-



12. Detalj generalne osnove iz 1898.
12. Detail from the 1898 general plan.

maljskom i međunarodnom prometu omogućuje da naširoko obide grad i oslobađa ga od tranzita.

Ukupno Lenucijevo rješenje cestovnog prometa, tranzitnog i gradskog, čvrsto je vezano uz dva velika sustava: željeznički i kanalizacijski. Dok »obilaznice« prate pruge i vežu se uz istočni i zapadni kolodvor, dijagonalne i radijalne ceste, dakle, poprečnice koje povezuju dijelove grada, položene su iznad kanala. Taj racionalno izveden sustav svojom razgranatošću i alternativama komuniciranja potpuno zadovoljava potrebe zamišljenoga grada. A zajedno sa željezničkim sustavom, s kojim tvori cjelinu, osigurava tom novom, znatno većem Zagrebu nesmetan razvoj i cjelovito oblikovanje.

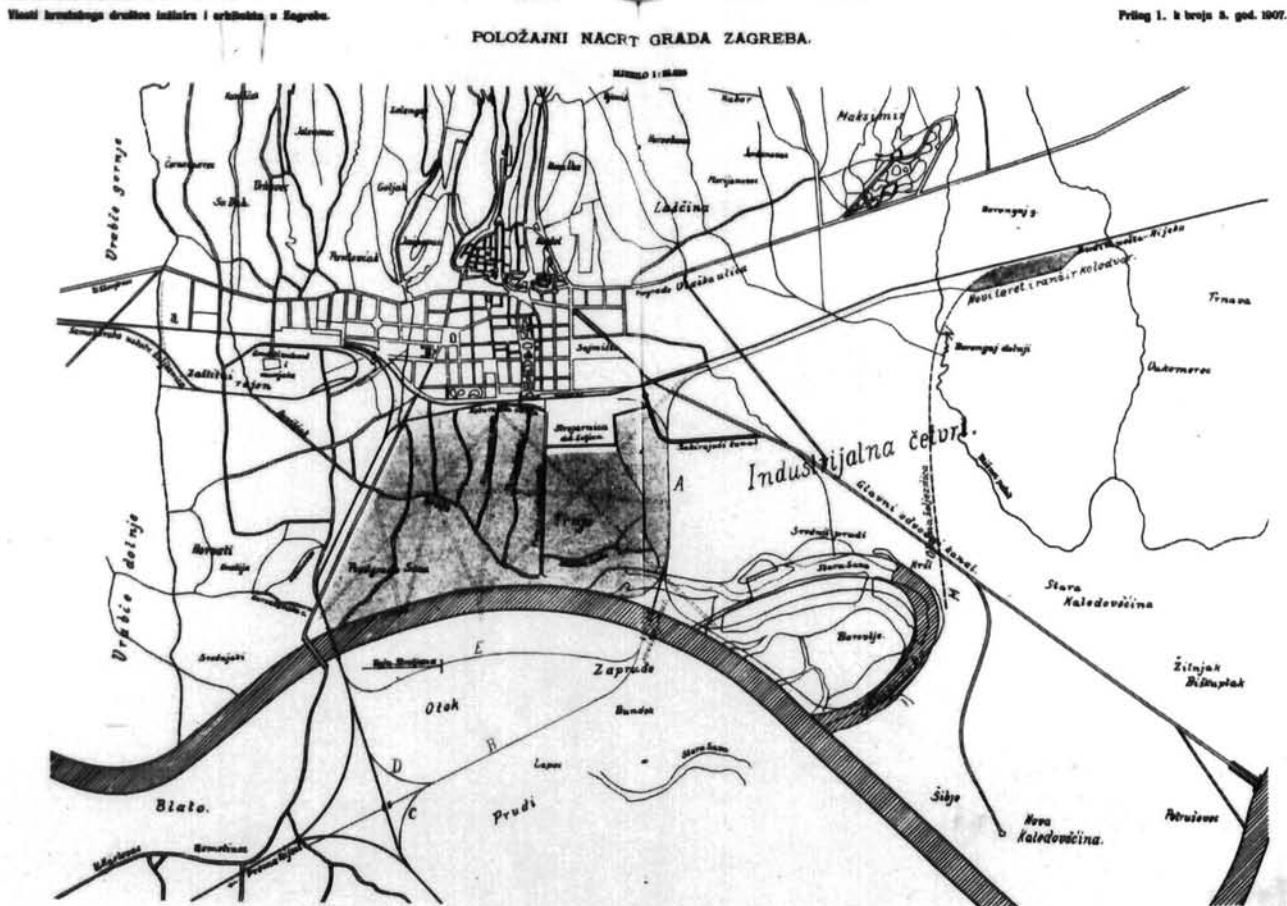
Tom namjerom određena je i najveća novost Lenucijeve regulatorne osnove; golema nova industrijska zona, gotovo jednako tako prostrana kao i nove rezidencijalne zone grada. Smještena je između nove trase budimpeštanske pruge i istočne međe, odnosno, u svom južnom dijelu, rijeke Save. Ona je planerski zalag budućnosti novog, velikog Zagreba. U dijelu sjeverno od glavnog odvodnog kanala, koji zonu rasijeća napola, smještene su u velikim pravilnim blokovima »čiste tvornice«. One su sa sjevera i istoka okružene četvrtima s radničkim stanovima.

Južno od glavnog kanala i središnjega industrijskog prostora s najvećim dijelom radničkog naselja smještena je luka s otvorenim i zatvorenim skladištima. Prostor »izrovan rijekom Savom«: starog zavoja riječnog toka, predviđen je za poljoprivrednu djelatnost (»bašte« i »salašti«), a sa sjevera i zapadno od njega, do nove trase budimpeštanske pruge, smješten je kompleks s novim sajmištem,⁶¹ klaonicom, živodernicom, strvodernicom (»karfiterija«), spalionicom smeća i industrijskim vodovodom, koji koristi riječnu vodu. Dio postojećih objekata takve namjene izmješten je, dakle, iz grada i koncipiran s novima poput industrijskog pogona.

Prostor istočno od luke, u zavoju Save, predviđen je za »nečiste«, kemijske tvornice, koje »bud svojim parama i plinovima, bud tekućinama i krutim otpadcima mogu neugodno ili nezdravo uplivati na okoliš«.

Cijelom industrijskom zonom razastrta je mreža industrijskih kolosijeka, koji povezuju sve glavne objekte i komplekse.

Prometna mreža toga velikoga novog predjela ima dvojaku funkciju: zadovoljava potrebe internog komuniciranja, no ujedno širokim prometnicama povezuje cijelu zonu s istočnim, sjeveroistočnim i zapadnim dijelovima grada. Te glavne pro-



13. Prilog iz »Viesti hrvatskog društva inženjera i arhitekata«, br. 3, 1. 6. 1907.

13. Extract from the »Newsletter of the Croatian association of civil engineers and architects«, no. 3, 1. 6. 1907.

metnice slijede bilo postojeće, povijesne putove, bilo tokove potoka (Lašćinčaka) i glavnog kanala, bilo novih pruga, a gdje god je moguće vežu se na postojeće putove susjednih predjela i nastavljaju ih, tako da industrijska zona, udaljena i izdvojena od rezidencijalnih četvrti, ipak tvori s njima cjelovit urbani organizam.

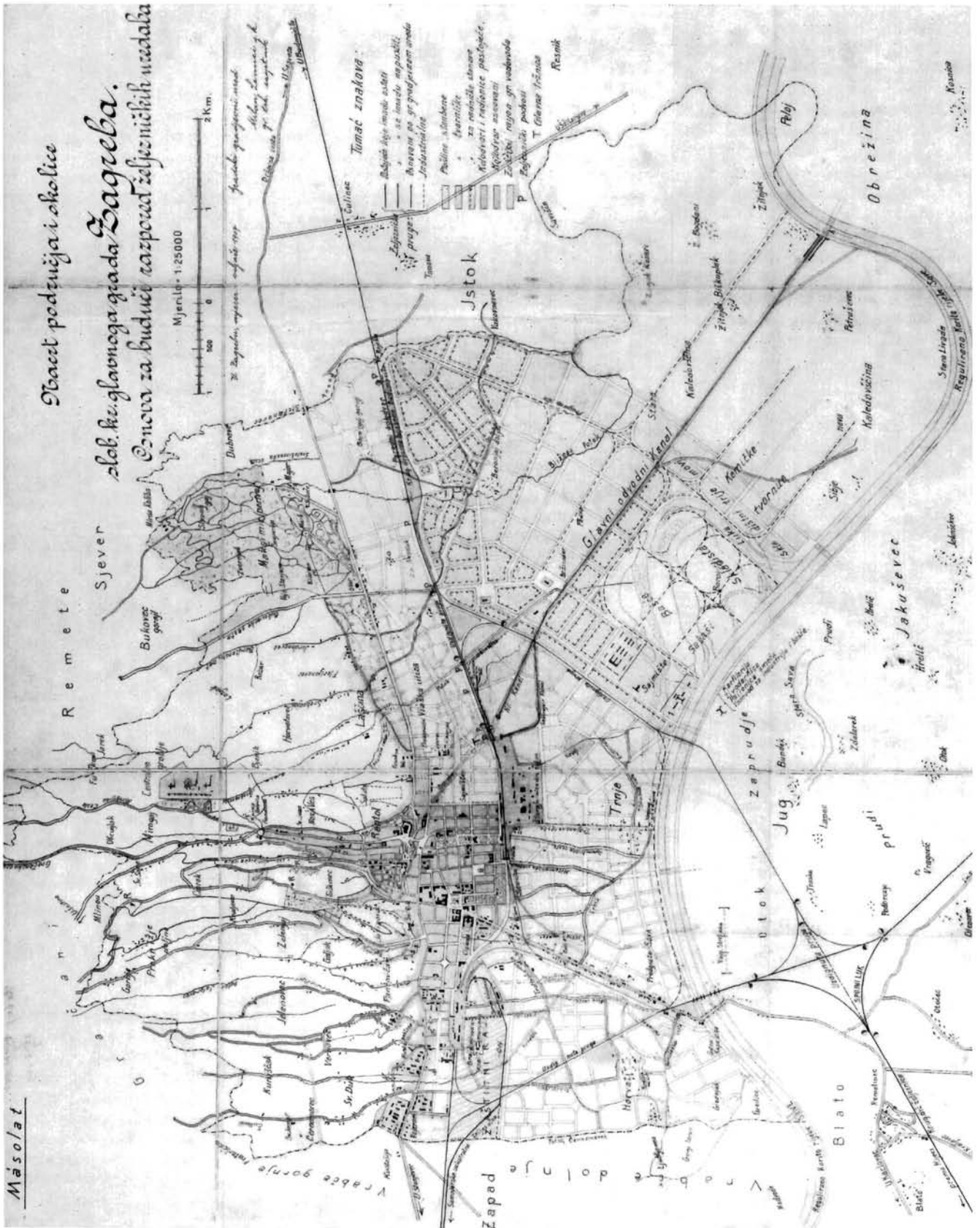
Čitav sadržajni i prostorni koncept nove industrijske zone uzorno je moderan, a u nekim svojim elementima, primjerice *ekološkom*, daleko ispred svog vremena. Čitavoj zoni, odvojenoj od grada, omogućeno je autonomno funkcioniranje. Industrijske i prometne jezgre organizirane su strogo funkcionalno, a stambenim se dijelovima prostornim rasporedom i javnim, društvenim prostorom osigurava kvaliteta života.

Kao zatečenu datost Lenuci uvažava postojeće industrijske predjele južno od pruge i istočno od strojarничkog areala, malene u usporedbi s novom zonom; oni poput klina razdvajaju planirane rezidencijalne četvrti u istočnim i južnim dijelovima grada. Industrijsku četvrt zadržava i u okolici Južnog i Samoborskog kolodvora. Tamo oko gradskog vodovoda predviđa prostranu zaštitnu zonu. Ograničenu izgradnju industrijskih pogona dopušta, napose u predjelu između postojećih pruga i Save, no uz naglašeno oštar ekološki kriterij.

Lenucijeva regulatorna osnova razlikuje se od osnove iz 1887. i oblikovanjem rezidencijalnih predjela koja predlaže u još neurbaniziranim dijelovima grada. Jedino za krajnji dio zapadnog, razvijenijeg dijela grada, sjeverno od pruge ne predviđa promjenu, nego preuzima regulaciju utvrđenu važećom osnovom. Regulacija ostalih dijelova zasniva se na planerskom pristupu, koji se može obilježiti kao kreativna modifikacija sheme strogoga ortogonalnog rastera i kao slobodna igra historicističkim urbanističkim oblikovnim motivima.

U osnovu je uključena regulacija istočnog dijela Zagreba, izradena 1905.⁶² Veoma opsežna dokumentacija o toj osnovi objašnjava planerski pristup koji se u njoj prvi put zrelo objavljuje, a u potpunosti određuje regulatornu osnovu iz 1907, koju pak Lenuci u tekstualnom prilogu prikazuje oskudno, tek u glavnim crtama. (sl. 15)

Osnovom za »dio od Draškovićeve ulice prama Maksimiru« Lenuci napušta tvrdi ortogonalnu shemu s pravilnim blokovima iz važeće regulatorne osnove 1887. i razvija novu rezidencijalnu četvrt iz jednoga oblikovnog motiva: širokog bulevara, koji blagom krivuljom prolazi sredinom tog predjela i utječe u središnju aleju najvećeg i najljepšeg zagrebačkog perivoja, Maksimira. »Sjajna ulica«, Prachtstrasse, im višestruku i slo-



14. »Nacrt područja i okolice slob. i kr. glavnoga grada Zagreba. Osnova za budući raspored željezničkih uredaba«, 1907 (HAZ, GPZ, GO, sign. 58)

14. »Plan of the area and the surroundings of the Royal Borough and capital city of Zagreb. Plan for the future arrangement of railroad regulations«, 1907 (Historical Archive of Zagreb, GPZ, GO, sign. 58)

ženu zadaću: ona je nova izravna spona između središta grada i Maksimira, luksuzna stambena ulica, šetaliste i prometnica za »kolni i pješački osobni promet«, dok se teretni promet razvodi Maksimirkom cestom i produljenom Baroševom (Branimirovom) ulicom, odnosno »u buduće ceste iza pruga kr. ug. državne željeznice«. U skladu sa svojom funkcijom povezivanja i ocjelovljenja grada i jednako tako važnom: individualizacije nove četvrti, dva i pol kilometra dugačak bulevar primjerenih je dimenzija i razvedenosti profila. Raskošan bulevar metropolitanskih dimenzija i opreme je »osnovna ideja, koja je služila za podlogu kod izradbe tog regulatornog nacrt, te je tim temeljnim pravcem uvjetovan čitav ostali razrješaj, smjer i jakost svih inih glavnih, spojnih i nuzgrednih žila«. Sa središtem grada povezan je »radialnima i diagonalnima ulicama« – tako umješno i spretno da to izaziva priznanje Hrvatskog društva inženjera i arhitekta, pozvanog da recenziraju osnovu.⁶³

Dok su glavna, »sjajna« ulica i prometne radijale povučene slobodno: prva logikom najljepšeg, ostale najkraćeg puta, interna se ulična mreža oslanja na »postojeće puteve, vodotoke i zemljišne medje, tako da se ulice po mogućnosti priljubljuju na te postojeće odnošaje«. Odatle njena nepravilnost, učestalost krivulja, tupih i oštih kuteva: riječju: slikovitost, koja uz osam trgova jamči u ovom predjelu visoku kvalitetu stanovanja.

Lenuci svoj postupak zove »prirodnim načinom regulacije grada«. Kvalifikacija zacijelo upućuje na njegovu težnju da poštuje sačuvane oblike ljudskih intervencija u prostoru iz preplanskog razdoblja, koje su izričito određene prirodnim karakteristikama tla. To se uistinu i odnosi na sve: kao što uličice prate mede ruralnih parcela, tako presječnice i poprečnice slijede povijesne putove, a magistrale, također i trgovi položeni su iznad glavnih kanala; gdje god je moguće Lenuci zadržava zatečene ceste, tek ih ispravlja i korigira. Taj »prirodni sustav« osobito se potvrđuje sjeverno od Maksimirske, u predjelu oko Petrove ulice.⁶⁴

To iščitavanje povijesne potke i topografske zadanosti osobito iskazuje kvalitetu u *povezivanju* novih s urbaniziranim područjima: nove arterije i kapilare istječu iz postojećeg sustava, granaju se, razvijaju: staro i novo stapa se u cjelinu. Na prigovor ekspertiza Hrvatskog društva inženjera i arhitekta⁶⁵ kako bi ova, kao i sve slične osnove, morala proizlaziti iz generalne urbanističke osnove za cijelo gradsko područje, moglo bi se primijetiti kako Lenuci iz strukturnih i morfoloških obilježja postojeće urbane jezgre, savršenog poznavanja teritorija buduće urbanizacije i sigurnim sluzenjem urbanističkim vokabularom izvodi cjelinu obrnutim postupkom: dio po dio.

No kao što prihvaća i primjenjuje tada nova načela, što ih popularizira ponajviše Camillo Sitte, Lenuci slobodno, tipično eklekticističkom neopterećenošću koristi bogat inventar i razvijeno iskustvo historicističke gradogradnje. Njegova »sjajna ulica« istočnog Zagreba oslanja se, zacijelo, na uzore slavni evropskih bulevara, ponajtješnje na budimpeštansku Andrassy Utja (danas Nepkoeztarsasag Utja), u profilaciji i oblikovanju njegovoj veoma sličnu sponu prvog, užeg peštanskog prstena (Kiskoeurut) s Gradskim gajem (Varosliget), nastalu od 1870. do 1885.⁶⁶

Isti pristup Lenuci iskazuje i regulatornom osnovom 1907, koja nema razinu doradenosti osnove za istočne dijelove Zagreba iz 1905, pa je on sam naziva »škicom«. »Za sve ostale predijele (osim industrijskih) škicirane su ceste, izuzev njeke glavne radialne, prometne žile po prirodnom sustavu; držeći se postojećih cesta, puteva, zemljišnih medja i vodotoka.« To

je upravo očito u predloženu nepravilnom rasteru prostrana područja južno od kolodvora, gdje za volju tih zadanosti odbacuje apstraktnu shemu važeće generalne osnove (1887) i iz njih izvodi novu mrežu. U njoj nema snažnih osovina do rijeke: Lenuci – i sam sudionik oblikovanja Donjega grada – i ne pomišlja na kontinuiranje zelenih osovina trgova-perivoja, ni na aplikaciju donjogradske urbane matrice na području do Save, poput kasnijih, i mnogo kasnijih zagrebačkih urbanista opsjednutih idejom preuzimanja (ili parafraze) povijesne urbane strukture za volju, navodno, koherencije cjeline i memorije.

Zadržava, međutim, u ispravljenim trasama sve povijesne komunikacije ovoga predjela u smjeru sjever – jug, neke štoviše u izvornoj duljini: Trnjansku, Paromlinsku, Miramarsku, Cvjetnu i dijagonalnu Vrbik. Na većini križanja s poprečnicama zasniva trgove. U smjeru zapad – istok predložene su čak četiri usporedne avenije, od kojih dvije, južnije, blagim zakrivljenjima unose u urbanu strukturu motiv riječnog luka. Avenije sežu do snažne radialne komunikacije što s jugozapadnog ugla strojarničkog areala vodi do novoga cestovnog mosta na Savi. Ona je glavni oblikovni motiv rezidencijalne četvrti između stare i nove industrijske zone.

Regulacija, začudo, ne valorizira rijeku. Iako se na njoj javlja čak šest novih mostova, od toga tri cestovna u širini budućega rezidencijalnog područja, njenom izravnanim sjevernom obalom, ponuđenom gradu, Lenuci provodi industrijski kolosjek – sponu između novog ranžirnog i najstarijeg, Južnog kolodvora – slično kao u Pešti, a uz njega cestu. Rijeka, kao nekoć pruga, označuje granicu grada. Njene potencijale Lenuci kompleksno koristi u utilitarnoj, industrijskoj sredini, ali za oblikovanje grada Sava mu nije izazov: grad joj okreće leđa periferijom.

Zapadni dio grada, od Savske ceste do gradske mede, oblikovan je prema istim načelima kao najveće, središnje područje južno od pruge: utrte povijesne komunikacije postaju svojim novim izravnanim, proširenim trasama glavne arterije, a nova tlocrtna struktura iskazuje se hibridnom geometrijom, koja u zatečeno unosi red ludičkim inačicama poznatih shema.

Uklanjanje željezničkog nasipa s prugom omogućuje potpuno spajanje dijelova grada zapadno i istočno od pruge: novi »južni« Zagreb sačoliko se prostire od napeta luka regulirane rijeke.

Zagreb fin de siècle, raspoređen ispod povijesnog dvograda u pravilnim kazetama svoga racionalističkoga historicističkoga ortogonalnog rastera, ponešto izdužen prema zapadu, sa zelenom bordurom perivoja uokolo središta, prikazuje se u ovoj osnovi kao jezgra novoga grada, za nekoliko stotina stanovnika.⁶⁷ sav prostor širokog pojasa ispod njega namijenjen je stanovanju. Svaki mu je predio individualiziran, zahvaljujući ravnoteži između poštovanja svih biljega ljudskog posvajanja prostora i slobode kojim se iskušane oblikovne mogućnosti rabe za njihovo preoblikovanje i za restrukturiranje prostora. Taj novi red nije apstraktan: on je izveden iz teksture koja je autohtona. Gdje je nema, Lenuci realizira samosvojnost prostora artikulacijom njegovih mogućnosti unutar velikoga urbanog sklopa, kojeg je dio. Iako se u cjelini razabiru pojedini sastojci, ona djeluje jedinstveno. No to nije čvrstoća pravilnoga geometrijskog skeleta, kao u ranije, donjogradske jezgre, nego organski razvijena, gotovo iskačkanog tkiva: dio izraza iz dijela.

To načelo *iz-vodenja* Lenuci iskušava na svojstven način: novo zadržava pupčanu vezu s predašnjim, iz kojega nastaje, i istodobno se razvija preoblikovanjem, propitivanjem i – destabi-



15. »Regulatorna osnova grada Zagreba. Dio od Draškovićeve prema Maksimiru. Pregledni nacrt.«, 1905.
15. »City plan of Zagreb. Part from Draškovićevea street towards Maksimir. Site Plan.«, 1905.

lizacijom ishodišnoga. Odatle hibridnost koja obilježuje ne samo ovo, zacijelo kapitalno djelo, nego i ostala djela Milana Lenucija u doba njegova apogeja u prvom desetljeću novoga stoljeća. On ostaje umjetnik kontinuiteta, ne odbacuje ništa. Sasvim u duhu novih kritičkih odmaka od tradicije, iz koje i sam poniče, i teorijskih perspektiva nemirnog i virulentnog doba koje živi, Lenuci ispituje mogućnost održavanja i razvijanja te tradicije. Uza svu inovativnost on ostaje historicistom, kao što žudnja umjetnosti razdoblja, koje se izdaje secesijskim, za odvajanjem, uzletom, novim, mladim – riječju: drukčijim, nije rastočila njenu duboku ukorijenjenost u povijesti. Štoviše, ona je, kao i cijelo Lenucijevo zrelo djelo, koje potpuno pripada tom »srebrnom« razdoblju, pokazala što je moguće izgraditi na tradiciji kulture snažno obilježenoj povijesnom svijesti.

Kontinuitet Lenuci kultivira i u odnosu prema vlastitu djelu. Najnoviji projekt ne nosi samo konceptualne značajke neposredno prethodnoga, nego iz njega izvlači konzekvencije na sasvim praktičnoj razini: primjerice, prenosi u njega ranije promišljenu, razmotrenu lokaciju veletržnice, na najpovoljnijem mogućem mjestu⁶⁸ a utvrđivanje lokacije sajmišta za osnovu 1907. očito je potpomogla opravdana primjedba Hrvatskog društva inženjera i arhitekta u povodu osnove iz 1905. u kojoj o sajmištu još nije bilo govora.

*

Osnova za »južni« Zagreb upotpunjuje opus zacijelo najvažnijega zagrebačkog urbanista svih vremena u esencijalnom smislu. Milan Lenuci izražavao se fragmentom; zacijelo ne svojom voljom. Ma koliko njime pokazao svoje inženjerske i artistske mogućnosti, kulturu i individualnost, koliko god njegovi projekti naznačavali moguću cjelinu, Lenucijeve planerska vizija Zagreba nije bila sasvim dohvativa. U slagalici, koje su dijelovi nastajali od devedesetih godina 19. do polovice drugog desetljeća 20. stoljeća, a dotiču gotovo sva područja Zagreba, nedostajao je sastojak koji se tiče prostora njegove budućnosti. Ma koliko djelića pridolazilo, slika urbanista morala je bez tog dijela ostati krnja.

Osnova iz 1907. pokazuje sada da je Milan Lenuci osvojio taj prostor budućnosti Zagreba potpuno na razini evropske gradogradnje svoga doba i jednako se tako potpuno realizirao i sam. Nadrastao je neposrednu tradiciju, iz koje je ponikao, a da nije raskinuo sponu s njom. Štoviše, iz nje je, kao iz jezgre, razvio prvu cjelovitu viziju grada do Save: metropole koju je prva generalna regulatorna osnova Zagreba 1865. verbalno naznačila, a idućih je pet dekada nije uspjelo izraziti projektom. Iako je sam svoj nacrt označio kao »*škicu*«, ona je cjelovitije i sugestivnije od dotadašnjih osnova i studija prikazala što je 19. stoljeće moglo dati Zagrebu.

U povijesti zagrebačkog urbanizma ova je osnova dokument razdoblja pune zrelosti kulture koja je zasnovala moderni Zagreb. Pri samom isteku njen je istaknuti protagonist iskazao viziju grada, gotovo nenadmašenu cjelovitošću i artikulacijom. To što je na razvoj Zagreba utjecala tek dijelom, a kao cjelina pala u zaborav, nije samo krivnja generacije koja je nakon prvoga svjetskog rata preuzela prostorno planiranje u Zagrebu, nego i sudbine koju je doživjela nakon anketne rasprave za koju je pripremljena.

Rješenje »željezničkog pitanja« 1911.

Na raspravi 16. ožujka 1907. uz predstavnike *Hrvatskog društva inženjera i arhitekta* prvi su put sudjelovali i predstavnici *Kluba inženjera i arhitekta*: Stjepan Podhorsky i Viktor Kovačić.

Svi stručnjaci, i Vladini, osim predstavnika Željeznice, uz minimalne primjedbe prihvaćaju Lenucijevo rješenje željezničkog prometa, a regulatornu osnovu u načelu. Odbijaju podrobnu raspravu bez razrade na odgovarajućoj podlozi: novoj katastarskoj snimci grada, koju treba konačno izraditi. S tim se slaže i sam Lenuci.

Dok se čeka na reakciju Ministarstva, Vlada očekuje izradu detaljne regulatorne osnove »na temelju pregledne skice«.⁶⁹ Još iste godine zagrebačka uprava nastoji s istočne strane kolodvora urediti makar i privremeni ranžirni kolodvor,⁷⁰ 1908. izražava pak želju graditi pomoćne zgrade u osi Haulikove. Grad odbija svako proširenje kolodvora kao buduću smetnju skorom rješenju problema kolodvora i pruga. Željeznica ipak gradi namjeravano.

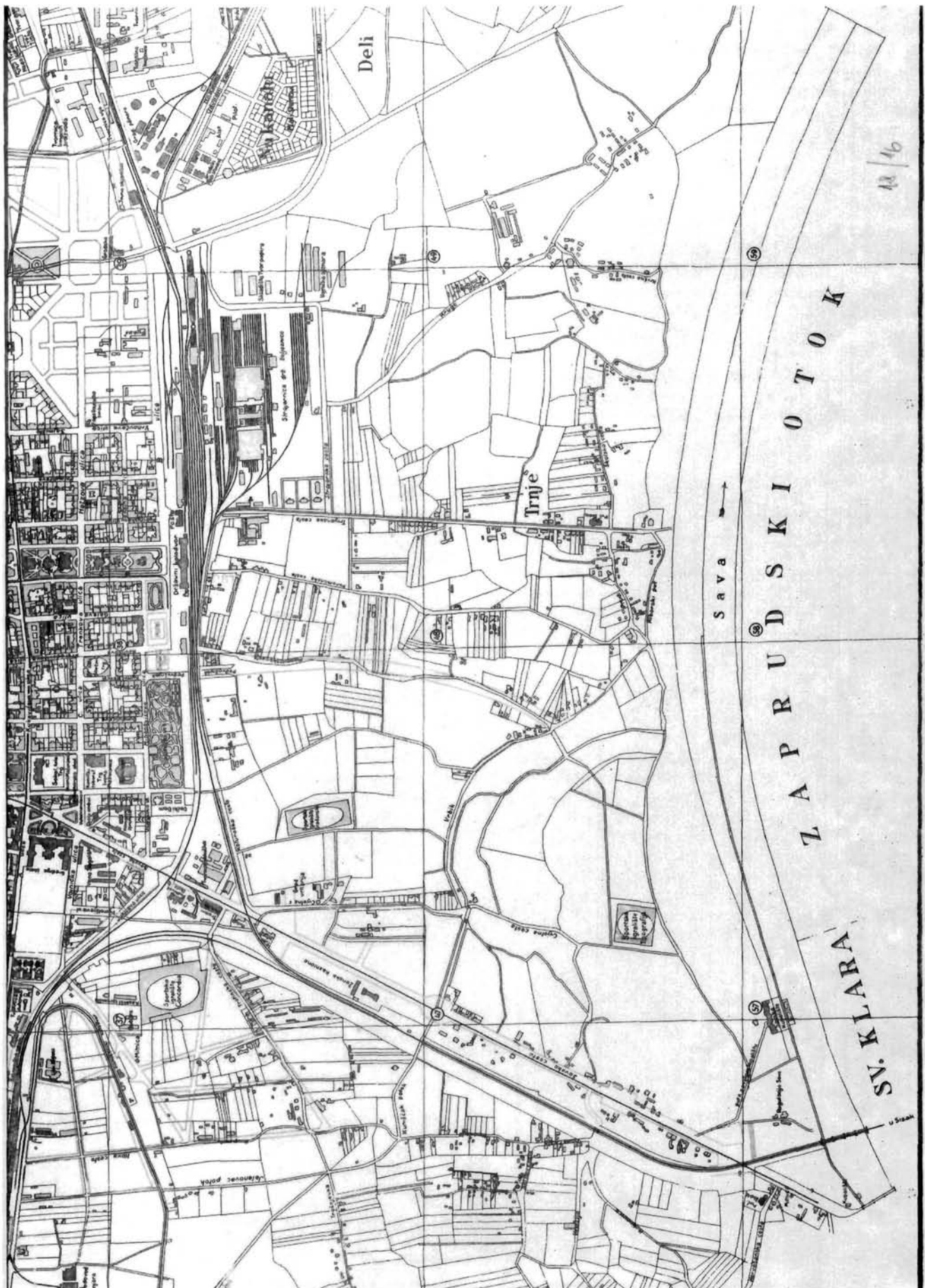
Tek 20. veljače 1909. održana je u Budimpešti, u Ministarstvu trgovine, anketna rasprava o lokaciji ranžirnog kolodvora u Zagrebu,⁷¹ na raspravu nisu pozvani predstavnici grada.

U rekapitulaciji ističe se 900.000 kruna, rezerviranih zakonskim člankom za ranžirni kolodvor u Zagrebu; potom neuspjeh prvog projekta i nalog Željeznici da preradi svoju osnovu. Dobrohotnost Željeznica ističe se iskazanom spremnošću da za realizaciju preinake projekta osigura znatno veću svotu. Predstavljena su dva projekta: skuplji predviđa podizanje kolodvora i pruga, tako da se na Savskoj cesti ispod obje pruge mogu izgraditi podvozi, u Preradovićevoj nadvožnjak, a na Ciglanu bi se podvožnjaci proširili. Drugo, jeftinije rješenje ne predviđa povišenje pruga, nego na prijelazima predlaže premoštenja.

U raspravi se ipak spominje gradsko, odnosno Lenucijevo rješenje problema. Prvi se javljaju za riječ predstavnici Ministarstva rata i zbog »vojničkih interesa« i »strategijskih razloga« odbacuje Lenucijevo rješenje s ukidanjem pruga između dvaju kolodvora, izmeštanjem spoja pruga iz grada i pretvaranjem kolodvora u zaglavne. Predstavnici Zemaljske vlade, jedini pozvani iz Zagreba, ističu povoljnost te osnove za razvoj grada i u novoj situaciji nastoje barem izboriti da se nova pruga od ranžirnog do središnjeg kolodvora podigne, da se ispod nje mogu graditi podvozi.

Ne znajući za ovu konferenciju, Gradsko poglavarstvo u travnju 1909.⁷² moli rješenje problema predstavkom, u kojoj Lenuci još jedanput obrazlaže bit svoje osnove. Neposredno nakon toga, u prosvjedu zbog izostavljanja gradskih predstavnika iz odluka o pitanju »koje je ponajvažnije za razvoj glavnoga grada«, Lenuci izražava negodovanje zbog ideje o premoštenjima: »U neposrednoj blizini mjesta, gdje bi se imalo to premoštenje izvesti, nalaze se najljepši nasadi glavnoga grada, na ime trg Franje Josipa i novi nasadi u Mihanovićevoj ulici, kojima botanički vrt čini nastavak, a krug ovih perivoja završuje na Zapadnom perivoju i Sveučilišnom trgu. – Predloženo premoštenje u produljenoj Haulikovoj ulici prekinulo bi ukusno zasnovanu harmoniju ovoga kruga javnih nasada i upravo nagrdilo čitav onaj otmjeni gradski predjel.«⁷³ U situaciji kad se ugrožava sam integritet središta grada, predlaže minimalističku varijantu, koju je svojedobno iznijela prva ekspertska grupa *Hrvatskog društva inženjera i arhitekta*, a plenum potom odbacio: da se pruge podignu tako da se ispod njih mogu izvesti podvozi i u produljenoj Haulikovoj i na Savskoj cesti.

Grad je, dakle, osporio odluke budimpeštanske ministarske konferencije iz 1909. Rješenje problema pronađeno je 17. ožujka 1911. Okolnosti su se izmijenile: Željeznica je odustala od gradnje ranžirnog kolodvora i riječ je samo o proširenju zagrebačkog kolodvora za lokalni promet, potrebe industrije



16. »Plan grada – detaljni prikaz centra sa naznačenim imenima ulica«, 1923. Nacrt, s elementima regulacije, prikazuje način urbanizacije područja južno od pruga.

16. »City plan – detail drawing of the center with marked names of the streets«, 1923. The design, with regulation elements, shows the way the area south of the railroad lines can be urbanized.

i trgovine. Dogovoreno je da Grad odstupi Željeznici za teretni kolodvor zemljište duž Baroševe (Branimirove), a Željeznica će u produljenju Kumičićeve ulice, ne Preradovićeve, podići podvožnjak i odstupiti sa sjeverne strane pruge zemljište za cestu usporednu s prugom. Uvažen je gradonačelnikov zahtjev »da bi se prostor pred postajnom prijamnom zgradom shodno uredio i taracao«. ⁷⁴

U artikulaciji ove nagodbe uglavljuje se: uređenje (sužene) Baroševe ceste; otvaranje ceste od Jukićeve do Haulikove sjeverno od pruge; gradnja nadvožnjaka; povišenje pruge od Haulikove prema Savskoj cesti tako da se tamo kasnije mogu izvesti podvozi, a nadvožnjak se stavlja u izgled i u osi Gundulićeve ulice. Problemi istočnog dijela grada rješavat će se neovisno o ovom dogovoru. No u kontekstu dogovora postavljeno je pitanje novog sajmišta i klaonice i određena lokacija između glavnoga kanala i potoka Lašćinčaka uz živodernicu, gdje već postoji industrijski kolosjek; dakle, elementi industrijske zone.

Napokon se zaključuje: »Gradskoj općini pruža se sada mogućnost, da ozbiljno pristupi izradbi regulatorne osnove za južni dio grada, izradbi osnove za kanalizaciju tog dijela, te da u opće pospješni razvoj grada prema Savi.«

*

Nakon gradnje podvožnjaka 1912, rekonstrukcije pruge i proširenja kolodvora područje južno od njih zaposjedano je čak ispod razine očekivanja regulatorne osnove iz 1887. (sl. 16)

Posljedice fizički postoje i danas. A unatoč generacijama urbanističkih planova, svakovrsnih natječaja i studija, te kasnijoj masivnoj izgradnji, Zagreb se ovdje još uvijek ne može riješiti svoje negativne baštine, a kamoli potvrditi se uobličjenjem svoga novog središta.

Kratice

AH	Arhiv Hrvatske
GO	Građevni odsjek
GPZ	Gradsko poglavarstvo Zagreba
HAZ	Historijski arhiv u Zagrebu
IZVJEŠĆE	(godišnje Izvješće o sveobćoj upravi slobodnog i kraljevskog glavnoga grada Zagreba)
MGZ	Muzej grada Zagreba
NN	Narodne novine
SB	Savska banovina
SZ	Skupština zastupstva grada Zagreba
TO	Tehnički odsjek
UO	Unutrašnji odsjek
ZV	Zemaljska vlada

Bilješke

- 1
HAZ, GPZ, GO, sv. 58, dalje HAZ, 58.
- 2
Djelo Milana Lenucija i njegova valorizacija zapošljavala je i zapošljava niz istraživača: **L. Dobronić**, *Stari planovi Zagreba*, Urbanistički zavod Zagreba, Zagreb, 1961; **A. Glunčić**, *Urbane vrijednosti starog Zagreba*, Zagreb, 1966; **Ž. Čorak**, *Odlomci o genezi modernizma*, Arhitektura, 165/7, Zagreb, 1976; **I. Maroević**, *Historicizam u Zagrebu*, Peristil, 20, Zagreb, 1977; **E. Franković**, *Uloga Hermanna Bolléa u urbanističkom planiranju Zagreba*, Život umjetnosti, 26/27, Zagreb, 1978; **D. Cvitanović**, *Arhitektura monumentalnog historicizma u urbanizmu Zagreba*, Život umjetnosti, 26/27, Zagreb, 1978; **E. Franković**, *Pregled urbanističkog planiranja Zagreba i podbrežje Medvednice*, elaborat Instituta za povijest umjetnosti: *Povijesni identitet sjevernog područja grada Zagreba, podbrežje Medvednice*, Zagreb, 1980; **V. Ladović** i **N. Premerl**, katalog izložbe *Potres 1880. i izgradnja Zagreba*, Muzej grada Zagreba, siječanj i veljača 1981; **O. Maruševski**, *Grad za pedeset tisuća stanovnika*, Kaj, 1, Zagreb, 1983; **E. Franković**, *Gradnje, norme i spomenici*, Arhitektura, 184+185, Zagreb, 1983; **O. Maruševski**, *Iso Kršnjavi kao graditelj*, Zagreb, 1986; **E. Franković**, *Regulatorna osnova istočnih područja Zagreba*, Zbornik za narodni život i običaje JAZU, Zagreb, 1983; **E. Franković**, *Lenucijeva era*, Arhitektura 204-207, Zagreb, 1988; **S. Knežević**, *Mjesto Zrinjskog trga u genezi zagrebačke 'zelene potkove'*, Radovi Instituta za povijest umjetnosti, 11, Zagreb, 1988; **S. Knežević**, *Utemeljiteljska kultura – na primjeru reprezentativnih urbanih prostora Zagreba*, Peristil, 31-32, 1988/89; **S. Knežević**, *Geneza Trga maršala Tita i 'zelena potkova' u Zagrebu*, Godišnjak zaštite spomenika kulture Hrvatske, 14/15, 1988/89; **Z. Jurić**, *Arhitektura Zagreba u razdoblju od 1850-1914. godine*, disertacija, Zagreb, 1991.
- 3
Publikacija *Obrazloženje regulatorne osnove grada Zagreba i predlozi za odobrenje i provedenje iste*, Zagreb, 1887, str. 3 i sl.
- 4
HAZ, 58; ZV, 30.063 8. 2. 1888.
- 5
SZ 3. 8. 1896, čl. 351; SZ 8. 6. 1897, čl. 139.
- 6
O izgradnji željeznica u Hrvatskoj: **B. Stulli**, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj*, I, II; Zagreb, 1975, i **M. Gross**, *Počeci moderne Hrvatske*, Zagreb, 1985. (poglavlje V. *Promet i privreda*, str. 220 i sl.).
Rješenje o pripremi za gradnju pruge Zagreb – Sisak izdano je još 1850. Gradnja pruge Zidani Most – Zagreb dopuštena je 1852. kada Društvo za hrvatske željeznice, osnovano 1857, preuzima izgradnju pruga Zidani Most – Zagreb – Sisak i Zagreb – Karlovac i dobiva obvezu da počne s pregradnjama za realizaciju pruge Sisak – Karlovac i Velika Kaniža – Zagreb. Godine 1858. nastaje golem konzorcij *K.k. privilegierte suedliche Staats-, lombardisch-venetianische und central-italienische Eisenbahngesellschaft*, s kojim se sjedinjuje i društvo koje je već imalo koncesiju za izgradnju hrvatskih željeznica. Društvu Južne željeznice koncesija za izgradnju hrvatskih pruga predana je 1858.
- 7
HAZ, 58; GPZ, 3.096 30. 1. 1906. zapisnik prigodom političkog ophoda »glede gradnje kolodvora za sastavljanje vlakova«.
- 8
B. Stulli, *Prijedlozi i projekti ...* Uvod, str. 108 i sl.
- 9
SZ 11. 1. 1864, čl. 8; SZ 5. 2. 1865; SZ 8. 3. 1865.
- 10
AH, NV, kut. 146, br. 13147.
- 11
HAZ, GPZ, Zapis gradskog vijeća 12/1850. Ta lokacija za kolodvor predložena je još 1850. kad se tražilo mjesto za kolodvor pruge od Zidanog Mosta.

- 12
SZ 29. 1. 1868. (odobrenje da se ta pruga gradi na trošak erara).
- 13
O ophodu: AH, UO, ZV, kut. 631; ZV, 25.410, 5. 10. 1883.
- 14
HAZ, 58; GPZ, 15.647/IV. 1909.
- 15
Podvoz je na profilu 1024/1025, otvora 4.40 m. HAZ, 58, zapisniku komisije »zbog ustanovljenja građevnih detalja željezničkih podvoza kraj trga 'Ciglana'«, 5. 9. 1901. priložen je prepis zapisnika »ophoda« pruge Zagreb – Križevac od 15. 6. 1868.
- 16
Predstavke ministarstvu trgovine i komunikacija: SZ 14. 4. 1868; AH, UO, ZV, kut. 631 (GPZ, 1.208 27. 2. 1869); SZ 24. 8. 1868, čl. 9; SZ 2. 9. 1869, čl. 10, i AH, UO, ZV, kut. 93 (47. sjednica Sabora; o predstavi SZ od 24. 10. 1869); SZ 2. 3. 10. i 18. 10. 1871, čl. 11; SZ 18. 7. 1872, čl. 10. Molba da se uz kolodvor gradi i strojarska radionica: SZ 19. 8. 1873, čl. 10, i AH, UO, ZV, kut. 93 (74/21. 22. 12. 1874). NN, 31. 5. 1883. (o »adresici« gradana Zagreba; molba da se uz kolodvor i strojarsku radionicu gradi kanal od Rugvica). AH, UO, ZV, kut. 631 (ZV, 40. 125 15. 10. 1883. s dvije molbe za gradnju kolodvora i radionice). SZ 6. 10. 1883 i NN, 8. 10. 1883. (rasprava i kritika lokacije kolodvora koju predlaže Željeznica). SZ 14. 7. 1883, čl. 5, i NN, 16. 7. 1883. (Trgovačko-obrtnička komora upućuje 11. 11. 1882. predstavku s molbom da se ublaže problemi komuniciranja između dijelova grada sjeverno i južno od pruge u području Južnog kolodvora; predloženo rješenje odlaže se u očekivanju gradnje središnjeg kolodvora.)
- 17
NN, 28. 8. 1884. (»Sriedišnji kolodvor i tvornica strojeva u Zagrebu«).
- 18
AH, UO, ZV, kut. 631 (ZV 33.232 11. 8. 1884); dopis Ministarstva 18.481 31. 7. 1884.
- 19
SZ 8. 10. 1884.
- 20
Osnova je izrađena 1887, a zakonsku snagu dobiva 1888.
- 21
Sa zapada prema istoku to su: ulica 19, u nastavku južno od pruge cesta 42; zapadna obodnica Zapadnog perivoja, u nastavku južno od pruge cesta 61; ulica 41 (alternativno produljena Preradovićeveva), u nastavku južno od pruge cesta 62; ulica 33, u nastavku južno od pruge cesta 64; ulica 35, u nastavku južno od pruge cesta 65; ulica 39, u nastavku južno od pruge cesta 68.
- 22
NN, 16. 1. 1890. (»Državni kolodvor i strojarnica u Zagrebu«).
- 23
NN, 16., 2. 1890. (»Državni kolodvor i strojarnica u Zagrebu«); NN, 26. 2. 1890. (»Novi zagrebački kolodvor«, najava tehničkog obilaska terena); NN, 28. 2. 1890. (»Novi kolodvor«, izvještaj o komisijskom obilasku 26. 2. 1890); SZ 3. 3. 1890, čl. 103, 118, 119. (rasprava o lokaciji, prometnim posljedicama gradnje kolodvora, finansiranju nabave zemljišta); NN, 7. 3. 1890. (»Gradnja novoga kolodvora«, opširni komentar SZ 3. 3.); SZ 24. 3. 1890. (odluke o nabavi zemljišta i načinu finansiranja); NN, 26. 3. 1890. (komentar SZ 24. 3.); SZ 4. 8. 1890, čl. 383 (dozvola Ministarstva trgovine za gradnju kolodvora i spojne pruge; lokacija prijamne zgrade po želji zastupnika).
- 24
NN, 26. 2. 1890. (»Novi zagrebački kolodvor«).
- 25
HAZ, GPZ, opći spis 1.823/890; lokacija Botaničkog vrta utvrđena je 1889, kad je objavljena osnova za eksproprijaciju zemljišta i izrađen projekt vrta, a zemljište je Vladi predano 1890.
- 26
AH, SB, TO, kut. 48 »Nacrt glede preinake regulatorne osnove i to za napuštanje ulice br. 13 i trga F te otvorenje nove ulice br. 13/1«, od 10. 6. 1891. odobren 21. 5. 1892.

SZ 6. 4. 1891, čl. 114 (prijedlog izmjene regulatorne osnove).

SZ, 4. 1. 1892, čl. 3 (ZV, 22.279 26. 6. 1891. načelno odobren zaključak o promjeni regulatorne osnove). SZ 13. 6. 1892, čl. 218 (ZV 19.508 21. 5. 1891. odobrila promjenu regulatorne osnove).

27
Gajeva ulica zatvorena je 1. 10. 1890. NN, 29. 9. 1890. (»Zatvorena cesta«, oglas Gradskog poglavarstva).

28
SZ 3. 3. 1890, čl. 118; SZ 24. 3. 1890.

29
SZ 21. 5. 1890, čl. 269 (odluka o nabavi zemljišta za strojarsku radionicu); AH, UO, ZV, kut. 815, GPZ, 12.984 14. 6. 1890. zaključak (SZ 2. 6. 1890, čl. 269) o nabavi zemljišta. Kako je uvjet da se strojarska radionica gradi u Zagrebu bio da grad za nju daruje zemljište, grad je za nabavu zemljišta uzeo zajam kod Ugarske hipotekarne banke u Budimpešti. (IZVJEŠĆE za 1890. Odluke o tome donesene su 20. 3. i 20. 10. 1890. Teren je komisijski pregledan 15. 5. 1891, kada je utvrđena lokacija).

30
HAZ, GPZ, GO, sign. 347 (građevna dozvola za gradnju prijamne zgrade zatražena je 27. 9. 1890. a izdana 12. 2. 1891); HAZ, GPZ, GO, sign. 3032 (građevna dozvola za »podignuće tvorničkih sgradah strojarnice« izdana je 1. 5. 1893).

31
NN, 14. 2. 1894. »Gradnja strojarnice«, »Kuće ove biti će građene po sistemu, kako se danas obično grade radnički stanovi u naprednim gradovima; svaka će kuća imati i bašću, od koje će svakomu stanovniku jedan dio na uporabu služiti.«

32
NN, 12. 9. 1894. (»Glavna strojarnica kr. ug. drž. željeznice«; »prekrasna građevina sa 20 metarah visokim dimnjakom, koja će služiti za tvornicu uljenog plina«; u članku se najavljuje i potiče proširenje pogona).

33
HAZ, 58; GPZ, 42.088/1895. U konceptu predstavke (SZ 7. 2. 1896, čl. 52) naglašava se kako su zastupnici prigodom obilaska sagrađenog kolodvora 10. i 11. 6. 1892. predložili da se na prelazu Preradovićeve ulice izvede podvoz, što je jeftinije nego na Savskoj, gdje Ministarstvo nije pristalo izgraditi nadvožnjak kako su to u ophodu prigodom gradnje kolodvora 25. 2. 1890. zatražili gradski zastupnici. Predstavka je upućena 18. 2. 1896.

34
HAZ, 58; ZV, UO, 34.037 16. 6. 1896. (Ministarstvo odbija molbu zbog financijskih razloga, ali naređuje zagrebačkoj upravi da »manevriranje i skladanje vlakova« izvodi »na kraju postaje prema Budapešti«, dakle, na istočnoj strani). SZ 6. 7. 1896, čl. 235 (odluka da se predstavka ponovi!)

35
HAZ, 58; GPZ, 36.937/1896. Uz obrazloženje priložen je: »Položajni nacrt zasnovanoga premoštenja željezničke pruge između državnoga i južnoga kolodvora«, datiran 18. 11. 1896; Lenucijeva signatura 21. 11. 1896. Isti nacrt u AH, SB, TO, kut. 50.

36
HAZ, 58; UO, ZV, 29.071 21. 5. 1897. sa zapisnikom komisije.

37
HAZ, 58; GPZ, 9. 962/1900. (interpelacija i odgovor).

38
SZ 10. 1. 1901, čl. 8.

39
HAZ, 58; UO, ZV, 55.180 7. 9. 1901.

40
SZ 11. 11. 1901, čl. 226; HAZ, GOZ, GO, sig. ZV, 84.194 22. 5. 1902. (dopušta se pokriti dio svote iz raspoloživih sredstava zajma, a ostatak na teret posebnog zajma).

41
HAZ, 58; GPZ, 47.976/1902.

42
AH, SB, TO, kut. 50. U studiji *Lenucijeva era* (nav. u bilj. 2) E. Franković pripisuje tu osnovu Milanu Lenuciju.

43
HAZ, 58; ZV, 28.661/IV. 1906. 18. 9. 1906; GPZ, 44.675/1906. sa zapisnikom ankete 22. 12. 1906.

44
Genezu te generalne osnove moguće je rekonstruirati: njen je neposredan povod regulatorna osnova za Savsku cestu 1898. Iako je u gradskoj Skupštini prihvaćena 7. lipnja 1898, Vlada je ne odobrava, nego je vraća za zahtjevom da se prepravi i sa studijom svoga Građevnog odsjeka. Međutim Skupština odlučuje ostati kod prvotne verzije osnove i istodobno moli Vladu »da odustane od zahtjeva glede izradbe generalne regulatorne osnove sve dotle, dok ne bude riješeno pitanje regulacije Save i s tim suvislih uredaba, te pitanje proširenja grada Zagreba preko njegovih sadanjih medja, od koji će rješenja znatno ovisiti ustanovljenje prometnih pravaca i dispozicija raznih gradskih uredaba, skladišta, trgova, mostova, javnih sgrada i t.d.«

45
Novi teritoriji obilježeni su brojkama od I. do VII. »Zoning« ne odstupa mnogo od onoga važeće regulatorne osnove. Tako se u sektoru I. označenu kao »Gorski prediel« predviđa u medvedničkom podbrežju »hidropatičko klimatsko lječilište«, nešto južnije oznaka »Ljetnik Tuškanac« pobježe obilježuje karakter rezidencijalnog područja. Uz istočnu gradsku među, između Maksimirske ceste i željezničke pruge predviđen je prostor »Za bolnice« (u oslonu na aktualne rasprave o smještaju nove zemaljske bolnice), a južno od njega, između pruge i rugvičkog kanala, »Za tvornice, za nečiste«. Tu je i lokacija za novu plinaru. Istočno od očekivane nove gradske mede, u sektoru IV. je »Prediel za tvornice«, a na njegovu istočnom kraju, uz selo Resnik, na rugvičkom kanalu, naknadno je unesena lokacija »Za kolonije, opekane, tržište za drva, tvornice za kemikalije i slično«. Na zapadnoj periferiji, zapadno od kolodvora Južne željeznice, rezerviran je prostor »za vojničvo« – kasarne.

46
»Glossarium artis, Staedte-Villes-Towns« München, 1987, str. 72. *Innenstadt, Stadtmitte; centre de la ville, cite; town centre, downtown, inner city*: gradsko područje koje obuhvaća gradsku jezgru i okolne četvrti.

47
HAZ, 58, GPZ, 1.910 21. 2. 1903.

48
HAZ, 58; dopis uprave željeznica 5.592 10. 3. 1904; ZV, 24.980 26. 4. 1909, sa zapisnikom anketne rasprave o ranžirnom u Budimpešti 20. 2. 1909. (rekapitulacija problema).

49
HAZ, 58; ZV, 31.500 25. 4. 1904.

50
HAZ, 58; GPZ, 22.288 31. 10. 1904. Lenucijevo obrazloženje bilo je korišteno i u drugome tematskom sklopu: 1905. kada je Vlada (ZV, 66.195. 6. 10. 1905) pozvala Gradsko poglavarstvo da ispravi regulatornu osnovu za dio grada između Vlaške i Barošve (Branimirove), Draškovićeve i Klaoničke (Bauerove) ulice bilo je pridodano objašnjenje problema osnove za istočne dijelove grada. O toj osnovi: E. Franković, *Regulatorna osnova istočnih područja Zagreba...* (nav. u bilj. 2).

51
Izmjera gradskog teritorija i izrada novih katastarskih mapa službeno je pokrenuta 1908, a završena 1914. Mape su tiskane 1915. u Budimpešti. (Izvešća o sveopćoj upravi sl. i kr. gl. grada Zagreba iz 1909. i 1913-1918).

52
HAZ, 58; ZV, 2.968 19. 1. 1906. s informacijom o terminu »političkog ophoda glede kolodvora za sastavljanje vlakova, koji je zasnovan između profila 964/985 na potezu Sesvete – Zagreb pruge Budimpešta – Rieka«, koji je za 30. 1. 1906. odredilo Ministarstvo trgovine i komunikacija.

53

HAZ, 58 (zapisnik ankete 22. 12. 1906) Lenuci navodi: »U toj izvaji istaknute želje grad. občine lijepo je podupro i izaslanik vis. kr. zem. vlade, velemožni gosp. gradj. nadsavjetnik Gjuro Augustin«, dakle, predstojnik Građevnog odsjeka.

54

HAZ, 58. Opširno o tome u zapisniku ankete u Ministarstvu trgovine 3. 2. 1909. uloženi u upis ZV, 24.980 26. 4. 1909, a prije toga u spisima ZV, 25.102 5. 5. 1906; ZV, 52.837 30. 9. 1906.

55

HAZ, 58; ZV, 34.764 30. 6. 1906. Vlada inzistira da se »pitanje tvorničkog predjela« poveže s »velevažnom osnovom budućeg kolodvora za sastavljanje vlakova posebnoga tvorničkoga kolodvora i naumljenom preudesbom sadanjega središnjega kolodvora kr. ug. državne željeznice u Zagrebu«.

56

HAZ, 58; ZV, 28.661/1906. Podloge tvore: 1. kopija generalne regulatorne osnove priložene zapisniku od 30. 1. 1906.

2. uzdužni presjek pruga, sastavljen u Gradskome građevnom uredu »na temelju osnove uprave te željeznice za poredni kolodvor«, sa svim budućim uređajima, slojnicama, visinama kanalizacije i regulacijom Save.

3. »Generalna osnova sastavljena po građevnom odsjeku kr. zemaljske vlade a privita rješnju zemaljske vlade od 5. siječnja 1899. pod br. 45187 (grad. pogl. br. 1321/1899)«.

57

HAZ, GPZ, GO, sign. 50; ZV, 85.955 3. 3. 1900. HAZ, 58 (Podvozi na Ciglani). Izgradnja vicinalne željeznice Zagreb – Samobor 1899. izazvala je nove probleme za komunikaciju između predjela grada sjeverno i južno od pruga i potrebu izrade regulatorne osnove. Najpreči je problem izgradnja podvoza ispod pruge, koja se zbog odbijanja Željeznice da sudjeluje u troškovima odlaže do 1906.

58

ZV, 3.069 18. 1. 1907. i ZV, 5.820 27. 2. 1907.

59

Viesti Hrvatskog društva inženira i arhitekta u Zagrebu, br. 1, 1. 1. 1907; 2, 1. 4. 1907; 3, 1. 6. 1907.

60

Nacrt je izrađen u mjerilu 1:25 000, a dimenzije su mu 54,5 × 43 cm. Sastoji se, očito, od dva sloja, na što upućuju ponajprije dva rukopisa: jednim, u crnom tušu, ispisani su toponimi, s mnogo grešaka. Mađarska riječ *Masolat* (kopija) sasvim u lijevom gornjem kutu i analiza pogrešaka budi pretpostavke da je posrijedi položajni nacrt izrađen u uredu Kr. drž. ugarske željeznice (u Budimpešti ili u Zagrebu). U nacrt su potom crvenim, zelenim i žutim tušem uneseni elementi regulacije, a pojedine su površine obojene pastelnim bojama: Drugom rukom, crvenim tušem ispisan je tekst toga drugog sloja regulacije. U njemu nema tipičnih grešaka prvog crtača. Tim je rukopisom ispisana i legenda na desnoj strani nacrta.

Lenucijevim lijepim i sitnim rukopisom ispisan je ispod naslova crvenim tušem tekst: »U Zagrebu, mjeseca veljače 1907 Gradski građevni ured. Milan Lenuci s k. gr. teh. savjetnik«.

61

Pitanje premještanja sajmišta postavljeno je još prigodom diskusije o regulatornoj osnovi za istočni dio grada 1905. U komentaru osnove uži odbor Hrvatskog društva inženira i arhitekta 16. 4. 1905. upozorava

na potrebu premještanja sajmišta. U odgovoru Milan Lenuci najavljuje premještanje sajmišta južno od pruge i povezuje to s gradnjom nove klaunice. I Vlada u primjedbama na osnovu 6. 10. 1905. također inzistira na premještanju sajmišta (HAZ, GPZ, GO, sign. 55, kut. 70; GPZ, 58.364/1905; ZV, 66.195/1905).

62

Riječ je o »generalnoj osnovi« za »predjel ležeći između Draškovićeve i Vrhovčeve ulice, Maximira, odnosno ceste 'Svetice', te između Vlaške ulice, Maximirske ceste i pruge kr. ug. državne željeznice«, te »predio ležeći između Maximirske, Medjašne ceste i Petrove ceste i Bukovačke ceste«. Povod izradi te osnove poziv je Vlade da se izradi detaljna osnova za dio između Vlaške ulice i Baroševe ceste (Branimirove ulice), te Draškovićeve ulice i Klaoničke ceste (Bauerove ulice). HAZ, GPZ, GO, sign. 55, kut. 70; 58.364 2. 12. 1904. Lenuci drži nužnim izvesti detaljnu osnovu iz »generalne« osnove šireg područja i predlaže stoga istim dokumentom obje. Osnovu opširno prikazuje i komentira E. Franković, *Regulatorna osnova istočnih područja Zagreba* (bilj. 2).

63

U toj se ocjeni slažu dvije, inače različite ekspertize Društva: užeg odbora od 16. 4. 1905. i upravnog odbora od 18. 4. 1909, HAZ, GPZ, GO, sign 55, kut 70.

64

HAZ, GPZ, GO, sign. 55, kut. 70 (GPZ, 64.989 9. 1. 1909). Na temelju »generalne osnove« iz 1905. Lenuci će 1909. razraditi prijedlog »perivojnog gradskog odjela« (Gartenstadt), »strogo po Sitteovim načelima«.

65

NN, 27. 4; 4. 13. i 15. 5. 1905. i HAZ, GPZ, GO, sign. 55, kut 70.

66

E. Broschek, *Die Radialstrasse in Budapest*, disertacija, Beč, 1976; **J. Steubben**, *Der Staedtebau*, Darmstadt, 1890. (o Andrassy Utja, str. 74).

67

Samo u prostoru današnjega Trnja *Tehničko mnjenje Društva Hrvatskog društva inženira i arhitekta ...* izrađeno za nastavak anketne rasprave (Viesti ..., br. 3) predviđa 130.000 stanovnika.

68

HAZ, GPZ, GO, sign. 55, kut. 70; GPZ, 58.364 ožujak 1905. Lokaciju još u prvoj prezentaciji regulatorne osnove za istočne dijelove grada predlaže na kraju radialne ulice iznad nadsvedenog potoka Medveščaka. Kasnije je tu, u Branimirovoj ulici, podignuta tržnica.

69

HAZ, 58; ZV, 39.733 6. 7. 1907.

70

HAZ, GPZ, GO, sign. 3032.

71

HAZ, 58; ZV, 24.980. 2. 4. 1909. (sa zapisnikom ankete).

72

HAZ, 58; 15.647 15. 4. 1909. (s predstavkom).

73

HAZ, 58; GPZ. 17.521 20. 7. 1909.

74

HAZ, 58; Zapisnik: GPZ, 11.337. 23. 3. 1911. *Obzor*, 21. 3. 1911. *Proširenje kolodvora i uredjenje njegova okoliša*.

Prilog

Opis osnove gradskog građevnog ureda za budući raspored željezničkih uredaba o gradu Zagrebu, sastavljenju 1907.

Pod dojmom razprava i prama želji ankete držane dana 22/XII pr. g. dao se je gr. građevni ured na rješavanje pitanja, koja su bila predmetom te ankete. Ta su pitanja u glavnom slijedeća:

I. Kako da se odstrane zaprijeke, koje čine postojeće željezničke uredbe općem prometu, a time i razvitku grada Zagreba prema Savi?

II. Kamo da se smijesti novi poredni a eventualno i teretni kolodvor ug. državne željeznice?

III. Kako da se spoje postojeće željeznice sa budućom lukom na rijeci Savi.

IV. Kako da se spoji 'Zagreb-Samoborska' vicinalna željeznica sa državnim kolodvorom.

Ad I.

1. Dio pruge državne željeznice od istočne gradske medje do državnog kolodvora.

2. Delta, koju čine željezničke pruge, ležeće između zapadnog kraja državnog kolodvora od Haulikove ulice, između kolodvora južne željeznice i između Savskog mosta. –

I.1 Istočna pruga. Gr. građevni ured došao je nakon proučavanja ovog, kao i ostalih s ovim suvislih pitanja do uvjerenja, da je najshodnije, da se pravac te pruge ostavi isti kao što je danas, nu da se nivelleta podigne tako visoko, kako bi se mogao izvesti na svakoj točki tog pružnog poteza, gdje to bude od nužde, podvoz nužдне visine za opći promet. – Tarac tih podvoza mora se opet tako visoko položiti, da bude moguće podvoze odvoditi, odnosno; da bude moguće ispod taraca kanale gradske kanalizacije provesti. –

Da se opredijele te visine uzet je za izhodište odvodni kanal gr. kanalizacije i njegova visoka voda. –

Nadalje je uzeto, da će gr. kanali, vodeći ispod željezničke pruge a time i visoka voda u njima, imati pad od 1/01000. –

Tako izračunata visina visokih voda za točke kanala u kojima oni križaju prugu državne željeznice, urisane su u uzdužni željeznički prosjek. –

Iznad ove crte povučena je u razmaku od 1.00 m usporednica, koja predstavlja visinu podvoznih taraca. –

Ta visina jest nužдна za zračni prostor u kanalu iznad najviše vode; nadalje, za kanalni svod i za cestovno tijelo. –

Iznad ove crte povučeno od opet 4.5 m nad njom, treća usporednica, koja prikazuje tjeme podvoza to jest donji rub željezničkih mostnih konstrukcija.

Napokon jest povučena 0.65 m od potonje udaljena četvrta usporednica koja predstavlja gornji rub željezničkih tračnica. –

Prije spomenuta visina podvoza sa 4.5 m zahtijeva se u svim gradovima sa električnim tramwayem, a visina od 0.65 m nužдна je za željezne jednopružne željezničke mostove.

Time je pitanje ad. I.1 (istočna pruga) glede pravca i nivellete potpunoma riješeno.

Potonje ad. I.2 (Delta) razpraviti ćemo nakon pitanja II. (poredni kolodvor) pošto je u uzkom savezu sa prije opisanim.

II. Poredni kolodvor. Pokazalo se je najshodnijim položiti taj kolodvor duž pod I.1 opisane istočne pruge i to tako, da se primakne čim više istočnoj gradskoj medji. Zašto ne sasma do gr. medje obrazložiti ćemo kasnije kod pitanja industrijalnih

željezničkih pruga. – Visina kolodvora imade se naravno prilagoditi nivelleti otvorene pruge. –

Svako drugo smještenje otvorene pruge i porednog kolodvora nebi bilo shodnije za grad Zagreb, a za državnu bi željeznicu bilo ne samo neshodnije, već i skuplje i teže provedivo. –

Postojeći je pravac pruge najkraći, leži na zemljištu kojeg državna željeznica već posjeduje, u njem leže već potočni objekti, a napokon je uz njegov najshodniji položaj sastavnom kolodvoru.

Za gradsku općinu čini ovaj pravac shodnu medju, između općeg stanbenog i tvorničkog predijela.

Kod opredijeljenja mjesta za podvoze bile su mjerodavne postojeće i predvidne buduće glavne žile općeg prometa.

Na tom temelju određeni su podvozi kako slijedi:

1. U blizini željezničkog prelaza stare Klaoničke ceste i postojećeg podvoza, kod profila +2, iz razloga, pošto je sadašnji podvoz između profila 0 i +1 prenizak i preuzak.

2. Na Zavrtnici između profila +6 i +7 (kod papirnice).

3. Na cesti kraj novog korita potoka Lašćinčaka kod profila +10.

4. Na Borongajskoj cesti kod profila +19.

5. Na istočnom kraju osnovanog porednog kolodvora kod profila +25.

6. Na zapadnom kraju osnovanog porednog kolodvora kod profila +42.

Podvozi imali bi biti 15 do 20 m široki. –

III. Pruga do luke i industrialne pruge. Za savez buduće Savske luke sa drž. željeznicom ukazalo se je najshodnijim, izvesti od istočnog kraja sastavnog kolodvora, pomoću zavoja, prugu do na kraj luke, i to položiv ju po mogućnosti na tle. –

Od ove pruge odvajale bi se prema potrebi industrialne pruge te pruge za trgovačka skladišta gr. klaonicu, Sajmište i t.d.

Opisani položaj savezne pruge za luku i za industriju jest najshodniji: 1. jer njezin spoj leži na kraju kolodvorskih uredaba, 2. jer će pruga ležeća u tom pravcu, i to većim dijelom blizu gr. medje, činiti najmanju zaprijetku općem prometu; 3. jer će ulaziti u veliki tvornički sklop straga, dočim će ostale prometne žile ulaziti sa strane grada, sprieda u taj sklop; nadalje 4. jer je to najizravniji spoj sa lukom i napokon, 5. jer na saveznoj točki te pruge leže i druge sastavnog kolodvora skoro u razini tla. –

Za industrialni predijel, ležeći istočno od postojećeg kolodvora drž. željeznice između postojeće pruge iste željeznice, nadalje između postojećeg Sabirnog kanala i potoka Lašćinčaka, imade se izvesti posebna pruga uz prugu vodeću do papirnice, a duž glavne pruge pa uz potok Lašćinčak sa nuždnim ograncima. –

I.2 Delta i nova glavna pruga. Kod osnivanja uredaba, koje bi bile kadre odstraniti zaprijeke, koje čini željeznički Delta, držao se je gr. građevni ured mnijenja izraženoga po većini članova ankete, najme; da se željezničke pruge, koje sačinjavaju tu Deltu, napuste; da se izvede novi spoj državnog kolodvora sa prugom državne željeznice onkraj Save i da se državni, sada prolazni, kolodvor pretvori u zaglavni. –

Držimo da je ovaj način ne samo za razvitak grada Zagreba najshodniji, već i za samu željezničku upravu najpovoljniji i najlaglje provediv; jer ne zahtijeva dizanje kolodvorske razine.

U tu svrhu osnovana je, izlazeći iz zapadnog kraja osnovanoga porednog kolodvora, nova pruga, koja premostiv rijeku Savu i prugu južne željeznice 'Zagreb-Sisak', utiče ravno u postojeću prugu drž. željeznice vodeće na Rijeku. –

Takav način spoja nove pruge sa kolodvorima jest najshodniji, jer svi vlakovi odlaze istim poredkom vagona, kojim su i prispjeli. –

Izim toga spojila bi se ta osnovana pruga na oba kraja sa prugom južne željeznice, prama Savskom mostu i prama Sisku. – Pruga sa Savskim mostom južne željeznice do Savske ceste, ostali bi u svom sadanjem položaju dočim bi se postojeća pruga te željeznice od njenog kolodvora do Savske ceste, obzirom na slobodniji razvitak grada, imala napustiti, a mjesto nje imala bi se izvesti nova pruga od Savske ceste do novoga priključka među kolodvorima i zapadne gr. medje.

Naravno da bi se i sve gore navedene pruge imale izvesti tako visoko uzdignute nad tlom, da bude ispod njih svakovrstni opći promet kroz podvoze moguć. –

Glede teretnog kolodvora drž. željeznice predlaže se, da se, u koliko sadanjemu prostor postojećeg kolodvora nebi bio dovoljno velik uz osobni i za teretni promet, već sada, kod osnivanja porednog kolodvora uzme obzir i na teretni kolodvor, koji bi se imao njemu pripojiti. Time bi bila ne samo gradnja i uprava jednostavnija i jeftinija, već bi bila jedna zaprijevka općem prometu manje, nego li, da se gradi opet novi posebni kolodvor.

IV. Pruga od 'Zagreb-Samoborskog' do državnog kolodvora. Spoj 'Zagreb-Samoborske' vicinalne željeznice sa teretnim kolodvorom državne željeznice bilo bi najshodnije ostaviti onakav kakav je danas, najme, putem kolodvora južne željeznice. Nu moralo bi se uplirati shodnim načinom na upravu južne željeznice, da se to pitanje za vicinalnu željeznicu tehnički i ekonomski povoljno riješi. –

Ako to nebi uspjelo i ako se nebi pristupilo k riješenju pitanja Delte prije, negoli se ovaj spoj izvede; tada bi preostalo za sada, najme privremeno, samo ono riješenje, koje je predložila uprava te vicinalne željeznice sama najme, to jest; da se izvede od kolodvora vicinalne željeznice, kroz podvoz južne željeznice ležeći kraj tramwayske remize, pak kroz Deltu samu, savezna pruga do državnog kolodvora.

U potonjem slučaju moralo bi se zahtijevati, da teretni vlakovi prolaze tom saveznom prugom u noćno doba. –

Nakon rješenja i provedenja pitanje Delte, morati će se malena vicinalna željeznica prilagoditi odnošajima velikih željeznica. Bude li vicinalna željeznica dobila jednom električni pogon, tada će se moći eventualno voditi savez između obih kolodvora poput tramwaya, po širokim prometnim ulicama.

Regulatorna osnova grada Zagreba. Ovom zgodom šikicirao je gr. građevni ured i raspored izgradnje grada Zagreba na podlozi gore opisanih osnovanih željezničkih uredaba. –

Za tvorničke predijele uzet je u prvom redu prostor, ležeći istočno od osnovane glavne pruge drž. željeznice, vodeće preko Save i južno od postojeće željezničke pruge do Save. –

U taj prostor smješteni su i skladišni trijemovi, razna skladišta, bašče, Sajmište, klaonica, salaši, karfijerija, palionica smeća, savski vodovod za industriju i bašče, te napokon odijel za radničke stanove. –

Izim navedenog prostora imali bi služiti industrijalnim svrhama i prostori istim jur posvećeni, i to onaj ležeći južno od postojeće željezničke pruge drž. željeznice, te između radionica iste željeznice te između Sabirnog kanala i potoka Laščinčaka; kao i prostor, u zavoju Samoborske željeznice. – Sva ostala gr. područja imala bi služiti u prvom redu stanbenim svrhama. –

Naravno, da se ne će moći zapriječiti i u drugim predijelima, naročito onim, ležećim između željezničkih pruga i rijeke Save, osnivanje industrijalnih poduzeća. Što će se moći prema okolno-

stima i dozvoliti u onim slučajevima; ako ta poduzeća po svojoj naravi neće smetati, bud štopotom, bud smradom ili nezdravim isparivanjem, budi odtočnim vodama ili krutim otpadcima, okolišu i općinskim uredbama. –

Te će se dozvole moći podijeliti osobito onda, ako uspije gr. općini dobiti jeftine električne sile za pogon tvorničkih strojeva. –

U prije spomenutom velikom tvorničkom predielu razdijeljen je prostor u dvije skupine i to; u odijel za čiste tvornice i u odijel za nečiste, kemičke tvornice. –

Pod kemičkim tvornicama mišljene su naročito one tvornice, koje bud svojim parama i plinovima, bud tekućinama i krutim otpadcima mogu neugodno ili nezdravo uplivati na okoliš. –

Za čiste tvornice opredijeljen je prostor u sredini tvorničkog prostora, a za nečiste, prostor najudaljeniji od centra grada, to jest predijel prama Petruševcu. –

Luka je osnovana po uputi gosp. gradj. savjetnika Augusta Pisačića, danoj prigodom razprave ankete, u starom Savskom rukavu.

Za skladišne trijemove opredijeljen je prostor na jugoistočnoj obali luke, a za skladišta prostor na protivnoj lučkoj obali. – Prostor izrovan rijekom Savom, ležeći uz skladišta, imao bi služiti za bašče, salaše i slično; a prostor između potonjih i osnovane glavne željezničke pruge, za sajmište i klaonicu. Prostor tik ovih, za karfijeriju (i živodernicu), spalionicu smeća i vodovodnu strojarnicu. Potonji za industriju i vrtljarstvo.

Sve bi te uredbe bile, kako je jur spomenuto, spojene sa industrijalnom željeznicom.

Taj položaj držimo najshodnijim za sajmište i klaonicu, jer leži blizu gr. medje, gdje bi bile spojene te uredbe osnovanim Savskim mostom najkraćim putem sa Posavinom i sa brodarskim pristaništima; a shodno položenim cestama na periferiji grada, spojila bi se i sa ostalim okolišnim predjelima.

Pošto klaonica k sajmištu spada, to su obje uredbe jedna kraj druge osnovane.

Za radnike zaposlene oko tih svih industrijalnih i trgovačkih naselaka, opredijeljen je prostor za gradnju radničkih stanova.

Industrijalni sklopovi osnovani su pravilno, četverokutno, jer su u tu svrhu takovi najshodniji; dočim su prometne površine odjela za radničke stanove osnovani tako; da glavne prometne žile po mogućnosti u što kraćem pravcu spajaju najvažnije točke među sobom, a da bude čim manje fronta okrenuto direktno prama sjeveru.

Za buduću tržnicu na veliko, opredijeljen je prostor na sjevernoj strani pruge, a na istočnom kraju kolovoza drž. željeznice.

Taj položaj je za tu tržnicu najshodniji, jer leži tik kolodvora i to ondje, gdje tračnice nisko leže i jer je blizu centru grada.

Za sve ostale predijele šikicirane su ceste, izuzev njeke glavne radialne, prometne žile, po prirodnom sustavu; držeći se postojećih cesta, puteva, zemljišnih meda i vodotoka.

I tu se je nastojalo u koliko su to gorenavedeni prirodni odnošaji dozvoljavali, da bude čim manje fronta okrenuto direktno prema sjeveru.

Način izgradnje imao bi se kod izradbe osnove u većem mjerilu opredijeliti tako, da budu prometne žile, koje su po svome položaju predestinirane za veliki promet, dovoljno široke za svakovrstni veliki promet, a pošto promet i trgovina k sebi privlači; ianle bi se te ceste izgraditi visokim zgradama, spojenim načinom, bez predbašča.

Sjajne ceste imale bi se osnovati sa više prometnih pruga, za razne vrste prometala, razdijelene drvoredima, a izgraditi bi se

imale, bliže centru grada sa visokim zgradama i to spojeno, a prema periferiji grada sve nižim zgradama i to, najprije spojeno, sa predbašćama, a tada na sasma otvoreni način.

Lih stanovne ulice, koje leže između netom spomenutih vrsti cesta i ulica, imale bi se osnovati samo tako široke, koliko je za njihov interni promet shodno, a imale bi se izgraditi, sa nižim kućama, sa predbašćama i na otvoreni način.

Drugi, takozvani pojasni način izgradnje u užem smislu, nije shodan, jer je nenaravan, pa ne odgovara svrsi a za to nije niti provediv.

Pošto u ljudskim stanovima treba za dnevne potrebe i proizvode malog obrta, to se mali obrti ne mogu ograničiti samo na stanovite posebne pojase, već ih valja shodno smjestiti u stanbene pojase.

Kod izradbe potonje osnove imati će se u obzir uzeti na javne perivoje trgove i javne zgrade.

Savski su mostovi osnovani na shodnim mjestima.

Iz čitavoga gore navedenoga razlaganja razabire se, da se može, ako se načelno prihvati ova osnova, bar u koliko se odnosi na odstranjene zaprijevke, koju čini pruga državne željeznice ležeća između istočne gradske i postojećeg kolodvora, te ako se isto tako prihvati osnova za poredni kolodvor državne željeznice; uzev ustanovljena ovdje načela za podlogu pristupiti odmah izradbi detaljne osnove i izgradnji tih dviju aktualnih željezničkih predmeta.

*U Zagrebu, mjeseca ožujka 1907. Gradski građevni ured.
Milan Lenuci
gr. teh. savjetnik*

Summary

Snješka Knežević Milan Lenuci's City Plan for the Part of Zagreb from the Railroad Line to the Sava River from 1907

Milan Lenuci's city plan for the part of Zagreb from the railroad line to the Sava river from 1907 is the first integral vision of modern Zagreb, metropolitan in dimensions and significance. The first Zagreb general city plan from 1865 postulated the theory in that way, but it did not provide detailed elaboration on the project level. The essence of Milan Lenuci's plan from 1907 is the dismissal of the hardest point of reference for town planning: the railroad line which runs throughout the city. He moved the line from the city to the area south of the Sava river, for the planned switching and freight yard he found a place along the eastern city limits and in that way cleared the territory to the river for high-quality urbanization. Because of such location of the railroad line and other facilities, both in the first general plan from 1865 and the second one from 1887 designated this area as an industrial zone. Whereas Lenuci, by radically solving the problem of the industrial plants to the new vast industrial zone east of the city, made it possible for the city to expand to the Sava river, in an area which was already in the 19th century recognized as Zagreb's future area. By removing the obstacles for the city's natural development towards the south, Lenuci joined the existing urbanized parts with the planned new ones into a unique whole; it included the project which he made in 1905 for the eastern part of the city, north of the railroad line. His formative approach can be denoted as a creative modification of the strictly orthogonal projection scheme, which applies the existing 19th century general plans, with free use and interpretation of the historicist formative repertoire. At the same it consistently respects all existing traces of life in the area, first of all communication lines, and topographic guidelines as well: such approach himself denotes as »the natural way« of planning.

Although Lenuci's vision of Zagreb is presented on the level of mere outline, as he himself denoted it, it sets all the essential points of reference: from those involving communication lines and house services to the formative ones. By its significance and value, this plan is one of the most integral works of Modernism, and in the opus of Zagreb's greatest urbanist of all times it is definitely opus magnum. The suggestion to move the railroad line from the city area was turned down, and so the plan could not be realized. Different solutions of considerably lower quality gradually pushed it into oblivion, so that until now it has not been published or interpreted. Besides its artistic quality, it has a unique visionary charge, which was surely inspired by the 19th century development projections, whose complete synthesis it represents.



17. »Lenucijeva potkova«, pogled prema jugu
17. »Lenuci's horseshoe«, view towards south