

Regulatorne osnove za zapadni dio Zagreba između dvaju svjetskih ratova

Vedran Ivanković

Sveučilište u Zagrebu, Arhitektonski fakultet, izvanredni profesor, vivankovic@arhitekt.hr

Petra Pažin

Sveučilište u Mostaru, Fakultet građevinarstva, arhitekture i geodezije, asistent, petra.pazin@fgag.sum.ba

Sažetak: U razdoblju između dvaju svjetskih ratova Zagreb nema generalnu regulatornu osnovu prema kojoj bi se razvijao. Za pojedine predjele izrađuju se parcijalne regulatorne osnove. Zapadni dio grada koji je omeđen Ulicom Republike Austrije na istoku, Ilicom na sjeveru, željezničkom prugom na jugu i potokom Črnomercom na zapadu te koji je bio uključen još u Regulatornoj osnovi iz 1887. godine kao produžetak Donjega grada gradi se interpoliranjem blokova prema nekoliko regulatornih osnova izrađenih za pojedine predjele. Industrijski kompleksi, koji tada imaju prednost pred vojnim, u urbanističkom smislu nisu ostavili značajniji gradotvorni element, a iznimke su rijetke, poput upravne zgrade Tvornice "Hinka Francka sinovi d.d.". Izgradnja u zapadnom dijelu Zagreba između dvaju svjetskih ratova nižih je oblikovnih i u građevinskom smislu manje kvalitetnih dosega od prethodne epohe.

Ključne riječi: Zagreb, Regulatorne osnove Zagreba, Industrijska arhitektura između dvaju svjetskih ratova, Međunarodni natječaj za Regulatornu osnovu Zagreba 1930./1931.

Regulatory Plans for Western Part of Zagreb Between Two World Wars

Abstract: In the period between the two world wars, Zagreb did not have a general regulatory basis according to which it would develop. Partial regulatory bases are created for individual areas. The western part of the city, which is bounded by the Republic of Austria Street in the east, Ilica in the north, the railway line in the south and the Črnomerca stream in the west, and which was included in the Regulatory basis from 1887 as an extension of the Lower Town, is being built by interpolating the blocks according to several regulatory bases created for individual regions. Industrial complexes, which at that time had priority over military ones, did not leave a significant urban element in the urban sense, and exceptions are rare, such as the administration building of the Factory „Hinka Francka sinovi d.d.“. The construction in the western part of Zagreb between the two world wars was of a lower design and, in terms of construction, of lower quality than the previous era.

Key words: Zagreb, Regulatory basis of Zagreb, Industrial architecture between the two world wars, International competition for the Regulatory basis of Zagreb 1930/1931.

Ivanković, V., Pažin, P.

Regulatorne osnove za zapadni dio Zagreba između dvaju svjetskih ratova

1. UVOD

Neposredno prije Prvog svjetskog rata u zapadnom dijelu Zagreba, predjelu omeđenom današnjom Ulicom Republike Austrije na istoku, Ilicom na sjeveru, željezničkom prugom na jugu i potokom Črnomercem na zapadu, dograđuju se ubrzano kompleksi dvaju od šest vojarni (Vozarske i Konjaničke) dok industrija tada stagnira. Transport željeznicom u ratu bio je rezerviran za vojsku. Proizvodnja prehrambenih proizvoda najvećih tvornica zapadnoga dijela grada – Tvornice cikorije Hinka Francka i sinova d.d. (danas Franck d.d.) i Zagrebačke dioničke pivovare i tvornice slada d.d. (danas Zagrebačka pivovara d.d.) uvelike je podređena potrebama rata.

Nakon rata u novoj Karaljevini SHS, a potom Jugoslaviji mijenjaju se vlasničke strukture većine tvornica i to mahom onih koje su bile u vlasništvu njemačkih ili austrijskih industrijalaca, koji se sada smatraju pripadnicima neprijateljskih i pobijeđenih nacija, poput Franckovih. Zbog novog tržišta koje više nije u austrijskim ili njemačkim nego u balkanskim zemljama, kvaliteta proizvoda često degradira, ali austro-ugarsko nasljeđe zagrebačkoj industriji donosi određene komparativne prednosti u odnosu na druge zemlje nove kraljevine. Osmišljavanjem novih proizvoda kada je u pitanju Franck, u prvom redu Kneippa, jeftinog ječmenog surogata kave. Franck i u Austro-Ugarskoj proizvodi kavin surogat od cikorije jer je prava kava poput Juliusa Meinla u južnim i siromašnijim zemljama krunovine bila dostupna samo rijetkima. Priliv novog kapitala uslijed podružtvljenja tvornice te modernizacija proizvodnje piva već sredinom 1920-ih donose velike financijske uspjehe. U to doba tvornica Franck gradi reprezentativnu upravnu zgradu duž Prilaza baruna Filipovića, za koju angažira Lava Kaldu, posljednjeg arhitekta koji je za Franck projektirao manje dogradnje prije Prvog svjetskog rata. Gospodarska situacija u Hrvatskoj se povoljno razvijala i nakon krize 1930-ih godina, a poglavito nakon uspostave bliskih trgovačkih i političkih veza Kraljevine Jugoslavije i Trećeg Reicha. [1]

Od sredine 1920-ih godina se u zapadnom dijelu Zagreba osnivaju nove industrije: Tvornica za pamučnu industriju Zagreb d.d. koja od 1924. godine djeluje u prostorima bivše Konjaničke vojarnje, Kaštel d.d. 1928. (nakon Drugog svjetskog rata Pliva koja i danas zauzima golemi areal u zapadnom dijelu Zagreba), Tvornica alatnih strojeva i ljevaonica metala "Braća Ševčik" 1928. (nakon Drugog svjetskog rata "Prvomajska tvornica alatnih strojeva") i dr. Proširuje se i Pilana "Šutej" osnovana početkom 20. stoljeća koja 1930-ih godina zauzima areal između Slovenske ulice, Prilaza baruna Filipovića i južnog produžetka tih godina trasirane nove Grahorove ulice. Zapadno u Vodovodnoj ulici i duž Međimurske, preko puta Tvornice Franck od ranije su u pogonu Tvornica parketa (od 1873.), gradski vodovod s južne strane pruge (otvoren 1878.), a izvan gradske međe na potoku Črnomercu sjeverno od Ilice Tvornica opeka Adolfa Müllera (od 1885.). Tvornice Franck i Zagrebačka pivovara puštene su u pogon 1893. godine. Za obje je angažiran Kuno Waidmann, njemački arhitekt koji se u Zagreb preselio radi projekta umobolnice u Vrapču. To su najveći industrijski pogoni u zapadnom dijelu grada između dvaju svjetskih ratova.

Po pitanju izgradnje stambenih zgrada nakon Prvog svjetskog rata u zapadnom dijelu grada interpoliranjem se dovršavaju blokovi. Međutim, kvaliteta oblikovanja i gradnje nije bila na razini one iz Austro-Ugarske epohe (stilski historicizam i secesija). Sporadično se od kraja 1920-ih godina samo u Ilici ili neposredno u blizini realiziraju reprezentativnije ugrađene stambene zgrade ili uglovnice (stilski protomodernizam i rani modernizam). Svo to vrijeme nema generalnog regulatornog plana (na snazi ga nema još od 1887. godine) te se urbanizacija pokušava provesti, odnosno dovršiti parcijalnim regulacijama za pojedine predjele.

Ivanković, V., Pažin, P.

Regulatorne osnove za zapadni dio Zagreba između dvaju svjetskih ratova

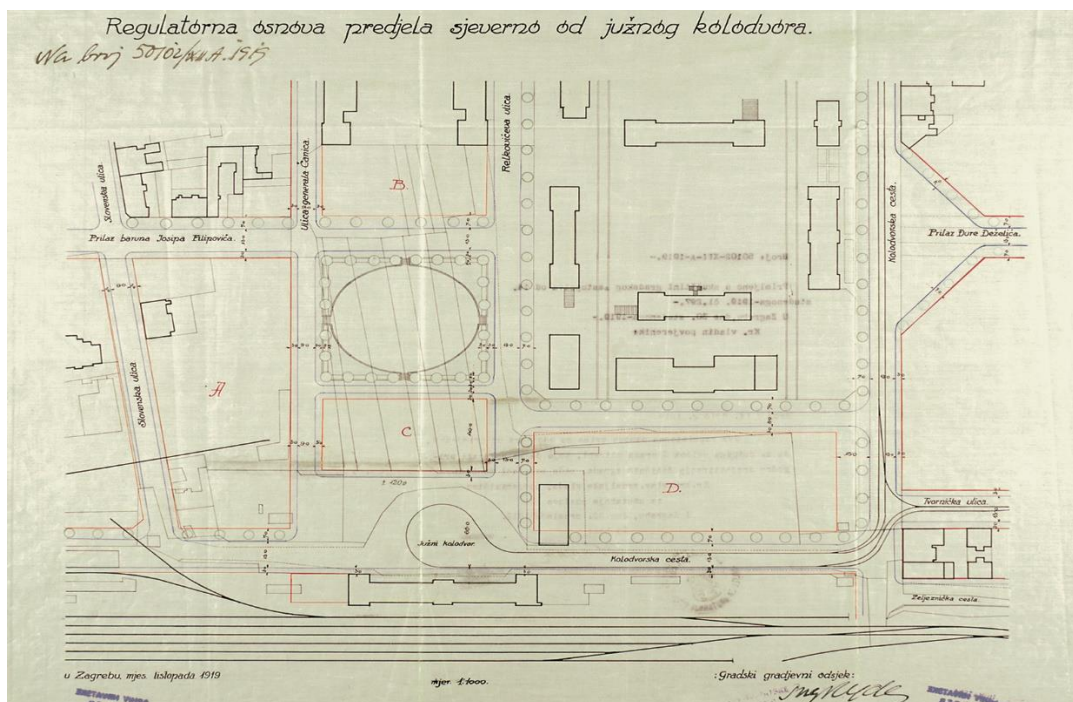
2. REGULATORNA OSNOVA PREDJELA SJEVERNO OD JUŽNOG KOLODVORA IZ 1919. GODINE

Prva parcijalna regulacija za zapadni dio grada nakon Prvoga svjetskog rata bila je „Regulatorna osnova predjela sjeverno od Južnog kolodvora“ izrađena 1919. godine u Gradskom građevnom odsjeku. Na nacrtu su određeni stambeni blokovi A, B, C i D. [2]

Do Prvog svjetskog rata u bloku A, omeđenom produžetkom Čanićeve ulice, Slovenske ulice, Kolodvorske ceste (poslije Fonove) i Prilaza baruna Filipovića (danas Ulice grada Mainza) bile su sagrađene vila Ivana Šuteja, vlasnika istoimene pilane s druge strane Slovenske ulice, te stolarska radionica i kuća „Andrašević“ na kraju Slovenske i Kolodvorske. Na križanju Prilaza baruna Filipovića i Slovenske ulice zabilježene su postojeće zgrade: stolarska radionica „Blažeković“, manja zgrada stambene namjene do nje te uglovnica u Slovenskoj ulici. Na sjevernoj strani Prilaza baruna Filipovića u nastavku prema zapadu do Prvoga svjetskog rata bile su sagrađene još samo dvije secesijske dvokatnice od kojih je uglovnica u Vodovodnoj iznenađujuće raskošna za ulice u kojima prevladavaju industrijski ili obrtnički proizvodni pogoni i manje gospodarske građevine.

U bloku D, južno od Pješačke vojarne, sagrađena je jedna od dviju planiranih zgrada – blizanaca. Naime, u prvoj etapi dogradnje sklopa Južnog kolodvora bila je sagrađena samo istočna zgrada i ona je zabilježena u Regulaciji iz 1919. godine. Blok B, između Reljkovićeve i Čanićeve, koji je tada bio prazan i završavao kraćim, „zabatnim“ stranama dviju zgrada Bataljunske vojarne, planirao se prvo dograđivati, a dogradnju je zabilježio već katastar iz 1913. godine.

Između bloka B i bloka C bio je predviđen perivojni trg (skver). Drvoredi su planirani na sjevernoj strani Prilaza baruna Filipovića, sjevernoj strani Međimurske i Kolodvorske te uokrug Pješačke vojarne i većeg dijela bloka D, kao i uokrug perivojnog trga. Kraljevska hrvatsko-slavonska zemaljska vlada odobrila je tu osnovu uz primjedbu da se dubina sklopa zgrada u bloku C može po potrebi povećati do 50 metara (na štetu perivojnog trga). [3]



Slika 1. Regulatorna osnova predjela sjeverno od Južnog kolodvora iz 1919. godine

Ivanković, V., Pažin, P.

Regulatorne osnove za zapadni dio Zagreba između dvaju svjetskih ratova

Nacrt grada – „Zagreb 1926“ izrađen u Gradskom građevnom uredu u mjerilu 1 : 10.000 bilježi stanje grada (i zapadnog dijela) uoči organizacije međunarodnog natječaja za Generalnu regulatornu osnovu Zagreba.



Slika 2. „Zagreb 1926“ nacrt grada iz 1926. godine

Stanje grada i okolice pokazuje i nacrt izrađen na prijeratnoj topografskoj karti Vojnogeografskog instituta u Beču, u mjerilu 1 : 25.000, koji datira od 1930. godine. [4] Budući da je predviđen kao jedna od podloga za navedeni međunarodni natječaj, u tom nacrtu nema prijedloga za širenje grada, a označeni su izgrađeni dijelovi grada, postojeće prometnice prema hijerarhiji prometa („putevi I i II reda“) i mreža odvodnih kanala. Olovkom je doctan most preko Save na kraju „Starog odvodnog kanala“, odnosno na kraju Radničke ceste od koje se na sredini predlaže odvajanje nove ceste na trasi postojećeg puta prema jugoistoku, do zaseoka Jakuševac u istoimenoj (poreznoj) općini izvan međa grada (doctrano zelenom olovkom). Dvije napomene dopisane su olovkom – za skelu i drveni most na trasi predložene nove ceste do Jakuševca: „Ovaj put, skela i drveni most preko rukava danas postoji sa vrlo živahnim saobraćajem“ te za most na kraju Radničke ceste: „Novi stalan most preko Save“. Postojeći drveni most odnosi se na prijelaz preko rukavca Save, a skela preko Save. Doctan je i sjeverni produžetak Radničke ceste duž industrijskog kolosijeka za opskrbu Plinare te u osi predjela između Draškovićeve i Klaoničke ulice (kasnije Bauerove), a Radnička cesta bi se nastavila do i oko „Strojarnice“ te južno od Glavnog kolodvora prošla do Savske ceste južnom stranom željezničke delte na Savskoj (današnja Koturaška ulica). Ta je ulica, odnosno splet

Ivanković, V., Pažin, P.

Regulatorne osnove za zapadni dio Zagreba između dvaju svjetskih ratova

ulica postojao u vidu putova kojima se sada daje prioritet „I reda“, a upitan je bio kratki spojni dio do istočne granice „Strojarnice“, naznačen kao novi (nepostojeći) dio ulice koji se neće moći izvesti zbog postojećeg podvoza na kraju Baroševe (danas Branimirove na raskrižju s Avenijom Marina Držića).

U zapadnom dijelu izvan gradske međe doctrtani su planirani sjeverni produžetci Ulice Sv. Duh i ceste uz potok Črnomerec, a ulica koja je vodila do Zavoda za umobolne u Vrapču (današnja Vrapčanska) produljena je dalje na zapad.

Čitav je splet novih putova na Trešnjevci i u podnožju Medvednice. Doctrtan je i produžetak preko Savske ceste – ulica koja prolazi sa zapadne strane „Strojarnice“ ravno na Savu. Željeznička pruga zabilježena je kao postojeća i na nacrtu nema prijedloga njezine rekonstrukcije.



Slika 3. Nacrt grada Zagreba datiran 1930. godine

Nacrt „Zagreb 1926“ i nacrt datiran u 1930. godinu pokazuju da je prodor stambene namjene u vojnu i industrijsku zonu zapadnog dijela grada uzeo maha. „Miješana“ vojna, industrijska i stambena namjena potkraj 1920-ih godina obilježava i područje zapadno od Vodovodne ulice. Industrija nema mjesta za širenje pa zauzima i vojne objekte, primjerice Konjaničku vojarnu. Međutim, na zapadu i dalje ostaje vojska (pet vojarni), u funkciji su novi Ranžirni kolodvor iza tada već bivše Konjaničke vojarni u koju se 1924. godine uselila Tvornica pamučne industrije Zagreb d.d., a u funkciji su i nova Carinska i javna skladišta d.d. (od 1921. godine). Novi Ranžirni kolodvor otvoren je 1920. godine u nastavku Južnog kolodvora prema zapadu i bio je teretna i ranžirna željeznička postaja Črnomerec, prva u gradu (djelomice u gradu jer se polovina njegove površine nalazi na desnoj obali potoka Črnomerca, iza zapadne međe grada). To je olakšavalo pretovar i preslagivanje kompozicija za industriju i

Ivanković, V., Pažin, P.

Regulatorne osnove za zapadni dio Zagreba između dvaju svjetskih ratova

carinska skladišta u zapadnoj industrijskoj zoni. Teretni prijevoz otada se odvaja od putničkoga, a pruga Zidani Most – Zagreb – Sisak spojena svojedobno s budimpeštanskom prugom postaje dio novoga magistralnog koridora prema Beogradu.

Pri gradnji Ranžirnog kolodvora Črnomerec namjeravalo se rekonstruirati i proširiti Južni kolodvor, a projekt za to izradio je arhitekt Josip Costaperaria, no projekt nije realiziran. Između 1923. i 1932. godine otvoren je na istoku (kod današnje Heinzelove ulice) Istočni ranžirni kolodvor radi razvoja istočne industrijske zone. Ta dva kolodvora nosila su sav teretni promet do 1978. godine, kada se kod Buzina otvara novi Ranžirni kolodvor. Budući da su 1924. godine podržavljene sve željeznice, Južni kolodvor preimenovan je u Kolodvor Zagreb Sava, a od 1943. godine zvat će se Zapadni kolodvor.

3. REGULATORNA OSNOVA PREDJELA IZMEĐU VODOVODNE I GRAHOROVE ULICE TE PROMJENA TRGA PRED KOLODVOROM SAVA IZ 1931. GODINE

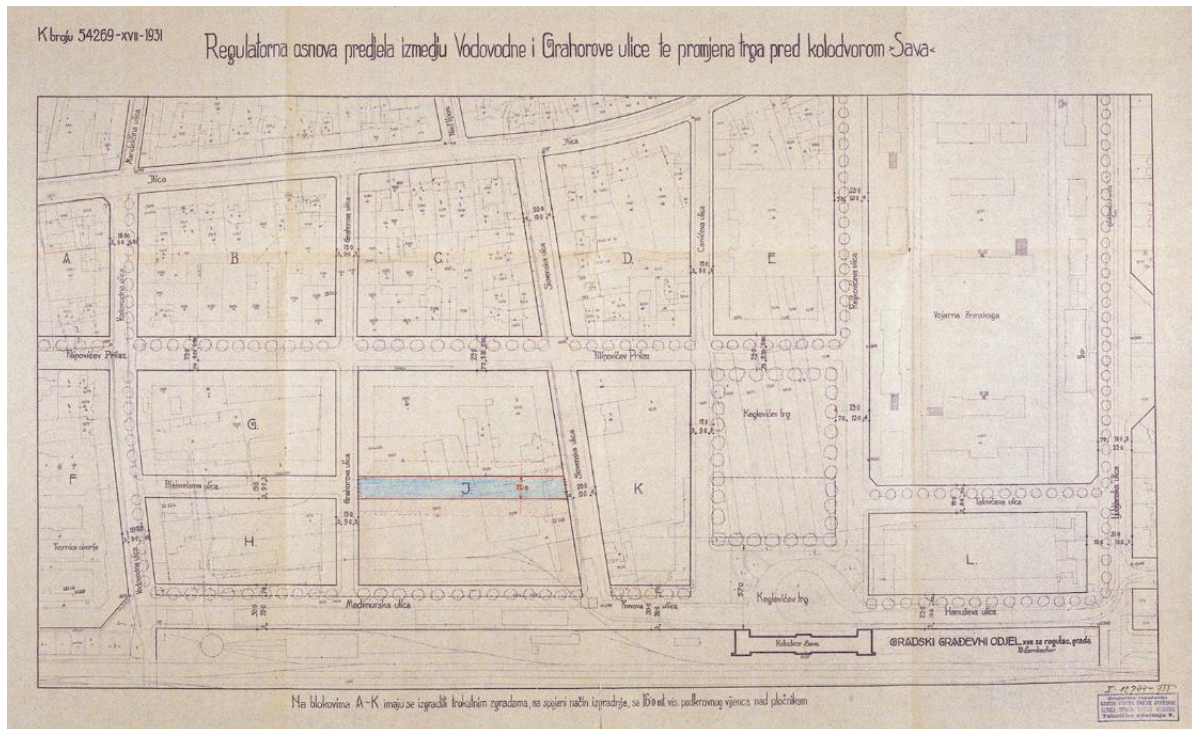
Regulatorna osnova predjela između Vodovodne i Grahorove ulice te promjena trga pred Kolodvorom Sava iz 1931. godine predstavlja parcijalnu regulaciju predjela kojim se bavila Osnova iz 1919. (sl. 130). Novom osnovom određena je visina od triju katova za blokove A–K te visina potkrovnoga vijenca od najviše 16 metara. Ispred Kolodvora Sava planiran je park-Keglevičev trg (nakon Drugoga svjetskog rata i danas Trg Republike Francuske). Iste godine donesena je odluka o eksproprijaciji zemljišta za „novoosnovani Keglevičev trg, uređenje Čanićeve i cijelog Filipovićevog prilaza “što svjedoči da do tada ni trg, planiran još 1919. godine, ni ulice zapadno od njega, još nisu uređeni. Keglevičev trg je 1931. godine u odnosu na onaj prvi planiran u Regulaciji iz 1919. godine produžen na površinu ispred kolodvorske zgrade, gdje je i okretište tramvaja.

Odustalo se od bloka C iz 1919. godine, a predviđeno je i rušenje istočne administrativno-upravne zgrade željeznice (jedne od dviju planiranih koja je bila sagrađena). Keglevičev trg i dalje se planira kao perivojni trg ili skver, odnosno s drvoredom uokrug. Između Talovčeve i Hanuševe ulice predviđen je novi blok L s novom izgradnjom, odnosno, dovršenje bloka.

Produženjem Bleiweisove na istok do Slovenske ulice novom planiranom ulicom J u širini od 15 m nastala su dva nova bloka bez oznake na području pilane Ivana Šuteja. Naznačena je rubna (blokowska) izgradnja, kao i u blokovima G između Prilaza baruna Filipovića, Vodovodne, Bleiweisove i Grahorove ulice te u bloku H između Bleiweisove, Vodovodne, Međimurske i Grahorove ulice. No, u tim blokovima još nije bilo nove parcelacije. Osnova blokom H zalazi na prostor Tvornice parketa i paropile d. d., koja je 1931. godine podnijela i zahtjev za njezinu izradbu te bilježi dogradnju u bloku F, u kojem je Tvornica Franck. To je prva međuratna osnova za širenje grada koja stambene blokove smješta na prostor industrijskih kompleksa.

Ivanković, V., Pažin, P.

Regulatorne osnove za zapadni dio Zagreba između dvaju svjetskih ratova



Slika 4. Regulatorna osnova predjela između Vodovodne i Grahorove ulice, te promjena trga pred Kolodvorom Sava iz 1931. godine

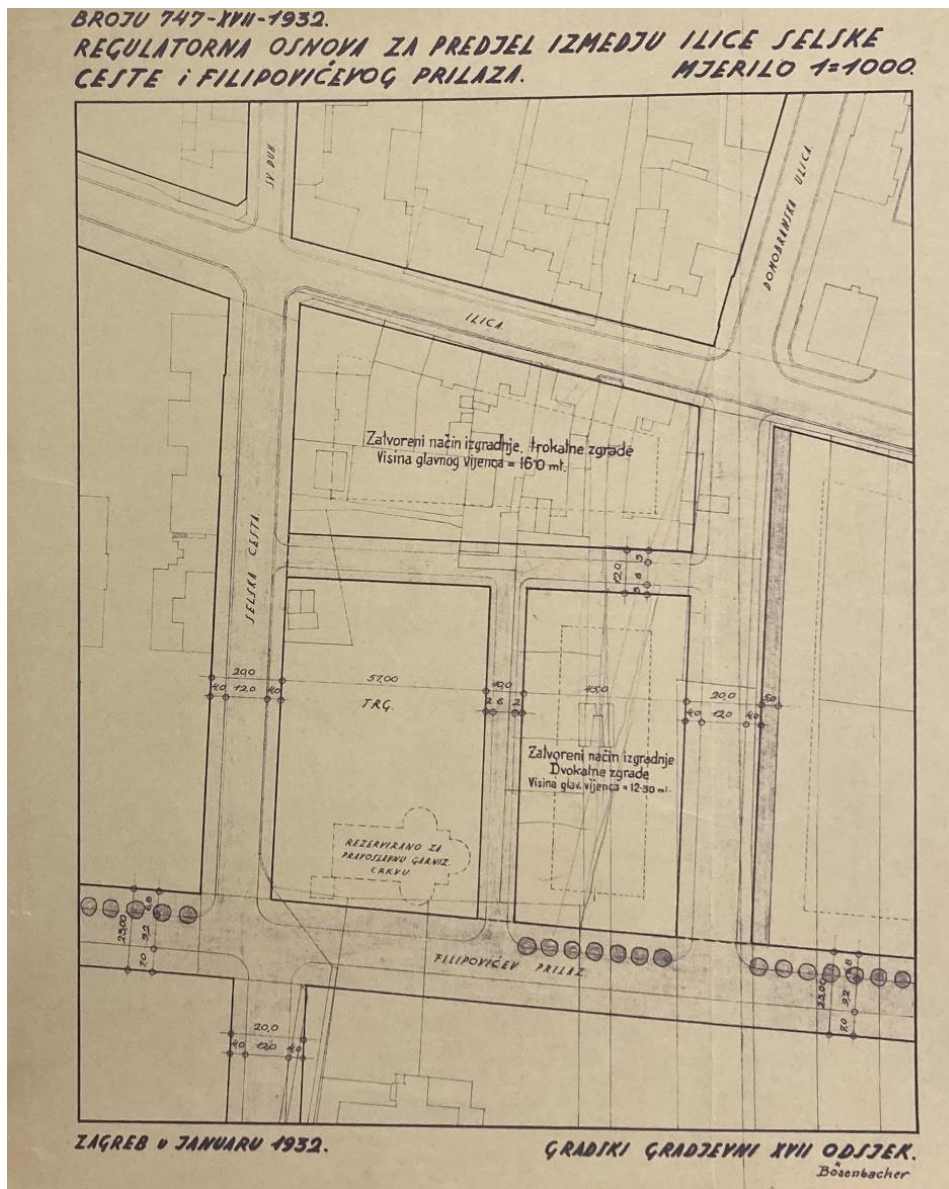
4. REGULATORNA OSNOVA PREDJELA IZMEĐU ILICE, SELSKE CESTE I FILIPOVIĆEVA PRILAZA IZ 1932. GODINE

U Regulatornoj osnovi za predio između Ilice, Selske ceste i Filipovićeve prilaza iz 1932. godine umjesto bloka na križanju Selske i Prilaza baruna Filipovića predviđa se trg dimenzija 57 m × 90 m, na kojemu bi se smjestila pravoslavna garnizonska crkva. Crkva je planirana uz Prilaz baruna Filipovića, na prometno najistaknutijoj točki trga, s ulaznim pročeljem okrenutim prema Selskoj cesti. Predviđene su joj tlocrtne dimenzije oko 40 m × 20 m. Predviđen je i zvonik lociran na regulacijskoj liniji Selske ceste, južno od Prilaza baruna Filipovića, gdje nema blokova pa se pogled na zvonik otvara s juga i pri prolasku željeznicom.

Između Ilice i Prilaza baruna Filipovića planiran je „zatvoren način izgradnje“: u bloku uz Ilicu trokatnice, a u bloku uz Prilaz baruna Filipovića dvokatnice. Isto je planirano za blok istočno od produžetka Domobranske ulice (današnje Maričićeve). [5] Na mjestu trga s planiranom crkvom nakon Drugoga svjetskog rata uredit će se park, a nešto sjevernije gradit će se višestambena zgrada skromnih poslijeratnih stambenih standarda s četiri ulaza i dva stana po stubištu na svakoj od četiri etaže.

Ivanković, V., Pažin, P.

Regulatorne osnove za zapadni dio Zagreba između dvaju svjetskih ratova



Slika 5. Regulatorna osnova za predjel između Ilice, Selske ceste i Filipovićeve prilaza iz 1932. godine

5. MEĐUNARODNI NATJEČAJ ZA REGULATORNU OSNOVU ZAGREBA IZ 1930./1931. I REGULACIONI PLAN 1936. – 1938.

U razdoblju između dvaju svjetskih ratova najdalekosežniji koncept razvoja Zagreba kao suvremene metropole donose radovi Međunarodnog natječaja za regulacionu osnovu grada, raspisanog 1930./1931. godine. Natječaj je organizirao „Odbor za pripremu Generalne regulacione osnove“ osnovan 1928. godine te je njime predsjedao gradonačelnik, arhitekt Vjekoslav Heinzel ml. Radikalniji prijedlozi ili varijante predviđali su potpuno uklanjanje pruge u središnjem dijelu. Poput prvih razmatranja rekonstrukcije željezničkog čvora iz 1898. godine te Lenucijeva prijedloga za novu Regulatornu osnovu iz 1907. godine natječajni radovi upućuju na prijeku potrebu širenja grada na jug, a ne na zapad. Međutim, i zapadni se dio grada razmatra već u opsežnim pripremnim materijalima. Prihvaća se njegova prometna uloga, u

Ivanković, V., Pažin, P.

Regulatorne osnove za zapadni dio Zagreba između dvaju svjetskih ratova

prvom redu zbog novog ranžirnog kolodvora na Črnomercu, potom i u planu trasiranja novih prometnica ili dovršetka proboja odnosno spajanja koja su planirana prije Prvog svjetskog rata (1887.), ali nisu provedena.



Slika 6. Skica plana prometa iz 1930. godine iz pripremnih materijala za Međunarodni natječaj za novu Regulatornu osnovu Zagreba

Budući da ocjenjivački sud međunarodnog natječaja za generalnu regulacionu osnovu Zagreba nije dodijelio prvu nagradu, gradska Skupština je u studenom 1932. godine, a nakon rasprave „Anketnog odbora natječaja“ i Građevno-regulatornog odbora gradskog poglavarstva prihvatila „skice“ za novi regulacioni plan i nacrt uredbe o njegovom izvođenju koje su 1933.

Ivanković, V., Pažin, P.

Regulatorne osnove za zapadni dio Zagreba između dvaju svjetskih ratova

predane Ministarstvu građevina na uvid. Nakon toga je u gradskom građevnom odsjeku izrađen „Generalni regulacioni plan za grad Zagreb“ s „Uredbom o izvođenju Generalnog regulacionog plana za grad Zagreb“ te „Regulacioni i konzervatorski plan za historijske dijelove grada“ s „Uredbom o izvođenju Regulacionog i konzervatorskog plana za historijske dijelove grada“.

Zbog konzervatorskih pitanja povezanih sa starim dijelovima grada tek u ljeto 1936. godine izložen je na javni uvid novi Regulacioni i konzervatorski plan u koji su uključene primjedbe koje se odnose na zaštitu Gornjega grada, a obradio ih je arhitekt Bruno Bauer. Dorađeni prijedlog „Generalnog regulacionog plana“ i „Regulacionog konzervatorskog plana za historijske dijelove“ te „Uredbe o njihovu izvođenju“ predstavljeni su i prihvaćeni na sjednici Gradskog vijeća 23. prosinca 1937. godine. No, prema vrijedećem građevinskom zakonu, planovi su se ponovno morali izložiti na javni uvid 1938. godine kada je napokon utvrđena konačna varijanta „Regulacionog plana grada Zagreba“, koja će još biti dopunjena i prihvaćena u dopunjenoj varijanti 1940. godine. [6]

Za zapadni dio grada novi Regulacioni plan 1936.–1938. koji izrađuje gradski Građevni odsjek donosi novosti ponajprije u pogledu prometa. Predviđena je glavna transverzala zapad-istok sa sjeverne strane željezničke pruge u kontinuitetu od zapadne do istočne gradske međe. Bivša Pješačka vojarna doživjela bi znatnu rekonstrukciju. Srušile bi se južne zgrade i one u osi Prilaza i Prilaza baruna Filipovića, koji bi se konačno povezali u kontinuiranu prometnicu od potoka Črnomerca na zapadnoj gradskoj međi do Sveučilišnog trga (danas Trga Republike Hrvatske) i kazališta. [7]

Za željezničku prugu, koja ostaje na svom mjestu, kao i zone ranžiranja na zapadu te teretni/industrijski i Istočni kolodvor na istoku, novosti donosi „Uredba o izvođenju Generalnog regulacionog plana za grad Zagreb“. Prema njoj, ukinuo bi se Kolodvor Sava, a nova željeznička postaja postavila bi se na kraju produžene Domobranske ulice - imala bi perone i hodnike za promet putnika i prtljagu. Na mjestu Kolodvora Sava smjestio bi se teretni kolodvor, koji bi bio zaglavni s niveletom u razini gradskih ulica. Cestovni podvožnjaci predviđeni su u produžetku Reljkovićeve i Domobranske ulice. Na Keglevićeve trgu predviđaju se zgrada tržnice i igralište za djecu. Trg je zamišljen kao središte buduće stambene četvrti.

6. ZAKLJUČAK

Zapadni dio Zagreba u Regulatornoj osnovi iz 1887. godine bio je predviđen kao produžetak Donjega grada. Uređuje se trasiranjem novih ulica od kraja 19. stoljeća do Prvog svjetskog rata za potrebe prometne komunikacije vojske oko vojarni i kao takav u novoj političkoj tvorevini, Kraljevini SHS i Jugoslaviji doživljava oblikovnu i kvalitativnu degradaciju. Tada se u prvom redu razvija industrija te stanovanje niže kvalitete s iznimkom Ilice u kojoj se dograđuju reprezentativnije stambene zgrade. Cijelo to vrijeme Zagreb nema generalnu regulatornu osnovu ili urbanistički plan prema kojem bi se razvijao pa se za pojedine predjele u zapadnom dijelu grada izrađuju parcijalne regulatorne osnove prema kojima se interpoliranjem dograđuju blokovi. Industrijski kompleksi grade se prema položajnim ili situacijskim nacrtima i u urbanističkom smislu nemaju značajniji gradotvorni element. Iznimke su rijetke, poput upravne zgrade Tvornice „Hinka Francka sinovi d.d.“ položene duž Prilaza baruna Filipovića, a oko nje su uređene reprezentativne parkovne površine koje su sačuvane do danas.

Međunarodni natječaj za novu Regulatornu osnovu Zagreba iz 1930./1931. valorizira prometnu ulogu zapadnog dijela grada. Regulacioni plan 1936. – 1938. predviđa rušenje dvije glavne zgrade bivše Pješačke vojarnje „Princa Rudolfa“ (tada vojarnje „Kralja Aleksandra“) da bi se Prilaz iz Donjega grada povezao s Prilazom baruna Filipovića u njegovom produžetku na zapadu. Po tom planu nije se provelo gotovo ništa zbog Drugog svjetskog rata. Kao kvalitativni doseg međuratnog urbanizma za zapadni dio Zagreba mogu se istaknuti samo parcijalne i djelomično provedene regulatorne osnove.

Ivanković, V., Pažin, P.

Regulatorne osnove za zapadni dio Zagreba između dvaju svjetskih ratova

LITERATURA

1. Kolar-Dimitrijević, M., Zagrebačka tvornica kavinih proizvoda Franck do 1945. godine, Časopis za suvremenu povijest, 24(2), 1992., str. 169-192; Kolar-Dimitrijević, M., Pres-jek kroz rad Zagrebačke pivovare d.d. do 1945. godine, Časopis za suvremenu povi-jest, 24(2), 1992., str. 149-168; Ivanković, V., Tvornica Franck u Zagrebu: položaj, ge-neza i polazišta za obnovu i revitalizaciju, Peristil, 65(1), 2022., str. 179-191.
2. Hrvatski državni arhiv; Tehnički odsjek – Savska Banovina, signatura (dalje: HR-HDA, TO-SB, sign. 148-004/005).
3. HR-HDA, TO-SB, sign. 148-002/003.
4. HR-HDA, TO-SB, sign. 905.
5. HR-DAZ-10, kut. 72, sign. 112 / 19. Osnovu je otkrio Vedran Ivanković. Prvi je put publicirana 2021.: Ivanković, V., Majcan-Horvat, L., Valorizacija mogućnosti suvremene preobrazbe »Bloka Franck« u Zagrebu. Kriteriji i smjernice za razvoj prostora indus-trijskih blokova unutar povijesnih središta velikih gradova u Republici Hrvatskoj u kontekstu revitalizacije graditeljskog naslijeđa 19. i 20. stoljeća, Zona F City Projects, 2021.
6. Radović Mahečić, D., Štok, S., Presedan zagrebačkog urbanizma, Život umjetnosti, 59(1), 1997., str. 10–27; Bjažić Klarin T., Za novi i ljepši Zagreb. Arhitektonski i urbanistički natječaji međuratnog Zagreba, Institut za povijest umjetnosti, 2020., str. 23–72 i 255–296.
7. HR-DAZG-10, mapa 13, sign. 108.