



Željeznička kolonija danas (foto: Krešimir Tadić)
Railroad colony today (photo: Krešimir Tadić)

Darja Radović

Institut za povijest umjetnosti Sveučilišta u Zagrebu

Izvorni znanstveni rad – Original scientific paper
predan 12. 2. 1992.

Željeznička kolonija u Maksimiru u kontekstu radničkih naselja nastalih u Zagrebu između dva svjetska rata

Sažetak

U okviru povijesno-urbanističke teme radničkih naselja nastalih u Zagrebu između dva svjetska rata, posebno mjesto zauzima vrtno naselje – Željeznička kolonija u Maksimiru – zacrtano Regulatornom osnovom 1923, a izgrađeno 1927. U trenutku kada je nastala, kolonija je predstavljala samostalnu stambenu jedinicu na još neizgrađenu prostoru periferije grada, sa sjevera omeđena pojansom zelenila uz važnu prometnicu – Maksimirsku cestu, a s juga željezničkom prugom – radnim mjestom većine stanovnika. Kompozicijska žarišta kolonije čine kvadratni trg s javnim objektima i trokutast trg s dječjim igralištem u središtu naselja, dok je za stanove željezničara odabran prirodni blizak i ekonomičan koncept kuća u nizu. Naselje čine tri osnovna tipa objekata (pretežno prizemnica s mansardom), koji su se ovdje dobro odmjerenom minimalizacijom prostora i detalja približili idealu kuća za vlastito stanovanje. Tako je na skroman način postignut »spoj osobne slobode i kolektivne nužnosti«.

* Tekst je dio cjeline koja govori o socijalnoj izgradnji Zagreba između dva svjetska rata

I. Uvod

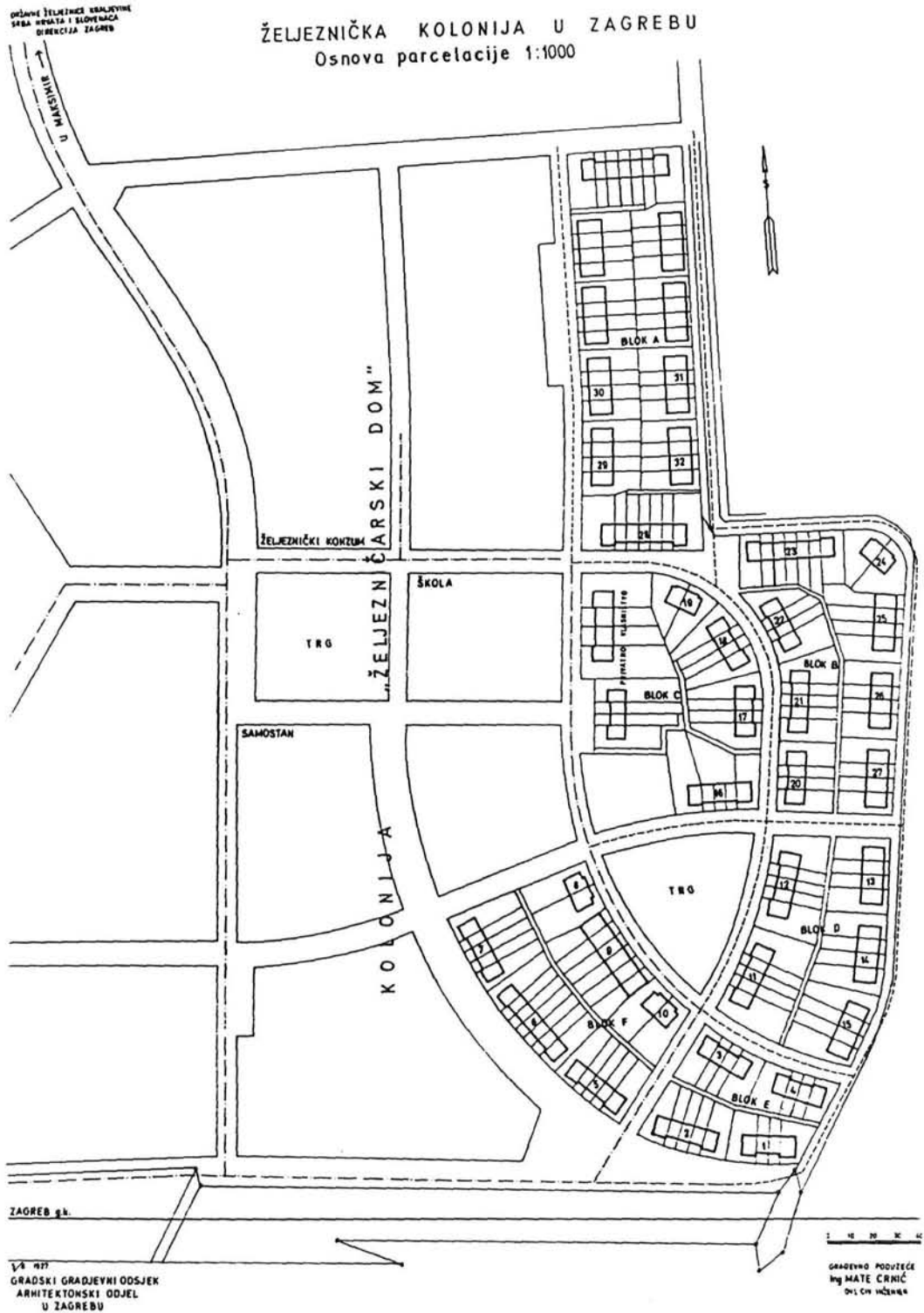
Uz razvitak industrije, nagli je porast stanovništva glavna značajka u razvoju modernih europskih gradova 19. i početka 20. stoljeća. Mnoštvo radnika oko industrijskih središta učinilo je »slumove« i siromašne četvrti realnošću svakog većega grada te prisililo poduzeća i gradske općine da zbog socijalnih gibanja i u svom interesu grade male, zdrave i jeftine stanove, a kasnije i čitave kolonije za beskućno stanovništvo.

U socijalnoj stambenoj izgradnji prednjačile su jake industrijske zemlje, sve dok između dva rata pitanje »stanova za životni minimum« nije postalo jedno od ključnih problema cjelokupne suvremene arhitekture. Nedostatkom stanova za radnike i srednji stalež bavili su se svi vodeći europski arhitekti, dajući prednost pitanjima urbanizma, higijenskim, ekonomskim i funkcionalnim činiteljima, standardizaciji i poštivanju konstrukcije. Bilo da je riječ o višekatnom stambenom bloku, kućama u nizu, vezanoj ili slobodnoj obiteljskoj kući s vrtom, cilj je bio minimalnim sredstvima postići maksimum i na najmanjem mogućem prostoru najjednostavnijim sredstvima ostvariti humanu, prirodni blisku, a estetski zadovoljavajuću kulturu stanovanja. Međutim, spor između »zgrada za iznajmljivanje« i »zelenog grada«, koji je pokretao sve stambene diskusije dvadesetih godina, nerijetko je odlučivao u korist prvog. Noseći kulturni ideal kućice s vrtom nije bio dovoljno plakativan i zahtjevan te je preuzeo sporednu ulogu, a viziju novog življenja uglavnom je projicirala kolektivna snaga masovne stambene izgradnje.

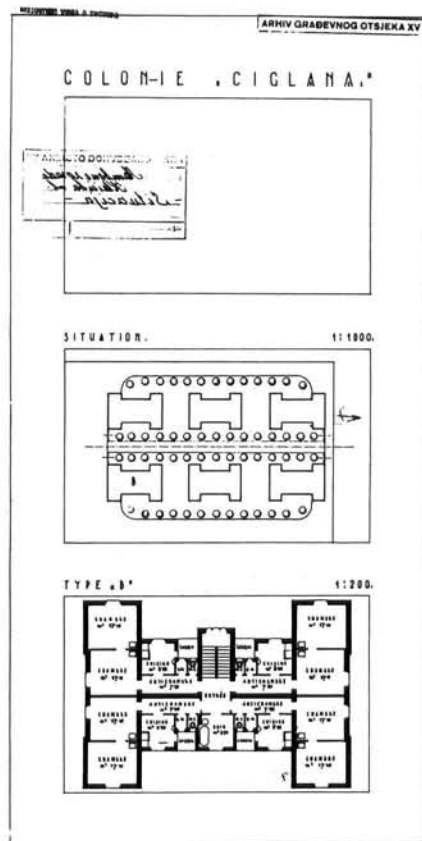
Između dva rata izgrađen je ipak i čitav niz niskih tipskih naselja za koja su se stručnjaci na mnogobrojnim kongresima o izgradnji gradova i pitanjima minimalnog stana tih godina službeno zalagali. Neka od tih naselja, stvorena zajedničkim snagama naprednih arhitekata, kao npr. naselje Weissenhof u Stuttgartu iz 1927. pod umjetničkim vodstvom Mies van der Rohe ili bečko naselje Werkbund iz 1932. pod vodstvom Josefa Franka, poput izložaba modela pokazuju – svu raznolikost rješenja. Stanovanje kao pokretač međunarodnog eksperimenta u arhitekturi dvadesetih godina konkretizirano je i u zagrebačkim, relativno kasnim, ambicioznim primjerima tipskih naselja Prve hrvatske štedionice na Trešnjevci Zdenka Strižića iz 1935. i Cvjetnog naselja Vlade Antolića iz 1939.

Zagreb je do početka prvoga svjetskog rata bio pretežno grad činovnika, obrtnika i trgovaca, s tek skromno razvijenom industrijom, pa ipak zametke radničkih naselja nalazimo već u devetnaestostoljetnim prizemnim kućicama radnika manufakturnih poduzeća u Tkalčićevoj i Kožarskoj ulici, »Predgradu Sava« i Radničkom dolu.¹ Regulatorna osnova iz 1889. još ne predviđa stvaranje posebnih industrijskih zona (kao što to, npr. čine onodobni gradski i općinski programi Beča), ali su u okviru planiranih dijelova grada, južno i zapadno od željezničke pruge oko Magazinske ceste, predviđeni »radnički stanovi«, »predjeli« odnosno »četvrti«.

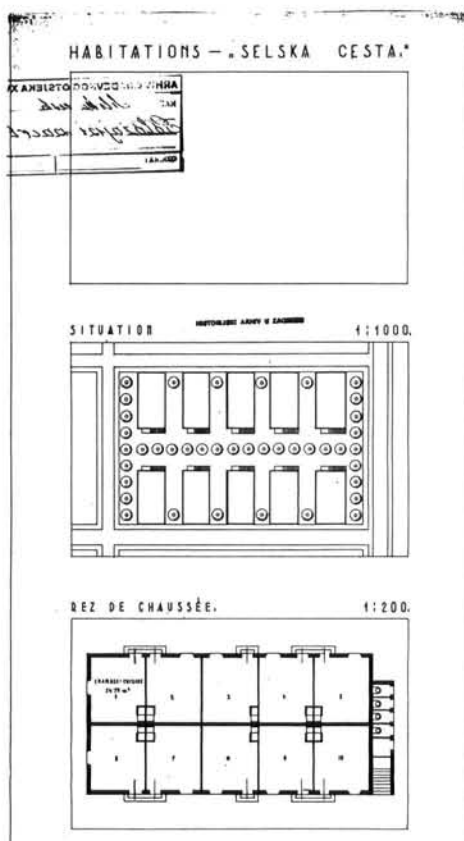
Iako temu malih stanova u zagrebačku stanogradnju relativno rano uvodi arhitekt Aladar Baranyai gradnjom činovničke kolonije u Hercegovačkoj ulici 1910, problem takvih stanova postaje uistinu aktualan kada potreba za radnom snagom pre-rasta broj radnika-seljaka što su ih davala okolna sela. Poslije 1918. zagrebačka je industrija doživjela svoj procvat, a sam grad osim industrijskog postaje i trgovačko, bankarsko i kulturno središte nove države. Na početku dvadesetih godina započinje obnova i građevne djelatnosti, koja vrlo brzo potom postiže dotada neviđen uspjeh. Gradilo se u svim područjima grada; u središtu su stariji dijelovi mijenjali dotadašnji izgled, a na periferiji su nastajali novi dijelovi. Razdoblje između dva



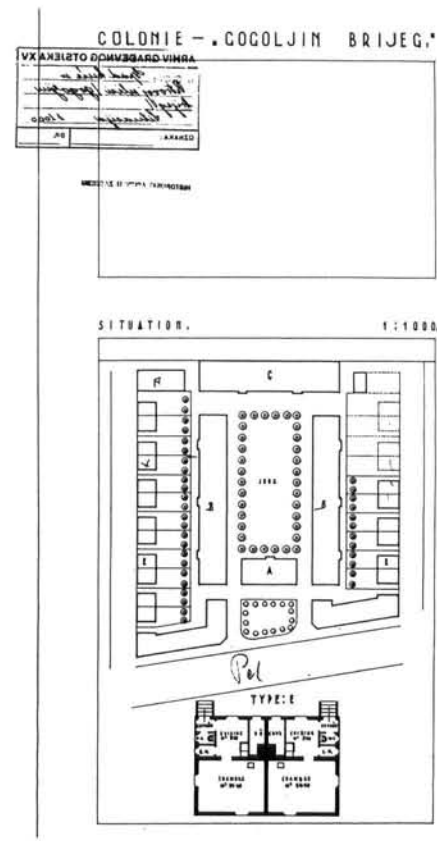
Osnova parcelacije Željezničke kolonije u Zagrebu, 1927 (precrtan originalan nacrt iz HAZ-a)
Parcelling plan of the Railroad colony in Zagreb, 1927 (copy of the original design from the Historical archive of Zagreb)



Kolonija gradskih kuća u Klaićevoj ulici, 1920, Historijski arhiv, Zagreb (HAZ)
Town houses colony in Klaićeva ulica, 1920 (Historical archive of Zagreb)



Kolonija gradskih kuća na Selskoj cesti, 1921, HAZ
Town houses colony in Selska cesta, 1921 (Historical archive of Zagreb)



Kolonija Gogoljin brijeg u Petrovoj ulici, 1927, HAZ
Gogoljin brijeg colony in Petrova ulica, 1927 (Historical archive of Zagreb)

svjetska rata ili, točnije, vrijeme od 1924. do 1932. – po oporavku privrede, te od 1935. do 1940. – poslije ekonomske krize, predstavlja ujedno i najplodnije razdoblje u povijesti izgradnje grada, a u okviru kojeg dominira – stambena izgradnja.

Od 1918. do 1940. stanovništvo grada povećalo se 147% i kroz cijelo razdoblje broj novoizgrađenih stanova rastao je gotovo ravnomjerno s prirastom stanovništva i brojem novonastalih domaćinstava. Kvantitativni uspjeh stambene izgradnje Zagreba, postignut već u prvoj dekadi nakon rata, pokazuje i podatak da 1931. svako zagrebačko domaćinstvo ima svoj vlastiti stan, a taj je uspjeh nadmašen tijekom druge međuratne dekade. Iako u tom razdoblju Zagreb dobiva niz prestižnih stambenih zgrada i obiteljskih vila (pa i neku vrstu svog Weissenhofs u Novakovoj ulici), kvaliteta novosagrađenih stanova u prosjeku nije zadovoljavala zapadnoeuropske standarde, koji za svakog stanovnika traže posebnu sobu i 20 m² ukupne stambene površine, ali im se potkraj 1940. znatno približila.

Uoči drugog svjetskog rata Zagreb je statistički gledano i dalje grad relativno malih stanova, ubrajamo li u njih tzv. zasebne sobe, garsonjere, jednosobne i dvosobne stanove – na njih otpada 85% stanova. Stanovi u prosjeku imaju 47,4 m², odnosno 1,61 sobu na koju prosječno dolazi 2,1 osoba,² a to su ujedno najpovoljniji standardi u stambenoj izgradnji Zagreba.

Glavni su investitori te izgradnje sitni štediši (koji grade prizemnice s najčešće jednim stanom za vlastitu obitelj), zatim bogatiji slojevi građana (koji grade objekte s više stanova), »spekulanti od zanata« (koji ciklički kroz godinu grade i pro-

daju novosagrađene zgrade), a tek onda država, gradska općina, različite ustanove, zaklade, državna poduzeća, banke, itd.³

Ono što Zagrebu nedostaje, pogotovo u spomenutom prvom uspješnom valu gradogradnje nakon prvoga svjetskog rata, jesu opći urbanistički plan i građevni propisi. Tek je 1928. osnovan Gradski građevni odsjek, 1930. raspisan internacionalni natječaj za regulatornu osnovu grada, a 1933. skicirana namjenska podjela grada po zonama, pa stoga ne čudi što Zagreb do tih godina već dobiva niz divlje izgrađenih predjela, skromnih četvrti prizemnica, daleko od ideala tipiziranih naselja (Trešnjevka, Peščenica, Trnje, itd.).

Akutni problem radničkih malih stanova gradska općina pokušava riješiti podizanjem gradskih kuća, poput onih gradskog inženjera (1913-1920) Pavla Jušića. Na početku dvadesetih niču kolonije dvokatnih i trokatnih gradskih kuća na Ciglani Klaićevoj (1920), Selskoj (1921), Magazinskoj (1922), Kanalu (1922-1925) i u Plinarskom naselju (prije 1928). Za svoje činovnike tvornica likera »Arko« izgradila je na Lašćinščaku (Heinzeloj) jedanaest samostojećih objekata (1921-1924. arhitekt Janko Holjac). Od niskih radničkih naselja na početku dvadesetih izgrađeno je Pongračevo naselje na Trešnjevci i naselje tramvajskih namještenika na Selskoj, Mali stanovi na Kanalu i urbanistički zanimljivije kolonije: Gogoljin brijeg u Petrovoj ulici (1927), Željeznička kolonija u Maksimiru (1927) te Naselje Istrana i invalida između Mošćeničke i Veprinečke ulice na Selskoj cesti (1930-1931. na kojem je dijelom radio i arhitekt Ivan Zemljak). Osim već spomenuta najpoznatija dva primjera naselja naše moderne arhitekture – Prve hrvatske



RADNIČKI STAN
OPĆINE KR. I SLOB. GLAVNOG GRADA ZAGREBA

„NA KANALU“

SAGRAĐENO G. 1922-25.
ZA NAČELNIKOVANJA ARH. V. HEINZELA



Kolonija gradskih kuća »Na Kanalu«, 1922–1925, HAZ
Town houses colony »Na Kanalu« (on the canal), 1922–1925 (Historical archive of Zagreb)

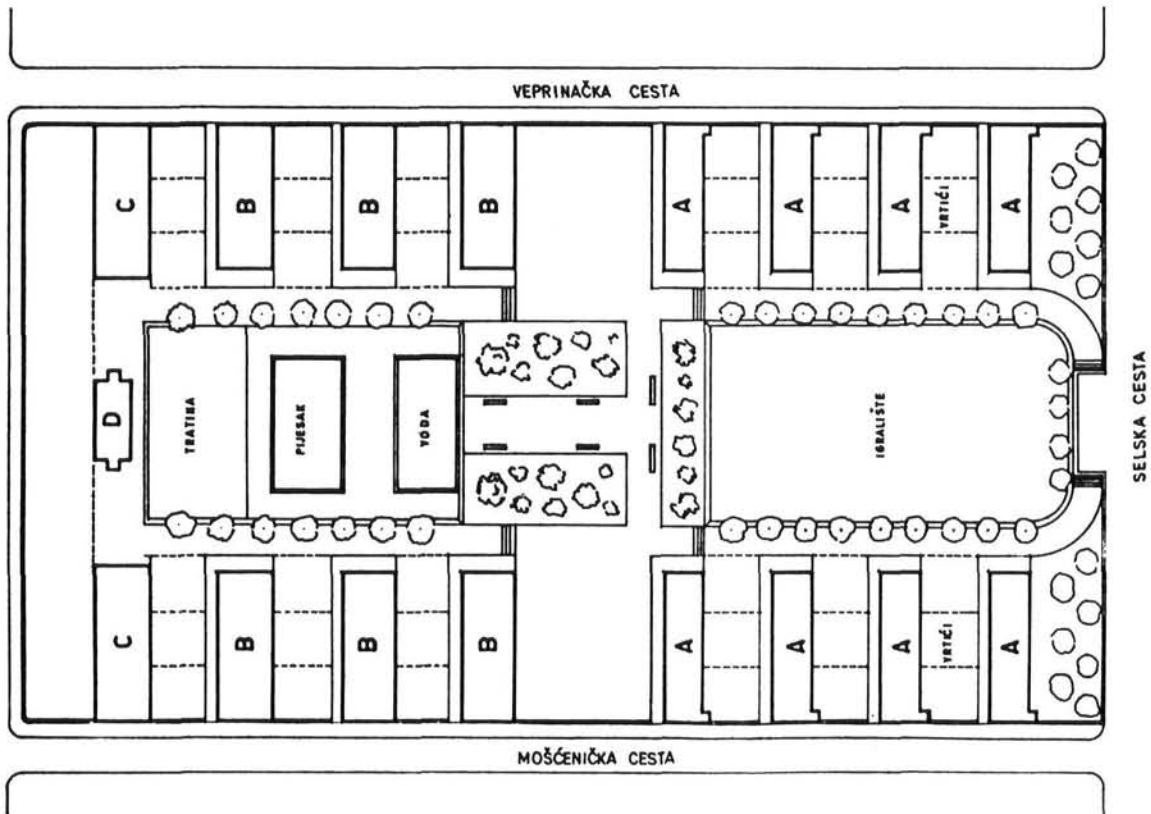


Opnava za zgrade „Mali stanovi“ u Petrovoj ulici na Gogoljinom brijegu.

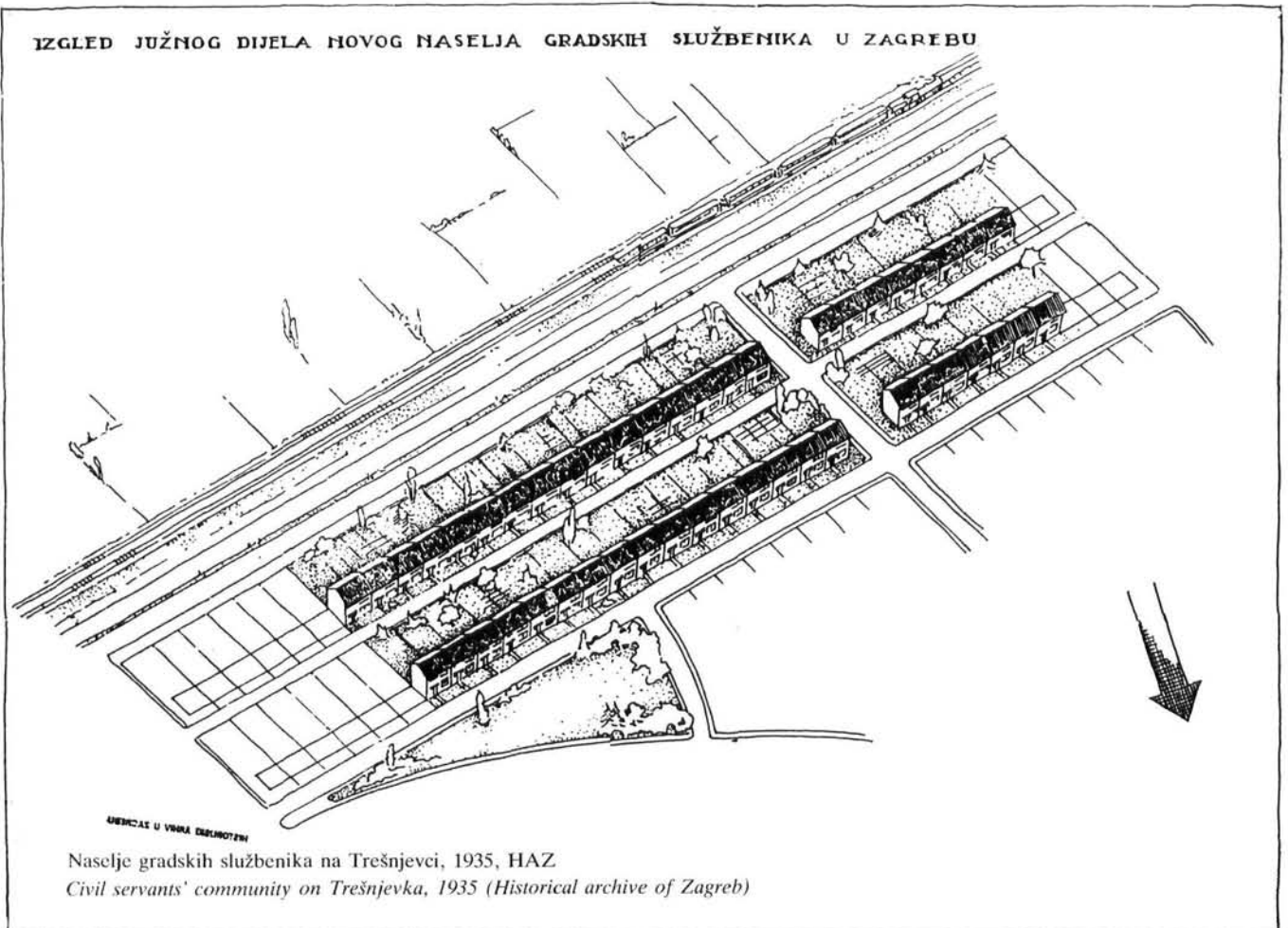
21 Zagrebu, maj 1927.

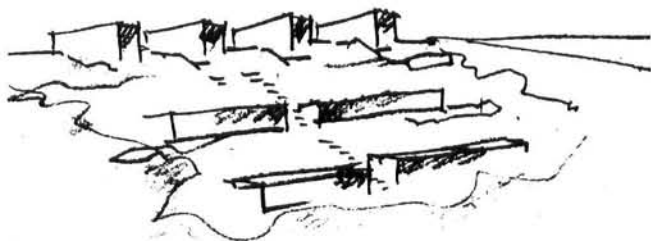
Gradski građevinski odsjek u.s.
arh. *Albin*

Mali stanovi na Gogoljinom brijegu, 1927, HAZ
Small apartments on Gogoljin brijeg, 1927 (Historical archive of Zagreb)

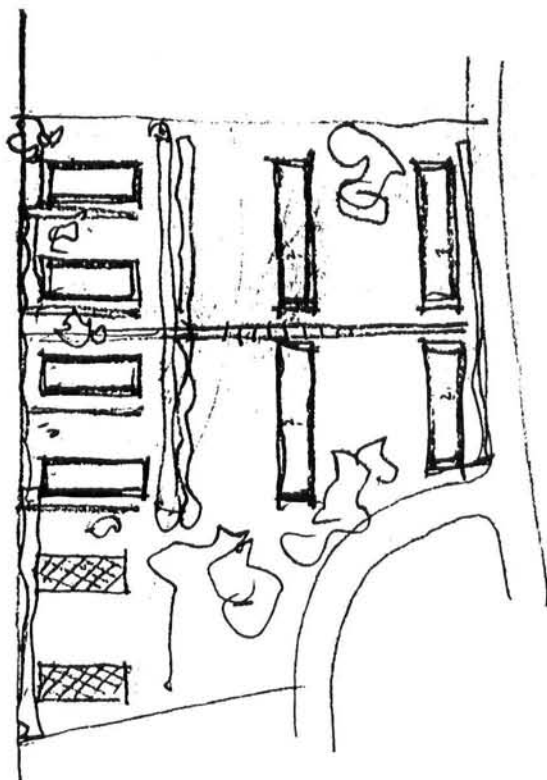


Naselje Istrana i invalida na Selskoj cesti, 1930 (precrtan originalan nacrt iz HAZ-a)
 The community of Istrians and invalids in Selska cesta, 1930 (copy of the original design from the Historical archive of Zagreb)





Domovi i radionice umjetnika na Voćarskoj cesti. 1940, HAZ
Artists' homes and workshops in Voćarska cesta, 1940
 (Historical archive of Zagreb)



štedionice (u kojem je izgrađeno tek tridesetak jednokatnih stambenih objekata u nizu) i Cvjetnog naselja (koje sadrži 50 jednokatnih samostojećih obiteljskih kuća), potkraj razdoblja 1940. planira se i izgradnja tipskog naselja sa stanovima i ateljeima za umjetnike na Voćarskoj cesti.⁴ Od zahtjevnijih neizvedenih projekata poznat je onaj obiteljske tipске kuće Antuna Ulricha iz 1926, terasastoga stambenog bloka Zlatka Neumanna iz 1927, naselja na Selskoj cesti Huga Ehrlicha iz 1931, osnove za parcelaciju Kazimira Ostrogovića i prvonagrađeni rad Zdenka Stričića za naselje na parcelaciji Prve hrvatske štedionice kod Jelenovca iz 1933, Stričićevi projekti stambenog naselja Pandau kraj Berlina iz 1927. i kraj Stockholma iz 1933, itd. U svakodnevnoj praksi, osim gradske općine, izgradnjom malih i jeftinih stanova bavili su se stručni i dnevni tisak i pojedinci, a jedan od prvih napisa o njihovoj tipologiji pod naslovom »O gradnji malih stanova« objavio je 1919. prvi rektor novoosnovane Visoke tehničke škole – arhitekt Edo Schön. Između dva osnovna tipa »pojedine kuće na prostome za jednu obitelj« i »najamne kuće za više obitelji« Schön iz američkih i engleskih primjera luči i tri prijelazna tipa: kuću za dvije obitelji (»double cottage«), kuću za tri i više obitelji (ali sa strogo odvojenim ulazima) i nanizane redove kuća (»flats«, »back to back houses«, itd.). Izgradnjom malih stanova u velikom broju, nastaju kolonije čiju jednoličnost treba izbjegavati uporabom različitih tipova objekata i uvrštavanjem javnih društvenih sadržaja među stambene zgrade.⁵ Na taj je način u Zagrebu koncipirana i izgrađena jedino Željeznička kolonija.

II. Povijest naselja

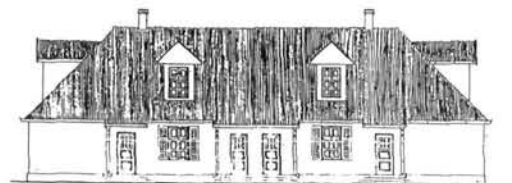
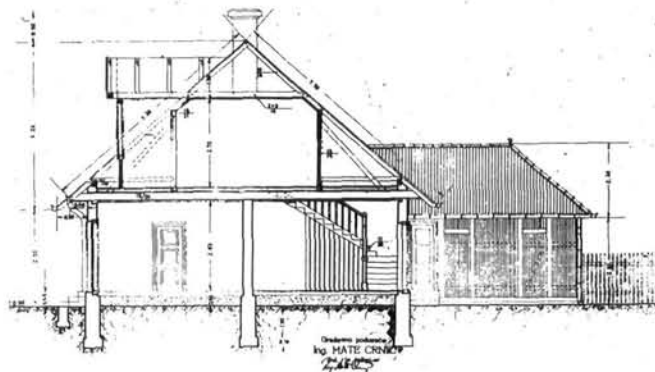
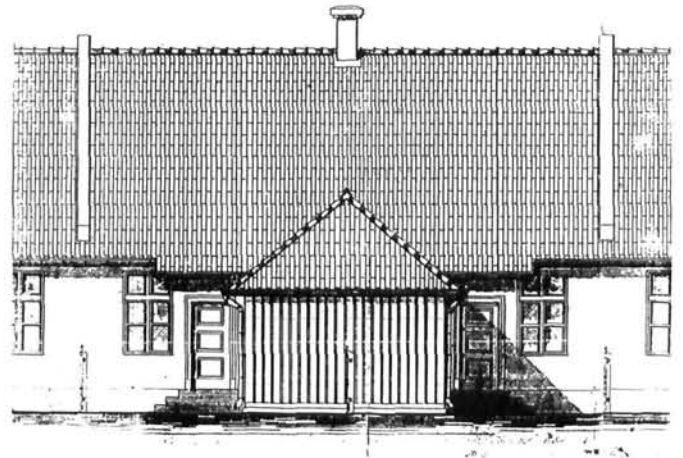
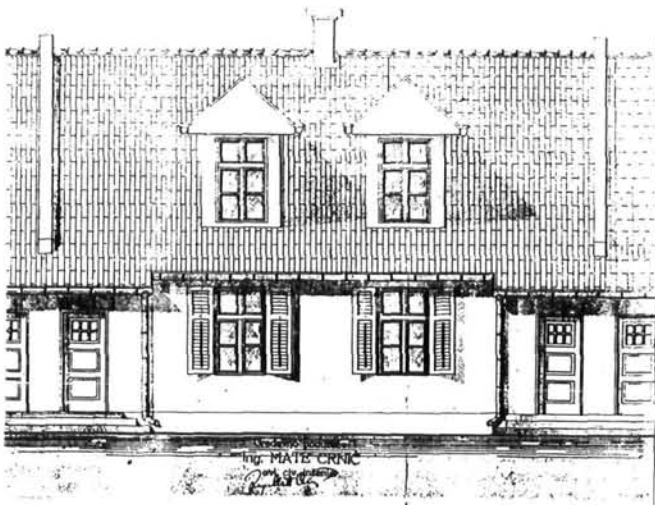
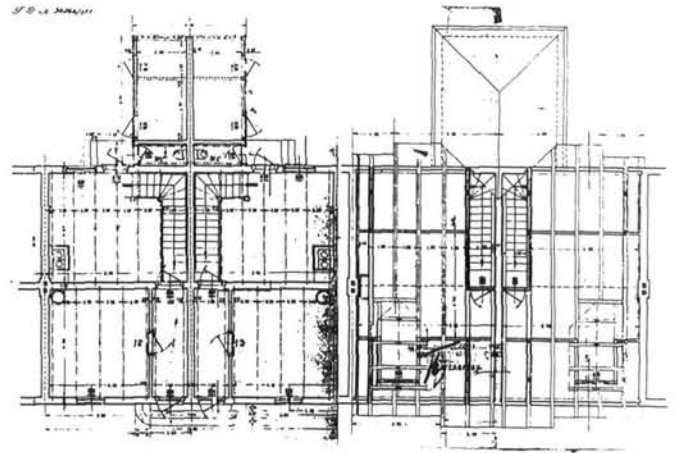
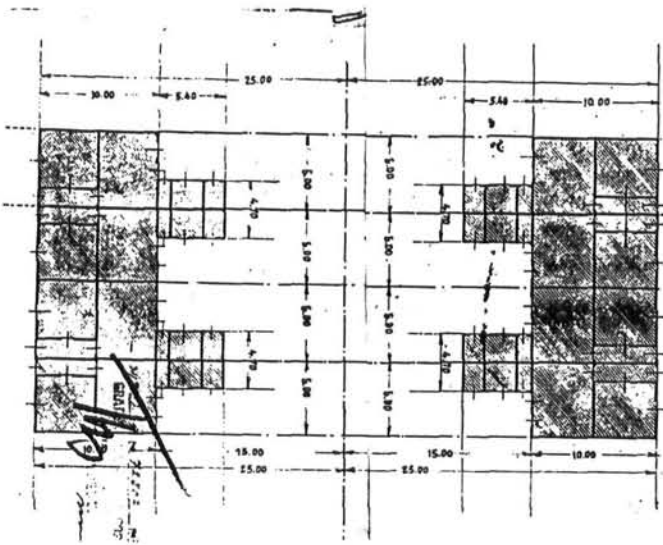
Prema prvoj regulatornoj osnovi za grad Zagreb iz 1865. »unutarnji grad« nalazio se između Gornjeg grada i željezničke pruge te Savske i Petrinjske ulice. Na istočnoj strani »vanjskih prediela grada« izgrađen je samo povijesni dio Vlaške, a u razini današnje Bauerove ulice – klaonica, dok je područje na

kojem se nalazi Željeznička kolonija »još daleko izvan grada«. Glavno je obilježje te izvangradske zone prvo javno šetalište jugoistočne Europe, pejzažni perivoj – Maksimir. Prostor južno od perivoja, a sjeverno od željezničke pruge, o kojem govorimo, crkveni je posjed sve do 1876, kada »Zakonom o izvlazdbi nekretnina u gradu Zagrebu« biskupska imanja oko grada počinju prelaziti u posjed gradske općine.⁶ Otkupom zemljišta mogla je započeti planirana izgradnja istočnih područja grada, u koja od 1891. vozi konjski, a od 1910. i električni tramvaj, s okretištem na ulazu u Maksimir.

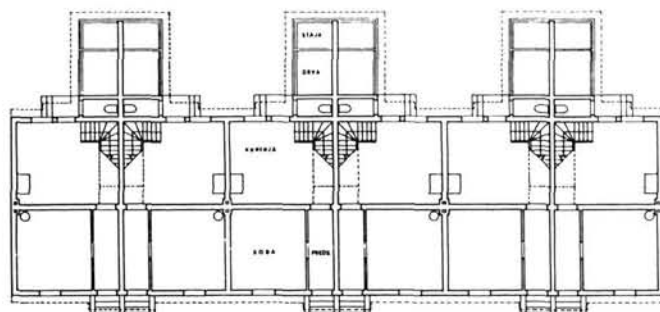
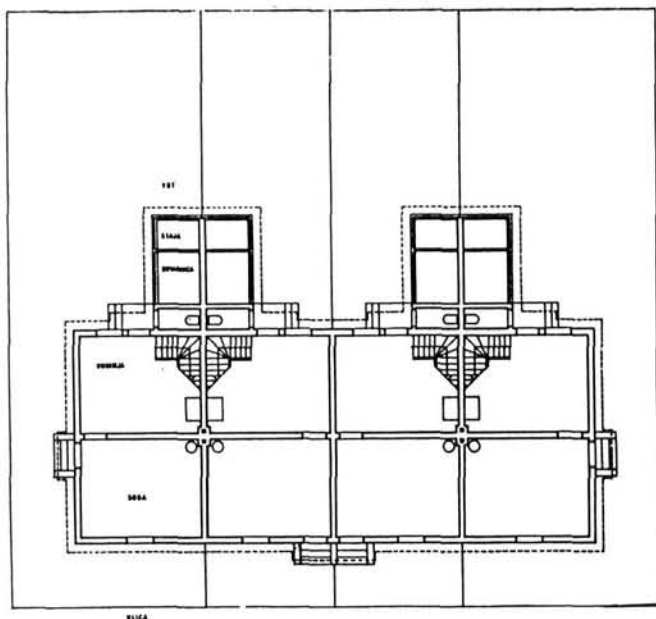
Intenzivniji razvoj ovog područja pratimo od 1900, kada je pripajanjem dijelova Laščina, Maksimir, Borongaj i Žitnjak gradski teritorij gotovo udvostručen, a istočna granica Zagreba preseljena s potoka Laščinščaka na potok Štefanovec. Uviđajući pogubnost parcijalnih regulatornih osnova šef gradskoga građevnog ureda inženjer Milan Lenuci je 1905. zadatak dobiven od vlade, da regulira prostor između Draškovićeve, Vlaške, Klaoničke (Bauerove) i Baroševe (Branimirove) ulice, proširio do Maksimirske ceste, Svetica i željezničke pruge. Tom je prilikom po prvi put istočni dio grada sagledan kao mogući kvalitetniji gradski prostor, a ne samo potencijalna industrijska zona. O prostoru južno od Maksimirskog parka (inače »...najljepšeg čovječjom rukom priuđenog prirodnog bisera grada Zagreba«⁷) Lenuci kaže: »Neima dvojbe, da će Maksimir ostati uvijek stjecište ne samo Zagrebčana već i stranaca, zato bi bilo veoma zgodno da se na južnoj strani Maksimirske ceste uz perivoj rezervira mjesto za pučko zabavište i za izložbe i slične priredbe.«⁸ Lenuci vjerojatno govori iz iskustva jer se već na specijalki Zagreba i okolice iz 1853/54. i u albumu »Park Jurjaves« iz 1853. navodi da je uz glavnu cestu, a preko puta ulaza u park, biskup Vrhovec dao izgraditi jednokatnu zgradu gostionice koja se kasnijih godina spominje kao poprište različitih zabava i priredaba. Katastarska karta iz 1915. pokazuje da je prostor same kolonije zauzimala Ciglna, dok se zapadno od budućeg naselja od 1912. (kada je Hrvatski akademski sportski klub zatražio građevnu dozvolu



Nacrt grada Zagreba iz 1928, HAZ
Town plan of Zagreb from 1928 (Historical archive of Zagreb)



Originalni nacrti parcelacije, tlocrta, presjeka i fasada osnovnog tipa objekata Željezničke kolonije, 1927, HAZ
 Original parcelling, ground-plan, section and facade designs of the basic Railroad colony building types, 1927 (Historical archive of Zagreb)



Tip 1 sa 4 i 6 stanova (precrtani originalni nacrti iz HAZ-a)
Type 1 with 4 and 6 apartments (copy of the original designs from the Historical archive of Zagreb)

za podizanje gledališta uz postojeće igralište) postupno počinje oblikovati sportsko-rekreativna zona.⁹

Za nastanak naselja ključna je Regulatorna osnova grada Zagreba iz 1923. koja, među ostalim, predlaže značajnije oblikovanje dijelova oko Maksimirske šume. Tom se prilikom planira podizanje malih stambenih naselja vrtnog tipa između Jordanovca i Bukovačke ceste te ceste Svetice i Harambašićeve ulice. »Regulatorna osnova za predjel istočno i zapadno od ceste Svetice a između Maksimirske ceste i pruge državne željeznice«, koju je odobrio Gradski građevni odsjek 1923, na novonastalim blokovima I-XXV predviđa izgradnju samostalnih ili u nizu prizemnih i jednokatnih stambenih objekata s vrtovima od najmanje 5 m².¹⁰

Program izgradnje naselja, kojim se trebalo riješiti »željezničko pitanje u gradu Zagrebu«, aktualno još od 1919, donesen je godinu dana kasnije. U skupštinskom zapisniku zaključeno je: »...1). Da se odobri predložena regulatorna osnova zadruge »Željezničarski dom« južno od HASK-ovog igrališta na Maksimirskoj cesti, prema kojoj bi se imalo na projektiranih 15 blokova (I-XV) da izgrade stanovi za željezničare sa školom, domom i konzumom. 2). Na blokovima I-XV dozvoljava se u smislu postojećih građevnih propisa za ljetnikovačke predjele (op. a.) za grad Zagreb izgradnja stambenih prizemnih najviše jednokatnih zgrada zajedno no tako, da će u koliko budu više zgrada zajedno činiti jednu grupu ova njezinom vanjštinom reprezentirati jednu cjelinu tj. da sve zgrade budu jednako visoke, te sa jednakim pokosom krovništva. 3). Na zapadnom od projektiranih dvaju trgova imadu se smjestiti zgrade za konzum, školu i dom, a u sredini trga može se smjestiti kapelica. 4). Istočni trg imade služiti kao igralište za djecu...«¹¹ U ovim zaključcima već prepoznajemo postojeće naselje.

Godine 1925. izvedena je »...normalna ulična kanalizacija novih ulica Željezničarske kolonije...«¹² i »...uređen glavni odvodni kanal...«¹³, a već nacrt grada iz 1928. na ovom prostoru pokazuje dva izgrađena naselja: planirano i u relativno

kratkom roku izvedeno naselje Željezničke kolonije te »divlje« naselje izgrađeno s obje strane ceste Svetice.

Razlog tako brze izgradnje željezničarskih malih stanova jest niz »oprosta« kojima je gradnja bila stimulirana, a koje su naravno pratili i određeni rokovi. Najveća olakšica zaključena je 1926. kada je »Zadruzi željezničarskog osoblja... podijeljena pogodnost oprosta plateža gradske taracovinske uvoznine, za sav onaj građevni materijal, koji će joj biti potreban za gradnju stambenih kuća za željezničarsko osoblje... kao i za materijal potreban za kanalizaciju, vodovod, rasvjetu i cesto-gradnju, uz uvjet, da taj materijal bude uvezen najkasnije do 31. XII 1926. izravno željeznicom bez upotrebe cesta na dotično zemljište i u rečenu svrhu upotrebljen.«¹⁴ Kasnija se molba za produženje nekih »oprosta« do konca 1927. prihvaća, ona iz 1930. odbija, 1931. opet prihvaća, a 1933. definitivno odbija »... jer više nema stambene krize radi koje je prijašnjih godina bila ta povlastica podjeljivana, i jer je zadruga imala dosta vremena – preko osam godina dana – za izvršenje svoga programa od 1924. godine za izgradnju 250-300 zadrughnih kuća.«¹⁵ Većina naselja ipak je izgrađena u zadanom roku tijekom 1927. i 1928.

Investitor gradnje vrtnog naselja Željezničarska kolonija bila je »Direkcija državnih željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca – Zagreb«. Parcelaciju i razmještaj različitih tipova kuća izradio je Gradski građevni odsjek, Arhitektonski odjel, a samu gradnju potpisuje »Građevno poduzeće Ing. Mate Crnić ovl. civ. inženier«. Nacrti za osnovni tip objekata bili su, međutim, dobiveni od same Direkcije koja 1927. Gradskom poglavarstvu – Zagreb prilaže »...kompletna tri primjerka nacrtu za podignuće 32 zgrada sa potrebnim ogradama u želj. koloniji u Zagrebu tj. na zemljištu, koje će Direkcija otkupiti od želj. zadruge 'Dom' u Maksimiru kraj Zagreba«. Nacrti osnovnog tipa I, malih stanova s vrtom, uličnom i dvorišnom fasadom, nađeni u HAZ, dobiveni su od Federalne direkcije u Beogradu. Građevna dozvola iz 1927. na šest isparceliranih blokova A – F raspoređuje predložene tipove objekata



Tip II sa 4, 5 i 7 stanova (precrtani originalni nacrti iz HAZ-a)

Type II with 4, 5 and 7 apartments (copy of the original designs from the Historical archive of Zagreb)

ta: I i Ia; II, IIa i IIb i IV, pretežno nizova »prizemnica sa mansardom«.

Od predviđenih javnih objekata paralelno s kolonijom izgrađeni su konzum i samostan s kapelicom. Nacrt za konzum na Kažotičevu trgu izradilo je 1925-1926. »Građevno poduzeće Ing. Ivo Senk i drug«, koje se međutim u dopisu Gradskom građevnom uredu 1928. odriče izvedbe. Gradnja jednokatne zgrade dominikanskog samostana na istom trgu započela je oko sredine 1925. prema nacrtima ing. Senka i arh. Kulička. Zemlju je za samostan darovao nadbiskup Antun Bauer, a gradnju novčano pomogao tadašnji general dominikanskog reda Ljudevit Theissling. Samostan je otvoren u svibnju 1927, a 1930. dograđeno mu je sjeverno krilo. Prilikom bombardiranja u veljači 1944. uništen je dio naselja oko Kažotičeva trga i tom je prilikom stradalo južno krilo samostana.¹⁶ Škola nikada nije bila izvedena na predviđenome mjestu, već je 1932. sjeverno od kolonije gradi arhitekt Ivan Zemljak.

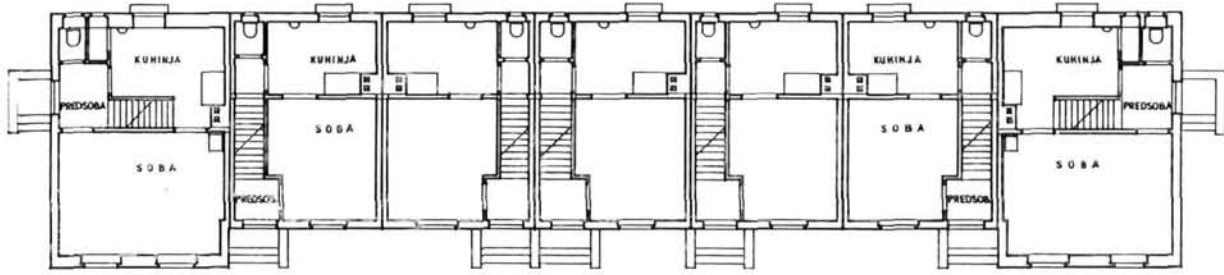
III. Prostorna organizacija i valorizacija

Željeznička kolonija pripada tzv. gradovima-vrtovima »u kojima su se vjenčali selo i grad«,¹⁷ pa već prema tome predstavlja i kvalitetni otklon od uobičajenih rastera radničkih naselja koja odlikuju opći red i pravilnost. U trenutku kada je nastala kolonija je predstavljala samostalnu stambenu jedinicu na još neizgrađenom prostoru periferije grada, sa sjevera omeđena pojansom zelenila uz važnu prometnicu – Maksimirsku cestu, a sa juga željezničkom prugom – radnim mjestom većine stanovnika.

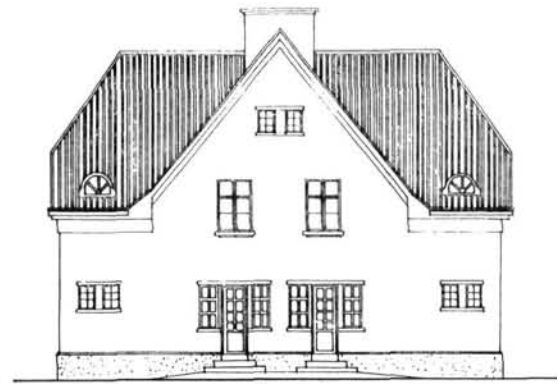
U Željezničkoj koloniji, koja je u cjelini izduženog oblika, kompozicijska žarišta čine kvadratni trg s javnim objektima i trokutasti trg s dječjim igralištem u središtu naselja. U istočnom su dijelu naselja na šest nepravilnih blokova linearno smještene 32 tipizirane stambene jedinice s ukupno 145 izgrađenih stanova za željezničare. U zapadnom su se dijelu istodobno s kolonijom otpočele graditi raznorodne privatne obiteljske kuće s vrtom, među kojima su neke srodne tipologiji željezničarskih kuća.

Za izgradnju kolonije odabran je prirodi blizak i ekonomičan koncept kuća u nizu, koje su se ovdje dobro odmjerenom minimalizacijom prostora i detalja približile idealu kuća za vlastito stanovanje. Ulice su u koloniji blago zakrivljene i podređene urbanističkom konceptu lijepih vizura, što gotovo uvijek omogućava i takav postav nizova u kojem su uže strane okrenute nepovoljnijim klimatskim uvjetima. Jednoličnost veće grupe jednakih kuća uklonjena je prekidanjem ravnih linija objekata – rizalitim istacima, a krovnih streha – zabatima te pomicanjem pojedinih objekata izvan građevnog pravca ostalih kuća. Naselje čine tri osnovna tipa objekata od kojih su prva dva – kuće u nizu, a treći je, zastupljen sa svega četiri primjera, ali na strateški važnim točkama, nešto viši – dvojni objekt. Utvrđeni su neki vanjski jedinstveni elementi objekata, kao što su visoko stambeno krovništvo (kojega se kosa ponavlja u kućicama krovnih prozora, na zabatima i javnim objektima), malo prilazno dvorište s prednje i nešto veći vrt sa stražnje strane, i ritam otvora. Monotonija nizova od 4 do 7 stanova izbjegnuta je i postavljanjem ulaza za krajnje stanove – sa strane, a za središnje – srijeda.

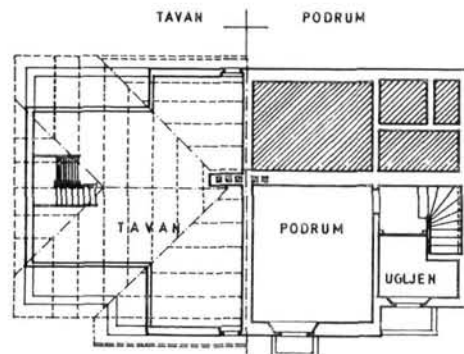
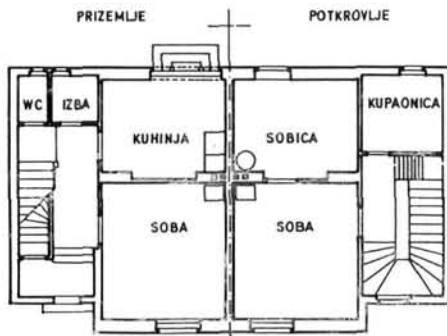
Iako je prosječna veličina stana u koloniji u odnosu na ondašnji standard prilično veća (64, 85, 88 i 120m² – ovisno o tipu), ovdje nije moglo biti riječi o nekoj bogatijoj prostornosti. Prizemna izgradnja podrijetlo vuče iz seoske tradicije, a ovdje je pokazala i mogućnost preobrazbe od najskromnijeg tipa I do najrazvijenijeg tipa IV. Raspored prostorija vrlo je jednostavan, a moguće skromne razlike ovisne o veličini prostorija, postojanju podruma i pomoćnih prostorija, smještaju stubišta. Obavezan raspored prostorija uključuje relativno veliku stambenu kuhinju i sobu u prizemlju te sobu u potkrovlju. Osnovni tip I sa 4 ili 6 stanova strogo je simetričan i još najbliži seoskom načinu življenja. U njemu stanovi još nemaju podrum, stubište se nalazi u kuhinji, koja je redovito veća od sobe, a nužnik je smješten uz drvarnicu i omanju štalu sa stražnje strane objekta u dvorištu. Tip II s rizalitim završecima ima 4, 5 ili 7 stanova od kojih su oni smješteni na krajevima nešto veći. Ovaj tip ima više pomoćnih prostorija: podrum, nužnik u objektu, sobnu površinu veću od kuhinjske i stubišne smje-



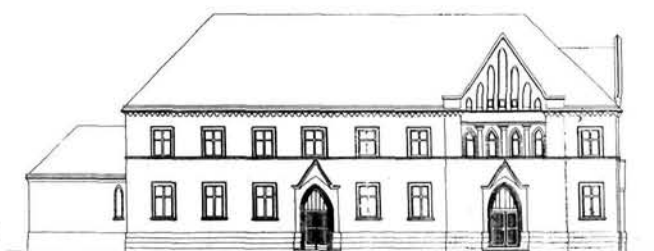
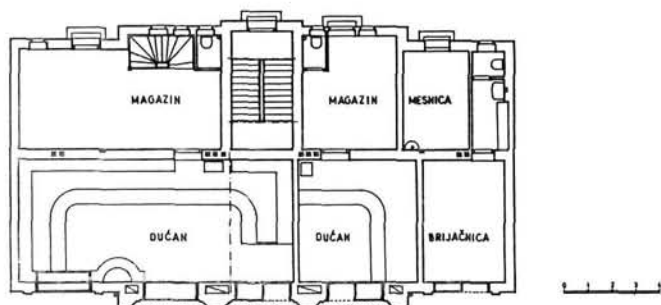
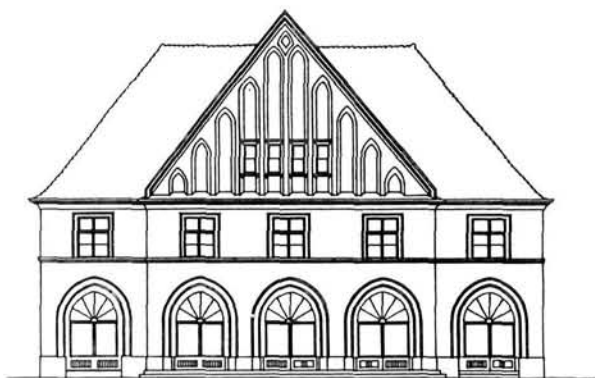
ULIČNO PROČELJE



DVORIŠNO PROČELJE

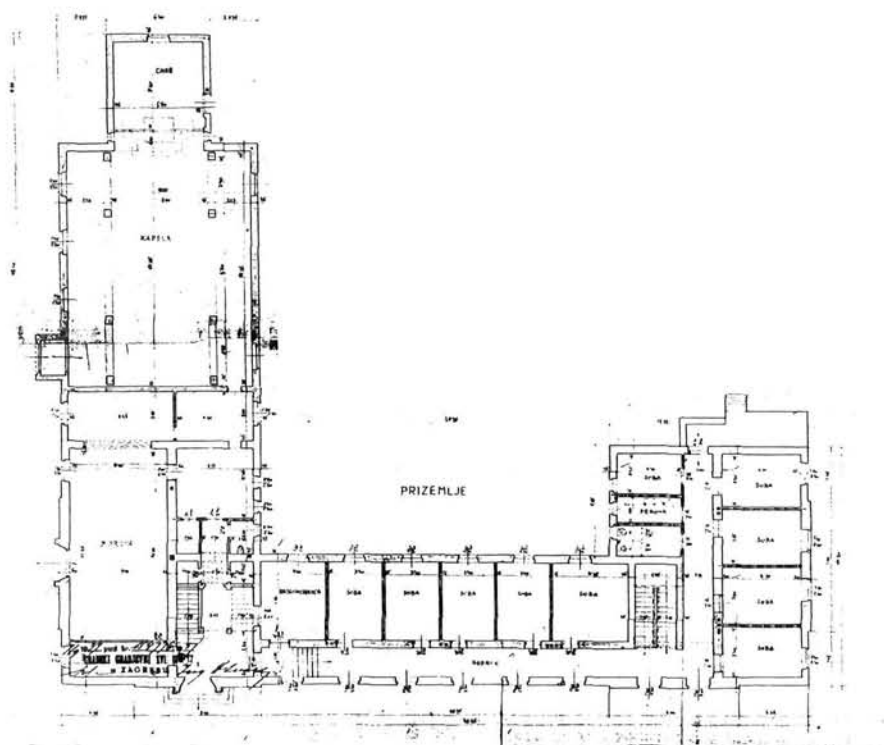


Tip IV sa 2 stana (precrtni originalni nacrti iz HAZ-a)
 Type IV with 2 apartments (copy of the original designs from the Historical archive of Zagreb)

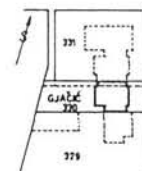
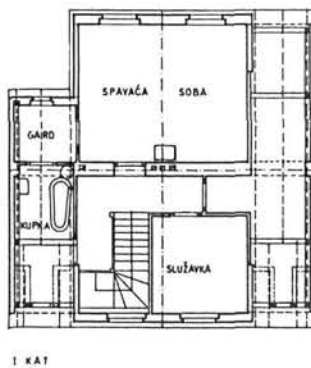
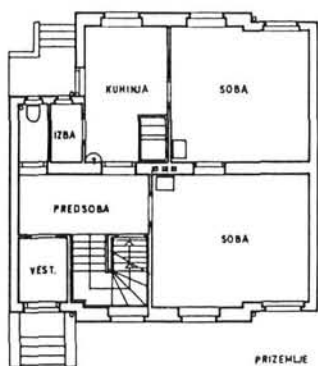
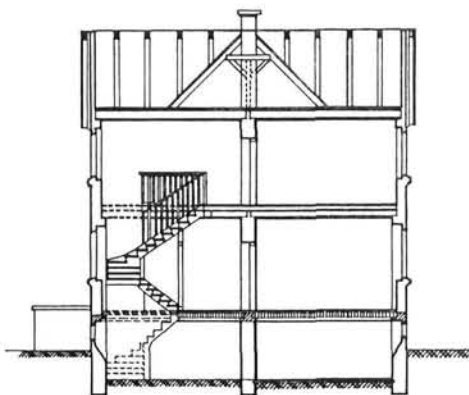
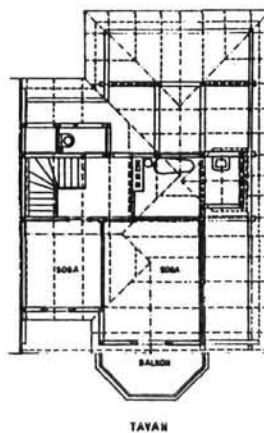
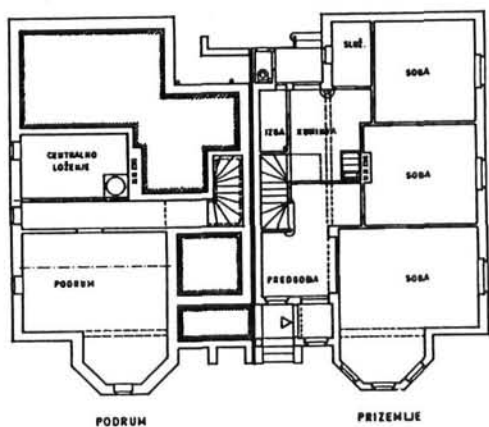
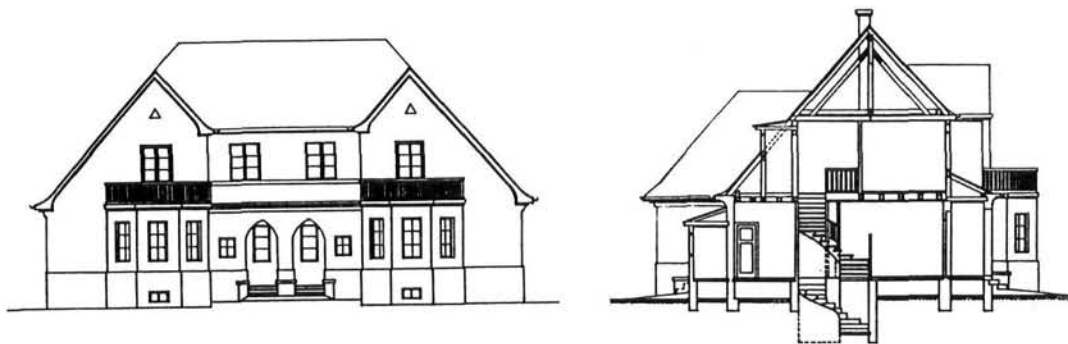


Zgrada konzuma na Kažotičevu trgu u Željezničkoj koloniji (pre crtani originalni nacrti iz HAZ-a)
Grocery store building on Kažotić square in the Railroad colony (copy of the original designs from the Historical archive of Zagreb)

Dominikanski samostan na Kažotičevu trgu u Željezničkoj koloniji
Dominican monastery on Kažotić square in the Railroad colony



Dominikanski samostan na Kažotičevu trgu u Željezničkoj koloniji, nacrt
Dominican monastery on Kažotić square in the Railroad colony, ground-plan



Tipski srodne obiteljske kuće u zapadnom dijelu Željezničke kolonije (precrtani originalni nacrti iz HAZ-a)
 Family houses of similar type in the western part of the Railroad colony (copy of the original designs from the Historical archive of Zagreb)



Izgrađenost naselja 1932. godine
Community development in 1932

šteno u predsoblju. Tip IV sa 2 stana potpuno nadilazi predodžbu o skućenim i prenatrpanim »malim radničkim stanovima«. Uz višenamjenski podrum i ulazni hal, ovaj tip ima i smočnicu, od nužnika odvojenu kupaonicu i dvije sobe u potkrovlju.

Arhitektonski zahtjev naselja bio je u prvom redu u prostornim i tipološkim kvalitetama, odnosu arhitekture i prirode, pa građevni materijal i konstrukcija nemaju glavnu ulogu. Kuće su građene klasično – opekom, stropovi su nadsvođeni drvenim gredama, a dvoslivno je drveno krovšte pokriveno crijepom. Drveno je i stubište koje vodi u potkrovlje, a pomoćni dvorišni objekt tipa I zatvoren je drvenim letvicama. Fasada je žbukana, prozori imaju teške drvene kapke, a ulazna i vrtna vrata manji mrežasti otvor. Okviri otvora izvana su izrađeni od borovine i obojeni zeleno, a iznutra od jelovine i obojeni bijelo. Dvorišta su ogradena drvenim letvicama s cjevastim betonskim stupićima između.

Što se orijentacije prostorija tiče, ovdje je, suprotno najboljim primjerima radničkih naselja, soba okrenuta na ulicu, a pomoćne prostorije i kuhinja na vrt. Naime, dok u reprezentativnim primjerima vrt ima zadatak osigurati privatnost, ovdje je

on ponajprije – kuhinjski vrt, važan za kućnu ekonomiju. To pokazuje da je ideja o stanovanju u Željezničkoj koloniji sadržavala i povezanost stanovanja i rada, grada i sela, arhitekture i prirode. Ulice su u naselju ionako odvojene prema značenju, pa iako postoji kontakt s većim prometnicama, prevladavaju kratke, stambene, poluprivatne ulice nenamteljive prisnosti.

Željeznička je kolonija nastala u vrijeme kad je moderna već bila zastupljena, ali ne još u naseljima, tek u reprezentativnim primjerima. Iako rješava stambeno pitanje radničkog stanovništva, pa se shodno tome svrstava u šutljivu povijest zagrebačke arhitekture, kolonija ne pripada niti naivnom patosu najamnih stambenih zgrada niti formaliziranoj higijeni i monotoniji kasnije socijalne izgradnje. Željeznička kolonija nastala je u povijesnom trenutku stambenog pokreta oko sredine dvadesetih godina, kad se paralelno diljem Europe planiraju veća stambena naselja. Za razliku od većine njih, kolonija nije podignuta kao model alternativne sutrašnjice, što je možda razlog što status dokumenta vremena nosi relativno lako. Glavni aduti Željezničke kolonije njezin su rahli urbanizam, izuzetan odnos izgrađenog i neizgrađenog ozelenjenoga prostora i stoga relativno bezbolna mogućnost dalje gradnje. Ko-



Željeznička kolonija danas (foto: Krešimir Tadić)
Railroad colony today (photo: Krešimir Tadić)



Željeznička kolonija danas (foto: Krešimir Tadić)
Railroad colony today (photo: Krešimir Tadić)

liko god reducirano i skromno izgledale, zgrade kolonije su jednostavne, kompaktne i simetrične, ali gotovo da i ne predstavljaju masovne gradnje, već prije minijature ladanjskog načina stanovanja. Tako je na skroman način postignut »spoj osobne slobode i kolektivne nužnosti«.¹⁸

Stambena je arhitektura znatno podložnija promjenama što ih nameće izmijenjen način života, pa su u koloniji u velikoj mjeri

dosad izmijenjeni originalni okviri otvora i drvene ograde, a ponegdje su prigradene i manje prostorije ili garaža u dvorištu ili nadograđen kat. Kvaliteta naselja umanjena je izgradnjom industrijskog kompleksa »Fotokemike« sa sjeverne strane i prenatlaženim volumenima kolektivnog stanovanja s istočne i zapadne strane naselja. Proglašenjem Željezničke kolonije zaštićenom zonom naselju je kao cjelini priznata kulturna važnost koja opravdava javno zanimanje za njegovo održavanje.



Tipski srodna dvojna obiteljska kuća u Jakićevoj ulici 37–39 u Željezničkoj koloniji (foto: Krešimir Tadić)
Double family house of similar type in Jakićeva street 37–39 in the Railroad colony (photo: Krešimir Tadić)



Zgrada konzuma u Željezničkoj koloniji (foto: Krešimir Tadić)
Grocery store building in the Railroad colony (photo: Krešimir Tadić)



Otvorenje dominikanskog samostana u Željezničkoj koloniji 1927.
Official opening of the Dominican monastery in the Railroad colony in 1927

Bilješke

- 1
Lelja Dobronić, *Radnička naselja u Zagrebu u toku devetnaestog stoljeća*, u: *Graditelji i izgradnja Zagreba u doba historijskih stilova*, Zagreb, 1983.
- 2
Tomislav Timet, *Stambena izgradnja Zagreba do 1954. godine*, Zagreb, 1961.
- 3
Isto kao 2.
- 4
Gradske kuće i radnička naselja datirani su prema kartama grada Zagreba i pojedinačnim nacrtima iz Historijskog arhiva u Zagrebu (HAZ).
- 5
Edo Schön, *O gradnji malih stanova*, Tehnički list, br. 2-3, 1919.
- 6
Olga Maruševski, *Maksimir*, Bulletin 2, Zagreb, 1980.
- 7
Citat: **Milan Lenuci**, *Obrazloženje regulatorne generalne osnove za istočni dio grada*, 1905. iz: **Eugen FRANKOVIĆ**, *Regulatorna osnova istočnih područja Zagreba*, JAZU, Zagreb, 1983 (str. 250).
- 8
Isto kao 7 (str. 250-251).
- 9
Nada Benić-Hlebec, *PUP sportsko-rekreacionog parka Svetice-Dinamo*, Regionalni zavod za zaštitu spomenika kulture, Zagreb, 1985.
- 10
Regulatorna osnova za predjel istočno i zapadno od ceste Svetice, a između Maksimirske ceste i pruge državne željeznice, u: *Zapisnici o skupštinama zastupstva slob. i kralj. grada Zagreba* (čl. 99), 1923, HAZ.
- 11
Citat: *Regulatorna osnova za zemljište zadruge »Željeznički dom« južno od Maksimira*, u: SZ (čl. 258), 1924, HAZ.
- 12
Citat: *Izveštaj gradskog poglavarstva o sveopćoj upravi slob. i kralj. glavnoga grada Zagreba* (str. 264), 1929, Zagreb, HAZ.
- 13
Izviđanje kanalizacije u gradu Zagrebu 1913-1927, OBZOR 16. II. 1927.
- 14
Citat: *Oprost građ. taracovinske uvoznine*, u: SZ (čl. 76a), 1926, HAZ.
- 15
Citat: *Željezničarski dom – Molba za oprost uvoznine*, u: SZ (čl. 212), 1933, Zagreb, HAZ.
- 16
50. godišnjica povratka dominikanaca u Zagreb, Zagreb, 1977
- 17
Elbenezer Howard, *Garden Cities of To-Morrow*, London, 1965.
- 18
Adolf Krischanit – Otto Kapfinger, *Die Wiener Werkbundsiedlung*, Beč, 1985.



Dominikanski samostan u Željezničkoj koloniji 1927.
Dominican monastery in the Railroad colony in 1927

Summary

Darja Radović

The Railroad Colony in Maksimir in the Context of Workers' Communities which Developed in Zagreb in the Period between the Two World Wars

The period between 1918 and 1940 represents one of the most productive periods in Zagreb's construction, during which housing developments were the predominant form of construction. The local authorities and various companies tried to solve the acute problem of small worker's apartments by erecting colonies of town houses and low typical housing projects. Urbanistically most interesting is the relatively early example of the garden community of railroaders' houses from 1927 in the eastern part of the town. The main feature of this extra-urban zone is the first public promenade of south-eastern Europe – the Maksimir gardens. Therefore it is not surprising that the nearby community is characterized by urbanism of beautiful vistas and a unique relation of the developed and undeveloped green areas. The quadrangle square with public buildings and the triangular square with the children's playground in the community center make up the compositional focuses of the colony. For the apartments of the railroaders' colony the concept of row houses, which is economical and close to nature, was chosen. In six irregular blocs 32 typified housing units with altogether 145 apartments have been linearly placed. The community is made up of three basic building types (mostly single-storey houses with a garret), which, by well measured minimalization of space and detail, approached the ideal of individual dwelling houses. And so, in a modest way, »the union of personal freedom and collective necessity« was achieved.