

# Urbanizacija gradske četvrti Trnje od kraja 19. stoljeća do sredine 20. stoljeća

---

Markušić, Matija

Master's thesis / Diplomski rad

2021

*Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:* **University of Zagreb, Faculty of Humanities and Social Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Filozofski fakultet**

*Permanent link / Trajna poveznica:* <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:131:576399>

*Rights / Prava:* [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-07-28**



Sveučilište u Zagrebu  
Filozofski fakultet  
University of Zagreb  
Faculty of Humanities  
and Social Sciences

*Repository / Repozitorij:*

[ODRAZ - open repository of the University of Zagreb  
Faculty of Humanities and Social Sciences](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU  
FILOZOFSKI FAKULTET  
ODSJEK ZA POVIJEST

**Urbanizacija gradske četvrti Trnje od kraja 19. stoljeća do sredine 20. stoljeća  
- od periferije do šireg centra grada.**

Diplomski rad

Matija Markušić

Mentor: dr. sc. Filip Šimetin Šegvić

Zagreb, 2021.

## Sadržaj:

1. Uvod.....	3
2. Trnjanski prostor i vrijeme urbanizacije .....	4
2.1. Selo postupno postaje dio grada.....	5
2.2. Postavljanje temelja za urbanizaciju.....	7
2.2.1. Regulacija Save.....	9
2.2.2. Izgradnja prometne infrastrukture.....	14
2.2.3. „Trnju industrija, Donjem gradu parkovi“ .....	16
2.2.4. Porast stanovništva i prvi urbanistički plan Trnja .....	19
2.3. Urbanizacija Trnja u međuratnom razdoblju .....	25
2.3.1. Izgradnja prometnica u međuratnom razdoblju .....	26
2.3.2. Nastavak industrializacije i izgradnja stambenih objekata .....	27
2.3.3. Porast stanovništva u međuratnom razdoblju .....	36
2.3.4. Krleža o Trnju .....	42
3. Zaključak.....	45
4. Summary .....	47
5. Bibliografija:.....	48
5.1. Arhivski izvori:.....	48
5.2. Tiskani izvori: .....	48
5.3. Novine:.....	48
5.4. Literatura: .....	49
5.5. Internetski izvori: .....	51
6. Prilozi.....	52

## 1. Uvod

Tema ovog diplomskog rada je urbanizacija gradske četvrti Trnje u Zagreba od prijelaza 19. stoljeća na 20. stoljeće do prvih desetljeća novog stoljeća. Kako bi se urbanizacija gradske četvrti Trnje mogla sagledati komparativno, iz perspektive lokalne povijesti odozdo i šire urbane perspektive odozgo, pronalazeći pritom svojevrsnu „srednju“ razinu analizu, neizbježno je sagledati procese urbanizacije unutar samog grada Zagreba. Brojni autori posvetili su svoja istraživanja urbanizaciji ili urbanističkom razvoju Zagreba. Upravo zbog svoje upravne, političke, kulturne i ekonomske važnosti, Zagreb je bio središnja točka većine radova urbane historije u hrvatskoj historiografiji koja se bavila 19. i 20. stoljećem.<sup>1</sup> Ipak, treba napomenuti da je težište spomenutih radova bilo na pregledima povijesti grada Zagreba.

Trnje sam odabrao jer sam svoj cijeli život proveo u Starom Trnje naselju. Oduvijek me fascinirao taj kvart jer se ustvari radi o „selo“ unutar centra grada, gledano naravno urbanistički, arhitektonski i geografski. Urbanizacija Trnja je neosporno imala utjecaja na razvoj grada Zagreba, što se nastoji objasniti u ovom radu. Ovaj diplomski rad bavi se problematikom povijesnog razvoja gradske četvrti u hrvatskoj metropoli, zahvaćajući različite pozitivne i negativne učinke promjena koje se nisu odvijale brzinom kakvom je zahvaćeno uže središte grada, odnosno koje su bile djelomične. Brojne specifičnosti određivale su i utjecale na urbanizaciju. Neke od tih specifičnosti su blizina rijeke Save, krajem 19. stoljeća navedena četvrt je bila omanje selo pored samoga grada, itd. Glavno istraživačko pitanje koje se nameće pritom jest kako do urbanizacije četvrti Trnje dolazi odnosno na koji se ona način odvija? Koji su sve čimbenici utjecali na razvoj gradske četvrti? Dakako, pritom se nameću i različita potpitanja, poput kako su gradske odluke utjecale na razvoj četvrti, kako je samo stanovništvo utjecalo na urbanizaciju, kako je urbanizacija utjecala na svakodnevicu u gradskoj četvrti Trnje, itd.

---

<sup>1</sup> Za razliku od toga, historiografija koja se bavi ranijim razdobljima bila je usmjerena, osim na Zagreb, i na razvoj primjerice mediteranskih odnosno dalmatinskih gradova, komunalnog sustava, itd. Iskonski urbanohistorijski radova u novijem smislu u hrvatskoj historiografiji još uvijek nedostaje, unatoč nešto povoljnijim trendovima i priložima koji se javljaju, o čemu će biti riječi nešto kasnije. Među spomenutim urbanohistorijskim priložima ističu se radovi I. Goldsteina, G. Hutinca, I. Šute i M. Vukičevića, M. Slukan Altić, A. Muraj, K. Horvat, I. Šubić Kovačević, I. Ograjšek Gorenjak, N. Šimetin Šegvić i drugi. Konceptijski noviji radovi koji se dodiruju ili istražuju aspekte urbane historije objavljeni su u zborniku radova *Zagreb 1924.-1930. i 1945.-1967. Društvo, kultura, svakodnevnica. Zbornik radova s Desničinih susreta 2018.* (2019.), koji unatoč naslovu često zahvaćaju i razdoblje 19. st. Vidjeti također naročito: Ivo GOLDSTEIN – Slavko GOLDSTEIN, ur. *Povijest grada Zagreba*, 2 knj. (Zagreb: Novi liber, 2012.).

Što se same metodologije i pristupa tiče, u radu će se koristiti postupcima analize izvora odnosno aspekti koji su specifični za pristupe urbanoj historiji, ali i mikrohistoriji te socijalnoj historiji. Same temelje istraživanja ove teme postavila je povjesničarka Mira Kolar koja je, istražujući povijest radništva, u nekoliko faza radila na Trnju 19. i 20. stoljeća upravo kao socijalnohistorijskoj temi. Također, obrađivat će se statistički i demografski podaci relevantni za temu. Što se samih izvora tiče, osnovu predstavlja građa Državnoga arhiva u Zagrebu, ali i gradivo Hrvatskoga državnog arhiva, zatim odabrane novine onoga vremena, kao i onima dostupnima u Nacionalnoj i Sveučilišnoj knjižnici, tako i onima dostupnima na internetu. Nadalje, koristio sam se i tiskanim izvorima, primjerice tekstovima poznatih književnika poput Matoša i Krležje. Ipak, najviše sam se koristio objavljenom literaturom i člancima vezanima za proučavanu temu.

## 2. Trnjanski prostor i vrijeme urbanizacije

Prije svega potrebno je precizno odrediti prostor koji će biti obuhvaćen ovim radom. U širem kontekstu Trnje je danas integralni dio Zagreba, no u 19. stoljeću bilo je samo periferno selo Zagreba. Prvi spomen trnjanskog područja u izvorima datira iz vremena Zlatne bule (1242.) odnosno 13. stoljeća, kada se opisuje ruralni prostor oko Gradeca, pa se tako govori o istočnoj granici i prijelazu poznatom pod imenom „Kraljev brod“ (*Kyralrewa*), gdje se navode „susjedi“ Gradeca s istoka, *populi regis*, okruženi na zapadu posjednima u sklopu Gradeca, na istoku crkvenim posjednima a na jugu rijekom Savom.<sup>2</sup>

Selo Trnje je u moderno doba također omeđeno svojoj „prirodnom granicom“ na jugu – Savom, koja krajem 19. stoljeća još uvijek nije bila regulirana. Kao granica trnjanskog prostora na sjeveru nameće se željeznička pruga koja je izgrađena u drugoj polovici 19. stoljeća. Glavni razlog toga leži u činjenici da je ona odijelila Donji grad i periferiju grada Zagreba. Željeznica je bila građena na samome rubu tadašnjeg grada Zagreba, što je zanimljivo iz više razloga. Jedan od njih je bio taj da je položaj željezničke trase bio planiran od vanjskih utjecaja, preciznije, radilo se o državnome projektu. Konkretno, izgradnja željeznice je bio projekt Ugarskih željeznica. Također, izgradnja navedene željeznice će imati utjecaj na urbanizaciju područja Trnju u kasnijim godinama. Kao granica na zapadu se nametnula Savska ulica jer ona dobro

---

<sup>2</sup> Radovan GAJER, „Posjedi zagrebačkog Kaptola oko Zagreba u prvoj polovici 14. st.“, *Radovi Zavoda za hrvatsku povijest* 11/1 (1978.), 33; Zlatko HERKOV, *Povijest zagrebačke trgovine* (Zagreb: JAZU, 1987.), 107, bilj. 1.

odjeljuje područje sela Trnje od onog sela Horvati, dok se kao granica na istoku nametnula ulica Medvedjak (danas Avenija Marina Držića) [pogledati priloženu *Sliku 1.*].

Također, treba napomenuti da će se u ovome radu dati i osvrt na prostore koju su se nalazili u neposrednoj blizini „graničnih područja“, jer su upravo takva područja važna za kontekst djelomične urbanizacije Trnja, ali i urbanizaciju grada Zagreba te logike razvoja istoga krajem 19. i tijekom prve polovice 20. stoljeća.<sup>3</sup>

Vremenski okvir ovoga rada je određen zadnjim desetljećima 19. stoljeća pa sve do sredine 20. stoljeća. Razlog tome je što je upravo vrijeme kraja 19. stoljeća razdoblje u kojem se intenziviraju urbanizacijski procesi grada Zagreba, a urbanistički i regulacioni planovi zahvaćaju šire područje. U drugoj polovici 19. stoljeća, pospješeno i velikim zagrebačkim potresom 1880., dolazi do potpune izgradnje Donjega grada, ali i područja uz Medvednicu koje nije bilo pretjerano pogodno za gradnju zbog brdovitog terena. Radi toga dolazi do širenja grada u smjeru juga, odnosno prema rijeci Savi.<sup>4</sup> Također, u tom razdoblju dolazi i do izgradnje prvih industrijskih postrojenja u Zagrebu, usporedno s njima, niču i radnička naselja s južne strane željezničke pruge.<sup>5</sup> Kako je vrijeme odmicalo, na području Trnja dolazi do intenziviranja urbanizacije. Prvi val urbanizacije se događao u razdoblju kraja 19. stoljeća do polovice 20. stoljeća. Ipak, treba spomenuti da najintenzivnija urbanizacija, odnosno drugi val urbanizacije, dolazi tek u vrijeme SFR Jugoslavije, no to razdoblje ipak treba ostaviti za neki budući rad.

### 2.1. Selo postupno postaje dio grada

Važno je istaknuti da Trnju u 19. stoljeću nije bilo ništa više od običnog sela koje se nalazilo na sjevernoj obali Save. Njegova sama pozicija, točnije prve kuće u Trnju su se nalazile otprilike 1500 metara od najisturenijih stambenih objekata na području koje se nazivalo Donji

---

<sup>3</sup> Karta Zagreba iz 1865.-1869. godine, dostupna na: „Mapire.eu: Europe in the XIX. century“, <https://mapire.eu/en/map/europe-19century,secondsurvey/?bbox=1775236.8443089884%2C5746736.433678805%2C1784328.0733606566%2C5749602.822239499&map-list=1&layers=158%2C164> (preuzeto 7. 8. 2019.)

<sup>4</sup> Mirela SLUKAN ALTIĆ, „Povijest regulacije rijeke Save kod Zagreba i njezine posljedice na izgradnju grada“, *Hrvatske vode* 18 (2010.), 207.

<sup>5</sup> Ivan KAMPUŠ – Igor KARAMAN, *Tisućljetni Zagreb* (Zagreb: Školska knjiga, 1994.), 161.

grad.<sup>6</sup> Kao naselje se formiralo u 17. stoljeću kada na tom području živi 17 obitelji kmetova grofa Oršića, koje je kasnije preuzeo grof Kulmer.<sup>7</sup>

Važnu prekretnicu tijekom 19. stoljeća donosi jedan carski dokument. Naime, radi se o carskom patentu Franje Josipa I. koji je donesen 7. rujna 1850. godine. Spomenutim patentom se htjelo ujediniti više općina u jednu jedinstvenu. Osim toga je dokumentom određeno da se spajaju četiri jurisdikcije: slobodni i kraljevski grad Zagreb, biskupski Kaptol, Nova Ves i Laška (Vlaška) ulica. U tom spajanju sudjelovalo je i selo Horvati, kasnije će se navedeno selo oblikovati u četvrt Trešnjevka. Spajanjem tih naselja dolazi do nastanka općine grada Zagreba kao jedinstvene cjeline. Ipak, za ovaj rad je najvažnija činjenica da je ovaj patent obuhvaćao i „ostala sela“ između Medvednice i rijeke Save. Samim time, 1850. godine, Trnje, ili kako se tada nazivalo *Tèrnje*, službeno postaje dio grada Zagreba.<sup>8</sup> Nadalje, u prilog tome nam govori i odluka o ustroju političkih jedinica u Krunovini Hrvatskoj-Slavoniji, koja je stupila na snagu 1. siječnja 1851. godine. Spomenutom odlukom Trnje se našlo pod ingerencijom političkog ureda grada Zagreba.<sup>9</sup> Tako *Miestopisni rječnik [Orts-Lexikon]* Vinka Sabljara, koji je 1850. započeo skupljati podatke o mjestima u Hrvatskoj i Slavoniji, 1866. bilježi *Tèrnje* kao „selo“ u kotaru i poštanskom okružju grada s 264 stanovnika odnosno 35 kuće [pogledati *Sliku 2.*].<sup>10</sup>

Prvo veće radničko naselje na području Trnja je svoj život započelo 1853. godine. Konkretno, radilo se o naselju nazvanom „Predgrad Sava“ (njem. *Vorstadt*). Zanimljivo je da je samo naselje od samog početka u svome imenu nosilo naziv „predgrad“, odnosno predgrađe. Isto tako, to je bitno jer se ono nije nazivalo selom, kao ostala periferna naselja uz rijeku Savu.<sup>11</sup> Zahvaljujući trećoj vojnoj izmjeri moguće je točno odrediti prostor na kojemu se spomenuto naselje nalazilo. Naime, ono se protezalo na zapadu do Savske ceste, na sjeveru do današnje

---

<sup>6</sup> Karta Zagreba iz 1865.-1869. godine, dostupna na: „Mapire.eu: Europe in the XIX. century“, <https://mapire.eu/en/map/europe-19century-secondsurvey/?bbox=1775236.8443089884%2C5746736.433678805%2C1784328.0733606566%2C5749602.822239499&map-list=1&layers=158%2C164> (preuzeto 7. 8. 2019.).

<sup>7</sup> KAMPUŠ-KARAMAN, *Tisućljetni Zagreb*, 158.

<sup>8</sup> Željko HOLJEVAC, „Temelji modernizacije“, u: Ivo GOLDSTEIN et al., ur., *Povijest grada Zagreba, od prethistorije do 1918.*, sv. 1 (Zagreb: Novi Liber, 2012.), 301.

<sup>9</sup> *Narodne novine*, 15. I. 1851., br. 11, 3.

<sup>10</sup> Vinko SABLJAR, *Miestopisni rječnik kraljevinah Dalmacije Hèrvatske i Slavonije* (Zagreb: Nakladom i bèrzotiskom A. Jakića, 1866.), 427.

<sup>11</sup> Lelja DOBRONIĆ, *Radnička naselja u Zagrebu u toku devetnaestog stoljeća* (Zagreb: Muzej grada Zagreba, 1963.), 120.

Vukovarske ulice a na istoku do današnjeg Mosta slobode te na jugu na obalama rijeke Save.<sup>12</sup> Najveći utjecaj na dobrobit i život ovoga naselja su imale obližnje tvornice. Na području današnjeg Trga Republike Hrvatske nalazila se od 1865. do 1882. godine tvornica duhana. Također, na području današnjeg Studentskog centra od 1864. godine radila je i parna pilana Vjekoslava Heinzela koja je izgrađena na Tesarskoj ulici. Ona je uspješno poslovala sve do 18. kolovoza 1877. kada je u cijelosti nastradala u požaru.<sup>13</sup> Nadalje, čak i u samome naselju se nalazila jedna tvornica, naime, radilo se o tvornici šibica Pulsera i Mosesa. Tvornica šibica je djelovala prilično kratko, točnije od 1873. do 1890. godine.<sup>14</sup> Spomenute tvornica pretežno zapošljavale radnike iz tog predgrađa.<sup>15</sup> Treba napomenuti da u Predgradu Sava nisu živjeli isključivo radnici tvornica, već se radi blizine Savskog mosta određeni dio stanovnika bavio splavarenjem i trgovinom drvom te su na tom području imali i svoja skladišta.<sup>16</sup> Kako je naselje raslo prikazuju podaci o broju kuća: na početku 19. stoljeća u području Predgrada se nalaze zapisano 7 vlasnika kuća, sredinom stoljeća (1848.) njih 35 a 1878. 40 kućnih brojeva.<sup>17</sup>

U samom naselju prevladavale su niske prizemnice koje su bile tipične za takva naselja. Dio takvih kućica je preživio zub vremena sve do druge polovice 20. stoljeća. Ipak, veliki dio tih kućica je bio stihijski i nepravilno građen, te je većina njih je ubrzo utonula ispod današnjeg nivoa zbog čestog nasipavanja cesta.<sup>18</sup>

## 2.2. Postavljanje temelja za urbanizaciju

Najveća prepreka pri urbanizacija Trnja je bila rijeka Sava. Naime, krajem 19. stoljeća tok rijeke Save nije bio reguliran, te je često dolazilo do plavljenja sela Trnje. Određene podatke o tome možemo doznati iz zanimljive priče manjeg trnjanskog poduzetnika Franje Hutterera. Franjo Hutterer je 1856. godine otvorio prvo plansko savsko kupalište u Zagrebu. Spomenuto kupalište se nalazilo na riječnom otoku nasuprot sela Trnje, otok se otprilike nalazio na mjestu na

---

<sup>12</sup> Karta Zagreba iz 1865.-1869. godine, dostupna na: „Mapire.eu: Europe in the XIX. Century”, <https://mapire.eu/en/map/europe-19century-secondsurvey/?bbox=1775236.8443089884%2C5746736.433678805%2C1784328.0733606566%2C5749602.822239499&map-list=1&layers=158%2C164> (preuzeto 7. 8. 2019.).

<sup>13</sup> Ivo PERIĆ, *Zagreb od 1850. do suvremenog velegrada* (Zagreb: Muzej grada Zagreba, 2006.), 86.

<sup>14</sup> Zdenka ŠIMONČIĆ-BOBETKO, „Privredni razvoj“, u: Drago ZDUNIĆ-Slobodan ŽARIĆ, ur., *Crvena Trešnjevka* (Zagreb: Grafički zavod Hrvatske, 1982.), 33.

<sup>15</sup> DOBRONIĆ, *Radnička naselja u Zagrebu u toku devetnaestog stoljeća* 121.

<sup>16</sup> HOLJEVAC, „Temelji modernizacije“, 306.

<sup>17</sup> Vlado OŠTRIĆ, „Područje Trešnjevke do sredine XIX. stoljeća“, u: Drago ZDUNIĆ-Slobodan ŽARIĆ, ur., *Crvena Trešnjevka* (Zagreb: Grafički zavod Hrvatske, 1982.), 28.

<sup>18</sup> DOBRONIĆ, *Radnička naselja u Zagrebu u toku devetnaestog stoljeća*, 121.



kojemu je danas Most slobode.<sup>19</sup> Njegovo kupalište je bilo iznimno popularno među Zagrepčanima. Tako je Općinsko vijeće grada Zagreba već 1859. naredilo uređivanje potoka Pantovčaka i nove vozne ceste koja je trebala voziti do „kupališta Tèrnje“.<sup>20</sup> Ipak, postojali su i određeni problemi oko kupališta, naime, zbog neregulirane Save kupalište je često bilo poplavljeno. Tako da je Hutterer često morao pomicati kupalište, samim time je izravno sudjelovao i u obrani sela Trnje od Save. Također, postoji i podatak da se često žalio gradskim vlastima na slab prihod zbog vremenskih neprilika, odnosno poplava.<sup>21</sup> Važnost Huttererova kupališta za Zagreb nam potvrđuje i odluka gradskog zastupništva koje je izglasana 4. svibnja 1883. godine. Spomenutom odlukom grad donosi prijedlog o uređenju kupališta na Savi. Odbor predlaže „...da se kupalište namjesti gdje i lani“ Navedena rečenica potvrđuje stalnu opasnost od poplava za Zagreb, ali i potrebu za periodičnim premještanjem kupališta na pogodniju lokaciju. Također, uz 550 forinti za uređenje kupališta, gradski odbor je predložio da se Franji Huttereru odobri i 400 forinti pomoći za obnovu baraka koje su se nalazile uz kupalište.<sup>22</sup>

Kao što je već i ranije spomenuto, grad Zagreb se ubrzano širio te se pojavila potreba za novim prostorima na kojima se moglo graditi. Pošto prostor na podnožju Medvednice nije bio previše pogodan za gradnju, jedini logičan slijed širenja grada bio je na jug. Točnije, „izlazak“ grada na rijeku Savu. Ipak, treba spomenuti da je Zagreb grad koji se nalazi na rijeci, ali on se ipak razvio na obližnjim brdima Grič i Kaptol.<sup>23</sup> Zapravo, moguće je reći da Zagreb nije imao tradiciju života na rijeci poput nekih drugih europskih metropola, primjerice Beča, Budimpešte ili Praga. Također, treba istaknuti da je nastanak Zagreba na brdima imao smisla jer tako nije bilo gotovo nikakve opasnosti od potencijalnih poplava koje su ga mogle pogoditi.

---

<sup>19</sup> HOLJEVAC, „Temelji modernizacije“, 306.

<sup>20</sup> *Carsko-kr. službene Narodne Novine*, 7. X. 1859., br. 229, 629.

<sup>21</sup> HOLJEVAC, „Temelji modernizacije“, 306.

<sup>22</sup> *Narodne novine*, 5. V. 1883., br. 103, 4.

<sup>23</sup> SLUKAN ALTIĆ „Povijest regulacije rijeke Save kod Zagreba i njezine posljedice na izgradnju grada“, 206.

### 2.2.1. Regulacija Save

Što se tiče samoga karaktera rijeke Save, opisala ga je već povjesničarka Mirela Slukan Altić:

*Zbog akumulacijsko-erozijskog mehanizma vode srednjeg toka Save kod Zagreba, korito rijeke Save bilo je karakterizirano brojim meandrima te maticom rijeke koja je uslijed intenzivnog taloženja naplavnog materijala često mijenjala tok napuštajući staro korito, snažno erodirajući obale stalno stvarajući nove rukavce, mrtvaje, sprudove i otoke.<sup>24</sup>*

Prvi način na kojime se Zagreb, točnije Donji grad, mogao braniti od poplava bila je izgradnja željeznice. Naime, željeznička pruga je bila građena na uzvišenom nasipu koji je Donjem gradu pružio određenu zaštitu od poplave. Ipak, dio grada južno od pruge bio je i dalje izložen čestim poplavama. Zbog nedostatka prostora za gradnju donosi se odluka o reguliranju toka rijeke Save kod Zagreba 1899. godine. Spomenuta odluka će imati veliki utjecaj na urbanizaciju ne samo Trnja i ostalih sela, nego i Zagreba.<sup>25</sup> O regulaciji Save u to vrijeme se već vode ozbiljne javne rasprave i polemike, javljaju se stručnjaci poput inženjera ali i anonimni građani koji su iznosili svoja stajališta i potrebe regulacije rijeke.<sup>26</sup>

Razvoj Donjeg grada su uvjetovale povoljne geografsko – reljefne odrednice. Naime, radilo se o međuprostoru između zagrebačkih brda Griča i Kaptola i aluvijalne nizine rijeke Save. Također, uvjeti za gradnju su bili povoljni zbog kompozicije tla. Upravo zbog toga, ali i blago povišene razine je ubrzo postao iznimno pogodno područje za naseljavanje koje se dolaskom željeznice i tvornica pretvorilo u gradsku jezgru, odnosno ono što se danas naziva Donjim gradom.<sup>27</sup> Za razliku od Donjeg grada Trnje i okolica nije imalo tako povoljne uvjete za gradnju. Zbog već ranije spomenutih poplava, ali i visoke vlažnosti tla, ovo područje nije bilo pretjerano pogodno za gradnju. Ipak, ti nepovoljni uvjeti su oblikovali urbanizaciju Trnja. Zbog, čestih poplava, ali i izgradnje velikog broja tvornica uz prugu, prostor Trnja se uvelike oblikovao u siromašnu gradsku periferiju. Zbog niske cijene zemljišta, koje je bilo uvjetovano čestim poplavama, i seoska tradicije, ovo je područje ubrzo postalo „poželjno“ mjesto za život siromašnijem sloju građana Zagreba. Kao izravna posljedica toga uslijedio je i neplanirani urbanistički razvoj Trnja. Time je Trnje oblikovano u neplansku i neuređenu radničku periferiju

---

<sup>24</sup> SLUKAN ALTIĆ „Povijest regulacije rijeke Save kod Zagreba i njezine posljedice na izgradnju grada“, 206.

<sup>25</sup> SLUKAN ALTIĆ „Povijest regulacije rijeke Save kod Zagreba i njezine posljedice na izgradnju grada“, 206.

<sup>26</sup> Vidjeti: Ivo VINSKI, *Prilozi za ekonomsku povijest Hrvatske* (Zagreb: Institut za historiju radničkog pokreta, 1967.), 302-303.

<sup>27</sup> SLUKAN ALTIĆ „Povijest regulacije rijeke Save kod Zagreba i njezine posljedice na izgradnju grada“, 206.

bez osnovne komunalne infrastrukture.<sup>28</sup> Unatoč tomu Trnje, ali i područje Trešnjevka ili Jaruna će Zagrebu početkom 20. stoljeća pružiti toliko potreban prostor za širenje grada u kojem se odvijala velika demografska ekspanzija.<sup>29</sup>

Krajem 19. stoljeća Donji grad je bio gotovo u potpunosti izgrađen do željezničke pruge. Treba spomenuti da je u isto vrijeme Zagreb doživljavao demografski rast, točnije veliki broj agrarnog stanovništva iz okolice Zagreba je odlučio se nastaniti u gradu Zagrebu. Glavni razlozi dolaska velikog broja imigranata u Zagreb je bila pojava industrije, samim time i povećana potražnja za radnom snagom. Isto tako Zagreb se počeo oblikovati kao administrativno i kulturno središte. Rješenje za širenje Zagreba se nametnulo samo po sebi, te je došlo do širenja industrije na južnu stranu pruge. Usporedno s širenjem industrije na južnu stranu pruge dolazi i do izgradnje prvih radničkih naselja uz same tvornice. Radnička naselja su se gradila uz tvornice zbog iznimno niske mobilnosti stanovnika, odnosno radnika. Nadalje, zagrebačka industrija se smjestila uz samu željeznicu. Postojali su valjani razlozi za to, naime, transport je iznimno skup, te su vlasnici tvornica htjeli smanjiti taj dio troškova tako da su gradili tvornice neposredno uz željezničku prugu. Prve dvije zagrebačke industrijske zone nastale su u neposrednoj blizini tadašnjih kolodvora. Radilo se o području današnjeg Zapadnog kolodvora i današnjeg Glavnog kolodvora. Ipak, glavna prepreka intenzivnijoj gradnji „južno od pruge“ se i dalje nalazila u obliku neregulirane rijeke Save.<sup>30</sup>

Uz nedostatak prostora za širenje grada, presudnu ulogu u donošenju odluke za regulaciju rijeke Save su imale dvije velike poplave koje su se dogodile 1895. godine, iako se s radovima na pripremljenoj osnovi krenulo tek 1899. godine.<sup>31</sup> Prva poplava se dogodila u proljeće 1895. godine. Uzrok ove poplave je bilo topljenje snijega, ali i jače proljetne kiše. Ova poplava je potopila sela Trnje, Horvate, Jarun, ali i dobar dio Donjega grada. Konkretno, voda je došla do Petrinjske ulice, Ulice kraljice Jelisave (danas Klaićeva ulica) i Savske ulice (danas Frankopanska ulica). U časopisu *Dom i svijet* na ovaj se način izvještavalo o prvoj poplavi u godini:

*Dne 27. ožujka zadesila je velik dio stanovništva prijestolnice i njegove najbliže okolice nesreća. (...) [N]arasla je tako Sava, da se je iznad savskoga mosta kod Horvata i kod Trnja, izlila iz korita, te poplavila cijeli lievi*

<sup>28</sup> SLUKAN ALTIC „Povijest regulacije rijeke Save kod Zagreba i njezine posljedice na izgradnju grada“, 206.

<sup>29</sup> Zdenka ŠIMONČIĆ-BOBETKO, „Privredni razvoj“, 32; SLUKAN ALTIC „Povijest regulacije rijeke Save kod Zagreba i njezine posljedice na izgradnju grada“, 206.

<sup>30</sup> SLUKAN ALTIC „Povijest regulacije rijeke Save kod Zagreba i njezine posljedice na izgradnju grada“, 206.

<sup>31</sup> Irena MATKOVIĆ – Mladen OBAD ŠCITAROCI, „Rijeka Sava s priobaljem u Zagrebu. Prijedlozi za uređivanje obale Save 1899.-2010.“, *Prostor* 20 (2012.), 48 i bilj. 1.

*i desni brieg Save, sve do željezničke pruge na Savskog cesti kod Heinzl-ove pilane. Pod vodom bila su sela Horvati i Trnje, zatim veliki dio Savske ceste, ciela magazinska cesta i tratinska cesta sve do mosta Kraljevca na Ciglani. (...) Od obale Save tekla je preko trnjanskog i horvatskoga polja voda poput nepregledne rijeke, rušeći pred sobom sve, što joj je bilo na putu. Voda je u nizinah između briegova Save bila visoka preko 2 metra, tako da su sve kuće na lievom briegu Save do željezničke pruge bile pod vodom.*<sup>32</sup>

Poplavama nije bilo kraja, te je već krajem listopada 1895. godine došlo do još veće poplave. Ovoga puta su sela uz Savu, ali i dio Donjega grada morala biti evakuirana. Ovakve velike poplave su izazvale reakciju gradskih vlasti koje su shvatile da je došlo vrijeme da se učini nešto po pitanju prevencije poplava. Ubrzo je gradsko zastupstvo pokrenulo inicijativu da se tok rijeke Save regulira.<sup>33</sup> Već sljedeće godine Zemaljska vlada uz pomoć Odjela za unutarnje poslove izdaje nalog svojem Građevnom odsjeku da se pristupi izradi projekta regulacije rijeke Save.<sup>34</sup> Radi potreba ovoga velikog projekta osnovana je institucija nazvana Građevna uprava za regulaciju Save. Navedena institucija je odgovarala Gospodarskog odsjeku Zemaljske vlade, te je dobila jedan iznimno složen zadatak. Naime, dobila je zadatak pripreme i terenskih snimanja kako bi se mogao izvršiti projekt regulacije Save. Planom je određeno da će se tok Save regulirati između Jankomira i Mićevca.<sup>35</sup> Otprilike se radilo o 15 kilometara korita koje je trebalo regulirati.<sup>36</sup> Izrada samoga projekta je bila završena 1899. godine, te je svrha projekta bila: osigurati posjede uz rijeku Savu od poplava, ukloniti štetne meandre, zaštititi naselja od poplava, preobraziti neplodno tlo od 700 jutara u plodno tlo i omogućiti plovljenje Savom do Zagreba. Također, građevna uprava je u sklopu projekta trebala poduzeti i određene radnje: izraditi generalni projekt, snimiti čitavo poplavno područje, izraditi katastar svih posjednika, te predložiti način financiranja ovoga velikog projekta.<sup>37</sup>

Kao idejno rješenje za regulaciju rijeke Save odabrana je tzv. sustav visećih odboja. Ovakav način regulacije je bio relativno jeftin, te nije iziskivao mnogo tehničkih sredstava. Ipak, za uspješnost ovoga načina regulacije važno je održavati radove po točno određenom planu.

---

<sup>32</sup> *Dom i svijet*, 15. IV. 1895., br. 8, 17-18.

<sup>33</sup> SLUKAN ALTIĆ „Povijest regulacije rijeke Save kod Zagreba i njezine posljedice na izgradnju grada“, 206.

<sup>34</sup> Hrvatski državni arhiv (HR-HDA), Naredba br. 57316/1896, Unutrašnji odjel Zemaljske vlade, Građevni odsjek, kut. 50.

<sup>35</sup> SLUKAN ALTIĆ „Povijest regulacije rijeke Save kod Zagreba i njezine posljedice na izgradnju grada“, 208.

<sup>36</sup> Izmjereno uz pomoć alata dostupnog na Mapire.eu: Karta Zagreba iz 1865.-1869. godine, dostupna na: „Mapire.eu: Europe in the XIX. century“, <https://mapire.eu/en/map/europe-19century-secondsurvey/?bbox=1775236.8443089884%2C5746736.433678805%2C1784328.0733606566%2C5749602.822239499&map-list=1&layers=158%2C164> (preuzeto 8. 8. 2019.).

<sup>37</sup> SLUKAN ALTIĆ „Povijest regulacije rijeke Save kod Zagreba i njezine posljedice na izgradnju grada“, 208.

Ubrzo nakon odabira metoda regulacije, započinju radovi na samom terenu, već 1899. godine.<sup>38</sup> Prvi izvještaj o napredovanju projekta je s kraja 1899. godine. Naime, 22. studenoga 1899. godine na gradilište na Savi dolazi povjerenstvo od 30 inženjera i arhitekata koje je dočekaio povjerenik Pisačić. Pri razgledavanju gradilišta utvrđeno je izgrađena provizorna obala u duljini od 500 metara od željezničkog mosta u smjeru naselja Trnje. Također, navodi se da je obala morala biti produžena za 70 metara radi poplave. Spominje se i izgradnja procjepa ispod Trnja koji će štiti nasipe odvodnog kanala. Isto tako, procjenjuje se da će projekt regulacije Save trajati 10 godina.<sup>39</sup>

Što se tiče samog područja Trnja, radovi su započeli sljedeće godine. Nakon krčenja šuma i niskog raslinja na području Trnja izgrađene su obalne utvrde. Na području današnjeg Cvjetnog naselja dolazi do presijecanja jednog rukavca rijeke Save, te do presijecanja jednog meandra koji se nalazio na području današnjeg Vrbika. Nadalje, 1902. i 1903. godine uređuje se korito između željezničkog mosta i sela Trnje. Nakon toga dio radova se preselio na zapad prema Podsusedu, te na istok prema Žitnjaku.<sup>40</sup> Što se tiče same cijene regulacije Save, samo u 1912. godini bilo je utrošeno oko 83 334 krune. To je relativno mali izdatak ako uzmemo u obzir da je grad predvidio oko 100 000 kruna za gradnju škole u Donjem gradu.<sup>41</sup> Tih godina radovi su se uglavnom odnosili na regulaciju rijeke Save od Podsuseda do Zagreba, te su radovi dobro napredovali.<sup>42</sup> Do Velikog rata, većina radova se odnosila na ispravljanje toka rijeke Save, naravno, za vrijeme ratnih zbivanja radovi se zaustavljaju. Ipak treba napomenuti da za vrijeme Velikog rata radovi nisu posve stali, ipak većina zahvata je bila svedena na održavanja i nužne intervencije. O tome nam govori i članak u *Jutarnjem listu* u kojem se navodi da se zbog nedostatka radne snage, koja se nalazi pod oružjem, radove na regulaciji Save obavljaju ratni zarobljenici. Točnije radilo se o 150 ratnih zarobljenika koje je zemaljska vlada ustupila za „neophodno nužne“ radove. Također, navodi se da je ubrzo taj broj smanjen na 120 radnika zbog bolesti među radnicima.<sup>43</sup> Godine 1919. izrađeno je izvješće s detaljnim stanjem toka rijeke Save na području Zagreba. U izvješću je vidljivo da je obala, od željezničkog mosta na zapadu, pa sve do Žitnjaka, učvršćena kamenom. Time je obala rijeke Save zadobila svoj današnji

---

<sup>38</sup> SLUKAN ALTIC „Povijest regulacije rijeke Save kod Zagreba i njezine posljedice na izgradnju grada“, 210.

<sup>39</sup> *Živila Hrvatska*, 23. XI. 1899., br. 22, 3.

<sup>40</sup> SLUKAN ALTIC „Povijest regulacije rijeke Save kod Zagreba i njezine posljedice na izgradnju grada“, 210.

<sup>41</sup> *Jutarnji list*, 13. VI. 1913., br. 387, 5.

<sup>42</sup> *Jutarnji list*, 17. I. 1913., br. 266, 3.

<sup>43</sup> *Jutarnji list*, 27. III. 1915., br. 1074, 1.

karakteristični oblik luka. Nadalje, rukavci su bili zagrađeni šibljem, te se nasipi uz obalu nisu gradili. Isto tako, izviješće donosi informacije o stanju obale zapadno od željezničkog mosta, nalazilo u iznimno lošem stanju zbog neodržavanja za vrijeme Prvog svjetskog rata. Navedeno neodržavanje će otežavati pokušaje regulacije navedenog područja u kasnijim godinama. Ipak, ovakva regulacije je bila od velike pomoći jer se protočnost same rijeke iznimno povećala čime se smanjila opasnost od poplava.<sup>44</sup> No, zbog nepostojanja nasipa područje južno od željezničke pruge je i dalje bilo ugroženo od poplava.<sup>45</sup>

Pitanje izgradnje nasipa uz Savu se intenziviralo 20-ih godina 20. stoljeća. No, zbog manjka financijskih sredstava se nasip gradio sporo. Poplave su često bile na dnevnom redu Gradske skupštine. Upravo 28. studenog 1923. godine dolazi do izlivanja Save iz korita. Već 1. prosinca gradonačelnik saziva izvanrednu skupštinu na kojoj se prikazivao tijek poduzetih mjera. Navodi se da je 28. studenoga, kada je uočeno da se vodostaj diže, gradski građevni ured izdao poziv stanovništvu naseljenom uz rijeku da napuste svoje domove. Drugoga dana vode se probila u kuće uz Savu, izdana je naredba da se stanovnici evakuiraju uz pomoć čamaca gradskog kupališta, mnogi stanovnici nisu htjeli napustiti svoje domove radi straha od pljačke. Također, dovezeni su i čamci s Maksimirskog jezera kako bi pomogli pri evakuaciji. Gradski radnici su poslani kako bi utvrdili nasip, ali su bili nemoćni protiv tolike količine vode. Zapovjednik divizije koja je bila stacionirana u Zagrebu je gradskim vlastima na raspolaganje stavio tisuću vojnika kako bi pomogli u obrani od poplave i evakuaciji. Također, iz Ptuja je poslano 25 pontona za spašavanje. Građanima čije se kuće stradale u poplavi ponuđen je privremeni smještaj u dvorani vatrogasnog društva, no samo 12 stanovnika se prijavilo za takav smještaj. Ova poplava je uzrokovala ogromnu štetu, gradsko kupalište je bilo jako oštećeno, kao i nasip. Mjesec dana prije poplave bila je izgrađena dionica nasipa u duljini od 500 metara, nakon poplave od nasipa je ostalo samo 50 metara.<sup>46</sup> Nakon te poplave započinju intenzivniji radovi na izgradnji nasipa 1924. godine. Započinje gradnja nasipa od Savskog mosta do Črnomerca, no i ta faza projekta nije prošla bez poteškoća. Naime, poplava 1925. godine je oštetila dio nasipa, no to nije zaustavilo radove koju su se nastavili i narednih godina. Pogledati *Sliku 3*. Tih godina je izgrađena i „dionica trnjanskog nasipa“ točnije od željezničkog mosta sve do trnjanske skele

---

<sup>44</sup> *Izvještaj gradskog poglavarstva o sveopćoj upravi slobodnog i kraljevskog glavnog grada Zagreba za godinu 1919.-1925*, 19.

<sup>45</sup> SLUKAN ALTIĆ „Povijest regulacije rijeke Save kod Zagreba i njezine posljedice na izgradnju grada“, 210.

<sup>46</sup> *Izvještaj gradskog poglavarstva o sveopćoj upravi slobodnog i kraljevskog glavnog grada Zagreba za godinu 1919.-1925*, 27.

(nalazila se na mjestu gdje se danas nalazi most Slobode). Tek 30-ih godina prošlog stoljeća se nasip širi dalje na istok te je spojen s obrambenim nasipom uz Radničku cestu. Također, u isto vrijeme je završen potez nasipa sve do Črnomerca. Navedenim nasipom su stanovnici južnih dijelova grada, uključujući i Trnja, dobila relativnu zaštitu od rijeke Save. Ipak, ostatak radova će stopirati Drugi svjetski rat.<sup>47</sup> Krajem 19. stoljeća grad je odlučio regulirati potok Medveščak. Njegovo je korito pomaknuto na istok. Ovime potezom grad je osigurao Donji grad od potencijalnih poplava, a neizravno je oslobodio više prostora na području Trnja za izgradnju tvornica i radničkih naselja istočno od Glavnog kolodvora.<sup>48</sup> Iz navedenog se može zaključiti da je prioritet pri regulaciji Save imala zaštita Donjega grada, a neizravno Trnje i Horvati (Trešnjevka). Prvotnom regulacijom opasnost od poplava je smanjena, te se moglo raditi na jednoj od važnijih stavki cijeloga projekta, a to je preobrazba neplodnog tla u plodno tlo. Također, dolazi i do stvaranja pogodnog zemljišta uz prugu na kojemu je moguće graditi tvornice i radnička naselja bez prevelikog straha i potencijalnih šteta od poplava.

### 2.2.2. Izgradnja prometne infrastrukture

Krajem 19. i početkom 20. stoljeća dolazi do izgradnje određenih prometnih pravaca koji će utjecati na odnos Zagreba prema Trnju. Naime, 1870. godine dolazi do izgradnje državne željezničke pruge u pravcu Budimpešta-Zakany-Koprivnica-Dugo Selo-Zagreb. Ovom željeznicom je Trnje postalo omeđeno na sjeveru. Pruga je bila građena na nenaseljenom i poljoprivrednom zemljištu. Ipak, treba napomenuti da se na tom prostoru nalazio Paromlin. On je bio jedna od prvih tvornica na području Trnja koji je sa svojim radom započeo pedesetih godina 19. stoljeća. Svakako, treba spomenuti i dogradnju željezničke mreže iz 1890. godine jer je i ona ostavila svoj trag na urbanizaciji Trnja. Točnije, dolazi do izgradnje željezničkog čvora koji je neposredno spajao Glavni kolodvor s Južnim kolodvorom. Izgradnja ovoga djela željeznice je utjecala i na izgradnju ulice koja je paralelno pratila prugu, Koturaška ulica.<sup>49</sup>

Pruga nije presjekla komunikaciju između Zagreba i Trnja. Mnoge ulice Donjega grada su imale svoje nastavke na Trnju. Primjerice, Gajeva ulica se nastavljala u Paromlinsku ulicu. Preradovićeve ulice se nastavljala na ulicu koja se nazivala Krajčina, te se ta ulica protezala do

---

<sup>47</sup> SLUKAN ALTIĆ „Povijest regulacije rijeke Save kod Zagreba i njezine posljedice na izgradnju grada“, 211.

<sup>48</sup> Mira KOLAR-DIMITRIJEVIĆ. *Zagrebačka Općina Trnje u Radničkom i Komunističkom Pokretu i Socijalističkoj Revoluciji* (Zagreb: Skupština općine Trnje, 1981.), 19.

<sup>49</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu*, 17.

Vrbika. Također, Petrinjska ulica se protezala na Trnjansku ulicu sve do današnjega Staroga Trnja, odnosno do same rijeke Save. No, možda i najzanimljivija stavka koja opisuje prometnu infrastrukturu Trnja se nalazi u dokumentu koji nosi naziv *Nacrt grada Zagreba 1878*. Naime, 1865. godine u gradu Zagrebu je donesena osnova o regulaciji prometnica. Regulacijska osnova se nalazila u *Nacrtu grada Zagreba 1878*. Ono što je zanimljivo je to da se ona ne odnosi na područje Trnja, osim jednog izuzetka. Izuzetak je bila Preradovićeva ulica i njezin nastavak na Trnju koje bio reguliran do otprilike polovice ulice.<sup>50</sup> Gradske vlasti su iste godine donijele odluku o novoj numeraciji kuća, ulica i trgova. Pri utvrđivanju stanja na Trnju, prebrojane su 54 objekta, odnosno na Trnju su 1878. godine bila 54 kućna broja.<sup>51</sup> Nadalje, spomenuta odluka nam je bitna i zato što se u njoj navode i prostori koje obuhvaća grad Zagreb. Konkretno, Horvati, Trnje, Frateršćica i Ljublanica su označeni kao sela. Jedina iznimka je bio Predgrad Sava, kojeg se smatralo predgrađem.<sup>52</sup> Iz spomenutoga možemo zaključiti da u to vrijeme područje zagrebačkog Trnja i nije bilo previše bitno i interesantno gradskim vlastima. Ipak, to previše i ne čudi s obzirom da je Trnje tada bilo obično selo uz Savu u kojem je razvoj bio tek u povojima.

Pruga je imala veliki utjecaj na oblikovanje trnjanskog prostora. Naime, dolazi do pojave specifične željezničko-industrijske urbanizacije. Točnije radilo se o tome da je željeznica privlačila izgradnju industrijskih postrojenja u svojoj blizini zbog jednostavnog i jeftinog načina da se dobra distribuiraju. Shodno tome dolazi i do potrebe za izgradnjom većih stambenih objekata u kojima će biti smješteni radnici tvornica. Upravo do takvoga procesa dolazi na južnoj strani željezničke pruge. Ipak, treba napomenuti da se nisu gradile isključivo tvornice, već i pomoćni objekti vezani uz željeznicu. Tako dolazi do izgradnje glavne kolodvorske zgrade. Grad se već 1884. godine pripremao za njenu gradnju, no odluka o gradnji je ovisila o Vladi u Budimpešti i o Ugarskom saboru. Naime, željeznice su bile unutar okvira zajedničkih ugarsko – hrvatskih poslova. Zbog toga gradnja započinje 1890. godine. Prema projektu trebalo je izgraditi kolodvor i radionicu državnih željeznica. Kolodvor je izgrađen 1892. godine, a radionica 1893. godine. Jedna od zanimljivosti ovoga projekta je i to, da je područje današnjeg parka na trgu Kralja Tomislava „ulegnuto“. Naime, postojala je ideja da se ispred kolodvora napravi podvožnjak koji bi olakšavao prelazak pruge, a samim time olakšao i komunikaciju između

---

<sup>50</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu*, 17.

<sup>51</sup> PERIĆ, *Zagreb od 1850. do suvremenog velegrada*, 86.

<sup>52</sup> DOBRONIĆ, „Nekadašnja sela i zaseoci uz Zagreb“, *Kaj: časopis za kulturu i prosvjetu* 7/8 (1972.), 91.



Donjeg grada i Trnja. Naposljetku, izgrađene su dvije ceste s istočne i zapadne strane kolodvora.<sup>53</sup> Dok će pothodnik ispod kolodvora pričekati više od stotinu godina do svoje izgradnje. „Zapadna cesta“ je svoju izgradnju čekala preko dvadeset godina. Naime, 1901. godine grad započinje s projektom izgradnje nadvožnjaka iznad pruge od Preradovićeve ulice prema Miramarskoj ulici. Naposljetku izgrađen je podvožnjak ispod pruge i to 1913. godine. Treba napomenuti da je to bio prvi podvožnjak izgrađen u gradu Zagrebu.<sup>54</sup>

Unatoč izgradnji većih komunikacijskih pravaca do razvoja Trnja dolazi na sporednim ulicama. Naime, glavna os razvoja Trnja početkom 20. stoljeća je bila uz Školsku ulicu (danas Starotrjnjska ulica) i ulicu Prudi. Nadalje, treba spomenuti da se drugi dio razvoja događao na području koje se nazivalo „Donjim Trnjem“. Naime, radilo o području Križne ulice i ulice Kruge. Na ulici Kruge (danas na dijelu južno od Slavonske avenije) se nalazio majur grofa Kulmera.<sup>55</sup>

### 2.2.3. „Trnju industrija, Donjem gradu parkovi“

Zahvaljujući željeznici na prostoru Trnja dolazi i do pojave industrije. Jedna od znamenitijih tvornica je bio „Zagrebački parni mlin“. Naime, izgradnja paromlina je završila 1862. godine (1873. godine postaje dioničko društvo), ipak, narednih godina će paromlin biti proširivan.<sup>56</sup> Nakon izgradnje željezničke pruge Paromlin je spojen jednim krakom tračnica na željezničku prugu.<sup>57</sup> Devedesetih godina 19. stoljeća u Paromlin se uvodi struja, a s njom i novi strojevi. Takvom modernizacijom Paromlin postaje moćno poduzeće koje je svojim kapacitetom i cijenom moglo konkurirati Ugarskim mlinovima. Brašno proizvedeno u Paromlinu se izvozilo širom Austro-Ugarske, ali i u Francusku, Englesku, Španjolsku, Italiju, Njemačku, a manje količine su se izvozile čak u Brazil.<sup>58</sup> Također, treba napomenuti da je veliki dio Paromlina stradao u požaru 1906. godine, te već iduće godine dolazi do proširivanja Paromlina.<sup>59</sup> Paromlin kao poduzeće je bio jedno od najvećih poduzeća takve vrste u Kraljevini s dnevnim kapacitetom

---

<sup>53</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu*, 18.

<sup>54</sup> Zoran GRIJAK - Ivo GOLDSTEIN, „Na vratima 20. stoljeća“, u: Ivo Goldstein et al. ur., *Povijest grada Zagreba, od prethistorije do 1918.* (Zagreb: Novi Liber, 2012.), 402.

<sup>55</sup> DOBRONIĆ, „Nekadašnja sela i zaseoci uz Zagreb“, 93.

<sup>56</sup> Gjuro SZABO, *Stari Zagreb* (Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske, 1990.), 108.

<sup>57</sup> Joso LAKATOŠ, *Industrija Hrvatske i Slavonije* (Zagreb: Naklada Jugoslovenskog Lloyda, 1924.), 524.

<sup>58</sup> *Trnje: list općine Trnje*, 8. VI. 1981. br. 46, 10.

<sup>59</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu*, 18.

od 12 vagona žita. Također, u Paromlinu je radilo u prosjeku od 120-160 radnika. Zanimljivo je da taj spomenik zagrebačke, ali i trnjske industrijalizacije i dalje ponosno stoji kao zaštićeni spomenik kulture.<sup>60</sup> Nadalje, treba istaknuti da Paromlin nije bio jedina tvornica u blizini kolodvora. Tako 1895. s radom počinje Tvornica papira, to je bio veliki industrijski kompleks koji se sastojao od čak 12 zgrada. Tvornica je bila izgrađena na području Zavrtnice. Idućih godina, točnije 1905. godine, na istoj lokaciji je izgrađena i tvornica tekstila. Također, gradska plinara je 1910. prebacila svoj pogon iz Donjega grada na područje Trnja.<sup>61</sup> Navedene tvornice su postale okosnica zagrebačke industrije krajem 19. stoljeća. Samim porastom proizvodnje mogle su konkurirati stranim proizvođačima, te su dosta svoje robe uspjeli plasirati na domaće tržište po prihvatljivoj cijeni. Usporedno s time dolazi i do stvaranja poduzetničkog sloja koji polagano postaje sastavni dio zagrebačkog građanstva.<sup>62</sup> Ovakvu ekspanziju industrije, ali i radništva možemo pratiti i uz pomoć tablice.

**Tablica 1:** Broj tvornica i radnika u Zagrebu i Osijeku u razdoblju 1890.-1900. Prema: VRANJEŠ-ŠOLJAN, *Stanovništvo Banske Hrvatske*, 214.

Područje	Broj poduzeća		Broj radnika	
	1890.	1900.	1890.	1900.
Zagreb	22	41	1.722	3.665
Osijek	5	14	235	697

Kao što je vidljivo iz tablice broj industrijskih pogona u Zagrebu se gotovo udvostručio u samo 10 godina. Svakako, treba napomenuti da to nije bio fenomen samo Zagreba, već i nekih drugih gradova, usporedbe radi, možemo u tablici i iščitati i situaciju u kojoj se našao grad Osijek. Naime, u Osijeku se događala velika industrijalizacija, slično kao u Zagrebu, ipak, radilo se o nešto skromnijom brojevima u globalu. Ti skromniji brojevi ne iznenađuju ako se u obzir uzme dobra geografska pozicija Zagreba koji je bio povezan novom željeznicom s Bečom i Budimpeštom. Isto tako Zagreb je bio administrativno središte Trojedne Kraljevine. Upravo zbog tih razloga Zagreb je doživljavao „veću“ industrijalizaciju od grada Osijeka. Nadalje, dobar dio tih „novih“ zagrebačkih tvornica se skrasio na području Trnja. Paralelno s tvornicama, dio stanovništva koji je radio u tvornicama se odlučio nastaniti na području Trnja. Trnje je bilo

<sup>60</sup> Mira KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Radni slojevi Zagreba od 1918. do 1931.* (Zagreb: Institut za historiju radničkog pokreta, 1973.), 192.

<sup>61</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom*, 18.

<sup>62</sup> HOLJEVAC, „Temelji modernizacije“, 315.

privlačno zbog blizine samih tvornica, ali i zato što je bilo dobro relativno dobro povezano s Donjim gradom. Također, treba ukazati i na nisku cijenu zemljišta, odnosno na povoljniju rentu stana ili kuće za razliku od Donjeg grada.

Usporedno s industrijalizacijom Trnja dolazi i do urbanizacije Donjega grada. Dolazi do stvaranja tzv. Lenucijeve potkove<sup>63</sup>; Niza parkova i reprezentativnih zgrada koje su bile usklađene. Ideja je bila spojiti Donji i Gornji grad uz pomoć niza parkova.<sup>64</sup> U sklopu projekt Lenucijeve potkove parkovi su bili građeni sve do željezničkog kolodvora. Po završetku spomenutog projekta došlo je do usklađenosti Donjeg i Gornjeg grada na arhitektonskoj i estetskoj razini, ali je došlo i do velikog kontrasta između Donjeg grada i Trnja. Također, treba spomenuti i izgradnju Botaničkog vrta na rubu Donjeg grada 1890. godine.<sup>65</sup> Zapravo dolazi do toga da su se s jedne strane željeznice nalazile zgrade historicističkog stila i veliki i prostrani parkovi s mnoštvom zelenila, dok su se s „druge“ strane nalazili veliki industrijski kompleksi i trošna radnička naselja.<sup>66</sup> Analizira li se „jezik arhitekture“ jasno se može zaključiti da se novi centar grada u drugoj polovici 19. stoljeća razvijao na prostoru Donjeg grada i omeđen je „Lenucijevom potkovom“ kao glavnim prostorom urbanističkih intervencija u razvojnom smislu. To je bio prostor reprezentativne arhitekture, iskazivanja srednjoeuropskih i habsburških elementa pripadnosti koji su u historicističkom stilu te kasnije secesiji našli neku vrstu zajedničkog stila s drugim gradovima Austro-Ugarske Monarhije. S druge strane pruge razvijao se tipično industrijsko-radnički dio grada, obilježen lokalnim simbolima i arhitekturom „sitnog čovjeka“ koja nije bila reprezentativne naravi. Dok je u sklopu „Zelene“ ili „Lenucijeve potkove“ prostor Kolodvora u simboličkom smislu predstavljao napredak i tehnološki razvitak Banske Hrvatske i glavnog grada, industrijska postrojenja, koliko god uspješna bila u kontekstu hrvatskog gospodarstva, ipak još nisu imala snagu ili potrebu da „reprezentiraju“ ili da su u vizualnom smislu prepoznatljiva - kako su neka snažna europska poduzeća (već unutar Austro-Ugarske) još od 19. stoljeća nastojala.<sup>67</sup>

---

<sup>63</sup> Milan Lenuci (1849.-1924.) je bio glavni urbanist druge polovice 19. stoljeća i na početku 20. stoljeća u gradu Zagrebu, autor je ideje o perivojnom okviru središta Donjega grada koji je poznat pod nazivom „Lenucijeva potkova“ ili „zelena potkova“. Vidi o tome: Snješka KNEŽEVIĆ, *Zagrebačka zelena potkova* (Zagreb: Školska knjiga, 1996.).

<sup>64</sup> KNEŽEVIĆ, *Zagrebačka zelena potkova*, 10.

<sup>65</sup> KNEŽEVIĆ, *Zagrebačka zelena potkova*, 34.

<sup>66</sup> GRIJAK - GOLDSTEIN, „Na vratima 20. stoljeća“, 362.

<sup>67</sup> Filip ŠIMETIN ŠEGVIĆ, *Patriotizam i bunt* (Zagreb: Srednja Europa, 2014.), 29.

Navedeni kontrast će se očitovati i u prometnoj (ne)povezanosti. Naime, Donji grad i Trnju su bili povezani s jednom cestom s po jednom trakom u oba smjera koja je bila dovoljno široka za prolazak zaprežnih kola, radilo se o Savskoj ulici (Savska cesta). Naime, po završetku izgradnje kolodvora Gradska općina je bila nezainteresirana za izgradnju prometnica koje bi spajale ta dva dijela grada. Grad je prihvatio prekidanje Petrinjske ulice, čiji je produžetak išao do današnjeg mosta Slobode. Također, treba spomenuti da je na mjestu završetka Petrinjske ulice bio izgrađen samo pješački most.<sup>68</sup> U prethodnom poglavlju navedeno je da se podvožnjak na današnjoj Miramarskoj ulici izgrađen tek 1913. godine čime je omogućena bolja komunikacija dva dijela grada.

#### 2.2.4. Porast stanovništva i prvi urbanistički plan Trnja

Krajem 19. stoljeća na južnome trnjanskom prostoru ne dolazi do prevelikih promjena. Na tome prostoru su prevladavale krivudave seoske ulice poput ulica: Vrbik, Prudi, Školska cesta (danas Starotrnjanska ulica) i Kruge. Već prije spomenuta neregulirana Sava, ali i izgradnja željeznice su predodredile ovaj prostor za tipičnu periferijsku urbanizaciju. Ipak, to je uzrokovalo i određeni porast izgradnje stambenih objekata.<sup>69</sup>

**Tablica 2:** Broj kuća i broj stanovnika u Trnju 1853. – 1898. Prema: DOBRONIĆ, *Periferija Zagreba u XIX. stoljeću*, 273.

<b>Broj kuća i broj stanovnika u Trnju 1853. – 1898.</b>		
<b>Godina</b>	<b>Broj kuća</b>	<b>Broj stanovnika</b>
1853.	25	152
1857.	35	228
1866.	35	264
1872.	42	305
1878.	54	305
1888.	-	396
1890.	76	-
1898.	-	652

<sup>68</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu*, 19.

<sup>69</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu i socijalističkoj revoluciji* (Zagreb: Skupština općine Trnje, 1981.), 19.

Kao što se može iščitati iz tablice, Trnje bilježi nešto veći porast stanovništva, ali i izgradnje stambenih objekata tek krajem 19. stoljeća. Zanimljiv je podatak da je broj stanovnika u razdoblju od 1888. do 1898. godine porastao za više od 50%.<sup>70</sup> Naravno, takav porast broja stanovnika ne iznenađuje ako se uzme u obzir da su u tome vremenu bile izgrađene mnoge tvornice uz prugu na prostoru Trnja. Ipak, demografski rast nije donio veća ulaganja grada u Trnje.

Zanimljiv je podatak da je u zagrebačkim selima krajem 19. stoljeća bivalo oko 4000 stanovnika.<sup>71</sup> Usprkos tomu, niti u jednom zagrebačkom selu nije postojala osnovna škola. Trnjanska djecu su nastavu pohađala u kaptolskoj školi na Dolcu. Kasnije su trnjanska djeca premještena u školu na Samostanskoj ulici (danas Frankopanska ulica). Škola za djevojčice se nalazila u Petrinjskoj ulici. Treba istaknuti Josipa Volovića koji je brinuo o trnjanskim učenicima, naime, on ih je vodio u školu, ali i pokupio nakon nastave te vraćao njihovim kućama na Trnju.<sup>72</sup> Ipak, ranije spomenuti porast stanovništva na Trnju, je ukazao na potrebu za izgradnjom osnovne škole. Osnovna škola će biti izgrađena na današnjoj Starotrnjanskoj ulici. Osnovna škola sa svojim radom je započela 1899. godine, u početku je to bila skromna kuća s dvije sobice i velikim hodnikom koji je kasnije pregrađen u pisarnicu i zbornicu. Također, važno je spomenuti da je škola bila skromno uređena s klupama, dva stola i dva ormara, bez gotovo ikakvog školskog inventara: bez školskih pomagala, knjižnice i igrališta.<sup>73</sup> Za prvog ravnatelja osnovne škole na Trnju je bio izabran Ivan Tomašić. Prema vlastitom iskazu on je uspio zaplašiti svoga konkurenta za mjesto ravnatelja „Zastrašio sam Rovešnjaka, da su Trnjani takvi i takvi, i on se odrekao Trnja“.<sup>74</sup> Prva školska godina u Trnjanskoj školi nije prošla glatko. Dio učenika se nije pojavljivao na nastavi pa je učitelj Tomašić podnio dopis Gradskom poglavarstvu 3. srpnja 1900. godine. Zbog toga je došlo do sukoba između roditelja i učitelja. Ipak, to nije bio kraj nesuglasica između ravnatelja i roditelja. Do većeg sukoba dolazi već iduće školske godine. Naime, ovoga puta je Gradsko poglavarstvo nastojalo prisiliti Trnjane da ne zadržavaju djecu kod kuće bez potrebe. Taj čin je doveo do otvorene pobune dijela stanovnika protiv ravnatelja

---

<sup>70</sup> DOBRONIĆ, *Periferija Zagreba u XIX. stoljeću*, 273.

<sup>71</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu i socijalističkoj revoluciji* (Zagreb: Skupština općine Trnje, 1981.), 20.

<sup>72</sup> *Trnje: list općine Trnje*, 12. I. 1981. br. 35, 10.

<sup>73</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu i socijalističkoj revoluciji* (Zagreb: Skupština općine Trnje, 1981.), 20.

<sup>74</sup> *Trnje: list općine Trnje*, 9. II. 1981. br. 37, 10.

Tomašića. Naime, u *Spomenici Trnjanske škole* se navodi sljedeće: „Stjepan Perković napio je i potplatio propalicu Ivana Haraminčića i sina mu, te ovi čekahu pred školom ravnajućeg učitelja s kolcima, havno izjavljujući sabranoj razjarenoj rulji naroda da će – po njihovu – 'krivca' – ubiti i baciti u kanal“.<sup>75</sup> Tomašiću je dojavljeno što se sprema te se na nastavi pojavio u pratnji policajca te se narod razišao. Potom je zatražio i premještanje u drugu školu, ali mu je molba bila odbijena. Ipak, odobren mu je dopust dok se stvari malo ne umire.<sup>76</sup>

Škola se već prve godine pokazala premalenom za učenike kojih je prve godine bilo 46. Zbog toga Tomašić traži dopuštenje od Zemaljske vlade za „eksperimentiranje“. Njegova ideja je bila da učenici više vremena za trajanja nastave provode šecući i vježbajući. U to vrijeme je to bio prilično inovativan model nastave.<sup>77</sup> Zbog porasta broja učenika je odlučilo proširiti školu za vrijeme školskih praznika 1906. godine. Radovi na proširenju su završili 7. studenog 1906. godine. Radovima na školi je došlo do oštećenja školskog igrališta i vrtnih nasada, te se ravnatelj Tomašić uspio izboriti da grad nanovo uredi spomenute sadržaje. Nakon izgradnje novih učionica zaposleno je novo osoblje, točnije dvije učiteljice i jedan učitelj.<sup>78</sup> Polako se Trnjanska škola oblikovala u jaki kulturno-obrazovni centar. To nam potvrđuje i izgradnja botaničkog vrta uz školu 1909. godine. Zbog izbijanja Velikog rata u školskoj godini 1914./1915. dolazi do toga da su klupe „praznije“ nego prethodnih godina.<sup>79</sup> Nadalje, treba spomenuti da Tomašić po svom dolasku na Trnje zapisuje svoja dojmove. Naime, on donosi opise kako su se odijevali stanovnici Trnja. Za muškarce navodi da su nosili opanke na nogama, visoke vunene čarape, bijele debele hlače koje su bile uske oko gležnja, bijelu kabanicu s rukavima, bijeli prsluk i niski crni široki šešir. Žene su nosile opanke, bijele rubače, bijele surine s crvenim suknom,<sup>80</sup> bijele peče dok su djevojke nosile bijele rupce. Također, sva bijela tkanina izrađivala od konoplje.<sup>81</sup>

O porastu stanovništva na Trnju nam govore i sljedeći podatci. Naime, 1900. godine Zagreb je imao 57 690 stanovnika, dok je na Trnju živjelo 1 041 stanovnik, odnosno 1.8% od ukupnog zagrebačkog stanovništva. Radi usporedbe može dodati i podatke o stanovništvu

---

<sup>75</sup> *Spomenica Trnjanske gradske pučke škole u Zagrebu I.*, 16

<sup>76</sup> *Trnje: list općine Trnje*, 25. V. 1981. br. 44, 10. O Tomašiću vidjeti također: Štefka BATINIĆ – Igor RADEKA, „Od reforme do alternativne pedagogije. Pokušaji drugačije škole u Hrvatskoj u 20. stoljeću“, *Acta Iadertina* 14/1 (2017.), 41-60.

<sup>77</sup> *Trnje: list općine Trnje*, 6. IV. 1981. br. 41, 10.

<sup>78</sup> *Trnje: list općine Trnje*, 19. X. 1981. br. 50, 10.

<sup>79</sup> *Trnje: list općine Trnje*, 11. I. 1982. br. 55, 10.

<sup>80</sup> Surine su se nosile zimi za hladnog vremena.

<sup>81</sup> *Trnje: list općine Trnje*, 23. III. 1981. br. 40, 10.

Trešnjevke koje je u tome razdoblju iznosilo 3 282 stanovnika, odnosno 3.5% od ukupnog zagrebačkog stanovništva. Već 10 godina kasnije, dakle 1910. godine, kada je urbanizacije uzela maha na Trnju, dolazi do naglog porasta stanovništva. U Zagrebu 1910. godine živi 79 038 stanovnika, od čega je na Trnju živjelo 2 907 stanovnika, odnosno 3.5% od sveukupnog zagrebačkog stanovništva, dok je na Trešnjevci živjelo 5 056 stanovnika, odnosno 6.3% od ukupnog zagrebačkog stanovništva.<sup>82</sup> Iz navedenih podataka možemo iščitati da je broj stanovnika u „zagrebačkim selima“ Trnju i Trešnjevci rastao više nego u ostatku Zagreba. Uglavnom radi toga što je većina Gradeca, Kaptola i Donjeg grada bila u potpunosti izgrađena te nije bilo prostora za izgradnju novih stambenih objekta. Također, treba uzeti u obzir i stacioniranje velikog dijela zagrebačke industrije na južnu stranu pruge. Industrija je bila ono što je privlačilo stanovništvo na Trnje, odnosno njezina blizina. Zbog toga dolazi do porasta stanovništva, uglavnom se radilo o radništvu. Također, u tome vremenu je dio rijeke Save bio reguliran, čime se koliko-toliko smanjila opasnost od poplava. To su samo neki od faktora koji su izravno utjecali na interes novih stanovnika Zagreba koji su odlučili svoju sreću pronaći na Trnju. Ipak, ove podatke treba kontekstualizirati u širu sliku. Naime, porast stanovništva je pratio i porast broja novih stanova. U razdoblju od 1880. do 1890. godine stanovništvo Zagreba je raslo za 32.60% dok je broj stanova porastao za 33.33%. U narednom razdoblju od 1890. do 1900. godine stanovništvo Zagreba raste za 48.91%. Takav rast prati i izgradnja novih stanova te ona iznosi za spomenuto razdoblje 55.88%. Za razdoblje od 1900. do 1910. godine, broj stanovnika raste za 22.77% dok je porast stanova iznosio 28.05%. Ako se ti brojevi sagledaju za cjelokupno razdoblje od 1880. do 1910. godine, broj stanova je porastao za 117.26%. Taj podatak možemo usporediti i s prosjekom porasta izgradnje novih stanova na prostoru čitave Hrvatske i Slavonije gdje je porast iznosio 46.57%.<sup>83</sup> Spomenuta usporedba nam samo kontekstualizira urbanizaciju koju je u tome razdoblju doživljavao Zagreb, a usporedno s njim i prostor Trnja.

O uvjetima života na Trnju doznajemo iz dnevnih listova. Konkretno, u Jutarnjem listu objavljenom u 28. travnja 1912. godine, izlazi priča o konjaniku redarstveniku koji je vršio patrolu na području Trnja. Naime, oko 15:00 sati je opazio ženu kako stoji i gleda u rijeku Savu, te se odlučio uputiti do nje. Kada ga je žena opazila odlučila je utrčati u vodu, te se redarstvenik zaputio za njom te ju je uspio uhvatiti. Nakon što ju je zaustavio, primijetio je da žena drži dijete

---

<sup>82</sup> SLUKAN ALTIC, „Povijest regulacije rijeke Save kod Zagreba i njezine posljedice na izgradnju grada“, 211.

<sup>83</sup> Tomislav TIMET, *Stambena izgradnja Zagreba do 1954. godine* (Zagreb: JAZU, 1961.), 80.

u naručju. Žena mu je rekla da je odlučila ubiti i sebe i dijete jer ne želi gledati kako joj dijete umire od gladi.<sup>84</sup> Nadalje, novine donose izvještaj o samoubojstvu na Trnju koje se dogodilo u svibnju 1915. godine. Naime, radnik s Trnja je opazio djevojku staru 20-25 godina kako sjedi uz obalu rijeke Save. Nekoliko sati kasnije, ugledao je tu istu djevojku mrtvu.<sup>85</sup> Navedeni primjeri nam dočaravaju atmosferu koja je tih godina vladala Trnjem, a to je sumorna atmosfera pa čak i beznađe.

Središte zabave i odmora se nalazilo na rijeci Savi. Konkretno, radilo se o već ranije spomenutom kupalištu Franje Hutterera na riječnom otoku. Kupalište je bilo namijenjeno zagrebačkom pučanstvu, a u njegovoj blizini se nalazilo i kupalište namijenjeno vojnicima.<sup>86</sup> U sklopu kupališta se nalazila i gostionica, ali i kuglana. Ipak, interes Zagrepčana za prisavski prostor nije mogao ubrzati urbanizaciju Trnja.<sup>87</sup>

Treba spomenuti Generalnu regulatornu osnovu Zagreba iz 1889. godina, u njoj je donesena i regulatorna osnova za područje Trnja. Naime, za područje Trnja je predviđena nepravilna ortogonalna raščlamba s otklonima uza Savsku cestu.<sup>88</sup> Ipak, pozicija Trnja u široj perspektivi urbanizacije grada Zagreba se najbolje iščitava iz Regulatorne osnove donesene 1899. godine. Taj dokument je predviđao izgradnju lučkog bazena u blizini Glavnog kolodvora i Paromlina, otprilike na prostoru na kojemu se danas nalazi Palača pravde. Zbog potreba za izgradnjom lučkog bazena odlučeno je da se na tome području Trnja Save ne regulira, već da se samo izgradi obrambeni nasip. Isto tako, spomenutim dokumentom donesen je prvi urbanistički plan koji je obuhvaćao prostor Trnja čija je namjena bila isključivo za izgradnju luke, industrijskih građevina i slobodne periferijske stambene gradnje. Što se tiče stambene gradnje ona je trebala biti građena pravilnom mrežom ulica s predviđenih šest prijelaza preko pruge. Uistinu je tako i bilo, doduše lučki bazen nije bio izgrađen jer se od njega u međuvremenu odustalo. Također, nije se baš pridržavalo stambene regulacije pri izgradnji „pravilnih“ ulica. Ipak, treba spomenuti da su neke ulice izgrađene prema urbanističkom planu.<sup>89</sup> Gradska

---

<sup>84</sup> *Jutarnji list*, 28. IV. 1912., br. 51, 4.

<sup>85</sup> *Jutarnji list*, 23. V. 1915., br. 1131, 5.

<sup>86</sup> HOLJEVAC, „Temelji modernizacije“, 306.

<sup>87</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu i socijalističkoj revoluciji* (Zagreb: Skupština općine Trnje, 1981.), 19.

<sup>88</sup> Zrinka BARIŠIĆ MARENIĆ et al., „Zgrada Ženske realne gimnazije sestara milosrdnica u Zagrebu arhitekta Zvonimira Vrkljana (1937. – 1939.)“, *Prostor* 17/2-38 (2009.), 287.

<sup>89</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka Općina Trnje u Radničkom i Komunističkom Pokretu i Socijalističkoj Revoluciji* (Zagreb: Skupština općine Trnje, 1981.), 20.



skupština je donijela odluku, zbog nedostatka radničkih stanova u Zagrebu, 22. veljače 1918. Odlukom je odlučeno da se novac za izgradnju novih stanova na periferiji doznači iz zajedničkog proračuna Austro-Ugarske, a temeljem članka XXIX-1908 proslijedi gradskim općinama.<sup>90</sup>

Ako promotrimo urbanizaciju trnjanskog prostora do 1918. godine uočiti ćemo neke osnovne elemente urbanizacije. Naime, rijeke Sava je i dalje predstavljala opasnost stanovništvu Trnja. Uzrok tomu leži u nepotpunoj regulaciji Save na prostoru Trnja. Također, na području Trnja su i dalje postojali mnogi rukavci i riječni otoci (ade). Isto tako treba spomenuti da je upravo neregulirana Sava sužavala prostor na kojemu se moglo graditi, zbog loše kvalitete tla, ali i opasnosti od poplava.<sup>91</sup> Također, na području Trnja ne postoji niti jedna važnija prometnica, osim Savske ceste. Trnje je bilo iznimno loše povezano u smjeru istok-zapad te na tome pravcu nije postojala ceste velike protočnosti prometa. Ipak, treba spomenuti Koturašku cestu uz napomenu da je ona imala značaj za isključivo sjeverozapadni dio Trnja. Doduše ona je bila povezana u pravcu istoka s Trnjanskom cestom koja se nastavljala na Strojarsku cestu. Nešto bolja povezanost Trnja je bila na pravcu sjever-jug. Na tom pravcu su postojale mnoge ulice poput: Cvjetne ceste, Miramarske ulice, Paromlinske ceste i Trnjanske ceste koje su omogućavale kakvu-takvu komunikaciju s Donjim gradom. Također, izgrađene su ceste koje su povezivale Kanal i Zavrtnicu s ostatkom grada. Ipak, treba napomenuti da spomenute ceste nisu imale šire gradsko značenje, osim ranije spomenute Savske ceste.<sup>92</sup> Nedostatak prijelaza pruge u središnji prostor Trnja je bio riješen tek 1913. godine izgradnjom podvožnjaka na Miramarskoj cesti.<sup>93</sup> Što se tiče demografskog rasta u tome razdoblju, on nije bio previše značajan da bi grad uložio više sredstava u taj dio grada. Ipak, porast stanovništva krajem 19. stoljeća je pridonio izgradnji prve osnovne škole na području Trnja. Nadalje, Trnje je bilo važno Zagrebu zato što se dobar dio zagrebačke industrije smjestio na južnu stranu pruge. Zanimarivanje gradskih vlasti je dovelo Trnje u periferni položaj u odnosu na Zagreb. Također, zbog blizine Donjega grada, koji je bio ukrašen mnogim parkovima i divnim višekatnicama, dolazi do oštrog kontrasta između dva dijela grada. Do ukidanja seoskog statusa Trnja i početka imenovanja ulica formalno dolazi tek 1900. godine. Spomenuta odluka nije donijela mnogo toga Trnja, barem ne u prvim godinama. Ipak, treba spomenuti da je ekonomski značaj Trnja u tom razdoblju nadilazio njegov

---

<sup>90</sup> *Zagreb godine 1913.-1918: Izvještaj gradskog poglavarstva o sveopćoj upravi slobodnog i kraljevskog glavnog grada Zagreba*, 25.

<sup>91</sup> SLUKAN ALTIĆ, „Povijest regulacije rijeke Save kod Zagreba i njezine posljedice na izgradnju grada“, 210.

<sup>92</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu*, 20.

<sup>93</sup> GRIJAK – GOLDSTEIN, „Na vratima 20. stoljeća“, 402.

položaj u gradu koji je još uvelike bio prigradskog karaktera. Ipak, stvari se počinju mijenjati nakon Velikog rata.<sup>94</sup>

### 2.3. Urbanizacija Trnja u međuratnom razdoblju

Po završetku Velikog rata prostor Zagreba se ubrzano urbanizira. Zbog naglog porasta stanovništva urbanizacija se širi na nove prostore te je ona kvantitativno vrlo opsežna, no ona je i dalje kvalitativno vrlo neujednačena. Naravno, i Trnje sudjeluje u ovome urbanizacijskom procesu, zato što je prostor Trnja bio izravno zahvaćen velikim priljevom novog stanovništva. Prostor Trnja je sudjelovao u djelu kvantitativnih rezultata urbanizacije, ali ga je opterećivala kvaliteta iste te urbanizacije.<sup>95</sup>

Do kraja Velikog rata Trnje nije u potpunosti postalo “diferencirana gradska četvrt”. U tome razdoblju se uz već povijesne dijelove grada Zagreba, Kaptol i Gradec, razvila i treća diferencirana cjelina grada Zagreba, Donji grad. Oko tih spomenutih cjelina razvio se prsten perifernih i prigradskih sela. Time se u Zagrebu pojavila različitost između raznih dijelova grada. Od četvrti prostranih vila, historicističkih stanova i ljetnikovaca do četvrti u kojima su se nalazile tvornice s velikim dimnjacima, željezničke radionice, radničke kućice i prigradska sela i zaseoci. Time je stvoren prsten u kojemu periferna i prigradska urbanizacije nije samo geografski odvojena, već i socijalno. Svakako, treba spomenuti da u međuratnom razdoblju dolazi do nagle urbanizacije istočno i zapadno od Donjeg grada. Tada dolazi do stvaranja četvrte diferencirane gradske četvrti koja nalazila između današnje ulice Republike Austrije i Draškovićeve ulice. Spomenuta „čtvr“ je apsorbirala i određena područja perifernog i prigradskog prstena čime je Trnje postalo sastavni dio takvoga Zagreba.<sup>96</sup>

Kao posljedica te apsorpcije dolazi i do potrebe da se ponove odrede granice Trnja. Naime, granica na zapadu ostaje Savska cesta na kojoj su se u vrijeme međuratnog razdoblja gradile nove zgrade. Većina njih je bila umetnuta između, tada već zapuštenih, kućica Predgrada Sava. Također, treba spomenuti da se na Savskoj cesti i dalje nalazila ženska kaznionica podignuta još 1877. godine. Treba spomenuti da su u tom razdoblju izgrađena dva nova podvožnjaka ispod željezničke pruge koja su spajala Trnje i Trešnjevku, no o tome više nešto

<sup>94</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu*, 21.

<sup>95</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu*, 21.

<sup>96</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu*, 21.

kasnije. Na jugu granica ostaje korito rijeke Save. Naravno ta granica je postala nešto jasnija u međuratnom razdoblju zato što je tok rijeke Save poprimio svoj karakterističan izgled luka koji ima i danas. Tada je podignut nasip koji je protezao od željezničkog mosta pa sve do područja današnje Savice. Spomenuti nasip je bio obrambenog karaktera te je na njega nadograđen nasip koji je prolazio današnju Radničku cestu sve do križanja Rapske i Folnegovićeve ulice. Tom regulacijom jedino je nezaštićen ostao prostor Savice. Treba napomenuti da ti nasipi nisu pružali potpunu zaštitu od poplava.<sup>97</sup>

Prvi puta dolazi do uspostave „opiopljive“ granice na istoku. Naime, radilo se o ulici Medvjedak (danas avenija Marina Držića). Naime, ona je u početku bila izgrađena do obrambenog nasipa, odnosno do križanja Rapske i Folnegovićeve ulice. Nadoknadno će ulica Medvjedak biti produžena sve do rijeke Save. Također, u isto vrijeme dolazi do oblikovanja sjeveroistočne granice. Preciznije došlo je do stvaranja trokuta kojega su omeđivale Sajmišna cesta, danas ulica Vjekoslava Heinzla, Radnička cesta i željeznička pruga. Taj prostor je zbog dobre prometne povezanosti postao poželjna lokacija za gradnju tvornica. Nadalje, na sjevernoj strani granica i dalje ostaje željeznička pruga. No, i dalje se osjeti nedostatak prometnica koje bi spajale Donji grad i Trnje.<sup>98</sup>

### 2.3.1. Izgradnja prometnica u međuratnom razdoblju

Prometnice su bile ključne za urbanistički razvoj Trnja, ali i za bolju komunikaciju toga prostora s ostatkom grada. Radi doga ubrzano se radi na izgradnji novih prometnih pravaca. Ipak treba napomenuti da su 30-ih godina 20. stoljeća gotovo sve veće ulice (Školska ulica, ulica Kruge, Vrbik, Cvjetna cesta, južni dio Trnjanske ceste) na području Trnja bila bile zemljane. Odnosno, u slučaju bilo kakvih padalina, prolaz trnjanskim cestama bio bi otežan.<sup>99</sup> Takav tip ulica potvrđuju i podaci iz *Gradskog vjesnika*. U izvještaju gradskog odsjeka za cestogradnju se donose podaci o asfaltiranju i obnovi prometnica. Naime, dok se određene ulice u Centru asfaltiraju, prometnice velikog značaja za Trnje, poput Miramarske ceste i Koturaške ceste se obnavljaju kamenom tučencem.<sup>100</sup> Do određenih pomaka dolazi na zapadu gdje se grade dva

<sup>97</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu*, 21.

<sup>98</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu*, 22.

<sup>99</sup> *Glas Trešnjevke*, 10. XII. 1932., br. 11, 2.

<sup>100</sup> *Gradski vjesnik*, 15. X. 1930. br. 4, 25.

podvožnjaka ispod željezničke pruge koja je odvajala Trnje i Trešnjevku. Navedeni podvožnjaci su izgrađeni dosta kasno, točnije u razdoblju od 1932. do 1939. godine. Iako njihova širina nije omogućavala mnogo prometa, oni su bili važni zbog toga što su omogućili dobru prometnu komunikaciju između dva periferna dijela grada, Trešnjevke i Trnja. Također, zanimljivo je da su ti podvožnjaci bili ključni u strategiji policije pri suzbijanju prosvjeda. Nadalje, 1939. godine dolazi do izgradnje novog željezničkog mosta preko rijeke Save. Most se gradio na istom mjestu na kojem se nalazio stari most, doduše dolazi do malog pomaka zbog toga što je novi most bio širi od starog.<sup>101</sup> Unatoč izgradnji infrastrukture, stanovnike Trnja je i dalje mučilo blato. Naime, Trnjanska cesta i dalje nije bila dovršena u cijelosti te je za jesni i zime problem bilo „blato do gležnja“, a na ljeto veliki problem je bila prašina koje se dizala u zrak prolaskom zaprežnih kola.<sup>102</sup> Ipak, dolazi do određenih pomaka. Točnije, u sklopu projekta regulacije rijeke Save dolazi do zatvaranja i zatrpavanja sabirnog i dijela odvodnog kanala. Što je omogućilo daljnju gradnju produžetka Radničke ceste. Također, dolazi do izgradnje tramvajske pruge u Baroševoj ulici (danas ulica kneza Branimira) 1928. godine. Navedena tramvajska trasa je imala pozitivne efekte na Trnjanski prostor jer je omogućila kvalitetan i jeftini javni prijevoz iz sjeveroistočnih dijelova Trnja u ostatak Zagreba. Isto tako, 1935. dolazi do izgradnje tramvajske trase kroz Zvonimirovu ulicu.<sup>103</sup> Gradski građevni ured je u razdoblju od 1933. do 1938. izradio novu regulatornu osnovu za grad Zagreb. Njome u prvi plan dolazi ideja da se grad širi prema jugu, odnosno prema rijeci Savi. Također, treba istaknuti da su tada na važnosti dobile dvije prometnice; Savska cesta i Varaždinska cesta (danas ulica grada Vukovara).<sup>104</sup>

### 2.3.2. *Nastavak industrializacije i izgradnja stambenih objekata*

U međuratnom razdoblju prostor Trnja je i dalje bila poželjna destinacija za smještaj zagrebačke industrije. Dobar primjer tog je „Tvornica turpija Faber“ koja je bila preseljena iz sjevernih dijelova Zagreba na Miramarsku ulicu. Tvornica turpija je osnovana 1855. godine. O njenoj uspješnosti nam govori i nagrada koju je tvornica osvojila na gospodarskoj izložbi u

---

<sup>101</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu*, 21.

<sup>102</sup> *Glas*, 14. I. 1933., br. 1 i 2, 1.

<sup>103</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu*, 22.

<sup>104</sup> BARIŠIĆ MARENIĆ, „Zgrada Ženske realne gimnazije sestara milosrdnica u Zagrebu arhitekta Zvonimira Vrkljana (1937.-1939.)“, 287.

Zagrebu 1865. godine. Tvornica je proizvodilo oko 500-600 turpija dnevno sa sirovinom koja je pristizala iz Austrije. Zbog potrebe za širenjem, dolazi do preseljenja pogona na Miramarsku ulicu te se nabavljaju novi strojevi iz Njemačke. Svoje proizvode je tvornica isporučivala isključivo domaćim tvrtkama te nije izvozila.<sup>105</sup> Također, treba spomenuti da je na Trnju izgrađena i „Prva hrvatska tvornica elektroindustrije, Ivan Paspas i sinovi“, koja se nalazila u Koturaškoj ulici. Tvornicu je osnovao jedan od prvih elektrotehničara u Zagrebu. Spomenuta tvornica je imala širok spektar proizvoda: galvanske članke, baterije za džepne svjetiljke, drvene instalacije za elektroniku. Također, tvornica se bavila i popravcima raznih električnih strojeva i rasvjetnih tijela. U njoj je radilo oko 80-ak radnika te je ona svoje proizvode plasirala na domaćem tržištu.<sup>106</sup> Gotovo svi industrijski kompleksi na Trnju su bili građeni uz željezničku prugu, doduše bilo je nekoliko iznimaka. Takva izgradnja je stvarala veoma sumoran ambijent cijelog toga prostora na kojemu su prevladavali visoki dimnjaci, makadamski putovi i gotovo stalno zadimljavanje tog prostora.<sup>107</sup>

Takav sumoran ambijent je utjecao i na stambenu izgradnju Trnja. Naime, kroz cijelo međuratno razdoblje Trnje je smatrano kao manje vrijedno građevinsko zemljište te se zbog toga razvija kao obična periferija. Gradska uprava nije imala svijesti o vrijednosti toga prostora za cjelokupni razvoj grada. Na prostoru Trnju su prevladavale privatne parcele koje su često bile fragmentirane na sitne parcele. Što se tiče same izgradnje stambenih objekata, prevladavale su prizemnice ili jednokatnice. Uzrok takve gradnje leži u činjenici da se Zagreb u međuratnom razdoblju našao u problemima zbog velikog priljeva novog stanovništva. Naime, nakon raspada Austro-Ugarske Zagreb je postao financijsko, ali i gospodarsko središte nove države. Rezultat toga je bio priljev novog stanovništva. Spomenuti proces je zatekao zagrebačke urbaniste i gradsku upravu nespremljene.<sup>108</sup> Novi stanovnici su uglavnom bili radnici koji si nisu mogli priuštiti stanove u Donjem gradu te su zbog blizine tvornica, ali i niske cijene zemljišta bili upućeni na prostore Trnja, Trešnjevke i Pešćenice. Po dolasku na te prostore gradili su male kućice ili jednokatnice.<sup>109</sup> O tome se govori i u novina iz toga vremena. Naime, u *Glasi Trešnjevke* dolazi kratak izvještaj „Iz periferije“. Novinar navodi da je u nedjelju 9. listopada

---

<sup>105</sup> LAKATOŠ, *Industrija Hrvatske i Slavonije*, 216.

<sup>106</sup> LAKATOŠ, *Industrija Hrvatske i Slavonije*, 439.

<sup>107</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu*, 23.

<sup>108</sup> Nikolina ŠIMETIN ŠEGVIĆ, „Kulturni, socijalni i intelektualni aspekti zagrebačke arhitekture moderne: ozdravljenje budućnosti“, *Radovi Zavoda za hrvatsku povijest* 44/1 (2012.), 330.

<sup>109</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu*, 23.

1932. godine prolazio pored igrališta „Trnja“ na Trnjanskoj cesti. Navodi kako je vidio Bugarina koji na ramenu nosi punu košaru sagnjilih paprika dok su za njime trčala bosonoga djeca i dvije žene koje su nosile prazne košare. Kako navodi: „Po kretnjama, odijelu i upalim licima prepoznao sam u njim žene besposlenih radnika, kojih u Trnju bez sumnje ima više negoli ma u kojem drugom dijelu grada.“ Novinar opisuje da su žene molile Bugarina da im pokloni sagnjile paprike, umjesto da ih baci. Trgovac je rekao da će im ih prodat za dinar i petnaest. Na to su žene rekle da nemaju novaca, te je trgovac skinuo košaru s ramena i udario ju nogom. Paprike su tako pale u blato, te je trgovac rekao: „A sad ih se nažderite kad nećete da kupite!“<sup>110</sup>

U Zagrebu zbog toga dolazi i do specifične situacije. Naime, kraj Velikog rata je uveliku usporio građevinske radove, dok s druge strane dolazi do velikog priljeva novog stanovništva sa sjevera Hrvatske. Primjerice, u razdoblju od 1919. do 1930. godine u Zagrebu je izgrađeno 8.358 novih stambenih objekata, dok je u razdoblju od 1930. do 1940. godine došlo do ubrzanja tempa izgradnje te je izgrađeno 11.036 novih stambenih objekata.<sup>111</sup> Nadalje, zbog i dalje učestalih poplava i visoke vlage, zemljište na Trnju je bilo prilično jeftino. Također, na prostoru Trnja se su se nalazili i šljunčani položi rijeke Save koji su omogućili iskapanje materijala za izgradnju stambenih objekata. Isto tako, treba uzeti u obzir da na Trnju nije postojala gotovo nikakva komunalna infrastruktura, te da je visoka razina podzemnih voda značila jednostavan pristup pitkoj vodi uz uvjet da se izgradi bunar ili ručna pumpa vode.<sup>112</sup>

Na sjevernom prostoru Trnja, u blizini željezničke radionice (danas „TŽV Janko Gredelj“), gradili su se stanovi za radnike u Željeznici, slični stanovi su radili i u blizini Paromlina. Na prostoru sela Trnje dolazi do blage diferencijacije, naime lijeva strana (danas Cvjetno naselje) je bila gušće izgrađena. Razlog toga leži u tome što je to naselje bilo planski građeno prema projektu arhitekta Vlade Antolića. Cvjetno naselje je bilo građeno s pravilnim rasporedom ulica, a i kvaliteta stambenih objekata je bila bolje nego u ostatku Trnja.<sup>113</sup> Vlado Antolić je novo naselje želio spojiti s Donjim gradom. Antolić je predvidio izgradnju samo 4 modela kuća na Cvjetnom naselju, čime je htio standardizirati „proizvodnju stanova“ čime bi se postigla racionalnija, ali i brža gradnja. Svi stanovi izgrađeni na Cvjetnom naselju si imali,

---

<sup>110</sup> *Glas Trešnjevke*, 15. X. 1932., br. 3, 3.

<sup>111</sup> ŠIMETIN ŠEGVIĆ, „Kulturni, socijalni i intelektualni aspekti zagrebačke arhitekture moderne: ozdravljenje budućnosti.“, 332.

<sup>112</sup> SLUKAN ALTIĆ, „Povijest regulacije rijeke Save kod Zagreba i njezine posljedice na izgradnju grada“, 211.

<sup>113</sup> KAMPUŠ-KARAMAN, *Tisućljetni Zagreb*, 272.

struju, vodu, kanalizaciju i telefonsku infrastrukturu.<sup>114</sup> Projekt Cvjetnog naselja je trebao sadržavati i neke inovacije koje do tada nisu bile viđene u urbanizacijskim projektima u Hrvatskoj. Naime, Antolić je htio promet organizirati s odvojenim pješačkim i kolnim ulicama. Središnja aleja u naselju je trebala biti pješačka, ipak u praksi je ona postala kolno-pješačka ulica s brezama koje su činile perivoj. Time se u Cvjetnom naselju stvorila atmosfera „elitno uređene gradske periferija“.<sup>115</sup> Dok se na desnoj strani sela Trnja se nastavlja izgradnja tipična za prigradsku periferiju. Naime, na tome području, koje danas nosi ime Staro Trnju, prevladavaju kuće prizemnice, s nepravilnom mrežom ulica. Prostor današnje Savice, nije bio obuhvaćen procesima urbanizacije u ovome razdoblju, dok su se prostor Kanala i Radničke ceste urbanizirali zahvaljujući neposrednoj blizini industrije. Kao primjer toga možemo uzeti tzv. Plinarsko naselje, na čijem su prostoru bile građene radničke kuće reguliranog tipa. Ipak, treba napomenuti da je na cijelom prostoru Trnja bila dominantna stihijska i neplanska gradnja.<sup>116</sup> U kontekstu „divlje“ gradnje treba spomenuti svakako nacrt detaljnog urbanističkog plana centra grada Zagreba iz 1973. godine. U tom se nacrtu iznose podaci o građevina koje treba srušiti kako bi se proveo urbanistički plan. Dio građevina je trebalo ukloniti radi proširenja prometne infrastrukture, dio radi izgradnje društvenih ustanova itd. Određene građevine je trebalo ukloniti radi njihove neplanske gradnje jer nisu ispunjavale osnovne standarde gradnje. Preciznije, na području općine Trnje, popisano je 958 760 m<sup>2</sup> stambenih i poslovnih prostora. Nacrtom je predviđeno rušenje ukupno 411 220 m<sup>2</sup>, odnosno 42,89% svih stambenih i poslovnih prostora.<sup>117</sup> Nacrtom je predviđeno i uspostava mreže ulica radi veće propusnosti i funkcionalnosti prometa na području općine Trnje.<sup>118</sup>

Zbog takve neplanske i stihijske gradnje, koju nije podupirala nikakva komunalna infrastruktura, dolazi do velikih socijalnih razlika između „centra“ i „periferije“. Razlike su bile velike: kada s u zoru „na prozorima u centru spuštene rolete“ na „periferijskim oknima rasvijetli se po koji crni kvadrat od slabe petrolejke... na dalekoj periferiji škripe bunari. Rano rane radničke i sirotinjske žene i matere.“ – navodi se u nekom izvoru.<sup>119</sup> Zbog svega toga Trnje je

---

<sup>114</sup> Vedran IVANKOVIĆ, *Le Corbusier i Hrvatska škola arhitekture* (Zagreb: EPH, 2016.), 162.

<sup>115</sup> IVANKOVIĆ, *Le Corbusier i Hrvatska škola arhitekture* (Zagreb: EPH, 2016.), 163.

<sup>116</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu i socijalističkoj revoluciji* (Zagreb: Skupština općine Trnje, 1981.), 23.

<sup>117</sup> HR-DAZG -1123 Zbirka planova i nacrt grada Zagreba, OT, kut. 7, „Tablica ” str. 5.

<sup>118</sup> HR-DAZG -1123 Zbirka planova i nacrt grada Zagreba, OT, kut. 7, „Tablica ” str. 3.

<sup>119</sup> Ivo GOLDSTEIN – Goran HUTINEC, „Zagreb slijedi Europu“, u: Ivo GOLDSTEIN i Slavko GOLDSTEIN, *Povijest grada Zagreba, 20. i 21. stoljeće*, sv. 2 (Zagreb: Novi Liber, 2012.), 22.

bilo isključeno iz gotovo svih gradskih funkcija. U gradskoj svakodnevnici tog vremena bilo je prihvaćeno mišljenje da se tek prelaskom željezničke pruge na sjeveru ulazi „u grad“. U prilog tome ide i gradska publikacija iz 1929. godine u kojoj piše da je u gradu nastao veliki broj novih ulica, cesta i trgova od čega „i to jednim dijelom prema odobrenim regulatornim osnovama, a većim dijelom poslije rata toleriranom gradnjom malih kućica za siromašnije slojeve pučanstva na gradskoj periferiji (Ciglenica, Mekčice, Trešnjevka, Martinovka, Trnje, Sigečica, Barutanski Jarak, itd.)“<sup>120</sup> Ponešto o životu u gradskoj periferiji možemo doznati i iz novina iz toga razdoblja. Naime, u „Glasu Trešnjevke“ se donosi kratak članak o stanju na Sigečici. Navodi se da je to naselje s oko 1000 stanovnika udaljeno svega 15 minuta od tramvaja. Nadalje, doznajemo nešto i o gradnji toga vremena za koju se navodi da je u naselju prije nekoliko godina bilo tek nekoliko kuća, a da danas naselje broji 12 ulica koje se isprepliću bez ikakvog reda i sistematičnosti. Također, navodi se da su sve kuće građene bez ikakvog higijenskog standarda, odnosno da su kućice uglavnom niske, građene od drveta koje je oblijepljeno zemljom. Većina takvih kućica je sastojala od jedne prostorije koja je ujedno bila i kuhinja i spavaća soba. Na Sigečici nije postojala kanalizacija, a blizina rijeke Save je i dalje predstavljala problem, ponajviše radi poplava i velike vlage. Cijena takvoga stana je iznosila oko 250-300 dinara mjesečno. Kako se navodi u članku: *A kada se kod pljesnivoće i vlage doda joj i to: da nas stanuje u jednoj takvoj sobi po 10 do 12 bez obzira na dob i spol, ne znamo, kome prije da se zahvalimo što razne bolesti ne haraju u onom opsegu kod ovakvih uslova života.*<sup>121</sup> Na kraju, autor članka govori da bi bio red i dužnost, jer se centar grada stalno uljepšava, da se grad sjeti i njih. Autor čak predlaže i načine kako pomoći građanima Sigečice navodeći da bi bilo dobro produžiti trasu tramvaja i postaviti još nekoliko pumpi za vodu.<sup>122</sup> Ovakav način živote se pretočio i na zdravstveno stanje stanovnika na Trnju. Naime, u izvještaju Gradske skupštine iz 1920. godine se navodi sljedeće:

*„Najveći broj oboljenja (403) iskazuje srdobolja ili disenterija i to u mjesecima srpnju (130) i kolovozu (127). Od 403 iskazana slučaja dopremljeno je njih 55 iz vanjskih kotara na liječenje, pa je prema tome oboljelo je na području gradskom 348 osoba od srdobolje. Najviše oboljenja bilo je na perifernim dijelovima grad. područja (Trnjanska cesta, Paromlinska cesta, Zavrtnica itd.)“.*<sup>123</sup>

---

<sup>120</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu i socijalističkoj revoluciji* (Zagreb: Skupština općine Trnje, 1981.), 23.

<sup>121</sup> *Glas Trešnjevke*, 22. XI. 1932., br. 9, 3.

<sup>122</sup> *Glas Trešnjevke*, 22. XI. 1932., br. 9, 3.

<sup>123</sup> *Izvještaj gradskog poglavarstva o sveopćoj upravi slobodnog i kraljevskog glavnog grada Zagreba za godinu 1919.-1925*, 145.



Zbog lošeg stanja u periferiji, grad donosi 1929. godine odluku da se ulice južno od željezničke pruge ne smiju nazivati prema imenima znamenitih osoba zbog svoje neuglednosti, ali i zato što one nisu izgrađene prema regulatornom osnovama te će mnoge od njih morati biti srušene kada se krene provoditi regulatorna osnova.<sup>124</sup>

Ipak, treba napomenuti da sva gradnja na području Trnja nije bila stihijska i divlja, već da se na nekim projektima vidi i određena sistematičnost. Konkretno, gradnja stambenih objekata započinje nakon 1921. godine nakon što je završilo vrijeme građevinske stagnacije u Zagrebu. Kao primjer toga možemo uzeti izgradnju malih stanova na prostoru Kanala. Već 1922. godine na Kanalu se grade dvije trokatnice s ukupno 32 stana. Po istome modelu su izgrađeni i stanovi 1924. i 1925. godine. Naime, treba spomenuti da su se gradili i stanovi za ugroženu socijalnu skupinu, tzv. „deložirce“. Deložirci su bili siromašni stanari koje su kućevlasnici često izbacivali na ulicu. Prva skupina takvih stanova je bila građena 1924. godine na prostoru Kanala. Prema projektu je su izgrađene tri prizemnice s ukupno 30 stanova koji su se sastojali od jedne prostorije s štednjakom. Takva gradnja se nastavlja i sljedećih godina. Naime, 1928. godine na Kanalu se gradi još 50 takvih stanova.<sup>125</sup>

Što se samog broja stambenih objekata na području Trnju, ali i u Zagrebu, stanje možemo pratiti uz pomoć Tablice 3. Također, zanimljivo je izdvojiti prostor kotara Trnje iz cjelokupne zbilje stambenih objekata na području Trnju te usporediti postotak određenog tipa stambenih objekata (prizemnice, jednokatnice i višekatnice) s postotkom različitih tipova stambenih objekata na području Zagreba, naravno s izuzećem trnjanskog prostora. Također, treba napomenuti da su određeni gradski kotari unutar trnjanskog prostora, zbog svojih administrativnih granica, uključivali i određene ulice koje se nisu nalazile na prostoru Trnja. Također, treba napomenuti da se u ove statističke podatke ne pribrajaju „divlje“ izgrađeni stambeni objekti kojih je bilo oko 4000, odnosno gotovo tri puta više od legalno izgrađenih stambenih objekata.<sup>126</sup> Većinu takvih stambenih objekata na Trnju su gradili tzv. sitni štediše. Oni su uglavnom gradili kuće prizemnice s jednom ili dvije sobe. To su uglavnom bile „divlje kuće“ sagrađene bez odobrene građevinske dozvole i često bez riješenog stanja u gruntovnici.

---

<sup>124</sup> SLUKAN ALTIĆ, „Povijest regulacije rijeke Save kod Zagreba i njezine posljedice na izgradnju grada“, 211.

<sup>125</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu*, 24.

<sup>126</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu*, 31.

Često se događalo da se takve kuće grada i na tuđem zemljištu, odnosno na zemljištu koje je bilo iznajmljenom na rok 10-20 godina.<sup>127</sup>

**Tablica 3:** Kuće za stanovanje po broju katova 1934. godine na prostoru Trnja. Pritom su stanovi u potkrovlju tretirani u sklopu tablice kao zasebni stanovi. Prema: KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka Općina Trnje u Radničkom i komunističkom pokretu*, 30.

<b>Gradski kotar</b>	<b>Prizemnice</b>	<b>Jednokatnice</b>	<b>Višekatnice</b>	<b>Ukupno</b>
Zavrtnica	80	35	57	172
Sigečica	290	113	20	423
Trnje	647	101	30	778
Vrbik	553	171	17	778
Ukupno na prostoru Trnja	1.570	420	124	2.114
Ukupno u Zagrebu	7.705	3.256	2.644	13.605

Analizom podataka iz Tablice 3 dolazimo do zaključka da je Zagrebu kao dominantan tip stambenog objekta prevladavala prizemna gradnja (53.5%), odnosno kuće prizemnice. Ovakav broj i ne čudi jer su mnoga periferna naselja bila inkorporirana u Zagreb, te je na njima prevladavala prizemna gradnja. Na Trnje je prizemna gradnja imala apsolutni primat, točnije 74.3% svih stambenih objekata na Trnju su bile kuće prizemnice. Razlog toga je ležao u niskoj cijeni zemljišta i njegov dostupnosti. Također, na Trnju je živjelo uglavnom siromašnije stanovništvo koje si nije moglo priuštiti izgradnju većih stambenih objekata, primjerice jednokatnica ili više katnica. Nadalje, 24.5% svih stambenih objekata na području Zagreba su bile jednokatnice. Sličan trend je bio i na prostoru Trnja gdje je taj broj iznosio 19.9%. Taj postotak jednokatnica je iznenađujući, ipak vjerojatno se radi o statističkoj varki ako uzmemo u obzir da su se tavanski ili stanovi u potkrovlju brojali kao zaseban kat. Što se tiče višekatnica, u Zagrebu je njihov broj gotovo jednak broju jednokatnica. Preciznije višekatnice su iznosile 22% od ukupne stambene gradnje na prostoru Zagreba. Na Trnju, je stanje mnogo lošije, te njihov postotak iznosi skromnih 5.9%. Navedeni postotak višekatnica na Trnju ne iznenađuje, ako uzmemo u obzir da je prostora za izgradnju tada još uvijek bilo mnogo, te nije bilo potrebe, kao u Donjem gradu za izgradnjom višekatnica zbog manjka prostora. Također, u vidu imamo još uvijek Savu koja je često plavila taj prostor.<sup>128</sup>

Određenu sistematičnost vidimo i u projektu izgradnje tvornica. Naime, grad donosi odluke o prodavanju zemljišta za izgradnju tvornica u razdoblju od 1920.-1923. godine. Prostori

<sup>127</sup> TIMET, *Stambena izgradnja Zagreba do 1954. godine* (Zagreb: JAZU, 1961.), 58.

<sup>128</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka Općina Trnje u Radničkom i komunističkom pokretu*, 30.

za gradnju tvornica su se nalazili na Zavrtnici i Kanalu. Na području Zavrtnice je tako 1921. sagrađena prva tvornica limenih i bravarskih proizvoda s ukupno 250 zaposlenih radnika. Tvornica je sa sobom dovela i niz drugih industrijskih prostora i postrojenja. Još je 1919. na Kanalu osnovana tvornica motora nazivana „Jugoslavenska industrija motora“ u kojoj je radilo između 40 i 50 radnika.<sup>129</sup>

Iz spomenutih odluka moguće je iščitati i određene elemente urbanizacije i prostornog planiranja od strane gradskih vlasti. Određene, elemente urbanističkog planiranja nalazimo i u projektu grada o izgradnji „bloka čistih tvornica“. Naime, radilo se o bloku u kojemu bi se gradile isključivo tvornički kompleksi na prostoru Zavrtnice. Ipak, gradsko planiranje za urbanizaciju Trnja nije bilo previše inovativno, već je grad samo htio popuniti industrijske zone uz željeznicu na Zavrtnici, Kanalu i uz Sajmišnu (Heinzlovu) cestu. Nadalje, o sistematičnosti nam govore i podatci da je u međuratnom razdoblju grad krenuo otkupljivat zemljište kako bi se gradile nove ulice, ali i proširivale ceste na području Trnja. Ipak, o tome nam najbolje govori podatak da je tek 1925. godine asfaltiran podvožnjak na Miramarskoj cesti. Treba uzeti u obzir da je taj podvožnjak najvažniji smjer komunikacije na sredini Trnja s Donjim gradom.<sup>130</sup> Također, skromni radovi na kanalizacijskoj mreži započinju dvadesetih godina. Točnije izgradnjom sabirnog kanala plan grada je bio omogućiti kanalizaciju Martinovke, Miramarske, Paromlinske i Trnjanske ceste, početkom 30-ih godina 20. stoljeća.<sup>131</sup> Unatoč pokušajima da se uvede red u urbanizaciji Trnja uz pomoć regulatornih osnova za određene prostore na Trnju, potpuni urbanizacijski plan će ipak pričekati još neko vrijeme. Naime, grad je započeo na izradi urbanističkog plana za cjelokupni prostor grada 17. svibnja 1930. godine kada je raspisan natječaj za taj projekt. Natječaj je bio opći, anonimn i internacionalan. Kako se navodi u samoj natječajnoj dokumentaciji, glavni zadaci regulatorne osnove su:

*1. Zaokruživanje područja grada Zagreba u smislu njegovog naravnog razvitka prema Savi, računajući sa porastom grada na cca 350.000 stanovnika. 2. Razdioba gradskog područja i njegove bliže okoline na naseljene i nenasele predjele po svrsi upotrebe, te načinu i gustoći izgradnje imajući pritom naročito u vidu sređenje predjela tako zvanih „divljih kuća“. 3. Rješenje željezničke mreže na teritoriju grada i okolice radi uklanjanja zapreka za normalan razvoj grada. 4. Rješenje cestovno prometnog-prometnog problema ... te na dobro vezivanje grada i okolice većim prilaznim i prolaznim komunikacija.*<sup>132</sup>

<sup>129</sup> Rudolf HORVAT, *Povijest trgovine obrta i industrije u Hrvatskoj* (Zagreb: AGM, 1994.), 361.

<sup>130</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu*, 24.

<sup>131</sup> *Gradski vjesnik*, 1. IX. 1931. god 2, br. 16-17, 280.

<sup>132</sup> *Gradski vjesnik*, 1. IX. 1930. br. 1, 13.

Ukupno je bilo doneseno osam glavnih zadataka natječaja. Ipak, treba istaknuti prva četiri zadataka jer oni pokušavaju izravno utjecati na problematiku urbanizacija Trnja. Iz samog natječaja je vidljivo da se grad krenuo interesirati za širenje prema Savi, a samim time i na područje Trnja. Također, ovaj natječaj je afirmacija Trnja, kao jednog od glavnih područja na kojima će se grad širiti, no ovog puta, prema određenim pravilima, za razliku od prijašnje „divlje gradnje“.

Prva skica takvog urbanističkog plana je prihvaćena već 1932. godine. Također, treba spomenuti da je grad pokušao uvesti reda u gradnju na zagrebačkoj periferiji. Naime, 14. listopada 1932. godine održala se sjednica gradskog građevno-regulatornog odbora na kojemu je glava tema bila izgradnja stambenih objekata bez građevinske dozvole. Na spomenutom odboru, donesene su četiri točke: 1. Grad treba poduzeti sve mjere kako bi se u budućnosti spriječila svaka gradnja objekata bez građevinske dozvole. Radi toga grad će osnovati inspekcije koje će kontrolirati na području južno od pruge, točnije na području Trnja, Volovčice, Livadarskog puta, Njivica, Ravnica, Martinovke i potoka Čnomerec. 2. Svi stambeni objekti izgrađeni bez građevinske dozvole u razdoblju do 3. 8. 1929. godine do 14. 10. 1932. godine neće moći dobiti građevinsku dozvolu, te će datum njihova rušenja biti naknadno utvrđen. Treća točka se odnosila na dopuštanje gradnje malih kuća prema propisima na zapadu grada. Te naposljetku četvrta točka: „Za gradnje koje budu podignute bez ovog zaključka imaju se najstrože primijeniti propisi građevinskog zakona. Apsolutno je zabranjena svaka gradnja u južnom dijelu grada i to na području koje je omeđeno na jugu rijekom Savom, na zapadu Savskom cestom, na sjeveru Koturaškom odnosno Strojarskom ulicom, a na istoku bivšim koritom potoka Medveščaka.“<sup>133</sup> Samo pet dana kasnije, gradski građevno-regulatorni odbor donosi određene izmjene. Izmjene su se odnosile na točku 2. te je odlučeno da će se radi pravednosti podijeliti naknadne građevinske i stambene dozvole za kuće koje odgovaraju građevinskim propisima, ali samo za područje obuhvaćenom u točki 3. odnosno za područja u zapadnom dijelu grada.<sup>134</sup> Međutim, tek 1940. godine je prihvaćen novi cjeloviti urbanistički plan koji neće biti proveden radi početka Drugog svjetskog rata.<sup>135</sup>

Na kraju možemo uvidjeti neke osnovne elemente pri urbanizaciji Trnja u međuratnom razdoblju. Prvi element je taj da i dalje prevladava stihijska i divlja gradnja. U prilog tomu nam

<sup>133</sup> *Glas Trešnjevke*, 22. X. 1932., br. 4, 1.

<sup>134</sup> *Glas Trešnjevke*, 1. XI. 1932., br. 5, 1.

<sup>135</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu*, 24.

govori i podatak da je sredinom 1928. godine na prostoru Martinovke i Trešnjevke bilo ukupno 984 bespravno sagrađenih kuća s 1.540 stanova u kojima je ukupno živjelo 5.690 stanovnika. Tih godina je grad pokušava suzbiti bespravnu gradnju na prostoru istočno od Savske ceste i južno od Koturaške i Strojarske ceste, dakle na prostoru za koji nije donesena regulatorna osnova. Također, grad je izdavao dozvole za već bespravno izgrađene objekte naravno, pod određenim uvjetima. Nadalje, veliki dio novo pristiglog stanovništva na područje Trnja odlučuje kupiti ili graditi kućice. Znatno je broj trnjanskih seljaka koji su odlučili parcelizirati svoja zemljišta na manje cjeline te ih kao takve prodavao novim stanovnicima koji su na njima gradili nove bespravne stambene objekte na području Starog Trnja. Takvom gradnjom nastaju skromne stambene jedinice s minimalnom ili nikakvom stambenom infrastrukturom. Takva gradnja je urbanistički kaotična, te daje dobru sliku o prilikama na Trnju. Ipak, određena sistematičnost gradnje se vidi pri izgradnji industrijskih dijelova Trnja, točnije za prostor Kanala i Zavrtnice. Također, zbog velikog broja iznimno siromašnog stanovništva, „deložirce“, grad odlučuje graditi barake.<sup>136</sup>

### 2.3.3. Porast stanovništva u međuratnom razdoblju

Veliki porast stanovništva Zagreba bio je uvjetovan privrednim razvitkom grada. Shodno tome u Zagrebu dolazi do naglog povećanja gustoće stanovništva. Primjerice 1880. godine broj stanovnika na jednom kvadratnom kilometru je iznosio 860,2 stanovnika, a 1921. godine je taj broj gotovo udvostručen te iznosi 1.688 stanovnika po kvadratnom kilometru. Takav trend porasta gustoće stanovnika se nastavlja i dalje. Već 1931. godine u Zagrebu živi 2.833 stanovnika po kvadratnom kilometru.<sup>137</sup> Naravno, takav porast stanovništva se odrazio i na razvoj Trnja. Od kraja 19. stoljeća, pa sve do danas na prostoru Trnja dolazi do stalnog porasta stanovništva. U međuratnom razdoblju taj trend je uvjetovala niska cijena zemljišta, pristupačnost građevinskog materijala, te blizina tvornica i Donjeg grada. Za razliku od prethodnog razdoblja, u međuratnom razdoblju dolazi do većih investicija u u Trnje. Naravno, dio tih investicija je bio uvjetovan porastom stanovništva. Kao dobar primjer toga možemo uzeti već ranije spomenutu osnovnu školu Starotrjnansku. Škola je prvi put nadograđena 1905. godine, dakle, samo šest godina nakon njezina otvaranja, jer kapacitet škole nije bio dovoljan za sve

<sup>136</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu i socijalističkoj revoluciji* (Zagreb: Skupština općine Trnje, 1981.), 26.

<sup>137</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Radni slojevi Zagreba od 1918-1931.*, 67.

učenike. Škola je ponovo nadograđena 1924. Ipak, ni to nije bilo dovoljno već dolazi i do otvaranja drugih osnovnih škola na području Trnja.<sup>138</sup>

**Tablica 4:** Broj učenika u osnovnoj školi na Trnju 1899.-1930. godine. Prema: *Spomenica Trnjanske gradske pučke škole u Zagrebu II.*, 9, 16, 24, 29, 32, 60.

Godina	Dječaka	Djevojčica	Ukupno
1899.	55	62	117
1900.	59	47	106
1901.	64	75	139
1902.	53	72	125
1903.	63	72	135
1904.	68	73	141
1905.	85	86	171
1906.	89	93	182
1907.	106	99	205
1908.	101	107	208
1909.	109	124	233
1910.	111	129	240
1911.	99	142	241
1912.	117	141	248
1913.	133	145	278
1914.	127	133	260
1915.	129	134	263
1916.	150	150	300
1917.	144	147	291
1918.	181	165	346
1930.	-	-	665

Osnovna škola na Trnju nije imala isključivo odgojno – obrazovnu funkciju, već je bila važna i iz drugih razloga. Naime, ona je postala, zahvaljujući učitelju Ivanu Tomašiću prvi sportski i kulturni centar na prostoru Trnja uopće. Također, zahvaljujući njoj se mijenjao odnos roditelja prema djeci. Naime, bilo je uobičajeno da djeca počinju raditi već sa 12 ili 13 godina. Zahvaljujući školi, ulazak djece na tržište rada se smanjivao.<sup>139</sup> O tome, ali i o porastu stanovništva nam govori tablica 3. Možemo pratiti stalni porast polaznika osnovne škole na Trnju. Zahvaljujući njezinoj dogradnji iz 1906. godine njezin se kapacitet povećao do otprilike

<sup>138</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu*, 24.

<sup>139</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu i socijalističkoj revoluciji* (Zagreb: Skupština općine Trnje, 1981.), 28.

300-350 učenika.<sup>140</sup> No, niti to nije bilo dovoljno te se nakon adaptacije i dograđivanja škole iz 1924. godine, njezin kapacitet gotovo udvostručio. Iste godine dolazi do gradnje još jedne osnovne škole na području Trnja. Naime, radilo se o osnovnoj školi na Zavrtnici. Također, treba spomenuti da je u prijašnjim godina izgrađena i osnovna škola na Koturaškoj cesti. Ipak, sve te škole nisu mogle zadovoljiti sve veći broj djece na Trnju, te se 1934. godine grade škole na Martinovki i Cvjetnoj cesti. Također, treba napomenuti da je iste godine izgrađeno i dječje sklonište, odnosno vrtić na Trnju. Također, 1938. poznati hrvatski arhitekt Lavoslav Horvat projektira osnovnu školu na Rapskoj ulici (danas OŠ Rapska). Već godinu dana kasnije dolazi do izgradnje nove osnovne škole na Radničkoj cesti.<sup>141</sup>

Nisu se na Trnju gradile isključivo škole, već se gradi i određeni društveni sadržaji. Naime, u međuratnom razdoblju dolazi do intenzivnije izgradnje igrališta. Kao dobar primjer toga možemo uzeti 1922. godinu kada je grad iznajmio zemljište na Cvjetnoj cesti „Hrvatskom športskom klubu Tipografija“ kako bi napravili nogometno igralište. Ipak, do veće izgradnje igrališta dolazi 1930-ih godina. Tada dolazi do izgradnje sportskih igrališta na Martinovki, točnije gradi se igralište „Građanski“ između Koranske i Kupske ulice. Također, izgrađeno je igralište „Viktorija“ između Miramarske i Zelinske ulice. Uz igralište „Viktorije“ izgrađen je i teniski klub s više terena za igru. Preko zimskih mjeseci su se igrališta za tenis zatvarala te se na njima otvaralo klizalište. Nadalje, treba spomenuti da se između Krčke, Čazmanske i Vrbik ulice nalazili o mototrkalište „Miramare“. Svakako, treba istaknuti mnoge veslačke klubove koji su tada nastali, od kojih se većina nalazila na istoimenoj Veslačkoj ulici. Izgradnja škola i sportskih sadržaja nam govori o određenoj dozi urbanističkog planiranja u razdoblju međuratnog razdoblja. Ovakvi sadržaji su pokušali dovesti u ravnotežu tmuran i surov ambijent koji je prevladao u većini Trnja. Također, ponudio je stanovnicima Trnja i određenu mogućnost da skrenu brigu sa sumornog života na Trnju, te da se malo opuste uz neki od ponuđenih sportova.<sup>142</sup> Također, u tom razdoblju dolazi i do izgradnje prvih javnih telefonskih govornica na području Trnja. Naime, 14. listopada 1932. godine na sjednici gradskog građevno-regulatornog odbora donosi se odluka da se izgradi više telefonskih govornica u Zagrebu, od čega dvije na

---

<sup>140</sup> *Trnje: list općine Trnje*, 19. X. 1981. br.50, 10.

<sup>141</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu i socijalističkoj revoluciji* (Zagreb: Skupština općine Trnje, 1981.), 24.

<sup>142</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu i socijalističkoj revoluciji* (Zagreb: Skupština općine Trnje, 1981.), 25.

području Trnja. Jedna će se graditi na Dubravkinom trgu na Rapskoj ulici, a druga na križanju Trnjanske i Bosutske ulice.<sup>143</sup>

Tridesetih godina na Trnju djeluje i kulturno-umjetničko društvo „Mladost“ koje je osnovano 1934. godine u blizini željezničke radionice. Društvo „Mladost“ su osnovali zagrebački komunisti.<sup>144</sup> Društvo „Mladost“ je brojilo oko 1000 članova, pretežno se radilo o mlađoj muškoj populaciji od kojih je većina radila u željeznici.<sup>145</sup> Slična društva su djelovala i na područjima drugih gradskih četvrti poput Trešnjevke i Maksimira.<sup>146</sup> Utjecaj ovoga društva potvrđuje i podatak da je 1936. godine bio osnovan odbor zadužen za slanje dobrovoljaca u Španjolski građanski rat.<sup>147</sup> Također, u prostorijama nogometnog kluba „Željezničar“ društvo Mladost je organiziralo tečaj ruskoga jezika.<sup>148</sup> Ipak, društvo se bavilo i drugim djelatnostima koje nisu bile isključivo političke ili aktivističke naravi. Naime, društvo „Mladost“ se zalagalo i na polju kulturno-zabavne djelatnosti kroz dramsku, pjevačku i šahovsku sekciju.<sup>149</sup> Naposljetku, društvo „Mladost“ je zabranjeno zbog poveznica s zagrebačkim komunistima 1941. godine te je dio članova toga društva prešao u sportski klub Trnje.<sup>150</sup>

Nakon Velikog rata Zagreb je doživio veliki demografski rast. Glavni razlozi za to su ležali u tome što je on postao jedno od financijskih i gospodarskih središta nove države. Što se gospodarstva tiče, ono nije bilo izravno zahvaćeno ratnim djelovanjima te je u cijelosti ostalo konkurentno. Također, zagrebački gospodarstvenici i trgovci su imali veliku prednost nad ostalim gospodarstvenicima i trgovcima iz ostatka države. Njihova prednost je bila u tome što su dobro poznavali srednjoeuropska tržišta Austrije i Mađarske, te su imali poslovne kontakte u tim zemljama zbog čega im nije bio problem plasirati svoje proizvode u spomenute države. O tome nam govori i strategija koja je bila prisutna u većini tvrtka koje su poslovale na području Srednje Europe. Naime, reklamne kampanje poduzeća su bile fokusirane na kvalitetu proizvoda koji su,

---

<sup>143</sup> *Glas Trešnjevke*, 22. X. 1932., br. 4, 1.

<sup>144</sup> Dušan TUMPIĆ, *Istarska emigracija: svjedočanstva* (Zagreb: Alinea, 1991.), 237.

<sup>145</sup> TUMPIĆ, *Istarska emigracija*, 141.

<sup>146</sup> Stevo JOVELIĆ, „Diskusija”, u: Dušan BILANDŽIĆ, ur., *Revolucionarni radnički pokret u Zagrebu između dva svjetska rata* (Zagreb: Institut za historiju radničkog pokreta Hrvatske, 1968.), 300.

<sup>147</sup> TUMPIĆ, *Istarska emigracija*, 142.

<sup>148</sup> Miroslav TEŽAK, „Ćelija je intenzivno radila”, u: Lutvo AHMETOVIĆ, ur., *Zbornik sjećanja na Zagreb 1941-1945*, knj. 4. (Zagreb: Institut za historiju radničkog pokreta Hrvatske, 1984.), 46.

<sup>149</sup> TUMPIĆ, *Istarska emigracija*, 142.

<sup>150</sup> JOVELIĆ, „Diskusija”, 300.



otprije već „dobro poznati“ kupcima.<sup>151</sup> Navedeno, nam potvrđuju trgovinski podaci o uvozu i izvozu u Austriji. Naime, 1930. godine 41% austrijskog izvoza je činila razmjena s Mađarskom, Poljskom, Čehoslovačkom i Jugoslavijom. Također, 31% od ukupnog austrijskog uvoza je činila trgovina s ranije spomenutim zemljama.<sup>152</sup>

U isto vrijeme Zagreb se počinje ubrzano razvijati i urbanizirati. Tridesetih godina gotovo cijeli centar grada je asfaltiran, grad je dobio iznimno modernu tržnicu i klaonicu. Naravno, takve veće investicije je poguralo zagrebačko gospodarstvo. Konkretno, 1910. godine u Zagrebu je bilo zaposleno 43 871 stanovnika, 1931. godine taj broj je iznosio 109 406 stanovnika. Nadalje, 1927. godine u Zagrebu je poslovalo 410 industrijskih poduzeća, 5 566 obrtnika, te 3 710 obrtnika.<sup>153</sup> Razvoj grada se očitovao i u osnivanju zajedničkog poduzeća između grada Zagreba i Karlovca. Naime, radilo se od udruživanju električnih centrala. Tim udruživanjem zagrebačke elektre s ozaljskom hidrocentralom dolazi do stabilne isporuke električne struje Zagrebu preko zimskih mjeseci.<sup>154</sup> Tako je u relativno kratkog vremenskom razmaku Zagreb dobio veliku važnost, upravo zbog toga dolazi do većeg porasta stanovništva.

Zagreb je 1931. godine imao 185 581 stanovnika.<sup>155</sup> Što se tiče podataka za stanovništvo Trnja oni nisu posve egzaktni jer je Trnje u cijelom međuratnom razdoblju bilo sastavni dio Zagreba te se za njega nisu radile posebne statistike. Naime, 1932. godine *Gradski vjesnik* je objavio podatke o stanovnicima gradskih kotara u Zagrebu. Popis stanovnika je izrađen u 1931. godini. Problem leži u tome što su na prostoru Trnja četiri gradska kotara: Trnje, Sigečica, Zavrtnica i Vrbik. Spomenuti kotari su u svojim administrativnim granicama sadržavali i određene ulice koje nisu sastavni dio Trnja zbog toga su ovi podatci približni. Prema dostupnim podacima na Trnju je živjelo oko 26 099 stanovnika, odnosno 14.1% ukupnog zagrebačkog stanovništva. Što se tiče konkretnih podataka, na području XV kotara Zavrtnica živjelo je 2 945 stanovnika, odnosno 11.3% ukupnog stanovništva Trnja. Na prostoru XVI kotara Sigečica živjelo je 5 030 stanovnika, odnosno 19.3% ukupnog stanovništva Trnja. Na prostoru XVIII kotara Vrbik živjelo je 8 133 stanovnika, odnosno 31.2% ukupnog stanovništva Trnja. Naposljetku, u XII kotaru Trnje, živjelo je 9 980 stanovnika, odnosno 38.2% ukupnog

---

<sup>151</sup> Filip ŠIMETIN ŠEGVIĆ, „Što je ostalo od Habsburške Monarhije nakon 1918. godine?“, Radovi Zavoda za hrvatsku povijest 50/1 (2018.), 65.

<sup>152</sup> ŠIMETIN ŠEGVIĆ, „Što je ostalo od Habsburške Monarhije nakon 1918. godine?“, 63.

<sup>153</sup> GOLDSTEIN-HUTINEC, „Zagreb slijedi Europu“, 22.

<sup>154</sup> GOLDSTEIN-HUTINEC, „Zagreb slijedi Europu“, 22.

<sup>155</sup> TIMET, *Stambena izgradnja Zagreba do 1954. godine*, 58.

stanovništva Trnja.<sup>156</sup> Nažalost, ovaj dokument ne donosi podatke o zapošljavanju stanovništva pa ne možemo utvrditi taj socio-demografski element. Ipak, logički možemo zaključiti da su na prostoru Trnja živjeli uglavnom „mali ljudi“ od kojih je veliki dio radio u obližnjim tvornicama ili u željeznici. Nadalje, čak je dio stanovništva koji je radio u centru odlučio živjeti na Trnju, Razlog tomu je činjenica da se za jednaki novac na Trnju mogla kupiti ili iznajmiti kuća prizemnica s okućnicom, dok se za taj novac u centru mogao dobiti tek tavanski ili podrumski stančić.<sup>157</sup>

Ovakav demografski pritisak na Zagreb, a izravno i na Trnje je stvorio određene probleme. Naime, zbog siromaštva se pojavio problem nezbrinute djece. U međuratnom razdoblju dolazi do otvaranja čak tri skloništa za djecu na području Trnja: Sklonište na Sigečici sa 103 djece, sklonište na Zavrtnici sa 132 djece, te sklonište na Paromlinskoj ulici sa 157 djece. Također, ranije smo spomenuli i intenzivniju izgradnju osnovnih škola na području Trnja. Sve to je uvjetovalo laganu, ali sigurno transformaciju trnjanskog prostora od seoske periferije prema radničkoj periferiji.<sup>158</sup>

O toj transformaciji govori i istraživanje arhitekta Anđelka Radoševića s tadašnjeg Tehničkog fakulteta. On je imao zadatak prikupiti podatke o stambenim prilikama radništva u gradu Zagrebu. Kao područje svog istraživanja odabrao je prostor naselja Njivice-Pile, prostor današnjih Kruga. Taj prostor je gotovo u cijelosti bio radničkog karaktera te je zbog toga bio pogodan za ovakvu vrstu istraživanja. Spomenuto naselje je građeno od 1930. – 1936. godine, te se na primjeru toga naselja može dobro uvidjeti gradnja za vrijeme financijske krize. On je popisao 117 kuća u kojima je živjelo više od tisuću stanovnika. U tim kućama se nalazilo 227 stanova te je samo jedan stan bio trosoban. Od 227 stanova 170 ih je imalo samo jednu prostoriju sa štednjakom. Što se same gradnje tiče, utvrdio je da gotovo svi stanovi imaju problema s vlagom. Iznosi i podatke o debljini zidova koja je iznosila svega 10-15 cm od čega su mnogi zidovi napukli i imali rupe. Također, 67% stanova je koristilo petrolejske lampe kao rasvjetu. Na svakoga stanovnika u tom naselju je dolazilo u prosjeku svega 4.34m<sup>2</sup> stambene površine, ali u peteročlanim obiteljima taj prosjek je bio mnogo gori, točnije on je iznosio 2.16m<sup>2</sup> stambene površine. Čak je utvrdio da je jedna peteročlana obitelj živjela u stanu od svega 5.5m<sup>2</sup>.<sup>159</sup>

---

<sup>156</sup> *Gradski vjesnik*, 1. VI. 1931. god. 2, br. 1, 11.

<sup>157</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu*, 31.

<sup>158</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu*, 31.

<sup>159</sup> KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu*, 32.

**Tablica 5.** Kuće za stanovanje, nastanjene zgrade drugih namjena, domaćinstva i prisutno stanovništvo u objektima na području XVII. gradskog kotara Trnje. Napomena: u tablici nisu pribrojane sve ulice koju su se nalazile na području XVII. gradskog kotara Trnje. Prema: *Gradski vjesnik*, 1. XI. 1931. god. 2, br. 20-21, 334.

Ulica	Kuće za stanovanje	Nastanjene zgrade druge namjena	Domaćinstva	Prisutno stanovništvo
Bosutska ulica	40	3	144	605
Križna cesta	22	2	34	163
Kruge	45	14	109	446
Prudi	32	-	57	230
Školska cesta	51	5	77	387
Trnjanska cesta	67	23	430	1591
Zrmanjska ulica	5	4	15	90

Određeni podaci o stanovanju na Trnju se nalaze i u *Gradskom vjesniku*. Uz pomoć tablice 5. može se odrediti približno egzaktn broj stanovnika koji su živjeli u istome domaćinstvu. Prosjek stanovnika po jednom domaćinstvu u Bosutoj ulici je iznosio 4.2. Na području Križne ceste taj je broj nešto veći te iznosi 4.8 stanovnika po domaćinstvu. Za ulicu Kruge ta brojka iznosi 4.1 stanovnika po jednom domaćinstvu. Nadalje, u ulici Prudi na jedno domaćinstvo su dolazila 4 stanovnika. U Školskoj cesti po jednom domaćinstvu je dolazilo 5 stanovnika, a na Trnjanskoj cesti 3.7 stanovnika. Naposljetku u Zrmanjskoj ulici prosječno je u jednom domaćinstvu živjelo 6 stanovnika. Ukupan prosjek broja stanovnika prema koji je živio u jednom domaćinstvu iznosi 4.24. Primjerice za II. Gradski kotar Donji grad, ta brojka iznosi 4.34.<sup>160</sup>

#### 2.3.4. Krleža o Trnju

Još je Antun Gustav Matoš, pišući o Zagrebu, o karakteru grada, napisao da: „Sav čar Zagreba dolazi od tih kontrasta između Zagreba i idiličnih sela (Sveti Duh, Horvati, Trnje). U gradskoj općini što s predgrađima i silnim ljetnikovcima u Tuškancu, na Pantovčaku itd. stvaraju posebni, četvrti Zagreb“.<sup>161</sup> Dakle, za Matoša je Trnje „idilsko selo“, prostor koji uvodi u „četvrti Zagreb“ odnosno rubno gradsko područje u kontaktu s prirodnom okolinom grada. Eseji Miroslava Krleže pružaju povjesničarima zanimljiv uvid u viđenje života na Trnju, odnosno

<sup>160</sup> *Gradski vjesnik*, 1. XI. 1931. god. 2, br. 20-21, 332.

<sup>161</sup> Antun Gustav MATOŠ, *Putopisi, kritike i eseji* (Rijeka: Tiskara Rijeka, 1990.), 378.

izvor iz perspektive angažiranog književnika i intelektualca u međuratnom razdoblju. Naime, Krleža je često zalazio u trnjanski kraj, te je svoja opažanja 1926. godine detaljno razložio u eseju iz Književne republike:

*To je ta Evropa, o kojoj piše „Večer“ da je velegradska i zapadnjačka. Međutim, sve to je sve kulisa. Dođite, molim Vas, sa mnom prijeko na drugu stranu kolodvora, iza Podvožnjaka, ni dve stotine metara od gradskog centra, slika je obratna: petrolejke, blato do zgloba, prizemnice s provincijalnim plotom, vrtovi s makom i grahom kudravi psi bez marke, štale. Bez građevnog reda, bez plana, sve kuće s vlažnom horizontalom vodene razine od poplave. Race po mlakama, otvoreni zahodi, smrad, malarija. Sve sivo, sve gadno, sve antipatično. Sve: balkanska tužna provincija, gde ljudi stanuju na smeću.<sup>162</sup>*

Iz ovoga Krležinog isječka može se iščitati mnogo. Naime, on govori o velikom kontrastu između središta, Donjega grada i Trnja. Spominje da na Trnju prevladavaju petrolejke, dok je bio Zagreba tada već imao električnu javnu rasvjetu. Donosi i podatke o dominantnom tipu stambenih jedinica na prostoru Trnja. Navodi da su prevladavale prizemnice kada opisuje „prizemnice s provincijalnim plotom“. Spominje i da su trnjanske ulice bile blatnjave, da stanovnici uzgajaju razne poljoprivredne kulture, da psi nemaju veterinarsku markicu. Svi ti opisi pridaju Trnju više seoski, nego prigradski karakter. Osim toga Krleža donosi korisne podatke o životu na Trnju. Zanimljivo je da Krleža nabroja poljoprivredne kulture koje su se održavale na Trnju, a radilo se o maku i grahu. Navodi da je veliki problem još uvijek blato, što ne čudi s obzirom na blizinu Save; samim time ostaje dakle prisutan i povezani problem podzemnih voda. Također, saznaje se da na Trnju tada još uvijek nije bila izgrađena kanalizacija, ali i da ceste još nisu asfaltirane. Opise stanja i nepogodama koje su pogađale Trnje izvještava i u dramatičnom tonu, zaključujući da je Trnje „tužna balkanska provincija“.<sup>163</sup>

*Tu ulice asfaltirane, tu velegradska rasvijeta, tu polevanje ulica elektromobilima, a tamo: stambena mizerija najgore vrste; ljudi se pate po otvorenim vagonima, u nekakvim smešnim improvizacijama od daske i katranisanog papira. Tu Botanički vrt sa alpinskom florom, tu staklenici sa tropskim biljem, tu kineske glorijske nad umetnim jezerom, tu biblioteka sva u bronci i mramoru, sa nekoliko stotina hiljada svezaka, a stotinu metara od te biblioteke žabokrečina, Azija i bolest. Glavni grad Hrvata leži kao što je poznato na reci Savi i ta reka Sava ne teče u Donicetijeve akore samo kroz „Lepu Našu Domovinu“ od Antuna Mihanovića, nego i kroz naš glavni grad, jer je njeno korito udaljeno od gradskog centra jedva nekoliko stotina metara, i tako ta voda teče svake jeseni i proleća kroz sam glavni grad Hrvata i diže godišnje dva puta najbednijima od najbednijih stolice i ormare po sobama, a sve u centru naše hiljadugodišnje kulture.<sup>164</sup>*

<sup>162</sup> Miroslav KRLEŽA, „O malograđanskoj ljubavi spram Hrvatstva“, Književna republika III/6 (1926.), 357.

<sup>163</sup> KRLEŽA, „O malograđanskoj ljubavi spram Hrvatstva“, 357.

<sup>164</sup> KRLEŽA, „O malograđanskoj ljubavi spram Hrvatstva“, 358.

U ovome ulomku Krleža ponovo uspoređuje Trnje s ostatkom grada, navodeći i da je Trnje sličnije „Aziji“ nego Europi. Slikovito opisuje da se s jedne strane pruge nalazi (...) [b]otanički vrt s alpskom florom, tu staklenici s tropskim biljem i biblioteka sva u bronci i mramoru dok je samo stotinjak metara dalje žabokrečina te kako navodi *Azija i bolest*. Česte poplave, za koje Krleža navodi da se događaju sezonski, na jesen i na proljeće, događale su se radi toga što Sava još nije u cijelosti regulirana. U ovome ulomku se ponovo opisuje problem rijeke Save za koju navodi da je da često teče gradskim ulicama i diže Trnjanima, za koje navodi da su *najbjedniji od najbjednijih* stanovnika, razno pokušstvo itd., da bi naposljetku Krleža kritizirao zagrebačku malograđanštinu:

*Negde sam još kao dete čitao da se gradovi izgrađuju na rekama. Glavni grad Hrvata leži na reci, i između njegovog asfaltiranog centra i te vode, leži kompleks, našeg barbarskog, panonskog problema: mesto da je fasada grada izgrađena nad zrcalom rečnim, tu u sredini grada sva je beda i sav smrad i sva sirotinja, bez kulise gola. Tu he Zagreb još uvek: Trnje. Ova naša opera sa „Parsifalom“ sedamstogodišnja biskupija i stotinu koncertnih sezona, sve to leži dve-tristo metara severnije od panonskog sela Trnja, na obali Save, što teče i poplavljuje grad decenijama.*<sup>165</sup>

*Ako je ovaj Hotel-Esplanad „Evropa“, Trnje to boga mi nije. Centar našeg glavnog grada dakle jeste i nije „Evropa“. Malograđanska formulacija Hrvatsva kaže: Hrvati su kulturni, evropski narod. Pod tim jedinstvenim pojmom Hrvata, malograđanin razumeva Hrvata poplavljenika iz Trnja i Miramarske ulice, isto tako i Hrvata s terase Esplanad-Hotela sa reketom u ruci s nemačkom konzervacijom i automobilom.*<sup>166</sup>

U ovom isječku eseja Krleža daje najžešću kritiku „malograđanskog“ Zagreba. Piše tako o lažnoj fasadi grada iza koje se krije sva bijeda naše stvarnosti. Također, navodi da Trnje nikako nije „Evropa“, zbog čestih poplava.

Miroslav Krleža povjesničarima je pružio vlastiti pogled, između u mikroperspektive i makroperspektive urbanizacije, ali i stanja u Zagrebu i zagrebačkoj periferiji. Iako su mnogi njegovi opisi u ironizirajućem tonu svakako subjektivni, ili zalaze u romantičarsko raspoloženje unutar kojega često pretjerava, ipak pružaju određenu perspektivu na stanje na periferiji. Donose zanimljive i konkretne podatke o Trnju, prilikama i životu na gradskoj periferiji koje se u odnosu na kraj 19. stoljeća slabo mijenjaju

---

<sup>165</sup> KRLEŽA, „O malograđanskoj ljubavi spram Hrvatsva“, 358. Krleža u bilješci navodi: „Ova neka zmijuljasta improvizacija od nasipa godine 1926. ne znači rešenje pitanja.“

<sup>166</sup> KRLEŽA, „O malograđanskoj ljubavi spram Hrvatsva“, 359.

### 3. Zaključak

Ovaj rad daje prikaz urbanizacije gradske četvrti Trnje u Zagrebu na prijelazu s 19. u 20. stoljeće pa sve do sredine tog stoljeća. Pritom se u obzir uzimaju različiti prirodni, geografski a naročito socijalni faktori koji su utjecali na život i svakodnevicu. Poplave su uveliko usporavale i otežavale razvoj spomenutog prostora još od ranog novog vijeka. Tek polovicom 20. stoljeća dolazi do izgradnje nasipa koji su mogli „kvalitetno“ obraniti Trnje, a samim time i grad Zagreb od učestalih poplava. Poplave su prilično utjecale na razvoj Trnja. Zbog čestih poplava građevinsko zemljište na području Trnja je bilo iznimno jeftino i to je privlačilo stanovnike na naseljavanje trnjanskog prostora, posebice nakon Velikog rata. Takav nagli porast stanovništva je utjecao i na urbanizaciju Trnja. Naime, došlo je do velikog porasta „stihijske“ i „divlje“ gradnje koja je ostavila svog traga na rasporedu ulica. Ipak, bilo je i pozitivnih utjecaja porasta stanovništva, dolazi do izgradnje prometne i komunalne infrastrukture. Nadalje, izgradnjom državne željeznice dolazi do dodatnog fizičkog odvajanja trnjanskog prostora od ostatka Zagreba; ako i prihvatimo dakle neka suvremenija shvaćanja periferije kao manje geografski ili čak prostorno determiniranog koncepta, Trnje je zbog odluka koje su se često donosile i u Budimpešti, prateći interese Ugarske vlade, ostalo trajno i u tom smislu obilježeno. Zapravo, došlo je do stvaranja „čvrste“ granice koja je dijelila grad od periferije. Svakako treba istaknuti izgradnju podvožnjaka u Miramarskoj ulici koji je omogućio povezivanje Donjeg grada i Trnja, a samim time i „razbio“ „čvrstu granicu“ između Zagreba i njegove periferije. Dok je na južnome djelu Trnja postojala prirodna granica, odnosno, rijeka Sava. Granicu na zapadu je predstavljala Savska cesta koje je odvajala selo Horvati od sela Trnje, dok je na istoku prirodnu granicu činio potok Medvjedak. U tom kontekstu je moguće Trnje istraživati i iz različitih perspektiva mikrohistorijske analize urbanog razvoja. Točnije, dok se u Donjem gradu gradi „Lenucijeva potkova“ odnosno širi definicija središta grada prema zapadu, gdje je na nekadašnjem sajmištu zatvoren niz institucionalnih zgrada i zelenih površina novim kazalištem, na Trnju se pored blata grade tvornice i improvizirani radnički stanovi koji su bili odraz rasta grada i postupnog prelaska na kapitalističku privredu.<sup>167</sup>

Analizira li se pak „jezik arhitekture“, jasno se može zaključiti da se novi centar grada u drugoj polovici 19. stoljeća razvijao na prostoru Donjeg grada, omeđen „Lenucijevom

---

<sup>167</sup> KNEŽEVIĆ, *Zagrebačka zelena potkova*, 10. Igor KARAMAN, *Hrvatska na pragu modernizacije 1750-1918*. (Zagreb: Ljevak, 2000.), 224-225, 233.

potkovom“ kao glavnim prostorom urbanističkih intervencija u razvojnom smislu. To je bio prostor reprezentativne arhitekture, iskazivanja srednjoeuropskih i habsburških elementa pripadnosti (od bečkih utjecaja do tipično mađarske arhitekture) koji su u historicističkom stilu te kasnije secesiji našli neku vrstu „zajedničkog izričaja“ s drugim gradovima Austro-Ugarske Monarhije. S druge strane pruge razvijao se tipično industrijsko-radnički dio grada, obilježen lokalnim simbolima i arhitekturom „sitnog čovjeka“, koja dakle nije bila reprezentativne naravi a često je zrcalila sitnu, lokalnu simboliku ili logike vlastite autoidentifikacije. Ta je arhitektura, često stihijska ili samonikla, obilježena izvanjskim intervencijama, definirajući prostor periferije, eksperimenta i improvizacije „izvana“, dakle iz gradskog središta, od kuda su dolazili projekti. Dok je u sklopu „Lenucijeve potkove“ prostor Kolodvora u simboličkom smislu predstavljao napredak i tehnološki razvitak Banske Hrvatske i glavnog grada, industrijska postrojenja, koliko god uspješna bila u kontekstu hrvatskog gospodarstva, ipak na prijelazu 19. u 20. stoljeće još nisu imala snagu ili potrebu da „reprezentiraju“ ili da su u vizualnom smislu prepoznatljiva.<sup>168</sup>

Sve to je utjecalo na stvaranje trnjanskog prostora na kojemu je nerijetko vladala sumorna atmosfera. Tako je Trnje bilo inspiracija Miroslavu Krleži u pisanju eseja u kojemu daje kritiku hrvatskog građanstva navodeći da: „*Ako je ovaj Hotel-Esplanad „Evropa“, Trnje to boga mi nije. Centar našeg glavnog grada dakle jeste i nije „Evropa“.*“<sup>169</sup> Ipak, sredinom 20. stoljeća aspekti urbanizacije Trnja postaju vidljiviji. Konkretno, regulacija rijeke Save dobro napreduje, ulaže se u prometnu infrastrukturu, gradi se plansko naselje na Cvjetnom naselju pri čijemu se projektiranju i izgradnji konzultirala struka. Čime zapravo dolazi do zaustavljanja „divlje“ i ne planske gradnje na Trnju što je predstavljalo određenu prekretnicu u stambenom razvoju na prostoru Trnja.

---

<sup>168</sup> ŠIMETIN ŠEGVIĆ, *Patriotizam i bunt*, 29.

<sup>169</sup> KRLEŽA, „O malograđanskoj ljubavi spram Hrvatsva“, 359.

#### 4. *Summary*

This thesis seeks to provide a brief overview of the urbanization of Zagreb's Trnje district from the end of the 19<sup>th</sup> century to the second half of the 20<sup>th</sup> century. The everyday life of Zagreb at the turn of the 19<sup>th</sup> century is defined with the processes of modernisation and urbanization. Similar processes are happening within the city district of Trnje. In order to better explain the process of urbanization of the mentioned area, a short overview of the time in which Trnje experienced its "urbanization wave" was given. In addition, literary sources are being used to describe the everyday life of the Trnje district as a periphery within the wider city area.



## 5. Bibliografija:

### 5.1. Arhivski izvori:

1. HR-DAZG -210, Državna mješovita pučka škola Trnje, Spomenica, 1899.-1919, Državni arhiv grada Zagreba, Zagreb, Fond 210.
2. HR-DAZG -1123 Zbirka planova i nacрта grada Zagreba: Hrvatska, Državni arhiv grada Zagreba, Zagreb, Fond 1123, Općina Trnje.
3. HR-HDA-Unutrašnji odjel Zemaljske vlade, Građevni odsjek: Hrvatska, Hrvatski državni arhiv, Zagreb, Fond Unutrašnji odjel Zemaljske vlade, Građevni odsjek.

### 5.2. Tiskani izvori:

1. KRLEŽA, Miroslav. 1926. „O malograđanskoj ljubavi spram Hrvatsva“. *Književna republika III*, br. 6.: 355-373.
2. MATOŠ, Antun Gustav. 1990. *Putopisi, kritike i eseji*. Rijeka: Tiskara Rijeka.
3. SABLJAR, Vinko. 1866. *Miestopisni rječnik kraljevinah Dalmacije Hèrvatske i Slavonije*. Zagreb: Nakladom i bèrzotiskom A. Jakića.
4. TUMPIĆ, Dušan. 1991. *Istarska emigracija – svjedočanstva*. Zagreb: Alinea.

### 5.3. Novine:

1. *Carsko-kr. službene Narodne Novine* (Zagreb). 1859.
2. *Dom i svijet* (Zagreb), 1895.
3. *Glas* (Zagreb). 1933.
4. *Glas Trešnjevke: Tjednik za komunalna, socialna i kulturna pitanja zapadne periferije* (Zagreb). 1932.
5. *Gradski vjesnik* (Zagreb). 1930., 1931.
6. *Jutarnji list* (Zagreb). 1912., 1913., 1915.
7. *Narodne novine* (Zagreb). 1851., 1883.
8. *Trnje: list općine Trnje* (Zagreb) 1981., 1982.
9. *Živila Hrvatska* (Zagreb). 1899.

#### 5.4. Literatura:

1. BARIŠIĆ, Zrinka, Arijana ŠTULHOFER i Andrej UCHYTIL. 2009. „Zgrada Ženske realne gimnazije sestara milosrdnica u Zagrebu arhitekta Zvonimira Vrkljana (1937. – 1939.).“ *Prostor* 17, br. 2 (38): 284-296.
2. BATINIĆ, Štefka i Igor RADEKA. 2017. „Od reforme do alternativne pedagogije. Pokušaji drugačije škole u Hrvatskoj u 20. stoljeću.“ *Acta Iadertina* 14/1: 41-60.
3. DOBRONIĆ, Lelja. 1960. *Periferija Zagreba u XIX. stoljeću*. Zagreb: Muzej Grada Zagreba.
4. DOBRONIĆ, Lelja. 1963. *Radnička naselja u Zagrebu u toku devetnaestog stoljeća*. Zagreb: Muzej Grada Zagreba
5. DOBRONIĆ, Lelja. 1972. „Nekadašnja sela i zaseoci uz Zagreb“, *Kaj: časopis za kulturu i prosvjetu* 7/8, 90-113.
6. GAJER, Radovan. 1978. „Posjedi zagrebačkog Kaptola oko Zagreba u prvoj polovici 14. st.“ *Radovi Zavoda za hrvatsku povijest* 11/1: 5-102.
7. GOLDSTEIN, Ivo i Goran HUTINEC. 2012. „Zagreb slijedi Europu.“ U: *Povijest grada Zagreba*, knjiga 2: *Povijest grada Zagreba, 20. i 21. stoljeće.*, ur. Ivo GOLDSTEIN – Slavko GOLDSTEIN. Zagreb: Novi liber: 2-67.
8. GRIJAK, Zoran i Ivo GOLDSTEIN. 2012. „Na vratima 20. stoljeća.“ U: *Povijest grada Zagreba*, knjiga 1: *Od prethistorije do 1918.*, ur. Ivo GOLDSTEIN – Slavko GOLDSTEIN. Zagreb: Novi liber: 250-411.
9. HERKOV, Zlatko. 1987. *Povijest zagrebačke trgovine*. Zagreb: JAZU.
10. HOLJEVAC, Željko. 2012. „Temelji modernizacije.“ U: *Povijest grada Zagreba*, knjiga 1: *Od prethistorije do 1918.*, ur. Ivo GOLDSTEIN – Slavko GOLDSTEIN. Zagreb: Novi liber: 298-349.
11. HORVAT, Rudolf. 1994. *Povijest trgovine obrta i industrije u Hrvatskoj*. Zagreb: AGM.
12. IVANKOVIĆ, Vedran. 2016. *Le Corbusier i hrvatska škola arhitekture*. Zagreb: EPH.
13. JOVELIĆ, Stevo. 1968. „Diskusija“. U: *Revolucionarni radnički pokret u Zagrebu između dva svjetska rata*, ur. Dušan BILANDŽIĆ. Zagreb: Institut za historiju radničkog pokreta Hrvatske: 300-304.
14. KAMPUŠ, Ivan i Igor KARAMAN. 1994. *Tisućljetni Zagreb, Od davnih naselja do suvremenog velegrada*. Zagreb: Školska knjiga.

15. KARAMAN, Igor. 2000. *Hrvatska na pragu modernizacije 1750-1918*. Zagreb: Ljevak.
16. KNEŽEVIĆ, Snješka. 1996. *Zagrebačka Zelena potkova*. Zagreb: Školska knjiga.
17. KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, Mira. 1973. *Radni slojevi Zagreba od 1918. do 1931*. Zagreb: Institut za historiju radničkog pokreta.
18. KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, Mira. 1981. *Zagrebačka Općina Trnje u Radničkom i Komunističkom Pokretu i Socijalističkoj Revoluciji*. Zagreb: Skupština općine Trnje.
19. LAKATOŠ, Joso. 1924. *Industrija Hrvatske i Slavonije*. Zagreb: Naklada Jugoslovenskog Lloyda.
20. MATKOVIĆ, Irena i Mladen OBAD ŠĆITAROCI. 2012. „Rijeka Sava s priobaljem u Zagrebu. Prijedlozi za uređivanje obale Save 1899.-2010.“, *Prostor* 20: 47-59.
21. OŠTRIĆ, Vlado. 1982. „Područje Trešnjevke do sredine XIX. stoljeća.“ U: Drago ZDUNIĆ-Slobodan ŽARIĆ, ur., *Crvena Trešnjevka*. Zagreb: Grafički zavod Hrvatske: 25-28.
22. PERIĆ, Ivo. 2006. *Zagreb: od 1850. do suvremenog velegrada*. Zagreb: Muzej grada Zagreba.
23. SLUKAN-ALTIĆ, Mirela. 2010. „Povijest regulacije rijeke Save kod Zagreba i njezine posljedice na izgradnju grada.“ *Hrvatske vode* 18: 205-212.
24. SZABO, Gjuro. 1990. *Stari Zagreb*. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske.
25. ŠIMETIN ŠEGVIĆ, Filip. 2014. *Patriotizam i bunt: Franjo Josip I. u Zagrebu 1895*. Zagreb: Srednja Europa.
26. ŠIMETIN ŠEGVIĆ, Filip. „Što je ostalo od Habsburške Monarhije nakon 1918. godine? Rasprava o kontinuitetima i diskontinuitetima.“ *Radovi Zavoda za hrvatsku povijest* 50, br. 1 (2018): 59-80.
27. ŠIMETIN ŠEGVIĆ, Nikolina. 2012. Kulturni, socijalni i intelektualni aspekti zagrebačke arhitekture moderne: ozdravljenje budućnosti. *Radovi Zavoda za hrvatsku povijest* 44/1: 303-345.
28. ŠIMONČIĆ-BOBETKO, Zdenka. 1982. „Privredni razvoj.“ U: Drago ZDUNIĆ-Slobodan ŽARIĆ, ur., *Crvena Trešnjevka*. Zagreb: Grafički zavod Hrvatske: 32-38.
29. TEŽAK, Miroslav. 1984. „Ćelija je intenzivno radila.“ U: *Zbornik sjećanja Zagreb 1941-1945*, knj. 4, ur. Lutvo AHMETOVIĆ. Zagreb: Institut za historiju radničkog pokreta Hrvatske: 46-50.

30. TIMET, Tomislav. 1961. *Stambena izgradnja Zagreba do 1954. godine: ekonomsko - historijska analiza*. Zagreb: JAZU.
31. VINSKO, Ivo. 1967. *Prilozi za ekonomsku povijest Hrvatske*. Zagreb: Institut za historiju radničkog pokreta.
32. VRANJEŠ – ŠOLJAN, Božena. 2009. *Stanovništvo Banske Hrvatske: demografska slika Banske Hrvatske u kontekstu društveno-povijesnih promjena od 1850. do 1910.* Zagreb: Educa.

#### 5.5. Internetski izvori:

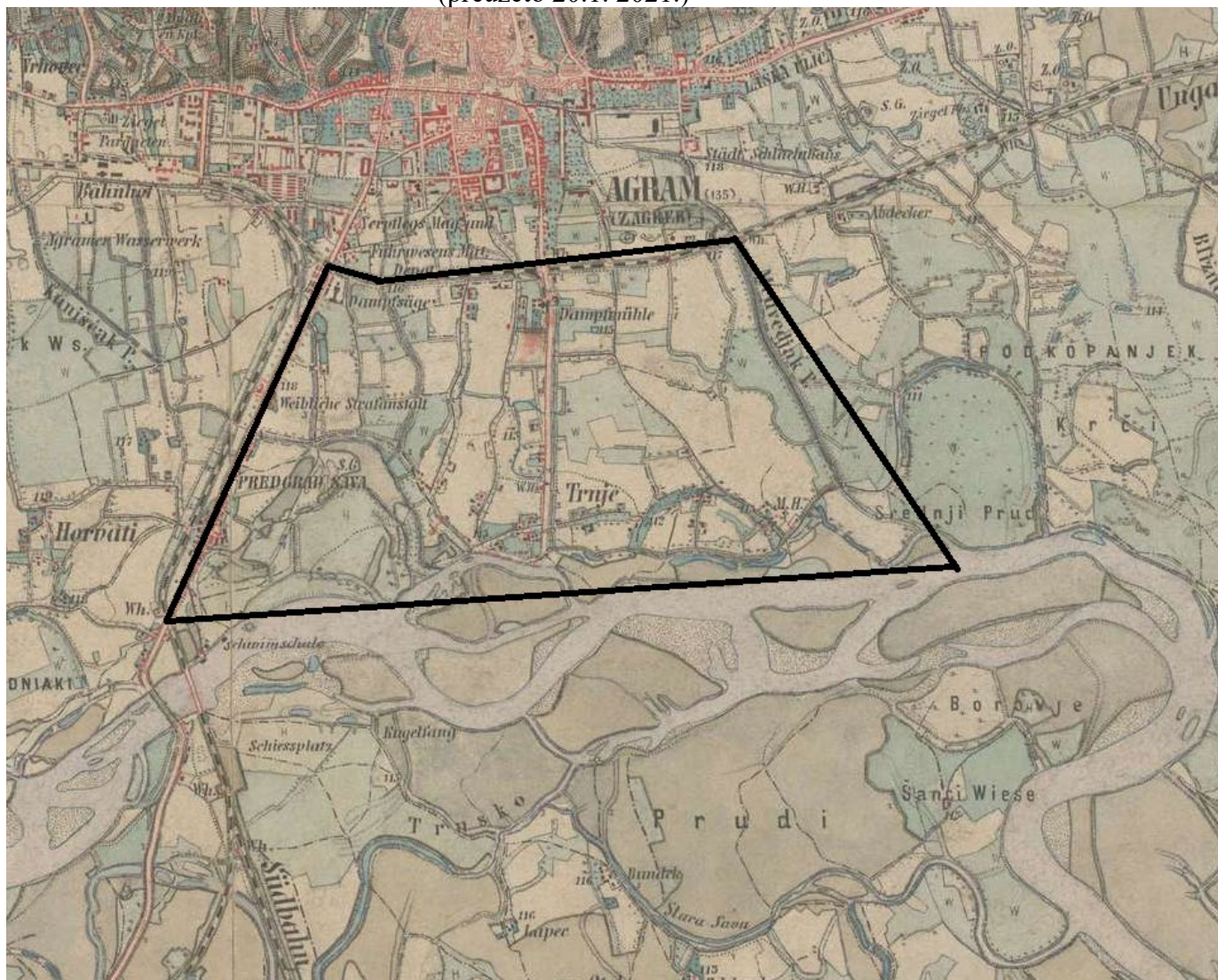
1. Mapire. Pristup ostvaren 8.8. 2019. <https://mapire.eu/en/map/europe-19century-secondsurvey/?bbox=1775236.8443089884%2C5746736.433678805%2C1784328.0733606566%2C5749602.822239499&map-list=1&layers=158%2C164>

6. Prilozi

**Slika 1.** Prostor gradske četvrti Trnje.

Prema:

Stara karta Zagreba s označenim prostorom gradske četvrti Trnje, dostupna na: "Mapire.eu"  
(preuzeto 20.1. 2021.)





**Slika 2.** Pogled s Donjeg grada na Trnje. Prema: KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu i socijalističkoj revoluciji* (Zagreb: Skupština općine Trnje, 1981.), 18.



**Slika 3.** Poplava na Trnju 1926. godine. Prema: KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, *Zagrebačka općina Trnje u radničkom i komunističkom pokretu i socijalističkoj revoluciji* (Zagreb: Skupština općine Trnje, 1981.), 25.

