

City in the Making (ili o rušenju dubrovačke Remize)

Članak 2.

Kulturna dobra od interesa su za Republiku Hrvatsku i uživaju njezinu osobitu zaštitu. (...)

Članak 3.

Kulturna dobra bez obzira na vlasništvo, preventivnu zaštitu ili registraciju uživaju zaštitu prema odredbama ovoga Zakona.

Zakon o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara

(NN 69/99, 151/03, 157/3, 100/04, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12, 157/13, 152/14, 98/15, 44/17)

Početak svibnja ove godine Dubrovnik i Hrvatska izgubili su jedan spomenik kulture i dio svoga novovjekog identiteta. Radi se o Upravnoj zgradi “Dubrovačke električne željeznice” u Gružu, a kako se i zašto to zbilo te što se iz toga može zaključiti, tema je ovog teksta.

Nekoliko dana prije Božića 1910. godine električni tramvaj odveo je svoju prvu vožnju od Gruža do Pila gdje ga je dočekalo “silno mnoštvo svijeta, da je izgledalo koda nije radni dan, već blagdan (...), ta svak je pohitio da prisustvuje prvom dolasku, da vidi ostvarenu opću želju”. Od prvih zamisli o uvođenju tramvajskoga prometa u Dubrovnik do spomenute vožnje proteklo je više od desetljeća. Nakon što su stvoreni osnovni preduvjeti (termocentrala na Batali proradila je 1901. godine) te riješena administrativna pitanja, osnovan je Odbor sastavljen od uglednih građana koji je

trebao prikupiti potrebna sredstva. Ovo je potrajalo nešto duže jer je Odbor nastojao izbjeći veće sudjelovanje stranoga kapitala i uporno pozivao građanstvo na upis dionica. Kada su sredstva 1909. godine konačno i prikupljena, izvedba je povjerena tvrtki “Křižik” iz Praga. Dubrovačka općina je s tvrtkom “Elin” sklopila ugovor o snabdijevanju tramvaja električnom energijom, a u srpnju 1910. godine, za potrebe izgradnje spremišta tramvaja, Remize, kupila zemljište u Gruškome polju. U godinama pred izbijanje Prvog svjetskog rata promet tramvaja dosegao je nevjerojatnih sedamsto tisuća prevezenih putnika godišnje, što dovoljno govori o važnosti koju će za razvoj grada tramvaj imati u narednim desetljećima.

Krajem 1913. godine u zapadnom dijelu sklopa Remize, prema projektu praškog arhitekta Václava Vítězslava Chytrýja (1865.-1917.), dovršena je i Upravna zgrada



↑ Remiza, Dubrovnik. Stanje prije rušenja, FOTO A. Baće

“Dubrovačke električne željeznice”. Za razliku od ostalih, strogo utilitarnih građevina sklopa, Upravna zgrada bila je reprezentativno, no vrlo odmjereno oblikovana. Iako se ubrajala u skroman korpus dubrovačke secesijske arhitekture, u njega se zrelošću koncepcije zapravo i nije uklapala; suzdržana primjena dekoracije upućivala je na prevladavanje pomodnih morfoloških očitovanja stila, a tlocrtnim i visinskim diferenciranjem volumena bila je inovativna za okvire lokalne sredine.

Upravna zgrada, kao i čitav sklop Remize nadživjeli su ukidanje tramvaja 1970. godine – taj, u dubrovačkoj urbanoj predaji nikad prežaljani događaj – i prilagodili se novom vremenu. U garaže su se umjesto tramvaja uskoro uselili autobusi, a u Upravnoj zgradi su se još početkom ove godine stiskali uprava i nebrojeni referenti gradskoga prijevoznog poduzeća “Libertas”, prijavljivali i

odjavljivali vozači autobusa, građani pokušavali ostvariti svoja prava...

A onda je u nepuna dva popodnevna sata jednog petka na početku svibnja bager s hidrauličkim čekićem Upravnu zgradu pretvorio u hrpu šuta. Zašto se to dogodilo?

Upravna zgrada u nekoliko je navrata bila preventivno zaštićena te kao takva 2011. godine zaštićena i provedbenim odredbama važećeg Urbanističkog plana uređenja “Radeljević–Libertas”. Inače, ovim je urbanističkim planom na mjestu Remize predviđena megalomanska (naravno stambeno-poslovna) izgradnja, no sama Upravna zgrada trebala je biti pošteđena – “Obnovu građevine potrebno je planirati u postojećim tlocrtnim i visinskim gabaritima, uvažavajući osobitosti secesijske arhitekture uz očuvanje i rekonstrukciju oblikovnih elemenata pročelja. (...) Obnovom je potrebno predvidjeti očuvanje postojećega



↑ Rušenje Remize u Dubrovniku, preuzeto s Portaloko.hr

<http://www.portaloko.hr/clanak/srusena-libertasova---remiza-foto/o/93676/>

stubišta s kvalitetnim elementima kovane ograde” – navodi se među ostalome u odredbama. Odredbe je, naravno, poštivao i arhitektonski natječaj za uređenje tog prostora proveden 2012. godine.

Konačno, u svibnju 2016. godine Uprava za zaštitu kulturnih dobara Ministarstva kulture je na prijedlog Konzervatorskog odjela u Dubrovniku donijela rješenje kojim se Upravna zgrada “Dubrovačke električne željeznice” kao kulturno dobro trajno štiti. No, novi vlasnik Remize, smatrajući da je oštećen takvom odlukom, ulaže žalbu. Povjerenstvo za žalbe Ministarstva kulture u prosincu poništava rješenje, uz obrazloženje da prvostupanjsko tijelo “nije pravilno valoriziralo i utvrdilo činjenice za predmetnu nekretninu” te nalaže ponavljanje postupka u kome je “prvostupanjsko tijelo dužno temeljito obraditi postojeće stanje i na pravilan

način valorizirati unutrašnjost objekta” (iako takvo nešto zapravo nije ni bilo predmet žalbe). Konzervatorski odjel u Dubrovniku doista je ponovno pokrenuo postupak, no vremena više nije bilo; na upit vlasnika Uprava za zaštitu kulturnih dobara Ministarstva kulture u siječnju ove godine izdaje “Uvjerjenje o upisu nekretnine u Registar kulturnih dobara”, u kojem se navodi da “Upravna zgrada (...) nije upisana u predmetni Registar te ne podliježe odredbama Zakona o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara”.

Dalje je bilo lako; s takvom potvrdom Ministarstva kulture poduzetni je vlasnik brzo uspio uvjeriti nadležne gradske službe kako ne mora poštivati odredbe prostornog plana. Pa prostorni planovi i služe da bi se mijenjali! I da netko od toga ima koristi.

I tako je Upravna zgrada “Dubrovačke električne željeznice” napustila sferu

materijalnoga i pridružila se nikad prežaljenom dubrovačkom tramvaju u sferi urbane predaje. Mediji su vrlo oprezno i suzdržano izvijestili o događaju (oni ipak žive od oglašavanja), a od predstavnika investitora doznali su samo da će na mjestu Remize biti “nešto što je u korist lokalnoj zajednici”. Vjerojatno trgovački centar ili nešto slično... Svakako nešto važnije od identiteta same zajednice.

No, da bi se iz podastrte faktografije mogli izvući zaključci, potrebno se još jednom osvrnuti na očitovanje Ministarstva kulture kako Upravna zgrada “nije upisana u predmetni Registar te ne podliježe odredbama Zakona o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara”. Iz ove, zakonski potpuno neutemeljene formulacije (status kulturnog dobra određuje rješenje o zaštiti, a ne upis u Registar kulturnih dobara), razvidna je sva bijeda odnosa hrvatske države prema kulturnom nasljeđu – ono nema vrijednost po sebi, već se njegovim statusom prema potrebi i interesima može birokratski manipulirati. Ako se iza ovog slučaja i krije samo strah od mogućih daljnjih žalbi te eventualne odštete, a ne (nazovimo to tako) “potreba da se izađe u susret investitoru”, postavlja se pitanje do kuda je Ministarstvo kulture spremno ići u obrani hrvatskoga kulturnog nasljeđa? Očito ne predaleko.

Postoji li barem jasna slika o vrijednosti kulturnoga nasljeđa kao, vulgarno rečeno, resursa? Očito da ne – dok povijesna jezgra Dubrovnika grca pod turističkom navalom i svi zazivlju “disperziju sadržaja i ponude”, u Gružu se ruši građevina koja je, naprimjer, mogla postati autentični “Muzej dubrovačkoga tramvaja.” A poznajući hrvatske poduzetničke navade ne bi čudilo da investitor-rušitelj u predvorje svoje nove zgrade poput prepariranoga lovnog trofeja postavi maketu nekadašnje Remize ili nagura čitav tramvaj. Pokušava li Ministarstvo kulture educirati vlasnike kulturnih dobara i investitore? Ne. Je li ovo izdvojen slučaj, splet nesretnih okolnosti? Već na primjeru Dubrovnika jasno je da tomu nije tako. U moru Gruškoga zaljeva, ispred niza renesansnih ljetnikovaca, upravo niče nakaradna nautička luka, a na Pilama se jedan od malobrojnih preostalih povijesnih vrtova pretvara u garažu s terasom... *City in the Making!*¹ ×

1 “City in the Making” bilo je geslo kandidature Dubrovnika za Europsku prijestolnicu kulture 2020. godine. Konceptija kandidature temeljila se upravo na redefiniranju identiteta grada, među ostalim i preispitivanjem odnosa prema njegovoj baštini. Kao koordinatorica na projektu je radila i današnja ministrica kulture Nina Obuljen Koržinek.