

Pres zagrebačko

regulatorne osnove uvijek se bave osvajanjem novog prostora, njegovim osposobljavanjem i oblikovanjem za kvalitetniji život. S druge strane, promet, trgovina i industrija diktiraju izgradnju novih ili transformaciju starih dijelova grada i njihovo integriranje. Najjači zamah zagrebačka arhitektura i urbanizam bilježe krajem 19. stoljeća i 30-ih godina 20. stoljeća. To se vidi po gustoći zbiljanja, planiranju i realizaciji ideja te izraženoj socijalnoj i kulturnoj brizi o gradu.

Od 1850., kada su carskim patentom ujedinjena tijekom povijesti neovisna zagrebačka naselja, pa do danas, postoje s jedne strane ključne, velike regulatorne osnove Zagreba, ali i niz manjih, parcijalnih, kojima se grad "popunjavao". Izdvojimo li ključne regulacije grada, njih je tek nekoliko. Prva generalna regulatorna osnova nastala je 1865. i njome je Donji grad prvi put planiran kao buduće središte grada. "Zelena potkova" kao vrhunac klasicističke epohe zacrtana je drugom generalnom osnovom iz 1887. godine. Gradski urbanist Milan Lenuci

1905. planira zaposjedanje istočnih gradskih predjela, a njegova vizionarska regulacija iz 1907., koja rješava širenje Zagreba na jug i oslobađa grad pruge, odbačena je svojedobno kao neizvediva. Nakon pada Monarhije prva je regulacija u stvari karta iz 1923., koja bilježi sve ranije prihvaćene parcijalne regulacije. Građevinski boom koji je uslijedio potvrdio je potrebu za novom generalnom regulatornom osnovom.

U veljači 1928. osnovan je Odbor za pripremu generalne regulatorne osnove, kojem je na čelu bio gradonačelnik arhitekt Vjekoslav Heinzl, a među članovima i Aleksandar Freudenreich, Ivan Meštrović, Stjepan Hribar, Edo Šen, Hugo Ehrlich i drugi.¹ U lipnju iste godine zaključeno je da se do osnove treba doći javnim natječajem. U listopadu je osnovan Odsjek za regulaciju grada, koji će na čelu s arhitektom Hribarom izraditi podloge i program natječaja uz suradnju delegata "interesiranih ustanova i korporacija i naših najboljih stručnjaka"² (među ostalima: arhitekti Josip Seissel i Antun Ulrich, za povijesne podatke - profesor Gjuro Szabo).

Mednarodni natječaj za generalnu regulatornu osnovu grada Zagreba 1930./31

Tridesetih godina Zagreb je ravnopravni sudionik europskih arhitektonskih događanja. Arhitekti nove generacije gledaju na urbanizam kao na plansku organizaciju gradskog života i svih njegovih funkcija; ponajprije, na stanovanje, rad, razonodu, promet i industriju.³ Sredstva kojima se moderni urbanizam pritom služi jesu u prvom redu: parcelacija, regulacija prometa i zakonodavstvo.

U svibnju 1930. natječajni je program prihvaćen, kao i članovi Ocjenjivačkog suda (predsjednik Stjepan Srkulj, a među petnaestak članova žirija bili su Paul Wolf iz Drezdena⁴ i Josef Gočar iz Praga⁵). Odlučeno je da natječaj bude javan i međunarodan.

Natječaj je trajao od 15. kolovoza 1930. do 15. veljače 1931., i još je produžen do 31. ožujka. Podignuto je 66 podloga, a predana su bila 52 rada, od kojih se njih 12 (uglavnom nagrađenih) čuva u Povijesnom arhivu u Zagrebu.

Elementi za ocjenu radova bili su: rješavanje prometa (cestovnog, željezničkog, vodenog); zelene površine;

stambene i industrijske četvrti (posebno prostor Trnja); te kao specijalno pitanje - regulacija Kaptola. Valorizirana je općenita umjetnička strana radova, njihova praktična uporabivost i ekonomska provedivost.

ANALIZA RADOVA

RAD 6, GRB, autor nepoznat, bez plasmana

"Čitava razdioba plana naročito u stambenim četvrtima ne zadovoljava, a zelene površine su nedovoljne"⁶ ocijenio je stručni žiri. Prostor južno od pruge



Rad 6, Grb, autor nepoznat / Proposal no. 6, The Coat of Arms, unknown author

riješen je uniformnim ortogonalnim blokovima te nizovima i individualnom izgradnjom u jugoistočnom dijelu grada. Glavna os sjever-jug povučena je od Tomislavova trga do Save. Južno od kolodvora presječena je jakom prometnicom istok-zapad, a njihovo je sjecište centralna točka ovog urbanističkog plana - novi trg. Kroz središte trga povučene su jake radijalne prometnice.

U osi kolodvorske zgrade lociran je park i najistaknutiji volumen - "kancelarijska zgrada magistrata". Na alternativnoj regulaciji kolodvor je zamišljen kao zaglavni.

Rad 8, BIJELI ZAGREB, Dipl. Ing. Arhitekt Zdenko Stržić⁷; Arhitekt Hans Holzbauer, Berlin i Zagreb; za željeznička pitanja: Ing. Karlo Peteln, Zagreb, 3. nagrada

Tranzitna prometna tijela uklonjena su s teritorija guste izgradnje, a gradska prometna tijela izlučena iz stambenog dijela grada. Stambene zgrade podižu se radi provjetravanja i osunčavanja u pravcu sjever-jug. Dvorišta nestaju. Zamjenjuju ih zelene plohe.⁸

Ocjenjivački je sud smatrao da je zanimljivo riješen glavni kolodvor, koji je planiran djelomice kao pro-

lazni, a djelomice kao zaglavni.

Pomicanjem prijамne kolodvorske zgrade prema istoku nastaje dobra urbanistička slika od kolodvora prema jugu.

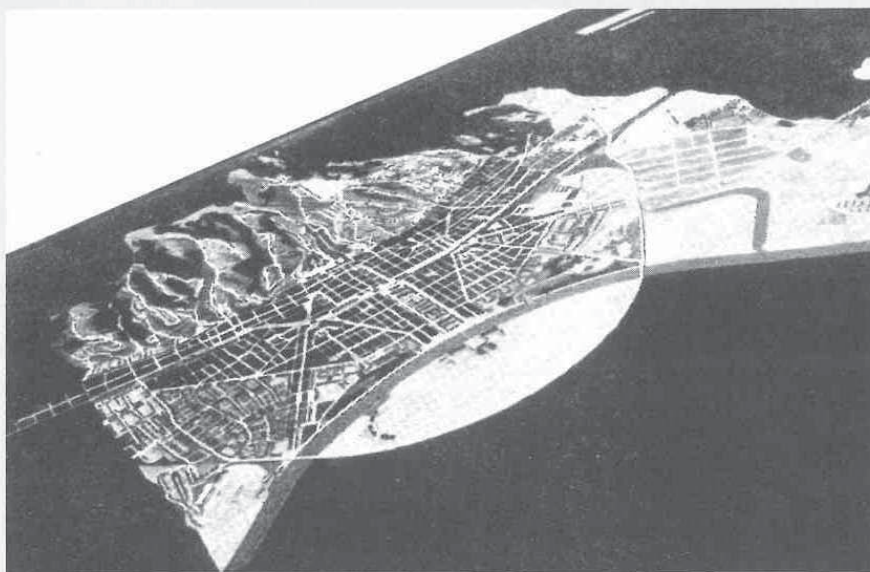
Rad 15, METROPOLIS, Dipl. ing. Hans Lubke, Arhitekt Edi Reisner, Verm. Ing. Willy Shone, Berlin Halle a/S, 2. nagrada

Rad je ponajprije hvaljen radi dobrog prometnog rješenja, ponuđenog u dvije varijante, te radi velikih zelenih ploha, koje se pružaju u smjeru sjever-jug i na sjevernoj obali Save.

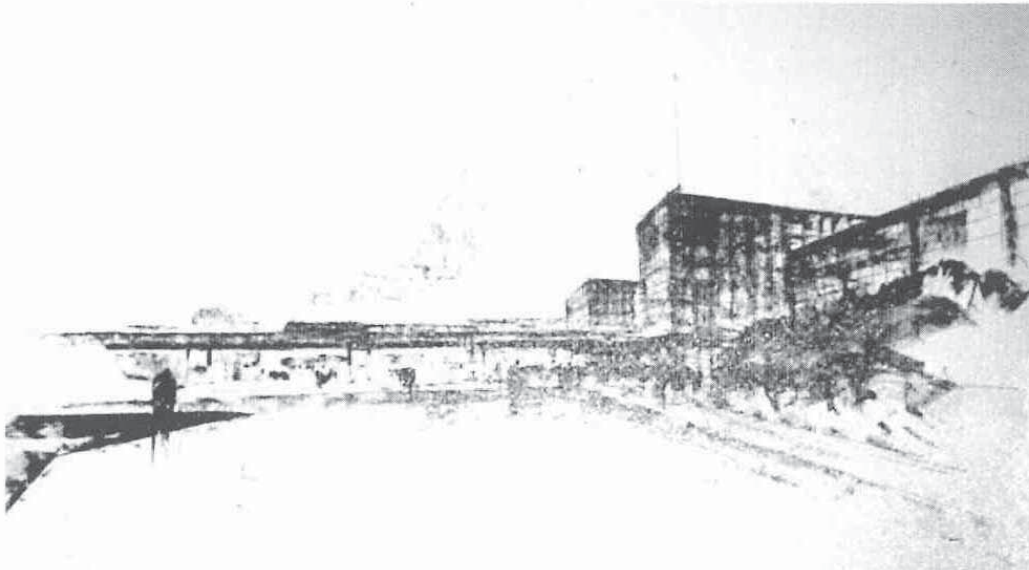
Rad 22, SAVAKRONE, Richard Haffner, Augsburg; Hannes Mayer Brüx, ČSR; za željeznička pitanja: Regbm. Anton Oberweiler, Diessen a/Ammersee, otkup

Prometna je mreža riješena fleksibilnije, bez popularne ortogonalnosti, prati postojeće tokove i prirodu terena. Ocjenjivački sud autorima predbacuje da "previše zadiru u postojeće izgrađene blokove". Vrlo je uočljivo zoniranje stambenih, industrijskih i zelenih površina.

Os glavni kolodvor-Sava snažan je simetričan potez zelenih površina i visokih modernističkih zgrada, koji završava na južnoj obali velikim stadionom, okruženim zelenilom.



Rad 8, Bijeli Zagreb, Zdenko Stržić - Hans Holzbauer, Zagreb i Berlin, 3. nagrada / Proposal no.8, White Zagreb, Zdenko Stržić - Hans Holzbauer, Zagreb and Berlin, 3. prize



Rad 8, Bijeli Zagreb, Zdenko Stržić - Hans Holzbauer, Zagreb i Berlin, 3. nagrada / Proposal no.8, White Zagreb, Zdenko Stržić - Hans Holzbauer, Zagreb and Berlin, 3. prize

Rad 32, FILO, Profesor Paul Bonatz Architekt, Stuttgart⁹, otkup

Na detaljno razrađenom generalnom planu 1:5000 primjenjuju se različiti urbanistički pristupi pojedinim dijelovima grada. Cijeli je grad obrađen po katnosti (2-5 katova) i kategorijama blokova (zatvoren, poluotvoren, otvoren). Industrija je smještena u istočnom dijelu grada. Na jugoistoku regulirani su savski kanali radi izgradnje riječne luke, koja je povezana i s odvojkom željezničke pruge.

Javne, trgovačke, obrazovne i kulturne ustanove predviđene su u pojasu između pruge i današnje Avenije Vukovar. Jaki zeleni potezi južno od pruge povučeni su nezavisno od postojeće "zelene potkove", na koju se nadovezuje većina radova.

Rad 33, SO!, Magistratsoberbaurat O. Meffert; za željeznička pitanja: Oberingenieur August Wolf, Hans Meffert stud. arch., Hannover, otkup

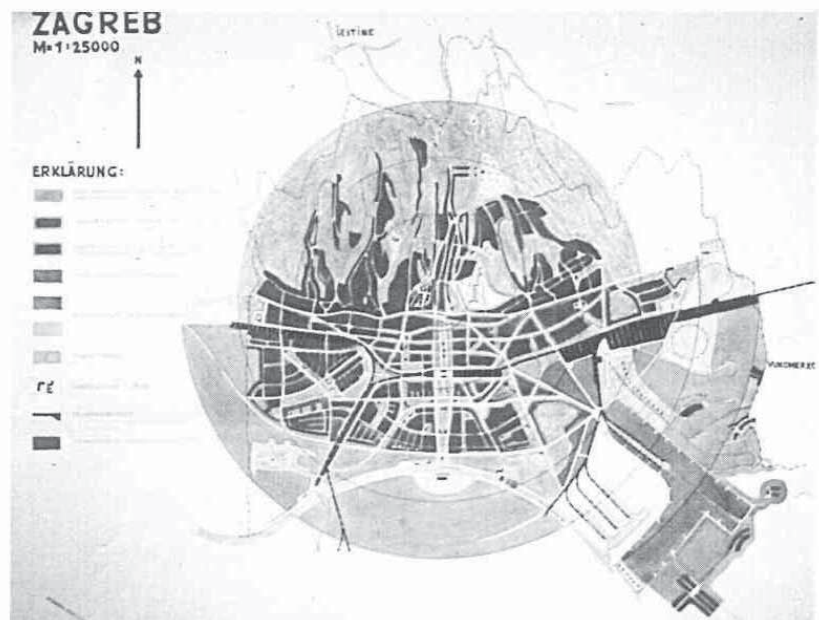
U zapisniku Ocjenjivačkog suda stoji: "Na čitavu osnovu, naročito pak na cestovnu mrežu upliviše nepovoljno što se je autor previše držao postojećih linija koje nemaju važnosti." Generalni plan prometa i željeznice pokazuje da su autori u želji da

se rastereti središte grada veliki pogon ranžirnog kolodvora smjestili južno od Save. Uz postojeću prugu zapad-istok povučeni su novi pravci prema Trstu i Beogradu, koji se križaju kod ranžirnog kolodvora.

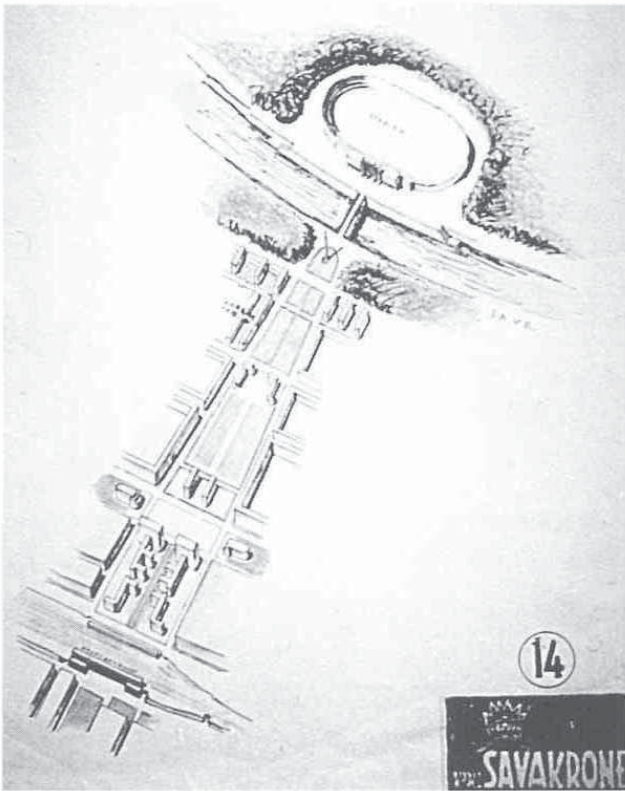
Rad 34, GRAD HRVATA, Arhitekt Dipl. Ing. Carl Christof Lorcher, Berlin;

za željeznička pitanja: Reg-bm. Werner Fabrucci, Berlin, 4. nagrada

Na preglednom nacrtu 1:25000 uočava se neobično velika zona zahvata. Analizirana je gustoća stanovnika za pojedine četvrti grada Zagreba i gravitirajuća prigradska naselja. Južno od Save i na dalekim istočnim i zapadnim gradskim terenima primijenjen je sistem satelitskih naselja. Iznimno velike površine zelenila prostiru se u



Rad 22, Savakrone, Richard Haffner-Hannes Mayer, Augsburg, Brūx i Diessen a/A, otkup / Proposal 22, Savakrone, Richard Haffner-Hannes Mayer, Augsburg, Brūx and Diessen a/A, ransom



Rad 22, Savakrone, Richard Haffner-Hannes Mayer, Augsburg, Brūx i Diessen a/A, otkup / *Proposal 22, Savakrone, Richard Haffner-Hannes Mayer, Augsburg, Brūx and Diessen a/A, ransom*

jugozapadnom dijelu grada. Na više perspektivnih prikaza upoznajemo tadašnja razmišljanja o urbanističkom planiranju grada: ortogonalnost ulica i parcela, potpuno ozelenjavanje stambenih površina, na koje se raspoređuju samostojeće modernističke zgrade dobro orijentirane i pažljivo insilirane: naselje Trešnjevka, Zadarska ulica, naselje kod Maksimira, Klaonička cesta, nova četvrt u istočnom dijelu grada.

Rad 35, BIJELI ZAGREB, Baudirektor Max Arlt, Dresden, Prof. Dr. ing. Otto Schubert Architekt, B.D.A. Dresden; Ing. Velimir Stiasni, Zagreb, otkup

Iz zapisnika Ocjenjivačkog suda: "Dobro je proveden i raspored te stepenovanje stambenih i industrijskih četvrti... Treba istaknuti prijedlog cestovne brze željeznice unutar

zelene plohe, koja prolazi pravcem od zapada na istok. Ispod cestovne površine predloženi kolodvor ove brze željeznice mogao bi se međutim izvesti samo sa vanredno velikim troškovima radi podzemne vode."

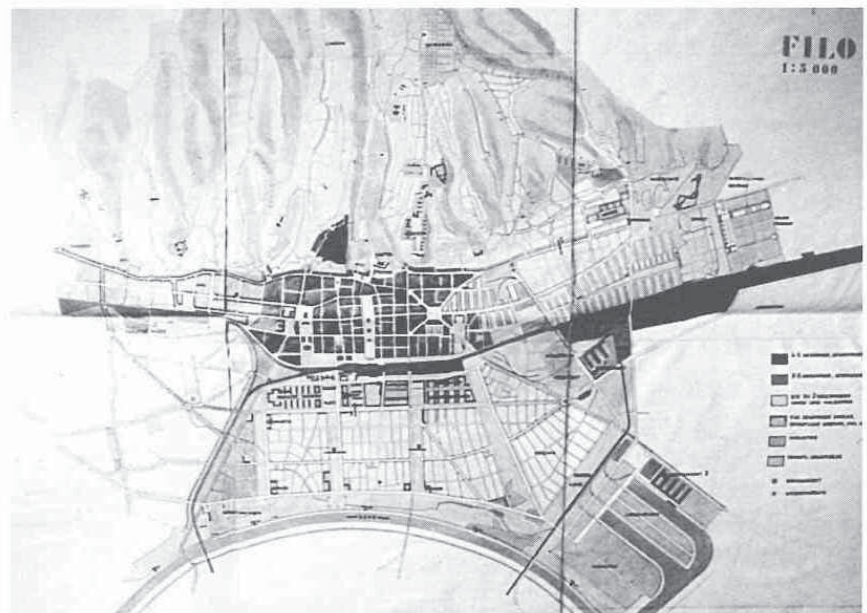
Rad 38, RADIAL, Dr. ing. Max Saume, Dipl. ing. Gunther Hafemann, Dipl. ing. Hans Grosser, Berlin-Zehlendorf Mitte, 4. nagrada

Iznenaduje planirana izgradnja na sjeveru grada, posebno likovna i glazbena akademija između Tuškanca i Dubravkina puta. Javnim i kulturnim ustanovama pridana je velika važnost na području cijeloga grada. Sjeverna obala Save tretirana je kao rekreacijska zona s detaljno razrađenim sportskim objektima unutar velike zelene površine.

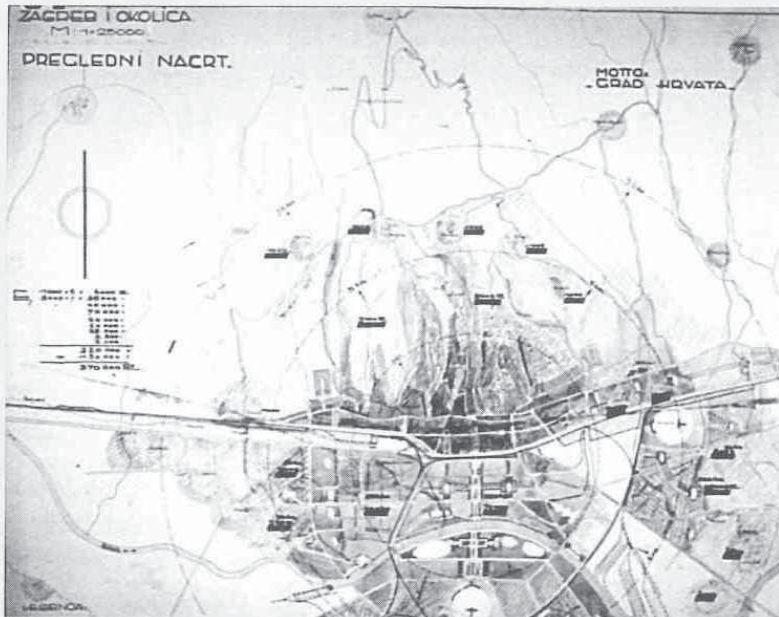
Ranžirni su kolodvori smješteni na zapadnom i istočnom ulazu u grad, a zračna je luka locirana na istoku.

Rad 44, JELAČIĆ, Erich Kotzer, Regbm., Ewald Liedecke, Architekt, Petter Koller dipl. ing.; za željeznička pitanja: Karl Wehrmeister, Regbm. Berlin-Charlottenburg, 2. nagrada

Po mišljenju Ocjenjivačkog suda ovim je projektom izuzetno dobro riješen željeznički promet. Pozitivnim se smatra podjela na putnički i teretni promet te uređenje raznih ranžirnih kolodvora i ostalih pomoćnih zgrada.



Rad 32, Filo, Paul Bonatz, Stuttgart, otkup / *Proposal no. 32, Filo, Paul Bonatz, Stuttgart, ransom*



Rad 34, Grad Hrvata, Carl Christof Lorcher, Berlin, 4. nagrada / *Proposal no. 34, The Town of Croats, Carl Christof Lorcher, Berlin, 4. prize*

Postojeća razina željezničke pruge kroz grad iskorištena je da se uz nju protegne i podignuta autocesta. Uočen je nedostatak dijagonalnih prometnih veza u središtu grada. Potreba za obilaznom cestom koja ide na jug preko Save drži se preuranjenom.

Katnost stanovanja je stupnjevito smanjivana od centra prema periferiji.

Veće javne zgrade i zelene površine raznih funkcija ravnomjerno su raspodijeljene na čitavom novoplaniranom gradskom predjelu. Granicu zahvata čini velika zelena površina sa sportskim objektima i terenima i mogućnošću daljnje stambene izgradnje, između zapadnog i istočnog mosta južno od Save.

Rad 51, EINFACH, KLAR, WIRTSCHAFTLICH, Profesor Adolf Moesmann, Dresden, Blum Hannover, otkup

Čitavu trapezoidnu zonu zahvata između pruge i Save autori jednakomjerno parceliraju u svrhu modernističke stambene izgradnje. Unutar te mreže isplanirane su

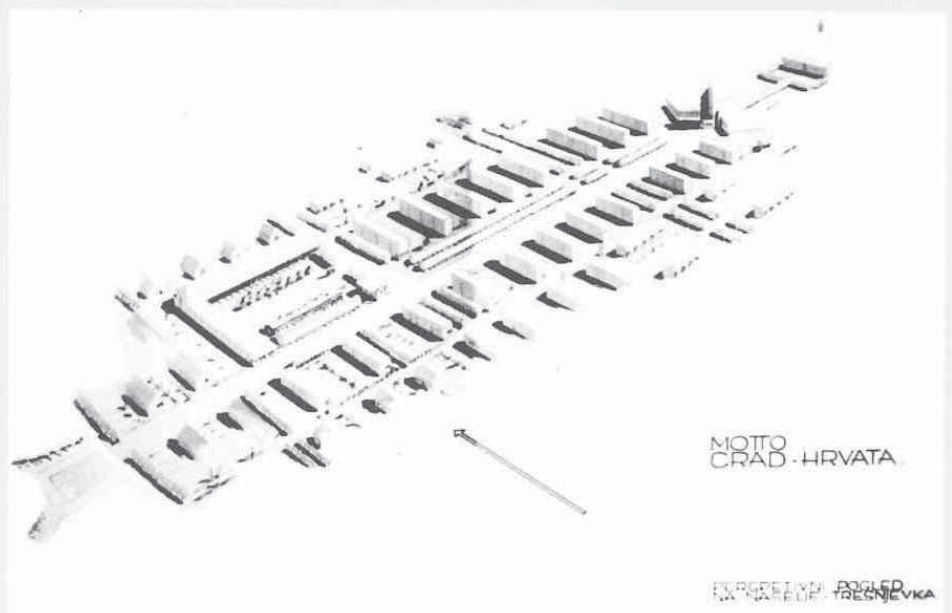
prazne površine predviđene za izgradnju velikih javnih i sportskih objekata. Na perspektivnom crtežu istočnog dijela Trnja predočena je izgradnja kategorizirana kao "Doppelreihenbau" (paralelni dvostruki nizovi višestambenih objekata). Među arhivskom dokumentacijom nalaze se tlocrt, presjek i aksonometrijski prikaz novog sportskog centra na južnoj obali Save, čije oblikovanje ponavlja izgled zatečenog mosta.

Rad 53, ULTIMA RATIO, autori nepoznati, pohvalno priznanje

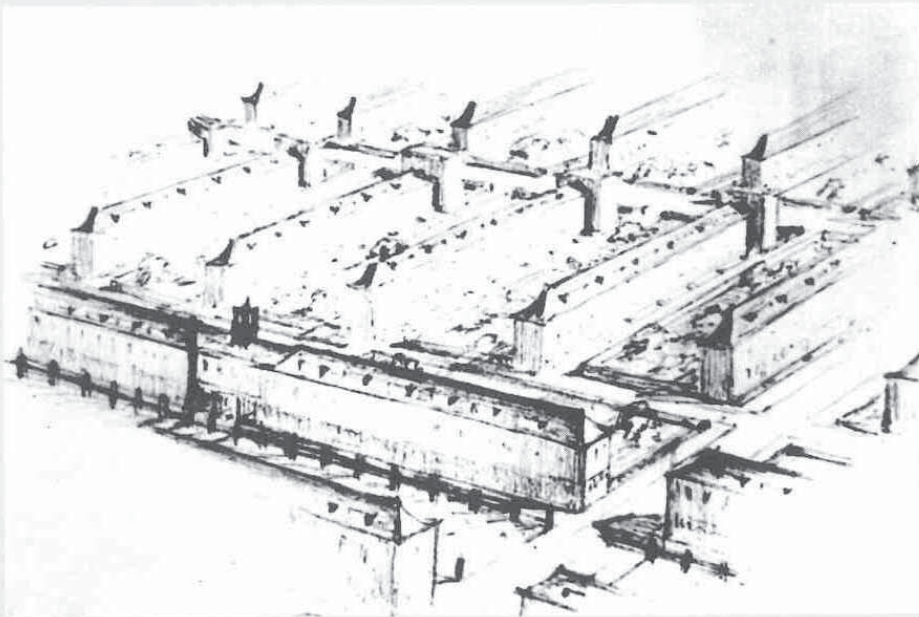
Iz zapisnika Ocjenjivačkog suda: "Smatra se da je pretjerano kad autor inače racionalno provedenu izgradnju u prugama

("Streifen-bebauung") proteže i na srednji i najvažniji dio novog područja. Načinom kako su javne zgrade okupljene samo se još jače rastavlja izgrađeni dio Donjega grada od projektiranog južnog dijela grada iako je grupacija sama po sebi dobro provedena."

U ovom je projektu ujednačenom izgradnjom u širokim čistim potezima riješena velika površina Trnja. Izdvaja se klinasta zelena površina u osi kolodvor-Sava i nova



Rad 34, Grad Hrvata, Carl Christof Lorcher, Berlin, 4. nagrada / *Proposal no. 34, The Town of Croats, Carl Christof Lorcher, Berlin, 4. prize*



Rad 35, Bijeli Zagreb, Max Arlt-Otto Schubert-Velimir Stiasni, Dresden i Zagreb, otkup / *Proposal no. 35, White Zagreb, Max Arlt-Otto Schubert-Velimir Stiasni, Dresden and Zagreb, ransom*

izgradnja javnih objekata duž pruge. Osim već tada zacrtanih prometnica istok-zapad stambene četvrti presijecaju četiri jake dijagonalne ceste s izlazom prema Savi. Neidentificirano novo naselje, vjerojatno južno od Save, projektirano je po istim principima kao i Trnje - izgradnja u "nizovima", jake prometnice, široki zeleni pojasevi. Osim toga sam je natječajni rad izrazito "moderan"; ne osvrće se na zatečeno stanje, stvara potpuno novi grad, što je i grafički superiorno ostvareno.

DOLAC I KAPTOL

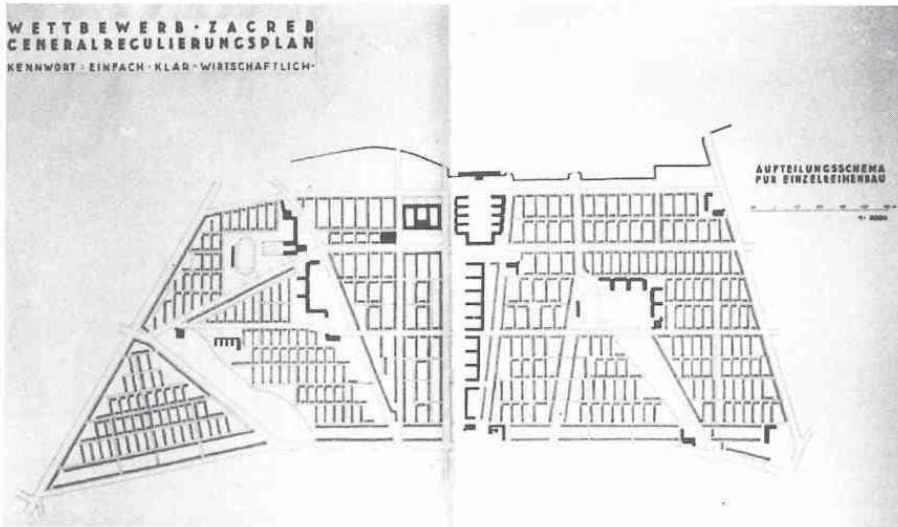
Nakon potresa 1880., rušenja Vijećnice i Bolléove obnove katedrale potkraj 19. stoljeća, problem Kaptolskog trga "oživljen" je 1906. rušenjem Bakačeve kule. Usprkos visoko ocijenjenom natječajnom rješenju regulacije Kaptola Viktora Kovačića iz 1908. godine (s varijantom iz 1910.) u praksi se ništa nije ostvarilo. Stoga se i u regulaciji iz 1930. ponovno problematizira područje Dolca i Kaptola, kao prioritetno pitanje u staroj gradskoj jezgri. I dok dio radova "hrabro", u duhu vremena, inzistira na prodoru moderne arhitekture i u ove stare gradske predjele, drugi, eklektički, pokušavaju komponirati svojevrstne kasnohistoricističke spojeve.

Rad 6, GRB

Pred katedralom je formiran pravilan trg, čija je parterna zona posebno obrađena popločenjem. Istočna strana trga flankirana je postojećim kulama pred katedralom, koje su u ovom projektu povezane kolonadom skulptura na postamentima. Zapadna se strana trga zatvara potezom zgrada visine nasuprotnog Nadbiskupskog dvora. Prilaz trgu iz Bakačeve riješen je širokim reprezentativnim stubištem, na vrhu kojeg je smješten konjanički spomenik. Zelenim otokom na sjevernoj strani vizualno je definiran prostor trga. Južni potez kuća u Staroj Vlaškoj zamijenjen je novim blokom presječenim s dvije poprečne uličice. Dolački se trg doraduje malim potezom zgrada i stubišta na sjevernoj strani prema Skalinskoj ulici te kolonadom prema crkvi Sv. Marije Snježne. Prostor oko crkve čisti se rušenjem postojećih kuća da bi se oslobodili prolazi Dolac-Tkalčićeva.



Rad 44, Jelačić, Erich Kotzer, Ewald Liedecke, Petter Koller, Berlin-Charlottenburg, 2. nagrada / *Proposal no. 44, Jelačić, Erich Kotzer, Ewald Liedecke, Petter Koller, Berlin-Charlottenburg, 2. prize*



Rad 51, Einfach, Klar, Wirtschaftlich, Adolf Moesmann i Blum, Drezden i Hannover, otkup / *Proposal no. 51, Einfach, Klar, Wirtschaftlich, Adolf Moesmann and Blum, Dresden i Hannover, ransom*

Rad 8, BIJELI ZAGREB

Gotovo da je rekonstruiran početkom stoljeća porušen zid pred katedralom. Umjesto Bakačeve kule projektiran je ulaz u dvorište katedrale. Zapadna strana trga iznova je izgrađena i definira njegov nov pravokutan oblik. Prilaz iz Bakačeve ulice riješen je stubištem, dok je sjeverna strana ostala otvorena i tek je naznačena zelenilom. Umjesto niza kuća u Staroj Vlaškoj izgrađen je novi blok probijen prema katedrali uskim prolazima. Redizajniran je potez kuća u Tkalčićevoj ulici, između Splavnice i Krvavog mosta te prostor oko crkve sv. Marije.

Rad 15, METROPOLIS

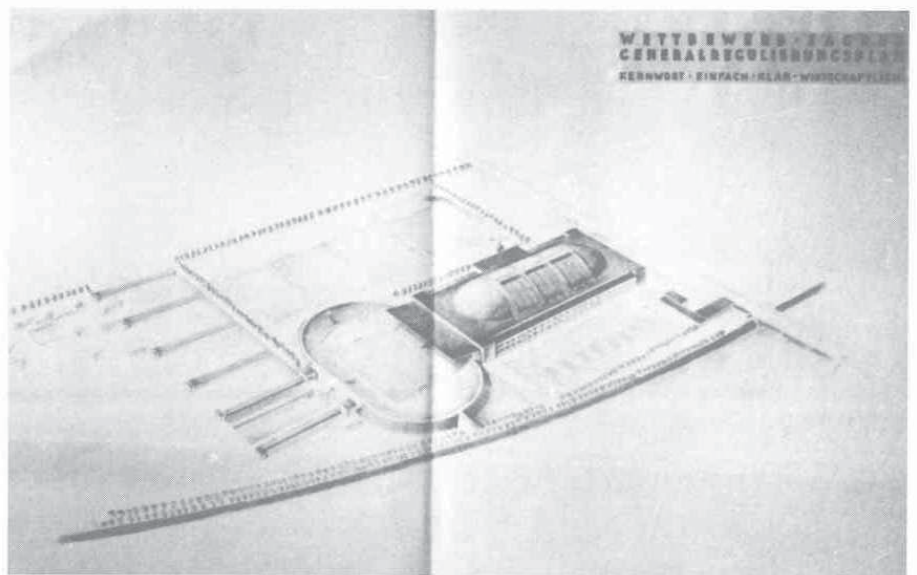
Ponuđene četiri varijante rješenja uglavnom se bave s nekoliko problema. Umjesto poteza kuća u Staroj Vlaškoj prema Nadbiskupskom su dvoru projektirane stepenaste terase. Južna strana Stare Vlaške također se iznova gradi, a uspon Bakačeve ulice prema katedralnom trgu rješava se pomoću stuba u širini cijele ulice. Preostale kule pred katedralom povezuju se zidom, dok se zapadna strana trga nanovo izgrađuje. Nasuprot same katedrale probijena je nova ozelenjena široka ulica preko sjeverne strane Dolca.

Rad 22, SAVAKRONE

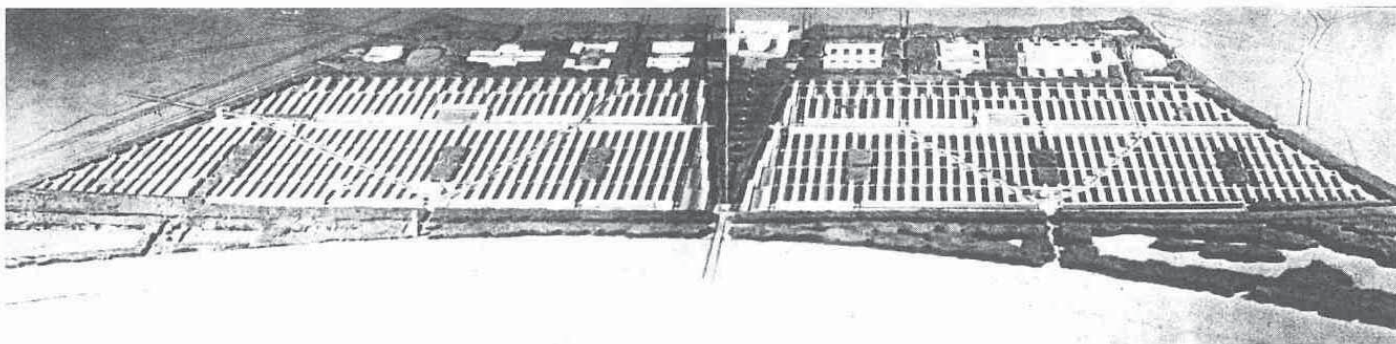
Između dviju kula pred katedralom oblikovan je zid koji je u svom središnjem dijelu otvoren kolonadom. Za razliku od ostalih projekata ovaj ne forsira ortogonalnost trga. Potez kuća u Staroj Vlaškoj je srušen, a na njegovu mjestu ispod katedrale izgrađene su pojedinačne male kuće zabatom okrenute ulici i povezane prizemnim zidom.

Rad 32, FILO

U razradi trga pred katedralom naglasak je stavljen na njegovu istočnu stranu. Projekt ne gradi zid između zapadnih kula, već trijemom učvršćuje prilaz katedrali. Visinska razlika između Bakačeve ulice i trga rješava se plitkim širokim stubištem ili rampom. Na mjestu Stare Vlaške grade se poprečne samostalne kuće, a na novoj širokoj ulici ispred njih smještena je autobusna stanica.



Rad 51, Einfach, Klar, Wirtschaftlich, Adolf Moesmann i Blum, Drezden i Hannover, otkup / *Proposal no. 51, Einfach, Klar, Wirtschaftlich, Adolf Moesmann and Blum, Dresden i Hannover, ransom*

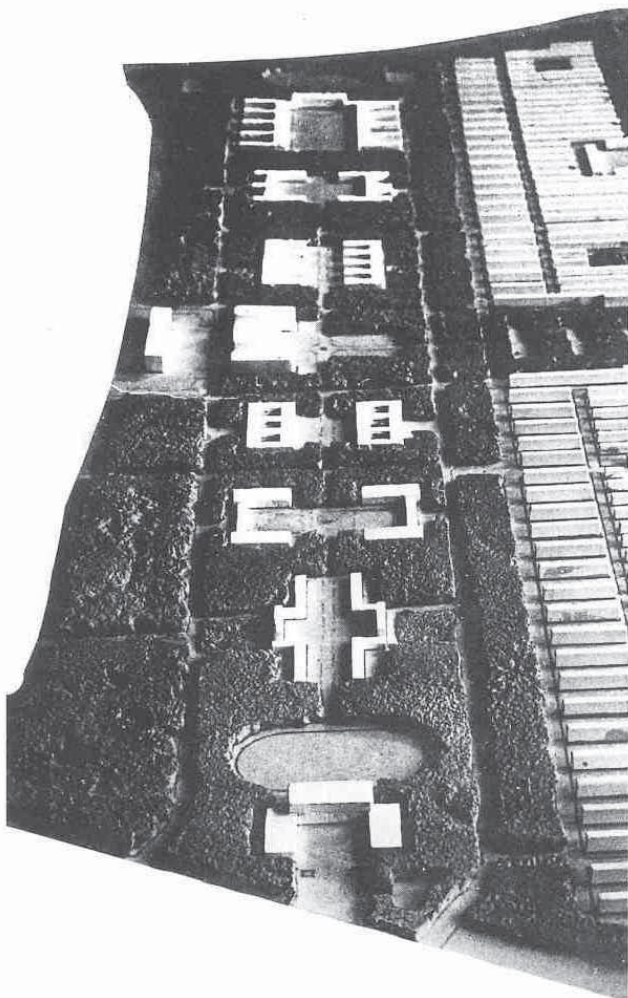


Rad 53, Ultima ratio, autor nepoznat, pohvalno priznanje / Proposal no. 53, Ultima ratio, unknown author, praise

Rad 33, SO!

Prostor među kulama djelomično je zapunjen novim zgradama s trijemovima u prizemlju, dok u središnjem dijelu pročelje ostaje otvoreno.

Kuće u Staroj Vlaškoj zamijenjene su potezom zelenila. Ulica na sjevernoj strani Dolca, od Tkalčićeve ulice do



Rad 53, Ultima ratio, autor nepoznat, pohvalno priznanje / Proposal no. 53, Ultima ratio, unknown author, praise

katedrale, proširuje se.

Jedino ovaj projekt pokušava riješiti visinsku razliku među sjevernim ulicama - poprečnim vijaduktom "Tuškanac-Kaptol". On povezuje Tuškanac i Jurjevsku te Radićevu i Kaptol (južno od Prišlinove kule i kaptolske škole).

Na istočnoj strani Tuškancu projektiran je i reprezentativan kraljevski dvorac, koji dominira sjevernim gradskim obroncima.

Rad 34, GRAD HRVATA

Podignut je zid pred katedralom u neoromaničkom stilu s ulazom u sredini. Na sjevernoj strani kaptolskog trga podignuta je jednokatnica s trijemom u prizemlju.

Rad 35, BIJELI ZAGREB

Velik dio površine trga izdignut je na razinu ulaza u katedralu. Stubištem iz Bakačeve i sa samog trga dolazi se na plato, koji je omeđen kolonadom skulptura. Između dviju zapadnih kula pred katedralom postavljena je lagana membrana stupova.

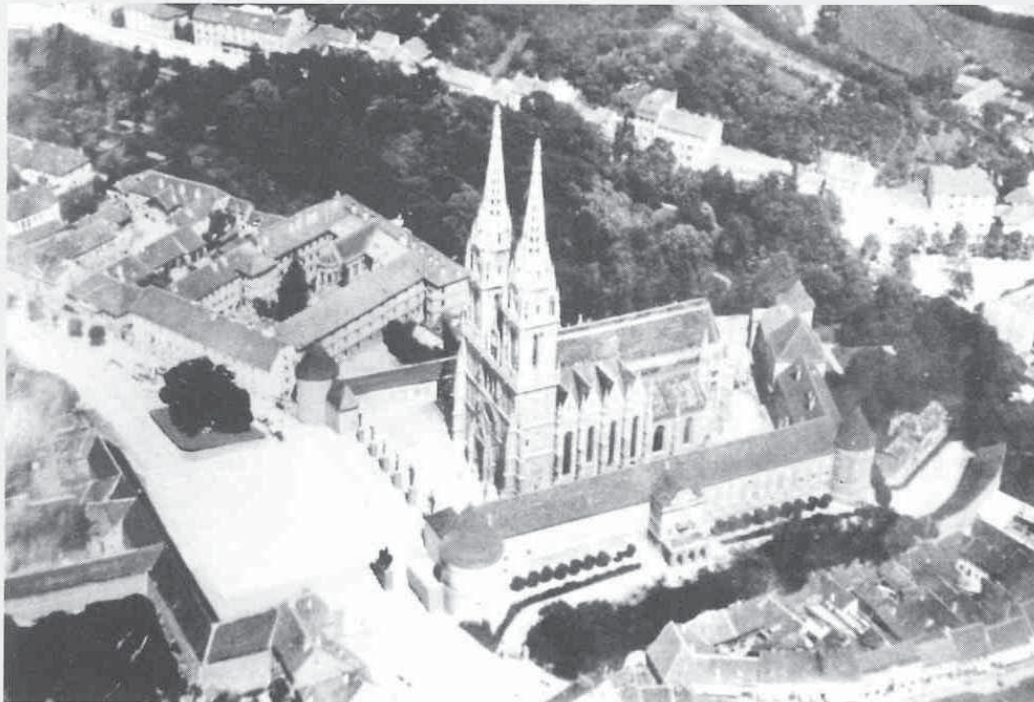
Na perspektivnoj skici vidi se kako je riješen prolaz s Kaptola na Dolac - formiran je mali trg s fontanom u sredini i arkadama na istočnoj i zapadnoj strani.

Na skici koja prikazuje pogled od katedrale prema Dolcu vidi se Gornji grad s planiranim Kraljevskim dvorcem.

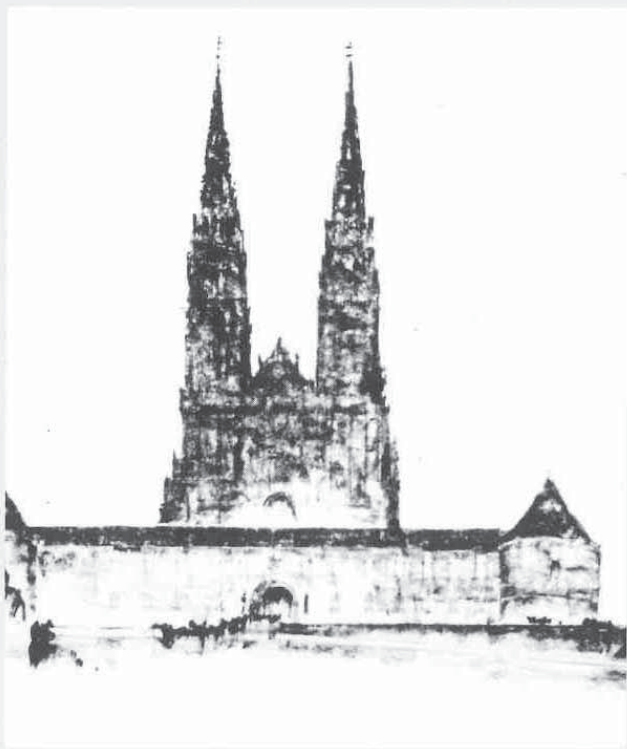
Ovaj projekt detaljnije od ostalih prikazuje Trg bana Jelačića s okolnim zgradama. Na Zakladnom bloku projektira novu vijećnicu (Rathaus), vertikalnu koja dominira na mjestu današnjeg nebodera. Podiže zatim novu uglovnicu Jelačićeva trga i Ilice, iza koje se nazire već spomenuti Kraljevski dvorac.

Rad 38, RADIAL

Projekt ruši čitav blok zgrada između Kaptola i Dolca. Na taj način formira se poprečni forum s novim zgradama na sjeveru i jugu. U njima autori smještaju Strossmayerovu i Modernu galeriju. Istočna i zapadna strana riješene su modernističkim kolonadama. U središtu trga ostavljen je kip sv. Marije, a površina je ortogonalno popločana. Prilaz iz Bakačeve riješen je širokim stubištem. Stara Vlaška je u potpunosti porušena. Sjeverni je njezin dio ozelenjen, a u južnom su podignuta dva kompleksa s Nacionalnim i gradskim muzejem i Gradskim arhivom.



Kaptol i Dolac, Rad 6, Grb, fotomontaža Kaptolskog trga / *Kaptol and Dolac, photomontage of Kaptol Square, Proposal no. 6, The Coat of Arms*



Kaptol i Dolac, Rad 8, Bijeli Zagreb, ponovno zid pred katedralom / *Kaptol and Dolac, roposal no. 8, White Zagreb, again wall in front of the Cathedrale*

Na sjevernoj strani Dolca projektirana je centralna građevina također za smještaj kakve kulturne ustanove.

Rad 51, EINFACH

Na zapadnoj strani trga pred katedralom podižu se modernističke poslovne zgrade čistih pročelja, između kojih je proširena ulica prema Tkalčićevoj. Na perspektivnom prikazu uočavaju se dodani trijemovi uz kule pred katedralom.

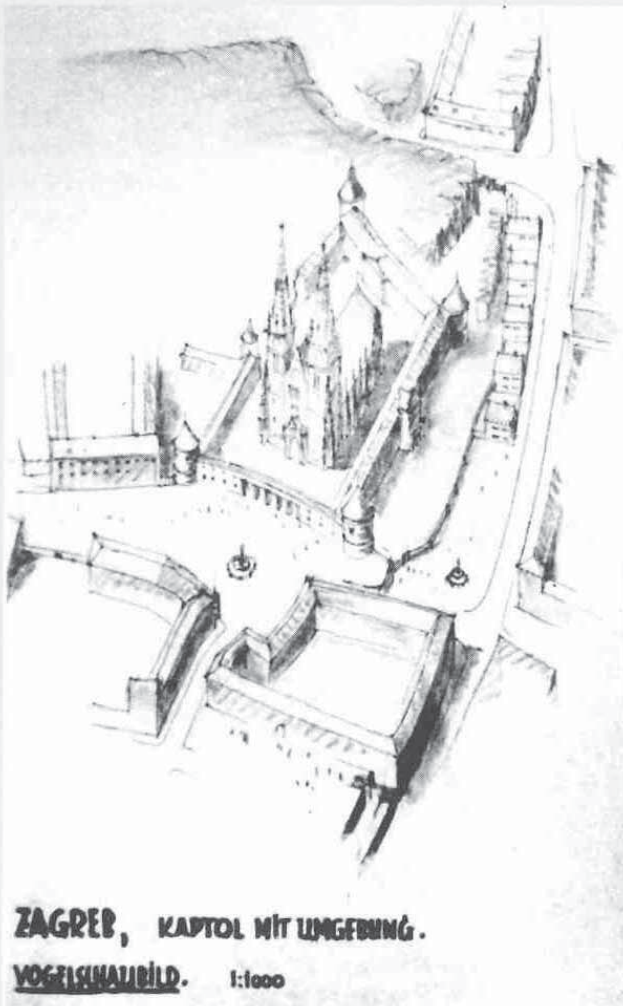
Dolački je trg na sjeveru proširen i s tri strane zatvoren visokim reprezentativnim zgradama s arkadama u prizemlju.

Stara Vlaška dobila je na južnoj strani blok novih modernih zgrada, a na sjevernoj dugačku prizemnicu s autobusnom postajom ispred nje. (Rješenje zgrade na mjestu račvanja Cesarčeve ulice i Vlaške svjedoči o aktualnosti izvedenog Planićevog rješenja - "kuće na kokošjim nožicama".)

Na trokutastom trgu Vlaška-Branjugova-Ribnjak zamišljena je nova reprezentativna gradska zgrada L-tlocrta.

Rad 53, ULTIMA RATIO

Na zapadne kule dograđene su zgrade L-oblika, koje se vežu na pročelje katedrale i formiraju njezin ulaz.



Kaptol i Dolac, Rad 22, Savakrone, situacija / Kaptol and Dolac, Proposal no. 22, Savakrone, situation

Sjeverna strana Kaptolskog trga definirana je novom kućom s trijemom u prizemlju.

Zapadna strana Kaptola, zgrade s obje strane Bakačeve ulice te Stara Vlaška nanovo su izgrađene. Na perspektivnom prikazu vide se njihovi volumeni i smještaj.

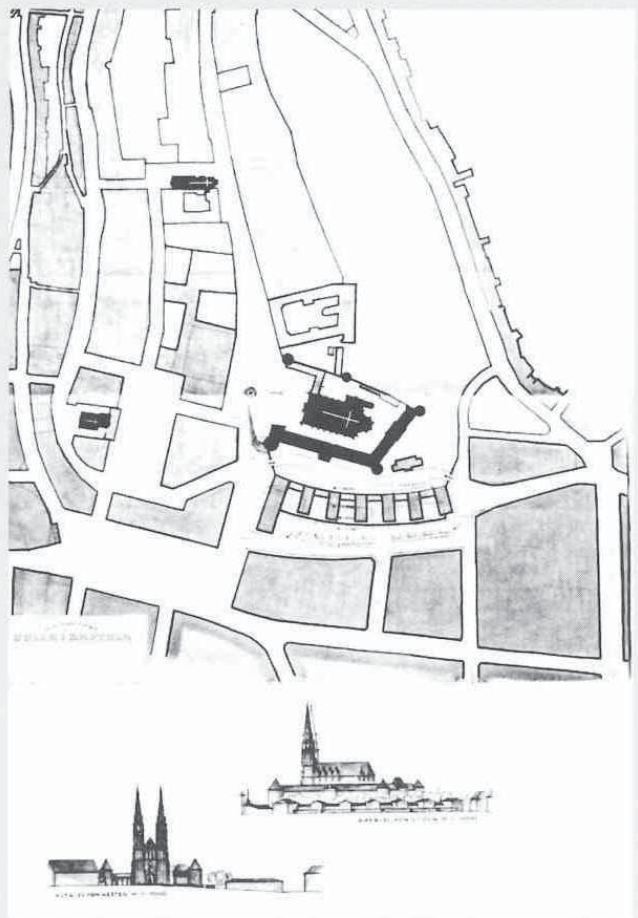
Ocjenjivački sud je analizirao radove gotovo šest mjeseci (21.IV.-10.X.1931.). Nije dodijeljena prva nagrada, već su najviše plasmane - dvije druge nagrade - dobile dvije grupe autora iz Berlina.

Nakon opširne rasprave (u Anketnom odboru i Građevno-regulatornom odboru) u skupštini Gradskog zastupstva u studenom 1932. prihvaćeni su skica za regulacioni plan i Nacrt uredbe o izvođenju regulacionog plana, koji su potom predloženi Ministarstvu građevina na načelno odobrenje, što je i učinjeno slijedeće 1933. godine. Gradski građevni odsjek na njima je izradio

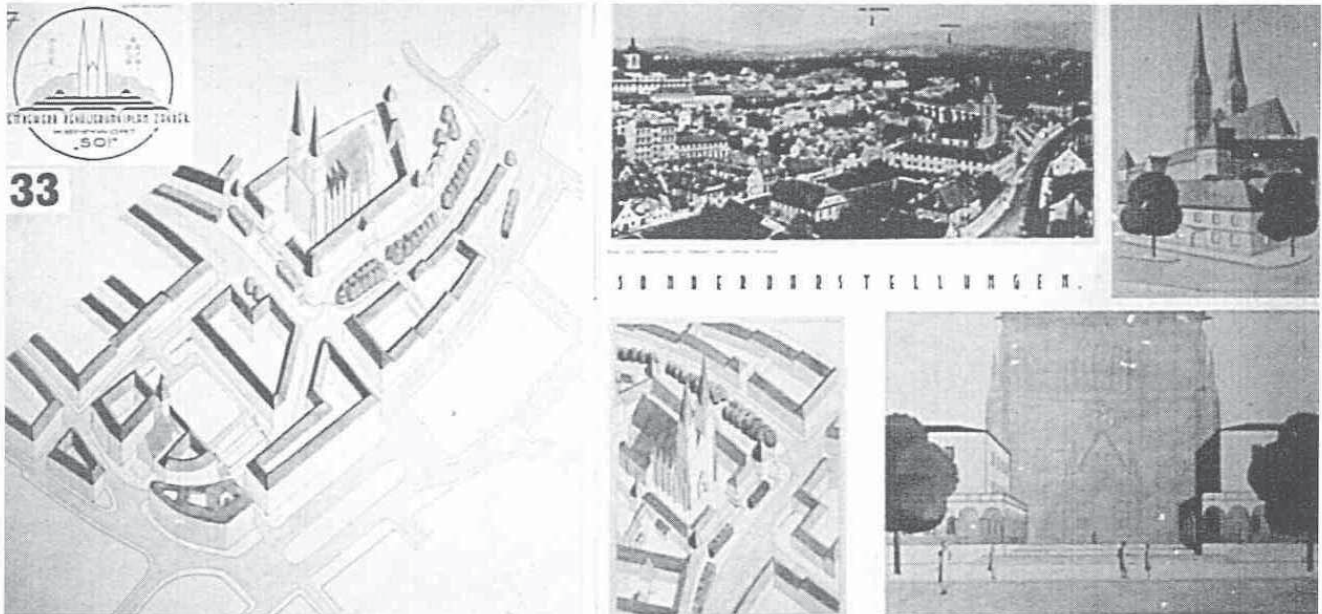
Generalni regulatorni plan za grad Zagreb i Uredbu o njegovom izvođenju; kao i poseban (u smislu građevinskog zakona) Regulacioni i konzervatorski plan za historijske dijelove grada i Uredbe o njegovom izvođenju.

Planiranjem se predviđa takav porast stanovništva (prirast 2,4%) prema kojem bi Zagreb 1980. trebao imati 350.000 stanovnika.¹⁰ Grad je riješen centralno i podijeljen na: postojeći dio sjeverno od željezničke pruge (city), dio južno od pruge na kojem se planira stanovanje (Trnje), istočni gradski predjel namijenjen smještaju industrije. S obje strane rijeke Save planirani su sport i odmor.

Vrlo važno pitanje ove regulacije jest pitanje prometa. Željeznica ostaje na dosadašnjem mjestu, ali uzdignuta u središtu grada, dok se za teretne vlakove predviđa - zao-bilaznica. Ostavljena je, dakle, prednost prema kojoj se glavna putnička stanica nalazi usred grada.



Kaptol i Dolac, Rad 32, Filo, situacija / Kaptol and Dolac, Proposal no. 32, Filo, situation



Kaptol i Dolac, Rad 33, Sol, fotomontaža prikazuje vijadukt Tuškanac-Kaptol / Kaptol and Dolac, Proposal no. 33, Sol, photomontage showing viaduct Tuškanac-Kaptol

Ceste su diferencirane prema vrsti prometa i s tim u vezi natječajem su traženi različiti profili ulica. Brzi promet istok-zapad smješta se uz postojeću željezničku prugu, a obilazni uz obilaznu prugu. Problem ostaju veze sjever-jug te međusobna povezanost sjevernih obronaka.

Što se zračnog prometa tiče, vojni se aerodrom planira na Borongaju, a civilni - preko Save.

Ideja koja se provlači od prve regulatorne osnove grada, o plovnosti Save, nastoji se i ovdje provesti, i to izgradnjom luke vezane uz industriju i željeznicu, na rukavcu rijeke na jugoistoku grada.

Stambene četvrti trebaju se oštro odijeliti od prometa, opskrbiti zelenilom (predviđeno je 30 m² zelenila po stanovniku!), a zgrade pravilno insolirati (zapad-istok). Visina izgradnje treba opadati prema gradskoj periferiji. Sportska se igrališta smještaju na gradske rubove, stadion i novi most južno od Save, dok zeleni sjever ostaje manje-više netaknut. Niz visokih škola planira se izgraditi na istoku grada, u Maksimiru.

Provedba ovako zamišljene generalne regulatorne osnove moguća je u dijelovima grada u kojima je Gradska općina vlasnik većine zemljišta.

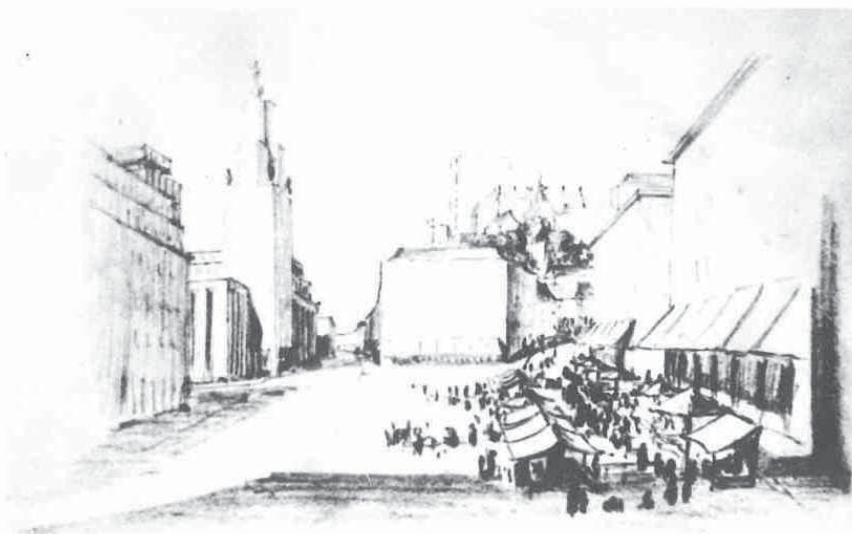
Najbolji uvid u postupke sa starom gradskom jezgrom daje u svojoj opširnoj žalbi profesor povijesti umjetnosti dr. Petar Knoll¹¹, ujedno i član Regulatornog odbora za

povijesne dijelove grada.

Iz njegove studije saznajemo: da je Gradsko zastupstvo 16. srpnja 1931. odlučilo Gornji grad kao spomenik od povijesne i umjetničke vrijednosti staviti pod zaštitu. Istodobno s prihvaćanjem regulacije za povijesne dijelove grada 23. prosinca 1937. i Kaptol je proglašen zaštićenom cjelinom uz obavezu čuvanja "njegovog arhitektonskog karaktera".

Knoll traži potpunu konzervaciju Starog Zagreba. Stari je Zagreb visoko ambijentalna cjelina i kao takvu je treba štiti. Zaštita se prvenstveno treba odnositi na Gornji grad i Kaptol kao urbanističke cjeline, a potom na pojedinačne objekte. "U cijelom Gornjem gradu i na cijelom Kaptolu samo je minimalan broj ovakvih kuća koje su apsolutno, svaka za sebe vrijedan historijski i umjetnički spomenik. Pravu i prominentnu vrijednost nam naprotiv predstavlja historijska slika obih gradova no njihova urbanistička vrijednost nije samo u tome, što su i Kaptol i Gornji grad dva međusobno spojena grada (Zwillingstadt), nego i u tom što je svaki za se jedna izolirana urbanistička jedinica..."¹² Knoll uspoređuje mjerila i izgrađenost Gornjega grada i Kaptola odnosno ulica, trgova i pojedinih kuća. Pri tome naglašava "čedno" mjerilo Gradeca i raskošnije Kaptola.

Knollova žalba podijeljena je na preinake urbanističke naravi i na pojedinačnu arhitekturu. Kritizira gornjograd-



Kaptol i Dolac, Rad 35, Bijeli Zagreb, pogled na zapadnu stranu Jelačićevog trga s Vijećnicom na mjestu Zakladnog bloka i Kraljevskim dvorcem na Gornjem gradu / *Kaptol and Dolac, Proposal no. 35, White Zagreb, view on the western side of the Jelačić Square with the Townhall in place of the Foundation block and the Royal castle in the Upper Town*

ska urbanistička rješenja: blok Streljačka/Mesnička/Dežmanov prolaz bezrazložno je izuzet iz zaštite dok se na "početak njezinog toka" (gornji dio Mesničke) primjenjuju konzervatorska pravila.

Na liniji zapadnog gradskog zida - povijesnih gradskih bedema - ne poštuje se kontinuirana izgradnja, koja



Kaptol i Dolac, Rad 35, Bijeli Zagreb, arkade dijele Kaptol i Dolac / *Kaptol and Dolac, Proposal no. 35, White Zagreb, arcades dividing Kaptol and Dolac*

prema Knollu baroknom metodom stvara zatvorenu i obrambenu sliku Gornjega grada (Visoka ulica).

Radi lakšeg prometa regulacijom se proširuju ulice rušeći pritom staru izgradnju (Demetrova, Basaričekova, Duga ulica na utoku u Jelačićev trg). Na primjeru Demetrove autor brani povijesne specifičnosti gornjogradskih ulica: male dimenzije, nepravilnost, slikovitost. Opravdanost širenja ulica zbog prometa ne priznaje, tvrdi da ga gotovo i nema te dodaje: "Pa sve da je promet i veći, dužnost je grada da se



Kaptol i Dolac, Rad 35, Bijeli Zagreb, pogled na Bakačevu i Kaptol s Jelačićevog trga / *Kaptol and Dolac, Proposal no. 35, White Zagreb, view on Bakačeva street and Kaptol from the Jelačić Square*

promet u interesu blažene tišine u Gornjem gradu to više umanjuje, a ne da se poveća."¹³

Što se tiče Duge ulice, Knoll spominje nepravredno rušenje istočne ugaone kuće na ulazu u Jelačićev trg kao i gubitak poznatog ambijenta same polutamne uličice te



Kaptol i Dolac, Rad 38, Radial, situacija / *Kaptol and Dolac, Proposal no. 38, Radial, situation*

njezinih kuća koje apsolutno zaslužuju konzervatorsku zaštitu, a ne uklanjanje radi planiranog proširenja. "No to je pitanje u uskoj vezi sa uređenjem Jelačićeva trga, a taj je, kako znademo, postao zamršeni problem našeg grada, nipošto ne na ponos našem domaćem urbanizmu."¹⁴

U prizemlju nekih kuća otvaraju se arkade (Radićeva preko puta Kamenitih vrata, Felbingerova kuća na vrhu Mesničke) radi olakšavanja pješačkog prometa. Knoll ponovo smatra da se promet treba prilagoditi postojećoj povijesnoj arhitekturi, a nikako obratno.

Regulacijom se povećava gustoća izgradnje na Ilirskom trgu, dok autor predlaže razmaknutu postavu kuća radi kontakta s prirodom i po uzoru na otvorene tipove starih zgrada.

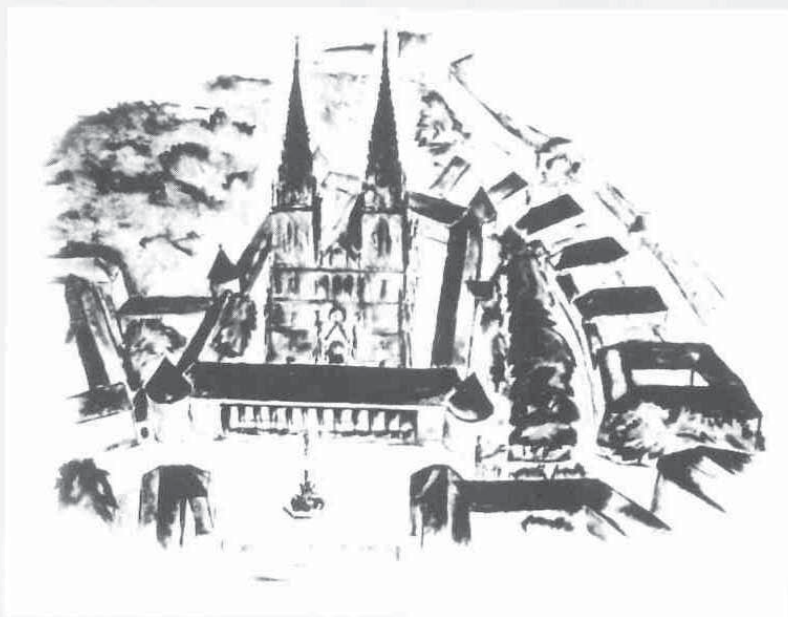
Otvara se nova ulica od Radićeve do Mesničke ispod Strossmayerova šetališta. Promet kroz nju, općenita urbana estetika

i orijentacija "na brijeg" zamišljenih modernih trokatnica Knollov su razlog za njezino neprihvatanje. Proširuje se i Tomičeva ulica (Bregovita), gdje su zamišljene nove stube i "posebni lift" kao veza Donjeg i Gornjeg grada. Primjedba se odnosi na neprihvatljivu i pretjeranu širinu ulice od 30 m (dok je llica na tom mjestu široka samo 18 m) te na baroknu raskošnost dvostrukih stuba što po svom mjerilu vrijeda povijesni karakter llice i Gornjega grada. Navodno opravdanje otvaranjem pogleda na Gradec Knoll ne priznaje, takvo rješenje drži umjetnim i urbanistički nesrazmjernim.

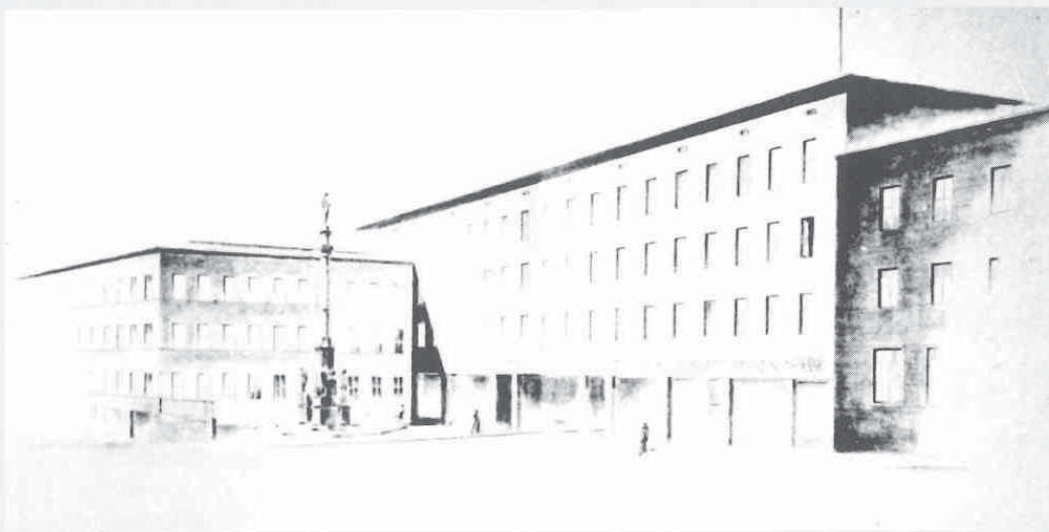
Što se tiče čuvanja pojedinačnih kuća, od postojećih 300 regulacija štiti tek njih 70-ak. Knoll kritizira rušenje starih kuća radi stvaranja javnih zelenih površina (Ribnjak, potez kuća uz Kaptolski zid između Tkalčićeve ulice i Kaptola, parcela sjeverno od Felbingerovih stuba). "Kao i na drugim mjestima, tako su i ovdje nasadi samo pomoćno sredstvo osnovi, jer je u neprilici, no tim nasadima tamo nema mjesta."¹⁵

Protivi se rušenju bloka Ribnjak/Vlaška/Palmotičeva i kapele Sv. Martina, te preostalih kuća južno od Skalsinske uz novu tržnicu.

Građevno-regulatorni odbor je raspravama upotpunjeni "Masterplan" i konzervatorski plan za povijesne dijelove grada dao na prvi javni uvid.



Kaptol i Dolac, Rad 38, Radial / *Kaptol and Dolac, Proposal no. 38, Radial*



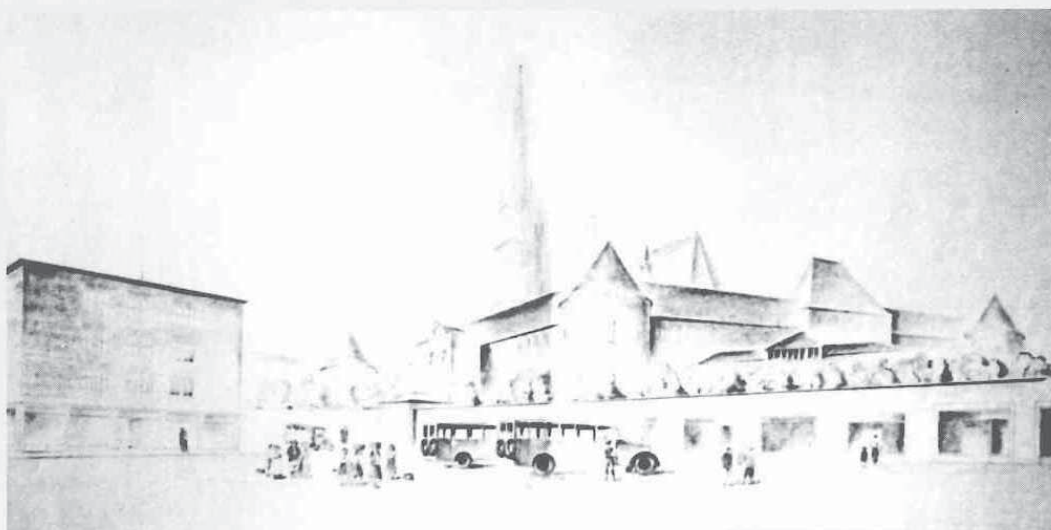
Kaptol i Dolac, Rad 51, Einfach, Klar, Wirtschaftlich, zapadna strana kaptolskog trga / *Kaptol and Dolac, Proposal no.51, Einfach, Klar, Wirtschaftlich, western side of the Kaptol Square*

Izlaganje je trajalo od 15. kolovoza do 14. studenog 1936. U tom roku stiglo je 307 primjedbi na Generalni plan i 41 na Regulatorni plan za povijesne dijelove. "Nakon sređenja i proučenja primjedaba u Gradskom XVII odsjeku ustanovljeno je da je podnešeno razmjerno malo primjedaba općenite naravi i takovih koje se odnose na pojedine cijele gradske predjele ili pojedina principijelna pitanja, a kakove bi najviše odgovarale svrsi prvog izlaganja, da se saradnjom što šireg kruga građanstva dođe do što boljeg re-gulacionog plana." Većina primjedbi odnosi se na vlasnička pitanja, odnosno otkup pojedinih čestica za javne svrhe.¹⁶

Gradski XVII A odsjek izradio je na osnovi tih primjedbi prijedloge i alternativna rješenja za njihovo uvažavanje, a primjedbe koje se tiču Gornjega grada obradio je prof. Bruno Bauer. Uvaženo je preko polovice pristiglih primjedbi. "Nisu uvažene u glavnom one primjedbe, ko-

je su protivne glavnim principima regulacionog plana, zatim ono čije bi uvaženje bilo na teret drugih čestica, a ne bi doprinjelo ništa općenitim interesima."¹⁷

Tako redigirani Generalni regulacioni plan grada Zagreba i Regulatorni plan za historijske dijelove grada te Uredbe o njihovom izvođenju prihvaćeni su na sjednici Gradskog vijeća 23. prosinca 1937. na temelju mišljenja proširenog Građevinskog odbora i zaključka Građevno-regulatornog odbora. Prema Građevinskom zakonu Planovi i uredbe izlažu se ponovo javnom uvidu do 26. ožujka 1938. Pri izradi oba regulaciona plana primijenjene su "moderne priznate zasade o izgradnji gradova te uzete u obzir sadanje potrebe i prilike grada kao i one koje će predvidivo nastati njegovim daljnjim razvojem i proširenjem. Historijski dijelovi grada, Kaptol i Gornji grad, obrađeni su sa gledišta očuvanja njihovog historijskog karaktera kao vidnog dokumenta razvitka grada."¹⁸



Kaptol i Dolac, Rad 51, Einfach, Klar, Wirtschaftlich, sjeverna strana Stare Vlačke / *Kaptol and Dolac, Proposal no.51, Einfach, Klar, Wirtschaftlich, northern side of the Stara Vlačka street*

Gradogradnju je međutim zaustavio drugi svjetski rat. Vrijeme nastanka ideje i njezine realizacije, pogotovo kada je o urbanizmu riječ, često su udaljene ne samo vremenski već i stilski. Neka, iako dobra i prihvaćena urbanistička rješenja nikada nisu u potpunosti realizirana (dobre veze gradskog sjevera i juga; produžena Miramarska ili Runjaninova; Trnje kao "novo središte grada"; a da ne spominjemo regulaciju Kaptola, itd.), što određuje urbanizam kao trajni "work in progress". Na tragu je promišljanja prijeratnom osnovom zacrtanog "funkcionalnog grada" i prva poslijeratna osnova arhitekta Vlade Antolića (1949.-1953.). Antolić je od 1932.-1945. kao djelatnik Gradskog građevnog ureda, zajedno sa Stjepanom Hribarom, Antunom Ulrichom i Josipom Seisselom, a kasnije i Ivanom Zemljakom, radio na analiziranoj regulaciji. Njegova poslijeratna osnova u mnogočemu podsjeća na nju, ali nije nikad u potpunosti bila prihvaćena. S njom ujedno i završava razdoblje individualnih urbanističkih rješenja - "s potpisom".

Bilješke

1 Aleksander Laslo: Internacionalni natječaj za generalnu regulatornu osnovu grada Zagreba, 1930./31., Čovjek i prostor, Zagreb, br. 1 (370), 1984. (XXI), str. 25-32.

2 Zaključak Gradskog vijeća od 23. XII 1937., čl. 65, nakon prvog izlaganja na javni uvid, Povijesni arhiv u Zagrebu

3 Vlado Antolić, Funkcionalni grad, Kultura, br. 1, 1933. (I), str. 363-368.

4 WOLF Paul, arhitekt, Dresden

Rođen 1879., godine 1897.-1901. pohađa Tehničku visoku školu u Stuttgartu (učenik Theodora Fischera). Kasnije radi kao voditelj gradnje, kao samostalni graditelj te u komunalnoj službi u Katovicama. G. 1910.-1914. savjetnik za graditeljstvo u uredu Berlin-Schöneberg, 1922. glavni gradski savjetnik za izgradnju u Hannoveru, 1923. ista funkcija u Drezdenu. Svojedobno smatran jednim od vodećih stručnjaka za gradogradnju u Njemačkoj.

Najznačajniji su mu radovi: cjeloviti urbanistički planovi pojedinih gradova u Njemačkoj, gradski park u Berlin-Schönbergu, mnoge stambene zgrade, studentski domovi, sportski objekti, škole, banke, bolnice, kupališta.

Napisao je knjige: "Städtebau. Das Formproblem der Stadt in Vergangenheit und Zukunft", Leipzig 1919. i "Wohnung und Siedlung", Berlin 1926.

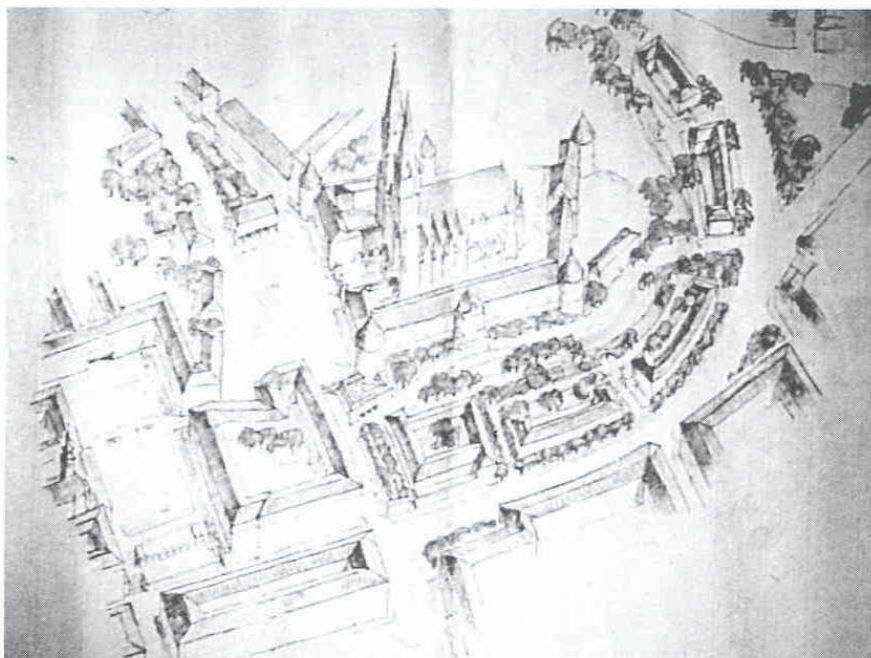
iz:

Ulrich Thieme & Felix Becker: Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler von der Antike bis zur Gegenwart - XXXVI, Leipzig, Verlag von E. A. Seeman, 1947., str. 215.

FISCHER Theodor, graditelj, München

Rođen 1862., studirao na Politehnici u Münchenu. G. 1889.-1892. radi samostalno u Drezdenu. Dobiva prve nagrade na natječajima za spomenik i Victoriahaus u Drezdenu, radi na visokogradnjama u Münchenu. G. 1901. postaje počasni profesor tehničke škole u Münchenu. Iduće godine prelazi na visoku školu u Stuttgartu, gdje je redovni profesor do 1908., kada se vraća u München.

Iako je bio uspješan arhitekt, njegova je najvažnija aktivnost bila - gradsko planiranje. Autor je generalnog urbanističkog plana i reda građenja za grad München



Kaptol i Dolac, Rad 53, Ultima ratio, perspektiva / Kaptol and Dolac, Proposal no. 53, Ultima ratio, perspective

te urbanističkih planova za gradove Kissingen, Konstanz, Pforzheim, Rosenheim, Stuttgart..... Bio je jedan od vodećih graditelja svoga doba u Njemačkoj.

iz:

Thieme-Becker: Künstlerlexikon - XII, str. 42.

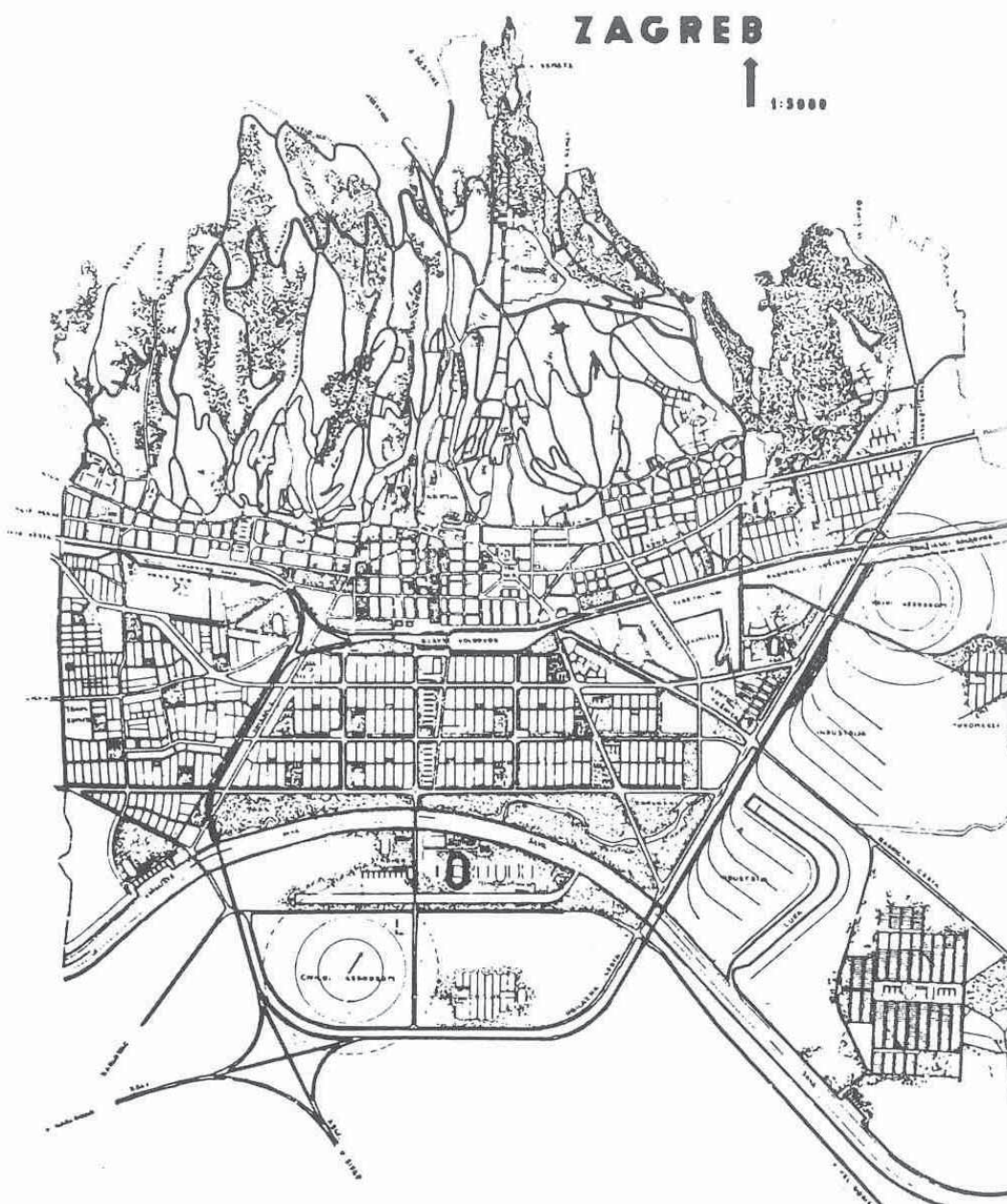
5 Profesor arhitekt Josef GOČAR u to je doba rektor Umjetničke akademije u Pragu.

6 Izvadci ocjena radova Ocjenjivačkog suda objavljeni su u članku - bilješka 1.

7 Razmišljanja o urbanističkom planiranju Zagreba iznio je u svom tekstu

Zdenko Stričić: Regulacioni plan za grad Zagreb, u: Problemi savremene arhitekture (urednik: Stjepan Planić), Zagreb 1932., str. 15-19.

8 Miro M., Zdenko Stričić - uspješan rad mladjeg našeg arhitekta, Svijet, br. 1,



Kaptol i Dolac, Regulacija grada Zagreba izrađena u Gradskom građevno uredu 1932-36. / *Kaptol and Dolac, Regulation of the City of Zagreb drawn up in the City Construction Office 1932-36*

1932. (XIII), str. 6/7 i 27.

9 BONATZ Paul, arhitekt, Stuttgart

Rođen 1877. u Lothringenu. Tehničku visoku školu u Münchenu diplomirao 1900. Do 1902. godine asistent Theodora Fischera na katedri za graditeljsko oblikovanje na Visokoj školi u Stuttgartu, a od 1908. njegov nasljednik, odnosno profesor predmeta planiranje i gradogradnja.

Najvažniji su mu izvedeni objekti: bolnica u Straßburgu (1905.-1910.), Sveučilišna biblioteka u Tübingenu (1910.-1912.), zgrada gradske uprave u Hannoveru (1911.-1914.) i prijamna zgrada glavnog kolodvora u Stuttgartu (1913.-1927.).

Četrdesetih godina radi zajedno s turskim arhitektima na velikim projektnim

zadacima u Ankari. Pedesetih godina vodi izgradnju Schillerova kazališta u Berlinu.

iz:

Thieme-Becker: Künstlerlexikon - IV, str. 274 i Hans Vollmer: Allgemeines Lexikon der Bildenden Künstler des XX. Jahrhunderts - I, Leipzig 1953., E. A. Seeman Verlag, str. 260.

10 Vlado Antolić & Josip Seissel, Regulatorna osnova za grad Zagreb, Tehnički list, br. 6-7, 30.04.1933. (XV), str. 73-76.

11 Petar Knoll, Stari Zagreb i regulatorna osnova, u: Povijesni arhiv u Zagrebu, Gradsko poglavarstvo Zagreb, Gradjevni odjel, sign. 68 (14 stranica).

12 Isto kao 11.

13 Isto.

14 Isto.

15 Isto.

16 Isto kao 2.

17 Isto.

18 Isto.

Summary

Darja Radović Mahečić & Sanja Štok **The Precedent of the Zagreb Urbanism**

The International Competition for General Regulative Plan of the City of Zagreb, 1930/31

Regulative plan is always concerned with conquering of new spaces, giving it predisposition and reshaping it for better quality living. On the other hand, traffic, trade and industry dictate the construction of the new, or transformation of the old city parts, and their integration.

Zagreb architecture and urbanism took the strongest swing at the end of 19th, and in the 30-ies of 20th century; this is obvious from the intensity of events; from planning and realization of ideas, and the expressed social and cultural care for the city.

From 1850, when the independent Zagreb settlements have been united, up to our time, there have been, on one hand, crucial, great regulative plans for Zagreb, but a number of smaller, partial ones, that the city was "refilling" by.

If we are to separate the crucial city regulations, there are but few. The first general regulative plan was made in 1865, and it is for the first time that the Lower Town was considered as the future city center. The "green horse shoe", as the climax of the classicist epoch, was planned in the second general plan, in 1887. The city urbanist, Milan Lenuci, plans in 1905 the conquering of the eastern city areas, and his visionary regulation from 1907, which solves the extension of Zagreb to the South, freeing it of the railway, was discarded as unfeasible at the time.

After the fall of the Monarchy, the first regulation was a chart from 1923, which acknowledges all prior partial regulations. The construction boom that followed, con-

firmed the necessity of the new general regulative basis. In 1928 it was decided to open an international public competition for the new regulative plan. During the 30-es Zagreb was participating in the European architecture events. This period of international style was marked by architects of the new generation, in this case they were: Stjepan Hribar, Josip Seissel, Antun Ulrich, Zdenko Stržić, and others.

The competition was open from 1930 to 1931. 52 works were submitted, and 12 of those are still kept in the History Archives in Zagreb. The evaluation jury was also international (Paul Wolf from Dresden and Josef Gočar from Prague). The elements of evaluation were traffic solution - railway, roads and the Sava harbors; green surfaces; residential and industrial quarters; and, the special issue was the Kaptol regulation. General, artistic aspect of the works had been evaluated as well as their pragmatic applicability and economic feasibility. No first award was given in this competition, but there were two second awards - both awarded to groups of authors from Berlin.

Results of the competition analyzed in this paper, served as support for the regulation accepted in 1938. However, the city construction was disrupted by the Second World War.

The time of conceiving of the idea and the time of its realization, particularly when urbanism is concerned, can be distant not only in time but in style as well. Some solutions, despite being good, have not been implemented yet (the Kaptol regulation, The Sava Harbor, Trnje as the new city center, good traffic connections of the North and South). Following on the reflecting over the prewar basis design of the "functional city" is the post war plan by architect Vlado Antolić (1949-53), which was not accepted as a whole, and which terminated in Zagreb the era of individual urban solutions with a name to them.