

Snješka Knežević

Institut za povijest umjetnosti, Zagreb, Vanjski suradnik

Lenucijeve avenije: nove prostorne osi Zagreba

Izvorni znanstveni rad – *Original scientific paper*

Primljen – *Received* 10. 11. 2020.

UDK 711.4:711.61](497.5Zagreb)

DOI doi.org/10.31664/ripu.2020.44/2.09

Sažetak

U razdoblju od 1893. do 1913. godine Milan Lenuci projektirao je za područja oslobođena premještanjem i rekonstrukcijom potoka Medveščaka više avenija u funkciji prostornih osi i ishodišta urbanističke strukture

pojedinih budućih dijelova grada. Slične je avenije projektirao i za područje periferije, Trešnjevke i Trnja. Te osi razabiru se u kasnije izgrađenom tkivu grada, iako u drukčijim dimenzijama i izmijenjenim tokovima.

Ključne riječi: *Milan Lenuci, Zagreb, urbanističko planiranje, projekti avenija*

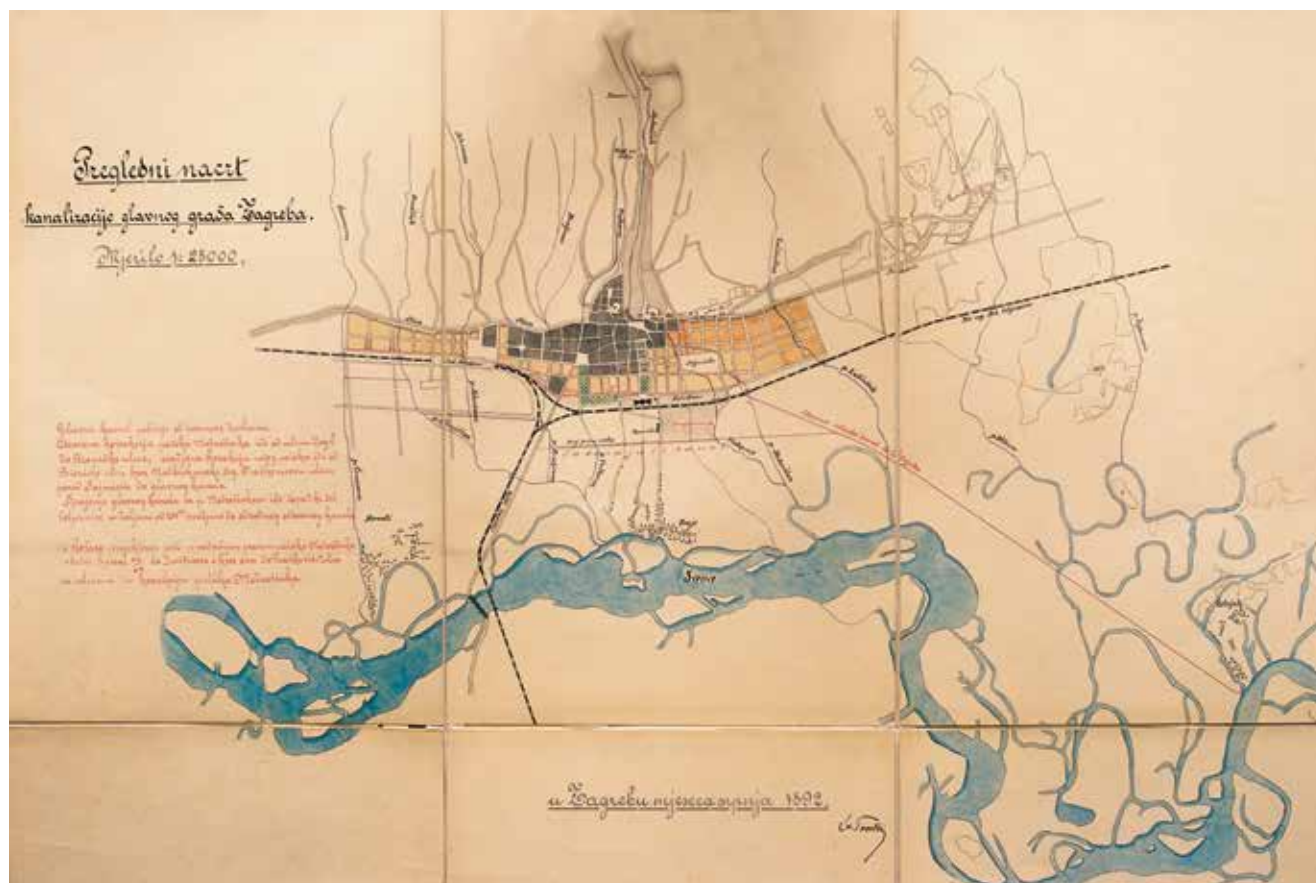
Milan Lenuci, situiran u mijeni stoljeća, velika je pojava kulture i umjetnosti hrvatske Moderne. Unosi urbanizam u njezin horizont sinkronizirajući našu kulturu urbanističkim doprinosom s vodećim strujanjima epohe.

Eugen Franković (1988.)

Kao predstojnik Gradskoga građevnog ureda, drugim riječima, glavni urbanist Zagreba od 1891. godine, Milan Lenuci¹ bio je suočen s dva krucijalna problema koja su priječila prostorni razvoj grada: potokom Medveščakom i željezničkim prugama. Najkasnije od 18. stoljeća, kad se u potočnoj dolini podižu manufakture, potom početkom 19. stoljeća kad se ondje javljaju ranoindustrijski pogoni, a napokon 1864. kad počinje radom tvornica koža, Medveščak je spoznat kao problem koji priječi uređenje rastućeg središta u podgrađu, odnosno Donjemu gradu – bilo zbog teškog zagađenja, bilo zbog periodičnih poplava. I jedno i drugo onemogućavalo je realizaciju planova urbanizacije istočnih predjela, definiranih u dvije regulatorne osnove (generalne urbanističke osnove) iz 1865., napose one iz 1887. godine koja se nije protegnula samo do gradske međe, nego uključila i velik teritorij istočno od nje, u očekivanju njegova pripajanja gradu.² Rješenje se od 1860-ih tražilo premještanjem odnosno rekonstrukcijom potoka Medveščaka. Ono je napokon realizirano u sklopu izgradnje kanalizacije potkraj stoljeća.³ Time su se stekli

uvjeti za planiranje urbanizacije svih onih područja kojima je harao potok.

Problem željezničkih pruga javlja se sredinom 19. stoljeća utvrđivanjem lokacije pruge Zákány/Žakanj – Zagreb, dionice magistralne pruge Budimpešta – Rijeka Ugarskih kraljevskih državnih željeznica (Magyar Királyi Államvasutak). Pruga je predana u promet koncem 1869., a njezin kolodvor otvoren je tek 1892. godine. Sljedeće, 1893. godine, južno od kolodvora, na području Trnja, počinje se graditi strojarstva radionica za popravak lokomotiva i proizvodnju dijelova za njih, za koju se gradska uprava borila od 1873., kada je otvorena dionica Karlovac – Rijeka ugarske magistralne pruge. Veći dio pogona »strojarnice« počeo je radom 1894. godine. Ubrzo je spoznato da su pruga, kolodvor i veliki tvornički areal, unatoč koristima koje su donijeli gradu, postali golema prepreka za prometnu komunikaciju i urbanizaciju područja do rijeke Save. Od 1896. do 1907. godine vodit će se rasprava o prevladavanju pruge i kolodvora kao glavnoga prostorno-razvojnog ograničenja. Doduše, još se u regulatornoj osnovi iz 1887. godine, a i kasnijim detaljnim regulacijama nastojalo olakšati, ne i definitivno riješiti taj problem. Pokušaj radikalnog rješenja zagrebačkoga željezničkog čvora predložio je 1907. Milan Lenuci *skicom* generalne osnove Zagreba, koja je zapravo vizija Zagreba – metropole *fin de siècle*, odnosno protomoderne i zacijelo Lenucijev *opus magnum*. Ni osnova, ni rješenje željezničkog čvora kao glavne pretpostavke njezine realiza-



1. Pregledni nacrt kanalizacije glavnog grada Zagreba, 1892. (privatno vlasništvo)
Overview plan of the sewerage system in the capital of Zagreb, 1892

cije, nisu realizirani zbog otpora Ugarske kr. drž. željeznice i austrougarskog Ministarstva rata, tako da je Zagreb ostao bez generalne urbanističke osnove, a rješenje tog problema ostalo hipotekom koju grad do danas nije uspio svladati.⁴

No uklanjanje potoka Medveščaka iz središnjega urbanog područja bilo je poticaj za planiranje svih onih predjela kojima je tekao nekoć i onih kojima će teći nakon premještanja, ali i za znatnu reviziju dotadašnjih prijedloga i ideja o njihovoj urbanizaciji. U Gradskome građevnom uredu pod Lenucijevom paskom taj se rad pripremao sustavnom izradom detaljnih položajnih nacrtu (nivelman, regulatorne i građevne linije) za Novu Ves, Žaversku (Ksaversku) cestu do sjeverne međe, Potok i Kožarsku ulicu (Tkalčičevu i Medvedgradsku), Vlačku ulicu od Bakačeve do istočne međe, Jurišićevu, Draškovićevu ulicu, Nadbiskupski trg (Langov), Ribnjak, Zvonarničku (Degenovu) i dio Bijeničke (Grškovićeve) ulice, dakle najprije za sve ulice u obuhvatu rekonstrukcije, pa su one mogle biti s vremenom regulirane.⁵

U prvom su planu bili središnji, stariji dijelovi koji su najviše stradavali od potoka i dočekali promjenu u neizmijenjenu naslijeđenu stanju, bez znatnijih intervencija: najprije Vlačka s Bakačevom ulicom, drevno biskupijsko podgrađe *Vicus Latinorum*, te Kaptol s Dolcem. Inicijalna studija iz ožujka 1893. godine najavljuje velike rekonstrukcijske zahvate na

Kaptolu i Dolcu, u kojima gotovo nestaje njihova urbanistička struktura i građevna supstanca, dok se detaljnom regulacijom iz studenog iste godine razrađuje gornja Vlačka ulica. Ona potpuno mijenja fizionomiju. Glavni je motiv urbanističke kompozicije 20 metara široka ulica, koja dijagonalno vodi od Jelačićeva trga do (planirane) Palmotičeve ulice, dijelom na trasi postojeće Vlačke ulice koja se od nje odvaja na početku uspona do Bakačeve ulice odnosno Kaptola, tvoreći prostrano ljevasto proširenje. Novoj se ulici namjenjuje značaj glavne prometne komunikacije između sjeveroistočnog dijela grada i središta. Čitavo je područje razdijeljeno u četiri velika bloka, što pretpostavlja uklanjanje svih kuća. Na mjestu insule ispod nadbiskupske palače javni je prostor; na njegovu istočnom dijelu predviđa se niska, izdužena natkrivena tržnica, tako da ne smeta pogledu na palaču, a oko nje otvoreno tržište. Trima se ulicama područje otvara prema Donjem gradu: novom ulicom što od križanja Petrinjske i Jurišićeve ulice vodi do glavnog ulaza u nadbiskupsku palaču i završava monumentalnim stubištem podno nje, a namijenjeno joj je da otvori pogled na to zacijelo najreprezentativnije barokno zdanje Zagreba; proširenom i izravnanom Ružičnom ulicom (Kurelčevom), dotad jedinom sponom između gornje Vlačke i Jurišićeve ulice, u središnjoj osi tržnice te produljenom Palmotičevom ulicom koja ravno vodi do Nadbiskupskog trga.⁶ Svima je predviđena širina od 15 metara. Vizija novoga gradskog predjela



2. Regulatorna osnova za područje omeđeno Bakačevom i Palmotičevom ulicom, te Nadbiskupskim vrtom i Jurišićevom ulicom, 1893. (HR-HDA-905, Zbirka građevinskih nacrti, Regulacijske osnove I-51)

Regulatory Plan for the area lined by Bakačeva and Palmotičeva streets, the Archiepiscopal Gardens, and Jurišićeva Street, 1893

tek je dijelom ostvarena: pošto su 1900. otkupljene i srušene kuće na južnoj strani Vlaške ulice, 1904. godine sagrađena je na novom bloku, s pročeljem u Jurišićevoj ulici zgrada Pošte, a prodane su i četiri od šest parcela predviđenih za gradnju stambenih višekatnica. Spona Jelačićeva trga i Vlaške (poslije Cesarčeva ulica) javlja se i u osnovi »Jelačićeva trga i nekotijih susjednih ulica« iz ožujka 1904., ali se odbacuje u kasnijim regulacijama i ponovno javlja tek 1929. godine.

U doba rekonstrukcije potoka Medveščaka Ksaverska dolina ima obilježja ruralno-ladanjske sredine s dugom tradicijom mlinarstva i nešto kraćom manufakturne proizvodnje – obje povezane s vodom energijom potoka. Još prije rekonstrukcije, iz 1894. godine, potječu dvije varijante osnove Žaverske/Šaverske ceste: u prvoj ima profil od 21 metra, u drugoj od 15 metara. No netom što je potok premješten, Lenuci 1899. godine izrađuje detaljnu osnovu za Mlinarsku i Šaversku cestu (Mlinarska će poslije biti nazvana Ksaverskom, a Žaverska/Šaverska Mlinovima). Ceste se spajaju u jedinstvenu široku aveniju do gradske mitnice, odakle se od njih odvaja Gračanska cesta. Širina avenije iznosi 21 metar; u sredini je predviđen kolnik od 8,5 metara za električni tramvaj s dva kolosijeka i traka za kola i kočije. Kolnik je drvoredima s obje strane odijeljen od pješačkih hodnika širokih 3,25 metara, na koje se kao meki obrub nastavljaju 3 metra široki predvrtovi

očekivanih kuća. Između ceste i novog korita Medveščaka predviđaju se površine »za javne svrhe« (izgradnju ili park). Vizija avenije daleko zahvaća u budućnost; u Zagrebu u to doba još prometuje konjski tramvaj, a električni će biti uspostavljen tek 1910. godine. Paralelna Mlinarska, dotada glavna cesta u kojoj je tekao Medveščak, postaje sporedna i vodi u Gornji grad, kao i prije. Istočno od avenije, na trasi stare Ksaverske ceste, teče potok Medveščak u svom novom koritu, otvorenom do okrugla trga (buduće Zvijezde), gdje je nadsveden i nastavlja se u novoj, tek naznačenoj ulici Na Medveščaku, također u otvorenom koritu. U toj osnovi prvi se put javlja trg, buduća Gupčeva zvijezda. U njega utječe čak pet cesta: stare ceste Mirogojska, Nova Ves i Kožarska (poslije Medvedgradska), nova preformatirana Ksaverska te nova ulica Na Medveščaku, istoga profila kao Ksaverska. Kao raskršću više važnih cesta trgu je predviđen kružni oblik, idealan za prometne trgovce; u tadašnjim dokumentima naziva se samo *rundeau*. Detaljnom regulatornom osnovom iz 1906. godine utvrđen je zapadni dio ulice Na Medveščaku, predviđena parcelacija područja do Nove Vesi i naznačene tri spojne ulice. Te regulacije, izrađene u razmaku od sedam godina, postat će temeljem formiranja višekilometarskog poteza što ga čine dvije avenije spojene trgom: kraljeznica jednog od najljepših rezidencijalnih područja Zagreba, kojim se intenzivno bavi nova epoha moderne.⁷

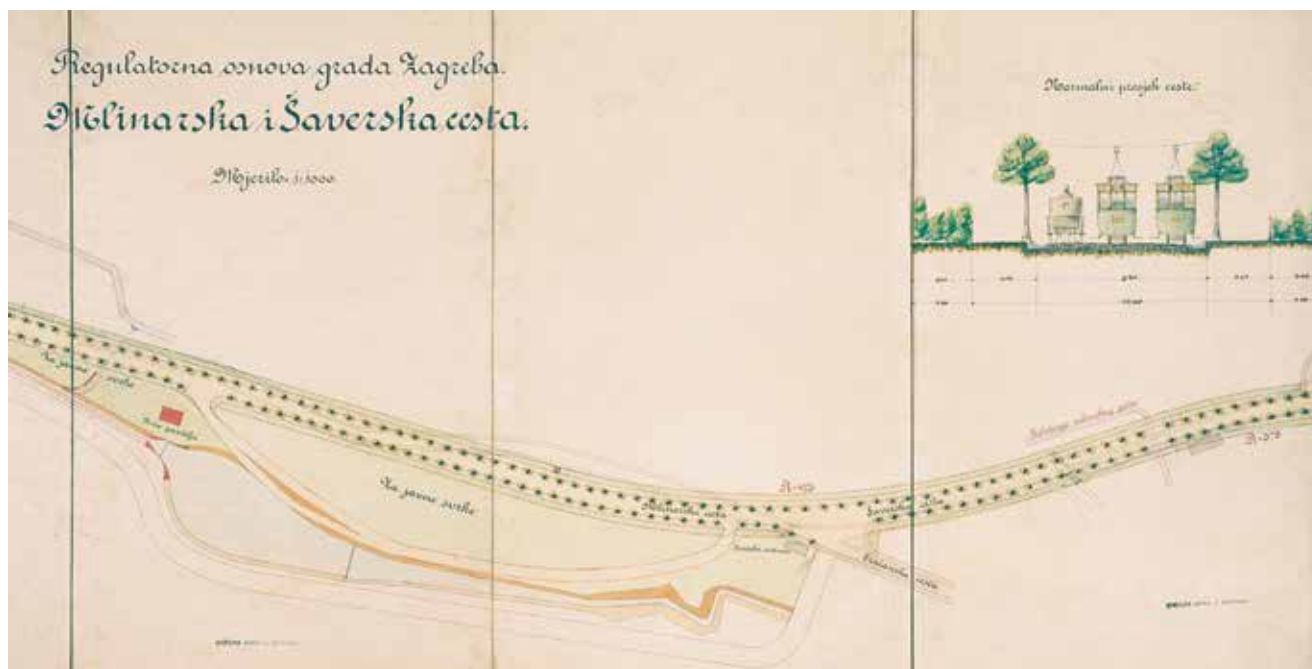


3. Pogled iz zraka na središnji dio Zagreba s Jelačićevim trgom, Dolcem, Kaptolom, Vlaškom ulicom i njihovim okolišem, 1925. (privatno vlasništvo)

Aerial view of the central part of Zagreb with Jelačić Square, Dolac, Kaptol, Vlaška Street and their surroundings, 1925

Treće područje koje je očito predstavljalo znatan planerski izazov protezalo se istočno od Draškovićeve ulice do parka Maksimira, a s juga do željezničke pruge. I ono je korekcijom potoka Medveščaka napokon bilo oslobođeno od nevolja što ih je izazivao. U regulatornoj osnovi iz 1887. godine neposredno istočno od Draškovićeve ulice planirana su velika gradilišta na topničku i konjaničku vojarnu, a između njih jednako velik Trg D. Na gradilištu topničke vojarnje sagrađena je 1889. natkrivena Jašiona, a na trg D premješteno je 1890. stočno sajmište sa Sveučilišnog trga (danas Republike Hrvatske).⁸ U osnovi iz 1905. godine (u varijantama iz ve-

ljače i srpnja) Lenuci se najprije bavi kasetom omeđenom Draškovićevom i Klaoničkom (danas Bauerovom) ulicom te Martićevom i željezničkom prugom. Iznad pokrivenog potoka Medveščaka planira »Radialnu ulicu«, aveniju široku 30 metara s drvodredima na obje strane, koja se dijagonalno proteže od Draškovićeve do Baroševe ulice (danas Branimirove), odnosno do željezničke pruge. Na njoj su u gotovo jednakim razmacima smještene dva trga, a bočno još dva. U sredini Radialne ulice naznačen je početak »Sjajne ceste«, još šire avenije obrubljene s obje strane alejama, koja ravno vodi prema istoku. Cijelo je područje razdijeljeno u velike



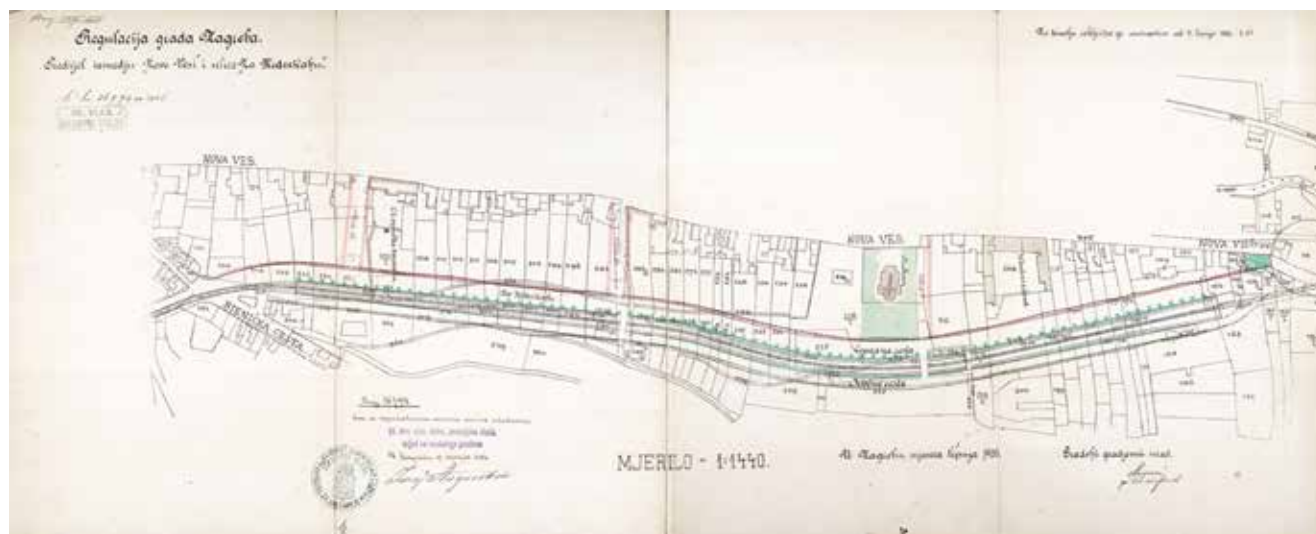
4. Regulatorna osnova Mlinarske i Ksaverske ceste, 1899., detalj s profilom ceste (HR-DAZG, op. spis 1536/99.)

Regulatory Plan for Mlinarska and Ksaverska roads, 1899, the section with the road profile

blokove, uglavnom pravokutne, dok su drugi oblikom prilagođeni radijalnom autoritetu avenije. Već prema hijerarhiji važnosti u urbanističkoj kompoziciji širina ulica iznosi 20, 15 i 12 metara. Oblikovanje i sadržaji upućuju da je ta urbanistički homogena cjelina zamišljena kao proširenje Donjega grada, koji se do kraja 19. stoljeća upravo zbog nereguliranog Medveščaka razvijao prema zapadu.

Duljoj vremenskoj perspektivi bila je namijenjena druga osnova, izrađena u kolovozu 1905. godine, neposredno nakon dviju navedenih varijanti. Njome Lenuci zahvaća cijelo područje do parka Maksimira i u nju uključuje razrađenu osnovu navedene kasete. Predviđa ga kao novu rezidencijalnu četvrt opskrbljenu komforom središta: trgovima, zelenim površinama, ulicama s drvoređima. Urbanogena kralježnica te izdužene prostrane četvrti je Sjajna ulica (*Prachtstrasse*), avenija dugačka 2 i pol kilometra, široka 46 metara, koja spaja središte grada sa znamenitim romantičnim parkom. Raskošnog je profila – i prometnica i šetalište i jahačka staza – s četiri »uresna« trga (*Schmuckplatz*). Sredina je predviđena za tramvaj i kola (»obična« i automobile), s obje strane su joj po dva drvoređa (»jedan štiti od sunčane žege pješake, drugi je za jahače«); kolnici s obje strane služe »kućnom kolnom prometu«, a na njih se nadovezuju hodnici. Dva su trga predviđena uz velike radijalne ceste (kasniju Šubićevu ulicu) i drugu na mjestu tada nereguliranog potoka Laščinščaka (poslije Heinzlovu ulicu), oba južno od avenije. Na njezinoj samoj sredini i dalje, već prema Maksimiru, smješta dva veća trga. Na prvom su naznačeni nasadi, drugi bi bio optočen »bogatim palačama«, što znači da je prvom namijenjen karakter uresnog trga (*Schmuckplatz*), a drugom arhitektonskoga. Na samoj aveniji Lenuci dopušta javni i osobni kolni promet, a teretnom prometu namjenjuje novu cestu (»iza pruge kr. ug. Državne željeznice«): produljenu

Baroševu (poslije Branimirovu). Glavna ulica povučena je logikom najljepšeg puta, radijalne i dijagonalne ulice vode najkraćim putem, povezujući novu četvrt s Donjim gradom i Vlaškom ulicom. U oblikovanju tog područja odustaje od strogo ortogonalne matrice za volju nepravilnije mekše strukture. Poštuje »postojeće putove, vodotokove i zemljišne medje, tako da se ulice po mogućnosti priljubljuju na te postojeće odnose«; odatle njena nepravilnost, učestalost krivulja, tupih i oštarih kutova: riječju, slikovitost koja uz trgove jamči visoku estetsku i funkcionalnu kvalitetu stanovanja.⁹ Motiv »sjajne ulice« / avenije kao elementa integracije i ujedno nositelja identiteta javlja se u svim kasnijim Lenucijevim projektima novih područja/četvrti u ravnici ili potočnim dolinama, vjerojatno pod utjecajem recentne literature na koju se višekratno pozivao (Sitte, Unwin, Henrici, Faßbender, Hénard, Fritsch, Gurlitt), no poglavito najvećeg kompendija urbanizma *fin de siècle*, knjige *Der Städtebau* Josefa Stübbera. Neposredni uzor mogla je biti i budimpeštanska velebna avenija Andrassy út, koja povezuje centar grada, Elizabetin trg (Erszébet tér) s Trgom heroja (Hősök tere) i Gradskom šumicom/parkom (Varósliget).¹⁰ Na te inicijalne osnove iz godine u godinu nadovezuju se detaljne osnove za pojedine ulice i ambijente, svjedočeći da Lenuci prostran, ne odviše urbaniziran zagrebački istok zamišlja kao integralni dio budućega metropolskog središta. U trećoj varijanti spomenute kasete (»Dio istočno od Draškovićeve ulice između Vlaške ulice i kr. ug. Državne željeznice«) iz 1909. godine dodatno razrađuje tu cjelinu. Uz dva trga različita karaktera, pri kraju avenije (poslije Ulice F. Račkoga) dodaje i park, uza željezničku prugu predviđa veliku površinu za tržište (»javne svrhe«, »tržne trijemove na veliko«), a uz Draškovićevu »dvorište za javne svrhe«, po svoj prilici za skladišta. U to vrijeme na Trgu D regulatorne osnove iz 1887. još je sajmište. Gotovo je



5. Regulatorna osnova za novu ulicu Na Medveščaku i područje zapadno od nje, do Nove Vesi (Hrvatski državni arhiv, Savska banovina, Tehničko odjeljenje, HR-HDA-148)

Regulatory Plan for the new street Na Medveščaku and the area west of it, to Nova Ves

6. Regulatorna osnova za područje od Draškovićeve ulice do Maksimira, 1905. (Državni arhiv u Zagrebu, Zbirka građevne dokumentacije, HR-DAZG-1122, 142)

Regulatory Plan for the area from Draškovićeva Street to Maksimir, 1905

izlišno napomenuti, da konceptom i oblikovanjem cijeloga predjela istočno od Draškovićeve Lenuci radikalno negira rigidnu urbanističku shemu važeće (!) generalne regulatorne osnove iz 1887. godine.¹¹

U orbitu grada ući će i ladanjsko područje Kalvarijskog brijega, tj. Šalate. Nakon više prijedloga i ideja, 1894. godine odlučeno je da se ondje gradi kompleks Kraljevske zemaljske bolnice, o čemu se govorilo i prije.¹² Iz 1905. godine potječu prve urbanističke studije za Šalatu i još dvije iz 1906., dok se s Nadbiskupijom pregovara o otkupu zemljišta. Težište je

na komunikacijama, cesti iz donje Vlaške ulice i stubama na početku Ribnjaka.¹³ Tako se u osnovi za cestu 101 iz 1906. predviđa dugačka i široka prometnica koja suptilno svladava topografske svojstvenosti brijega, u sredini sadrži tramvajsku prugu i povezuje Vlašku ulicu sa Šalatom, ali i sa starijom Voćarskom cestom koja je iz Petrove vodila na brijeg, koji će još dugo nositi naziv Sv. Roka. Prema položajnom nacrtu ukupna širina ceste iznosi 22 metra; širina kolnika s dvotračnom tramvajskom prugom i trakom za kola 11 metara; s istočne strane je hodnik s drvoredom

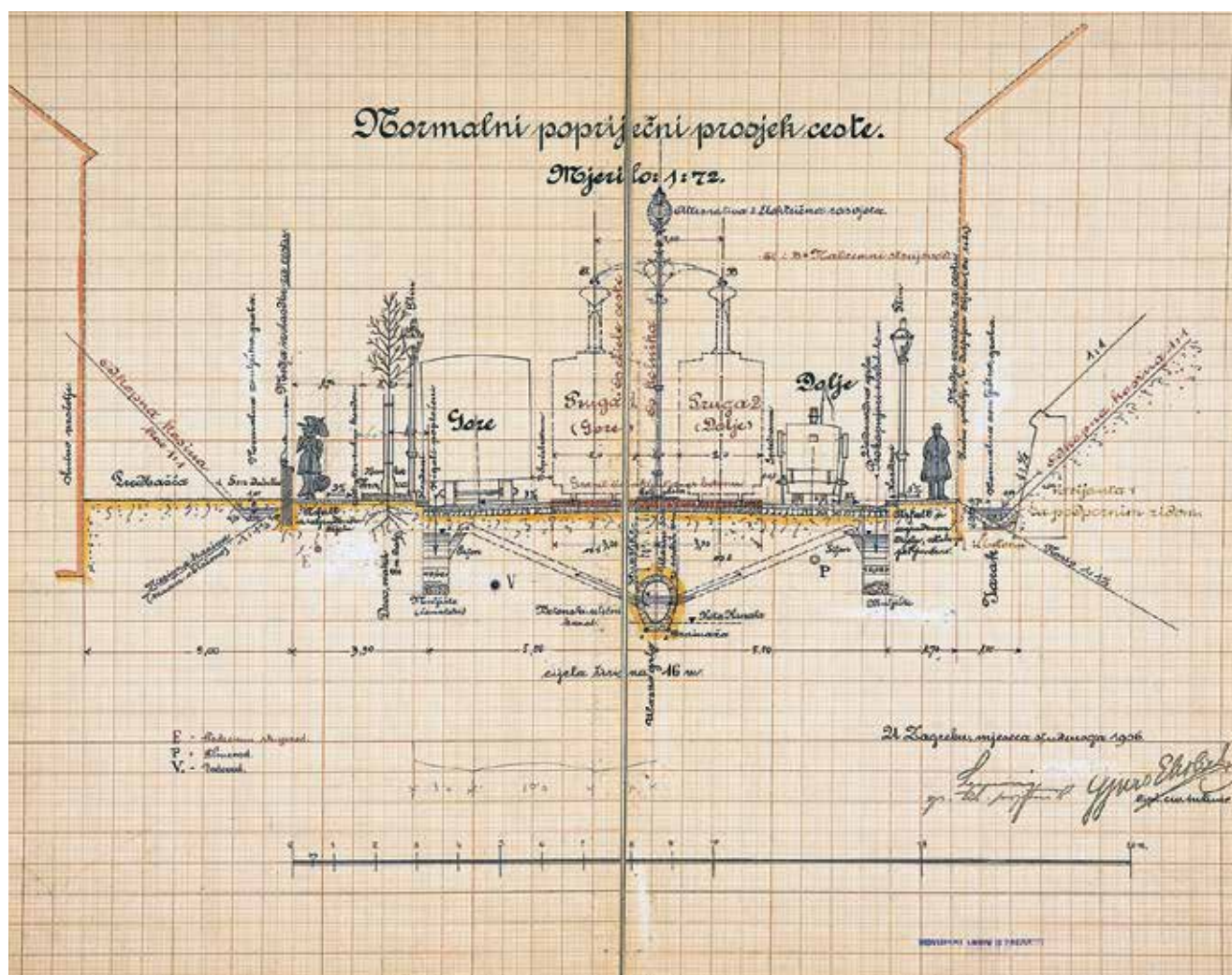
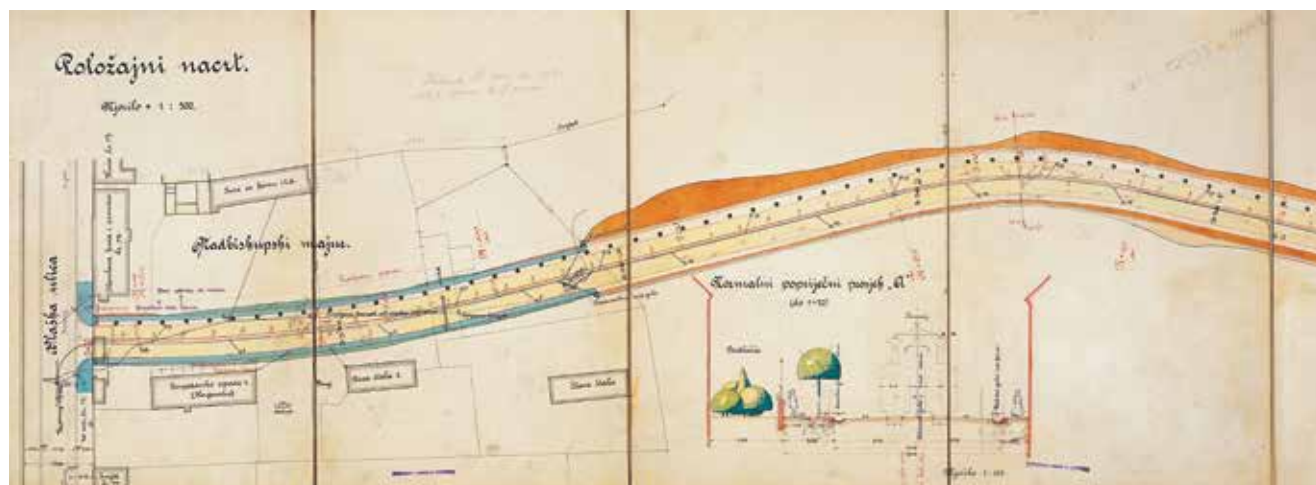


7. Regulatorna osnova za područje istočno od Draškovićeve do Klačničke ulice, te Vlaške do Baroševe ulice, 1909. (HR-DAZG-1122, 57)
Regulatory Plan for the area east of Draškovićeve to Klačnička Street, and of Vlaška to Baroševa Street, 1909

širok 3 metra i predvrtom od 5 metara, sa zapadne strane samo hodnik s olukom, širok 3,5 metara. Prema profilu, koji sadrži detaljne tehničke elemente, a uz Lenucija ga potpisuje i Gjuro Ehrlich, tada civilni inženjer, proporcije su nešto izmijenjene, pa je ukupna širina ceste 22,55 metara, s time da su hodnici malo prošireni. U tom se nacrtu navodi da će se u cestu uvesti »strujovod«, »plinovod« i »vodovod«. Godine 1908. izrađen je projekt velikoga bolničkog kompleksa (19 paviljona), koji uključuje i javni perivoj s juga, a tim je povodom nešto korigirana trasa najvažnije prilazne ceste 101 iz Vlaške ulice (danas Ivana Vončine) i planirana spojna cesta s Voćarskom i Gospodarskom cestom (danas Adolfa Webera).¹⁴ Iduće, 1909. godine počela je izgradnja prijamnog paviljona bolnice i glavne prilazne ceste. Poslije zastoja, 1911. godine donosi se odluka o prenamjeni Šalate za škole.¹⁵ No to je bila tek kratka epizoda. Za vrijeme Prvoga svjetskog rata u školske zgrade uselila se vojska, a osnutkom Medicinskog fakulteta i prema Zakonu o gradnji zgrada za Medicinski fakultet iz 1917. godine Šalata je zastalno predana zdravstvu. U arhitektonsko-urbanističkom uobličenju velikoga bolničko-medicinskog centra sudjelovalo je više uglednih arhitekata, ali je glavna uloga pripala Ignjatu Fischeru.¹⁶ Nažalost, mnoge od tih ideja nisu ostvarene, ali se Šalata potvrdila svojim akropolskim mjestom. Poslije će ga posvojiti i sport, pa će nastati neobična koegzistencija sportova i zdravstva.

Slične probleme kao potok Medveščak, poplave i zagađenje, a time i opasnost od zaraza, nanosio je urbanim područjem kojim je tekao potok Kraljevec. Presvođen je u etapama: na Iličkom trgu (danas Britanskom) od 1893. do 1902. godine; dio od trga do željezničke pruge prekriven je 1907., a 1910. sjeverni dio, od trga do »izpod mosta na cesti, koja vodi na Goljak«.¹⁷ Netom što su radovi završeni, kućevlasnici Radničkog dola i Pantovčaka javljaju se 18. rujna 1910. Gradskoj općini molbom da se na zasutom potoku uredi cesta i uvede vodovod. Izrijeком se navodi glavni motiv: »mogućnost, da se otvori novi predjel grada, jer su sva zemljišta Pantovčaka uz presvođeni potok, sposobna za gradilišta. Kako za sada ciena tih zemljišta nije jako visoka, a blizu su središta grada a naročito Iličkoga trga, to ima mnogo izgleda, da bi se ondje brzo počelo izgradnjom kuća.« Projekt ceste Lenuci predstavlja 16. listopada 1910. godine, što znači da je problem studirao i prije, a imao i rješenje: aveniju razvedenog profila, poput onih koje je planirao za druge dijelove grada.¹⁸ U prvoj alternativu predviđa rušenje cijele zapadne fronte Radničkog dola, respektira topografske zadanosti, građevinske međe i položaj natkrivenog potoka: naglašava »načela prirodne regulacije«. U drugoj bi se rušile kuće zapadne i istočne fronte, preložio nadsveden potok, da bi ulica dobila »pravilniji oblik« i da se »uzdrži pogled na goru«. Lenuci navodi odlike i mane obju alternativa: prema prvoj, zapadni dio bi se odmah mogao izgraditi, dok bi prema drugoj izgradnju istočnog dijela otežavala strmina brijega prema Pantovčaku. Prema objema varijantama avenija bi ukupno iznosila 32 metra; u sredini bi imala promenadu s drvodredima s obje strane, široku 10 metara; s obje strane predviđeni su kolnici široki 8 metara i hodnici široki 3 metra. »Sjajna cesta« zamišljena je kao kralježnica nove rezidencijalne četvrti, kao prometnica koja središte grada spaja s tada još ladanjsko-ruralnim sjevernim brežuljcima, najvećim dijelom još obraslim šumom, ali poglavito kao »šetalište koje u neprekinutu slijedu vodi u Zelengaj, Tuškancem do Cmroka i dalje, prema Medvednici. Projekt »zelengajske avenije« sadrži i reviziju oblika i karaktera trga (od 1909. Ladislava Pejačevića). Svi dotadašnji projekti težili su što pravilnijoj formi, što je i ostvareno na dijelu gdje je bilo (i ostalo) tržište, »plac«. No Lenuci ga otvara prema aveniji-promenadi i definira kao prošireno stjecište više prometnih tokova sa svih strana. Za izvedbu je izabrana druga alternativa, s time da u realizaciji toga velikog zahvata financijski sudjeluju posjednici i kućevlasnici Radničkog dola i Pantovčaka. No njihov se korporativni protest ne prihvaća, a projekt nove avenije bit će sveden na uređenje jednog dijela ceste.¹⁹

Visoke standarde Lenuci je postavljao i za periferije: cijelo područje između željezničkih pruga i Save, Trešnjevku i Trnje. Doduše, njegov je stav o urbanizaciji tog područja negativan. Na vladin zahtjev iz 1904. godine da se što prije izradi detaljna regulatorna osnova »za sve one predjele, koji su se u zadnje vrijeme izgradjivanju otvorili«, Lenuci upućuje na niz problema. Ne postoji generalna osnova s utvrđenim blokovima, pa se zemljište ne može parcelirati; zbog topografskih razloga cijelo područje zahtijeva »posebni, novi i svakako mnogo skuplji sustav kanalizacije, nego li je dosadnji i to prije nego li se pomisli u njem na uređenje ulica, trgova i na sustavnu, intenzivnu izgradnju sa stanbenim



8. Regulatorna osnova za cestu 101, od Vlaške ulice do Šalate, 1906., dio osnove s profilom ulice, presjek ceste (HR-DAZG-1122, 73)
Regulatory Plan for Road 101, from Vlaška Street to Šalata, 1906, plan section with the street profile, cross-section of the road

zgradama». No takav bi velik zahvat trebalo odgoditi dok se ne izgrade središnja i sjeverna područja, ne poduzme nova izmjera grada, odnosno reambulacija katastarskih mapa.²⁰ Napokon, nedostaju i teorijski osloni. No glavni problem

Lenuci iznosi 1906., kada se rasprava o rješenju željezničkog čvora približava usijanju: tvrdi kako grad nije mogao razvijati svoja južna područja jedino zbog nespremnosti da se problem željezničkog čvora riješi.

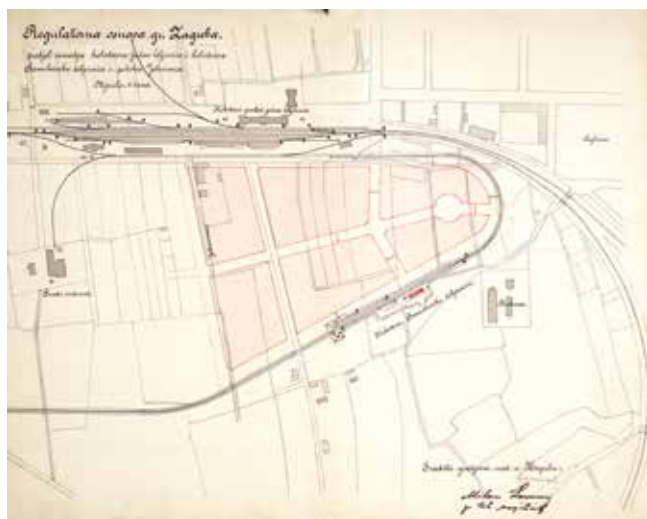


9. Pogled iz zraka na Šalatu, Vlašku ulicu i Ribnjak te područje južno od njih, 1930. (MGZ, Fototeka 16351)
Aerial view of Šalata, Vlaška Street, Ribnjak, and the area south of them, 1930

Ipak u određenim prigodama koje su zahtijevale planerski odgovor, Lenuci je reagirao istom razinom i pristupom kao u drugim dijelovima grada. Tako je gradnja vicinalne (usko-trračne) željeznice Zagreb – Samobor izazvala nove probleme za komunikaciju između dijelova grada sjeverno i južno od pruga te potrebu regulacije tih područja. Za njihovu urbanizaciju kao glavni uvjet utvrđena je rekonstrukcija cestovnog podvoza ispod pruge Južne željeznice (dionice Zagreb – Sisak), izvedenog u visini 3,40 metara još 1860. – 1862. kada se pruga gradila, i podvoza ispod spojne pruge Ugarskih kr. drž. željeznica do Južnog (Zapadnog) kolodvora, izvedene 1892. prigodom gradnje Državnog (Glavnog) kolodvora. Na problem podvoza Gradsko poglavarstvo periodično je upozoravalo i zahtijevalo da se riješi.²¹ Pošto su 1898. utvrđene lokacija samoborskog kolodvora i trasa pruge, sljedeće 1899. godine ponovno se raspravlja o povišenju i proširenje obaju podvoza.²² Još 1900., godinu dana prije otvaranja samoborske pruge (16. siječnja 1901.), Lenuci podnosi regulatornu osnovu za područje između postojeće željezničke pruge s Južnim kolodvorom (danas Zapadnim), nove samoborske pruge s njezinim kolodvorom i njihova planiranoga spoja. Cijelo područje obuhvaća široka kružna cesta, uključujući postojeću Magazinsku cestu i prati tok pruga. Taj gotovo zatvoren ambijent širi se prema zapadu, do tada otvorenog korita potoka Jelenovca. Podijeljen je u velike blokove: glavna središnja cesta, široka 40 metara vodi od očekivanoga novog

podvoza, tada samo uskog prijelaza, do potoka Jelenovca, duž kojeg se crtkanom linija sugerira cesta. Druge poprečne ceste povučene su u osima postojećih putova i cesta; glavna među njima, koja vodi do zgrade samoborskog kolodvora, u osi je Kolodvorske ceste (danas Republike Austrije). Svima je utvrđena širina od 20 metara. Na početku središnje ceste predviđa se okrugli trg. No crtkanim linijama, neposredno iza prijelaza, odnosno budućih podvoza, naznačen je mnogo veći polukružni trg, iz kojega istječe široka cesta duž pruge, odnosno tadašnje Željezničke i Klesarske ceste.

Iz iste 1900. godine, datirana travnjem, potječe i osnova za proširenje podvoza pruga Državne i Južne željeznice, koja sadrži dvije varijante profila podvoza i prijedlog avenije, odnosno njezina početka. Visina podvoza ispod pruga u konačnom proračunu imala bi iznositi 4 metra; cesta ispod podvoza prema prvoj varijanti imala bi širinu 21 metar, prema drugoj 19 metara. U njezinoj sredini je 6 metara široka traka za dva kolosijeka tramvajske pruge, koja bi spajala Samoborski kolodvor s Državnim (Glavnim) kolodvorom. No zacijelo je zanimljiviji prijedlog oblikovanja područja južno od podvoza, prema dubini Trešnjevke. Neposredno nakon podvoza zamišljen je veliki okrugli trg (kako je skiciran u nedatiranoj regulatornoj osnovi iz 1900.), iz kojeg istječe avenija široka 50 metara. U njezinoj sredini je kolnik širok 16 metara, s njegove obje strane šetnice/promenade obrubljene drvoredima širine 7 metara, pa kolnici, svaki

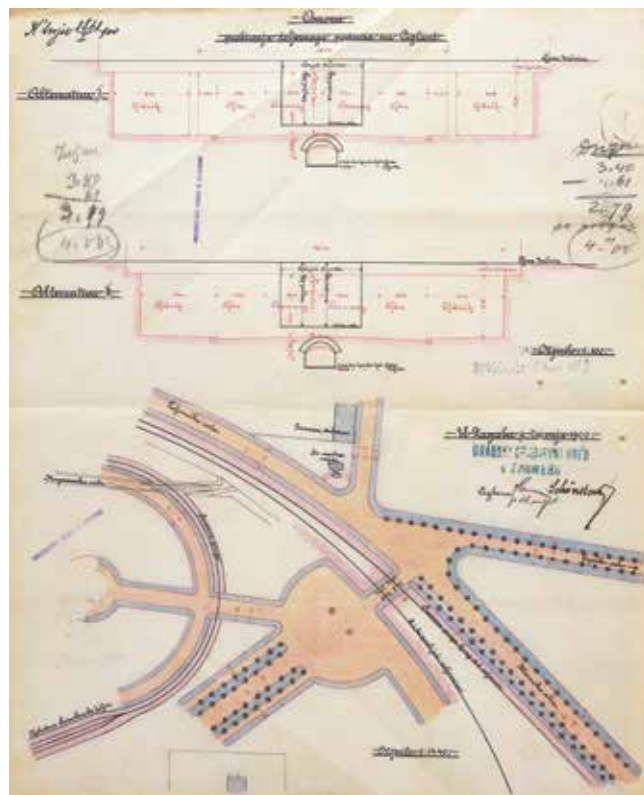


10. Regulatorna osnova za dio Trešnjevke između Južnog i Samoborskog kolodvora, 1900. (HR-HDA-148)

Regulatory Plan for the part of Trešnjevka between the South and Samobor Railway Stations, 1900

11. Osnova za proširenje podvoza na Ciglanu, 1900. (HR-DAZG-1122, 58)

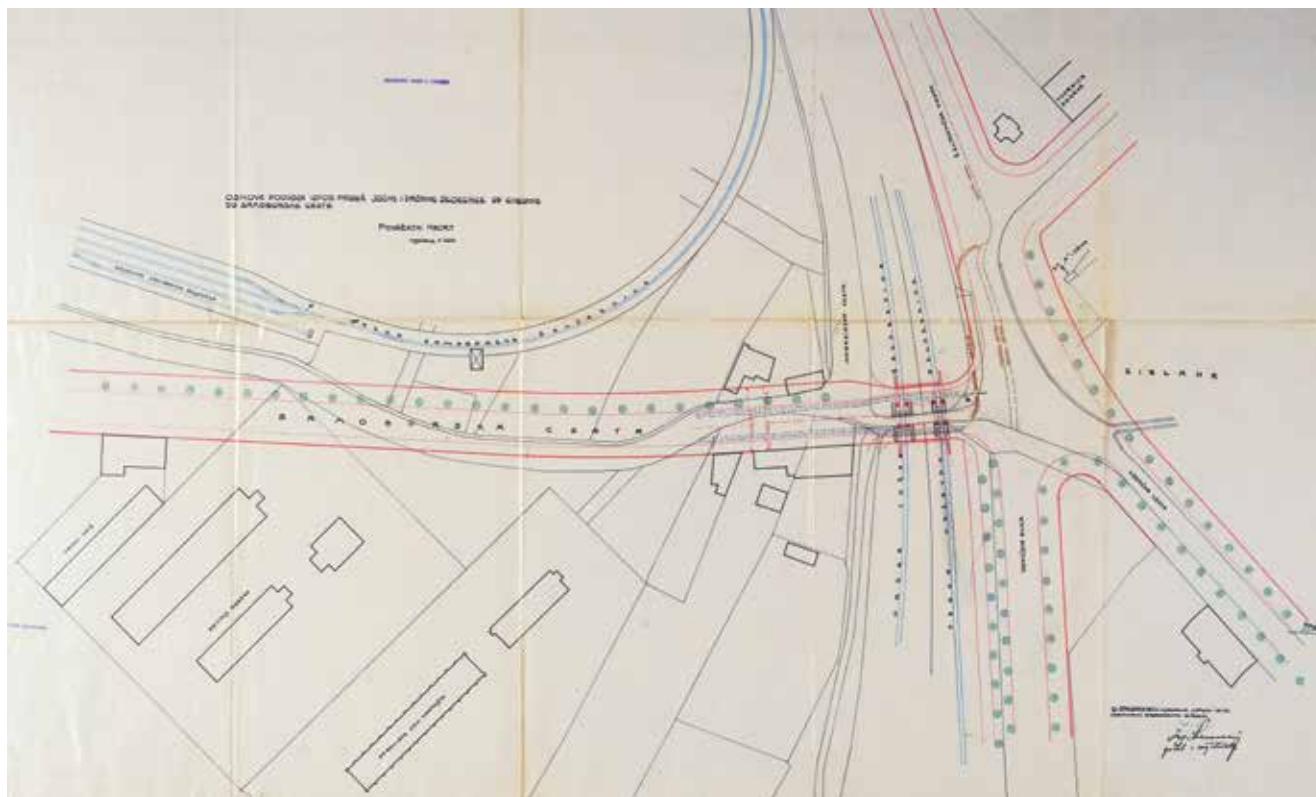
Plan for the expansion of the underpass at Ciglanu, 1900



širok 6 metara, dok hodnici kao drugdje iznose 4 metra. Ta je avenija još šira od dotada najraskošnije Lenucijeve avenije za istočni dio Zagreba iz 1905. godine. Iz velikog trga bočno, sjevernije, vodi cesta širine 20 metara do manjega okruglog trga iz prethodne regulatorne osnove za cijelo područje do potoka Jelenovca, prelazeći cestu duž planirane spojne (»savezne«) pruge između dvaju kolodvora, Južnog (Zapadnog) i Samoborskog. Ceste sjeverno od pruga imaju profil 20 i 30 metara.

Prema naredbi bana 19. svibnja 1900. sazvana je rasprava o osnovi podvoza u kojoj sudjeluju predstavnici svih zainteresiranih strana.²³ Predstavnici željeznica načelno su se suglasili da se provoz prošire »u svrhu gradskog uredjenja, vođenja konjske željeznice i u svrhu utemeljenja novoga gradskoga predjela«, ali odbijaju snositi troškove zahvata zato što nema veze s funkcioniranjem željezničkog prometa. Izvode se samo oni zahvati koji su »potrebni zbog gradnje i prometa željeznice«. Problem je lokalni, povezan jedino s planovima o razvoju grada i očekivanim povećanim prometom. Na taj tvrdi stav ne utječe ni pozivanje Gradskog građevnog ureda na propis prema kojem visina podvoza mora iznositi od 3,80 metara do 4,30 metara, a visina postojećih od Ciglane (danas Srednjoškolskog igrališta) do Magazinske ceste mnogo je niža. Pitanje podvoza ponovno aktualizira uprava Samoborske željeznice 1902. godine zahtjevom da se u njima uspostavi tramvaj i utvrđuje da su preniski.²⁴ Stanje se godinama ne mijenja, sve ostaje po starome, a promet postaje sve većim problemom. Tek u lipnju 1912. u sklopu cjelovitog rješenja željezničkog čvora, dogovorenog prethodne godine s Ugarskim kr. drž. željeznicama i nadležnim ministarstvom, izrađena je osnova za podvoz »ispod pruga Južne i Državne željeznice od Ciglane do Samoborske ceste« prema predlošku vijadukta i ceste u osi Kumičićeve, odnosno buduće Mira-

marske ceste. Sadrži presjek nadvožnjaka i ceste s preciznim tehničkim podacima i osnovu Samoborske ceste te djelomičnu regulaciju područja južno od pruga. Podvozi dobivaju visinu od 4 metra i širinu od 17,6 metara. Nova Samoborska cesta (danas Božidara Adžije) vodi ravno od podvoza pokraj Samoborskog kolodvora: ukupno je široka 21,50 metara (kolnik iznosi 11 m, zapadni hodnik s drvodredom 7 m, istočni 3,50 m). Posrijedi je revizija osnove iz 1900. godine, inicirane prvotnim zahtjevom za rekonstrukciju podvoza: eliminira se polukružni trg neposredno nakon podvoza, a 50 metara široku aveniju s dvije aleje sa šetnicama sužava na profil manji od njezine polovice i na jedan drvodred sa strane kolodvora. Sjeverno od pruga, u nastavku stare Željezničke ceste (danas Jagićeve ulice), utvrđena je nova, Jukićeva ulica s drvodredima s obje strane, a naznačena i starija Vojnička cesta (danas Izidora Kršnjavoga). No potkraj 1912. Uprava Ugarskih kr. drž. željeznica javlja da je projekt proširenja i produljenja podvoza preskup i ponavlja da će sudjelovati samo u projektima koji se tiču funkcioniranja željezničkog prometa. Nadalje, da »za sada« ne može podignuti prugu Državne željeznice prema Južnom kolodvoru, kako je uglavljeno 1911. godine, pa će zato pruga na Savskoj cesti ostati na sadašnjoj razini, a neće biti izveden ni nadvožnjak. Ni razina pruge »na Ciglanu« neće se podizati, a podvoze treba proširiti snižavanjem ceste iskopavanjem njihova tla. To se stanje održava do 1930-ih, kada su napokon izvedeni najviše zahtijevani nadvožnjaci, najprije 1930. na bivšoj Ciglanu, kod Samoborske ceste (danas Ulice B. Adžije) i potom 1932. jedan na Savskoj cesti kod Crnadkove/Jukićeve ulice i drugi kod Koturaške ceste.²⁵ Kako bilo, navedenom osnovom iz 1912., zajedno s nekoliko detaljnih osnova iz iste godine i sljedeće



12. Osnova podvoza na Ciglani i Samoborska cesta, 1909. (HR-DAZG-1122, 58)

Plan for the underpass at Ciglana and Samoborska Road, 1909



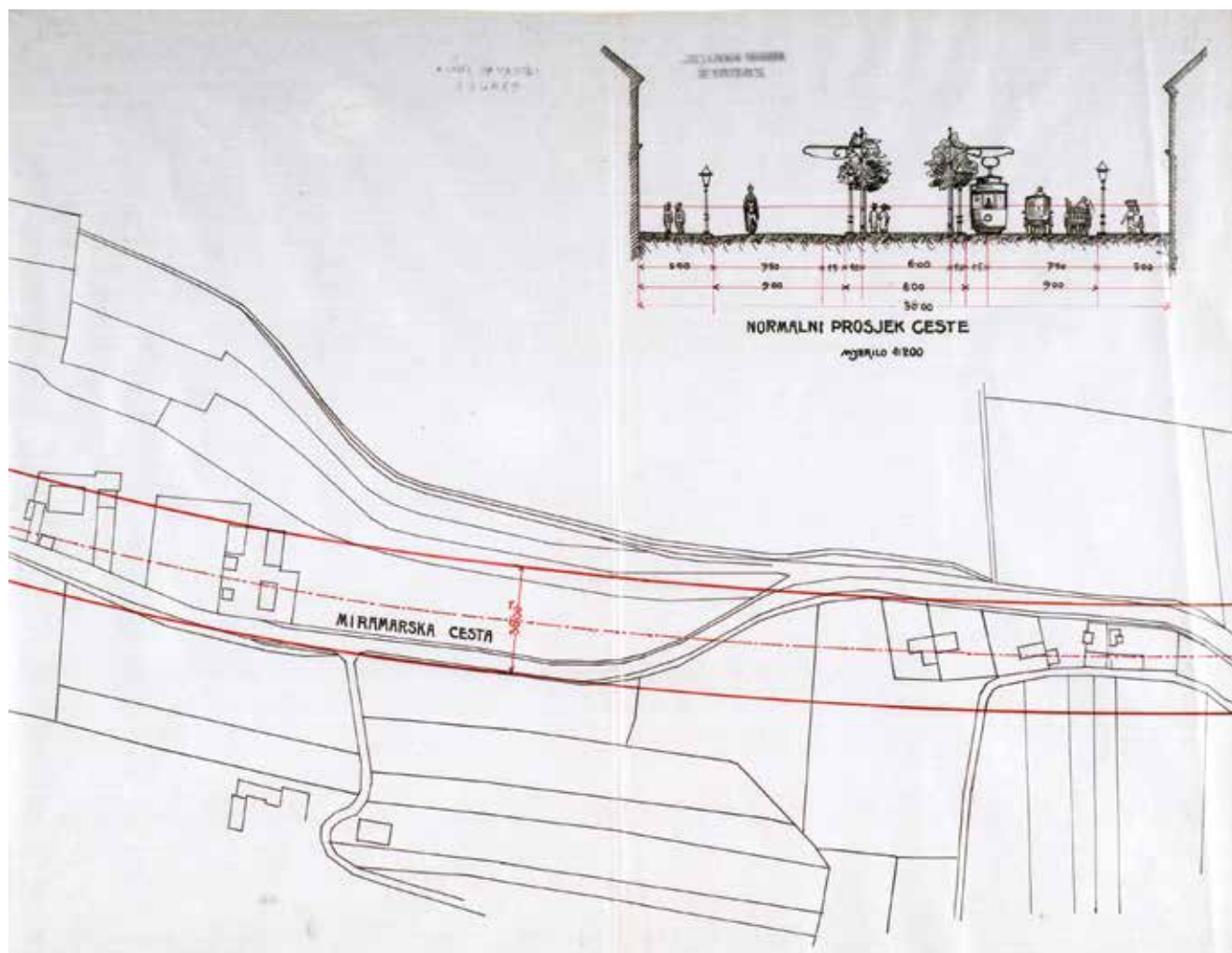
13. Prijelaz preko željezničke pruge na Savskoj cesti s brkljom, 1925. i podvožnjak na istom mjestu, poslije 1930. (Iz spomenice 105 godina, Zagrebački električni tramvaj, Zagreb, 1996.)

Crossing at the railway line on Savska Road with a barrier, 1925, and the underpass at the same place after 1930

1913. godine, utvrđene su važnije prostorne osi Trešnjevke i njezina urbanistička struktura.

Posljednja velika avenija povezana je s kompromisnim rješenjem željezničkog čvora iz 1911., pošto je 1910. odbačeno Lenucijevo radikalno rješenje iz 1907. godine.²⁶ Prema tom dogovoru, nametnutom gradu višom silom, utvrđeno je da će se u osi Kumičićeve ulice podignuti nadvožnjak, a pruga podignuti od Haulikove prema Savskoj cesti i dalje prema zapadu tako da se ondje mogu izvesti nadvožnjaci i podvozi.

No realizaciju potonjega uprava Ugarskih kr. drž. željeznica odbit će već 1912. godine, kako je prije navedeno, a izvedeni su samo nadvožnjak i cesta u osi Kumičićeve. Zbog proboja tla ispod pruge morala je biti korigirana istočna kontura Botaničkog vrta; srušena je ograda, kako bi se izveo potporni zid nove prometnice. Visina otvora prolaza bila je 4 metra, a širina 18 metara. Kolosijeci su dovršeni 1912., a nadvožnjak je 1913. predan u promet. U očekivanju izgradnje vijadukta i ceste, koja se ocjenjuje kao »glavna ulica onoga novoga



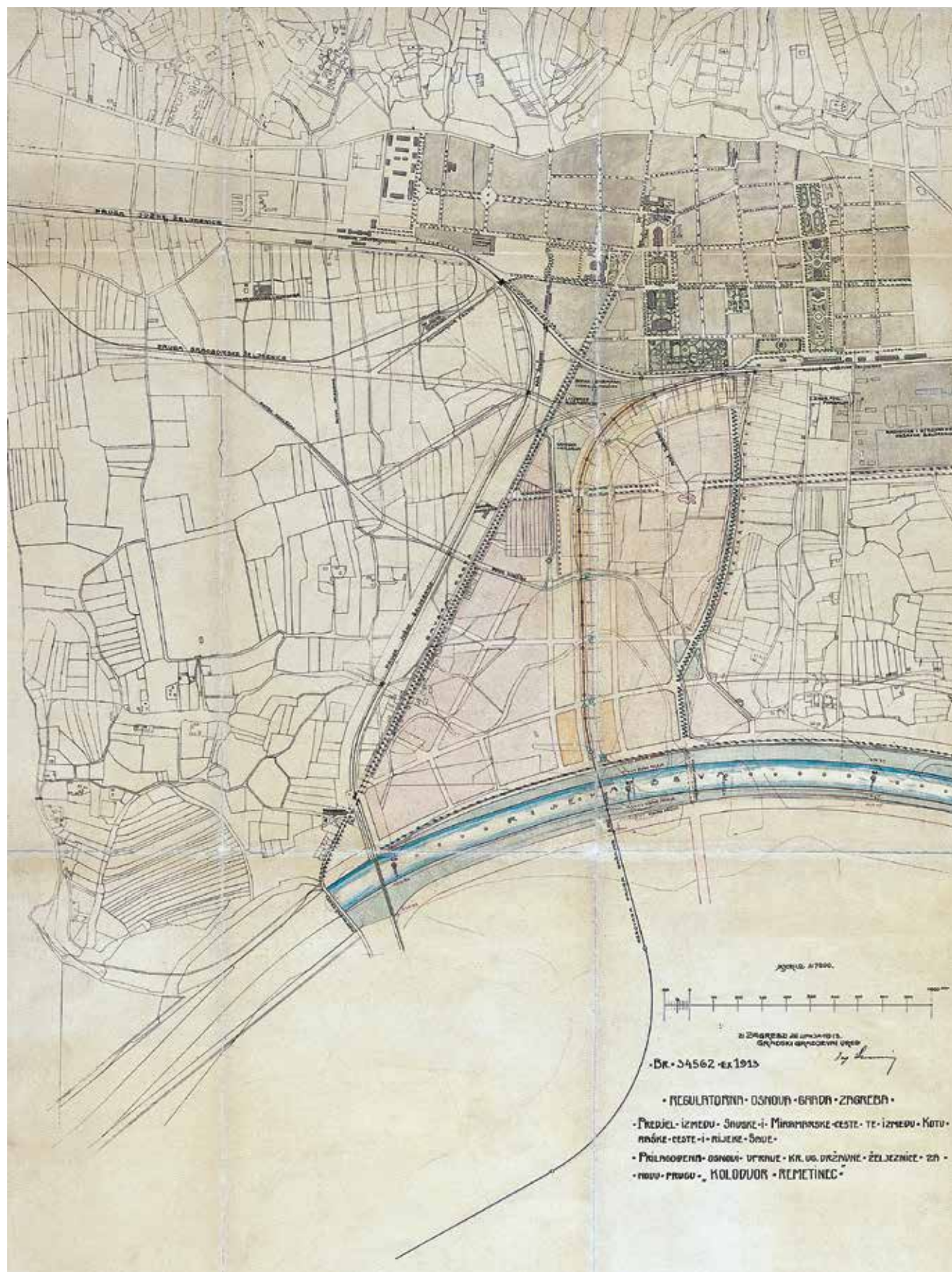
14. Regulatorna osnova Miramarske ceste, 1913., detalj s profilom ceste (HR-HDA-148 /148/)

Regulatory Plan for Miramarska Road, 1913, plan section with the profile

grada koji će nastati s onu stranu pruge prema Savi«, Lenuci od 1911. radi na osnovi rekonstrukcije stare Miramarske ceste (izvorno u osi Preradovićeve/Haulikove ulice) i na projektu nove. Nova Miramarska vodi od vijadukta blagim lukom do križanja s cestom Vrbik, također rekonstruiranom, te odvojkom do novog keja na Savi i novog mosta preko rijeke. Široka je 36 metara. U sredini je predviđena promenade obrubljena drvodredima, široka 8 metara. S obje strane promenade protežu se kolnici, široki 9 metara; jedan je predviđen za jahače, drugi za vozila: električni tramvaj, kočije i kola. Obostrani hodnici iznose 5 metara. Osnova je datirana veljačom 1913. godine, a u lipnju ju je odobrila viša instanca. Razvedenošću, dimenzijama i karakterom nalik je već prikazanim avenijama, kojima Lenuci daje ulogu ishodišta urbanističkog oblikovanja mahom neurbaniziranih ili tek dijelom urbaniziranih predjela. Miramarska avenija javlja se iste godine u regulatornoj osnovi dijela Trnja između Savske i Miramarske ceste, Koturaške ulice i Save, potaknute projektom nove pruge Ugarskih kr. drž. željeznica, koja od Državnog (Glavnog) kolodvora vodi Trnjem do kolodvora Remetinec. Osnova obuhvaća zapadno područje Trnja, a nova Miramarska cesta njegova je magistrala. To je ujedno

prva poznata detaljnija regulatorna osnova koja se bavi Trnjem. U njoj se razabiru isti principi koji su Lenucija vodili u ranijim osnovama za neregulirana područja Zagreba.

Format svojih avenija i glavnih ulica – karakter i oblik, veličinu i profil – Lenuci je zasnivao na poznavanju cijeloga teritorija grada, na vlastitoj razvojnoj viziji predstavljenoj skicom generalne regulacijske osnove Zagreba iz 1907. godine, na recentnoj teorijskoj literaturi, očito i na dojmovima stečenim studijskim posjetima europskim gradovima. Prema Stübbenu,²⁷ vrijednost i važnost gradske ulice izražava profil. Za širinu od 20 do 25 metara preporuča drvorede s jedne strane; za širinu od 26 do 30 metara drvorede s obje strane; za širinu od 30 do 40 metara aleje (dva drvodreda) s obje strane ili u sredini; za širinu od 50 metara čak dvije središnje aleje (*contra-allée*); profili su uglavnom simetrični, ali ima i nesimetričnih. Središnje aleje služe kao šetnice/promenade, bočne aleje prepuštaju sredinu odvijanju prometa, a ulici pridaju veličajni dojam poput znamenitih pariških avenija

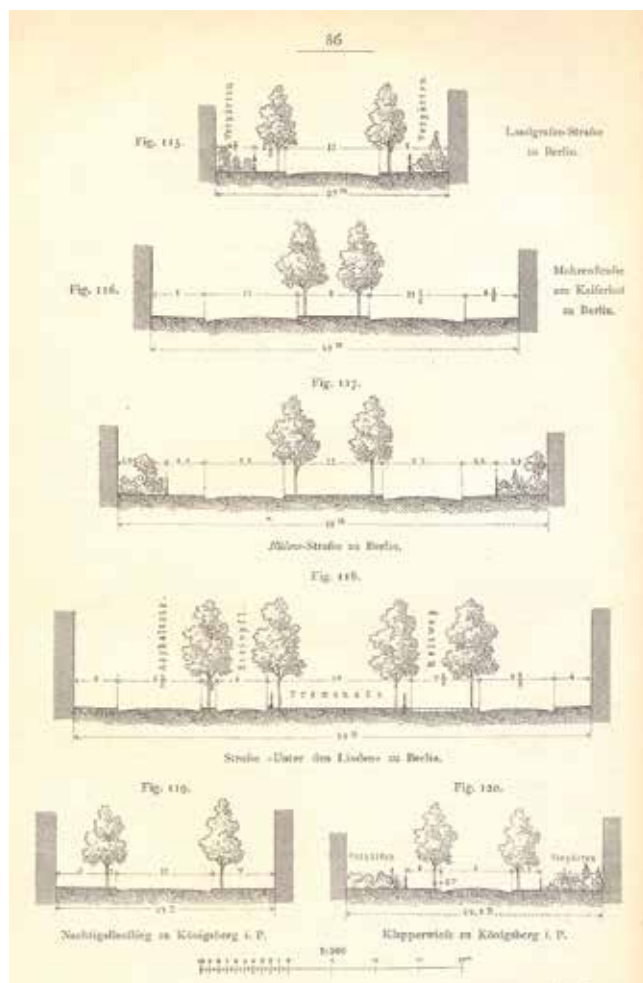


15. Regulatorna osnova zapadnog dijela Trnja, 1913. (HR-DAZG-1122, 58)
 Regulatory Plan for the west part of Trnje, 1913

i bulevara. Primjerima Stübben demonstrira mogućnost mnoštva kombinacija. Bogato raščlanjeni profili obilježje su avenija. Uz široke hodnike duž kuća i razvedene kolnike, koji služe protoku pješaka i vozila, avenije sadrže posebne staze za pješake, jahače i kočije koji se svi ondje stječu, susreću i zadržavaju, služeći šetnji kao važnoj urbanoj formi društvenosti. Glavni im je ukras drveće, u drvoredima ili alejama, a mogu sadržavati i dekorativne zelene ili cvjetne površine različitih oblika. Avenije ili prospekti nisu samo glavni ukras gradova (metropola ili velegradova), nego i nositelji njihovoga kulturnog identiteta i prestiža (Avenue des Champs-Élysées). Znaju se protezati između prepoznatljivih točaka grada: gradskih vrata, crkava, parkova, trgova, a u svojem toku sadržavati različite monumente, manje trgove ili nasade. Napokon, upozorava da duljina katkad može biti na štetu dojma ljepote (Boulevard de Sébastopol u Parizu). Za nove predjele ili proširenje gradova (Stadterweiterung) Stübben predlaže sljedeće klase: od 12 do 18 metara, od 18 do 26 metara i od 26 do 36 metara; prometne ulice morale bi imati profil od 20 do 30 metara, a glavne od 30 metara nadalje. Sve ulice šire od 26 metara karakterizira kao »luksuzne«.

Projekte ulica od 1899. do 1913. godine, predstavljene ovim prikazom, Lenuci namjenjuje novim predjelima – proširenju grada, osim osnove iz 1893. za predio istočno od Jelačićeva trga (gornju Vlačku ulicu), koji doduše pripada središtu grada, ali je degradiran zbog potoka Medveščaka i zapušten. Urbanističkim oblikovanjem Lenuci ga uključuje u Donji grad, usredotočen napose na prometnu funkciju (povezivanje s daljim istočnim dijelovima grada), ali i na povijesnu vezu s biskupskim gradom, odnosno na iskon: *Vicus Latinorum*. Projektima Ksaverske ceste (1899.), ulice Medveščak (1906.) i napokon »Radialne ceste« (1905. i 1909.), uočava i valorizira tok i smjer potoka Medveščaka nakon rekonstrukcije – dijelom još otvorenoga, dijelom pokrivenoga (nadsvedenoga) – kao magistrale najprije sjevernoga ruralno-ladanjskog područja, potom novoga istočnog predjela onkraj Donjega grada i – što je jednako važno, kao ishodišta urbanizacije i singularnosti njihova identiteta. Budućnost će potvrditi naznake očekivanja sadržanih u tim Lenucijevim projektima: Medveščak će do 1938. postati najraskošnijom zagrebačkom avenijom epohe, zahvaljujući suradnji arhitekata Ivana Zemljaka, Josipa Seissela i vrtnog arhitekta Cirila Jegliča. Istodobno će se formirati drugi, višedijelni prospekt: današnjim ulicama Franje Račkoga, Trgom žrtava fašizma, Ulicom kneza Višeslava do Parka kralja Petra Krešimira IV. Otvaranjem Doma likovnih umjetnosti 18. prosinca 1938. definiran je prvi od dvaju parkova na toj osi, a iste je godine za javnost otvoren drugi, Petra Krešimira IV., remek-djelo Cirila Jegliča s jedinstvenim doprinosom Josipa Seissela, fontanom *Kozmički ciklus*. Tijekom 1930-ih, a i zahvatima nakon Drugoga svjetskog rata Ksaverska cesta protegnut će se do rubova Medvednice kao magistrala kojoj se priklanjaju dijelom izgrađene, dijelom još zelene padine široke doline bivšeg potoka. I cesta 101, od 1909. Ulica Ivana Vončine, realizirana je gotovo prema projektu iz 1906. godine, iako bez tramvajske pruge i drvoreda; ostala je jedinom vezom iz Vlačke ulice do Šalate.

Najdetaljnije je razrađen projekt avenije (»Sjajne ulice«) iz 1905. posred prostranog područja od Draškovićeve ulice do



16. Primjeri profila njemačkih avenija (Stübben, 1890., 86)
Examples of German avenue profiles

Maksimira, predodređenog nestankom potoka Medveščaka za ekstenziju Donjega grada. Po dimenzijama i razvedenosti profila ima karakter onodobne europske velegradske avenije. Lenuci u opširnom obrazloženju piše da je upravo ona »služila za podlogu kod izradbe tog regulatornog nacrt, te je tim temeljnim pravcem uvjetovan čitav ostali razmjštaj, smjer i jakost svih inih glavnih, spojnih i nuzgrednih žila«. Možda je ta osnova više od drugih svojevrstna prefiguracija tog dijela grada, koji će glavne urbanističke i arhitektonske značajke dobiti u međuratno doba. No Ulica kralja Zvonimira, najvećim dijelom na trasi Lenucijeve avenije, svedena je na puko utilitarnu funkciju glavne prometnice; nema društvenu funkciju šetališta, ni trgove kao cezure više doživljajne vrijednosti, ni simboliku i estetiku kakvu joj je namijenio Lenuci.

Visoku urbanističku i urbanu važnost Lenuci je namijenio još jednoj »sjajnoj cesti«, koju zbog mjesta i karaktera nazivamo Zelengajskom avenijom. I ona sabire više funkcija: kraljeznica je budućeg rezidencijalnog predjela, prometnica, ali najprije šetalište kojom se šumoviti krajolik zagrebačkog sjevera dovodi do samog središta grada. Realiziran je samo fragment, i ovdje motiviran utilitarno. Sve što se do današ-

njih dana planiralo i realiziralo u Kukuljevićevoj ulici, Radničkom dolu, a i na Britanskom trgu ne doseže Lenucijevu urbanističku kulturu, ni viziju transformacije područja koje se trgom rastvara gradu.

Projekti avenija za periferiju, Trešnjevku i Trnje, povezani su s problemom željezničkog čvora, čije je rješenje Lenuci predložio skicom nove generalne regulacijske osnove 1907. godine – uzalud. Iako je stanje ostalo doslovno petrificirano, Lenuci parcijalna rješenja, kao što su rekonstrukcije prijelaza/podvoza ispod pruga, povezuje s prijedlozima urbanizacije područja koja su položajem željezničkih pruga bila osuđena da ostanu periferijom. Projekti za Trešnjevku iz 1900. svjedoče najprije o jednakosti kriterija koje postavlja za urbanizaciju pojedinih dijelova grada, ma gdje se nalazili. Raskošnom avenijom, širom i razvedenijom od svih koje će planirati poslije, teži budućoj četvrti pribaviti urbano dostojanstvo i integrirati je u cjelovitu viziju budućega, mnogo većega grada. Stvarnost ga je prisilila da utopijsku predodžbu trešnjevačke avenije do 1909. svede na projekt ulice, koja ipak ima karakter magistralne urbane osi i uz Tratinsku ulicu izravna je poveznica sa središtem grada. Isto je tako najava gradnje nadvožnjaka s podvozom u osi Kumičićeve ulice 1911. godine – jedinog zahvata koji će se realizirati od svega što je s upravom Ugarske kr. drž. želje-

znica uglavljeno za olakšanje prometa s predjelima južno od pruga – bila poticaj za projekt avenije koja rekonstruiranom starom Miramarskom cestom vodi sve do Save. Velebni prospekt glavna je osovina Trnja. O njegovom budućnosnom potencijalu Lenuci je posvjedočio i u skici svoje generalne osnove iz 1907. u kojoj je Trnje spojeno s Donjim gradom, tvoreći s njime novo središte grada. Iako je glavna osovina Trnja poslije utvrđena istočnije, u produljenju istočnog kraka tzv. Zelene potkove,²⁸ Miramarska cesta jedina je avenija i reprezentativna os u smjeru sjever – jug na području između Savske ceste i Držićeve ulice te željezničke pruge i Ulice grada Vukovara te jedna izravna veza s Donjim gradom. No nije dovršena u duljini koju joj je namijenio Lenuci, čak ni do današnje Slavonske avenije, kamoli Save.

Projekti avenija od 1893. do 1913. godine tvore važan korpus u Lenucijevu opusu. Njima je anticipirao urbanističku koncepciju pojedinih područja i ujedno naznačivao obrise budućega grada. Stvarnost nije uspijevala sustizati Lenucijeve ideje ni ostvariti metropolsku viziju Zagreba, no kad je riječ o njegovim avenijama, one se gotovo sve razabiru u točrtu ili tkivu grada, iako u drukčijim dimenzijama, djelomično i izmijenjenih tokova. Kao glavne prostorne osi one su definirane na prijelazu epoha, kad Zagreb prelazi preko svojih tadašnjih granica – u viziji i utopiji, ali nemalim dijelom i u stvarnosti.

Literatura

- ALBERS, Gerd, *Zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa* (Bauwelt-Fundamente, 117), Braunschweig – Wiesbaden, Vieweg, 1997.
- DOBRONIĆ, Lelja, Izgradnja Zagreba u devetnaestom stoljeću, *Vijesti muzealaca i konzervatora Hrvatske*, 5 (1962.), 144–159.
- CHOAY, Françoise, *The Modern City: Planning in the 19th Century*, New York, Braziller, 1969.
- FRANKOVIĆ, Eugen, Regulatorna osnova istočnih područja Zagreba, *Zbornik za narodni život i običaje JAZU*, 49 (1983.), 245–274.
- FRANKOVIĆ, Eugen, *Lenuci Zagrebu. Urbanističko planiranje Zagreba od 1892. do 1914.*, katalog istoimene izložbe, Zagreb, Muzej za umjetnost i obrt, 1988.
- FRANKOVIĆ, Eugen, Lenucijeva era, *Arhitektura*, 204/207 (1988.), 81–111.
- HALL, Thomas, *Planung europäischer Hauptstädte. Zur Entwicklung der Städtebaues im 19. Jahrhundert*, Stockholm, Almqvist & Wiksell International, 1986.
- KNEŽEVIĆ, Snješka, Regulatorna osnova Milana Lenucija za dio Zagreba od željezničke pruge do rijeke Save iz godine 1907., *Radovi Instituta za povijest umjetnosti*, 16 (1992.), 169–197.
- KNEŽEVIĆ, Snješka, Lenuci i 'Lenucijeva potkova', *Radovi Instituta za povijest umjetnosti*, 18 (1994.), 169–189.
- KNEŽEVIĆ, Snješka, Željeznička pruga – omča Zagreba [proširena varijanta studije iz 2003.], u: Snješka Knežević, *Zagrebu u središtu*, Zagreb, Barbat, 2003., 155–183.
- KNEŽEVIĆ, Snješka, Milan Lenuci and the Urbanism of Zagreb, u: Eve Blau – Ivan Rupnik (ur.), *Project Zagreb. Transition as Condition, Strategy, Practice*, Barcelona, Actar, 2007., 84–90.
- KNEŽEVIĆ, Snješka, Urbanističke osnove Zagreba u razdoblju modernizacije, *Peristil*, 62 (2019.), 21–39.
- KOCH, Wilfried, Stadtentwicklung, u: Wilfried Koch, *Baustilkunde*, Gütersloh – München, Wissen Media Verlag – Bertelsmann, 2006., 390–423.
- MARUŠEVSKI, Olga, Izgradnja Zagreba, u: Olga Maruševski, *Iso Kršnjavi kao graditelj*, Zagreb, Društvo povjesničara umjetnosti, 1986., 220–244.
- STÜBBEN, Joseph, Die verschiedenen Straßenarten, ihre Breiten und Längen; Die Längen- und Querschnitte der Straßen; Die Straßen von besonderer Art, u: Joseph Stübben, *Der Städtebau*, Darmstadt, 1890., 61–76, 77–106, 106–141.
- STÜBBEN, Joseph, Der Umbau der inneren Stadt Agram, *Deutsche Bauzeitung*, XXXI, 53 (1897.), 330–331, 333.

Literatura o Milanu Lenuciju

- Milan Lenuci, *Dom i svijet*, 21, 1891., 324
- Zagreb od godine 1892. do godine 1902*, Zagreb: 81 i 82
- Znameniti i zaslužni Hrvati 925 – 1925*, Zagreb: 160

Bilješke

1 Milan Lenuci (Karlovac, 30. srpnja 1849. – Zagreb, 16. studenog 1924.). Godine 1874. zaposlio se kao podmjernik u Građevnom uredu Gradskog poglavarstva u Zagrebu; 1878. postavljen je za upravitelja Gradskog vodovoda; 1882. imenovan gradskim inženjerom; 1891. postavljen za predstojnika/ravnatelja Gradskog građevnog ureda; 1892. imenovan gradskim nadinženjerom, 1896. građevnim tehničkim savjetnikom. Umirovljen je 1912., ali je nastavio raditi i 1913. godine.

2 Naredbom o provedbi zakona o teritorijalnom proširenju grada od 17. prosinca 1899. (stupila na snagu 1. siječnja 1900.) Zagrebu je pripojena porezna općina Laščina i veći dio općine Resnik sa selima Borongaj, Petruševac i Vukomerec, koji su konstituirani kao nova gradska općina Žitnjak.

3 Gradnju kanalizacije i premještanje Medveščaka predviđalo se objema regulatornim osnovama, iz 1865. i 1887., a pripremalo sljedećih godina. Gradska skupština odobrila je 5. prosinca 1892. generalnu osnovu kanalizacije i premještanja Medveščaka; glavni odvodni kanal počinje se graditi 1893., a potom ostali dijelovi tako da je sustav uglavnom izgrađen do 1902. godine. Premještanje potoka Medveščaka izvedeno je od 1896. do 1898. godine.

4 SNJEŠKA KNEŽEVIĆ, Regulatorna osnova Milana Lenucija za dio Zagreba od željezničke pruge do rijeke Save iz godine 1907., *Radovi Instituta za povijest umjetnosti*, 16 (1992.), 169–197; SNJEŠKA KNEŽEVIĆ, Željeznička pruga – omča Zagreba, u: Snješka Knežević, *Zagrebu u središtu*, Zagreb, Barbat, 2003., 155–183.

5 Novo korito Medveščaka, dijelom otvoreno, dijelom nadsvedeno, protezalo se od mjesta korekcije na Ksaverskoj cesti budućom ulicom Na Medveščaku, Ribnjakom, Draškovićevom ulicom te dijagonalno današnjom Ulicom F. Račkoga, današnjim Trgom žrtava fašizma, današnjom Ulicom kneza Mislava preko Trga kralja Petra Krešimira IV. do željezničke pruge, ispod koje se spaja s otvorenim glavnom odvodnim kanalom koji vodi do Save.

6 Na toj su osnovi zasnovane dvije velike regulacije: Jelačićeva trga i područja istočno od njega iz iste godine, a potom nešto revidirana osnova za njega iz 1896. godine. Tu osnovu Lenuci je izložio 1896. na Milenijskoj izložbi u Budimpešti, izazvao pažnju Josefa Stübbena, najvećeg autoriteta na polju gradogradnje koji ga je 1897. pod naslovom *Der Umbau der inneren Stadt Agram* objavio kao uzorni rad u časopisu *Deutsche Bauzeitung*.

7 Posred trga od 1911. vodi tzv. mirogojska tramvajska pruga (Jelačićev trg – Bakačeva – Nova Ves). Godine 1931. premještena je na novu trasu: Ribnjak – Medveščak, nakon što je u ulici Medveščak 1930. presvođeno otvoreno korito potoka. To će omogućiti uređenje ulice Medveščak 1932. i regulaciju Gupčeve zvijezde (1932. – 1935.). Pošto je 1930. i na Ksaverskoj cesti presvođeno korito Medveščaka, 1933. godine bit će izgrađena nova dionica tramvajske pruge od Gupčeve zvijezde do križanja s Jandrićevom ulicom. Detaljnom urbanističkom osnovom iz 1932. Ksaverskoj cesti su određene dimenzije: nastavlja se na ulicu Medveščak jednakim profilom, iznad presvođenog korita potoka vodi dvotračna tramvajska pruga obrubljena sa zapadne strane drvoredom, kao na Medveščaku.

8 Jašiona će se proširivati do 1900. godine, kad će biti uređeno i vježbalište. Lenuci je 1906. izradio projekt adaptacije Jašione za središnju tržnicu, ali

će ona 1908. biti adaptirana za potrebe ulanskog eskadrona. Od 1913. do 1915. prostor oko Jašione bio je ustupljen Zagrebačkom zboru, a sama Jašiona predana mu je 1919. godine. Ovdje je djelovao do izgradnje novog sklopa 1936. godine na Savskoj cesti 25. Topnička vojarna sagrađena je 1906. u Ilici 256, a konjanička 1911. na Prilazu baruna Filipovića 23. Generalnu osnovu topničke vojarnje Lenuci je izradio 1900. godine, kad je zapadni dio grada već bio namijenjen vojarnama.

9 EUGEN FRANKOVIĆ, Regulatorna osnova istočnih područja Zagreba, *Zbornik za narodni život i običaje Južnih Slavena*, 49 (1983.), 245–274. Dosad najopširnija analiza geneze i općeg konteksta nastanka regulacije: SNJEŠKA KNEŽEVIĆ (bilj. 4, 1992.). U recenzijama Hrvatskog društva inženjera i arhitekta (užeg i upravnog odbora, 16. i 18. travnja 1905.) upravo urbanističke karakteristike osnove izazivaju priznanje.

10 Odluka o gradnji donesena je 1870., avenija se počela graditi 1872. i izgrađena je do 1885. godine. Autori: Lajos Lechner, Frigyes Feszt i Klein & Fraser. Prigodom Milenijske izložbe 1896. ispod avenije izveden je prvi europski metro (Földati Vasút). Od 2002. nalazi se na Listi svjetske kulturne baštine UNESCO-a. S Malim bulevarom (Kiskörút), nedovršenim prstenom koji se počeo graditi 1866. na mjestu srednjovjekovnih zidova Pešte, Velikim bulevarom (Nagykörút), građenim od 1872. do 1896. i s Anadrásy út Budimpešta stječe karakter europske metropole.

11 SNJEŠKA KNEŽEVIĆ, Urbanističke osnove Zagreba u razdoblju modernizacije, *Peristil*, 62 (2019.), 21–39.

12 Za Šalatu je u drugoj polovini 19. stoljeća iznesen niz planova: tako je još 1870. godine ondje predložena lokacija za središnje groblje, što je 1872. osujetila nespremnost nadbiskupa i Kaptola da se liše svojih velikih posjeda. Izgradnja Zemaljske bolnice ondje se planira 1883. godine, no i taj naum nailazi na prepreke zbog nabave zemljišta. Ipak, regulatorna osnova iz 1887. godine smješta ondje javnu bolnicu i »veliko igralište za djecu, odnosno perivoj«; navedeno je i nekoliko komunikacija koje bi Šalatu povezale s gradom: s Ribnjaka stube na mjestu nekadašnjih Skalina na Kalvariju i pješačku stazu, produljenje Listne ulice (danas Novakove), rekonstrukciju Gospodarske/Bukovačke ceste (danas Adolfa Webera), a iz sredine donje Vlačke novu cestu (danas Vončininu). Iste se godine Šalata razmatra kao lokaciju za pješačku vojarnu, za što se napose zalažu »vojni krugovi«, dok se 1889. godine, u kritičkom osvrtu na mjesto »radničkog predjela« – u osnovi iz 1887. u industrijskoj zoni na Trešnjevci – predlaže lokacija na zaravni Šalate. Vidjeti u: SNJEŠKA KNEŽEVIĆ, Nadbiskupski / Langov trg: Mijene i poništenje, *Radovi Instituta za povijest umjetnosti*, 28 (2004.), 250–270.

13 Generalna osnova ceste do gradilišta kr. zem. bolnice od Ribnjaka, 1905., Državni arhiv u Zagrebu, Zbirka građevne dokumentacije (nadalje: HR-DAZG-1122), 73, sv. 80. – Položajni nacrt: Gradilište za kr. zem. bolnicu na Šalati, studeni 1906. i Generalna osnova ceste br. 101 vodeće iz Vlačke ulice do Voćarske ceste sa zasnovanim ogrankom na gradilište za kr. zem. bolnicu na 'Šalati', studeni 1906., HR-DAZG-1122, 73, sv. 80, te Osnova za stube, vodeće od Nadbiskupskog trga do gradilišta kr. zemaljske bolnice na 'Šalati', 1906., HR-DAZG-1122, 352.

14 Detaljna osnova ceste br. 101 zasnovane iz Vlačke ulice do Voćarske ceste sa ogrankom na 'Šalatu', 1908. i Položajni nacrt priključka

novozasnovane ceste na 'Šalatu' do Voćarske ceste i ogranka do Gospodarske ceste, 1908., HR-DAZG-1122, 73, sv. 80.

15

Prijamna bolnička zgrada adaptirala bi se za internat muške učiteljske škole, za školu bi bio izgrađen novi objekt, a uredilo bi se i školsko »uzorno gospodarstvo«. U dvije sagrađene zgrade useljava se netom osnovana Druga realna gimnazija, a iz Gornjega grada preseljava Plemićki konvikt. Nastava počinje 1913. godine.

16

MARINA BAGARIĆ, *Arhitekt Ignjat Fischer*, Zagreb, MeandarMedia, 2011., 82–100.

17

Vidjeti: SNJEŠKA KNEŽEVIĆ, Britanski trg u Zagrebu, *Godišnjak zaštite spomenika kulture Hrvatske*, 17 [1991.] (1993.), 9–43.

18

»Kada se za sparnih dana dodje Ilicom do trga grofa Ladislava Pejačeviča osjeća se odmah struja svježeg gorskog zraka, koja pritiče u grad kroz dolinu potoka Kraljevca; a preko kućarica Radničkog dola pruža se prekrasan vidik na bujnu zelenu 'Zagrebačku goru' sa Medvedgradom, Sv. Jakobom i najvišim njenim vrhuncem Sljemenom. – U interesu je čitavoga grada Zagreba, da se prediel grada, ležeći sieverno od navedenog trga tako regulira, da bude prtok svježeg zraka sa zagrebačke gore čim izdašniji a da bude pogled na goru čim bolje užuvan. Povodom privite molbe i zaključka odbora gr. zastupstva za regulaciju grada izradio je gradski gradjevni ured dvie alternativne osnove za regulaciju Radničkog dola, odnosno prediela između obronka 'Pantovčaka' i 'Josipovca' (Mošinskove ceste).« Kao i za »sjajnu ulicu« za istočni dio grada iz 1905. godine, i za ovu aveniju očuvana je opsežna tekstualna dokumentacija, ne i regulatorna osnova.

19

Godine 1911. izrađena je regulatorna osnova Goljaka s istočnom stranom Pantovčaka, a potom i detaljna osnova Radničkog dola, spomenuta u dokumentaciji, ali ona nije očuvana (ili pronađena). Položajni nacrt Radničkog dola s ucrtanim parcelama posjednika i elementima regulacije iz 1912., jedini je grafički dokument koji upućuje na projekt velebnе avenije iz 1911. godine. Priložen je odgovoru Gradske općine na tužbu građana, a sadrži i opsežno Lenucijevo obrazloženje projekta. Između ostalog Lenuci kaže: »Iz položajnog nacrt, koji se prilaže, vidi se na prvi pogled kako se usljed zasnovane regulacije povoljno mijenja stanje zemljišnog posjeda privatnih interesenata s jedne strane – ali i kakove su žrtve koje s druge strane iziskuje ta radikalna operacija«.

20

Nova izmjera grada počela je 1908. i dovršena 1914. godine. Mape su tiskane u Budimpešti 1915. godine.

21

HR-DAZG-1122, 58, 6.332/II 1883. Gradsko poglavarstvo zahtijeva povišenje propusta/podvoza ispod pruge Zagreb – Sisak od 3,40 na 3,54 m – Hrvatski državni arhiv, Zemaljska vlada. Odjel za unutarnje poslove (nadalje: HR-HDA-79), 814. Prigodom gradnje Državnog (Glavnog) kolodvora izvedeni su spojna pruga do Južnog (Zapadnog) kolodvora i spojni luk do pruge Zagreb – Karlovac, koji su na dva mjesta prešli Savsku cestu. Prijelazi preko

pruga bili su opskrbljeni brkljama. Novi kolodvor i nove pruge predani su u promet 1. srpnja 1892. godine. Još 25. veljače 1890., prigodom obilaska terena za kolodvor i pruge, zastupnici Gradskog poglavarstva tražili su da se premosti barem prijelaz spojne pruge na Savskoj cesti zbog lakšeg odvijanja kolnog prometa, ali to je tada odbijeno. Rasputnica pruga na Savskoj cesti, zvana delta i triangel, bio je jedan od težih problema za funkcioniranje prometa.

22

HR-HDA-79, 815. Zapisnik obilaska terena samoborske pruge 1. srpnja 1899. godine.

23

HR-DAZG-1122, 58, Podvozi na Ciglani. U navedenom svežnju čuva se sva tekstualna i velik dio grafičke dokumentacije o tom problemu. Na raspravu 19. svibnja 1900. pozvani su predstavnici Gradskog poglavarstva Zagreba, Ugarskih kr. drž. željeznica iz Budimpešte i njezine zagrebačke uprave, Južne željeznice iz Budimpešte i njezine zagrebačke uprave te tvrtke Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft (Berlin – Beč) koja je gradila Samoborsku željeznicu.

24

HR-DAZG-1122, 58, Podvozi na Ciglani; HR-HDA-79, 68.322, 14. listopada 1902. godine: u odgovoru Vlade na zahtjev o rekonstrukciji pruga ponovno se navodi da su je željeznice odbile financirati, ali će Vlada potpomoći svojim prilogom. Ujedno poziva Gradsko poglavarstvo da izradi detaljnu osnovu uređenja dijelova grada gdje se podvozi nalaze.

25

Godine 1935. izveden je nadvožnjak na Tratinskoj cesti (prigodom uvođenja tramvaja); 1937. izvedeni su nadvožnjaci na Varaždinskoj cesti (Ulici grada Vukovara) i na Novoj cesti (na ulazu u Knežiju); 1939. na Savskoj cesti kod Veslačke ulice (prigodom gradnje novog željezničkog mosta). Projektirao ih je Juraj Denzler u suradnji s Mladenom Kauzlaricom u duhu nove konstruktivne estetike.

26

SNJEŠKA KNEŽEVIĆ (bilj. 4, 1992.); SNJEŠKA KNEŽEVIĆ (bilj. 4, 2003.).

27

JOSEPH STÜBBEN, Die verschiedenen Straßenarten, ihre Breiten und Längen; Die Längen- und Querschnitte der Straßen; Die Straßen von besonderer Art, u: Joseph Stübben, *Der Städtebau*, Darmstadt, 1890., 77–106.

28

Ta se os javlja u modernističkoj generalnoj regulacijskoj osnovi, dovršenoj 1936., prihvaćenoj 1938. godine, te poslije u nizu studija i urbanističkih planova nakon Drugoga svjetskog rata. Realiziran je fragment od Ulice grada Vukovara Ulicom hrvatske bratske zajednice do Slavonske avenije: u sredini je parkovni potez s fontanama, na njegovu početku spomenik Franji Tuđmanu, dok je zgrada Nacionalne i sveučilišne knjižnice jedini realiziran arhitektonski soliter od svih namijenjenih toj osi. Na trnjanski dio osi nadovezuje se preko Mosta slobode Aleja Većeslava Holjevca, vodeći u Južni ili Novi Zagreb.

Summary

Snješka Knežević

Lenuci's Avenues as the New Spatial Axes of Zagreb

In 1891, Milan Lenuci (Karlovac, July 30, 1849 – Zagreb, November 16, 1924) was appointed Head of the City Construction Office at the Zagreb City Administration and became, in modern vocabulary, the main urban planner of Zagreb. The focus of his work was on development projects and general planning. The largest communal undertaking of the epoch, the city sewerage, entailed the rechanneling of the Medveščak stream away from the city centre. In the 1890s, Lenuci wrote a number of studies on the urbanization of the area around the former streambed as well as those with the new one after the reconstruction of 1896–1898, which was in some sections open and in others covered. The paper presents his projects for the said areas from 1893 to 1906 in chronological order. These included the Vlaška Street, the former diocesan suburb (Vicus Latinorum) just east of the main city square, Jelačić Square (1893), the central part of the Medveščak valley in the northern part of the city, with Ksaverska and Mlinarska roads (1899), the spacious rural area east of the previously formed new centre, the Lower Town (1905, 1909), and the Calvary Hill / Šalata, where the construction of a large hospital complex was planned (1906). Thereby the main motif, as an element of integration and identity bearer, was the regularly wide and mostly richly configured avenue as the starting point in designing the entire area. Lenuci applied the same principle in other places as well, such as the valley of the Kraljevec stream in the western part of the city, covered in several stages from 1883 to 1910, where he planned a long avenue with a promenade in 1911, or the peripheries of Trešnjevka and Trnje, where urbanization was hindered by railway tracks that fragmented the city territory. As for the western periphery (Trešnjevka), Lenuci proposed in 1900 a wide avenue/promenade as the main axis, which was in 1909 reduced by a half in width due to the unwillingness of the Hungarian State Railways to participate in the reconstruction of the underpasses and roads under the tracks. For the second area (Trnje), Lenuci also planned an avenue/promenade in 1913, as the Hungarian Railways had finally consented to construct a viaduct and a road the previous year. Lenuci based the format of his avenues and main streets – their character and shape, size and profile – on his knowledge of the city as a whole, his own developmental vision presented in a draft of the General Regulatory Plan of Zagreb in 1907, recent theoretical literature, and his impressions from study visits to various European cities.

The future confirmed the indications of Lenuci's expectations contained in these projects: by 1938, Medveščak had

become the most luxurious avenue of Zagreb. At the same time, a second, multi-part thoroughfare was created: from today's Franjo Rački Street via Victims of Fascism Square and Duke Višeslav Street to King Peter Krešimir IV Park. With the opening of the House of Fine Arts on December 18, 1938, the first of the two parks along that axis was defined, and the second, King Peter Krešimir IV Park, was opened to the public in the same year. During the 1930s, with the urban interventions following World War II, Ksaverska Road reached the edges of Mount Medvednica as a major communication line along the slopes of the wide former streambed, partly with houses and partly still green. The most detailed project was that from 1905 and concerned an avenue (the "Glamorous Street") in the midst of the area between Draškovićeveva Street and Maksimir Park, which in terms of its dimensions and configuration resembled other European metropolitan avenues of the time. However, King Zvonimir Street, mostly following the line of that avenue, was reduced to a mere large road with a utilitarian function. Lenuci further assigned high urban importance to the avenue on the site of the Kraljevec stream, intending to bring the wooded landscape of Zagreb's north to the very centre of the city. However, only a fragment of it was realized: the Kukuljevićeveva Street. His projects of the peripheral avenues in Trešnjevka and Trnje testify primarily to the equal criteria he set for urbanizing individual parts of the city, no matter where they were located. The avenue that leads all the way to the Sava river along the reconstructed old Miramarska Road was partially realized: this magnificent thoroughfare is still the main axis of Trnje. However, it was not completed in the length intended by Lenuci, neither to today's Slavenska Avenue nor to the Sava.

The avenue projects from 1893 to 1913 are an important part of Lenuci's oeuvre. They anticipated the urban concept of certain areas and at the same time indicated the outlines of the future city. The reality could not keep up with Lenuci's ideas or realize his metropolitan vision of Zagreb, but when it comes to his avenues, they are almost all still discernible on the map or in the fabric of the city, albeit in different dimensions and partly altered in their course. As the main spatial axes, they were defined at the beginning of an epoch when Zagreb would cross its former borders – perhaps mostly in vision and utopia, but to a considerable extent also in reality.

Keywords: Milan Lenuci, Zagreb, urban planning, avenue projects