

impresija zaštite čovjekova skloništa potencirana likovnom vrijednošću primijenjenog materijala.

Ovim kratkim prikazom želio sam spomenuti specifičan put sponatnog pučkog arhitektonskog kreiranja i sve one vrijednosti, koje se kriju u jednostavnim, ali impresivnim rustikalnim ostvarenjima. Prikazana dva primjera predstavljaju kompozicije u dva divergentna materijala, kojima je naš narod jednako vješto gradio. Bogaštva kompozicionih rješenja, koja se kriju u pučkim arhitektonskim ostvarenjima, mogu se iz ovog prikaza tek naslutiti. Potrebno je stoga što aktivnije obuhvatiti proučavanjem kompleks naše pučke arhitekture, jer mnogi primjeri pred našim očima propadaju i nestaju.

Kuća Arbanasi već je porušena, a primjer s Velih Srakana je napušten.

Neka te činjenice budu memento.

GRAD BUDUĆNOSTI

»Mi drugi, koji proživljujemo intenzivno sadašnju epohu novih vremena, obuhvatili smo našom simpatijom čitavu zemlju i sva vremena. Mi smo ponovno otkrili život i onu životnu os, oko koje se kreću svi ljudski zanosi i sve ljudske tjeskobe ...«

CORBUSIER

U vijoglavom tempu mašinske civilizacije našeg tehničkog vijeka, kad se živi i traje u stalnoj izmjeni, traženju i obretanju novih tehničkih sredstava i novih tehničkih mogućnosti, pretvaraju se jučerašnje utopije takoreći pred našim očima u sutrašnje stvarnosti sred i pokraj svih protuslovlja, kompromisa ili polurješenja današnjice. U izgradnji gradova i ljudskih naselja nastaju stvarno iz davnih utopija i snova nove konture gradova budućnosti nasuprot kaotičnim realnostima današnjih naselja starog i novog svijeta.

Kao što je potrebno za razvitak pojedinog raslinstva pogodno podneblje i klimatski uslovi, tako su nesumnjivo potrebni za razvitak ljudskih naselja pogodni uslovi i nužne pretpostavke u društvenim prilikama. Upravo prema tim su uslovima i prilikama oblikovani stari i novi gradovi kao i oni najnoviji. Ti najmlađi gradovi, što su izrasli u posljednje vrijeme u roku od nekoliko decenija do ogromnih naselja, suprotni su i u svom rastu, i u svom bujanju kao i u samoj svojoj strukturi onim gradovima, kojih je uslovljenost počela na organskom skupljanju raznovrsnih ener-

gija. To je u većini slučaj najmlađih milijunskih naselja u sjevernoj ili južnoj Americi. Kod tih se američkih gradova može smjesti zapaziti ne samo njihova jednoobraznost već i izrazita jednolična pravilnost. Istina svi su oni nastajali uz saobraćajne putove kao i stari gradovi Evrope; svima njima su istovjetne i sasvim jednake strukture. Podjednaka shema je očita. U tim je naseljima redovno isječak ravne crte puta, po kome se kretao promet, postao automatski glavnom gradskom ulicom (Main-Street), a na tu se glavnu cestu i lijevo i desno raspela mreža ravnih cesta (avenue, street), što se sijeku u pravom kutu ograničujući jednake ulične blokove. U sredini takve pravilne tlocrtne mreže ispinju se skupovi nebodera. Oni tvore jezgru svakog grada – njegov City. Takav se način izgradnje kao neobilazno pravilo posvuda ponavlja. Kad je u nizu tih američkih gradova istodobno u takvom gradu i sjedište pojedine federalne republike, tad se nad pravilnom cestovnom mrežom uz nebodere uzdiže neminovno jedna te ista kupola, što je jednaka onoj, koja kruni savezni parlamenat USA u Washingtonu (Capitol),. razlika je u veličini te kupole već prema veličini i značenju federalne republike. Ista je kupola, kao što su iste i zgrade tih parlamenata, ista su i pročelja i zabati prema antiknom uzoru. Svi su ti maleni i veliki Capitoli građeni po istom kalupu. U Americi naime buja još uvijek zloupotreba starih arhitektonskih oblika Evrope, bilo to od pradavnih, bilo to opet sve do ponajviše rogovatnih secesionističkih forma. (Vidi Washington, 16 Avenue). U tom imitiranju starih stilova prevladavao je ipak naročiti pseudoklasicizam, što se obično izvodi skupocjenim uvezenim kamenim materijalima.

Prema takvom izgrađivanju tih gradova slika je njihova ostala jedna te ista, promatraš je iz aviona ili sa zemlje. Ne mijenja se, da li se čovjek nalazi pred Filadelfijom ili Chicagom, Bostonom ili Clevelandom, Houstonom ili Friscmom, ili iznad njih. Ta su naselja izrasla u brzom nastajanju te naliče jedno na drugo poput konfekcije iz iste tvornice. Značajno je to u njima, da nemaju trgova u onom smislu, kao što ih ima Evropa i Azija po svojim gradovima. Ustvari su to sve gradovi bez povijesti, oni nisu nastali poput evropskih gradova iz davnih čahura i jezgra, što su ih izgrađivala i proširivala prošla stoljeća, gotovo redovno na sažetom tlocrtu utvrđenih mjesta oko jedne središnje točke, koju je predstavljala ili katedrala ili palača komune ili druge javne zgrade na središnjem trgu, na kojem se sabiralo gradsko pučanstvo i gdje je cijeli gradski kolektiv vršio svoje funkcije. Ti mladi američki gradovi stvarno ne posjeduju svog pravog središta, kao što su to imali u punoj mjeri grčki gradovi u svojoj agori (trg), kao onaj kristalizacionoj točki, gdje su se sastajali građani i gdje se čitav

gradski kolektiv izivljavao. U tom i takvom žarištu nisu se samo dizali trijemovi tržnice (stoa), već javne zgrade komune, kao što su vijećnica (Buleuterion) i zgrada vrhovne uprave (Prytaneion). To je bilo središte gradskog života. Takvo središte značio je u antiknom Rimu uzani i maleni forum ispod kapitolijske uzvisine, ali tamo sve od početka nije bilo tako jasnog rasporeda gradskog plana, kao što je to bilo u grčkim gradovima, pogotovu u Ateni ispod akropole ili u onim gradovima helenističkim na tlu Italije i Sicilije, kako to pokazuje tlocrt Pompeja ili Selinunta.

Nakon sloma rimske imperije na Zapadu, pa dugotrajnog procesa odumiranja helenističke civilizacije uzastopnom provalom barbara sa sjevera, istoka i juga na Sredozemlje preko imperijalnih limesa mijenjaju se bitno u Srednjem vijeku planovi gradova i naselja, štoviše i onih, što su tokom vremena nastajali u starim čahurama. Središte se tadanjih gradova redom nalazi u sjeni katedrale, tih kamenih simbola religioznog primata nad sredovječnim životom novih ljudskih skupina, iz kojih će se formirati evropski narodi. Iz tog je vremena klasičan primjer gradske srednjovjekovne strukture sa središnjom postavom katedrale starodrevna utvrda Toleda točno usred Iberskog poluotoka. Ta je tvrđava građena vjekovima od rimskog vremena preko vizigotskih vladara, zatim osvajača Mauri i aragonskih vladara; ona je prolazila kroz sve izmjene na svom istaknutom položaju, a zadržala do današnjice svoju sredovječnu gradsku strukturu i svoje središte na uzvisini okrunjeno gotskom katedralom.

Poslije srednjovjekovne romaničke i gotske faze javljaju se u planovima gradova nova poimanja renesanskog svijeta naravno pod diktatom ekonomije. Renesansa pozivajući se na antiku uspostavlja u tim istim planovima središte svojih gradova na trgovima sa značajnim komunalnim zgradama, koji će postati žarište velikih i malenih komuna. U takvim će središtima kucati srce renesanskog grada kao novog društvenog organizma. Takva su središta nastala u Italiji: u Sieni, Firenzi, Arrezu, u Gimignanu. Rasla su takva žarišta ne samo u Italiji, već i na sjeveru. Jedan od mnogih je primjera Ypern. I kasniji barokni tlocrti gradova nose u svom spletu ulica karakteristično središte, u kojem se odigravao život čitavog gradskog kolektiva.

Samo je po sebi i razumljivo i smjesta uočljivo, da upravo američki novovjeki gradovi, što su šiknuli svojim neboderima takoreći preko noći na praznim prostorima, još jučer nisu mogli imati ni historijskih čahura, a niti razvitka, kao što su to imali evropski gradovi. U svom naglom razvitku otkrivaju nepobitnu činjenicu, da oni nemaju u svom gradskom planu gotovo redom pravog gradskog središta, svoju stvarnu jezgru, koja bi značila kristalizacionu točku. Bez gradskog žarišta su ti konglomerati organizmi bez svog srca. (The core of the City). Tako nadaleko poznati New-yorški Broadway na Manhatamu nije nikakvo središte tog svjetskog Megalopolisa, već je ta točka tek velika raskrsnica putova, kojom vitla i mahnita promet tisuća i tisuća motora bez prekida dan i noć. No taj pogon nije možda samo na toj točki globusa, već je on i drugdje i u novim kao i u starim gradovima. Svakim danom stalno on sve više buja i raste navala motornih

vozila kroz ulice i putove gradova. Stoglave trakavice automobila i najraznovrsnijih motora nasrću, provaljuju, ispunjuju sva mjesta i prolaze, tako da zakrčuju i začepljuju promet i prolaze velikih i malih ulica, na kojima se čini, da više i nema mjesta za običnog pješaka. Gradovi i najveća naselja ne mogu u svoje kanale primati toliku bujicu, čitavu poplavu automobila, što se slijeva na ta središta ljudske aktivnosti svakim danom sve brojnije. Sve je obuhvatnija vladavina motora; i što je taj isti stroj sve savršeniji, to on više despotski zahvaća ljude i njihove gradove. Divlja, pritiškuje i sapinje i gradove i ljude. U svom tehničkom savršenstvu kao da se ta mašina izmiče i sve više otimlje iz ruku svog izumitelja. Od sredstva i pomagala postaje neki tiran, koji podvrgava sebi svog obretnika. I tako se događa, umjesto da izumitelj nadvladava posredstvom svog izumljenog stroja prirodu, precizna mehanika stroja, i to ne samo na planu urbanističkom, tu istu prirodu u čovjeku sputava, prikiva uza se, neumoljivo veže i izmjenjuje prema svom automatizmu te konačno remeti njegovu ravnotežu. Dehumanizuje i poremećuje onu svijest, što je ostvarila na osnovi svoje vidovite imaginacije, svojih računa, jednadžba, brojala i šestara aparature, da bi proširila svoja saznanja i pružila na taj način svoja ticala i iza granica galaktijskih svemirskih maglica, a da bi gotovo istovremeno oslobodila iz sitnoće atoma, što su kroz vječnost mirovali, sputanu demonsku snagu, kakvu do dana današnjeg nije ljudska svijest mogla ni zamisliti, a kamoli da bi bila kadra tom stravičnom dinamičnosti u njezinoj razornoj moći i sili potpuno ovladati, pa je pretvoriti jedino u ogromnu novu energiju na dobrobit svima. I namiče se tjeskobno pitanje pred sablastima neboderskih gljiva hidrogenskih bomba: Razaranje ili stvaranje?

U toj i takvoj dilemi sred tjeskoba dohvaća novovjek i čovjek prag atomskog doba opterećen odnosima, što su prerasla ljudska mjerila. U tom našem vremenu stroja i njegovih produkata, sred sve vrtoglavijeg tempa i sve veće brzine, koju je čovjek dostigao na zemlji, u vodi i zraku, kao da se poremetila ravnoteža između emotivnog i intelektualnog kompleksa u samoj svijesti i kao da se u toj istoj svijesti izdigao osjećaj za monstruoznost na dominantan položaj. Iz takvih stanja savremenog svijeta postaje i razumljiv zahtjev Sartra: »Nama trebaju znakovi i simboli, koji će se nametnuti osjetilima«.

Prema toj i takvoj formulaciji traže se danas, i to pogotovu na likovnom području, simboli i znakovi, koji će biti toliko snažni, da se moraju nametnuti osjetilima, bez obzira na njihovu sadržinu. Što se više i uspješnije nameću svojom dinamikom, to bi i oni više vrijedili. Odlučno je nametanje, a ne traženje sklada, ako i po-

stoji takvo traženje, tada je ono obično u tim novim simbolima, znakovima i izrazima »modernog koncepta« sasvim u pozadini. Oni moraju djelovati poput šokova, jer nema nikakve dvojbe, da će monstroznost, rugoba, izbezumljenost, protunaravnost, zagonetnost, hibridnost, abnormalnost sve do apsurdna proizvesti uvijek jače i djelovanje na ljudska pogotovu pomjerena osjetila, nego što bi to proizvela umjetnost, ljepota, savršenstvo ili sklad. Treba se zapitati, da li se u »modernom konceptu« mogu još uopće pojaviti ljepota, savršenstvo ili sklad, jer ono što je bilo jučer smatrano lijepim, to je danas smiješno i ružno, a ono, što je bilo još jučer rugoba, to je današnja skladnost, današnja novost i otkriće, još više »tajni ključ«, da bi se otvarala zaključana vrata nad misterijem novih ljepota i novih mogućnosti. Ljepota i ružnoća tobože su se izgubile u »davnoj pozadini kao smiješni dualizam«. Obične činjenice govore suprotno, naime taj se spominjani dualizam nije nipošto izgubio ni u kakvoj davnoj pozadini, već je on upravo u današnjici u svojoj svojoj smiješnosti u prvom planu trajan i prezentan u svim časovitim modama prošlim i današnjim. On postoji u svojoj dualnosti jednako u kreacijama najčuenijih modnih kuća Pariza (haute couture), kao što traje i u onim modnim kreacijama, što se izlažu u tisućama i tisućama primjera od sezone do sezone kroz stotine i stotine salona ovog našeg globusa kao »moderni koncept« umjetnosti pod različnim nazivnicima, a in ultima linea pod stvarnom upravom internacionalne likovne burze, koja daje takt tom pogonu, a naravno i vrednovanje njegovim ostvarenjima, koja nisu samo nova časovita i interesantna svjedočanstva poremećenosti pojedinih darovitosti, kad su ona iskrena, već su značajni dokumenti u svojoj cjelovitoj pojavi u svom pogonu za rastrojstvo i poremećenje, koje se zbiva u samom društvu, koje ih nosi. Ti sažeti i pojednostavnjeni znakovi i simboli jasno označuju u biti faze silaza, koje se istovremeno vrše, kad se stvaraju nove ogromne tekovine, kad se ostvaruju nova sredstva i nove mogućnosti mašinske civilizacije našega vijeka. Jedno bi bio silaz, a drugo uspon u sve jačem i obuhvatnijem tehničkom izdizanju. Jedno bi bilo u svom modnom obliku kao i u svojoj konačnici negacija prirode i života i umjetnosti, a drugo (tehnika) stopostotna afirmacija života, nošena težnjom nadvladati, a ne nijekati prirodu. Sigurno tehnika i umjetnost nisu istovjetnosti, a nisu ni suprotnosti, koje se isključuju, već su dva različna pojma za dvije različne vrste ljudske aktivnosti. Tehnika je sredstvo, kojim se nadvladava priroda, a umjetnost je cilj – ostvariti novu prirodu. Ostvarivati novu prirodu bez sadržaja i bez oblika je apsurd. I sam Pablo Picasso, taj profeta novih oblika, što se neprestano izmjenjuju, danas je još svetac samo u zaostalim zemljama ovog glo-

busa (u centrali je već demodé, ma da je još uvijek na vrhu ljestvice internacionalne likovne burze) tvrdi: »Nema apstraktne umjetnosti. Treba uvijek od nečega početi« ... ili dalje u razgovoru sa Christianom Zervosom govori: »Isto tako nema ni figurativne i nefigurativne umjetnosti. Sve stvari ukazuju nam se u obliku figura. Čak i u metafizici ideje su izražene u figurama, onda možete misliti, koliko bi bilo apsurdno vjerovati u slikarstvo bez slika figura.« Ali da se zadovolji fetiš »moderno«, kako to naziva A. Soffici, valja slijepo i fanatično vjerovati u apsurd (*credo quia absurdum est!*).

Ali u današnjici ne će stvoriti nikakav novi oblik više sujevjerje i vjerovanje u apsurd, ali će se tom novom obliku ponajviše približiti racionalni tehničar, kako je to dokazala nedavna prošlost. Taj je razumski faktor naime još u prošlom stoljeću ispeo svoje željezne konstrukcije u posve nove oblike, koji su itekako bili odlučni za dalji razvitak arhitekture; ta su se nova olućenja i ispinjanja u željezu događala sred službene zloupotrebe starih arhitektonskih oblika kao revolt i protest. (Halle des Machines i Eiffelov toranj svjetske izložbe u Parizu 1889.). Borbu protiv ponavljanja starih stilova predvodio je među arhitektima Van de Velde, dok je William Morris pokrenuo nastojanje, da se daje svakom predmetu obične upotrebe dostojan i skladan oblik. Tony Garnier je novim konstruktivnim metodama ostvario svoj projekt »*cité industrielle*«. Došao je August Perret, koji je iz armiranog betona umio realizirati novu monumentalnost te tako dokazao sasvim nove mogućnosti u novom materijalu. Gradio je stanove, garaže, spremišta i hangare (Orly). Uopće i u Americi i u Evropi nova industrijska su postrojenja ponajviše u početnim fazama novovjekog građenja nosila originalni novi oblik. U Americi se uobičajilo na prijelazu u Novi vijek, da projekt izrađuje i osniva tehničar, a arhitekt bi se jedino uzimao i angažirao, da taj konstruktivni plan ukrasi, možda tek kao stručnjak za stilove da nacrtu zadani i odabrani »stil«. Naravno da su takvom krivom postupku morali odgovarati i negativni rezultati; tako su i nastali oni famozni neboderi s gotskim ukrasima. Među rijetkim američkim arhitektima strši svakako u to vrijeme figura arhitekta Franka Lloyda Wrighta, on preduzima vrijedne projekte. Osniva u okolini Chicaga »Broadacre City«, u kojem gradskom naselju svaki bi član zajednice imao toliko zemlje, koliko je dovoljno, da se može on i njegova obitelj prehraniti uz vlastitu nastambu. Taj je projekt ustvari razvita ideja vrtnih gradova, što su se uniformno podizali u nizovima jednakih kućica s vrtom kraj velikih gradova. Takva su se rješenja osobito izvodila u Njemačkoj i u Engleskoj. Iste smjernice u oblikovanju novih oblika zastupao je u Holan-

diji čitav jedan skup arhitekta na čelu s Mies van der Rohesom, dok je u Njemačkoj vodstvo predstavljao W. Gropius, osnivač »Bauhausa«. Corbusier (Jeanneret) u dvadesetoj godini sreće Garniera i radi god. 1908. u birou Perreta, a god 1915. pod impresijom ratnih pustošenja stvara svoj prvi projekt brzog i jeftinog građenja kuća »Domino«. God. 1920. počinje izdavati časopis »Esprit nouveau«, u kojem nastoji povezati sve smjernice novog arhitektonskog izraza i ostvariti programatske postavke. Na temelju tih postavka nastaju redom projekti i realizacije, koje postavljaju Corbusiera na čelo prvoboraca za novi izraz u likovnoj oblasti. God. 1925. konstruira u Parizu na internacionalnoj izložbi paviljon »Esprit nouveau«. Tamo izlaže »Plan Voisin« kao projekt urbanizacije Pariza. Tamo se po prvi put obuhvatno predlažu revolucionarna urbanistička rješavanja u novom duhu, osnovana na novim dostignućima znanosti i tehnike. Sve je to značilo u cjelovitom gibanju novog arhitektonskog izraza prvu etapu, koja završava takozvanom Corbusierovom purističkom peridom god. 1927.

Ali i u toj prvoj etapi novih arhitektonskih rješavanja tražila se sinteza socijalnog i estetskog aspekta, kako to pokazuje rješenje radničkih naselja prema projektu J. P. Oudsa u Rotterdamu (1919/1920), istovremeno kad je R. J. Neutra projektirao nove nastambe na novim načelima u Los Angelesu a Corbusier, u Parizu, Uza sve to svakim se danom nametala čitava problematika ne pojedinačne zgrade, već odnosa tih zgrada u naseljima sve više i sve jače, to znači urbanistička je problematika zauzela automatski prvo mjesto u novom građenju.

»To je bila prva etapa na putu. Druga stepenica današnje arhitekture bavi se i mora se baviti humaniziranjem grada. U prvi se plan postavlja odnos dijelova prema cjelini, uspostavljanje kontakta između individuumu i društva. Sigurno se čovjek ne može oduprjeti nekoj sumnji, kad samo baci pogled na naše prenaseljene velegradove i kad spozna, kako su mehanizacijom otežavane životne funkcije u svom odvijanju. Gdje se može otkriti u Megalopolisu ma i najmanji trag zajedničkog društvenog života ili doživljaja te zajednice u višem smislu, ako ne kod pasivnog posmatranja u kinu ili na nogometnim utakmicama? Osjećanje potrebe i nagona za kontaktom čovjeka prema čovjeku prožimalo je već ljude u ledeno doba, u njihovim su špiljskim skloništima još danas vidljivi ritualni simboli, a taj isti ljudski nagon uvijek se ponovno javlja spontano, čim su srca uzbuđena jakim doživljajem...«

»Svuda se upravo sada javlja težnja za uspostavljanjem ravnoteže između individualne i kolektivne sfere...«

»Interes za središte, za srce grada je dio općeg procesa humanizacije, a to hoće reći: povratak na ljudsko mjerilo, osvješćivanje i spoznavanje prava individuumu prema tiraniji mašine. Postoji mogućnost, da će se restitutio in integrum istinitog života društvene zajednice prije moći uspostaviti u novim gradskim jezgrama, koje su sagrađene u Peru (Chimbote, od arhitekta Wienera i Sarta) u Columbiji (Medellina) i u Indiji (od Corbusiera Chandigarh), nego što bi se to moglo provesti u velegradovima USA, koji su pod vlašću ogromne mehanizacije«. (S. Giedion, Arhitektura i društvo, Hamburg 1956).

Ova mehanizacija je tako zavladovala, da je počela promet i prolaz u gradovima gušiti. Gradovi su postali teški bolesnici i što su bili veći, to su teškoće bile veće. Pokušavalo se sve moguće. Osniivali su se i stvarali novi široki prilazi na zemlji i pod zemljom. Projektirale se ceste oko gradova, da bi se oteretio promet kroz središte, te da bi se navala vozila kanalizirala u cilju, kako bi se u unutarnji dio grada (Down-town) moglo uopće prići zbog sve veće zakrčenosti i najširih prilaza. A pitanje parkiranja tih vozila otvara novo bolno pitanje. Podizali su se posebni neboderi za parkiranje automobila sred najprometnijih ulica, ali za one tisuće i tisuće automobila, što dnevno pristižu u grad, ipak nema dovoljno mjesta. Svaki dan je tih vozila sve više. Složena problematika urbanističkih zadataka nije nipošto isključivo pitanje estetike. Te zadatke ne će rješaviti samo estetika, ni purista, a ponajmanje fanatičar avangardističkog smjera. Ta pitanja mogu se jedino ispravno rješavati u vezi sa ekonomikom, sociologijom, tehnikom i estetikom, a primjenjujući tu neobilaznu vezu posebnostima svakog pojedinog grada. U toj vezi projektirao je starina Gropius središte za Chicago, Corbusier projektira između Pariza i Meauxa čitav novi Pariz, dok se u Americi taj grad budućnosti stvara na taj način, da se iz središta grada prenosi izvan grada trgovački centar (shopping center). Tamo se u tom središtu može sve nabavljati, što se prije nabavljalo u središtu. Stvarno to je ideja starog trga i tržnice, u kojoj se sve potrebe namiruju, dok se oko toga stalnog sajma bez navale vozila nalaze prostori za parkiranje, a to se sve vrši izvan nutarnjosti grada. Danas ima takav »Shopping center« Detroit. U tom centru zadržano je »kraljevsko pravo pješaka« (Corbusier) i intimitet prostora slobodnog trga bez vozila, kuda se može pješak slobodno kretati pod sjenicama u hladu drveća, i to je grad pješaka, koji obavlja svoj posao u miru, dok je njegov auto parkiran na slobodnom blizom prostoru. Ovo rješavanje likvidira u principu skupi neboderski Down-town u današnjem obliku i stvara sasvim novu situaciju.

Ovo novo rješenje projektirao je Victor Gruen, koji je poput Serta, Gropiusa, Neutre, Gilla emigrant iz Europe. Prije dvadeset godina stigao je na obalu Novog svijeta iz Beča, s imovinom od dva i pol dolara u džepu. Početno se bavio kabaretom! Danas je na vrhuncu svog uspjeha. Ima svoj atelje na Manhattanu, atelje u Detroitu, gdje je izgradio Northland-shopping center, za kojim su se povelili i drugi gradovi pod devizom »Downtowna-Rehabilitation, Downtown-Revitalisation«; atelje u San-Franciscu i Los Angelesu, gdje radi 120 suradnika. Oživljavanje i rehabilitacija Downtowna postavlja se u planovima V. Gruena na četiri glavne točke:

1. Najveće moguće iskorišćivanje terena. Greenovim se planom može na primjer kvadratni kilometar današnjeg Cityja mnogo bolje iskoristiti. Plan isključuje i zaprečuje, da bi jedan vlasnik drugome smetao. Dobivajući više prostora tim racionalnim planskim postupkom za izgradnju, to se tim samome terenu povećava vrijednost; a ono, što je razumnije, svakako je i ljepše od obične dosadašnje monstruoznosti i anarhičnosti.

2. Slobodan promet u svom toku bez zakrčenja na gradskim prilazima pomoću kružnih cesta oko grada, zatim tunela za dovoz robe na odredište, pa planski raspoređeni neboderi za parkiranje automobila kao i posebni prostori za parkiranje motora oko shopping-centra.

3. Podjela prometa u Cityju na promet pješaka i na promet motora.

4. City kao živi jedinstveni organizam. U njemu bi sretna grupacija mogla u pojedinim distriktima povezati gradsko komercijalno i kulturno središte u onu kristalizacionu točku u čitavom naselju, kako su to svi napredni arhitekti neprestano tražili i u svojim urbanističkim postavkama traže.

Na tim postavkama gradi Victor Green novi grad budućnosti u Texasu za »Texas Electric Service Company« preuređujući grad Fort Worth, gdje je i sjelo te kompanije. Postavlja prema svom planu mjesto današnjeg ružnog prometnog pakla »grad dostojan čovjeka«, koji je lijep i skladan prema mjerilu ljudskom, a k tomu za razvitak ekonomije podesniji, nego grad Fort Worth, koji danas postoji. Izgrađuje se taj veći grad sutrašnjice po etapama i morao bi biti potpuno gotov do god. 1970., za 13 godina uza sve ogromno preuređenje, koje valja izgraditi. A greater Fort Worth of to morrow! piše na svim propagandnim reklamama, i nema nikakve sumnje, da je taj projekt moguće izvesti i da se on već izvodi.

Istovremeno se izvodi u slobodnom takmičenju u Berlinu na prostoru dalje od Tiergartena cijela jedna četvrt »Hansa-Viertel« stambenih zgrada od 40 internacionalnih arhitekta iz 14 država. Zadatak je rješavanje modernih stambenih zgrada. Većina se naprednih i najmarkantnijih arhitekata ovdje natječe ne možda projektima, već izgrađenim zgradama tako: 1. Klaus Müller-Rehm i G. Siegmann (Berlin) sedamnaestokatna kuća stanova. 2. W. Gropius (Cambridge – USA) i Wils Ebert (Berlin) stambena zgrada od 9 katova. 3. Pierre Vago (Paris) stambena zgrada od 8 katova. 4. Wassili Luckhardt i Hubert Hoffman (Berlin) stambena četverokatnica. 5. Luciano Baldessari (Milano) sedamnaestokatnica. 6. Oskar Niemeyer (Rio de Janeiro) osmerokatnica. 7. F. Jaenecke i Sten Samuelson (Malmö) deseterokatnica, s trgovinama u prizemlju. 8. Alvar Aalto (Helsinki) osmerokatnica. 9. H. Schwiippert (Düsseldorf) šesnaestokatnica. 10. Raymond Lopez i Eugène Beaudoin (Paris) šestnaestokatnica. 11. Max Taut (Berlin) trokatnica. 12. Hay Fisker (Kopenhagen) trokatnica i dvokatnica. 13. F. Heinrich Sobotka i G. Müller (Berlin) dvokatnica. 14. Hans Scharoun (Berlin) jednokatnica s polukatom. 15. Arne Jacobsen (Kopenhagen) jednokatnica. Svi ti graditelji i osnivači postavljaju

svoje gradnje prema urbanističkom planu nevezano na zelenoj tratini među drvećem. Cijela se ta izgradnja vrši za arhitektonsku svjetsku izložbu, koja se otvara u Berlinu 6. srpnja ove godine. Zanimljivo je, što Corbusier ne gradi u tom »Interbau Berlin 57«, već on gradi izvan te četvrti.

Naime treba istaknuti, da se taj grad budućnosti u cjelini i u pojedinostima ipak izgrađuje. Gradi se u teškoj borbi sa ogromnim teškoćama, istovremeno ne postoji nipošto među samim arhitektima sklad. Protivštine su velike i protuslovnja kritička isticanja su među arhitektima običajna, tako se građevni odlučujući faktori u Hansa-četvrti nisu mogli složiti s Corbusierovim projektom, i on gradi izvan te četvrti u Berlinu svoje rješenje stambenog bloka. Ali uza sve protivštine, uza sve neopravdane i opravdane kritike kao uza svu buru negodovanja, što su izazvale ili što još uvijek i danas izazivaju pojedine postavke kao i pojedina ostvarenja moderne arhitekture, nesumnjiva je činjenica, da je tim arhitektima novih vremena uspjelo u pola vijeka svojim pozitivnim realizacijama, a još više svojim racionalnim postavkama ostvariti i kraj časovitih modnih rješavanja jedinstvene elemente novog oblikovanja prostora našeg tehničkog vijeka na polju arhitekture internacionalnog značaja. Sigurno njihove teze ne treba da postanu dogmama, jer se i onako već danas u njihovim vlastitim redovima javlja u urbanizmu antiteza koncepciji na primjer Corbusierovu rješenju u Marseillu skupne nastambe (Unité d'Habitation), koju definira logično i jasno Karl Otto u Berlinu:

»1. U gradu, sutrašnjice moraju se povezati gradska gustoća i seoska širina, moraju se ujediniti gradska pokretnost i seoska tišina.

2. U budućim se gradskim prostorima mora omogućiti čovjeku isto tako blizost prema bližnjemu kao i mogućnost odijeljene samoće.«

Teza i antiteza. Da li je sutrašnja sinteza utopija ili realnost, odgovorit će možda skora budućnost. U našim posebnim relacijama sve su te teze i antiteze novovjekog oblikovanja prostora kao i sva iskustva arhitekture sadašnjice, bila ona pozitivna kao i ona negativna, ili ona konstruktivna kao i ona formalistička važna ne samo kao interesantno spoznavanje novog razvitka u domeni oblika, koji bi se ropski preuzimao i služio kao uzor, već naprotiv kao velika i značajna činjenica, koja može i mora vrijediti kao podstrek, što ukazuje na nove i samorodne mogućnosti našeg izgrađivanja i našeg izdizanja na širokim i čvrstim putovima, bez budućih štetnih Peščenica i Trešnjevaka u našem gradu sutrašnjice.

Lj. B.

CORBUSIEROV MALI RJEČNIK

ARHITEKTURA: »Arhitektura je znalačka, besprijeekorna i veličanstvena igra sažetih i osvjetljenih volumena.«

AVION: *Le Corbusier postavlja novo gledište za urbanistu: avionsko gledište. »Avion optužuje. On pokazuje, otkriva, označuje ... Avionska snimka odaje bijedni udes predgrada.«* Naprotiv avion pokazuje divne obrise Louvra, sredovječnih gradova i pojedinih obrađenih prostora. Le Corbusier je iz aviona odabrao mjesto, gdje će smjestiti Chandigarh. Avion bi mogao pokazati ljepotu prostranih gradova i mogao bi aterirati – tko zna – na terasama kuća za stanovanje. Konačno on našem planetu daje nove razmjere, jer omogućuje međukontinentalni promet.

BEZAZLEN: »Htio bih biti bezazlen. Bogovi me obdariše svježinom opažanja i odlučnosti, pa kroz akademije prolazim kao kroz tmastu oblačinu, ali sam smeten pred pupoljkom, što se otvara. Takav sam od djetinjstva. A danas se pupoljak otvara s harmonijom, koja je moguća u mašinstičkoj civilizaciji.«

DRVO: »Drvo je čovjekov drug.«

INDUSTRIJA: »Industrija se uvelike prihvatila gradnje.« Razne vrste zanata, najmodernija tehnika i materijali moraju se udružiti, da omoguće što udobniju, jeftiniju (među ostalim pomoću montažnih dijelova) i što racionalniju gradnju.«

OBITELJ: »Od stana načiniti obiteljski hram.«

PLAN: »Plan je diktator.« Bez općeg plana ne može se u urbanističkom pogledu ništa poduzeti.

»Plan se obraća: arhitektima, tvorcima velikih zdanja; izumiteljima svega, što je namijenjeno kućanskoj opremi ...; svima umjetnicima, pjesnicima, domišljatim ljudima, koji suhe materijale, ako ustreba, dopunjuju čudotvornom mišlju, stvaralačkim duhom, čuvstvom, usrdnošću svijesti.«

SLOBODA: »Sveto poštovanje individualne slobode stavljam za ugaoni kamen čitave moderne urbanizacije.«

TRADICIJA: »Francusku tradiciju čine srčanost, preduzimljivost, smionost, stvaralaštvo.« Na primjer: nečuvana smionost graditelja katedrala.

VLAST: »Drsko ću ustvrditi, da vlast nije obaviještena. Obaviješten biti znači: poznavati i zemlju i istinu.«

ZAPREKE: »Urbanizam nalazi pred sobom čitavu planinu zapreka: statut privatnog vlasništva, demokratska prava, što ih ima individualnost prema grupi, odsustvo koordinacije među grupom i individuom, odsustvo uzaajamno određenih prava i dužnosti.«

(Većina citata izvadena je iz knjige

»Plans de Paris«, Editions de Minuit.)