

Vedran Ivanković

Arhitektonski fakultet Sveučilišta u Zagrebu

Planiranje i izgradnja Prilaza baruna Filipovića i Ulice grada Mainza od 1887. do 1978. godine

Izvorni znanstveni rad – *Original scientific paper*

Primljen – *Received* 14. 5. 2022.

UDK 711.4(497.5Zagreb)"18/19"

DOI <https://doi.org/10.31664/ripu.2022.46.12>

Sažetak

O povijesti i dugotrajnoj transformaciji glavne prometne osi zapadnog dijela Zagreba, danas avenije, koja nosi nazive Ulica grada Mainza i Prilaz baruna Filipovića, ne postoji cjelovit prikaz. U generalnoj regulatornoj osnovi grada iz 1887. bilo je predviđeno da se glavna ulica novoplaniranog predjela od današnje Ulice Republike Austrije do gradske međe na Črnomercu spoji s već formiranim Prilazom (Gjуре Deželića) i postane magistralna prometnica zapadnog dijela grada. Stjecajem okolnosti područje zapadno od Ulice Republike Austrije dobilo je karakter industrijsko-vojne zone. Do početka Prvog svjetskog rata

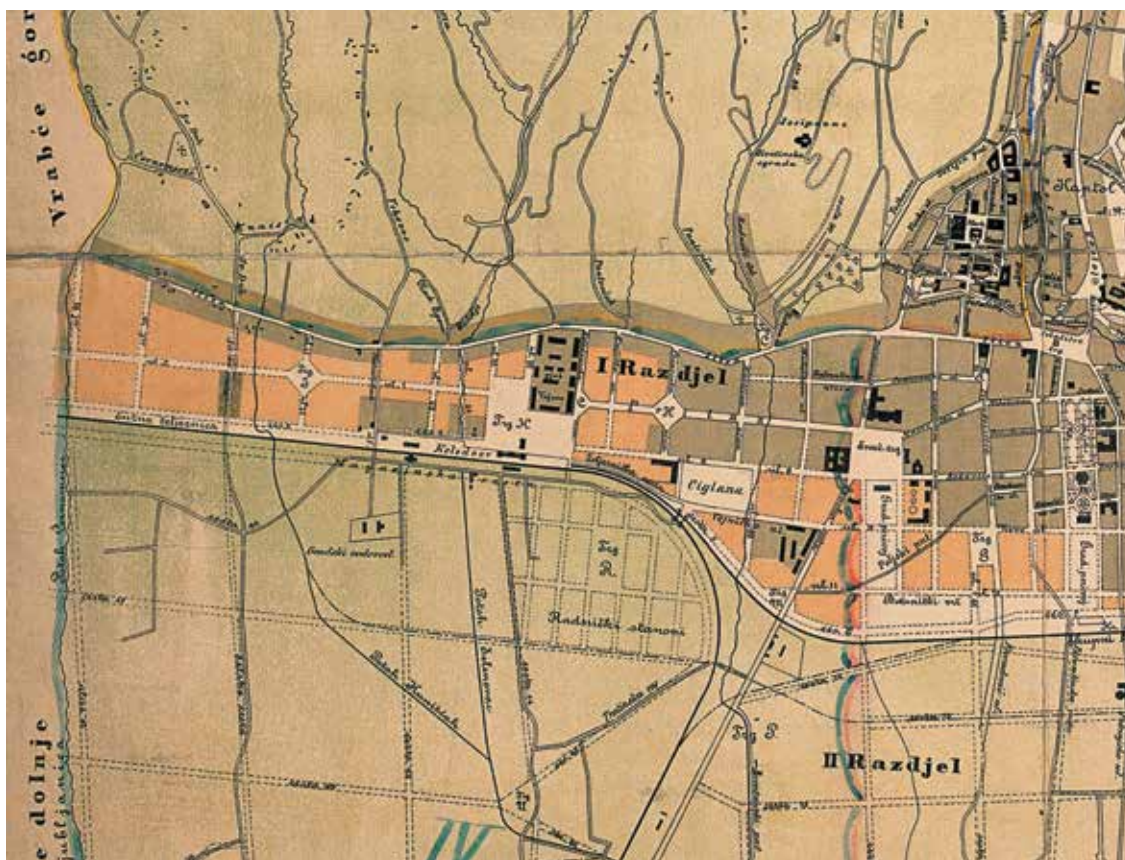
planirana magistrala, dotad poluuređena periferijska cesta, opsluživala je tvornice i vojarnе. Izgradnja, urbanizacija i transformacija tog područja počinje tek poslije tog rata, nastavlja se ne odviše intenzivno u međuratno doba, da bi 1970-ih dosegla vrhunac. U članku se prvi put opsežno prezentiraju urbanistička i arhitektonska obilježja tog razdoblja, zahvaljujući otkriću građe koja dosad nije bila dostupna. Predstavljaju se i kvalitetna autorska arhitektonska ostvarenja, koja tvore identitet avenije, duž i oko koje danas nastaju nove, mahom stambene zgrade i sklopovi.

Ključne riječi: Zagreb, zapad, periferija, prometna magistrala, avenija, transformacija, reurbanizacija

Ulica koja danas nosi naziv Ulica grada Mainza i Prilaz baruna Filipovića javlja se u drugoj Regulatornoj osnovi Zagreba iz 1887. godine. U njoj se predviđa proširenje »razdjela 1«¹ od tadašnje Kolodvorske ceste (danas Ulice Republike Austrije), uz velik Trg »K« (danas Trg dr. Franje Tuđmana) ispred Južnog kolodvora (danas Zapadnoga) sve do zapadne gradske međe na potoku Črnomercu. Naziva se »ulica 1« do Trga »J« na sredini trase, a od njege »ulica 2«.² Predstavlja produljenje već formiranog Prilaza (poslije Prilaza Gjуре Deželića). Zajedno s njim čini novu višekilometarsku magistralu koja zapadno predgrađe povezuje sa središtem Donjega grada i prometna je alternativa povijesnoj Ilici. U novom predjelu planirano je 12 velikih blokova u oslonu na urbanistički model Donjega grada: ortogonalnu mrežu ulica koja tvori blokove – *urbs quadrata* (sl. 1).

Područje namijenjeno novom dijelu grada ima ruralni karakter: na svim dotadašnjim planovima grada, pa i u drugoj Regulatornoj osnovi iz 1887. godine, ondje su ubilježene

njive s pokojim putom. No na njegov privredni i prometni potencijal upućuju Južni kolodvor (danas Zapadni) i odvojak Zidani Most – Zagreb – Sisak magistralne austrijske pruge Beč–Trst, otvoreni 1. listopada 1862. godine na sjeveroistočnom rubu tog područja.³ Upravo zbog tog kolodvora prva Regulatorna osnova Zagreba iz 1865. godine seže daleko na zapad; on je krajnja točka. U doba pripreme druge osnove (iz 1887.) na razmjerno uskom području između pruge Južnih željeznica i planiranog produljenja Prilaza prema zapadu, do Vodovodne ulice, djeluju Cigłana (od 1870.), Tvornica parketa i paropila (od 1873.)⁴ i engleska tvrtka Charles Haven za izradu tehničkog drva (od 1878.), dok je južno od pruge 1878. otvoren Gradski vodovod, prema kojem je ulica i nazvana. Uz drvoprerađivačku industriju tu je bilo i nešto obrtničkih radionica. I prije donošenja osnove ti su pogoni obilježavali to područje kao industrijsku zonu. Godine 1892./93. neposredno sjeverno od pruge Južne željeznice na zapadnoj strani Vodovodne ulice, a nasuprot Tvornici parketa s istočne strane, sagrađena je prema projektu Kune



1. Fragment zapadnog dijela Zagreba iz Regulatorne osnove iz 1887. Nacrt iz 1889. tiskana je verzija rukopisnog originala iz 1887. (privatna zbirka)

Fragment of the western part of Zagreb as presented in the Master Development Plan from 1887. The draft from 1889 is a printed version of the manuscript original from 1887



2. Prilaz (kasnije Prilaz Gjure Deželića) i kompleks Pješačke vojarne potkraj 1920-ih (privatna zbirka)
Prilaz (later Prilaz Gjure Deželića) and the Infantry Barracks in the late 1920s



3. Pješačka vojarna potkraj 19. stoljeća (privatna zbirka)
Infantry Barracks at the end of the 19th century

sedam kompleksa.⁹ »Usko područje između Ilice i željezničke pruge, planirano kao nova gradska četvrt urbanog komfora Donjega grada, tim je zatvorenim kompleksima dobilo karakter periferije: industrijske i vojne zone. Prilaz je postao internom gradskom ulicom, štoviše, neko vrijeme šetalište, a njegov produžetak, Prilaz baruna Filipovića, cestom koja je opsluživala industrijske pogone i vojarne.«¹⁰

Reprezentativni karakter imala su tri objekta Pješačke vojarne: paviljon na Ilici tlocrtnog oblika *cour d'honneur*, paviljon u osi Prilaza (sl. 3), te paviljon u osi njegova produžetka



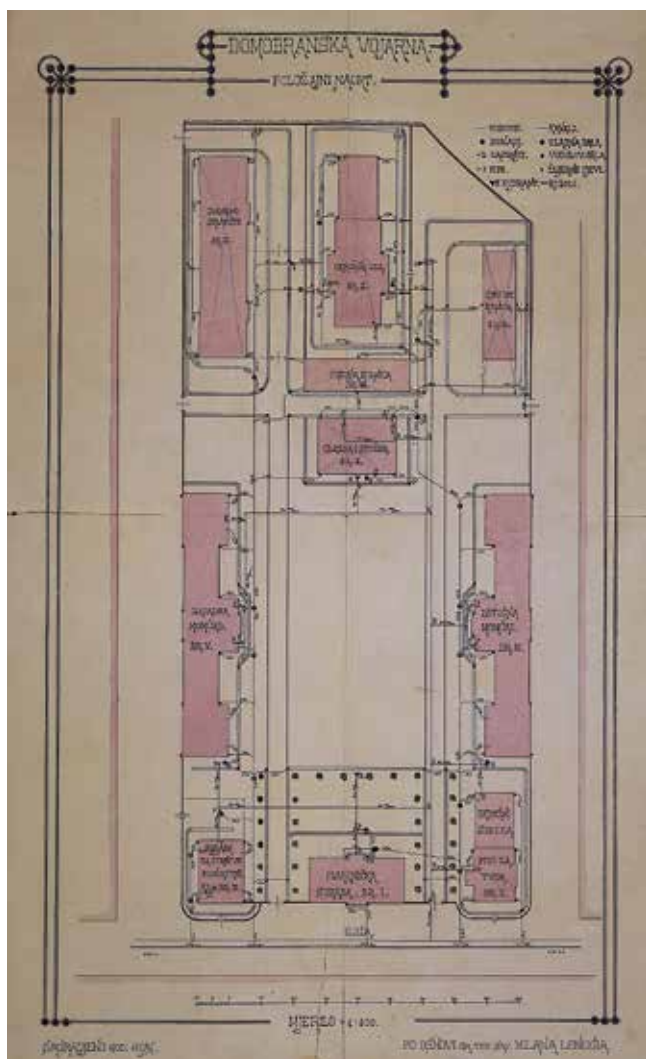
4. Tvornica Hinka Francka sinovi d. d. krajem 1920-ih; u prvom planu zgrade Lava Kalde izgrađene za proširenja tvornice 1920-ih, iza njih zgrade Kune Waidmanna (Muzej grada Zagreba /nadalje: MGZ/, Fototeka)

Factory Hinko Franck and Sons Ltd. in the late 1920s, with buildings designed by Lav Kalda built during the extension of the factory in the 1920s (in the forefront) and buildings designed by Kuno Waidmann (in the background)

Waidmanna Tvornica cikorije Hinka Francka i sinova.⁵ U njezinoj izgradnji uz Waidmanna, od 1899. do 1907. godine sudjelovat će Građevno poduzeće Pilar, Mally i Bauda te od 1923. do 1928. Lav Kalda;⁶ kao Tvornica Franck d. d. ona će jedina opstati do danas. Sporadično, prije, a i poslije donošenja regulatorne osnove iz 1887. godine na tom se području javlja stambena izgradnja.⁷

Neposredno prije donošenja osnove 1887. godine na površini sjeverno od Južnog kolodvora, planiranoj za »veliki trg i perivoj, označen u procrtu slovom K«, utvrđena je lokacija za sklop Pješačke vojarne (1889.), koja je bila preprekom za spajanje Prilaza s novom magistralom: ulicama 1 i 2, a i za uređenje trga i perivoja (sl. 2). Ta je odluka bila fatalna za urbanizaciju planiranog proširenja grada.⁸ Ubrzo će se na tom području graditi i druge vojarne; od 1889. do 1913. godine

prema zapadu. Osim staja za konje svi objekti, mahom dvokatni, bili su dekorirani poput urbanih kuća. Volumenom i historicističkom dekoracijom pročelja izdvajaju se još katnice Bataljunske vojarne: dva paviljona, jedan u Reljkovićevoj, drugi u Čanićevoj ulici, te nekoliko tvorničkih katnica Kune Waidmanna. Za razliku od prizemne tvornice parketa Pongratz, Franckove su zgrade mahom reprezentativne dvokatnice koje se pravilnim položajnim rasporedom, površinom i historicističkom dekoracijom uvelike razlikuju od ruralnog tipa izgradnje koji prevladava na usitnjenim parcelama u Ilici između Kolodvorske ulice (danas Republike Austrije) i Selske. Zgrade Pješačke vojarne (1889.), Franckove zgrade (1892. – 1900.) i zgrade Domobranske vojarne (1899. – 1900.) najreprezentativniji su nosioci urbanog identiteta zapadnoga dijela Zagreba na prijelazu stoljeća (sl. 4 i 5).¹¹



5. Domobranska vojarna, položajni nacrt 1898./1899. (privatna zbirka)

Home Guard Barracks, location plan, 1898/1899

Izgradnja do početka 20. stoljeća

Produljenje i proširenje Prilaza baruna Filipovića zapadno od Vodovodne ulice – kako je bilo planirano u osnovi iz 1887. – prvi je u položajnom nacrtu za tvornički sklop Franck već 1892. (nepunih pet godina nakon usvajanja regulatorne osnove) planirao projektant tvornice, Kuno Waidmann.¹² Waidmann je u potpunosti poštivao koncept regulatorne osnove, kako to svjedoči dogradnja tvorničke uglovnice 1899. godine na križanju Vodovodne ulice i planirane nove ulice uz prugu koja je “odrezana” pod kutom od 45 stupnjeva. Štoviše, ideja “rezanja” uglova blokova kako bi se formirao trg na sredini ulice, predviđen u osnovi 1887. godine, primijenjena je pri dogradnji tvornice, te je jedan njezin ugao tako i oblikovan. Je li to već početak prilagodbe tvorničkog kompleksa fizionomiji gradskog bloka i istovremeno pokušaj preobrazbe ulice 1 i 2 u gradsku ulicu?

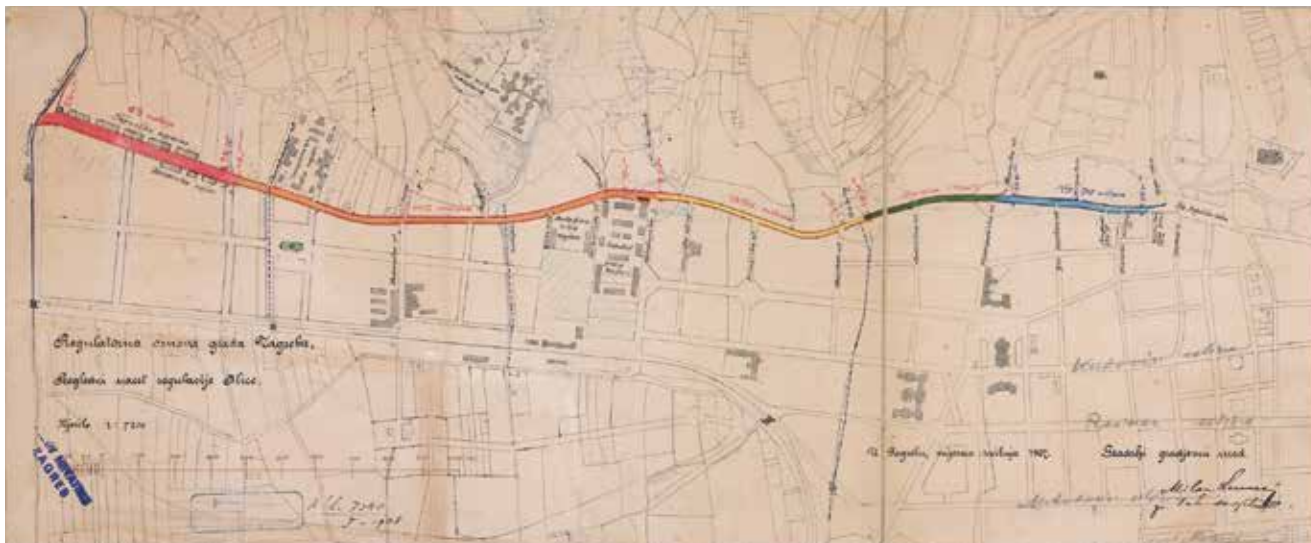
No Prilaz baruna Filipovića nije na sjevernom dijelu tvorničkog obuhvata bio probijen do Prvog svjetskog rata; trasiran je samo do Vodovodne ulice i Tvornice Franck. U svomju zapadnom dijelu, od križanja sa Selskom cestom, trasirat će se nešto prije pri proširenju Vozarske vojarnice (1913.), kako to stanje bilježe katastarske mape iz 1913. (sl. 6), a i prvi plan Zagreba poslije Prvog svjetskog rata iz 1923. godine.

Stanje izgrađenosti zapadnog dijela grada početkom 20. stoljeća bilježi *Pregledni nacrt regulacije Ilice* iz 1907. godine, koji potpisuje Milan Lenuci, predstojnik Gradskoga građevnog ureda.¹³ Predviđa postupno proširenje Ilice: do Kolodvorske ulice ima profil 13,5 metara, od Kolodvorske do Selske ceste 17 metara, a od nje do potoka Črnomerca 25 metara. Na tom znatno proširenom dijelu naznačena su tri objekta: Vozarska vojarna na južnoj strani i pet objekata na sjevernoj strani Ilice. Između produljene Domobranske ulice

6. Kolaž katastarskih mapa za zapadni dio grada do Vozarske i Konjaničke vojarnice, 1913. (privatna zbirka)

A collage of cadastral maps for the western part of the city, down to Vozarska and Konjanička Barracks, 1913





7. Milan Lenuci, pregledni nacrt regulacije Ilice iz 1907. (Hrvatski državni arhiv, Savska Banovina, Tehnički odsjek, fond br. 148, sign. 7340/1908, kut. br. 153)

Milan Lenuci, overview draft of the regulation of Ilica from 1907

(poslije Vukovićeve) i Vodovodne ulice ucrtan je na trasi budućeg Prilaza baruna Filipovića perivojni trg, zapadno od tvornice Franck, u širini Domobranske vojarnje. Južno od njega su tvornice Franck i Pongratz. U sredini budućeg Prilaza baruna Filipovića zeleni je otok s vidljivim akcentom (spomenik, stup, obelisk?): svojevrsna reinterpetacija trga "J" iz regulatorne osnove iz 1887. godine. Njime se naglašava vizualno-kompozicijska osna simetrija, dva krila ulice, ne samo njezina vojna i transportna namjena. Nije više ni *prilaz*, ni *ulaz* u grad, nego gradska ulica. Djeluje kao ekvivalent donjogradskog Prilaza, između »Sveučilišnog« trga (danas Republike Hrvatske) i Kolodvorskog trga; nije samo ni nastavak nekadašnje »državne vojničke ceste d« (kako se Prilaz naziva u prvoj Regulatornoj osnovi iz 1865.), nego nova avenija. Taj prijedlog budućeg Prilaza baruna Filipovića sa slobodnim javnim prostorom u sredini, nove centralne osne kompozicije i većih blokova možda upućuje na Lenucijevu viziju reprezentativne ulice zapadnog dijela grada, koja zadovoljava i nove prometne potrebe. Nastupa novo doba: 20. stoljeće (sl. 7).

Na današnjoj adresi Ulica grada Mainza 4 katnicom se 1909./1910. godine dograđuje stolarska radionica Gjure Blažekovića (iz 1884.). Dogradnja namijenjena smještaju električnog stroja s koloturima svjedoči o zakašnjoj mehanizaciji procesa obrade drva. Prema položajnom nacrtu dogradnje iz 1909. godine stolarska je radionica smještena na trgu "K", koji dotad još nije uređen.¹⁴

U prvim godinama 20. stoljeća gradi se nekoliko reprezentativnih katnica i dvokatnica u Slovenskoj ulici, koja se početkom stoljeća uređuje na mjestu kanaliziranog potoka Jelenovca. Tada na položajnim nacrtima nosi naziv »Srednja cesta«. No nisu sve zgrade bile izgrađene; tako nije realiziran

projekt raskošne ulične secesijske katnice za Ivana Šuteja, izrađen 1906. za lokaciju u današnjoj Slovenskoj 17.¹⁵ Prema projektu Otta Mundera 1911. gradi se stambena dvokatnica za Stjepana i Helenu Štokan na sjeverozapadnom uglu Prilaza baruna Filipovića i današnje Slovenske ulice (kbr. 13),¹⁶ a iste godine, također prema Munderovu projektu, dvokatnica za Vjekoslava Brundića (kbr. 12).¹⁷ Obje su raskošne dvokatnice, tipične za Donji grad, pa tada raskršće Slovenske i Prilaza baruna Filipovića dobiva prve i zasad sporadične obrise reprezentativne gradske četvrti.

Od 1913. do 1914. godine *Inžinirski odsjek južne željeznice u Zagrebu* izradio je projekte za dogradnju Južnog kolodvora: »Nacrt za produženje postojeće zgrade gdje su svjetiljke spremljene« te »za jednokatnu kuću za radnike na postaji«. Gradnja prizemnih servisnih građevina, spremišta i kuća za radnike nastavlja se u zoni Južnog kolodvora u prvim godinama nakon Prvoga svjetskog rata.¹⁸ Ambiciozni plan preuređenja Južnog kolodvora s posve novim, gotovo monumentalnim pročeljem i visokom tornjem sa satom izradio je 1921. ljubljanski arhitekt Josip Costaperaria u sklopu rekonstrukcije svih kolodvora od Zidanog Mosta i Zagreba do Siska na novoj magistralnoj pruzi do Beograda. Projekt nije realiziran zbog »vlasničke promjene željezničkih pruga i podržavljenja od 1. siječnja 1924.«¹⁹

U neposrednoj blizini Prilaza baruna Filipovića do Prvoga svjetskog rata gradi se još desetak stambenih zgrada i manjih proizvodnih pogona i radionica. Najveći graditeljski zahvati na cijelom zapadnom području grada bili su gradnja vojarni. Prepleću se vojna, industrijska i stambene namjena, a tipološki se dovršavaju blokovi, planirani u regulatornoj osnovi iz 1887. godine. No taj će proces prekinuti rat.

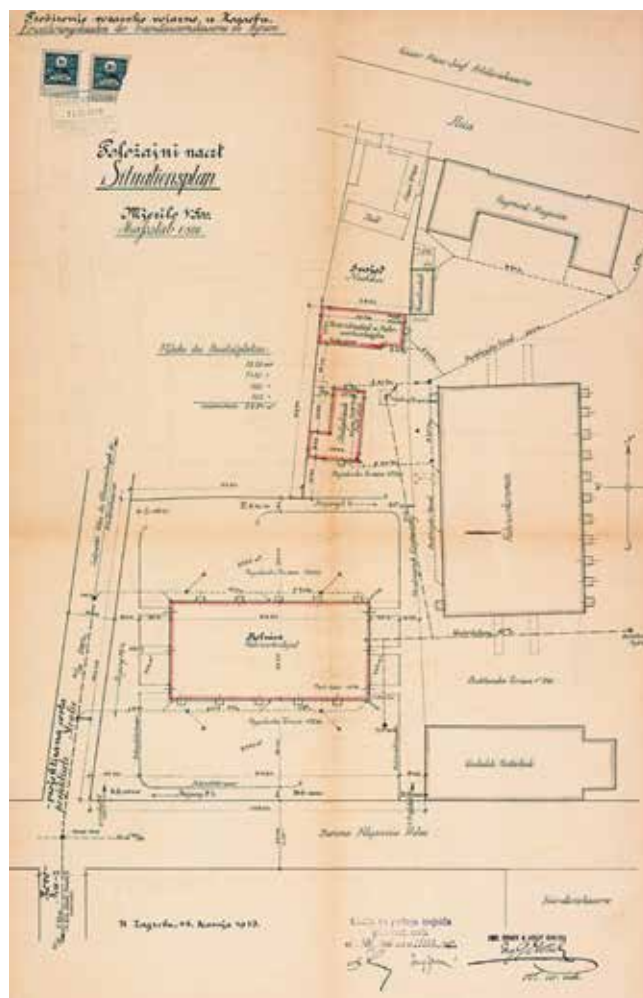
Međuratna moderna arhitektura. Uklapanje u blokovski predložak 19. stoljeća

U međuraću se napokon oblikuje istočni dio Prilaza baruna Filipovića (danas Ulica grada Mainza). Početkom 1920-ih, još u strahu od posljedica rata, tu se grade tek skromne prizemnice, najčešće s radionicama ili stajama, a od kraja 1920-ih i tijekom 1930-ih oko planiranoga trga na njegovu početku (trga “K” ili kolokvijalno Kolodvorskog trga) izgrađuju se gotovo u cijelosti novi blokovi. Prilaz baruna Filipovića tako poprima urbanističku fizionomiju koju mu je namijenila Regulatorna osnova iz 1887. godine. No doba intenzivne izgradnje označava i prodor moderne arhitekture, koja 1930-ih poprima globalne razmjere. I u Zagrebu se gradi u internacionalnom stilu, pa se na području koje je kraj rata dočekalo s niskim stupnjem urbaniteta iznenada otvara mogućnost dogradnje ranije započetih blokova, sada u novom arhitektonskom izrazu.²⁰

Prilaz baruna Filipovića bio je i prije proširen i produljen, zahvaljujući vojsci i industriji. Uz Vodovodnu ulicu Tvornica Franck oblikovala je reprezentativnim katnicama u historičističkome stilu njegovu urbanu fizionomiju još pri kraju 19. stoljeća, a početkom 20. stoljeća izgrađene su i nove vojarnje: Vozarska i Konjanička. Tom je prilikom napokon bila pravocrtno trasirana, proširena i uređena Selska cesta, koja je do izgradnje Vozarske vojarnje bila vijugavi put. Zahvaljujući dogradnji Vozarske i Konjaničke vojarnje u produžetku potonje gradi se 1913. godine Domobrasko topničko spremište, a s njihove su zapadne strane projektirane, trasirane i uređene nove ulice: Cankarova i Gradišćanska (sl. 8 i sl. 9).

Zapadno od Vodovodne ulice 1920-ih grade se i dalje sklopovi ruralnoga tipa s manjim stambenim i većim gospodarskim objektima. Takav gospodarski sklop gradi se i u istočnome dijelu Prilaza baruna Filipovića na broju 18, u neposrednoj blizini Slovenske ulice, u kojoj su još početkom 20. stoljeća bile izgrađene reprezentativne stambene uglovnice. To je bila jednokatna stambena kuća sa skladištem u prizemlju i stajom za konje u dvorištu za trgovačko društvo Vestra d. d. Projekt je 1921. godine izradilo građevno poduzeće Božidar Gavez i drugovi. Tek će se 1928. na tom mjestu smjestiti Tvornica strojeva i ljevaonica »Braća Ševčik«.²¹ No braća Ševčik nisu realizirala svoj plan da u tvorničkom obuhvatu u drugoj polovini 1930-ih izgrade dvije reprezentativne stambeno-poslovne dvokatnice: jednu u novotrasiranoj Grahorovoj, a drugu u Prilazu baruna Filipovića.

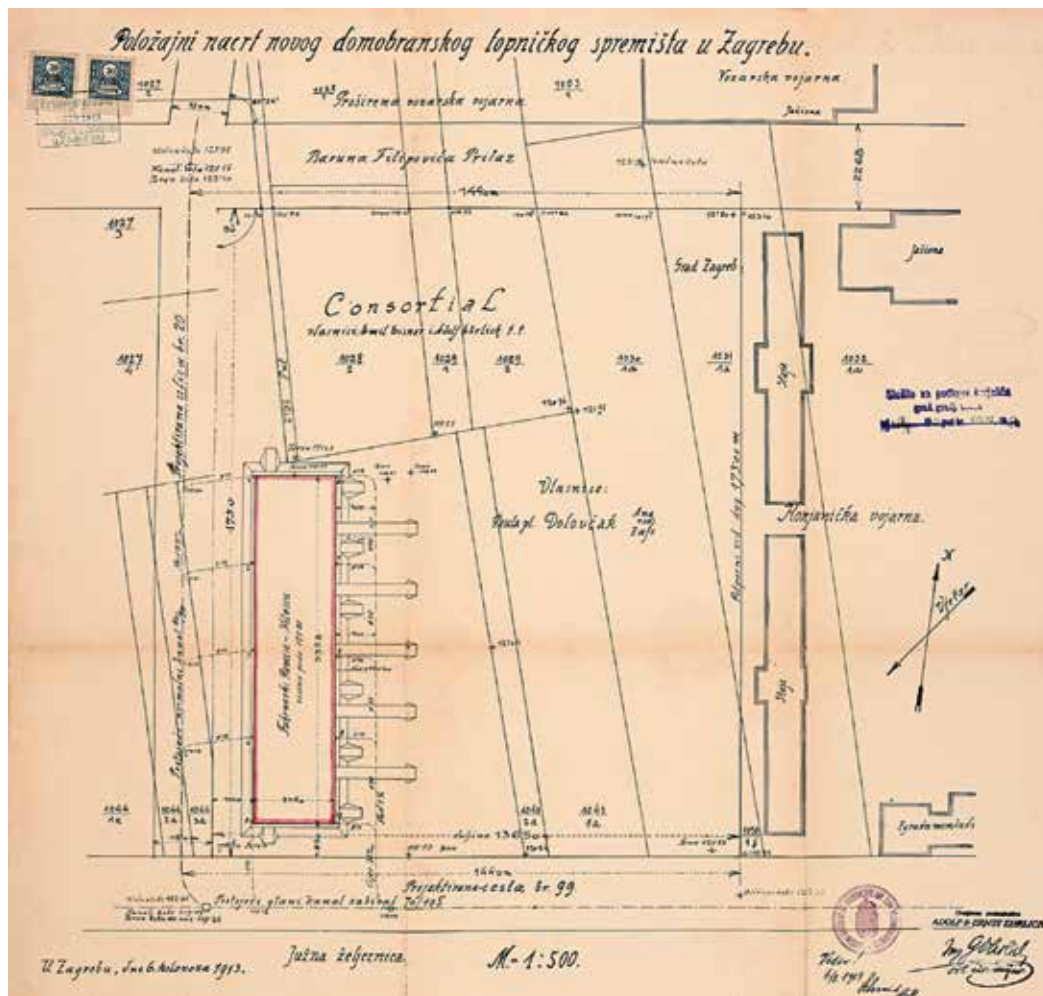
Uz nekoliko kuća u Prilazu baruna Filipovića, zapadno od Selske ceste, grade se početkom 1920-ih staje za smještaj 20 i više konja, koje nisu bile u sastavu Konjaničke ili Vozarske vojarnje. Na jugozapadnom uglu Prilaza baruna Filipovića i Selske ceste, na mjestu koje je u položajnome nacrtu Vozarske vojarnje iz 1901. bilo rezervirano za infrastrukturu, gradi se 1922. godine privatna staja za konje sa svim popratnim sadržajima i spremištima (ergela?).²² Nešto dalje na zapadu, na jugozapadnom uglu Prilaza baruna Filipovića i Cankarove ulice grade se staje Milana i Krunoslave Pejnović prema projektu građevnog poduzeća Božidar Gavez i drugovi.²³ U samo jedan od drvenih objekata, izgrađenih



8. Položajni nacrt za proširenje Vozarske vojarnje (privatna zbirka)
Location plan for the expansion of Vozarska Barracks

početkom 1920-ih, moglo se smjestiti 22 konja.²⁴ Od 1924. u Konjaničku se vojarnu smjestila Tvornica za pamučnu industriju Herman Pollak i sinovi, pa je to vjerojatno bio razlog izgradnje novih staja jer konje koriste i drugi rodovi vojske. Prema položajnome nacrtu staje su se protezale na južnoj fronti Prilaza baruna Filipovića, koji je bio uređen i proširen pri posljednjem proširenju Vozarske vojarnje i gradnji Domobraskog topničkog spremišta (1913.). Uklanjanje ergele Pejnović zbog gradnje novih objekata Vojarne Jelačić 1938./1939. godine neće bitno promijeniti fizionomiju tog dijela Prilaza. U prvom će planu sada biti otvorena vojna jašiona, jedina postavljena duž neke ulice. Glavna zgrada Štaba XIV. Armijske oblasti iz 1939. u sklopu Vojarne Jelačić, nešto istočnije prema Cankarovoj ulici, s obilježjima nekoga vojnički deriviranog modernističkog stila (poput zatvora ili logora), s drvenim i limenim barakama u dvorištu, te ograđena visokom ogradom, neće se više doimati tako “ležerno”, u ritmu laganoga kasa “prerijskim” prostorima predgrađa, već smrtonosnoga galopa kolektivističkih ideologija u osvit Drugoga svjetskog rata.

Izgradnja stambenih višekatnica potkraj 1920-ih i 1930-ih u istočnome dijelu Prilaza baruna Filipovića potvrdit će



9. Položajni nacrt domobranskog topničkog spremišta (privatna zbirka)
Location plan of the Home Guard artillery depot

njegovu ulogu glavne ulice zapadnoga dijela grada, koja se počela oblikovati još na početku stoljeća izgradnjom reprezentativnih historicističkih uglovnica na raskršću sa Slovenskom ulicom. Zapadni dio kao da je zaostao u nekom drugom vremenu i prostoru, odišući više ugođajem scenografije nekog *western*-filma, nego srednjoeuropskoga grada.

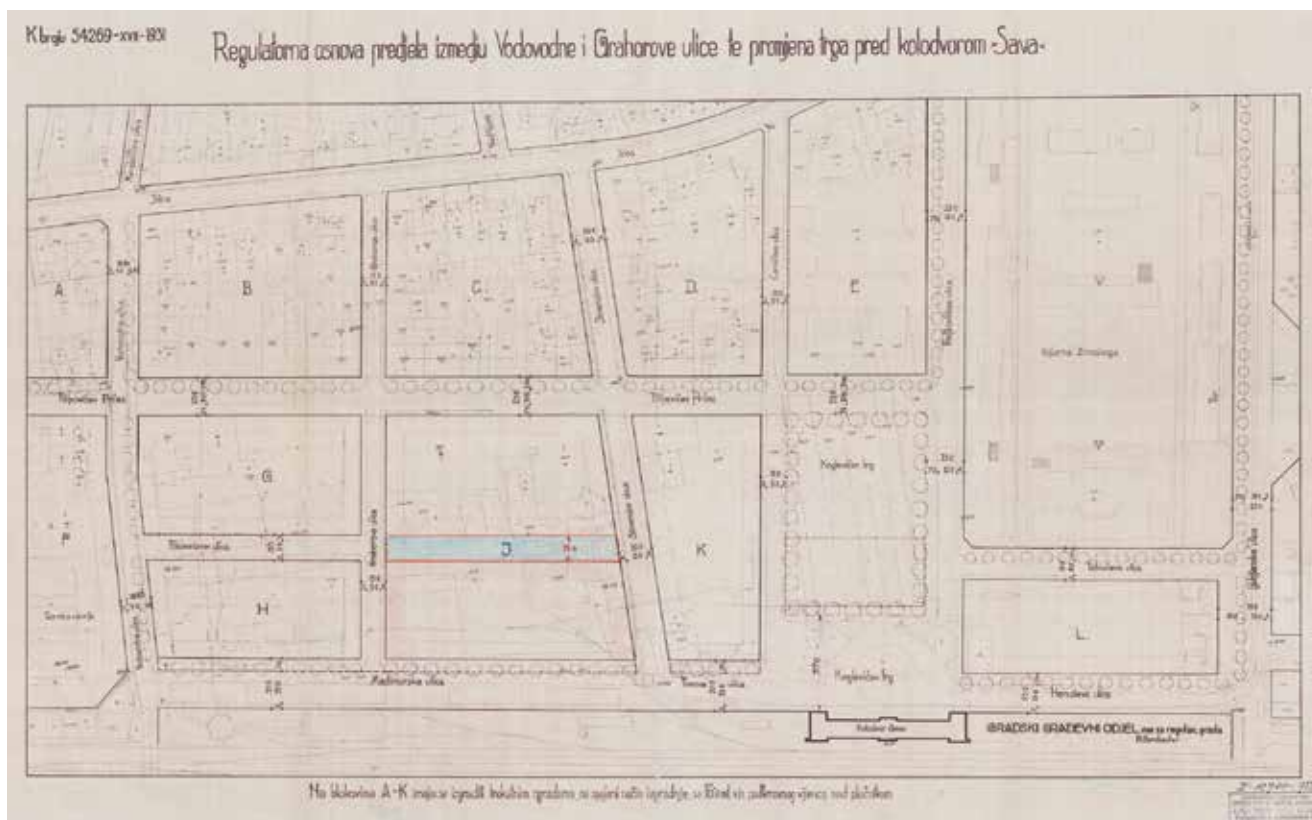
Dvadesetih godina u istočnom dijelu Prilaza baruna Filipovića gradi se nekoliko stambenih višekatnica, koje su projektirane kao interpolacije u bloku. Takva je stambena četverokatnica za C. P. Bauma koja se gradi prema projektu Ivana Papića i dograđuje do 1928. godine.²⁵ Iz iste je godine stambena dvokatnica s dvorišnom radionicom na susjednoj parceli koja se gradi prema projektu Stjepana Muršića,²⁶ pa će potkraj 1920-ih izgradnjom radionice alatnih strojeva braće Ševčik istočni dio Prilaza baruna Filipovića, uz stambenu namjenu, biti i obrtnički izrazito aktivan prostor.

Godine 1930. uza zapadnu granicu tvorničkoga sklopa Franck u Prilazu baruna Filipovića dograđuje se mala tvornica četaka i kistova G. Em. Weis i drugovi iz 1922. godine, a projekt je izradilo građevno poduzeće Milčić, Novačić i Vollmost, koje vodi i gradnju.

Početak tridesetih Prilaz baruna Filipovića istočno od Vodovodne izgrađuje se i dalje prema principu interpoliranja novih građevina u postojeći blok. Godine 1930. gradi se stambena trokatnica na uglu s Čanićevom ulicom za Anku Zidar (danas Ulica grada Mainza 2); projekt izrađuje i gradnju vodi građevno poduzeće B. Dujmović i drugovi.²⁷ Ta iznimno visoka zgrada u odnosu prema recentnoj izgradnji okoliša napokon je obilježila sjevernu frontu odavno planiranog parka, unoseći u taj prostor već početkom 1930-ih duh nadiruće avangarde.

Godine 1930./31. izgrađena je stambena trokatnica za Ivana Krevedla prema projektu Ivana Wolfa (danas Ulica grada Mainza 28); 1931. stambena trokatnica za Marka Behrmanna prema projektu građevnog poduzeća Monjac, Krušlin i Behrmann (danas Ulica grada Mainza 32) te velika stambena dvokatna uglovnica tlocrta "U", koja zatvara cijeli južni dio bloka, protežući se od Reljkovićeve do Čanićeve ulice (danas Reljkovićeve 12). Investitor zgrade bio je Gjuro Simon, a on je i projektant i graditelj.²⁸

Već nakon nepunih godinu dana od izgradnje uglovnice Zidar, izgrađena je druga uglovnica Simon, pa je 1931. godine



10. Regulatorna osnova za predjel između Ilice, Selske i Prilaza baruna Filipovića, 1931. (Državni arhiv u Zagrebu, Gradsko poglavarstvo Zagreb, Odsjek za regulacije, sign. 112/19)

Development Plan for the area between Ilica, Selska, and Prilaz Baruna Filipovića, 1931

u cijelosti bila izgrađena sjeverna fronta planiranog perivoja i kolodvorskog trga. No u *Regulatornoj osnovi predjela između Vodovodne i Grahorove ulice te promjene trga pred kolodvorom 'Sava'* iz iste godine još nisu bile upisane zgrade Zidar i Simon, nego planirana dogradnja dvaju paviljona bivše Bataljunske vojarne u Reljkovićevoj i Čanićevoj ulici, koja bi kao velika građevina "U" tlocrta formirala sjevernu frontu trga (sl. 10).²⁹

Potkraj 1930-ih u Prilazu baruna Filipovića grade se još dvije stambene trokatnice: na današnjoj adresi Ulice grada Mainza 30 za Ivana Trajbara prema projektu Vatroslava Alberta, te na današnjoj adresi Ulice grada Mainza 31 za Francescu Faber prema projektu građevnog poduzeća J. Kunštek i drugovi.³⁰ Do početka Drugoga svjetskog rata izgradnja blokova oko istočnoga dijela Prilaza baruna Filipovića nije bila završena.

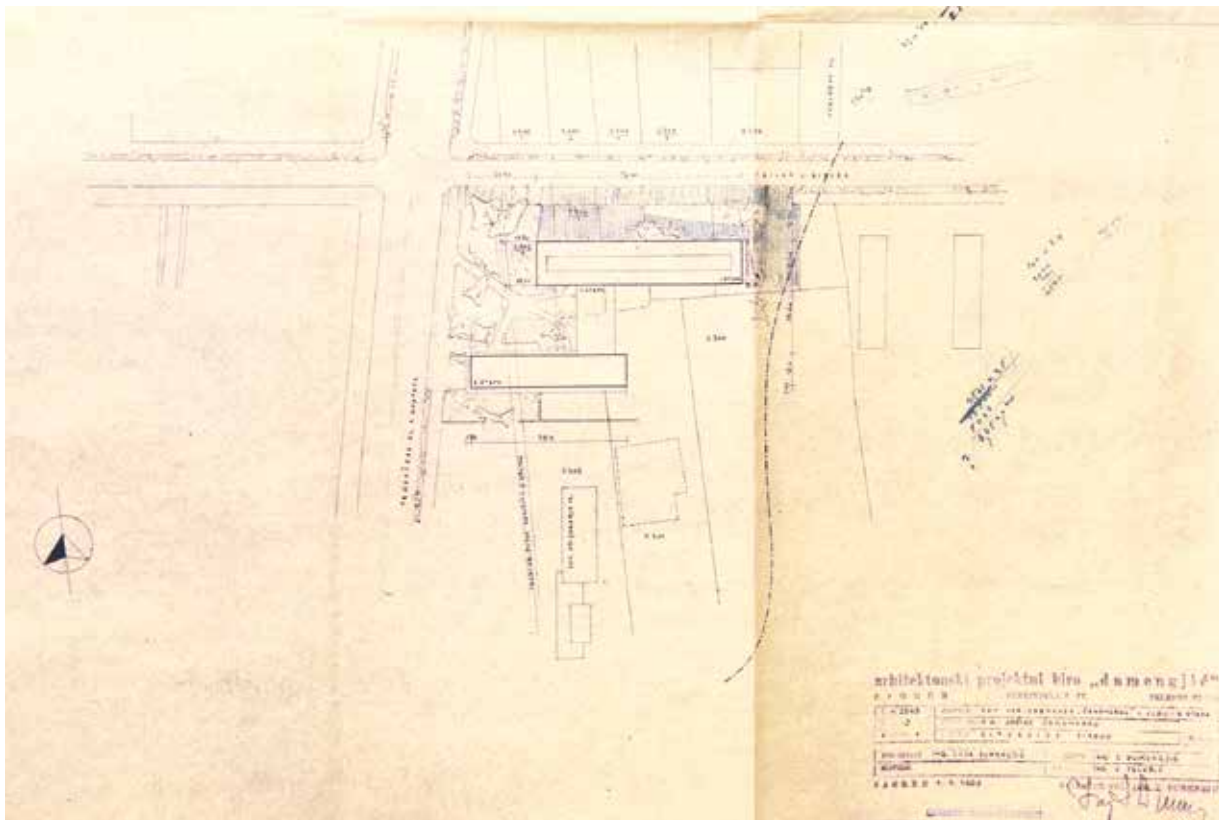
Konceptualni obrat nakon Drugoga svjetskog rata. Nove proporcije i prostorni odnosi na tragu urbanističke teorije CIAM-a i Le Corbusiera

Prvih godina nakon Drugoga svjetskog rata u Ulici narodnog heroja Ive Lole Ribara, kako je 1947. preimenovan Prilaz baruna Filipovića, grade se višestambene zgrade plaho impostirane duž ulice, tako da se principi funkcionalističkog

urbanizma i ne naziru. Već 1946. dograđuje se bivša Tvornica alatnih strojeva i ljevaonica metala Braća Ševčik, koja će postati nova tvornica alatnih strojeva Prvomajska. Ključni su projektanti tih godina arhitekt Milan Žerjavić i Pavao Baranyai iz Gradskog projektnog poduzeća »Osnova« (poslije Arhitektonski projektni biro Žerjavić) i Ivo Geršić,³¹ te Zdravko Bregovac, Zoja Dumengjić i Antun Ulrich. Poznata imena hrvatske arhitekture 1950-ih svjedoče o važnosti koja se pridaje nastavku izgradnje Ulice Ive Lole Ribara.

Međutim, u to je doba težište na planiranju novog središta Zagreba na području Trnja. Već od kraja 1940-ih na trasi tadašnje Varaždinske ceste gradi se nova "socijalistička magistrala" Moskovska ulica (poslije Beogradska, pa Proleterskih brigada, danas Ulica grada Vukovara) prema smjernicama Direktivne regulatorne osnove Zagreba, na kojoj od prosinca 1947. do lipnja 1949. godine u Urbanističkom institutu Narodne Republike Hrvatske rade Vladimir Antolić i suradnici. Uz nju prioritetom postaje izgradnja Zagrebačkog velesajma (otvorenog 1956.), a od 1962. i prvih većih stambenih mikrorajona Novog (Južnog) Zagreba na desnoj obali Save (Zaprude, Sopot, Siget, Utrina i dr.). Stručna periodika 1950-ih, časopisi *Arhitektura* (od 1947.) i *Čovjek i prostor* (od 1954.), stoga u prvom redu donosi te teme.³²

Prve poslijeratne višestambene zgrade duž Ulice Ive Lole Ribara izvedene su 1950. (današnja adresa Prilaz baruna Filipovića 4–10 i 12–14). Jednu 1949. projektira Zdravko



11. Zoja Dumengjić, položajni (situacioni) nacrt iz idejnog projekta Doma narodnog zdravlja, 1957. (Državni arhiv u Zagrebu, ZGD, sign. 3198/1640)

Zoja Dumengjić, location (situational) plan from the preliminary design of the Community Health Centre, 1957

Bregovac u Gradskom projektnom zavodu (Prilaz baruna Filipovića 12–14), a drugu Milan Žerjavić i Pavao Baranyai (Prilaz baruna Filipovića 4–10). Obje su izgrađene 1950. godine. Bregovčeva je građena za radnike Tvornice »Rade Končar«: odlikuje se jednostavnim i funkcionalnim projektantskim pristupom i uobičajenim tlocrtima za radničke stanove kakvi su se gradili u prvim poslijeratnim godinama. Žerjavićeva i Baranyaijeva zgrada oblikovanjem se uklapa u sve recentne projekte koje ta dvojica rade pojedinačno ili zajedno.³³

Uza zapadni rub Tvornice Franck gradi se 1957. Dom narodnog zdravlja (danas Prilaz baruna Filipovića 11) prema projektu Zoje Dumengjić, odnosno Arhitektonskog projektne biroa Dumengjić (sl. 11).

U položajnom nacrtu Zoje Dumengjić prikazane su i druge, tada planirane građevine u Ulici Ive Lole Ribara – soliteri na području Tvornice Franck. Tek će se krajem 1960-ih graditi prvi, zapadni višekatni Franckov soliter, a drugi prema urbanističkom rješenju Franck II iz 1971. tek sredinom 1970-ih. U položajnom nacrtu Zoje Dumengjić bio je već utvrđen urbanistički koncept ovog dijela grada duž Ulice Ive Lole Ribara: visoke se zgrade planiraju poprečno na Ulicu Ive Lole Ribara (i malo su uvučene od regulacijske linije ulice), a duž nje niske i dugačke – polegnuti kvadri javne, društvene namjene poput domova zdravlja pošte i sl. Sve upućuje

na beskompromisnu poslijeratnu izgradnju Ulice Ive Lole Ribara u duhu tzv. funkcionalističkog urbanizma.

Istovremeno s izgradnjom Doma narodnoga zdravlja za lokaciju nešto zapadnije u Ulici Ive Lole Ribara Ivo Geršić izrađuje potkraj 1950-ih projekt za srednjoškolski centar Tekstilne tehničke škole.³⁴ Već su obrazovna namjena i veliki laboratoriji iz planirane druge etape izgradnje iz 1964. godine, kad zapravo i počinje izgradnja cijeloga sklopa, upućivali na to da se za Ulicu Ive Lole Ribara planira specifična kasno-modernistička estetsko-vizualna fizionomija ulaska u grad. Naglašavaju je društveni sadržaji tipični za epohu: odgojni, obrazovni, zdravstveni, a za te se projekte, uz težnju za uspostavom boljeg društva s vjerom u socijalni red i pravednost, angažiraju ponajbolji projektanti, poput Zoje Dumengjić i Ive Geršića. Dok u opusu Zoje Dumengjić prevladavaju projekti i realizacije zgrada za zdravstvo,³⁵ Ivo Geršić se u prvom desetljeću poslije Drugoga svjetskog rata istaknuo u prvom redu kao arhitekt koji gradi velike višestambene zgrade u istočnom dijelu Moskovske ulice u Zagrebu i novom lučkom gradu prve polovine 1950-ih, u Pločama.

Tekstilna škola Ive Geršića projektirana je kao dugačka zgrada, glavnoga uličnog pročelja koje je koncipirano tipično za drugu polovinu 1950-ih u duhu neoregionalizma, s karakterističnim detaljima medvedničkog klesanca, ali i s betonskim prefabriciranim fasadnim elementima te detaljima u betonu oplati, što je također bio standard pedesetih.

Međutim, škola nije izvedena prema prvom projektu. Pedesete na zalasku obilježene su povratkom nekih regionalnih uzora, istih onih koje nalazimo u opusima arhitekata u drugoj polovini 1930-ih – i to ne samo domaćih poput Iblera i Galića, nego i Le Corbusiera koji već početkom 1930-ih mijenja svoj projektantski pristup primjenom vernakularnih oblika: luka i tradicionalnih materijala poput opeke i kamena, pa tih godina iz njegova opusa iščezavaju vitki stupovi, poput onih vile Savoy. Šezdesete su pak doba novih materijala i nove tehnike gradnje. Dogradnja Geršičeve Tekstilne škole iz 1964. s istočne strane, prema nedovršenom bloku iz 1930-ih u Cankarovoj ulici, djeluje “tanje” i više je nalik uobičajenom estetskom poimanju bezidejno dosadnih, “sivo-anemičnih” škola kakve će se još dugo, čak i 1980-ih graditi diljem zemlje. I dvodijelni đački dom nepoznatog autora, smješten neposredno iza Doma narodnog zdravlja, oblikovan je prema istom principu.³⁶

Već od polovine pedesetih godina stanovanje se kombinira s “čistom” industrijom kao komplementarna namjena.³⁷

Godine 1957. prema projektu Arhitektonskog biroa Janžek gradi se višestambena zgrada za Stambenu zadrugu »Kuća« na jugoistočnom uglu Ulice Ive Lole Ribara i Slovenske. Četverokatna uglovnica uklapa se u postojeći blok visinom i kosim krovom, a građevnim linijama prati regulacijske linije Ulice Ive Lole Ribara i Slovenske.³⁸ Iako je po oblikovanju tipična za pedesete godine, urbanističko uklapanje u blok svjedoči da avangardni pristup prema kojem se planiraju i grade soliteri nije bio jedino rješenje za izgradnju grada. U dijelu nedovršene izgradnje blokova poslijeratna avangarda uklapala se u urbanistički predložak inauguriran u Regulatornoj osnovi iz 1887. godine, prema uzoru na Donji grad, a tamo gdje urbanizacija većim dijelom nije bila dovršena, umjesto tradicionalnoga blokovskog tipa javlja se koncept soliterne izgradnje u duhu tzv. funkcionalističkog urbanizma. Ulica Ive Lole Ribara najeklatantniji je i površinom najveći primjer bipolarnosti u pristupu urbanizaciji Zagreba pedesetih i šezdesetih godina.³⁹

Potkraj pedesetih godina gradi se prema projektu Krunoslava Vitanovića stambeno-upravna zgrada Jugoslavenskih željeznica između Hanuševe i Talovčeve ulice, sjeveroistočno od Zapadnog kolodvora. Iako nije direktno povezan s Ulicom Ive Lole Ribara, taj je prostor ostao njegovim istočnim početkom, koji ni do danas nije oblikovno dorečen. Najprije je 1958. godine projektirano južno krilo za Poduzeće za remont pruga, niže od zapadnog krila, zato što se arhitekt uklapa u visinu vijenaca prateći točan nagib i visinu sljemena krova susjedne zgrade postojećega, nedovršenog bloka iz 1930-ih (to je krilo u Hanuševoj ulici), a 1959. i viši korpus ravnoga krova spomenute stambeno-upravne zgrade, koja gleda na park sa zapadne strane.⁴⁰

Na površini sjeverno od glavne kolodvorske zgrade, na nekadašnjem Kolodvorskom trgu (danas Trgu Republike Francuske), arhitekt Franjo Bahovec potkraj pedesetih godina predlaže izgradnju velikog stambenog kompleksa “H” tlocrta.⁴¹ Osim nekoliko perspektiva i tlocrta nisu sačuvani detaljniji podaci, a projekt vjerojatno i nije izrađen za građevnu dozvolu, nego je to bilo idejno, načelno razmatranje mogućnosti izgradnje na tom mjestu.



12. Neboderi za radnike Željezare Sisak, fotografirano oko 2010. (MGZ, Fototeka)

Skyscrapers for the workers of the Sisak Ironworks Company, photographed around 2010

Godine 1959. u Ulici Ive Lole Ribara između Grahorove i Vodovodne ulice gradi se i višestambena zgrada za radnike poduzeća *Pliva* i *Grič* prema projektu Antuna Ulricha. Zgrada se uklapa u postojeći nedovršeni blok, a oblikovanje odaje iskustvo protagonista moderne.⁴² Cijelo desetljeće nakon Bahovca i Ulricha, i Josip Jovičić predlagao je visoku zgradu, i to na samome početku Ulice Ive Lole Ribara.⁴³ Iako uvučen u prvi južni blok Ulice Ive Lole Ribara, “mali” Jovičićev neboder na zapadu visinom iskače iz troklatnoga prosjeka izgradnje.

Godine 1960. časopis *Arhitektura* objavljuje kritički osvrt Darka Venturinija o izgradnji Ulice Ive Lole Ribara.⁴⁴ Povod je izgradnja zgrade Narodnog odbora općine Črnomerec (današnja adresa Ulica Željka Maričića 1) prema projektu Stanka Fabrisa. Venturini navodi da nije realiziran suvremeni koncept soliterne izgradnje jer je Fabrisova zgrada previše “sjela” na regulacijsku liniju Maričićeve ulice, te zato što je preniska, prostorom dominira iza nje smještena dva kata viša višestambena zgrada Peroslava Ilijića (današnja adresa Janka Vukovića 6–10), kao i oblikovno nižeg standarda i



13. Aleksandar Bakal, neboder na jugoistočnom uglu Vodovodne i Ulice Ive Lole Ribara (danas Grada Mainza). Desno Franckove reprezentativne zgrade i očuvane parkovne površine oko njih: nova upravna zgrada Lava Kalde duž Prilaza baruna Filipovića (1923. – 1928.), kuća tvorničkog upravitelja Kune Waidmanna (1893./1894.) i glavna proizvodna zgrada Kune Waidmanna (skroz gore; 1892./1893.), fotografirano oko 2014. (MGZ, Fototeka)

Aleksandar Bakal, skyscraper at the southeast corner of Vodovodna and Ive Lole Ribara streets (today's Ulica grada Mainza), on the right Franck's representative buildings and the preserved park areas around them, the new administration building designed by along the Prilaz baruna Filipovića (Lav Kalda, 1923–1928), the house of the factory manager (Kuno Waidmann, 1893/1894) and the main production building (at the top, Kuno Waidmann 1892/1893), photo taken around 2014

“unificirane” zgrade Milana Žerjavića.⁴⁵ Napominje i da se sprema dogradnja nižega, južnog poslovnog krila uz Ulicu Ive Lole Ribara (PTT; danas Hrvatska pošta na adresi Prilaz baruna Filipovića 20).

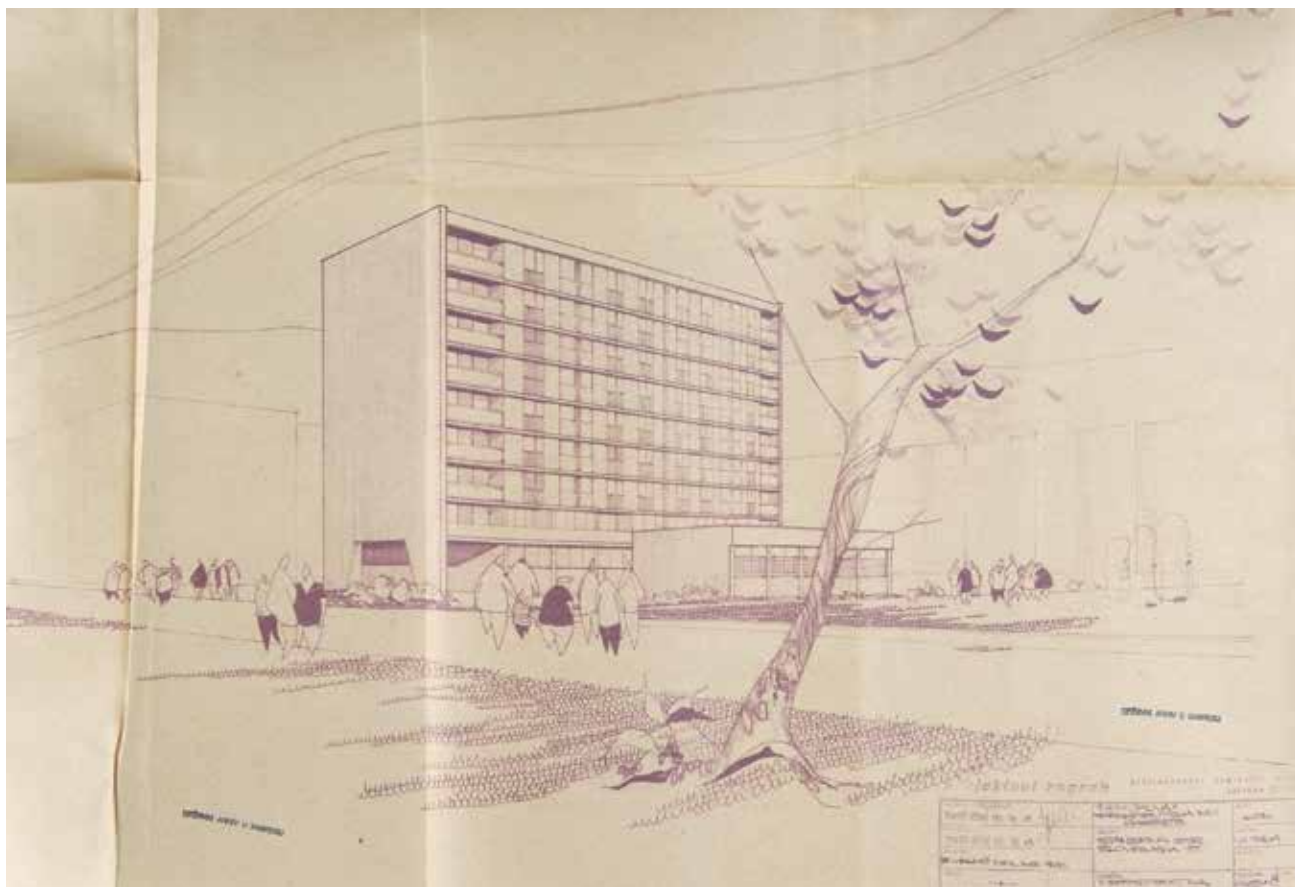
Šezdesete su ipak oslobodile duh funkcionalističkog urbanizma i Ulica Ive Lole Ribara otad će se izgrađivati sa sve manje reminiscencija na nasljeđe tradicionalnoga blokovskog urbanizma, pa donjogradski *urbs quadrata* i u ovom dijelu grada pada u drugi plan. Prvi projekt koji Ulicu Ive Lole Ribara kao jednu od osi donjogradskih blokova pretvara u novu magistralu, zasnovanu na urbanističkim polazištima CIAM-a, izrađen je 1963. u Projektnom birou Vitanović za Željezaru Sisak kao investitora. No projekt neće biti realiziran prema prvotnoj zamisli kao visoki soliter na uglu bloka, za što je trebalo dograditi i dva niža krila prema postojećim zgradama u Grahorovoj i Ulici Ive Lole Ribara. Nakon nekoliko godina izgrađena je soliterna zgrada od četrnaest katova (s prizemljem ukupno petnaest). Neizvedeni neboder sa svoja dva niža krila, jednim u Grahorovoj i drugim u Ulici Ive Lole Ribara, oblikovanjem uvelike podsjeća na Iblerovo rješenje u Martićevoj ulici (1956. – 1958.).⁴⁶

Izgradnja zapadno od bivše Pješačke vojarnje (na današnjem Trgu Francuske Republike) šezdesetih godina poštuje regulaciju iz 1931. godine, s time da kuće dosežu pet pa i više katova.⁴⁷ No odustalo se od uglovnice vrlo kvalitetne urbanističke impostacije, koja bi zatvorila blok poštujući regulaciju

iz 1931. godine, a izgradnja visokoga samostojećeg nebodera ovdje neće dati kvalitetnu urbanističku kompoziciju, kao što će to uskoro biti planirano i dijelom realizirano na urbanistički nedovršenome dijelu Ulice Ive Lole Ribara između Vodovodne ulice i Selske ceste. Već na prvi pogled uočava se nesrazmjer volumena i visina stare i nove izgradnje.

Tek 1967. izdana je lokacijska dozvola za izgradnju nebodera Željezare Sisak, na uglu Ulice Ive Lole Ribara i Grahorove. Projekt potpisuje *Projektburo – poduzeće za izradu investiciono-tehničke dokumentacije visokogradnje*. Odobrenje za gradnju izdano je tek početkom 1970. godine, iako sve suglasnosti potječu iz razdoblja od svibnja do rujna 1967. godine.⁴⁸ Grade se dva ista nebodera, a drugi je smješten unutar bloka (sl. 12).

Sličan koncept iz druge polovine 1960-ih, bitno kvalitetniji po arhitektonskom oblikovanju i urbanističkoj impostaciji, kojim se ne zadovoljava samo zahtjev za visinom stambenih tornjeva kao “sekularnih vertikalala”, koje nakon Drugoga svjetskog rata dominiraju vedutom grada, zasniva se na avangardnim stremljenjima funkcionalističkog urbanizma koja kao da su iznenada postala tradicija. Na jugoistočnome uglu Ulice Ive Lole Ribara i Vodovodne, preko puta Tvornice Franck, poduzeće Industrogradnja gradi 1967. prema projektu Aleksandra Bakala deseterokatni neboder s visokim prizemljem i mezaninom društvene namjene: ukupno 12 etaža (sl. 13). To je do izgradnje tornja Željezare Sisak bila



14. Branimir Velnić, perspektivni prikaz višestambene zgrade za radnike Plive u Slovenskoj 17, 1964. (HR-DAZG-1122, sign. 1442)
Branimir Velnić, perspective view of the apartment building for the workers of Pliva company at Slovenska 17, 1964

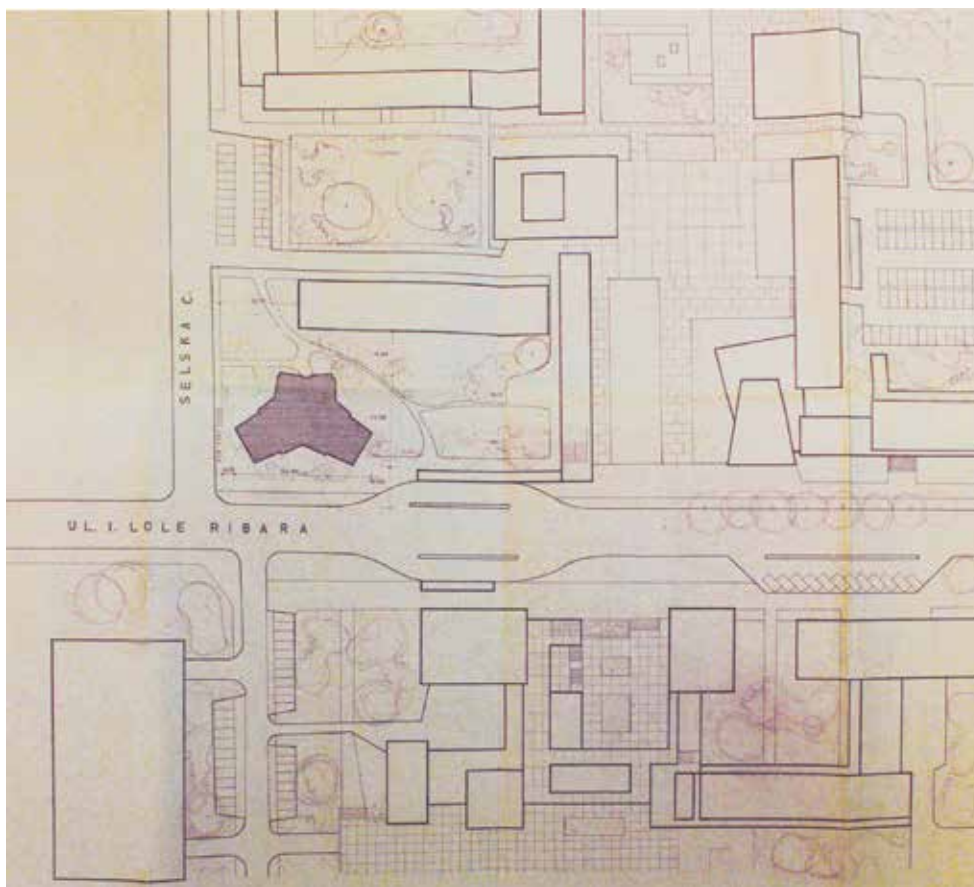
najviša građevina zapadnoga dijela grada, koja je obilježavala vizuru u kojoj su dotad dominirali samo vitki dimnjaci Tvornice Franck.⁴⁹ Istovremeno s izgradnjom ovog nebodera ruši se najviši dimnjak Francka, a visoke, dotad industrijske vertikale zapadnoga dijela grada zamjenjuju stambene.⁵⁰

Neboder na uglu Ulice Ive Lole Ribara i Vodovodne Aleksandar Bakal artikulira u dva volumena, što proizlazi iz prethodno razrađenoga urbanističkog rješenja za blok u Vodovodnoj ulici i za okolnu kontaktnu zonu. Na regulacijsku liniju Vodovodne ulice postavlja niži volumen, koji se uklapa u prosječnu visinu postojećih zgrada u bloku (prizemlje i četiri kata), a prema Ulici Ive Lole Ribara visoki volumen od dvanaest etaža odmiče toliko od regulacijske linije ulice da može stvoriti trg – *plazu*, javni prostor za okupljanja i druženja. U prizemlje i mezanin smjestila se biblioteka.

Nije naodmet spomenuti da je projektant ovog nebodera jedan od rijetkih arhitekata koji se uz projektantski rad cijeli život bavio problemima urbanizma i prostornog planiranja.⁵¹ Bio je dugogodišnji ravnatelj Urbanističkog zavoda grada Zagreba, jedan je od najzaslužnijih za stvaranje gradske arhive u svrhu strategijskog planiranja, urbanizma i prostornog planiranja, a i inicijator osnivanja Zagrebačkog salona. Poznate su njegove realizacije i neboderi iz 1966. na Dobrome Dolu u Zagrebu na vrlo zahtjevnome i strmom terenu, a još ranije projektirao je i sportsko-rekreacijske objekte na Brijunima.

Svim njegovim arhitektonskim realizacijama prethodila je izrada urbanističkog rješenja ili detaljnoga plana za širi obuhvat, pa je tako bilo i s neboderom na uglu Ulice Ive Lole Ribara i Vodovodne ulice, koji projektira na vrhuncu karijere.

U Slovenskoj ulici, u blizini križanja s Ulicom Ive Lole Ribara, za mjesto gdje se početkom 1920-ih trebala graditi secesijska palača Ivana Šuteja, izradio je 1965. arhitekt Branimir Velnić projekt za višestambenu zgradu za radnike poduzeća *Pliva*.⁵² Osmerokatnica s prizemljem i mezaninom, s ukupno deset etaža, nalazila se preko puta gradskog poduzeća Zagrebačke pilane, koje je tada još u funkciji, a bila je kraćom zatvorenom stranom okrenuta prema ulici te nešto uvučena u odnosu na regulacijsku liniju Slovenske, što je dotad bilo atipično za dogradnju blokova oko Prilaza baruna Filipovića (sl. 14). Uz “unité” Branimira Velnića, s njegove južne strane projektiran je i prateći niski poslovni objekt za trgovinu, uvučen još nešto više u blok od regulacijske linije, te također sa zatvorenim betonskim zidom prema ulici. Tako je nastala mala osunčana “plaza” na koju je orijentirano glavno pročelje zgrade. Blokovska je izgradnja podrazumijevala orijentaciju zgrada na način da je reprezentativno pročelje ulično i ulazno, bez obzira na strane svijeta. Međutim, Branimir Velnić ovdje strogo slijedi funkcionalističke urbanističke obrasce oslanjajući se na postulate CIAM-a i Le Corbusiera, razbija kruti blok 19. stoljeća, težeći suncu, insolaciji, a ne ravna se nekim



15. Zvonimir Marohnić, idejno urbanističko rješenje područja uz Ulicu Ive Lole Ribara s prvom planiranom lokacijom nebodera tlocrtnog Y oblika na sjeveroistočnom uglu raskršća sa Selskom cestom (sjever okrenut prema dolje), 1965. (Gradsko poglavarstvo Zagreb, Središnja pismohrana /nadalje: GPZ SP/)

Zvonimir Marohnić, preliminary urban plan for the area bordering Ive Lole Ribara Street with the first location of a Y-shaped plan skyscraper by the northeast corner of a crossroads with Selska Street, 1965 (north facing downwards)

modelom ili ranijom regulacijom. Nema više ujednačenog uklapanja u nekadašnje blokove.

U siječnju 1965. arhitekt Zvonimir Marohnić (Arhitektonski biro Marohnić) izrađuje urbanističko rješenje za veliko područje od Vukovićeve i planirane »Nove Selske ceste« do postojeće Selske, te od Ilice do pruge (sl. 15). Urbanističko rješenje bilo je dio opsežne dokumentacije za projekt i izgradnju najviših nebodera zapadnoga dijela grada, na današnjoj adresi Prilaz baruna Filipovića 15 i 15a. U navedenom se rješenju prvi put iznosi prijedlog trasiranja Nove Selske ceste. Međutim, ona ovdje još nije planirana kao produženje Vukovićeve ulice što će biti utvrđeno tek 1971. u Generalnom urbanističkom planu (GUP-u), koji te godine stupa na snagu (izrada završena do kraja 1970.), te u urbanističkom rješenju Zdenka Kolacija za novu stambenu zonu uz Ulicu Ive Lole Ribara, tzv. zonu Franck II, koja je u propozicijama izgradnje usklađena s novim Generalnim urbanističkim planom.⁵³

Na području zapadno prema staroj Selskoj cesti, kao i zapadno od današnje Vukovićeve ulice, koja je u Marohnićevu urbanističkom rješenju tek sabirna stambena ulica, s obje strane Ulice Ive Lole Ribara planirana je izgradnja naselja sa svim javnim sadržajima: pješačkim zonama i trgovima, parkovima i zgradama društvenog standarda kao kinodvorana i škola

– sve u skladu s poznatim principima kasnomodernističkog planiranja “funkcionalnoga grada” i na tragu posljednjih smjernica CIAM-a.⁵⁴ Realizacija tog plana zahtijevala bi rušenje postojeće neplanske i supstandardne izgradnje, pa je kao i u slučaju Trnja bila teško provediva. Ispostavilo se da je nemoguće riješiti stečene probleme, pa je neboder u ljeto 1968. rješenjem Urbanističkog zavoda premješten nešto zapadnije, na praznu površinu sa zapadne strane Doma narodnog zdravlja. Međutim, umjesto solitera od šesnaest katova kao vizualno-kompozicijskog akcenta i jedinstvene dominante, gradit će se dva. Soliter, jedini sa šesnaest etaža u zapadnome dijelu grada, podsjeća proporcijama i “Y” tlocrtom na Le Corbusierov kartuzijski tip nebodera koji će hrvatski arhitekti rano prigrliti kao model, istovremeno s prvim Le Corbusierovim prototipom koji početkom 1930-ih izlazi iz njegova atelijera. Razlog je tome između ostalog i to što Juraj Neidhardt, usavršavajući se kod Le Corbusiera, radi baš na projektu nebodera takvog tlocrtnog oblika, na takozvanom kartuzijskom tipu. Razrađuje i ideju primjene suvremenih heliotermičkih istraživanja, a sve će to zajedno tridesetih, kad Le Corbusier objavljuje novu viziju, *Ville radieuse*, izazivati burne i najčešće oprečne reakcije zainteresirane javnosti. U Zagrebu će se kartuzijski tip nebodera

planirati mnogo puta: od Jurja Neidhardta za Novi Zagreb u Trnju već 1936. (objavljuje ga renomirani *L'Architecture d'aujourd'hui* i izlaže ugledna galerija Zevros u Parizu) do Vladimira Antolića, koji u Direktivnoj regulacionoj osnovi iz 1949. predviđa izgradnju visokog *Doma štampe* u osi Moskovske ulice (danas Ulici grada Vukovara). To bi bio prvi poslijeratni soliter tlocrta u obliku ipsilona u Zagrebu, zamišljen kao vizualno-kompozicijski početak i kraj nove, reprezentativne “magistrale socijalizma”. I zamišljen izričito prema uzoru na prvi koncept takvog nebodera uopće, prema Le Corbusierovu kartuzijskom tipu.

Da je prema urbanističkom rješenju Zvonimira Marohnića iz 1965. izveden neboder u tlocrtnom obliku ipsilona od šesnaest katova na prvotno planiranoj lokaciji i da je izgrađena Nova Selska cesta od Ulice Ive Lole Ribara do pruge, te dalje ispod pruge preko Trešnjevke do obala Save, križanje bi dobilo dvije posve različite vizualno-kompozicijske dominante. S jedne strane bio bi šesnaesterokatni “ipsilonski neboder”, a s druge deseterokatnica, najduža i prva izgrađena prema urbanističkom rješenju zone Franck II Zdenka Kolacija.⁵⁵ Ta bi izdužena i jedanaest etaža visoka zgrada danas stajala duž Nove Selske ceste, a zahtjev da se ulaz zbog urbanističkih uvjeta orijentira na zapad potvrđuje da se početkom sedamdesetih nije odustalo od koncepta koji bi stvorio ne samo zanimljivu i skladnu urbanističku kompoziciju zapadnoga dijela grada i njegov novi identitet, zasnovan na “čistim” idejama CIAM-a, nego i prometno rješenje za daleku budućnost.

Tek će potkraj 1968. godine početi izgradnja najviših nebodera u zapadnome dijelu grada, višestambenih solitera od šesnaest katova (ukupno sedamnaest etaža) na uglu Ulice Ive Lole Ribara i Selske ceste. Idejni projekt potječe iz ljeta 1967., a glavni projekt i građevna dozvola iz ljeta 1968. godine. No građevna dozvola izdana je za drugu lokaciju, a ne onu za koju su izdani urbanistički uvjeti i lokacijska dozvola. Projektant Zvonimir Marohnić očito je radio godinama na projektu za Državni sekretarijat za narodnu obranu SFRJ (Vojno-građevnu direkciju u Zagrebu). Prva planirana lokacija bila je nešto istočnije, tik uz Dom narodnog zdravlja, pa je i prva varijanta Nove Selske ceste bila na nešto istočnijoj poziciji, a ne u nastavku Vukovićeve ulice. Idejni projekt izrađen je, a lokacijska dozvola izdana te godine za prvu lokaciju, ali vjerojatno zbog plana da se Nova Selska cesta trasira prema jugu, kao produžetak Vukovićeve ulice, već u proljeće iduće godine izdaje se rješenje o njezinoj promjeni, pa se soliteri grade od jeseni 1968. nešto zapadnije, bliže staroj Selskoj cesti.⁵⁶

Navedena Građevna dozvola za “ipsilonski neboder”, izdana u ljetu 1968. godine, ubrzo je dopunjena zahtjevom za promjenom orijentacije nebodera. Od projekatnata se tražilo da zarotira soliter za 180 stupnjeva, tako da ulaz bude iz Ulice Ive Lole Ribara. Kao da se tad već odustalo od Nove Selske ceste: ulaz na sjeveru svjedočio bi da neboder nije okrenut u smjeru pretpostavljenog spuštanja iz Vukovićeve ulice u Novu Selsku cestu prema jugu, ispod pruge i dalje na Trešnjevku. Istovremeno s odlukom o rotaciji donesena je i odluka o gradnji još jednoga, istog nebodera. Drugi soliter

orijentiran je onako kako je trebao biti prvi, pa danas dva nebodera tvore neobičan tlocrtni oblik dvaju “ipsilona”, okrenutih donjim krakom jedan prema drugome, što omogućuje bolje poglede iz stanova, ali i nejednaku insolaciju što nije tipično za doba kad su građeni. Pored toga, izgradnja dvaju nebodera i neprovođenje urbanizacije na način kako je bilo predviđeno prema Marohnićevu idejnom urbanističkom rješenju iz 1965. i/ili prema prometnom rješenju koje predviđa trasiranje Nove Selske ceste (prema GUP-u iz 1971. te prema urbanističkom rješenju zone Franck II Zdenka Kolacija), trajno će narušiti planiranu transformaciju i do danas ostaviti prostor nisko konsolidiranim.

Godine 1971. Zdenko Kolacio izrađuje urbanističku osnovu za izgradnju četiriju stambenih zgrada nove zone Franck II, svaka po osam katova (ukupno devet etaža), a urbanistička osnova, usklađena s GUP-om koji je usvojen oko mjesec dana prije izdavanja urbanističkih uvjeta za izgradnju od Urbanističkog zavoda (na osnovi urbanističkog rješenja zone Franck II; ožujak 1971.) vrijedi cijelo desetljeće i pol. Prema njoj su izgrađena dva stambena solitera u obuhvatu Tvornice Franck uz Ulicu Ive Lole Ribara: to su današnje osmerokatnice u Prilazu baruna Filipovića na broju 1 i 3, te 5 i 7.

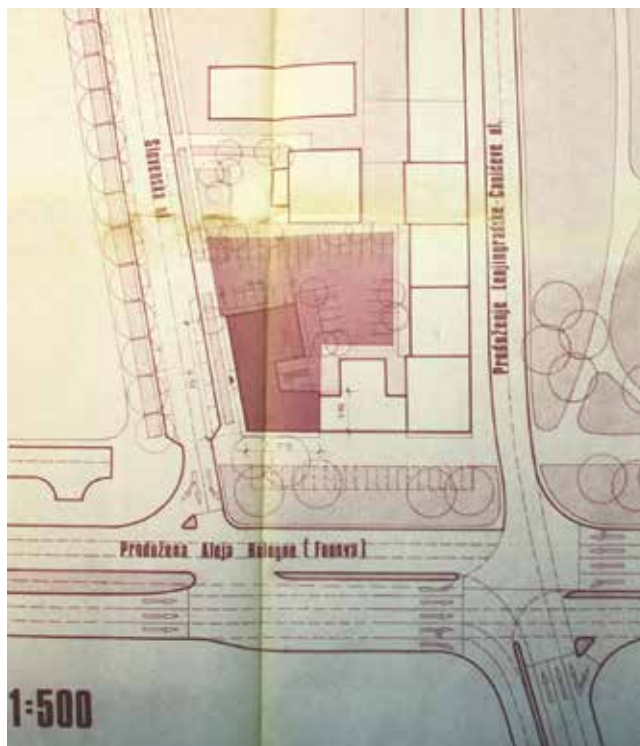
Na križanju Slovenske i Fonove ulice sredinom 1970-ih gradi se višestambena uglovna šesterokatnica s trgovačkim prostorom u prizemlju i dvije podzemne etaže s garažno-parkirališnim prostorom i skloništem. Ta građevina zatvara jugozapadni dio bloka, a potvrda Zavoda za izgradnju grada iz travnja 1974. o usklađenosti projekta s Generalnim urbanističkim planom otkriva i da se tražio detalj uređenja bloka Fonova – Slovenska – Ive Lole Ribara, te usklađenost s rješenjem Komisije za urbanizam i regulaciju Savjeta za građevinarstvo i urbanizam NOGZ-a, od svibnja 1963. godine. Zanimljivo je da se ta uglovnica, građena 1970-ih kad u zapadnome dijelu grada prevladava soliterni tip izgradnje, urbanistički uklapa u nedovršeni blok, iako je na sjevernoj susjednoj parceli u drugoj polovini 1960-ih već bila izgrađena soliterna višestambena zgrade Branimira Velnića. Stoga se ne može govoriti o dosljednosti koncepta blokovske izgradnje jer u doba kad zapadni dio grada još nije potpuno urbaniziran zbog koegzistencije različitih namjena i tipova izgradnje, industrijskih i stambenih, istovremeno postoje dva modela: blokovski i funkcionalistički ili CIAM-ovski.

U Generalnome urbanističkom planu iz 1971. godine predviđa se cjelokupna prometna rekonstrukcija grada koja uključuje i prijedlog poteza pogodnih za podzemnu željeznicu, spuštanje tramvajskih linija u središtu ispod tla i znatnu rekonstrukciju željezničkog prstena: podizanje na stupove u središnjem dijelu za putnički promet te izgradnju novoga teretnog čvora s nekoliko novih teretnih i ranžirnih kolodvora na lokacijama udaljenima od šireg središta grada. No to nije uključivalo detaljnu razradu profila ulica, čak ni glavnih gradskih prometnica i avenija. Štoviše, Aleja Bologne u Generalnome urbanističkom planu iz 1971. nije bila predviđena kao jedna od glavnih gradskih transverzala, a sjeverno od pruge, u zapadnome dijelu, od Zagrebačke i nekadašnje trase potoka Črnomerca do Slovenske ulice, planirane su “čiste industrije” s tek manjom cezurom: malom zonom stambene namjene između Selske ceste i zapadne granice

tvorničkog kompleksa Franck i stambene zone Franck II za radnike tvornice.⁵⁷

Iako se Zavod za izgradnju grada pozitivno izjasnio o usklađenosti s Generalnim urbanističkim planom, 1978. nije se, zapravo, slijedilo prometno rješenje već važećega urbanističkog dokumenta, kao ni prometnu studiju izrađenu za njega. To nije bilo moguće zbog provedbenoga, a ne strateškog karaktera Generalnoga urbanističkog plana, pa se sve prepušta projektantima. Iste se godine već raspravlja o potrebi revizije Generalnoga urbanističkog plana što je bio uvod u izradu novoga, usvojenog 1986. godine.⁵⁸ Jedino je u Generalnome urbanističkom planu iz 1971. godine, što bi u prometnome smislu moglo biti osnova za razradu u situaciji Arhitektonskoga projektnog biroa, bilo u planu podizanje pruge na stupove, na dijelu od Maksimira do potoka Kustošaka, pa u skladu s tim i trasiranje produžetka Čanićeve odnosno Lenjigradske ulice, ispod pruge na stupovima na jug, s velikim raskršćem s produženom Alejom Bologne na trasi postojeće Fonove (sl. 16). Probijanje Aleje Bologne uz prugu prema istoku provelo bi se uzimajući južne dijelove obuhvata tvorničkih sklopova *Plive*, Pamučne industrije Zagreb i Francka, te najjužnijeg dijela bloka između Vodovodne, Međimurske, Slovenske i Bleiweissove ulice, gdje su tada bile smještene samo prizemnice skladišta Gradskih pilana Zagreb i nekadašnje Pongratzove tvornice parketa za koridor nove prometnice širine šest traka, a sva raskršća s ulicama u smjeru sjever–jug, koje se produžuju na jug (na Trešnjevku), bila bi u jednoj razini jer se pruga do potoka Kustošaka planira podići na stupove. Međutim, rad na izgradnji željezničke infrastrukture tijekom 1970-ih nije bio u skladu s Generalnim urbanističkim planom iz 1971. koji je na snazi. U svibnju 1978. na području između Selske ceste i nekadašnje trase potoka Črnomerca, uz južnu granicu tvorničkih sklopova *Plive* i tada već bivše Pamučne industrije Zagreb (u sklopu nekadašnje Konjaničke vojarne sve do nekadašnjeg Domobranskog artiljerijskog spremišta), otvoren je novi ranžirni kolodvor za teretne vlakove, »najveći i najmoderniji u Jugoslaviji i jugoistočnoj Evropi uopće«.⁵⁹

Detaljna razrada prometa s označenim kolnicima na situaciji Branka Berca, smjerom kretanja vozila, parkiralištima, profilima ulica i drvoredima, kao i koncept uređenja javnih zelenih površina u neposrednoj kontaktnoj zoni parcele na kojoj će biti izgrađena stambena uglovna šesterokatnica, svjedoči da je u urbanizaciji Zagreba i dalje bila ključna inicijativa arhitekata i arhitektonskih ureda, kojima su se povjeravali projekti, a ne detaljnih planova ili parcijalnih regulacija, kako je to ranije bilo planirano (primjerice u Direktivnoj regulatornoj osnovi iz 1949.). Ostaje otvoreno pitanje jesu li nedostatak kvalificiranih urbanista i/ili njihova nesposobnost (?) od kraja osamdesetih naovamo skrivali da se zapadni dio grada od industrijske zone nije preobrazio u gradsko središte, ili je razlog samo promjena društvenopolitičkog uređenja. Pored toga, rušenje deset od četrnaest zgrada nekadašnje Pješačke vojarne 1978. godine, kad je srušena i zgrada u osi Ulice Ive Lole Ribara koja je predstavljala njezin vizualno-kompozicijski početak i prije nego je sama ulica bila trasirana, te natječaji za Trg Francuske Republike koji prethode rušenju, a za cilj imaju povezivanje trga ispred



16. Branko Berc, položajni (situacioni) nacrt iz glavnog projekta višekratne uglovnice, Arhitektonski projektni biro, 1978. (GPZ SP)
Branko Berc, location (situational) plan from the main design of a multi-storey corner building

Doma sportova i Trga Francuske Republike, gotovo se i ne bave glavnom prometnom osi zapadnoga dijela grada (tada Ulica Lole Ribara).⁶⁰

Između tradicije i avangarde blokovskoga i funkcionalističkog urbanizma

U kolopletu mogućih utjecaja arhitekt Branko Berc ostaje ipak odan kasnomodernističkom konceptu. Konstrukciju ne skriva, niti kompromitira temeljna načela orijentacije i insolacije. Poriv da se na jednom primjeru riješi sve, u totalu, uključujući i promet u cijelome zapadnom dijelu grada, odaje arhitekta koji još vjeruje u urbanu preobrazbu toga dijela Zagreba.

Povratak urbanizmu uglovnice sredinom sedamdesetih označava početak utjecaja postmodernističkih tendencija u arhitekturi u Hrvatskoj, istih kakve se koju godinu ranije javljaju na svjetskoj arhitektonskoj sceni. Godine 1978. Branko Berc sa suradnicima iz Arhitektonskog projektnog biroa završava glavni projekt za uglovnice u Slovenskoj i Fonovoj ulici. Situacija upućuje na velike urbanističke planove za zapadni dio grada: izgradnju goleme infrastrukture, čiji se samo dio vidi na položajnom nacrtu: produljenu Aleju Bologne sa šest traka te produljenu Čanićevu ulicu južno od pruge, gdje bi se transformirala u novu široku gradsku ulicu, Lenjigradsku, a to bi bilo moguće samo u slučaju podizanja pruge. Ništa se od toga neće realizirati.



17. Područje zapadnoga dijela grada između Grahorove, Ulice grada Mainza i Prilaza baruna Filipovića, Selske ceste i željezničke pruge, fotografirano oko 2014. (MGZ, Fototeka)

The area of west part of the city between Grahorova street, Grada Mainza Street, Prilaz baruna Filipovića, Selska cesta and the railway, photo taken around 2014

Ulica Ive Lole Ribara, udaljena stotinjak metara od uglovnice Branka Berca i za širinu jedne prosječne dvosmjerne ulice više od željezničke pruge – planirana u Regulatornoj osnovi 1887. godine kao pravocrtna prometnica koja je osim za vojsku služila i za pristup blokovima novoga zapadnog Donjeg grada, trasirat će se korak po korak, prema potrebama pojedinih vojarni ili industrijskih pogona, koji su se tu smjestili koristeći pogodnosti željezničkog transporta.

Nakon Drugoga svjetskog rata Ulica Ive Lole Ribara dograđuje se prvo interpoliranjem, a potom i nedostatnim

urbanističkim “pročišćavanjem” postojeće supstandarne izgradnje nekadašnjeg predgrađa koje se “stisnulo” između Ilice i pruge, da bi se koliko-toliko realizirao CIAM-ov urbanistički predložak slobodno impostiranih solitera u zelenilu. Iako nedovršena, u malom mjerilu i skromnijem oblikovanju od onoga koje se tih godina u Zagrebu realizira, odiše duhom jedinstvenoga spoja blokovskoga i funkcionalističkog urbanizma utjelovljujući u jednom potezu *i tradiciju i avangardu* arhitektonskih koncepcija (sl. 17).

Bilješke

1 Državni arhiv u Zagrebu, Gradsko poglavarstvo Zagreb, Gradski građevni ured (nadalje: HR-DAZG-24), sign. 50, brošura *Obrazloženje Regulatorne osnove grada Zagreba i predlozi za odobrenje i provedenje iste. U Zagrebu, 26. svibnja 1887. – Razdjel I u osnovi je definiran ovako: »s juga: željezničkim prugama od zapada na iztok vodećimi i sa kolodvori; sa zapada: potokom Černomercem; s iztoka: idealnom crtom po procrtu od maksimirske ceste do žakanjske željeznice, sizućom u susjednu općinu Lašćinsku, koja se kani pripojiti gradskoj općini; a sa sjevera: Ilicom od zapadne gradske medje do mesničke ulice, od tuda skrajnim redom kućah gornjega grada do razkršća mlinarske ceste u Jurjevskoj ulici, razkršćem mirogojske ceste u Novoj Vesi, Ribnjakom i sjevernim redom kućah u Vlaškoj ulici.«*

2 Od 1902. naziva se Spojna cesta, od 1908. Prilaz baruna Josipa Filipovića, od 1947. Ulica narodnog heroja Ive Lole Ribara, od 1991. vraćen je stari naziv, a istočni je dio, od Čanićeve do Vodovodne ulice nazvan Ulicom grada Mainza.

3 IGOR KARAMAN, Privredni položaj hrvatsko-slavonskog područje u Habsburškoj monarhiji nakon ukidanja feudalnih odnosa (1849–1873), u: Igor Karaman, *Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću*, Zagreb, Institut za hrvatsku povijest Sveučilišta u Zagrebu, 1972., 63–85 (o željeznici 70–81); BERNARD STULLI, Željezničko pitanje u Hrvatskoj 1825 – 1861. god., u: Bernard Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825 – 1863. I.*,

Zagreb, Institut za hrvatsku povijest Sveučilišta u Zagrebu, 1975., 65–100; MIRJANA GROSS, Prometnice i komunikacije, u: Mirjana Gross, *Počeci moderne Hrvatske*, Zagreb, Globus – Centar za povijesne znanosti Sveučilišta u Zagrebu, 1985., 229–237; MIRA KOLAR, Uključivanje Zagreba u željezničku mrežu Europe 1862. godine, u: *140 godina željeznice u Zagrebu (1862–2002.)*, zbornik znanstvenog skupa (ur. Mirela Slukan Altić), Zagreb, Hrvatske željeznice – Hrvatski državni arhiv, 2003., 7–20.

4

Prva zagrebačka tvornica parketa s parnom pilom nalazila se na površini današnjeg Britanskog trga od početka 1860-ih. Novi pogon izgrađen je 1873. u Vodovodnoj ulici. Do 1881. tvornica je u vlasništvu Hrvatske eskomptne banke, a od 1879. Guide Pongratza; otada mijenja naziv i djeluje kao Tvornica parketa i paropila. MIROSLAVA DESPOT, *Industrija građanske Hrvatske 1860–1873*, Zagreb, Institut za historiju radničkog pokreta Hrvatske, 1970., 156, 189; MIROSLAVA DESPOT, *Industrija građanske Hrvatske 1873–1880. Prilog gospodarskoj povijesti Hrvatske u doba banovanja Ivana Mažuranića*, Zagreb, JAZU, 1979., 220 i sl.

5

ĐURĐICA CVITANOVIĆ, Industrijska arhitektura, u: Đurđica Cvitanović, *Arhitekt Kuno Waidmann*, Zagreb, Društvo povjesničara umjetnosti, 1969., 47–49, 105–109 (katalog). Prvi opsežni prikaz arhitektonskih obilježja i kompozicije kompleksa: MIRA KOLAR DIMITRIJEVIĆ, Zagrebačka tvornica kavinih proizvoda do 1945., *Časopis za suvremenu povijest*, 24/2 (1992.), 169–192.

6

DARJA RADOVIĆ-MAHEČIĆ, Sekvenca secesije – arhitekt Lav Kalda, *Radovi Instituta za povijest umjetnosti*, 30 (2006.), 241–264.

7

Prva građevinska dozvola izdana je za kuću Tome Andraševića na (nepoznatoj) lokaciji »Kolodvor« uz potok Jelenovac, kasnije Slovensku ulicu; Državni arhiv u Zagrebu, Zbirka građevne dokumentacije (dalje: HR-DAZG-1122), Slovenska 24, Pilana (nije arhivistički obrađeno). Prije Tvornice Franck u Vodovodnoj ulici izgrađena je 1889. prizemnica Marka Kolomana: HR-DAZG-1122, dozvola od 29. ožujka 1889. Godine 1893. sjeverno od tvorničke zgrade Francka, tada najbliže planiranom produženju i proširenju ulica 1 i 2, gradi se upravna zgrada tvornice, s pristupom iz Vodovodne ulice. Na uglu današnje Slovenske i Prilaza baruna Filipovića gradi se 1899. dvokatnica, prva reprezentativna stambena zgrada (danas Slovenska 14) sagrađena nakon gradnje Južnog kolodvora (1862.), na još gotovo praznom području.

8

SNJEŠKA KNEŽEVIĆ, K. u. K. vojarne, u: Snješka Knežević, *Zagreb – grad, memorija, art*, Zagreb, Meandarmedia, 2011., 101–127.

9

Bataljunska (1898., Reljkovićeva 6), Domobraska (1899./1900., Ilica 242), Vozarska, tj. transportne divizije (1903., Selska 2/Ilica 107), Topnička (1906., Ilica 256), Konjanička (1911., Prilaz baruna Filipovića 23), Domobrasko topničke spremište (1913., Gradišćanska 28).

10

SNJEŠKA KNEŽEVIĆ (bilj. 8), 67.

11

Ruralni tip izgradnje sa stajama za životinje svjedoči da se Ilica urbanizira polako, a Selska cesta još je uvijek seoski put uz potok.

12

ĐURĐICA CVITANOVIĆ (bilj. 5), 48.

13

Regulatornu osnovu odobrio je 16. veljače 1908. Odjel za unutarne poslove zemaljske vlade; Hrvatski državni arhiv, Savska Banovina, Tehničko odjeljenje, fond br. 148 (nadalje: HR-HDA-148), sign. 7340/1908, kut. br. 153.

14

HR-DAZG-1122, Grada Mainza 4, br. 2328/1.

15

HR-DAZG-1122, Slovenska 13 (nije arhivistički obrađeno).

16

HR-DAZG-1122, Slovenska 17 (nije arhivistički obrađeno).

17

HR-DAZG-1122, Grada Mainza 12, br. 2328/5.

18

HR-DAZG-1122, Bleiweisova 3, br. 307/1.

19

HELENA BUNJEVAC, Stoljeće i pol od dolaska željeznice u Zagreb. Uključivanje u europski prometni sustav željeznice, *Građevinar*, 9 (2012.), 763–768. – TOMISLAV PREMERL, Costaperaria, Josip, u: *Hrvatski biografski leksikon*, sv. 2, Zagreb, Jugoslavenski leksikografski zavod "Miroslav Krleža", 1989., 710.

20

ŽARKO DOMLJAN, Poslijeratna arhitektura u Hrvatskoj, *Život umjetnosti*, 10 (1969.), 3–45; ZDENKO KOLACIO, Problemi urbanističkog razvoja Zagreba, *Iz starog i novog Zagreba*, 3 (1963.), 281–301; TOMISLAV PREMERL, *Zagreb, grad moderne arhitekture*, Zagreb, Durieux, 2003.

21

Izgradnja bloka u koji će se smjestiti tvornica braće Ševčik počinje 1921. godine, iz koje potječu građevna i uporabna dozvola za jednokatnu dvorišnu stambenu zgradu sa skladištem, za skladište i staju na zemljištu u Prilazu baruna Filipovića. Godine 1928. izdana je građevna dozvola za uličnu jednokatnu i dvokatnu stambenu i poslovnu zgradu, te dvorišnu radionicu. Stambena dvokatnica nije izgrađena. Na njezinu mjestu bio je privremeni objekt, srušen tek 2014. godine, vidjeti: MIRNA RATKAJEC, Zaštita industrijske baštine na primjeru Tvornice strojeva i ljevaonice metala 'Braća Ševčik', *Portal. Godišnjak Hrvatskog restauratorskog zavoda*, 4 (2014.), 22–29.

22

HR-DAZG-1122, Prilaz baruna Filipovića 17/1, br. 3195/3. Precizni nacrti drvenih konstrukcija prikazuju visoku razinu opreme i suzdržani dekor rezbarija u drvetu: stupova, jaslji, dvostrukih mimokretnih drvenih vrata itd. Gotovo je izvjesno da je cijeli sklop ergele bio namijenjen uzgoju za vojsku: unosan obiteljski posao neposredno uz dvije vojarne, u kojima je trajno bilo smješteno više od 100 konja.

23

Ondje će se potkraj 1930-ih smjestiti novi objekti Vojarne Jelačić, kako se tada naziva Vozarska vojarna, a nakon Drugoga svjetskog rata proširiti farmaceutska industrija Pliva.

24

HR-DAZG-1122, Prilaz baruna Filipovića 25, br. 3205/1. Budući da građevno poduzeće Božidar Gavez i drugovi izrađuje projekte za nekoliko sklopova u čijem su sastavu i staje za konje, može se pretpostaviti da se specijaliziralo za taj tip gospodarskih građevina.

25

HR-DAZG-1122, Grada Mainza 10, 10a, br. 2328/4.

- 26
HR-DAZG-1122, Grada Mainza 14, br. 2330/1.
- 27
HR-DAZG-1122, Grada Mainza 2, br. 2327/1.
- 28
HR-DAZG-1122, Grada Mainza 32, br. 2333/3 i HR-DAZG-1122, Matije Antuna Reljkovića 12 (nije arhivistički obrađeno).
- 29
HR-HDA-148; kut. 148/9, sign. 12744/1933.
- 30
HR-DAZG-1122, Grada Mainza 30, br. 2333/1 i HR-DAZG-1122, Grada Mainza 31, br. 2333/2.
- 31
IVO GERŠIĆ – ŽELJKO ŽLOF, AB 54. Rad u razdoblju od 1954. do 1969., u: *Arhitektonski biro 54*, Zagreb, 1969.
- 32
ZDENKO KOLACIO, Ulica Proleterskih brigada u Zagrebu, *Arhitektura urbanizam*, 5 (1960.), 1–12.
- 33
HR-DAZG-1122, Prilaz baruna Filipovića 4–10 i 12–14, br. 3195/1; VEDRAN IVANKOVIĆ, Prolegomena za opus arhitekta Milana Žerjavića, *Prostor*, 15, 1 [33], (2007.), 80–95.
- 34
HR-DAZG-1122, Prilaz baruna Filipovića 30, Tekstilna škola, br. 3236/1 – 3243/1.
- 35
ZRINKA BARIŠIĆ-MARENIĆ, *Arhitektica Zoja Dumengjić*, Zagreb, Arhitektonski fakultet u Zagrebu – UPI-2M, 2020.
- 36
HR-DAZG-1122, Prilaz baruna Filipovića 25, br. 3205/1 – 3235/1.
- 37
VLADIMIR ANTOLIĆ, Regulacioni plan i Direktivna regulaciona osnova Zagreba, *Arhitektura*, 18–22 (1949.), 5–30. U prikazu Direktivne regulacione osnove Zagreba 1949. autor navodi da postojeću industriju u zapadnome dijelu grada i uz Ulicu Ive Lole Ribara (Franck, Zagrebačka pivovara, Gradska ciglana i ostale) treba izmjestiti, a cijelo područje »asanirati« novom (stambenom) izgradnjom. Kasnije se u Urbanističkom programu grada Zagreba i u Generalnom urbanističkom planu 1971. predviđa zadržavanje tzv. čiste industrije na tom području i planira dogradnja stambenih zona između industrijskih kompleksa radi smanjenja dnevnih migracija. ZDENKO KOLACIO, *Urbanistički program grada Zagreba*, Zagreb, Urbanistički zavod grada Zagreba, 1968., 38–39.
- 38
HR-DAZG-1122, Grada Mainza 7, br. 2329/1.
- 39
Sličan je primjer izgradnje produžetka Martičeve ulice istočno od raskršća s Bauerovom, gdje se krajem 1940-ih i početkom 1950-ih gradi po projektima Milana Žerjavića, Pavla Baranjaya i Vladimira Turine, N. N., Stambene zgrade u Zagrebu – Arhitektonski atelier Žerjavić, *Arhitektura*, 1 (1954.), 16–17.
- 40
HR-DAZG-1122, Hanuševa 6, 6a, 6b, br. 1329/2.
- 41
HR-DAZG-1122, Hanuševa, stambena zgrada, br. 1329/1.
- 42
HR-DAZG-1122, Grada Mainza 28, br. 2330/6; VESNA MIKIĆ, *Arhitekt Antun Ulrich*, Zagreb, Naklada Jurčić, 2002.
- 43
HR-DAZG-1122, Grada Mainza 3, br. 2327/2.
- 44
DARKO VENTURINI, Plastika objekta i plastika prostora, *Čovjek i prostor*, 97 (1960.), 3.
- 45
Posrijedi su višestambene zgrade Milana Žerjavića i Pavla Baranjaya na današnjoj adresi Prilaz baruna Filipovića 4–10 i Zdravka Bregovca na današnjoj adresi Prilaz baruna Filipovića 12–14.
- 46
HR-DAZG-1122, Grada Mainza 24, br. 2331/1.
- 47
SNJEŠKA KNEŽEVIĆ, Rudolfova vojarna i Trg Francuske Republike – novi Zapadni perivoj, u: Snješka Knežević, *Zagrebu u središtu*, Zagreb, Barbat, 2003., 101–127. Riječ je o *Regulatornoj osnovi predjela između Vodovodne i Grahorove ulice te promjeni trga pred kolodvorom 'Sava'*.
- 48
U lokacijskoj dozvoli pogrešno se navodi da se soliter planira na jugoistočnom uglu Ulice Ive Lole Ribara (danas Ulica grada Mainza) i Grahorove. Riječ je o dvije parcele: k. č. 3331/1 i k. č. 3331/2 k. o. Črnomerec na sjeverozapadnom uglu tog križanja: Gradsko poglavarstvo Zagreb, Središnja pismohrana /nadalje: GPZ SP/ (nije arhivistički obrađeno).
- 49
HR-DAZG-1122, Grada Mainza 37, br. 2334/1.
- 50
Prije rušenja najvišeg dimnjaka Tvornice Franck u drugoj polovini 1960-ih te izgradnje nebodera prema projektu Aleksandra Bakala u ovom su dijelu grada od 1920-ih dominirala četiri dimnjaka Tvornice Franck, dva Vodovoda i Munjare (elektrane), a do rušenja nakon Drugoga svjetskog rata i jedan dimnjak Tvornice parketa: ukupno sedam tvorničkih dimnjaka na površini od svega nekoliko hektara.
- 51
ALEKSANDAR BAKAL, Udaljili smo se od izvornoga u arhitekturi, *Čovjek i prostor*, 315–316 (1979.), 4; LUKA ŠULENTIĆ, Aleksandar Bakal – In memoriam, *Čovjek i prostor*, 512–513 (1997.), 61.
- 52
HR-DAZG-1122, Slovenska 17 (nije arhivistički obrađeno).
- 53
GPZ SP (nije arhivistički obrađeno). Kolacio je u to doba markantna i angažirana ličnost. Bio je poslijeratni zapovjednik vojne "Zone B" (dio Istre koji je 1947. pripao Jugoslaviji/Hrvatskoj), ravnatelj Urbanističkog zavoda Rijeke, a potom i Zagreba kao nasljednik Vladimira Antolića. Ključna je osoba zagrebačkog urbanizma u vrijeme gradonačelnika Većeslava Holjevca, te u vrijeme izgradnje Velesajma i stambenih mikrorajona Novog (Južnog) Zagreba. Djeluje kao projektant i publicist. MARINA DONADINI, Zdenko Kolacio, *Život umjetnosti*, 37/38 (1984.), 114.
- 54
ZVONIMIR MAROHNIĆ, *Suvremeno stanovanje*, Zagreb, Znanje, 1960.

55
GPZ SP (nije arhivistički obrađeno).

56
GPZ SP (nije arhivistički obrađeno). Prva je lokacija bila na k.č. 5865/4, up.u.s.k.ul. br.13922, k.o. Zagreb, a druga na kojoj su izgrađeni na k.č. 3189/1, k.o. Črnomerec.

57
Da bi se izbjegli veliki tranziti i možebitni prometni kolaps, u prvome se Generalnom urbanističkom planu planira oko 25 posto proizvodnih sadržaja u stambenim zonama, odnosno blizu mjesta stanovanja. U zapadnom dijelu grada planira se zadržati postojeće industrije. Međutim, ubrzo će se uvidjeti nedostaci poput onog da plan previše prihvaća postojeće stanje i premalo usmjerava strategiju budućeg razvoja i izgradnje. Radio Zagreb, 3. program donosi, a časopis *Arhitektura* u skraćenoj verziji prenosi razgovore u povodu revizije Generalnoga urbanističkog plana koji su održani u prosincu 1977. i siječnju 1978. godine, neposredno nakon što je objavljena vijest o reviziji; urednica emisije Snješka Knežević, sudionici: Nada Šilović, Vera Petrinjak-Šimek, Zoran Hebar i Slavko Dakić u prvom, te Duška Bradić, Radovan Mišćević i Tomislav Bilić u drugom razgovoru, vidjeti: Zagrebački prostor – razgovori, *Arhitektura*, 164–5 (1978.), 48–52. Treći je razgovor održan u organizaciji Urbanističkog društva i Centra za kulturu i informacije u ožujku 1978. godine, a sudjeluju Aleksandar Bakal, Ljubomir Trgo, Slavko Dakić i Radovan Mišćević. Aleksandar Bakal ističe činjenicu da je Generalni urbanistički plan iz 1971. »zatvoren plan« te navodi četiri smjera planiranog razvoja grada, od kojih na prvom mjestu onaj prema zapadu (zapadno od Trga Francuske Republike), prema Stenjevcu i Gajnicama, gdje nije bila predviđena značajnija transformacija, već u skladu s posto-

jećim stanjem dogradnja nekadašnjih ili postojećih industrijskih i vojnih sklopova, kao i zadržavanje postojećih industrija, vidjeti: Zagrebački prostor – razgovori, *Arhitektura*, 164–5 (1978.), 52–57.

58
Redakcija časopisa *Arhitektura* u povodu priprema za reviziju Generalnoga urbanističkog plana Zagreba organizira anketu među stručnjacima u kojoj sudjeluju Boris Bakrač, Duška Bradić, Eugen Franković, Zdenko Kolacio, Neven Kovačević, Radovan Mišćević, Tomislav Nevistić, Davorin Stipetić, Vera Petrinjak-Šimek, Milan Prelog, Stanko Žuljić i Fedor Wenzler, vidjeti: Zagrebački prostor – razgovori, *Arhitektura*, 164–5 (1978.), 38–47.

59
SLAVKO DAKIĆ, Novi objekti – indikatori u urbanoj strukturi Zagreba, *Arhitektura*, 164–5 (1978.), 8–9. U osvrtu na otvaranje iznosi stajalište da je izgradnja te infrastrukture označila kraj rješavanja problema teretnog prometa proširivanjem postojećih infrastrukturnih sklopova i građevina te da je počela radikalna transformacijom cjelokupnoga željezničkog čvora. Također ističe probleme koji su nastali zbog prakse koja transformaciju grada »svodi na stalno pribrajanje istovrsnih zona stambene namjene«, te da potreba za prostorom ne raste linearno, već u skokovima, zbog čega se suočavamo s konfliktima u prostoru, kao što je potreba širenja Zagrebačkog velesajma do obala Save, odnosno na prostor »čija je rekreativna uloga značajna za stanovnike Zagreba u cjelini.« O izostanku sustavnoga planskog pristupa transformaciji unutar granica aglomeracije i njenog širenja, kao temeljni fenomen ističe nedostatak koncepta razvoja.

60
SNJEŠKA KNEŽEVIĆ (bilj. 47), o pripremi i provedbi natječaja 118–123.

Summary

Vedran Ivanković

Planning and Construction of Prilaz Baruna Filipovića and Ulica Grada Mainza (1887–1978)

The article presents the history and long-term transformation of the main traffic axis in the western part of Zagreb, today a prominent avenue called Ulica Grada Mainza and Prilaz Baruna Filipovića. The second Master Development Plan of Zagreb (1887) foresaw a significant expansion of the Lower Town, the new city centre planned in the first Master Development Plan (1865), starting from its western edge (today's Ulica Republike Austrije) down to the city boundary at the Črnomerec stream. The main street of that new area was called "Ulica 1" and "Ulica 2" (Street 1 and 2) with the "J" square in the middle. According to the Plan, it was to continue the previously formed Prilaz (today's Prilaz Gjura Deželića) and thus become the main thoroughfare of the entire western part of the city, directing the traffic to the city centre. However, due to a set of circumstances, the main street of the newly planned area could not fulfil its function:

shortly before the adoption of the Master Plan for the area where the new central axis was to begin (Street 1 and 2), the authorities defined the location for a large complex of Infantry Barracks. The barracks, built soon afterwards, hindered the merging of the two streets into a multi-kilometre thoroughfare. Its existing part, the Prilaz, led to the lavish front of the barracks command building and became the main avenue of the previously created western part of the Lower Town. However, the main part of its newly planned extension, only partially done, served until World War I to supply the barracks consistently built in this area, as well as the factories that had operated there since the time before the adoption of the Master Development Plan. The whole area had a peripheral character, since it was dominated by factories and barracks as well as precarious, low-quality residential architecture. It was only after World War I that

urbanization reached this part of Zagreb, at first with largely utilitarian buildings and then with residential ones. Prilaz Baruna Filipovića (as the main street was named in 1908) was expanded and lengthened due to industry and army initiatives. The construction respected the urban model applied to the entire Lower Town: an orthogonal system of streets that formed blocks. This changed after World War II, when the leading avant-garde architects and urban planners adopted the urban principles of CIAM and Le Corbusier. By the end of the 1960s, a series of high-quality buildings and complexes for residential and public use emerged along the street (named Ulica narodnog heroja Ive Lole Ribara in 1947) and in its immediate surroundings, which even today – when this entire area is undergoing far-reaching transformations –

create the recognizable identity of Prilaz Baruna Filipovića and Ulica grada Mainza (as the entire avenue has been called since 1991). The author dates the process of decisive modernization and the actual beginning of the transformation to the post-WWII era, with a peak in the late 1960s.

This article is the first comprehensive overview of the history of this major thoroughfare, today a prominent avenue of the western extension of Zagreb's Lower Town. The author has also presented the post-war modernization, i.e. the series of original architectural achievements of this area, thanks to some previously inaccessible documents.

Keywords: Zagreb, west, periphery, thoroughfare, avenue, transformation, re-urbanization