

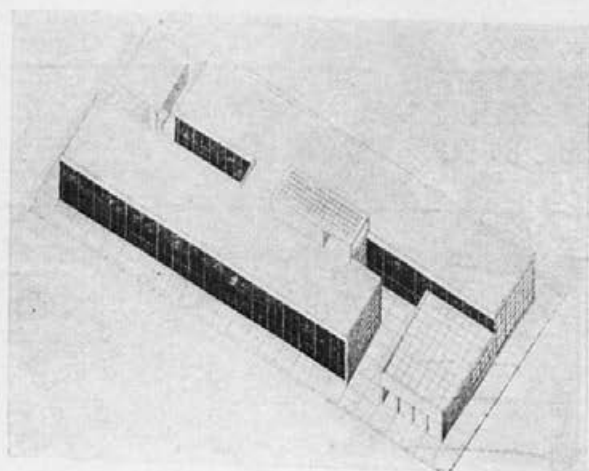
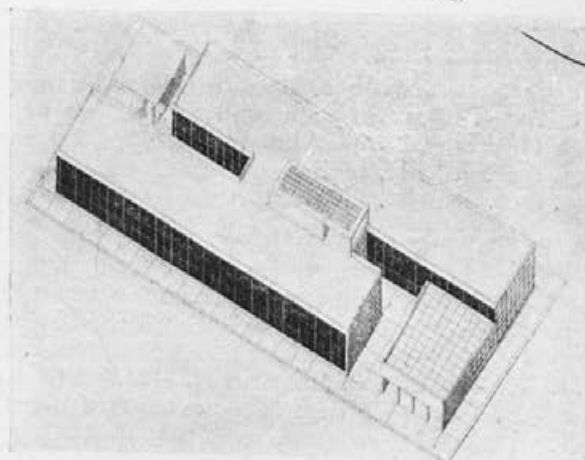
Poštarina plaćena u gotovom

REVUIJA ZA GRAĐEVINSKU, LIKOVNU I PRIMENJENU UMETNOST
REVUIJA ZA STAVBNO, LIKOVNO IN UPORABNO UMETNOST
REVUE DE L'ARCHITECTURE ET DE L'ART

1933

3-4

LETO III.



VSEBINA: Masami Makino: O arhitekturi
Japana 34/38 Aleksander Popp:
Problem gradnje mest dandanes 39/41 Antolić: Grad
i društvo 42/46 Baldasar: Stambena zgrada Glavne
Bratinske Blagajne u Sarajevu 47 Leko: Privatna zgrad-
ba v Beogradu 48 Löwy: Novogradnje na Zakladi-
nom Bloku u Zagrebu 49 Najman: Zgrada u Vlajko-
vićevoj ulici br. 20 50 Ciciliani: Stambena kuća g. J.
M. u Splitu 51 Belobrč: Idejna skica za Privilegovanu
Agrarnu Banku u Beogradu 51/52 Fatur: Lekarna Žab-
kar na Jesenicah, Osnutek 53 Grabrijan: S srednje
tehnične škole v Sarajevu 54/55 Fatur: Delovna soba
g. profesorja T. 56/59 Delo in oblikovanje 58/59 Klein:
Steklorezna vrata v vili g. M. 60 Vidaković: Zar mo-
derna arhitektura u Dalmaciji? 61/62 Čistoća i Zagreb
62/63 Dubový: Izložbe u Beogradu 63/64

ARHITEKTURA

ARHITEKTURA

Revija za gradevinsku, likovno i primenjenu umetnost. - Pretplata godišnje Din 120.—, za inozemstvo Din 150.—. - Uprava: Gajeva ulica 9. - Izdaja Konzorcij »Arhitekture« (ing. arch. Dragutin Fatur). - Odgovorni i tehnički urednik Jože Žigon. - Redakcioni odbor Beograd: dr. ing. arch. J. Dubovy, ing. arch. M. Zloković, ing. arch. B. Kojić, ing. arch. B. Maksimović. - Redakcioni odbor Zagreb: arh. M. Vidaković, arh. J. Pičman, ing. arch. Zemljak. - Grafički radovi Jugoslovanske tiskarne u Ljubljani (K. Čeč).

ARHITEKTURA

Revija za stavbno, likovno in uporabno umetnost. - Naročnina letno Din 120.—, za inozemstvo Din 150.—. Uprava: Gajeva ulica 9. Izdaja konzorcij »Arhitekture« (ing. arch. Dragutin Fatur). - Odgovorni in tehnični urednik Jože Žigon. - Redakcijski odbor Beograd: dr. ing. arch. J. Dubovy, ing. arch. M. Zloković, ing. arch. B. Kojić, ing. arch. B. Maksimović. - Redakcijski odbor Zagreb: arh. M. Vidaković, arh. J. Pičman, ing. arch. Zemljak. - Grafično delo Jugoslovanske tiskarne v Ljubljani (K. Čeč).

ARHITEKTURA

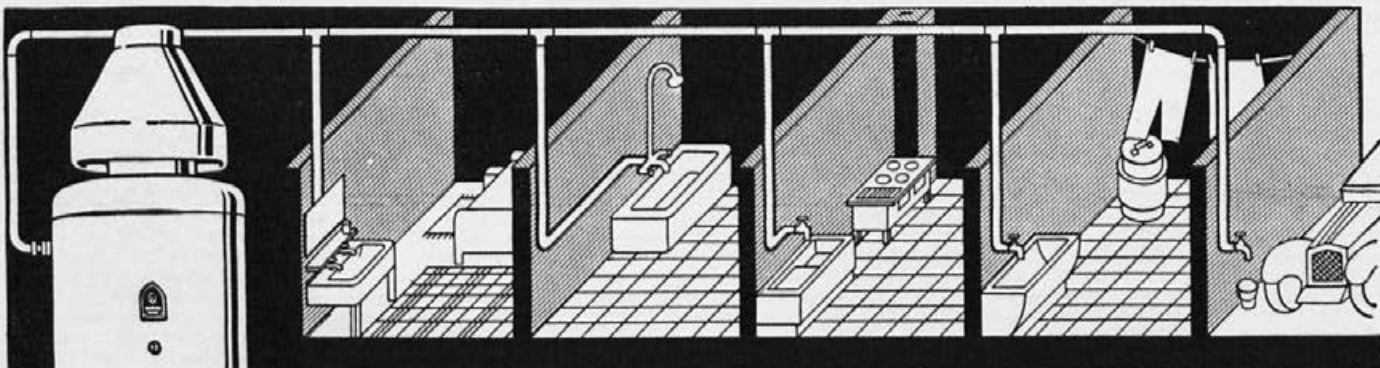
Revue de l'architecture et de l'art. - Prix de l'abonnement annuel Din 120.—, pour l'étranger Din 150.—. Rédaction: Ljubljana, Gajeva ulica 9. - Publiée par l'association »Arhitektura« (ing. arch. Dragutin Fatur). Rédacteur responsable: Jože Žigon. - Travail graphique: Jugoslovanska tiskarna, Ljubljana (K. Čeč).

**ČRKOSLIKARJA
SPECIJALISTA**

Pristov & Bricelj
Ljubljana, Resljeva
cesta 39 — Tel. 29-08

STEKLO

JULIJ KLEIN
LJUBLJANA, WOLFOVA
ULICA 4 — TEL. 33-80



Vedno vročo vodo

vsako uro, vsak letni čas in neodvisno od vsake kurjave vam daje

VAILLANT AUTO-GEYSER

Türsystem AGT 13. Ta plinski aparat za vročo vodo oskrbuje poljubno število prostorov v hiši in ne potrebuje nobene postrežbe, ker popolnoma avtomatično prižiga in ugaša plamen, če se odpre ali zapre pipa za vročo vodo v kakem prostoru

Prospekte dobite brezplačno od plinarne

Vaillant je svetovnoznan, kajti

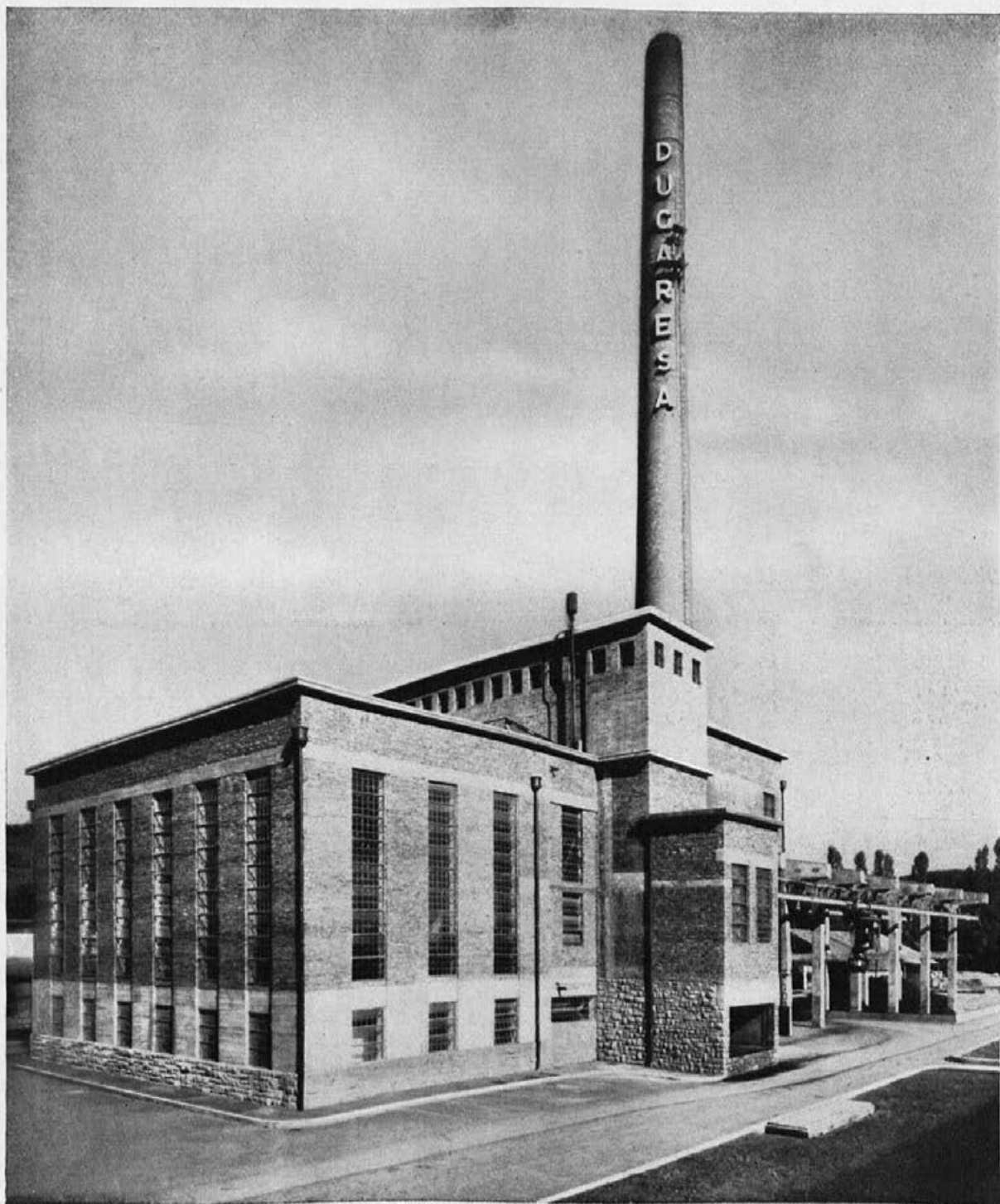
»Kar prinaša Vaillant — je dobro!«



Vaillant

HERAKLITH

laka građevna ploča, tehnički savršena, za potpunu izolaciju i zaštitu protiv vatre ●



Nova kalorična centrala tvornice u Dugoj Resi — Svi krovovi su izolovani Heraklith pločama Foto: Firšt, Zagreb

Konstruktivski crteži, preporuke, kao i ostale tiskanice dobivaju se kod ovlašćenih Heraklith-zastupnika:
»MATERIAL« trg. dr. z o. z., LJUBLJANA, Tyrševa c. 36 ● JULIO DEUTSCH, ZAGREB, Miramarska c. 20
SCHOMANN & BAUER, NOVI SAD ● »OGREV«, BEOGRAD, Karadjordjeva 4 ● M. BETTIZA I SIN, SPLIT

Suho lepljene

znamke



vezane plošče
(šper-plošče)

»Ukod«

PRVA JUGOSLAVENSKA TVORNICA UKOČENOG DRVA D. D.

TVORNICA: SUŠAK, Telefon štev. 5

SKLADIŠČA:

BEOGRAD, Pariska ul. 13
Telefon štev. 27-704

LJUBLJANA, Tyrševa c. 31

Telefon štev. 32-49

ZAGREB, Samostanska ul. 8
Telefon štev. 85-48

Stalna zaloga: okume, jelše, bukev
dimenzije plošč: 220/122, 200/122

Posetite in oglejte si bogato založeno trgovino
azalej, ciklam, šmarnic, orhidej, nageljnov i. t. d.
v cvetličarni



KORSIKA

ALEKSANDROVA CESTA
PALAČA »DUNAV«

MIKLOŠIČEVA CESTA
POLEG HOTELA »UNION«

Tel. 2489 in 2341

Lastna vrtnarija: Bleiweisova c. Tel. 3188



Vrata palače „Nidjô“ iz 17 vijeka (Kioto)
Portail de palais „Nidjô“ du XVII^e siècle (Kioto)

O ARHITEKTURI JAPANA

(De l'architecture japonaise)

Napisao za »Arhitekturu« ing. Masami Makino (Tokio)

Do prve polovine devetnaestoga vijeka japanska se arhitektura pretežno razvijala pod utjecajem Kine; a u isto vrijeme ona je sačuvala originalni duh naših pradjedova.

Mi imamo veliki broj drevnih budističkih hramova koji su primjeri stila oživotvorena pod utjecajem Kine. Postoji jedan hram iz god. 610 po Hr., koji se zove Hôryûdji; taj je hram najstarija drvena konstrukcija koja uopće postoji u svijetu. Međutim šintoistički hramovi — »Djindja« — jesu takova arhitektonska djela koja su sačuvala oblik, dispoziciju i originalni duh naših pradjedova iz prebudističke epohe.

Japanska je arhitektura po tome osebujna što sve građevine — ma da su strani utjecaji očigledni — imaju ipak obilježje nacionalnih karak-



Stara kuća iz 17 vijeka
Ancienne maison du XVII^e siècle

teristika. I dalje: kada neposredan utjecaj stranih zemalja počne slabiti, Japanci stvaraju kompromis između tuđinskih elemenata i originalnih pobuda. Tada nastaje ono što je tako karakteristično po japanski ukus — t. zv. »japaniziranje«.

U vezu sa zapadnim zemljama Japanci su stupili polovinom šesnaestoga vijeka. No to nije dugo potrajalo, pošto je zakon religije zabranjivao miješanje s drugim narodima. Od 1630 do 1867 Japanci su izuzetno smjeli općiti samo sa Kinom i Nizozemskom. Ali kada je veliki vlastodržac Meidži sio na carski prijesto, i srećno privoio revoluciju kraju, prilike se sasvim izmijenile. Veze sa svima zemljama bijahu 1867 god. ponovno uspostavljene. I tako započe sebi utirati put u Japan civilizacija zapadna i američka.



Prof. arh. Itô

Musej „Okoura“ u Tokiju (1927 g.)
Musée „Okoura“ à Tokio (1927)

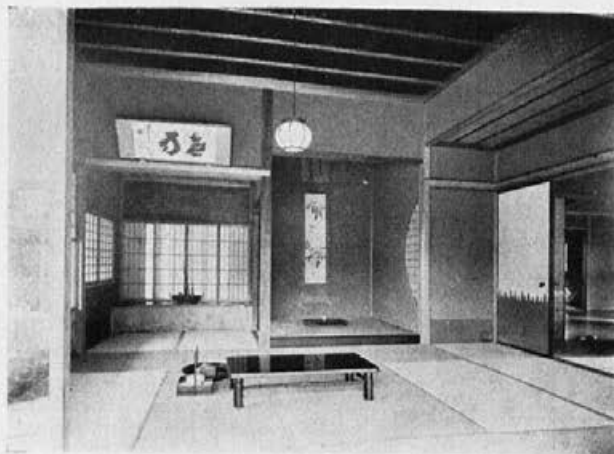


Arh. F. L. Wright

Hotel „Impérial“ u Tokiju
Hôtel „Impérial“ à Tokio

Oko 1880 god., i nešto kasnije, arhitekti, koji su došli iz Evrope, sagradili su niz velikih biroa, rezidencija i drugih reprezentativnih građevina. Ovi su arhitekti vršili veliki utjecaj na japanske arhitekta, naročito na podmladak, koji je studirao arhitekturu uglavnom na državnom univerzitetu u Tokiju. Samo se po sebi razumije da su japanski arhitekti, koji su tako pomno studirali evropsku arhitekturu, gradili u zapadnim stilovima. Ali oni se nisu zadovoljavali samo time, nego su pokušavali da rekonstruišu oblike stare japanske arhitekture evropskim metodama i materijalom, opekom i kamenom. Stvorili su tako stil kompromisni. Ovo je svakako bio jedan od najkomičnijih perioda u historiji japanske arhitekture.

Ima po prilici kojih dvadeset godina otkako se i kod nas pojavila secesija. Mladi japanski arhitekti, većinom apsolvirani državnoga univerziteta u Tokiju, udružili se u zajednicu i dadoše joj ime »Japanski secesionisti«. Naravno, u početku oni su bili u teškom položaju, ali su — zagovarajući fanatički svoje ideje — s mnogo dobre volje kročili naprijed. Izložba »Taishô« u Tokiju bila je veliko iznenađenje za sav japanski svijet. Naime, sve izložbene zgrade secesionisti su sagradili u novoj maniri. A te građevine bijahu tako neobične za japansku publiku. Japanski secesionisti učinili secesiju slavnom. U stvari oni nisu bili osvjedočeni secesionisti već samo



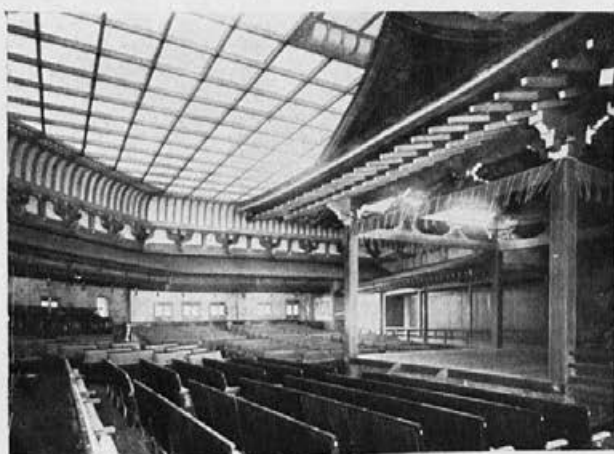
Unutrašnjost jedne kuće
Intérieur d'une maison



Arh. S. Oé Teater „Nôgakou“ u Tokiju (1928 g.). Kompromis kineskoga i modernoga stila
Théâtre „Nôgakou“ à Tokio (1928). Compromis des styles chinois et moderne

temperamentni imitatori stila i osebuje manire evropskih secesionista. Bila je izmijenjena samo odjeća, a u suštinu nije se zalazilo. Pa i pored toga što nisu osjećali tradiciju i pravi duh evropske arhitekture, ja ipak ne poričem da su oni imali i izvjesnih neospornih zasluga.

Zar nije upravo neoprostiva pogreška što su oni zanemarili originalni duh i zaboravili uvjete (nacionalnost, klima itd.) naše zemlje? Također i kasnije oni su nauku o funkcionalizmu, pokret internacionalne arhitekture, »holandesku« školu, ekspresionizam itd., itd. isključivo »upo-



Arh. S. Oé Teater „Nôgakou“ — unutrašnjost
Dnevna konstrukcija
Théâtre „Nogakou“ — intérieur
Construction en bois

znawali« sa fotografija što su ih donosili u svojoj prtljazi oni japanski arhitekti koji su putovali po Evropi i Americi.

Poznati američki arhitekt F. L. Wright bio je pozvan da projektira hotel »Telkokon« u Tokiju. Za vrijeme svoga boravka u Japanu on je sagradio jednu školu za mlade djevojke, nekoliko kuća i vila u okolini spomenutog hotela. Svaka njegova građevina bila je za Tokio »senzacija«.



Arh. Okamura

Mali bazar u drvetu
Petit bazar en bois

Po njemu je prozvan stil u kom je on gradio — »stil Wright«. Njegovi sljedbenici (nekoliko japanskih arhitekata koji su radili u njegovu ateljeu) sagradili su mnogobrojne kuće u »Wright stilu«.

Kada bi htjeli objektivno ocijeniti djelovanje ovoga arhitekta i njegovih učenika, onda bismo morali reći, da je ono mnogo pridonijelo stanju konfuzije u savremenoj japanskoj arhitek-



Arh. Sekine

Banka „Foudô“ u Tokiju
Banque „Foudô“ à Tokio

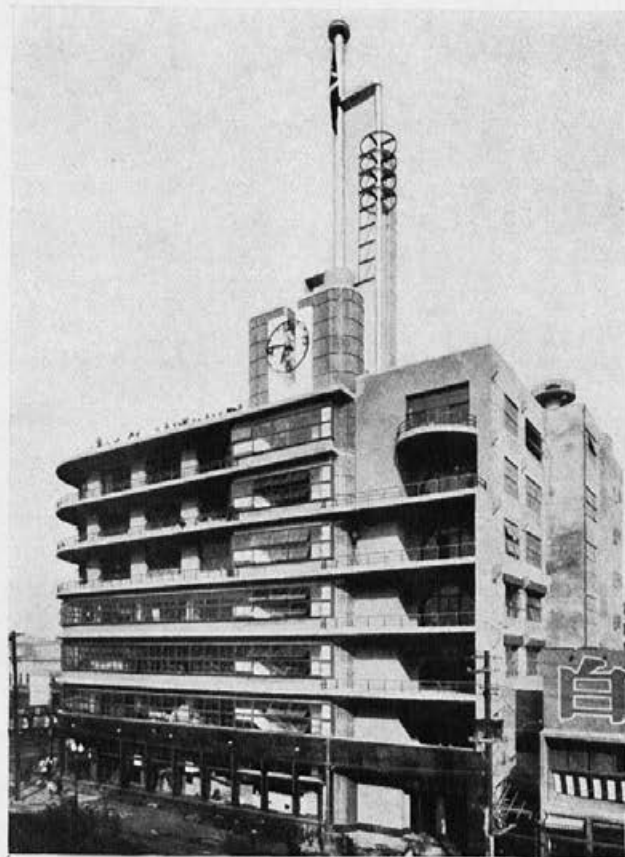
turi. Zaista je smiješno da se danas gradi u svim »historijskim« i »savremenim« stilovima u jednoj tako maloj zemlji kao što je Japan. Međutim sada nekoliko ozbiljnih arhitekata radi na tome da se inauguriše i učvrsti stil japanski našega vremena.

Duh nove arhitekture može da bude sveopći i mjerodavan za svaku zemlju; ali je više nego sigurno da će morati biti respektovane osebnosti pojedinih zemalja. Mislim time reći: nova će arhitektura, već prema tome u kakovom je ambijentu ponikla, imati i stanovite specifične osobine, na temelju kojih će se jasno ispoljiti svijesna težnja za potpunom diferencijacijom. Jer ako vile Le Corbusiera odlično funkcionišu u Francuskoj, to ne znači, da one moraju isto tako funkcionisati i u Japanu. Mi imamo mnogo kiše i sunca, naročito ljeti. Zato tražimo malu strehu iznad prozora. Na taj način »modernizam« se mijenja. Osim toga mi smo prisiljeni da proučavamo konstrukcije radi čestih potresa. Poslije katastrofalnog potresa od 1923 god. započeli su mnogi profesori sa pokusima na tome području.

Izgleda da će njihovi napori biti okrunjeni uspjehom.

Da završim. Japanski arhitekti, sve do naših dana, gradili su u raznim historijskim stilovima ili su imitirali moderne oblike drugih zemalja. Stranci vode još uvijek glavnu riječ i time se može da objasni zašto su japanski arhitekti u pozadini. Ali Japanci su daroviti ljudi, to vam je poznato! I ja sam duboko uvjeren da će već u najskorije vrijeme oni biti tvorci značajnih djela. Iz dana u dan Japanci se bude i, konačno, oni će uzeti znatnog i neposrednog učešća u istinskom pokretu za novo građenje. Nadam se da ću vam za deset — petnaest godina moći poslati niz fotografija modernih građevina koje će poteći od ruke japanskih arhitekata. Moderni japanski arhitekti — arhitekti budućnosti — neće vas razočarati. U to ja nepokolebljivo vjerujem.

(Priredio za štampu Bogdan Rajakovac.)



Arh. Isimoto Trgovačka kuća „Siroki“ u Tokiju (1928 g.)
Grand magasin „Siroki“ à Tokio (1928)

PROBLEM GRADNJE MEST DANDANES

(Le problème de la construction des villes d'aujourd'hui)

L. 1800. je bilo v Evropi 20 velemest. Oznaka »velemesto« se rabi za mesta, ki imajo čez 100 tisoč prebivalcev. L. 1930. je imela Evropa že 200 velemest, število se je torej podesetorilo.

To naraščanje razumemo samo, če obenem pomislimo, da je živelo okrog 1800 v Evropi 180 milijonov ljudi in da se je zvišalo to število do začetka svetovne vojne na 450 milijonov.

Industrijalizacija je pospeševala zlasti v zahodni Evropi tvoritev velemest. Napačno pa bi bilo, če bi domnevali, da je bila zato odločilna samo ta, kajti v agrarni državi Argentiniji živi ena petina prebivalstva v glavnem mestu Buenos Aires. Tudi v Avstraliji živi 47 odstotkov celokupnega prebivalstva v 5 velemestih te dežele.

K absolutni pomnožitvi števila velemest pride še relativno naraščanje števila prebivalstva v svetovnih mestih. Mesto Berlin je imelo l. 1800. 182.000 prebivalcev, l. 1930. 4.300.000. Še ostreje se kaže to naraščanje prebivalstva v New Yorku, kjer je bilo okrog 1800 le 60.000 prebivalcev, dočim je bilo doseženo l. 1930. število 10 milijonov.

Toda ne samo nastanek teh milijonskih mest je postavil gradnjo mest pred nove naloge, marveč ena sama tehnična iznajdba, iznajdba bencinskega motorja je razbila stoletne, da tisočletne pojme mestne arhitekture. Avto začne ubijati »city« velemest. Dajmo tudi tu najprej besedo številkam, da dobimo pregled. V Združenih državah je bilo 1931. l. 26.130.000 avtomobilov, v Franciji 1.695.000, v Angliji 1.560.000 in v Nemčiji 690.000. V New Yorku pride že na vsakega četrtega prebivalca 1 avto. Tako je postal avto v Združenih državah ljudsko prometno sredstvo. Povzročil je v svojem učinkovanju nelzerno prometno mizerijo in kaos v notranjem mestnem prometu. Če hočeš hitro doseči svoj cilj, si danes v New Yorku navezan na pešhojo, za večje razdalje na podzemeljsko železnico.

Popolna odpoved obstoječih mestno-stavbenih naprav in dosedanjih uredbe se kaže v številu žrtev, ki jih zahteva promet svetovnih mest. V zadnjih 18 mesecih je postalo v Združenih državah 50.990 ljudi žrtev prometa. Število teh mrtvih je večje kot izgube, ki jih je morala obžalovati Amerika v 18 mesecih, v katerih se je udeleževala svetovne vojne. Saj smo šteli v Avstriji l. 1931. nič manj kot 4043 oseb, ki so jih ranili ali ubili avtomobili ali motorna kolesa. Število ranjenih in ubitih otrok v tem edinem letu bi zadoščevalo, da bi se napolnilo 5 normalnih šolskih razredov.

Te človeške žrtve, katerih število se stalno večja, zahtevajo, da ne zamudimo kakor ameriška mesta prilike za preureditev naših velemest. Spoznati moramo, da potrebuje telo velemesta obnove. Na žalost stoji dinamiki mestnogradbenega razvoja vsepovsod nasproti okorna organizacija uprave in zakonodaje. K temu pride še nerazumevanje široke javnosti za vse probleme moderne gradnje mest.

Nosilec prometa je cesta. Če pomislimo, da je bila oblika cest v 16. in 17. stol. poleg pešcu namenjena jezdecu, v 18. in 19. stol. poleg obeh prometov z vozili, je treba spoznati, da mora cesta dandanes izpolniti popolnoma drugačne prometne naloge. V svoji stari obliki ne ustreza več svoji funkciji.

Promet zahteva danes ločitev prometnih in stanovanjskih cest, ki morajo izpolniti popolnoma drugačne naloge. Prometni cesti velemesta ne zadostuje več ena prometna ravnina, rabi jih tri. Eno pod zemljo za brze železnice, eno nad zemljo za motorna vozila in eno na zemlji za ostale prometne tipe in pešce.

K temu pride še zahteva v nivoju neoviranih križišč, kajti le taka so v stanju, zagotoviti gladek promet z največjo prometno varnostjo. Važnejši od širine ceste je odpad vseh križanj v eni rav-

nini. Bistveno za obliko ceste je seveda njen položaj glede mestnega središča, če drži periferio ali radialno, če leži v notranjosti ali na robu mesta. Staro pojmovanje ceste, ki suponira, da služi ista cesta za prometno in stanovanjsko, je imelo za posledico, da danes ne ustreza niti eni niti drugi zahtevi.

V nasprotju s prometno ima stanovanjska cesta dandanes čisto drugačno obliko. Ta omogoča bistveno ugodnejši dohod k stavbnemu svetu.

Nepoznanje teh osnovnih pojmov je dovedlo do tega, da je nastopilo radi pomanjkanja načrtov za zazidavo ali radi slabih zazidavnih načrtov zapravljanje ljudskega premoženja. Preveč je cest; neekonomičnost ceste ne pomeni samo enkratnih izdatkov in izgube obresti, marveč trajno obremenitev radi vzdrževanja, obnavljanja, razsvetljave in čiščenja.

Prometna sredstva velemesta se morajo združiti v enoten, harmoničen prometni organizem, če hočejo ustrezati zahtevam. Naraščanje avtomobilskega prometa, naraščanje na posameznega prebivalca odpadajočih voženj s prometnimi sredstvi za množice in s tem zvezana višja obremenitev cest je posledica cinitve časa, ki je lastna današnjemu človeku.

Zahtevam kar najhitrejše zveze mestne periferije z notranjostjo danes najbolj ustrezajo podzemeljske železnice. Te imajo tudi najvišjo stopnjo prometne varnosti. Kot dokaz za to naj služi, da so na pr. berlinske podzemeljske železnice l. 1927. prevozile nič manj kot 220 milijonov ljudi, pri tem pa so bili ob prometnih nezgodah ranjeni le trije potniki. V istem času so cestne železnice in avtomobili prevozili 930 milijonov ljudi, pri čemer pa morajo beležiti 1170 prometnih nezgod.

Ker izpolnijo podzemeljske železnice svoj namen le, če dosega in sekajo prometne centre, torej velemestno »city«, se morajo izpeljati v smeri od mestnega roba skozi najgostejše zazidane dele. Čeprav se s tem bistveno zvišajo gradbeni stroški za podzemeljske železnice, je to kljub vsemu vendar pogoj za njihovo ekonomičnost. L. 1927—1931. zgrajena linija E podzemeljske železnice v Berlinu je zahtevala pri dol-

žini 8 km 104 milijone RM stroškov. Kilometer je torej stal 13 milijonov RM in če računamo k temu še izdatke za obratno postajo, elektrarno in vozovni park, 19 milijonov RM ali okroglo 36 milijonov šillingov.

Višina teh stroškov postane razumljiva, če pomislimo, kakšne ogromne tehnične priprave in stavbe so potrebne. Ne glede na zgradbo predora samega se morajo radi podvoza hiš, mostov, rek in kanalov izogniti proge celih hišnih front v čisto znatne globine in je treba graditi nove ter prezidavati stare mostove in nosilne stavbe.

V prometnih centrih, kjer se stika več linij podzemeljske železnice, nastanejo križiške postaje čisto ogromnega obsega. — Pod Aleksandrovim trgom v Berlinu, ki predstavlja tip velemestnega trga in čigar prometno-tehnične naprave so bile pravkar dovršene, je nastal pod zemljo drug trg, ki leži deloma 14 m globoko. V tej podzemeljski postaji se sekajo štiri linije v različnih višinskih legah, ki so medseboj zvezane s stopnicami, podesti in premičnimi stopnišči. Razen tega je postaja v direktni zvezi z obdajajočimi jo velezgradbami.

V velemestih so postale podzemeljske železnice glavni organizem za promet množic. Toda tudi one stoje na koncu svoje storilnosti tam, kjer je brezmiselna spekulacija natlačila skupaj ljudske mase na najožjem prostoru v donebnicah. Tu morajo biti za nas svarilno znamenje ameriška mesta, kajti graditev donebnic v cityju ameriških mest je povzročila njih prometni bankerot in mizerijo. Če upoštevamo, da je v eni sami donebnici stlačenih 10.000, 20.000 in več ljudi, ki jih je vse treba ob določeni uri dovažati in odvažati, moremo priti le do enega rezultata: graditev donebnic je zločin za blaginjo in existenco velemesta in njegovega prebivalstva. Zato se ne smemo začuditi, če danes graditelji mest v evropskih velemestih odklanjajo gradnjo donebnic v ameriških dimenzijah.

Živimo v prehodni dobi z vsemi njenimi težkimi ovirami in bistvene odločitve, pred katerimi stoji danes gradnja mest, niso samo vprašanje prometa, tehnike in umetnosti, marveč predvsem

gospodarstva. Naša evropska mesta so stoletja rastle organsko. Ona skrivajo marsikje v svojih stavbah vrednote največjega gospodarskega in kulturnega pomena. Nemogoče je podreti njihova središča in jim dati vstati znova, izenačiti predmestja s tli, postaviti na njihova mesta proste zelene oaze in znova graditi izven njih. Tu je resničnost močnejša kot fantazija umetnika ali poboljševalca sveta.

Spoznati pa moramo, da stojimo pred čisto novimi nalogami, ki potrebujejo znanstvene, tehnične in umetniške obravnave. Izogibati se moramo vsega, kar lahko dovede do tega, da se »city« naših mest še bolj zagati; razumeti moramo, da je med prebivalstvom naših vele mest zrastlo gibanje, ki ga lahko označimo kot beg v prirodo. Zato se morajo glasiti zahteve, ki jih stavi dandanes vele mestni človek stavbarstvu, tako-le: varnosti za moje življenje — torej prometna varnost —, solnca in zraka za moje telo — torej zelene ploskve in sportni prostori —, miru in počitka — torej ločitev stanovanjskega dela od centrov trgovine in prometa —, kulturno povezanost s soljudmi — torej prostori za družnost.

In tako moramo, da izpolnimo te pogoje, preoblikovati telo vele mesta, čeprav počasi, pa vendar po načrtu in radikalno. O zahtevah, ki se stavijo dandanes vele mestnemu prometu in o možnosti, kako jih izpolniti, sem že govoril podrobno. Zeleni nasadi in nezazidane ploskve v notranjosti vele mest naj ustvarijo zelene cone v radijalni obliki, ki drže prav ven v prirodo. Če pomeni avto na eni strani nevarnost za »city« naših vele mest, odpira na drugi meščanu prirodo. Tu lahko vpliva kot zgled v najboljšem smislu produktivna politika nezazidanih ploskev, ki jo izvajajo ameriška mesta. Zamude veliko let se lahko nadomestijo. Ne samo velika, tudi srednja in majhna mesta morajo zastaviti vse, da si pravočasno obdržijo te zelene cone. Zato govore ne samo zdravstveni in socialni, marveč tudi gospodarski razlogi. Pogoj za namenu ustrezajočo in smotrno izvršitev so seveda zazidavni načrti in načrti za okolico.

Kar se tiče oblike stanovanja za vele meščana, ni mogoče postaviti splošno veljavnih za-

konov. Na vprašanje »pritalne ali nadtalne stavbe« ni mogoče odgovoriti enostavno s pritrditvijo enega ali zanikanjem drugega. Pritalna stavba nudi največji mir in izoliranost, v vrtu tesno povezanost s prirodo in v obilni meri možnost počitka po napornem dnevnem delu. Za najmanjša stanovanja pa je pritalna stavba nerentabilna; kot lastni dom jo moremo jemati v poštev vedno le za gospodarsko boljše situirani del prebivalstva. Z lastnim domom zvezani vrt zahteva veliko časa za oskrbovanje in se torej more upoštevati le za določene poklicne skupine, če nočemo pritegniti dragih tujih delavcev. Pomisliti je treba tudi na izgubo prostega časa radi dolgih dohodov ali dovoza v prenapolnjenih prometnih sredstvih, izoliranost prebivalstva, otežkočeni nakup in često dolgo pot otrok v šole.

Tu ne govorim o današnjem velikem problemu naselitve brezposelnih ali delno zaposlenih v pritálnih naseljih. Pri teh lastnih domovih gre za čisto nekaj drugega, namreč za samooskrbo in vprašanje izrabe zemlje. Tu je naloga pritegniti brezposelne zopet v produkcijski tok in jim zagotoviti vsaj delno prehrano z lastnim delom. Za te pritálne zgradbe, ki se često izvršijo kot primitivne naselbine, veljajo čisto drugi pogoji tudi v gradbenem oziru, tako da se ni mogoče ozirati nanje pri primerjavi med pritálnimi in nadtalnimi stavbami.

Oblika nadtalne zgradbe ima za slabo stran vse prednosti pritálne, nasproti pa kratke dohode, majhne stroške in možnost ozke povezanosti s kulturnimi dobrinami mesta.

Zaključki, ki jih lahko napravimo iz tega, so: pritalna in nadtalna stavba se bo razvijala po gospodarskih in krajevnih prilikah. Za gradnjo mest ni vsesplošno zdravilo niti eno niti drugo.

Bodočnost naših vele mest ne more biti niti uničenje niti razkroj, rešitev bo prineslo postopno zrahljanje mestne oblike kot posledica spoznanja današnjih mestno - arhitektonskih pogojev. Gospodarstvo, tehnika in umetnost so bile tisočletja nosilke gradnje mest. Tudi danes se morajo združiti, da rešijo skupaj probleme, ki jih zahteva novi razvoj v življenju vele mest.

GRAD I DRUŠTVO

(La ville et la société)

Izgradnja gradova je problem koji u zadnje vrijeme naročito interesuje nesamo stručnjake nego i širu javnost. Na posljednim kongresima za izgradnju gradova, koji su održani u Beču, Berlinu i dr., raspravljano je o toj temi, pa su iznešene mnoge zanimljive misli i konstatacije. Baurat Wagner iz Berlina, u svojim člancima, publiciranim u raznim stručnim časopisima, formulirao je mišljenje kongresa otprilike ovako: Izgradnja gradova obuhvata organizaciju svih funkcija kolektivnog života u gradu i zemlji; prema tome obuhvata — u širem smislu — u istoj mjeri pojam grada, sela i plana zemlje (t. zv. Landesplanung).

Izgradnju gradova — u užem smislu — uslovljava zajednički život ljudi, i to: stanovanje, rad, odmor i promet. Glavna oznaka dosadašnjih gradova bila je privatno vlasništvo, za razliku od socijalističkih gradova gdje nema privatnog vlasništva. To privatno vlasništvo granični je pojam u postojećim zakonima i propisima za izgradnju gradova. Kako u cjelokupnoj produkciji uopće, tako i u izgradnji gradova slobodno gospodarstvo, u okviru privatnog vlasništva, dovelo je do kaosa, zastoja i, konačno, do propadanja tih gradova. Produkcija se ne provodi planski, i na opću potrebu zajednice, već radi profita pojedinca. Program i organizaciju kuća i naselja ne daje nacionalni ekonom i arhitekt već kućevlasnik i posjednik zemljišta — špeku-

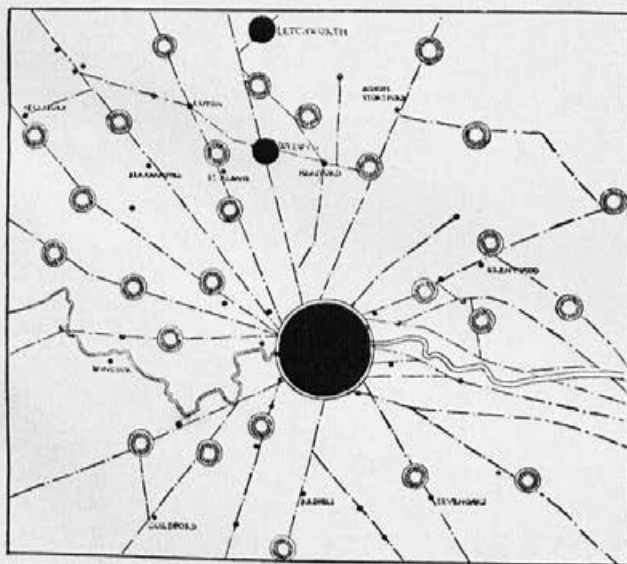
lant. Mašinu pak ne vodi stručnjak, inženjer, već trgovac i konkurent. U takovoj besplanskoj produkciji pojedince dolazi do zastoja i prekida, time do neekonomičnosti mašina u produkciji jednako kao i u prometu. Prometna vozila bježe ili prazna, ili nepotrebno, bez reda, prevoze ljude i robu. U prometu postoji kaos i zagušenje. Individualni način gospodarstva doveo je do zastoja u produkciji, do milijuna nezaposlenih i do ogromnih opreka u gradovima. Istina, opreka je bilo odvajkada, ali danas, u vrijeme t. zv. visokog stupnja civilizacije i kulture gradova, te su opreke postale grob za gradove.

Slobodno pojedinačno gospodarstvo dovelo je do silnog nagomilavanja ljudi u gradovima i do opustošenja zemlje, dakle do opreke grada i sela, i dalje: do velike trgovačke kuće uz malu kramu; do vile uz drvenu baraku; do privatnog luksuznog parka uz najamnu kasarnu sa dvorištem tijesnim i mračnim poput bunara i izgledom na začadene, vatrobrane zidove; i najzad, do automobila uz tronošu. Istodobno dok ima na pretek velikih praznih stanova, deložirci (koji ne mogu plaćati visoku stanarinu) stanuju na smetištu u šatorima koji su načinjeni iz kolaca i prnja.

Dvadeseto je stoljeće razvojem industrije donijelo, poput lavine, veliki porast stanovništva u gradovima. U Njemačkoj je sedamdesetih godina svaki dvadeseti čovjek bio velegrađanin. 1925 godine bio je to, međutim, već svaki četvrti čovjek. U Engleskoj, na primjer, stanuje 80% ljudi u gradovima. Sa porastom pučanstva dizane su velike privatne i javne zgrade. Postojeći dijelovi grada rušeni su i namjesto niskih starih kuća dizane su visoke najamne kuće, još gušće i zagušljivije nego što to bijahu stare (Montmartre — Paris).

Stanovnici velikog grada, nagomilani u najamne kasarne, postaju malo po malo amorfn masa. Misao im je vezana o brige i novine, a tijelo o osamsatni i višesatni rad uz mašinu. Gura se u métroima, nadzemnim željeznicama, tramvajima i autobusima, i voze se cijele sate, da dođu u prirodu. Ljudi, doseljeni sa sela u grad, gube smisao za zajednicu i redovitu izumiru u trećoj generaciji.

Sa porastom stanovnika nastala je i oskudica stanova. Nestašica i nužda stana postojala je dokle god je bilo izrabljivanja radnog svijeta, dakle oduvijek. Već je u rimsko doba pitanje stana bilo jedno od najvažnijih. (Cesar, samo da bi



Šema engleskih vrtnih gradova
Esquisse de la „garden city“ anglaise

stekao popularnost puka, izdaje proglas o prastanju najamnine.)

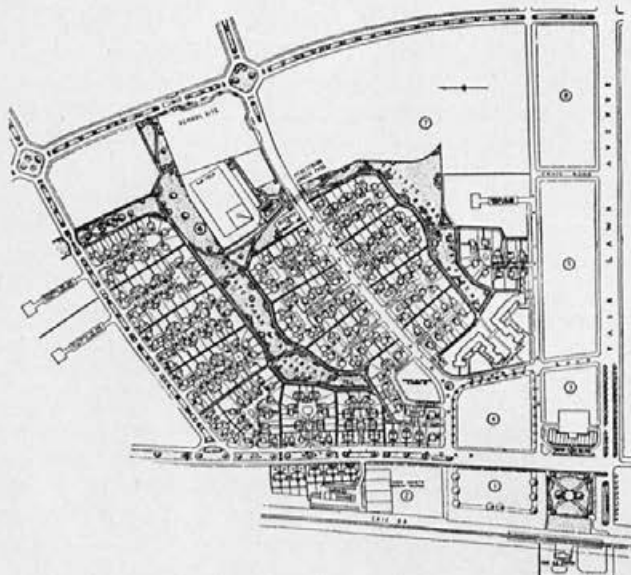
Danas stanuju i po najbogatijim gradovima milijuni ljudi po podrumima i tavanima, stalno potiskivani u sve gore i mračnije školje. U Hamburgu je stanovalo već prije 30 godina 5662 obitelji, sa preko 6 djece, u jednoj sobi. U Berlinu, za vrijeme najvećeg cvata, stanovalo je 250.000 ljudi u 42.000 pojedinačnih soba. U Düsseldorfu 65% tuberkuloznih nisu imali vlastiti krevet. U Münchenu 17.000 osoba nisu imali uopće krevet. U Berlinu 24.925 stanova nisu imali jednu sobu, koja bi se mogla ložiti. U Londonu, kod poplave Temze, podavilo se nekoliko hiljada ljudi, koji su noćili u podrumima. Stambeno pitanje, kao sekundarno zlo, tišti jednako i radnika i manje imućne i srednje imućne slojeve. Od 1924 do 1927 god. porastao je broj nepotpunih stanova u Njemačkoj od 10.000 na 600.000.

Izgradnja stanova ima svoju ekonomsku bazu i osniva se u današnjem gospodarskom sistemu na pravu privatnog vlasništva, na zemljišnoj renti i dobiti na uloženi kapital. Na toj osnovi gradi jednako Le Corbusier kao i provincijski zidarski majstor. Građevni pak zakoni i propisi omogućuju ovako gustu i nezdravu izgradnju; građevni propisi i nisu drugo no odraz ekonomsko-socijalnih odnošaja društva.

Treći Internacionalni kongres za novo gradjenje, koji je nedavno održan u Brüsselu, a na kojem su sudjelovali najugledniji arhitekti gotovo svijet zemalja (Le Corbusier, Gropius, Giedion, Teige i dr.) između ostaloga je konstatovao da privatno gradjenje stanova ne može dovesti do ublaženja nestašice stanova. Privatnim se poduzećima, naime, ne isplati da grade minimalne jeftine stanove; sem toga, privatno gradjenje ne pruža mogućnost racionalne izrade funkcionalnog tipa stana. Jer za stanodavce je stan roba, koja se izdaje onima koji je mogu plaćati, bez obzira da li poslije stanuje u jednoj prostoriji jedan čovjek ili dvadeset ljudi.

Državna i gradska pomoć u današnjem gospodarskom sistemu apsolutno ne može riješiti pitanje malih stanova (radničkih). Bečka općina, na primjer, gradi stambene kućerine iz prihoda od poreza na luksuz. U stvari taj porez plaćaju indirektno sami radnici svojim sniženim nadnicama. Monumentalna stambena palača »Reumannhof« primjer je takovih najamnih kasarni. Dvorište te kuće, koja je smještena usred prometa, pretijesno i zatvoreno; stanovi su isuviše maleni, a lifta — iako je to sedmerokatna kuća — nema. (Nešto slično pojaviće se u najskorije vrijeme i kod nas u Zagrebu na Zakladinom Bloku.)

Kongres za uređenje gradova, koji je održan u Beču 1926 god., ustanovio je da izgradnja ta-



Plan američkog vrtnog grada (Radburn)
Plan de la „garden city“ américaine

kovih kuća, na premalenim gradilištima, ne valja. A premalena gradilišta — kako je poznato — jesu posljedica ekonomskih prilika, zemljišne rente i vlasništva pojedinaca.

Njemačka starija radnička naselja (Krupp, Essen i sl.), filantropija tvorničara, »dobar« su posao, jer je poradi stanarine onemogućen štrajk radnika. Sa novim pak uzornim naseljima (»Mustersiedlungen«), koja su sagrađena pomoću stranih zajmova, htjelo se radnicima dati stanove, a na gradnjama uposliti nezaposlene (naselje Britz). Međutim, građevnom djelatnošću porasla je produkcija, uvoz je postao veći nego izvoz; poradi toga i zbog nekih drugih razloga došlo je do zastoja industrije: pojavila se i opet — nova nezaposlenost. Pošto nezaposleni radnici nisu mogli plaćati stanarinu, stanovi su ostali prazni ili nastanjeni srednjim staležom (Zehlendorf).

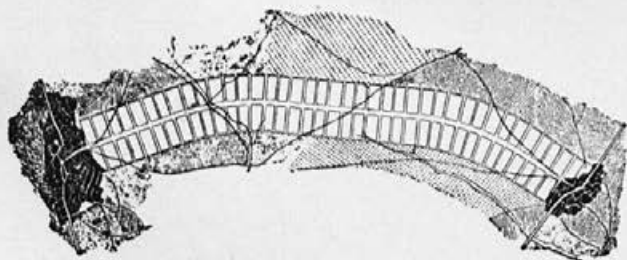
Što se tiče t. zv. stanova na dugoročnu otplatu, osnovanih od Gewerkschafta (na pr. Dresden), po sistemu otplate klavira, treba naglasiti, da su takovi stanovi stvarno veoma skupi. Dvorišta se iznajmljuju i plaćaju posebno te ne pripadnu nikada vlasnicima stanova.

Grad Stockholm je nabavio od 1904 do 1928 god. oko pet tisuća hektara zemljišta za izgradnju drvenih kućica. Time je grad htio da riješi pitanje radničkih stanova. Zemljište je unajmljivano za šezdeset godina; nakon toga vremena pripada opet gradu. Ali je postotak nastanjenih radnika spao do 1922 god. sa 62% na 19%, i pored srazmjerno općega blagostanja Švedske. Privatna industrija Švedske veže svoje radnike

na svoje kooperative (vlasništvo te industrije) i zarađuje na stanarini i opskrbi radništva.

Američki su gradovi svakako izraz maksimalnog iskorišćenja zemljišne rente. Neboder, ta katedrala profita — u Evropi prozvana dar Amerike a u Americi zvana otrov — vrlo je rentabilna (23%). U njoj stanuje do 10.000 ljudi, a često i više. Većina prostorija tih nebodera nikada ne vidi sunčana svjetla, a u sjeni tih nebodera izumira drveće. Dakle: s jedne strane luksuzne vile u parkovima, a na drugoj strani vidimo ljude koji stanuju po nezdravim najamnim kasarnama koja imaju tamna dvorišta. Međutim rđavo stanovanje — kako nas uči preventivna medicina — donosi, uz ostalo, zarazne bolesti, pijanstvo, seksualne probleme i kriminalitet.

Prometno pitanje gradova raspravljeno je također na spomenutom kongresima; o tome su referirali Wagner, Arlt, Ford i dr. sljedeće: kao posljedica individualne besplanske produkcije i pojedinačne kaotične izgradnje gradova, nastao je kaos u prometu. Mjesto rada ispremiješano je sa mjestima stanovanja, odmora, sporta, zabave itd. Putevi se križaju bez reda. Roba se uvozi i izvozi, njom se trguje, ona prelazi iz ruke u ruku, pretovaruje se i prevaža po nekoliko puta s jednog mjesta na druga, dok stigne do konzumenta. Taj nepotreban put od mjesta produkcije do mjesta potrošnje, kao i ostali navedeni putovi rada, stanovanja itd., posljedice su pojedinačne besplanske produkcije. Usto mašine zastaju ili nepotrebno prazne bježe i postaju neekonomične. Ljudi su prisiljeni raditi 8 i više sati dnevno, umjesto da za njih obave taj rad mašine, recimo, u 2 sata. Sa porastom prometa potrebno je probijati uvijek nove ulice i prolaze u postojećim gradovima, graditi podzemne i nadzemne brze željeznice. Naprava novih prometnih sredstava i cesta iziskuje ogromne žrtve i snage. Loše organiziran promet nosi sobom teške posljedice za cijele generacije. Osim ekonomskih gubitaka, takav promet prouzrokuje prašinom veliki procenat infekcijskih bolesti (plućna tuberkuloza i difterija). Dalje, buka štetno djeluje na tlak krvi u mozgu, na živce, optok krvi, srce i probavne organe.



Šema španjolskog vrtnog grada
Esquisse de la „ciudad lineal“ espagnole

Cestovne površine opterećuju sve gradove ogromnim troškovima za uređivanje i održavanje, a najviše zato, jer nisu planski lučene prometne od stambenih ulica. U Zagrebu, na primjer, sve su ulice takoreći i stambene i prometne, zapravo ni jedno ni drugo. Kuće su postavljene uz cestu bez zelenila (osim onih glasovitih 5 metara predbašče), i te ceste činu prašnu i zamusanu plohu. Ceste, kojima vozi tramvaj, tijesne su i čine konstantno opasnost za pješake i vozila.

Feudalno crkveni Zagreb 16 stoljeća imao je par 100 metara promjera. Udaljenost od jednih do drugih gradskih vratiju iznosila je tek nekih sto koraka. Postojeće ceste 19 stoljeća zadovoljavale su tadanjim potrebama prometa. U to vrijeme bio je Zagreb, kao i ostali gradovi, grad pješaka. Prostor za rad i ishranu odgovarao je predodžbi pješaka. Obrt, dakle rad rukom, osnova je grada. Stan i radiona pod istim su krovom. Nije bilo prometa između mjesta stanovanja i mjesta rada. Nije bilo velikog prometa robom, već sve iz prve ruke. Tako je bilo i u ostalim gradovima. Berlin je 1800 god. još grad pješaka. Međutim vremenom cehove zamjenjuje industrija. Od grada pješaka postaje grad automobila. Mašina je postala mjerilo za rad i snagu. U vezi sa industrijalizacijom gradova nastao je, kako smo vidjeli, nagli porast stanovnika, ali i razmjerno daleko veći porast prometa. Promet u New Yorku porastao je toliko, da ljudi moraju ići djelomice pješice, jer nema za automobile mjesta. Slično je sa brzim gradskim željeznicama. U Manhatanu postoji 20 stanica za brzu željeznicu, a bilo bi potreba još barem 30 stanica za koje uopće nema mjesta. Nezgode od prometa prouzročile većinom automobili koji proždiru ogromne žrtve i dobra.

Traženje profita i u prometu, kao i u ostaloj izgradnji, dovelo je do fantastično apsurdnog projekta mosta-nebodera u Chicagu, koji bi služio za promet i rentabilnu nastambu ljudi. Drugim riječima: gradi se naprava za opterećenje prometa, i ujedno se na istom mjestu koncentriraju novi ogroman promet, koji nastaje takovom nastambom, odnosno uredima.

Berlinski kongres od 1931 god. konstatira da je slobodno gospodarstvo bez plana dovelo u velikim gradovima Amerike i Evrope do zagušenja prometa. Uz neekonomičan promet ide paralelno i neekonomična produkcija, i obratno. Čovjek je vezan 8 i više sati uz mašinu. On je postao rob mašine. Besplanska individualna industrija je zapela, veli Baurat Wagner u zadnjem broju »Neue Stadt«. Milijuni nezaposlenih. Veli se: hiperprodukcija mašina! No istodobno dok otpada u Americi na 6 ljudi 1 automobil, trče mi-

lijuni kineskih kullja i za šaku riže prenose ledima tovare i ljude.

Kongres za izgradnju gradova u Berlinu 1931 god. konstatira da se veliki gradovi više ne mogu održati i predlaže raseljavanje gradova, dakle:

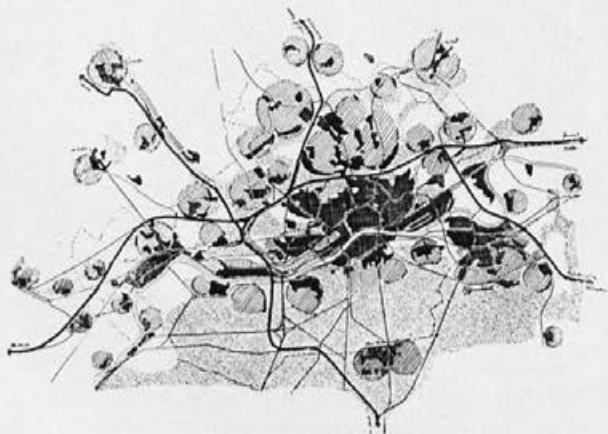
- 1) decentralizaciju;
- 2) osnivanje trabanata (satelita) tj. manjih naselja uz matične gradove i
- 3) provođenje plana za zemlju (t. zv. Landesplanung) i time u vezi odbacivanje granica gradova.

Decentralizacija predlaže se u zadnje vrijeme naročito u Njemačkoj, i to u formi unutarnje i vanjske kolonizacije. Tako na pr. Mussmann i neki drugi arhitekti urbaniste, predlažu da se 3 milijuna nezaposlenih u Njemačkoj raseli iz gradova i naseli na slobodna zemljišta (»Rittergute«) i isušene močvare, i da se svakom kolonisti dâ 600—5000 m² za djelomično i potpuno prehranjivanje. Takav prijedlog znači uvođenje neracionalnog malog gospodarstva; od radnika će učiniti seljaka sa nižim standardom života. To je vraćanje primitivnoj produkciji rukom, a u doba savršenih strojeva to je izlaz za nuždu na neko kratko vrijeme.

Drugi predlažu vanjsku kolonizaciju (Weiss od »Deutsche Bauzeitung«). Nezaposleni bi trebali naseliti bivše kolonije. Time bi se, vele, dobila mogućnost izvoza domaće industrije u te nove kolonije, i time u vezi prosperitet sadašnjih gradova. Iskustvo je pokazalo već u prijašnja vremena, da su sve kolonije stvorile vremenom vlastitu industriju, a to više vrijedi za navedeni prijedlog gdje se radi većinom o kvalificiranim radnicima-kolonistima. Ekonomsko socijalne poteškoće su kliješta u koja su sapeti veliki gradovi.

Decentralizacija gradova i osnivanje trabanata, poznata je ideja već iz prošlog vijeka, a djelomice je i provedena, a to su: engleski i američki »garden city« i španjolski »ciudad lineal«.

Engleski »garden city«, dakle vrtni gradovi, zamišljeni su kao zasebni gradići oko Londona, svaki sa 20.000—30.000 stanovnika, kao radnička naselja okružena zelenilom i poljoprivredom. Od tih projektiranih gradova izvedeni su Letchworth i Welwyn. Letchworth je već 1913 godine imao oko 12.000 stanovnika, od kojih su 3000 bili radnici namješteni u neko 50 tvornica. Danas su te svojevremeno nazvane »cvatuće kolonije« okružene sa svih strana fabrikama i kućerinama, i postale su zamazani »slum«, prenatrpani najbjeđenijim stanovnicima. Ta su naselja građena na zemljištu lordova, koji unajmljuju zemljišta na izvjestan broj godina (40—99); kuće su gradila na otplatu londonska filantropska društva,



Prijedlog za izgradnju trabanata i tangencijalni promet
Esquisse à bâtir des trabans et du trafic tangentiel

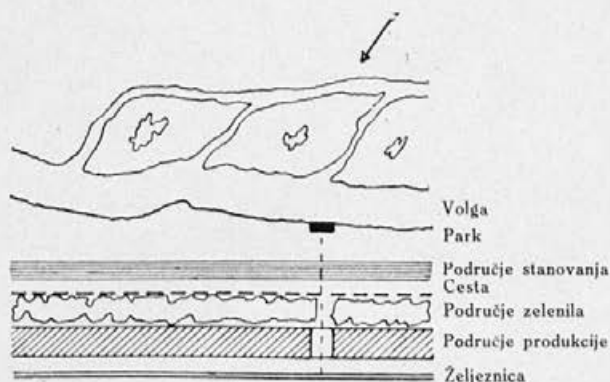
koja su učinila dobar posao. Nakon izminuća roka prešlo je zemljište, zajedno sa sagrađenim kućama, natrag u vlasništvo lordova. Oni su te kuće dalje iznajmljivali uz uvjet, da novi stanari poprave trošne kuće i da ih dalje izdržavaju. Aristokratski su posjednici na račun stanara došli badava do kuća, i osim skupe stanarine, stanari im i dalje izdržavaju kuće. Naravno da su te kuće vremenom postale trošne, nehygijske i pregusto nastanjene.

Američki »garden city« riješeni su kao trabantski gradovi, i uvaživši veliki auto promet našli su naročito rješenje plana. Ti gradovi nisu zapravo vrtni gradovi u pravom smislu, jer radi previsokih cijena zemljišta i visokog zemljišnog poreza, koji se u Americi plaća, bez obzira na upotrebu zemljišta, nije moguće grad okružiti pojasom poljoprivrede i šuma.

Najtipičniji takav grad je »Radburn«, sagrađen od privatnog društva, a zamišljen za cca 25.000—30.000 stanovnika, na površini od 3.2 km². Planska metoda imala je zadatak dati maksimum udobnosti poslovnog i luksuznog prometa automobilom, a uz minimum opasnosti za pješake. Provedena je potpuna dioba pješačkih prolaza od auto cesta, i to u cijelom gradu.

Na križanjima, pješački su prolazi premošćeni avto cestom. Naravno da je i ovdje izgradnja osnovana na špekulaciji i na dobiti na uloženi kapital. Osim toga grad ne stoji u direktnoj vezi sa produkcijom (poljoprivredom ili industrijom), već postaje ipak tek prenočište (t. zv. Schlafstadt) za ljude zaposlene u susjednom velegradu-matici.

Španjolski »la ciudad lineal«, što znači linearni grad, zamišljen je već 1882 god. od »Soria y mata« kao vrtni grad sa ograničenom širinom uz prometni pravac (cestu ili željeznicu) i neograničenom dužinom. Takav bi grad vezao postojeće gradove i omogućio di-



Šema Miljutinova za „grad u vrpci“ („Bandstadt“)
Esquisse de la ville de Milioutinoff

reknju vezu sa poljoprivredom i zdravim životom. Prema tome, higijenske i prometne prednosti.

S obje strane prometne ceste zamišljene su poprečne kratke ulice sa narijetko izgrađenim kućama ($\frac{1}{3}$ izgrađena i $\frac{2}{3}$ slobodne površine). Pojas je zamišljen u ravnoj liniji, ukoliko to teren dopušta.

Prvi linearni grad zamišljen je 1894. godine kao spoj dvaju gradova uz Madrid. Osnovano je i društvo za građenje takovih gradova („Compania Madrilenia de Urbanizacion“) koje je već jedan dio terena otkupilo i izniveliralo, i ima vlastite kamenolome, električne centrale itd. Međutim, ono danas gradi vile imućnim privatnicima, a nikakva radnička naselja, koja bi rješavala ekonomski problem radnika i stajala u vezi sa poljoprivredom.

Prijedlog za grad trabanata ima uz matični grad nanizane satelite, koji su povezani vodenim kanalom, kao jeftinom komunikacijom i tangencijalnom prometom. Taki gradovi imaju opasnost stapanja tih trabanata u jedno, a osim toga oni su uvijek samo prenočišta uz sadašnji sistem produkcije i rada. Dalje se predlaže, naročito u Engleskoj, da se spoje vrtni satelitski gradovi sa linearnim gradovima. Time bi se spojio, vele, Peking sa Madridom, i dalje tunelom ispod Gibraltara sa Afrikom, Azijom itd., i svi kontinenti međuse plovećim gradovima sred oceana. Međutim, plan izgradnje gradova vezan je o plan zajedničke produkcije i ti su prijedlozi danas utopijski.

Osnivanje socijalističkih gradova u U. S. S. R. nosi obilježje izgradnje socijalističkog društva sa socijalističkom planskom produkcijom. Interes pojedinca podređen je interesu zajednice. Industrija leži direktno u vezi sa prirodom, dakle sa mjestom dobivanja sirovina, koje se obrađuju najkraćim putem; također je skraćen put od producenta do konzumenta.

Dvije su smjernice u izgradnji gradova u U. S. S. R. Jedna, po Sabsovitch-u, predviđa grad izgrađen kolektivnim kućama sa cca 50.000 sta-

novnika. Druga, po Ginsburg-u i Ohitoviću, zagovara linearne gradove, dakle desurbanizacija, stapanje grada i sela u jedno. Od Moskve i ostalih većih postojećih gradova treba da ostanu tek parkovi i neke vrednije zgrade. (Sada se podižu u samoj Rusiji oko 38 novih gradova.)

Brzim tempom izgrađuje se socijalistički grad kod Novosibirska, na lijevoj obali Oba. Gradnju grada uvjetovala je potrebna gradnja ogromne industrije (Kombinata). Ta je industrija odijeljena od grada željezničkom prugom i zelenim pojasom u širini od 750 metara. Komune kuće za 800 do 1000 ljudi izgrađene su od cjelokupne površine na 15—20% zemljišta, a ostale plohe čine parkove. Svakoj komuni-kući pripada dječje igralište, sklonište za dojenčad, zajedničke blagovaone, klupske prostorije, sportske dvorane itd. Na kraju parka smještena je centralna kuća za kulturu. Parkovi i igrališta su usred grada, i uz njih ambulante, škole i visoke škole. Prema Miljutinu, šema grada uzeta je iz industrije. Sistem tekuće vrpce (Fließbandsystem) prenosi se na izgradnju grada i dolazi se do poznatog grada u vrpci (Bandstadt). Taj je, za razliku od evropskih i američkih trabantskih gradova — koji su predgrada gradova i prenočišta (Schlafstädte) — samostalan industrijski i stambeni kombinat neovisan o dobroj prometnoj vezi sa zajedničkim kulturnim i upravnim centrima. Ti su gradovi razdijeljeni u pojase:

1. željeznički pojas;
2. pojas za industriju, komunalna poduzeća, skladišta, kolodvore i odgovarajuće naučne institute;
3. zeleni pojas (zaštitni), sa vanjskom cestom;
4. stambeni pojas sa sljedećim paralelnim pojaseima:
 - a) zajednički uređaj (blagovaone, uprava itd.);
 - b) stambeni pojas,
 - c) dječja naselja (dječja skloništa, vrtovi itd.);
5. pojasi parkova, sa odmaralištima, sportom, kupalištima itd.;
6. poljoprivredni pojas (gospodarstvo, mljekarstva, poljoprivreda, vrtovi, povrtnjaci, polja za natapanje itd.).

Ti gradovi nisu zapravo ni grad ni zemlja, već su jedno i drugo. Takav grad zagovara i Wagner i predlaže da takove gradove treba spojiti visećom željeznicom, u tekućoj vrpci, sa maksimalnom brzinom i iskorišćenjem. Stambeno područje duž područja rada i mjesta prehrane. Mašine prerađuju najkraćim putem sirovine i postizavaju maksimalnu ekonomičnost. Grad nailazi zemlju i obratno. On nije više fasada, Prachtstrasse, teater i muzej za starine in smetište, već zdravi organizam, dio same prirode.

Prof. ing. arch. Helen Baldasar, Sarajevo:

STAMBENA ZGRADA GLAVNE BRATINSKE BLAGAJNE U SARAJEVU

(Maison d'habitation de la Caisse des
Mineurs Générale)

Na natječaju koji je bio raspisan za izradu idejnih skica Glavne Bratinske Blagajne u Sarajevu prvu nagradu dobio je ing. arch. Helen Baldasar i njemu je bila povjerena izrada detaljnih planova sa vođenjem nadzora.

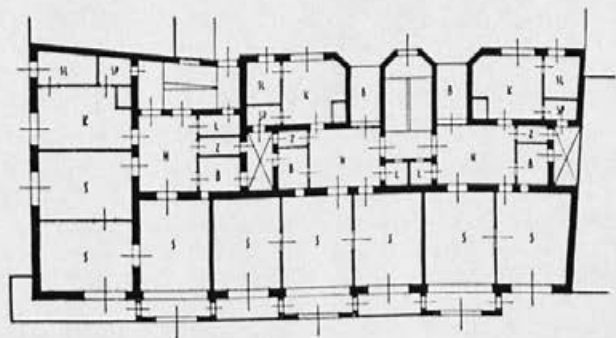
Zgrada se nalazi u blizini glavnog parka, glavnom fasadom okrenuta prama jugu na kojoj se strani nalazi i sam park. Projektant je svoj zadatak riješio tako da je iskoristio strane svijeta i položaj zgrade obzirom na park.

Sve stambene prostorije nalaze se na južnoj strani, a sporedne na sjevernoj. Stanovi odgovaraju svima zahtjevima modernog, udobnog i higijenskog stanovanja.

Projektant je spojio stan sa prirodom (parkom), velikim prozorima, erkerima i balkonima, tako da čitava zgrada odiše zrakom, suncem i svjetlom.

U prizemlju i suterenu zgrade nalaze se prostorije Glavne Bratinske Blagajne, a u spratovima stanovi od 2 i 3 sobe sa svim potrebnim konforom. U potkrovlju su smještene praonica, glatčalonica in sušionica.

Glavna Bratinska Blagajna uložila je svoj novac u siguran i rentabilan objekat, a istodobno dala je Sarajevu lijepu i modernu stambenu zgradu.



Osnova
Plan



Izgled
Vue générale



Južna strana
Côté méridional



Fasada
Façade

Univ. prof. ing. arch. Dimitrije M. Leko,
Beograd:

PRIVATNA ZGRADBA V BEOGRADU

(Bâtiment privé à Belgrade)

Na razmeroma ozki in globoki parceli je bila dana naloga, zgraditi poslovno in stanovanjsko poslopje. Večina zahtevk pri takih nalogah se giblje po skrajni izrabi zemljišča, kar seveda takoj da značilno smer hotenja pri kompoziciji tločrta. Treba je ustvariti skrajno ekonomičnost in rentabilno razdelitev prostora, vendar pa paziti, da je vsakemu prostoru ohranjena potrebna vrednost.

Pri predmetni rešitvi je v pritličju dvoje malih prodajnih prostorov ter ena večja trgovina s stranskimi prostori. S ceste je z ozko vežo zvezano glavno, komunikacijsko stopnišče z liftom. V pritličju so še stanovanje hišnika in prostori za pisarne.

Nadaljnje etaže obstoje iz stanovanj in birojev ter imajo vse enako tločrtno rešitev. Stanovanja kažejo hotenje, nuditi čim ugodnejše bivanje ter so striktno deljena v dve polovici, in sicer stanovanjski in gospodinjiski del oziroma

del za bivanje služinčadi. Vsak ima direktno zvezo z glavnim stopniščem ter je v svojem prometu nemoten. Medsebojno so pa zvezani z internim hodnikom, na katerem so prostori, ki služijo v higijensko-sanitarne namene.

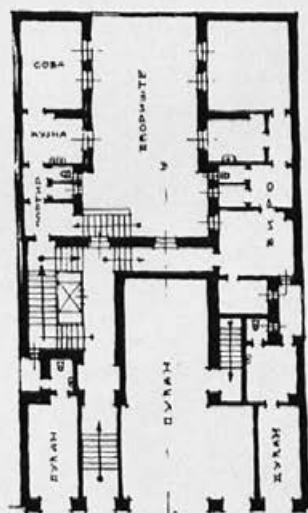
Stanovanjski del obstoji iz štirih sob, vhodnega prostora, ki služi za odlaganje garderobe, ter z internim hodnikom vezane kopalnice. Gospodinjiski del obstoji iz kuhinje ter je zvezan s stanovanjskim delom z internim hodnikom, na katerem je nameščena shramba in klozet. Služinčadi namenjeni prostori so na dvoriški strani ter imajo predsobo s klozetom, pralnico in dve spalnici.

Pri tločrtni koncepciji tega stanovanja je šel arhitekt strogo po poti, ki jo je nakazal način življenja dobro situiranih meščanskih družin, imajočih po tradiciji ohranjen način bivanja in domovanja, ki se prenaša z majhnimi spremembami od rodu do rodu. S tehničnega stališča je treba pripomniti, da so vsi prostori primerno osvetljeni in ozračeni. V vsaki etaži je na dvoriški strani nameščena skupina prostorov, ki so namenjeni privatnim birojem.

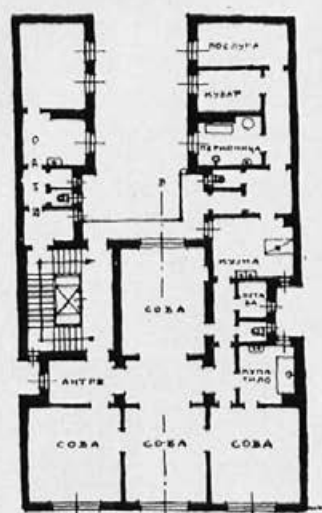
Zunanje, cestno lice je komponirano na osnovi treh simetričnih osi ter kaže mirno, enostavno in solidno rešitev. Nakazana je tudi ločitev med pritalnim delom stavbe in višjim stanovanjskim delom in to v barvi omota ter vencu, ki ga še poudarja diskretna plastika.

V splošnem bi pripomnil, da kaže rešitev izraz kulturnega nastrojenja, izvirajočega iz resničnega doživetja in nenarejenega, priučenega hotenja, ki se velikokrat kaže pri nas in kateremu odgovarja edino zahodna stanovanjska kultura, ki pa nikakor še ni odraz našega načina bivanja in domovanja.

Ing. arch. Jože Platner.



Prizemlje
Rez-de-chaussée



Spratovi
Les étages

NOVOGRADNJE NA ZAKLADINOM BLOKU U ZAGREBU

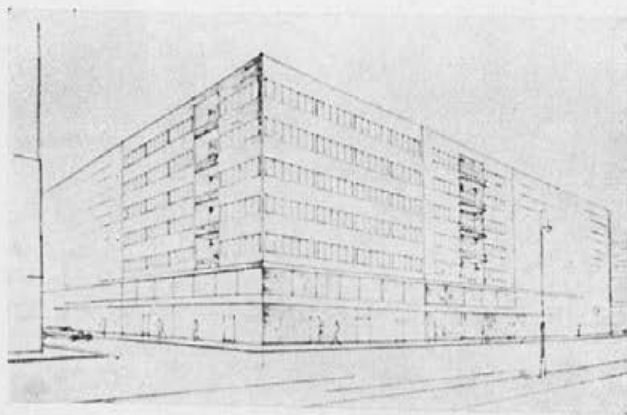
(Les nouveaux bâtiments à bloc de »Zaklada«
à Zagreb)

Parcelaciji t. zv. Zakladinog Bloka, u najstro-
žijem centru Zagreba, prethodio je javni arhi-
tektonski natječaj. Praktični rezultat natječaja
formuliran je posebnim odredbama, posebno je
odštampan i predložen kupcima parcela, dakle
indirektno i projektantima, kao obavezan i bes-
prizivan. Projekti tih novogradnja sputani su, da-
kle, slijedećim bitnim odredbama: 1) visina glav-
nog vijenca 24.70 m, visina vijenca nad prizem-
ljem 6.05 m, a pročelje ispod toga vijenca ima
biti izvedeno u staklu; 2) visina potkrovlja, iza
srednjega zida, određena je sa 3.00 m, te nad
tom visinom nije dopuštena nikakva nadograd-
nja, pa ni za kućicu dizala; 3. točno su zadane
kote prozora, visina parapeta i visine prozora
sa 1.60 m, dok se balkoni i erkeri »ne prepo-
ručuju«.

Primjenjene praktički na gradnji, te točke
znače: ad 1) ustakleno pročelje od 6.05 m neupo-
trebivo, jer je isuviše visoko za lokal, a prenisko
za lokal + poslovnice u polukatu (zakonom odre-
đene minimalne visine: $3.50 + 2.80$ + međuspratna
konstrukcija); ad 2) potkrovlje nepristupačno za
dizalo, sve i u slučaju da je strojarnica smještena
u suterenu. Visina od 3.00 m nad glavnim vijen-
cem ne dostaje ni za smještaj koluta nad dizalo;
ad 3) zahtjevana jednoličnost i šablona pročelja
dolazi u koliziju sa tlocrtnim rješenjima, pa se,
na primjer, u jednom slučaju mora stubište ma-
skirati nepristupačnim sobnim prozorima, a u
drugom (vidi tlocrt i perspektivu) nije dopuštena
otvorena loggia, iako nužno proizlazi iz tlocrta,
već se ima maskirati otvorima poput prozora.

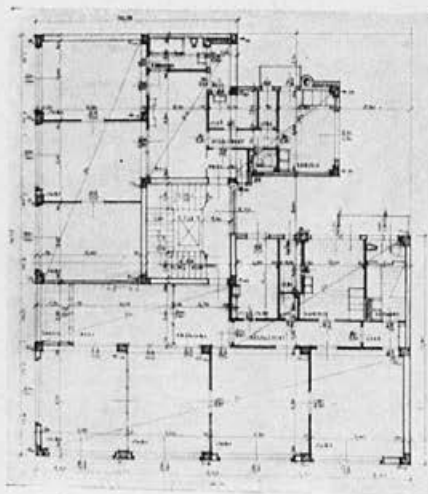
Iz navedenoga slijedi, da su projekti novo-
gradnja na Zakladinom Bloku dobrim dijelom re-
zultat prisilnoga građenja »izvana prema unutra«
i propisa, koji iz estetskog(?) ili urbanističkog(?)
razloga nastoje pošto poto da blok od trinaest
različitih zgrada, u četiri ulice, dočaraju kao jednu
ogromnu zgradarinu.

I dok je sputavanju pročelja posvećena to-
lika briga, vrlo važan način izgradnje dvorišta
nije određen nikakvim odredbama. Veoma
skupe male parcele žele stoga kućevlasnici
da maksimalno iskoriste, pa će nastati nepra-
vilna, mala i tamna dvorišta. Gradnja Schlen-
ger (vidi tlocrt prizemlja) predviđa zato u osi
bloka pasažu iz Bogovićeve ulice na Jelačićev
trg. Time se podvostručuje broj lokala na bloku,
a osim toga osigurava se — predloženim načinom
daljne izgradnje obzirom na pasažu — centralna
neizgrađena svijetla jezgra u sredini bloka.

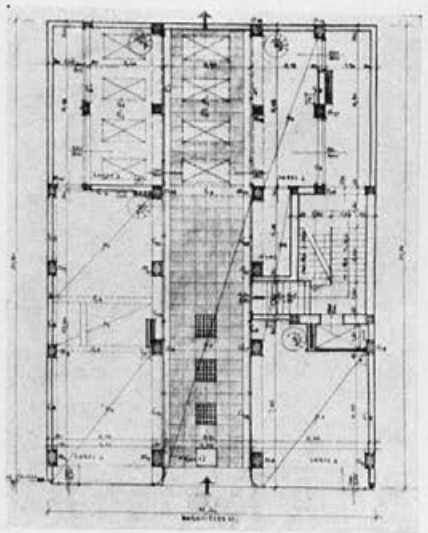


Gradnja Günsberg i Schlenger
na Zakladinom Bloku
Les bâtiments Günsberg et Schlenger
à bloc de »Zaklada«

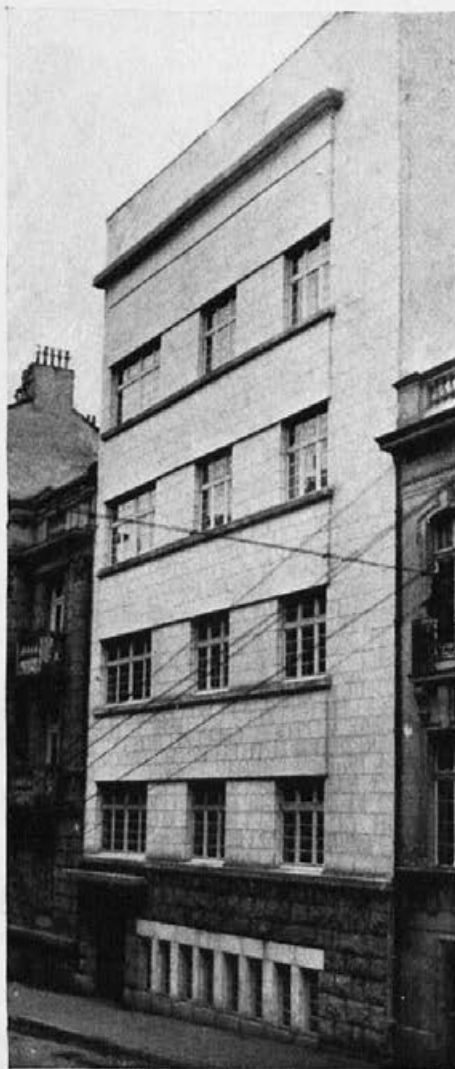
Perspektiva
Perspective



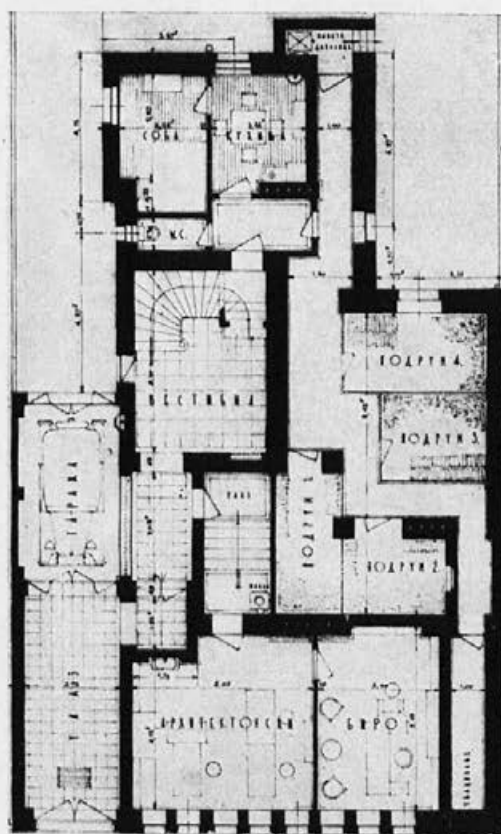
Gradnja
Günsberg
na Zakladinom
Bloku
Tlocrt katova
Bâtiment
Günsberg
Les étages



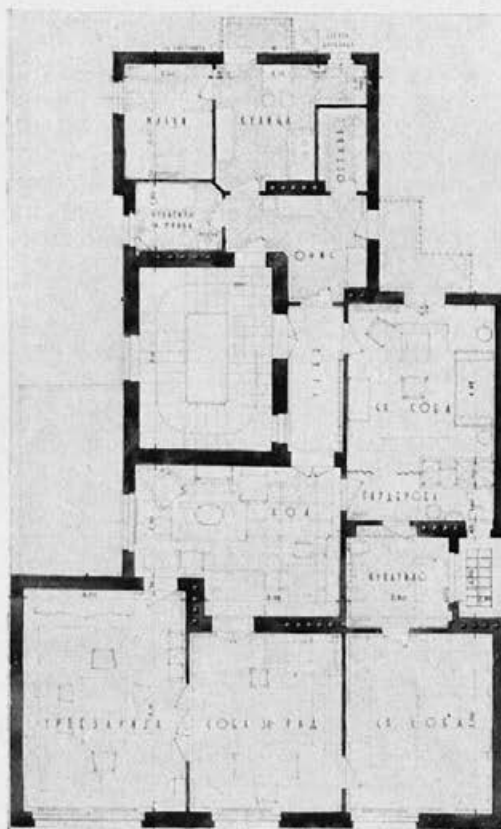
Gradnja
Schlenger
na Zakladinom
Bloku
Tlocrt prizemlja
Bâtiment
Schlenger
Rez-de-chaussée



Fasada
Façade



Prizemlje
Rez-de-chaussée



Sprat
Étage

Arh. Josif Najman, Beograd:

ZGRADA U VLAJKOVIĆEVOJ ULICI BR. 20

(Bâtiment privé à Belgrade)

Zgrada ima suterren, visoko prizemlje i tri sprata. U suterenu nalaze se pored glavnog ulaza i vestibula garaža, dva odeljenja za kancelarije i stan nastojnika. Ostali deo iskorišćen je za podrum. Prizemlje i spratovi imaju po jedan stan koji obuhvata: predsoblje, dvoranu, salon, trpezariju, dve spavaće sobe, kupatilo, garderobu, ofis, kuhinju, sobu za ostavu i kupatilo za mladež.

Zgrada je podignuta na relativno malom prostoru svega od 330 m² sa 13'62 m fronta. Pod zgradom ima 215 m².

Fasada je od Hvarskog kamena, a stepenište od Venčackog mermera sa ogradom od gvozdene cevi.

Ing. arch. Emil Cecilliani, Split:

STAMBENA KUĆA G. J. M. U SPLITU

(Maison d'habitation de J. M. à Split)

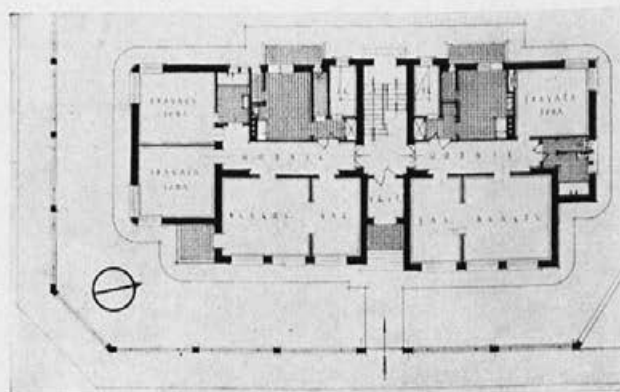
Kuća se već gradi u predjelu Bačvice, u blizini mora koje je južno od zgrade, čija je duža os orijentirana smjerom sjever-jug.

Sastoji se od osam stanova, po tri ili četiri sobe, od kojih je jedan u podrumu, a jedan na terasi.

Izgrađuje se u predjelu vila t. j. slobodno stojećih građevina.

Kod rješavanja projekta išlo se za tim da se što moguće većem broju prostorija dade pogled na more.

Zgrada je pokrivena ravnim krovom koji je uređen kao »jardinterrasse« načinom pokrova rijetko upotrebljenom u Splitu, uprkos povoljne klime.



Prizemlje
Rez-de-chaussée



Pogled
Vue générale

Arh. Momčilo Belobrk, Beograd:

IDEJNA SKICA ZA PRIVILEGOVANU AGRARNU BANKU U BEOGRADU

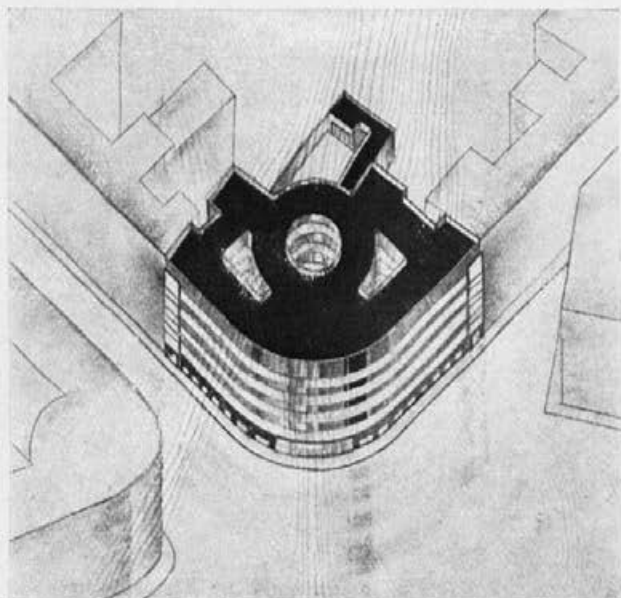
(Esquisse de la Banque privilégiée agraire à Belgrade)

Pri projektovanju projektant je težio da ostane što više u okviru zadatih uslova, što mu je u mnogome i pošlo za rukom.

Prizemlje: Glavni hol za publiku je u pravcu ulaza i time je izbegnuto lutanje publike. Sobe direktora su zgodno plasirane i postignut je dobar pregled i kontrola nad činovnicima u velikoj dvorani. Centralnim sistemom glavnog hola dobilo se mnogo u iskorišćenju prostora, tako da je broj šaltera ispao veći od traženog

(16). Daktilografkinje su u zgodnoj vezi sa velikom dvoranom i direkcijama. Glavni hol za publiku osvetljen je odozgo stakleno-armirano-betonskom konstrukcijom sistema Keppler, koji sistem omogućava osvetljenje istog intenziteta u svim delovima prostorija, najbližim kao i najdaljim.

I sprat: Uprava. Kao u prizemlju, i ovde je postignuto centralnim sistemom zgrade najracionalnije iskorišćenje prostora, tako da su svi prostori ostali u okviru tražene kvadrature.



Aksonometrija
Projet

II, III sprat: U slučaju potrebe stepenište iz I sprata banke može se produžiti i u ostale spratove. Položaj stepeništa u odnosu na ostale prostorije bi i u ovom slučaju bio dobar. Stanovi su prema traženim uslovima plasirani prema susedima, a njihovo rešenje i kvadratura zadovoljeva sve uslove modernog konfora.

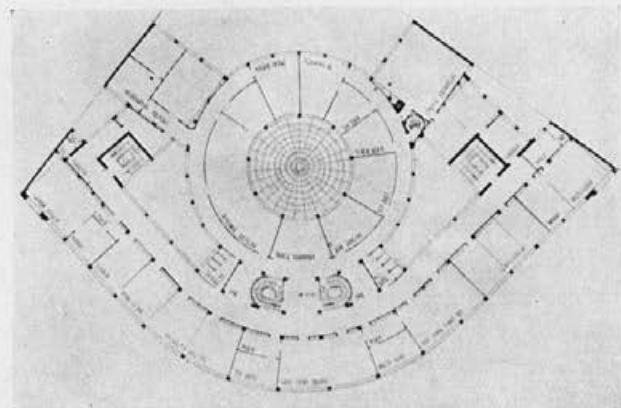
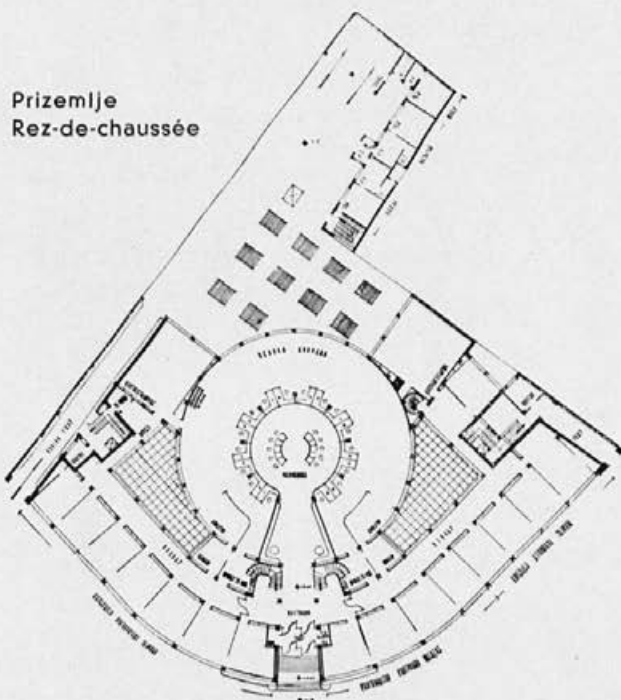
Suteren: Da bi se postiglo što bolje osvetljenje suterena, što je u uslovima naročito zahtevano, svetlarnici su spuštani ispod nivoa uličnog terena; tako su svi prostori dobro osvetljeni i ventilirani. Trezori su plasirani u centru građevine, u zgodnoj vezi sa velikom salom, blagajnom, a kontrolnim hodnikom potpuno sa svih strana obezbeđeni.

Kolski prolaz i dovođenje goriva potpuno su izolovani od banke, kao i garaža, stanovi posluge, prostori za centralno grejanje i gorivo, koji su u zgodnoj vezi sa stanom ložača, a osvetljeni odozgo armiranim staklom. Ubacivanje uglja vrši se pomoću šahta iz dvorišta.

Konstrukcija: U cilju iskorišćenja prostora, umesto debelih zidova od opeka, glavni skelet građevine sačinjavaju armirano-betonski

stubovi, koji sa betonskom međuspratnom konstrukcijom daju homogenu celinu. Srednji zidovi su tanki, tako da je prostor u debljini stubova iskorišćen za smeštaj liftova za korespondenciju, placarde za ostave garderobe i sl.

Spoljašnja arhitektura: Spoljašnjom arhitekturom težilo se da se dobije utisak građevine poslovnog karaktera, u kojoj vlada strogost, ozbiljnost i red.

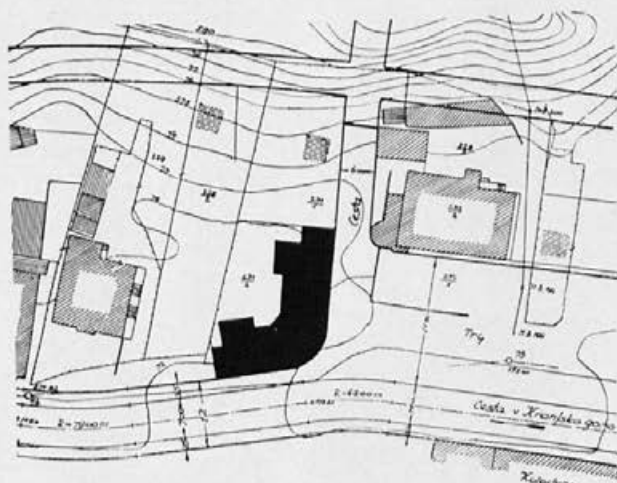


I. sprat
1er étage

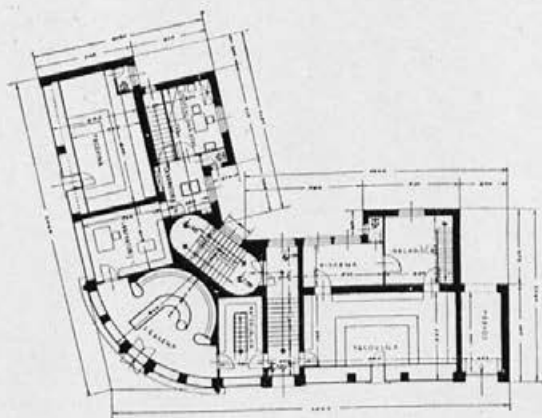


Ing. arch. Dragutin Fatur
LEKARNA ŽABKAR NA JESENICAH
(Pharmacie Žabkar à Jesenice)

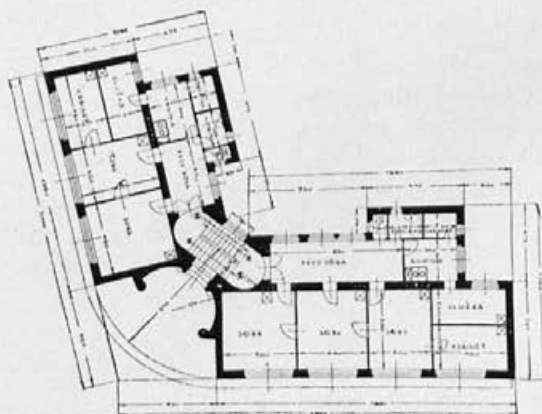
Perspektiva
Perspective



Situacija
Situation



Pritličje
Rez-de-chaussée



Nadstropja
Les étages

Ing. arch. Dragutin Fatur, Ljubljana:

OSNUTEK

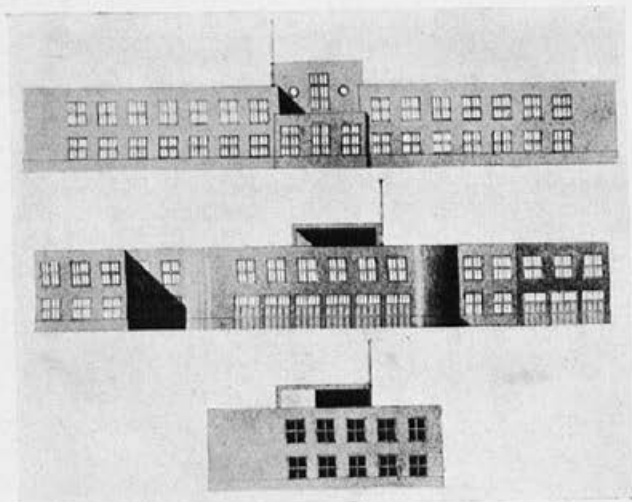
(Ebauche)

Ob dozoreli misli in določenem hotenju stavbnega gospodarja, da si zgradi in opremi svoj dom, je nujna potreba za uresničenje namere objektivni strokovnjak — arhitekt, ki brez kakršnihkoli predsodkov pomaga z dejanjem in nasvetom k realni udeležitvi naročnikovih želja.

Naročnik mora predložiti arhitektu svoje želje in zahteve v povsem jasni in določeni obliki. Kolikor intenzivneje je sam premislil svoj položaj in po njem opredelil svoje zahteve, tem lažje, enostavnejše in plodovitejše bo arhitektovo delo. Razlikovati je treba med pobožnimi željami in resnico. Dostikrat ima naročnik želje, ki bi jih arhitekt lahko plodonosno uresničil, a do izvedbe ne pride, ker ga naročnik iz kate-regakoli vzroka ni obvestil o svojem resničnem materialnem položaju.

Arhitektu ne gre za to, da bo gradil drago, marveč za dejstvo gradnje in zadovoljitev naročnika, vsled česar mu je vedno na razpolago s pravilnim nasvetom. Najbolj napačno je pa tu in tam vzniklo naziranje in iz tega izvirajoča naročnikova zahteva, naj arhitekt toliko časa nekako iz zraka ali rokava zajema predloge in dela skice, dokler ne bo nekaj od vsega tega ugajalo naročniku, ki vendar namerava plačati načrt — ako mu bo všeč.

Ko arhitekt spozna vse naročnikove želje, se prične v njem preosnova prevzetih misli, da zadobe trdno obliko, ki se izrazi v skici. Povsem od arhitektove nadarjenosti je odvisno, ali konkretno podane naročnikove želje bolje ali slabše preoblikuje v realno obliko.



Geslo „Diana“
Devise „Diana“

Fasade
Les façades

Ing. arch. Dušan Grabrijan, Sarajevo:

S SREDNJE TEHNIČNE ŠOLE V SARAJEVU.

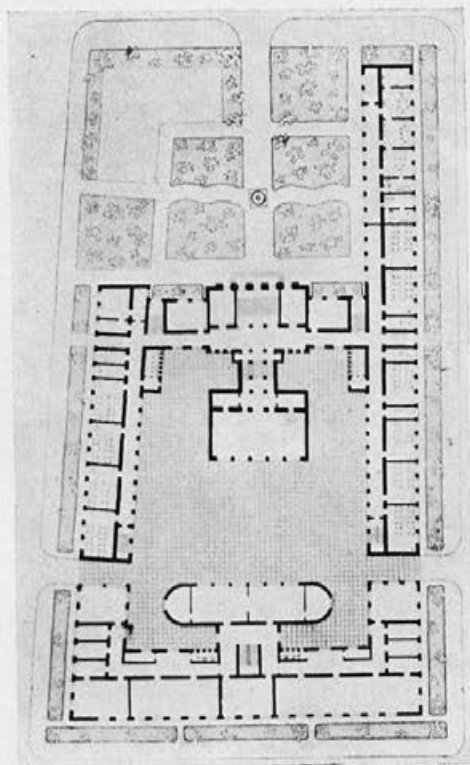
(De l'école technique secondaire à Sarajevo)

Srednja tehnična šola v Sarajevu je najstarejša šola te vrste v državi in dasi najstarejša, je danes nameščena v treh stanovanjskih hišah s prostori, ki so proti vsakemu predpisu. Zato je predlansko leto mestna občina poklonila šoli zemljišče nasproti muzeja, kjer se nehajo vojašnice in se začneja mesto. Država pa je dovolila, da se proda neka stara stavba in z izkupičkom so pričeli zidati na tem mestu novo šolo. Načrte za novo šolo je izdelalo ministrstvo zgradb, in sicer konvencionalen tip stavbe z enim prikrajsnim krakom.

Novi zakon o strokovnih šolah, ki je izšel lansko leto, je podredil direktorju srednje tehnične šole tudi ostale nižje strokovne in obrtne šole, v Sarajevu obrtno in umetno-obrtno šolo. Navedeni šoli sta raztreseni po različnih stavbah v mestu, prostori so še slabši kakor pa na srednji tehnični šoli. Zato je direktor predložil, da se tema šolama priklapi še šola za tekstilno pletenje in da se vse navedene šole nameste v novo stavbo. Da stvar pospeši, me je naprosil lansko leto, naj izdelamo z učenci 4. razreda gradbeno-arhitektonskega oddelka idejne skice

za adaptacijo nove šole tako, da bi ustrezala gornjim težnjam in da namestimo za šolsko zgradbo še centralizirane delavnice za vso šolo, kolikor še niso previdene v kleti nove stavbe. Da bi učence vzpodbudil, pa je razpisal majhne nagrade, ki so se delile nagrajencem ob svetosavski slavnosti. Pri tej priliki sta dobila prvo nagrado za adaptacijo šolske stavbe učenca Omič in Hykl (geslo »Diana«), za delavnico Stanzi (»Goga«), pohvaljena pa je bila adaptacija šolske zgradbe Vojnovića in Kneževića (»SSSS«) oz. delavnice učenca Dačića (»Boban«).

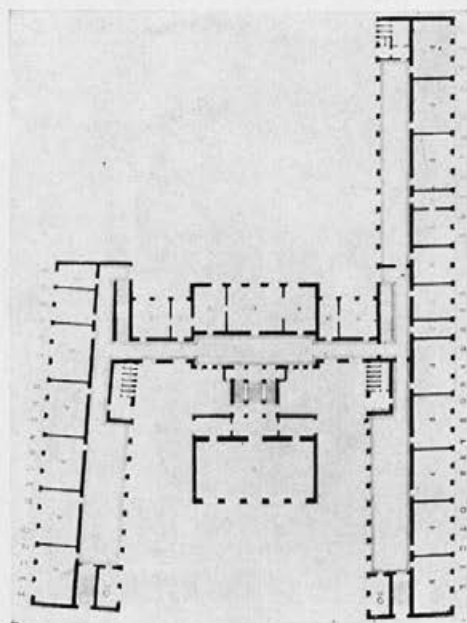
Obe adaptaciji šolske stavbe (geslo »Diana« in »SSSS«) dopolnjujeta obstoječo obliko z novim sprednjim krakom, ki zapira mesto proti vojašnicam in tvori park pred šolo ter za stanovanjsko hišo, ki stoji danes na tem mestu. Razen tega so razdelili na novo vse oddelke in šole po stavbi, tako da pridejo v klet adaptirane stavbe: arhitektonsko-gradbena delavnica, kopalnica, centralna kurjava in stanovanja šolskih slug; v pritličje: geometerski oddelek, 2 delovodski šoli in pa direktorjevo stanovanje; v I. nadstropje: arhi-



Geslo
„Diana“
Pritličje
Rez-de-
chanssée

tektonsko-gradbeni oddelek, šola za tekstilno pletenje, obrtna šola in pa prostori za šolsko administracijo (geslo »Diana«); v II. nadstropje: strojni oddelek, neimenovani oddelek in pa umetno-obrtna šola; v III. nadstropje: industrijsko-gozdarski oddelek in pa delavnice umetno-obrtna šole; v IV. nadstropje: ateljeji.

Temu bi samo še dodal, da je vsa tehnična srednja šola nameščena v nadstropjih v desnem traktu stavbe in to tako, da je v vsakem po en oddelek, ki ima 5 razredov, knjižnico in pa sobo za starešino oddelka.

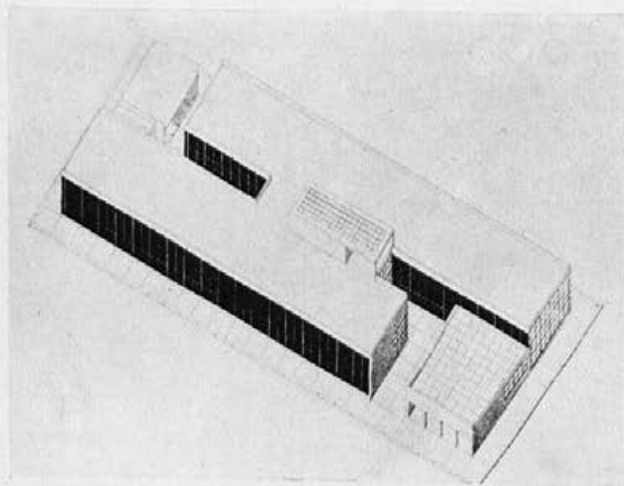


Geslo
»Diana«
I. nadstr.
1er étage

V srednjem traktu stavbe so prostori, ki so vsej šoli skupni, t. j. administracija, fizikalne in kemične predavalnice, laboratoriji itd.

Levi trakt pa je odrejen za ostale šole, ki so srednji tehnični šoli priključene. Za šolo pa je vrisano v načrtu pritličja pritličje delavnice.

Razdelitev prostorov v stavbi delavnice je razvidna z načrta Stanzlove alternative (geslo »Goga«). V stavbo je bilo treba namestiti delavnice za tekstilno pletenje, za strojni in industrijsko-gozdarski oddelek, katere bo uporabljala tudi obrtna šola. Za vsak slučaj je v stavbi tudi

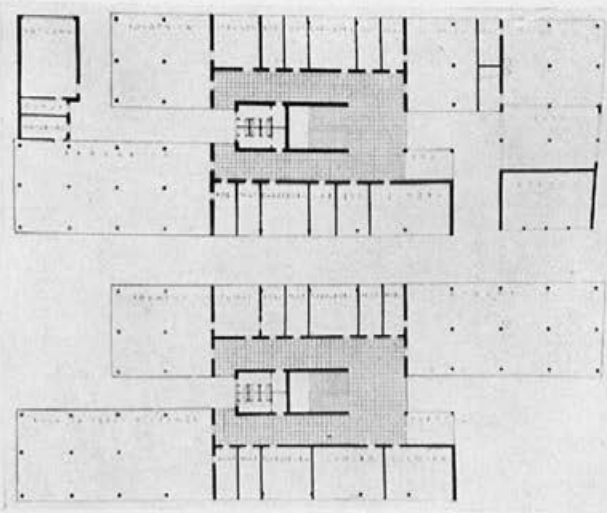


Geslo »Goga«
Devise »Goga«

Delavnice, aksonometrija
Les ateliers, plan

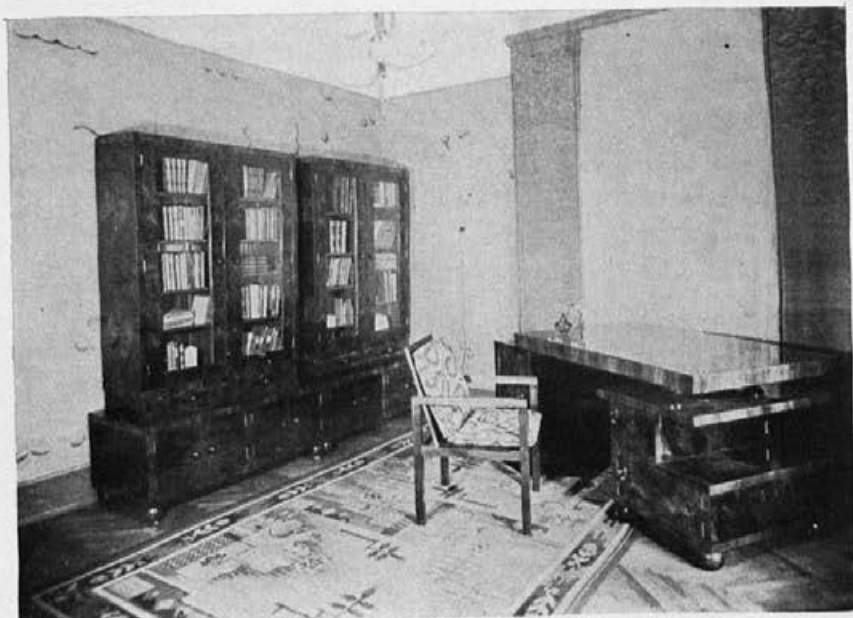
majhna kotlarna, čeprav bi bile delavnice priključene na mestno elektrarno.

Princip razdelitve prostorov delavnic je ta, da dobi vsaka delavnica svojo sobo za poslovanje, sobo za surovi material, sobo za izdelke, ki je obenem tudi razstavni prostor, in pa garderobe.



Geslo »Goga«
Devise »Goga«

Delavnice, načrt
Les ateliers, plan

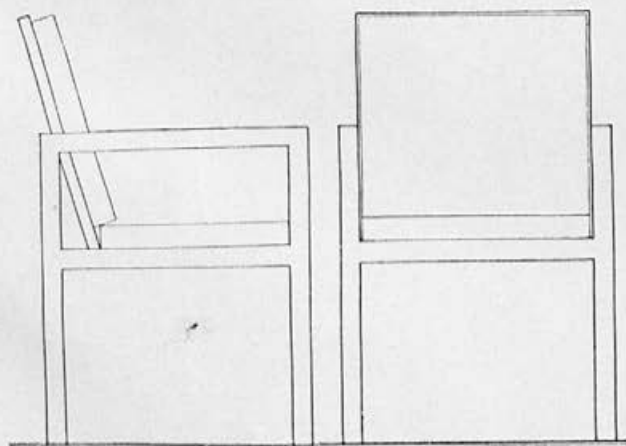


Ing. arch. Dragutin Fatur, Ljubljana:

DELOVNA SOBA G. PROFESORJA T.

(Bibliothèque)

Izvršila Erman & Arhar, Št. Vid



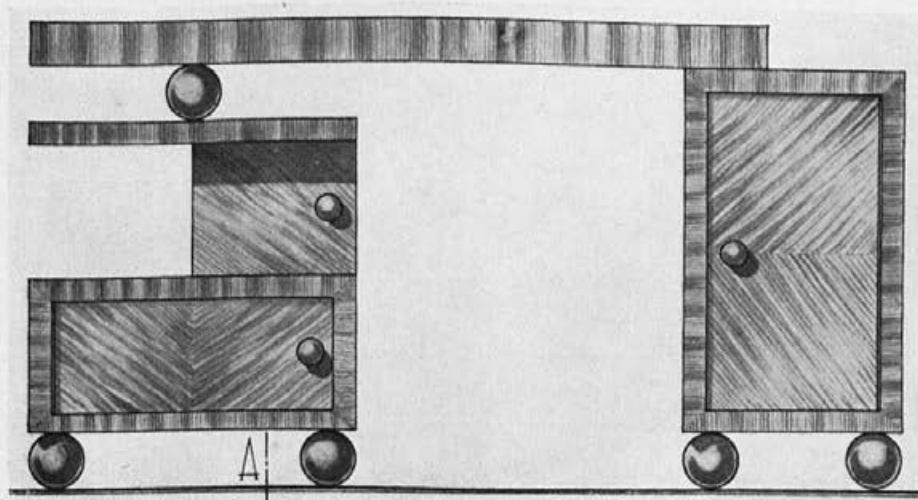
Načrt
Plan



Stol
Chaise

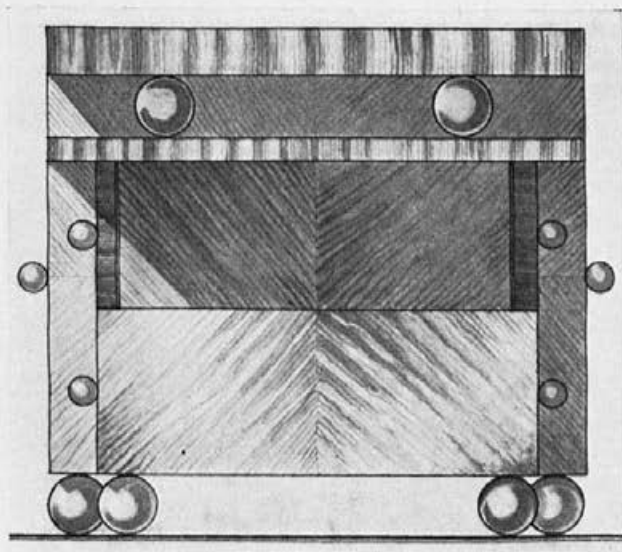


Pisalna miza
Bureau

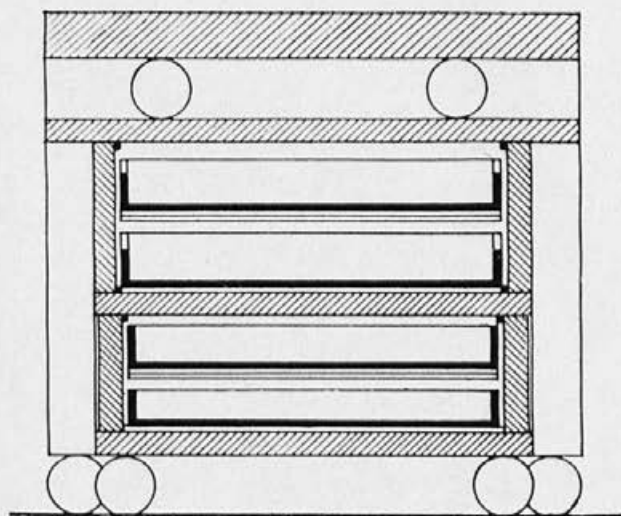


Pisalna miza
Bureau

Pogled od spredaj
Vue frontale



Stranski pogled
Vue latérale



Stranski prerez
Coupe latérale

Ing. arch. Dragutin Fatur, Ljubljana:

DELO IN OBLIKOVANJE

Do zadnjih let je imela izvajajoča obrt za-
slobo v močno razgibanem narodnem gospo-
darstvu naše zemlje ter je ob danih prilikah in
neprilikah napredovala do neke meje, dočim
zaznamujemo danes zastoj na vsej črti, deloma
vsled neurejenega razvoja deloma vsled nepra-
vilnega pojmovanja umetno povzročenega za-
stoja v vsem gospodarstvu.

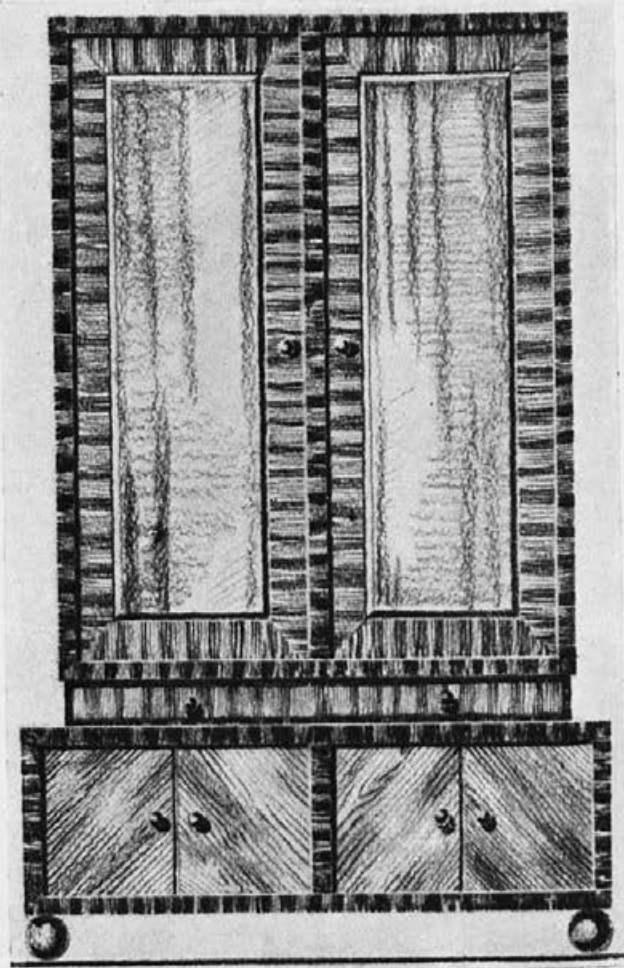
Vsekakor pa moramo obdržati priborjene in
osvojene duševne dobrine, moramo si zopet
pridobiti izgubljena načela skupnosti in enot-
nosti ter deloma uničene narodnogospodarske
prilike in dobrine obnoviti v realno, življenja
zmožno obliko. To so zahteve, ki terjajo skrajni
napon razpoložljivih delovnih sil — je pa isto-
časno viden in dosegljiv cilj neizrecne obsež-
nosti, da ne bo nihče cmahoval nuditi obnov-
ljenemu stremljenju svoje najboljše, ako se
zavzame za vzpostavitev dobre in zdrave do-
mače obrti odnosno rokodelstva.

V kvantitativni poceni izdelavi se izraža prop-
ad vseh dobrin in le v smiselnem duševnem
delu, ki je nerazdružljivo vezano na kvaliteten
izdelek obrtnika odnosno rokodelca, ki mu za-
daja vrednoto in ceno ter odraz sodobnega
stremljenja in hotenja, nam je iskati rešitev po
brodolomu. Ustvarjati moramo popolne vrednote

dela, ki bodo popolne tudi v primerjavi z osta-
limi vrednotami zgodovinskih dob, ko je obrt-
ništvo živelo v znatnem blagostanju radi ure-
jenih odnošajev v družbi na podlagi svojega
kvalitetnega dela in visokocenjenih zmožnosti.

Lastnosti, ki povzdigujejo kvaliteto dela, so
poleg konstrukcije predvsem oblika ter ono ne-
izrazno svojstvo koncepcije — zamisel — pro-
jekt —. Za naš narod, ki je mlad in svež, ki
komaj stopa v življenje, ki še ves valovi v raz-
draženosti osvoboditve, je potrebna osamo-
svojitve v oblikovno-izraznem pogledu ter za-
veden prelom z vplivi inozemstva. Prevzeti mo-
remo le one dobrine, ki jih lahko prekasimo in
osvojimo ter s tem vključimo v naš samobiten
izrazni zaklad — nikakor pa ne smemo biti
suženjski posnemovalci ter vazali v lastni civili-
zaciji utapljaajočih se sosedov.

V spoznanju lastne moči in sile ter v omalo-
važevanju plehke civilizacijske sile sosedov mora
oživeti samozavest in duševna nadvlada v našem
delu, ki nas dovede do blagostanja in medseboj-
nega zaupanja. Obstoje zdravega obrtniškega
naraščaja, ki bo moralno neodvisen ter bo po-
znal smisel napredka brez napačnega slavo-
hlepja in zavisti do sosedov — obrtnika, je po-
treben za ustvaritev zdrave osnove v našem



narodnem gospodarstvu in s tem blagodejne prihodnosti naše zemlje in naroda. Vse v enem, eden v vsem — vse v skupnosti za dobrobit celote in posameznika mora roditi pozitiven uspeh, če vse stremiljenje osnujemo na realno smiselno delo, pravilno porazdeljeno po zmožnostih na posameznike.

Šele s prekoračenjem dobrega in povprečnega izražanja, pri enkratno podanem vtisu, ki je iztrgan po stvaritelju iz časovno prostorne življenske psihe v vsej svoji samobitnosti, lahko govorimo o umetnosti, neglede na to, če obravnavamo arhitekturo, slikarstvo, kiparstvo ali opremo. Dela navedenega svojstva so potem najvišje, kar lahko ustvari človeški duh in roka.

Dobro rokodelstvo označuje hotenje — torej vzgojo delazmožnih, ki so izučeni v vseh spretnostih rokodelstva in oplojeni z naravnim čutom v izraznosti oblikovanja ter ne bolehajo na slavo-hlepju, da bi radi samolastnega češčenja izstopili iz množice ustvarjalcev dobrin.

Danes smo v položaju, da precenjujemo vpliv poteka dela na oblikovanje — ali kakor smo se izrazili v polpretekli dobi — iz materiala po tehniki oblikovanja odvajana oblika predmeta vodi do smotrnega cilja. V spočetku je vedno misel. Ako med potekom dela, iz vmesne

Knjižna omara
Bibliothèque



stopnje do zasnovane oblike pod vplivom le-te nastane nova oblika, ni ta praviloma nastala iz materiala po tehniki oblikovanja, temveč se je hotenje oblikovalca v izrazni možnosti poslužilo te vmesne stopnje oblikovanja za uresničenje lastnega duševnega doživetja. Vedno je v početku misel, a vsekakor ima potek dela ter hotenje oblikovalca neovrgljiv vpliv na končno obliko izdelka.

Razlikovati moramo stopnjo nadarjenosti. Nekateri imajo tako plodovito fantazijo, da njih lastna izrazna zmožnost ne more slediti množici porajajočih se domislic, drugim zopet se ne porodi nikaka pametna misel, so pa takoj zmožni ustvariti dobrino, ako najdejo kakršenkoli miselni priključek na realnost.

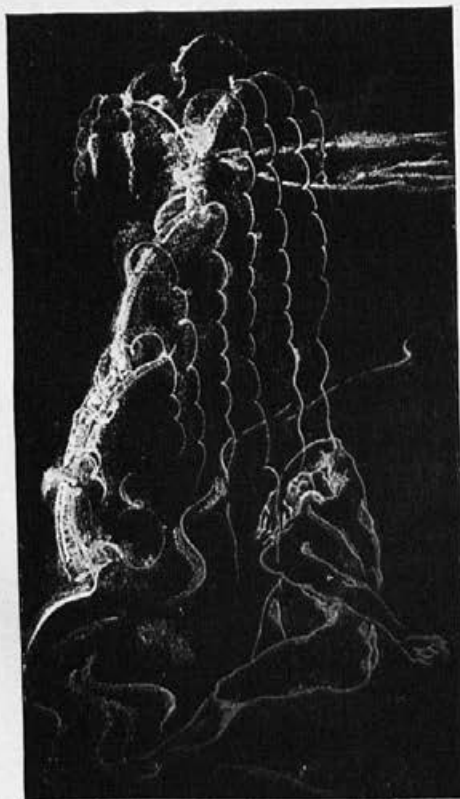
Nikoli ni bila večja težnja po kvalitetnem delu kakor v dobi gospodarskega propada. V uporabi in predelavi domačih gradiv, v vznikli misli o oživiljenju lastnosti gradiv v oblikovnem pogledu vidimo etične dobrine, ki so v stanu pri smotni izrabi rešiti propadajoče življenje. Boječe tipajoča duša zadene ob oklep izumetničenih zakonov in predsodkov ter presenečena



I. F. Klein

Steklorezna vrata glasbene šole
La porte en verre de la salle de musique

izgubi zmožnost izražanja v ustvarjanju, ki bi nas dvignilo nad povprečnost izdelkov sosedov.



I. F. Klein, Ljubljana
Steklorez dvokrilnih vrat
Verre gravé de la porte
à deux battants

ZAR MODERNA ARHITEKTURA U DALMACIJI?

Arhitektura je od pamtivijeka bila odraz svojega vremena i ravnala se prema shvaćanju društva i arhitekta. Spomenici prastarih vremena pokazuju nam, da se arhitektura nije dijelila od ostalih likovnih umjetnosti; ona je kročila njihovim korakom ostavljajući po strani svaki i najmanji socijalni utjecaj i pogled na samu stvar. Ona je udarala svoj žig na kraljevskim palačama, na dvorcima bogataša, na spomenicima vladara i t. d. i tamo stvarala velike dvorane pune raskoši povećavajući mistiku samodržaca. Ekonomska strana bila je ovdje sporedna, pa tako su i došle na svijet egipatske piramide, čiji su moćni kvaderi natopljeni znojem bezbrojne raje. O funkcionalizmu da i ne govorimo. Klasična je arhitektura imala svog velikog pomagača u kiparstvu, tek kasnije u slikarstvu i nije ni čudo da je došla, uz ove pomagače, na grb likovne umjetnosti.

Savremena arhitektura, međutim, sinteza je savremenih prirodnih nauka i higijene, gledana kroz prizmu ekonomije, a sve uokvireno u tehničkim znanostima. O umjetnosti može se govoriti jedino toliko, ukoliko svako materijalno ili materijalizovano duševno stvaranje stalnim, sistemskim djelovanjem može dobiti i dobija svoju naročitu »marku«. Na primjer: aeroplan, automobil, lokomotiva, brooklinski most i t. d. jesu materijalizovane duševne tvorevine također od izvjesne umjetničke vrijednosti.

O likovnoj umjetnosti, t. j. prostornoj stvaralačkoj proizvodnji čovjekovoj u oblasti lijepog i idealnog, kod savremene arhitekture ne može biti više govora u onome času, kada ona prestaje da bude rezultat stvaranja izvana prema unutra, nego postaje rezultat stvaranja iznutra prema vani; drugim riječima: otkako je postala funkcionalna i kao takova čedo inženjerske struke kao dijela tehničkih znanosti. Na taj način ona je sišla s grba likovne umjetnosti brišući sa svojih djela svaki bolećivi trag predašnjeg bivstvovanja.

U novom stvaranju valja u prvom redu razlikovati ono što se naziva moderno od onoga što je savremeno. Moderno u arhitekturi je ono što podliježe modi, dakle od prolazne vrijednosti. Savremeno je ono što je u duhu vremena, ali sa trajnom umjetničkom vrijednošću, ili, barem, stvarano je tako da ima sve atribute trajne umjetnine svoje vrste.

Sve naprijed spomenuto treba znati ako želimo odgovoriti na uvodno pitanje.

Dalmacija, po svom geografskom i ekonomskom položaju, zahtijeva da se kod svakog novog stvaranja azme u obzir arhitektura sredine, tim prije kada je ova stilski čista, a još više ako je baš zbor toga postala važan privredni činilac svoga žiteljstva. Tamo gdje prevladavaju predašnji napor u arhitekturi, valja to naročito uzeti u obzir, a tek tamo gdje toga nema, mogu se dopustiti djela savremene skrajne

arhitektonske ljevice, naravno, ukoliko to dopuštaju dobro riješeni problemi i ekonomija izgradnje.

Za temeljito provadanje ove ideje trebali bi dalmatinski gradovi da imaju (ukoliko još nemaju) svoje generalne regulatorne osnove, koje točno predviđaju način izgradnje i omogućuju temeljiti studij ovoga pitanja.

Zagovarajući arhitekturu izgrađenih centara, kao vodilju novoga stvaranja, ne poričem da se život treba stalno prilagođivati unutarnjim odnosima prema vani, jer u tome se i sastoji razvitak čovječanstva i temelj stvaranja savremene arhitekture. Štoviše, tvrdim da se danas ne smije stvarati u predašnjim stilovima, jer današnje stvaranje mora imati žig našega vremena. Pitanje je, da li se pod tim smatraju samo veliki stakleni otvori, ravni krovovi, armirano-betonske konstrukcije. Ne, ni na koji način!

Savremena arhitektonska rješenja odlikuju se u prvom redu svojim tloctima, koji se temelje na potrebama i načinu života izvjesne kulturne i civilizirane sredine i pojedinaca. Dok su fasade imale u arhitekturi, kao dijelu likovne umjetnosti, primarnu vrijednost, u savremenoj arhitekturi imaju sekundarnu. To međutim još uvijek ne znači da je fasada sporedna, osobito tamo gdje je okolina gradnje izrazito stilska.

Nužno je ovom prilikom utvrditi, da su djela stilske arhitekture i današnje skrajne ljevice dva antipoda. U rukama mi je Le Corbusierovo djelo »Kommande Baukunst« i Tierschov »Handbuch der Architektur«, u kojima se prikazuje geometrijska logika fasada klasične arhitekture i nekih Le Corbusierovih zgrada. Ovo nastojanje Le Corbusierovo bilo bi smiješno, kada ne bi služilo kao učeno »razjašnjenje« drugima, a pomalo i samom Le Corbusieru, jer kod njegova projekta palače za »Društvo Naroda« te geometrijske dosljednosti nema, ili, barem, nije naglašena. Činjenica je, da se život obnavlja, ali ne ponavlja. Tako životni put nije kružnica ili elipsa, kao što je to put planeta, nego je spirala.

Budemo li dobro poznavali sve komponente i uslove arhitektonskog stvaranja u Dalmaciji, onda smo pobijedili i rezultati će odgovarati gornjim idejama.

Izbor građevnog materijala u Dalmaciji sam se od sebe nudi. Bez sumnje u prvom redu dolazi kamen, jer se on nalazi u velikoj količini na licu mjesta. Ne treba zaboraviti, da je baš ovaj lijepi kamen povod stare arhitekture u Dalmaciji, a iz njega su stvorena mnoga stara arhitektonska djela širom cijelog svijeta. Kamen treba u prvom redu uzimati kod novih gradnja u Dalmaciji, pošto je to, vjerovatno, i najracionalnije, obzirom na otežanu dobavu građevnog materijala. Upotrebljavati drugi građevni materijal (osim u iznimnim slučajevima) isto je tako pogrešno, kao upotreba asfalta za tarmacanje ulica naših primorskih gradova, ili, recimo, kada bismo brooklinski most postavili negdje u Dalmaciji, a u New-Yorku sagradili kameni most.

Kamen kao građevni materijal u geološkom sastavu okoline stanovitog mjesta rješava sam po sebi i način izgradnje. Sa kamenom može se graditi samo onako, kako on dopušta (način obrade, statički momenti njegove nosivosti). On je isto toliko dobar, lijep i plemenit materijal, koliko je staklo — u svrhu zatvaranja velikih otvora u modernim gradnjama Dalmacije — poradi klime dvojben. Radi toga, u vezi sa ekonomskim momentima, i valja kamen upotrebljavati onako kako to iskustvo nalaže. Dakle: gdje god je to moguće i ekonomski opravdano, treba u Dalmaciji u prvom redu iz domaćeg materijala stvarati arhitektonska djela u okviru postojeće okoline, a u savremenom duhu.

Arh. Marko Vidaković, Zagreb:

ČISTOĆA I ZAGREB

(Bilješka o urbanističkoj stvarnosti.)

Progres civilizacije u jednoj sredini moguć je samo onda, ako sve komponente, koje ga pokreću, istovremeno i u međusobnom sporazumu i savezu izvršavaju svoje funkcije. Na taj način omogućuje se da korisni rezultati rada jedne funkcije potpomažu i ujednostavnjuju rad druge, stvarajući nepregledan lanac u razvoju. Tehnika i medicina već od pamtivijeku jesu takve dvije komponente. Treba da spomenem samo Röntgenov aparat i mikroskop uz stotinu ostalih proizvoda genija tehnike, koji danas služe kao pomoćna pomagala bez kojih se moderna medicina ne bi mogla ni zamisliti. Na drugoj strani opet, medicina je svojim napretkom diktirala tehnici smjer rada, u dodirnim linijama obih komponenata, i tako se tehnika u tome smjeru razvijala pod utjecajem — higijene.

Uzmimo, kao primjer, arhitekturu. Ona veli: funkcija daje oblik, a jezgra ove funkcije je higijena. I tako su nastali savremeni zahtjevi i pogledi pri rješavanju arhitektonskih problema, tako je nastala čuvena parola savremenih arhitekata: više zraka i svijetla! Ova shvaćanja vidimo oživotvorena u onim savremenim građevinama, koje su ispravno i dobro arhitektonski riješene (stambene zgrade, bolnice, škole i dr.). Moderne su građevine — rekao bih — kao ćelije cijelih blokova; blokovi sačinjavaju ulice, a ulice tvore gradove itd. Dakle, nesamo pojedine ćelije, pojedine građevine, nego i cijele četvrti in cijeli gradovi morali bi da budu izgrađeni prema spomenutim principima higijenske tehnike — više svijetla i zraka. U vezi s tim nastala je, uz ostale nove, čisto tehničke principe, nova grana arhitektonske nauke — urbanizam.

Nastojanje savremenih arhitekata ide za tim, da se grade novi gradovi prema načelima higijenske tehnike, kako bi stanovništvo gradova bilo zdravo i sposobno za rad. Radi se na produženju zdravog čovječjeg života. Ova misao ponukala je i Roditeljsko vijeće u Zagrebu, da ne potpomaže samo bolesnu siro-

mašnu djecu, nego da svim silama poradi oko stvaranja jednog preventorija, gdje će djeca tuberkuloznih roditelja biti izolirana i tako zdrava spašena našem rodu. Uopće je poznato da u našem narodu vlada jedna velika socijalna bijeda, a to je tuberkuloza. Ona hara naročito po gradovima i uprkos raznim kulturnim intervencijama, osobito liječničkim, ona je još uvijek veliko socijalno zlo. Uzrok je tome taj, što svi faktori, koji energično rade na suzbijanju ove bolesti, i koji tako žele da održe ljudstvo u zdravom stanju, nisu u potpunom skladu i ne rade u nepomućenom sporazumu i vezi. Na primjer: šta vrijedi sva kućna njega djece, predavanja po školama o tuberkulozi i zaraznim bolestima, sve anti-tuberkulozne ankete, kada se svaki čovjek, a pogotovo dijete, može lako da zarazi gradskom prašinom.

Kako se u Zagrebu unatrag ovo nekoliko godina povećao promet, fali uvelike čistoća ulica. Blato po kolnicima a kad je suho prašina, dnevne su pojave. Istina, svi stranci, koji dolaze k nama, ističu ljepotu položaja našega Zagreba i govore pohvalno o arhitektonskim i umjetničkim spomenicima našim, ali svak primjećuje prljavštinu i prašinu na gradskim ulicama. Za to ne treba nikakova »dokaza«, jer je svak od nas imao prilike da se prašine izdašno naguta i da nanese blata u stan.

Evo nekoliko sličica: proleti kraj vas automobil Društva za spasavanje, žuri se da pruži ljudima prvu pomoć, a ovamo iz sebe podigne toliku prašinu punu opasnih bacila, koju vi i vaša djeca odnosite na svojim plućima. Ili, zar niste promatrali našu djecu kad idu iz škole, gdje im se predavalo o opasnosti rdave higijene ulica, a čim su izašla na ulicu, mi im sviješmo punimo njihova nježna pluća strašnom prašinom i bacilima? Ili zar niste vidjeli — i pored strogih odluka nadležnih vlasti — u oblacima prašine na ulicama prodavače, od kojih naša djeca kupuju zaprašeno voće i slatkiše? Ili zar niste opazili ona smiješna kolica, kojima noću tobože polivaju pločnike, koje treba, ovako vlažne, pometaći da pometu, a događa se redovno da ovi stignu tek onda, kada je pločnik već suh, i tako dignu svojim metlama silnu prašinu, koja često dosegne na ulicama visinu iznad drugih katova. Ovu prašinu i smeće sa pločnika, što ih tobože čiste, prenašaju u stvari na onaj dio terena koji treba da pretstavlja travnik.

Kako mogu onda stanovnici Zagreba, recimo, u ljetno doba da otvore svoje prozore i da dobiju čist zrak? Šta tu vrijedi sav onaj funkcionalizam savremenih arhitekata; šta vrijedi ono pametno geslo više svijetla i zraka, kada vam kroz prozore kuljaju danju i noću oblaci gradske prašine? Tu zaista nimalo ne vrijede sve antituberkulozne propagande i trud naših vrijednih liječnika-higijeničara, kada druga važna komponenta u tome radu — tehnička — ne funkcionira.

Roditeljsko vijeće u Zagrebu spoznalo je važnost ovoga pitanja, te je poduzelo svojim dopisom od

3. XII. pr. god., što ga je upravilo na Gradsko zastupstvo, korake, kako bi se ove prašine riješili, te je stavilo svoje prijedloge. Ono time ne želi samo da kritikuje, već hoće i da sudjeluje u suzbijanju ove napasti.

Mišljenje Roditeljskog vijeća je sljedeće:

a) Svi dijelovi pločnika, predviđeni za travnike, imaju se zaista zasaditi travom. Starčevićev trg, Langov trg i Trg iza Realne gimnazije u ulici Ise Kršnjavija treba urediti kao dječija igrališta. Ulice, koje su taracane granitnim kockama, treba zaliti smolom (ukoliko nisu zalivene). Sadenje trave ne bi zahtijevalo velike svote, a osim toga sadenje se može provesti postepeno.

b) Ulice in trgove treba nesamo vodom polivati, nego, u punom smislu riječi, prati, a prljavštinu spirati u gradske kanale. Naročito valja prati kolnike uz rubno kamenje, a isto tako i pločnike, i to sve svaki dan. U tu svrhu treba da se nabave novi aparati za pranje cesta. Pitanje vode — ukoliko nije još riješeno — treba riješiti tako, da se načini nekoliko zdenaca u raznim krajevima grada, odakle će se uzimati voda za polivanje ulica.

c) Nijedna kola (konjska zaprega, automobil, ručna kolica i sl.) ne smiju na ulicu, niti kroz gradsku mitnicu u grad, a da nisu potpuno čista. Na svim gradskim mitnicama s kolnim prometom stajanje po dva šmrka za vodu i svaka prljava kola imaju se oprati i tek onda pustiti u grad. Za svako pranje treba ubrati taksu od 1—2 Din. Vlasnici prljavih kola, koja su puštena iz dvorišta u gradu na gradske ulice, neka se strogo kazne.

d) Treba zabraniti piljenje drva na ulici, jer od piljevine nastaje smeće i prašina na plačnicima i kolnicima. (Smatramo, uostalom, da je motoriziranje piljenja drva upravo danas, u doba velike krize, nesocijalno, obzirom na veliku nezaposlenost.)

e) Smeće iz kuća mora se iznašati u zatvorenim limenim napravama, a treba da se odvaža u zatvorenim gradskim kolima.

Mislim — kako sam već spomenuo — da održavanje čistoće na gradskim ulicama nije više tehnički problem, nego jedino pitanje novca i dobre volje. Dosljedno tome Roditeljsko vijeće je mišljenja, da bi se taksama za pranje kola ubrala lijepa svota, koja bi, jer je promet naših mitnica velik, mogla doseći preko pol milijuna dinara godišnje. Ta bi se svota isključivo smjela upotrijebiti za održavanje higijene gradskih ulica; a kao radnu snagu treba uzeti sve nezaposlene zdrave radnike, koje milostinja, u kojoj god formi, strašno ponižava.

IZLOŽBE U BEOGRADU

Drugi salon savremene jugoslovenske arhitekture. Grupa Arhitekta Modernog Pravca priredila je od 19. do 23. februara 1933 drugu izložbu savremene jugoslovenske arhitekture u paviljonu Cvijete Zuzorić u Beogradu. Uprava Grupe pozvala je kolege iz Zagreba, Ljubljane, Sarajeva i ostalih gradova, da sarađuju na izložbi. Nažalost uzeli su učešća na izložbi samo kolege iz Beograda i četvorica iz Zagreba. Izložba je pružala pregled savremene arhitekture za poslednje dve godine. Prema prvoj izložbi pre dve godine opaža se veliki napredak i bio je izložen prilično velik broj izvedenih zgrada. Izložba je bila dobro organizirana i lepo uređena.

Studenti arhitekture priredili su, kao i svake godine, od 15. februara do 1. marta u svečanoj sali tehničkog fakulteta izložbu svojih diplomskih radova. Ova izložba je rezultat jednogodišnjeg rada, a ujedno treba da pokaže način rada u školi. Izložen je bio veliki broj radova javnih i privatnih građevina, dalje iz crkvene vizantijske arhitekture te iz ornamentalnog crtanja. Svojim obimom učinila je izložba vrlo dobar utisak. Vidi se volja i čežnja za napretkom. Ipak, kada bismo joj pristupili stručnom kritikom, to bi se mogla primetiti velika površnost i nedoslednost (nekonsekventnost) samoga načina rada. Međutim, škola treba da pruža studentu sve što će od njega tražiti budući život. Tako se, na primer, poklanja vrlo slaba pažnja osnovi, koja je danas temelj tehnike. Moglo bi se čak i reći, da se nastavnici premalo staraju oko same škole i oko pojedinačnog studenta. Ipak, pored svega ovoga, može se kazati, da je izložba inače uspešna; nadamo se samo, da će nam buduće izložbe pokazati više rada i ozbiljnosti.

Umetnička grupa ZOGRAF, koja okuplja slikare, vajarke i arhitekte, održala je svoju izložbu od 21. do 31. marta 1933 u paviljonu Cvijete Zuzorić. Pored slikara izložio je svoje radove arhitekta Bogdan N. Nestorović, docent za privatne zgrade na tehničkom fakultetu. On je tom prilikom prvi puta javno izlagao. Dao je sve što je smatrao kao zrelo za jednu izložbu. Kako je grupa ZOGRAF propagator stare srpske umetnosti, moglo se očekivati da će se i radovi g. Nestorovića ispoljavati u tome smislu. Kao glavni rad istaknula se crkva sv. Save u Beogradu sa jednim modelom definitivnog projekta. (Šteta što nije g. Nestorović dao također i osnove te potreban presek). Dalje se opazilo nekoliko perspektiva u renesansnom stilu i nekoliko projekata u modernom stilu. Svojim radovima predočio je g. Nestorović tri problema arhitektonskog stvaranja. Kao najbolji rezultat dao je radnje u erkvenom vizantijskom stilu. Tu se vidi da su mu poznati svi potrebni elementi arhitektonskog stvaranja. Ali u njegovim radovima u renesansnom stilu smeta mešanje različitih motiva, dok iz njegovog obrađivanja

savremenog stila vidimo da g. Nestoroviču nije sasvim jasno, šta se danas stvarno traži od savremene arhitekture. Savremena arhitektura nije arhitektura pukih linija, već je sređivanje na umetničkoj osnovi.

Dr. techn. ing. Jan Dubový.

Splošno kleparstvo in instalacije strelovodov vseh vrst **JANKOVIĆ MATIJA**
LJUBLJANA, RIMSKA CESTA ŠT. 19

ANTON FUCHS

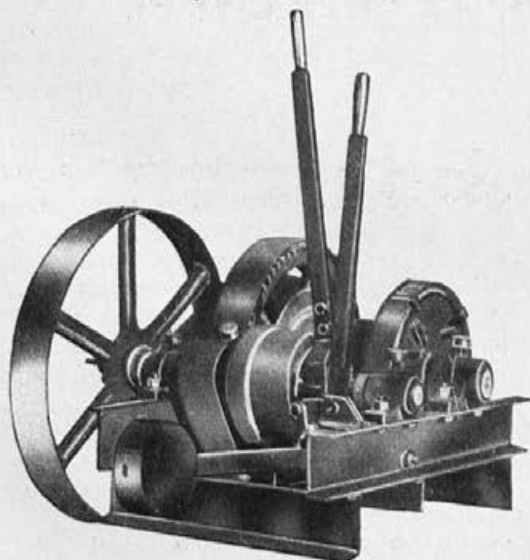
KLEPARSKA
DELAVNICA

GOSPOSVETSKA
CESTA ŠTEV. 16
(„PRI LEVU“)

izvršuje
vsa kleparska kakor lesocementna dela ter »Conco« in »Xeroton« izolacije, najsolidneje in po zmernih cenah

R. WILLMANN

STROJNO PODJETJE * TEL. 20-55
LJUBLJANA, SLOMŠKOVA UL. 3



Izvršuje dvigala in dvigalne naprave za stavbni material v najnovejši in solidni izvršitvi

„RUDE IN KOVINE“ d. d.

LJUBLJANA, Masarykova cesta 12

Glavno zastopstvo CINKARNE D. D. CELJE

Cinkovo belilo „Briljant“

En gros: **cinkova pločevina, pocinkana železna pločevina**: surovi in rafinirani cink, cinkov prah, »Cinkopon«, žveplena kislina, svinec, svinčena pločevina, **kositer** v kladah in palicah, kositer za spajanje, v palicah, antimon, aluminij, baker, zvonovina, razne barve, kovine i. t. d., šamotni material

Kupuje: starcink po najugodnejših dnevnih cenah, odpadke drugih kovin i. t. d.

Brzjavke: Rude Ljubljana. Telef. int. 2727, 2827



ORIGINALNA MAPA ZA I. LETNIK »ARHITEKTURE« (1931—32) se naroča v upravi revije, Ljubljana, Gajeva 9, za ceno Din 20.— s poštnino vred

Originalna

Terrabona

suha žbuka
za fasade

upotrebljava se
danas najviše u
savremenoj
arhitekturi



Proizvodi

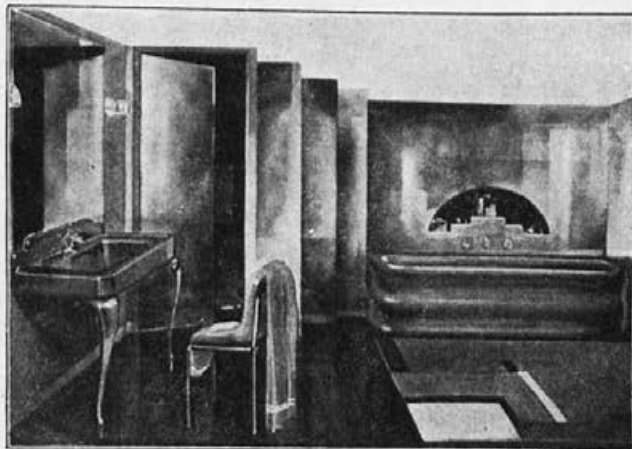
Samoborka d. d. - Zagreb



Jakob Fligl dediči

Ljubljana Rimska 2 Gregorčičeva 5
Telefon 33-53

Kleparstvo, vodovodne
instalacije, strelovodi



MESTNA HRANILNICA LJUBLJANSKA V LJUBLJANI

Prešernova ulica št. 3

s podružnico na Miklošičevi cesti 13 je največja
regulativna hranilnica v Jugoslaviji

Ima vlog nad 430,000,000.— Din, rezervnih zakladov pa nad 10 mil. Din.
Za pupilne naložbe pa sodni depozitni oddelek, za varčevanje mladine
izdaja domače hranilnike, za pošiljanje po pošti pa svoje položnice.
Za vse vloge jamči mestna občina z vsem svojim premoženjem in
davčno močjo. Hranilnica kupuje in prodaja tudi devize in valute naj-
kulantneje. Ta posel opravlja v svoji podružnici na Miklošičevi cesti.

Telefon centrale št. 2016 in 2616, podružnice št. 2367

Poštni čekovni račun centrale št. 10533, podružnice št. 16138



URADNE URE ZA STRANKE OD 8 DO 12

Litografijo Offsetisk



Z DIREKTNIM
FOTOKEMIČNIM
KOPIRANJEM NUDI LE

**JUGOSLOVANSKA
TISKARNA V LJUBLJANI**