

Grad 19. stoljeća na sjeveru Hrvatske

Govoriti o oblikovanju grada i to s naglaskom na umjetnički oblik, posebice je teško u 19. stoljeću, tom istinskom prijelomnom stoljeću, u vrijeme buržoaskih i prvih proleterskih revolucija, u vrijeme kad su se novac i profit, znanstveni interes i napredak, posebice u prirodnih znanosti, razvitak industrije i kapitala i stvaranje modernih nacija, sa svim svojim pozitivnim i negativnim predznacima, našli u takvim međusobnim odnosima da su se stubokom izmijenili mnogi od temeljnih principa gradnje i sadržaja gradova i umjetnosti kao materijaliziranog duhovnog fenomena. Kako li se tek izmijenio pojam i značaj umjetničkog u oblikovanju grada? Pogledamo li unatrag, što je barok (ukoliko se smijemo izraziti jezikom stila) ostavio u gradnji gradova kao svoju duhovnu i materijalnu baštinu, tada se možemo složiti s Lewis Mumfordom da su to zakon, red i uniformnost¹. U sociološkom smislu barokni grad nastavlja i ubrzava proces prestrukturiranja stanovništva. On je za razliku od srednjovjekovnog, grad za one koji su »bolji«, za imućnije. Započinje proces odvajanja proizvodnje, prodaje i potrošnje i njihova smještaja u posebna područja grada². Istovremeno je i urbanističko planiranje u baroku povezano s naraslom državnom vlašću³ pa je zato avenija simbol i glavni naglasak baroknoga grada, a zrakasti raspored ulica striktno poštivanje vojničkog utjecaja⁴, dakle državne vlasti. Smatrajući državu vječnom, oni su i svoj red, koji je bio više ekstrovertiran, bez unutrašnjih prostora, smatrali vječnim i znatno su se manje obazirali na morfologiju terena pri kreiranju svojih rješenja⁵. Tako još u 17. st. Descartes piše »da se ranije usmjeravalo na tvorevinama drugih, a danas je to red jednog arhitekta na njegovim djelima«⁶. Ova temeljna načela baroknog urbanizma, kao i procesi koji su u njemu započeli nastavljaju se gotovo do 20. stoljeća. Jer, sve ono

što je unio kapitalizam, kao novi društveni sustav čitavog tog stoljeća, sa svojim potpunim kidanjem s prošlošću, stavljanjem profita na prvo mjesto na ljestvici vrijednosti, čime se negira vrijednost i samosvojnost pojedinih gradskih predjela, moglo se primijeniti unutar koordinatnog sustava ulica što ga je već primjenjivao barok. Taj pravokutni raster, koji je omogućavao relativno povoljan razvitak gradskog prometa, a ujedno i veći broj gradilišta, čija se vrijednost mjeri dužinom uličnog pročelja⁷, postao je idealnim oblikom kapitalističkog djelovanja u prostorima gradova 19. st. Industrijalizacija, koja je naglasila u baroku započeto odvajanje proizvodnje od prodaje, dovodi do novih procesa koji djeluju na oblikovanje grada u 19. st. Grupiraju se industrijske i stambene četvrti. Pojavljuje se problem javnog gradskog prometa. Povećana proizvodnja nudi sve više roba na prodaju. Nestaju trgovi u smislu tržnice i dućani se šire ulicama. Nastaju prve robne kuće⁸, a sve ove pojave prati zapanjujući porast broja stanovnika u gradovima. Potreba za sve bržim i udobnijim prometom, izum parnog stroja i ubrzo zatim željeznice dovodi do prodora željezničkih pruga u srca gradova. Željezne tračnice na nasipima ili u usjecima postaju nezaobilazni element u fizionomijama gradova. Kako je to vrijeme koje je kidalo s prošlošću, to je inženjerska logika u trasiranju željezničkih pruga bila dominantna. Ona je do te mjere vladala da L. Mumford s pravom kaže da su »željeznički inženjeri upropastili sve što se moglo u urbanom ambijentu«⁹.

U uskoj svezi sa sociološkim i povijesno-gospodarskim uvjetima, što smo ih samo naznačili tek u grubim crtama, razvija se i oblikovanje grada. Složimo li se s mišlju Camilla Sitte da je »grad odnos između izgrađenih i praznih površina«¹⁰, tada ćemo primijetiti

⁶ L. Mumford: op. cit. str. 441.

⁷ L. Mumford: op. cit. str. 473.

⁸ L. Mumford: op. cit. str. 489, 492. i 493.

⁹ L. Mumford: op. cit. str. 518.

¹⁰ Kamilo Zite: »Umetničko oblikovanje gradova«, Građevinska knjiga, Beograd, 1967. god. — str. 83.

¹¹ K. Zite: op. cit. str. 81, 83. i 84.

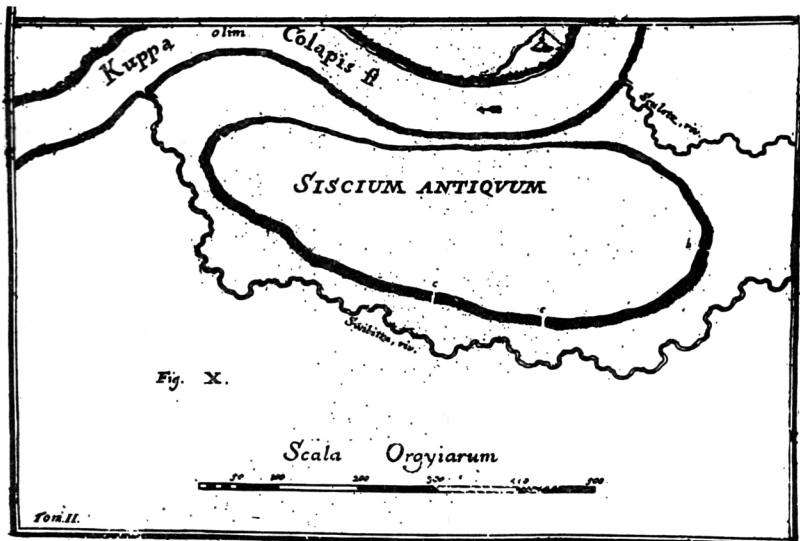
¹ Lewis Mumford: »Grad u historiji«, Naprijed, Zagreb, 1968. god., str. 411.

² L. Mumford: op. cit. str. 446. i 428.

³ L. Mumford: op. cit. str. 434.

⁴ L. Mumford: op. cit. 412. i 436.

⁵ L. Mumford: op. cit. str. 436. i 440.



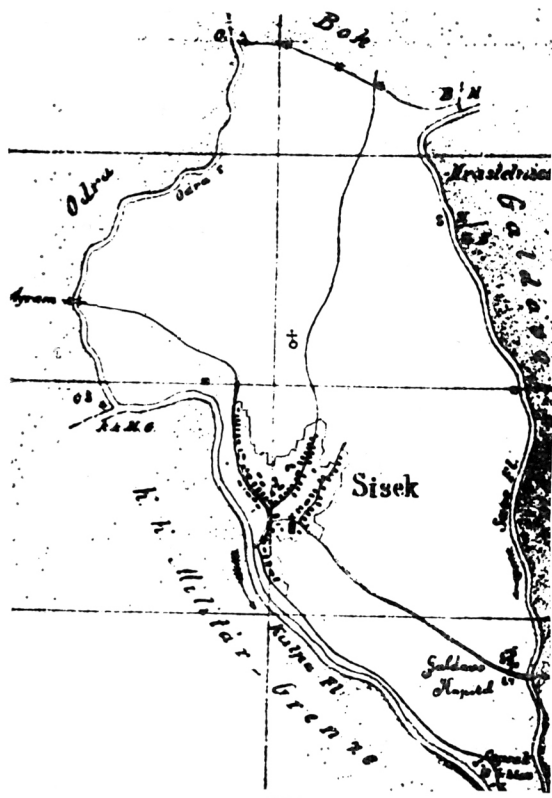
1 Marsigliev plan Siscije iz 1726. g.

da je još početkom 19. st. prisutna barokna težnja da jedan arhitekt oblikuje grad, da se osjeti jedno htijenje u tim novim prostorima. Još je bila prisutna misao što ju je C. Sitte osjetio, pa se o praznom prostoru vodilo isto toliko računa kao i o onom koji ga je okruživao i stvarao, tako da je dojam zatvorene cjeeline bio moguć. Što idemo dalje u 19. st. to se o izgradnji grada kao o umjetničkom djelu više nitko ne brine, jer se to smatra tehničkim pitanjem. Moderni sustavi koji su se primjenjivali u stvaranju ulične mreže imali su isključivo tehničku namjeru, jer i pravokutni i radijalni i trokutni sustav ulica nije se

mogao obuhvatiti pogledom i doživjeti, već vidjeti jedino na planu. Parcela je temeljna vrijednost i uz promet je sve njoj podređeno. Trg je tek ostatak na parcelaciji¹¹, ono što je izlazilo izvan ravnih linija ili na spoju dvaju sustava ulica. Situacija je bila takva, da urbanist koji u svom planu nudi nizove kuća u pravilnom građevinskom bloku ne raspolaže terenom da ga razradi prema svojoj koncepciji. On može kreirati određena rješenja tek ukoliko su ona sukladna privatnom interesu, sa svim mogućim kompleksnim razlozima takva slaganja. Dakle, općenito uzevši umjetničko oblikovanje gradova bilo je i u ovom vremenu usko ovisno o značaju društva i o razini do koje je interes društva za takvim izražavanjem, motiviranim gotovo isključivo vlastitom veličinom, bio došao. Tu su veoma oštre granice između mogućnosti i potrebe vremena da se izrazi na svoj način.

Razmotrivši temeljne značajke gradnje gradova na općem evropskom planu, trebali bismo se sada ograničiti na prostore unutar zadane teme, dakle na područje sjeverozapadne Hrvatske. Iako je Hrvatska u sklopu Austrije bila neposredno uključena u srednjoevropski krug svih zbivanja, ipak je njezin položaj u odnosu na Beč ili Budimpeštu imao stanovitih provincijalnih oznaka. To se naravno odrazilo na oblikovanju prostora, a unutar tog kompleksa i na oblikovanje gradova. Provincijalno zaostajanje u vremenskom i vrijednosnom pogledu dalo je i pozitivnih rezultata, jer je izbjegnuto onaj prvi nalet radikalnih promjena, a svaka je nova promjena ublažena vremenskom i prostornom udaljenošću. Obzirom na te značajke, veće se prostorne intervencije zbivaju u drugoj polovini 19. st. nego u prvoj.

U prvoj polovini stoljeća u novim se gradskim strukturama više osjeća prisutnost sela nego industrije. Način oblikovanja uličnih poteza vezan je uz strukturu življenja ljudi u naselju. Najčešće su kuće prizemnice okomito postavljene prema ulici, kasnije i usporedno s ulicom, s otvorenim postranim kolnim ulazom u gospodarsko dvorište, što ne isključuje po-



2 Situacija Siska u drugoj pol. XVIII st.

javu reprezentativnije gradnje na onim potezima koji su dobili određeni društveni i prostorni prioritet, kao npr. Harmica ili Ilica u Zagrebu, obala Kupe u Sisku, dio između tvrđavnih šanaca »zvijezde« i rijeke Kupe u Karlovcu. Ni broj stanovnika, ni industrijski kapaciteti koji bi privukli novo stanovništvo nisu takvi da bi se bitno razlikovali od stanja u 18. st. Starije gradske jezgre koje su u gradovima poput Zagreba, Varaždina ili Karlovca nosile značajke ranijih vremena imale su dosta prostornih kapaciteta da prime redoviti priraštaj stanovnika, isto kao što su krajiški gradovi sa svojim kasnobarokno-klasicističkim-marijate-rezijanskim oblikovanjem iz druge polovine 18. st. poput Bjelovara, Petrinje ili Nove Gradiške bili dimenzionirani tako da mogu primiti narasle sadržaje i s njima priliv stanovništva gotovo do današnjih dana. Devetnaesto je stoljeće ovdje kasnije interveniralo gotovo isključivo svojom arhitekturom, ali unutar definiranih urbanističkih pretpostavki, pa je praktički arhitektura 19. st. tek učestvovala u oblikovanju ranije zamišljenih gradskih prostora. Slično se događa i s gradovima koji svoju organsku urbanističku strukturu vuku još iz srednjega vijeka, bez obzira što je arhitektura u njima znatno kasnija. Tako Kostajnica, Samobor ili Slavonka Požega (iako ova potonja ne u tolikoj mjeri) primaju arhitekturu ranog 19. st. koja se na svoj način podređuje zatečenoj situaciji, pa ne možemo govoriti o specifičnom oblikovanju grada 19. st.

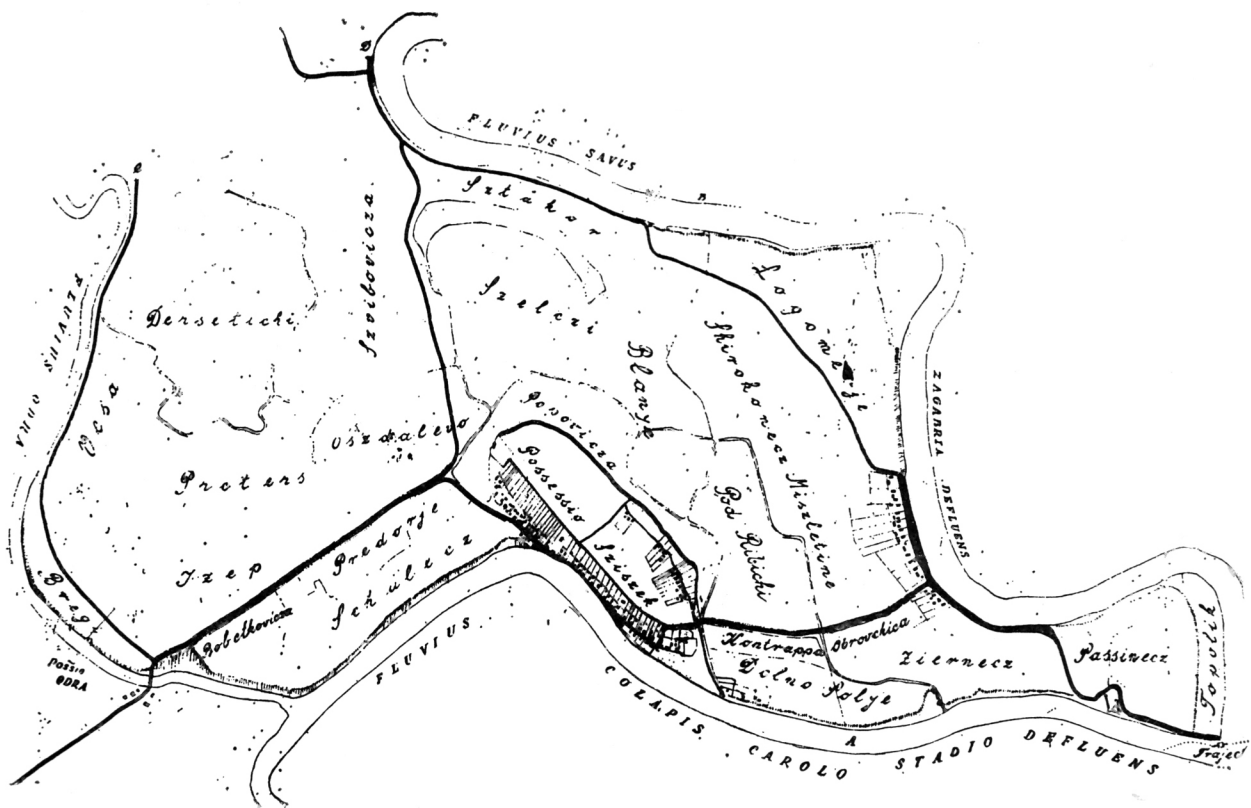
SISAK

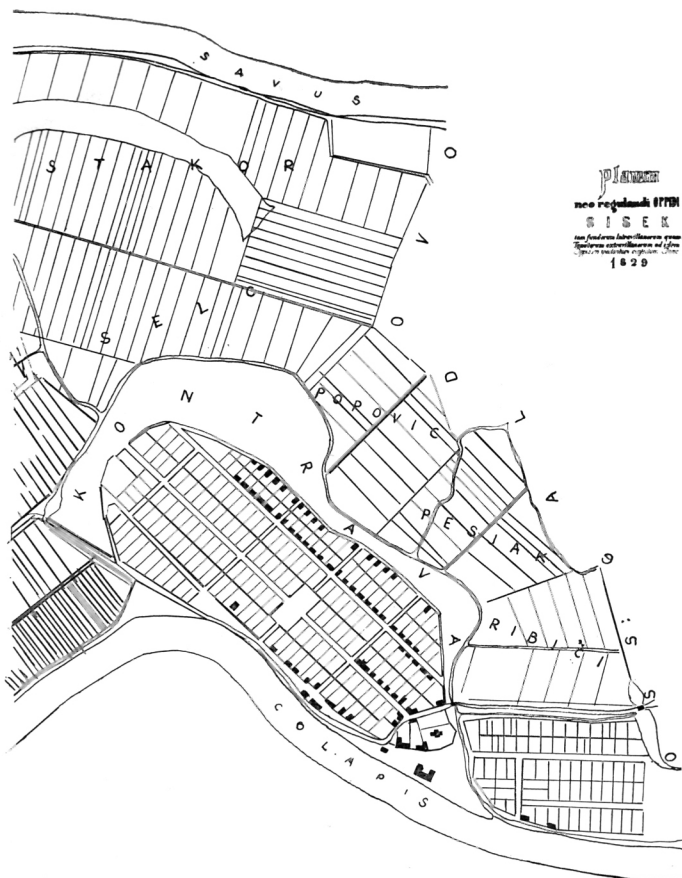
Kao izraziti primjer grada koji je urbanistički oblikovan u tom razdoblju spomenut ćemo Sisak¹². Analizirajući njegove urbane vrijednosti i pretpostavke na kojima je nastao i rastao, moći ćemo uočiti značajke oblikovanja grada toga vremena u nas. Malo naselje sa crkvom, svetištem i nekoliko većih zidanih kuća iz kraja 18. i početka 19. st., izraslo uz skelu na rijeci Kupi kojom je bila vezana Vojna Krajina (Vojni ili Novi Sisak) s Banskom Hrvatskom, pod upravom je Zagrebačkog kaptola organički izraslo na raskršću putova izvan ruševina rimske Siscije. Regulacioni plan grada izradio je geometar Ivan Fistrović 1829. god.¹³ Iako je to plan koji nešto izduženim pravokutnim rasterom ulica slijedi temeljne oblikovne značajke vremena u kojem je nastao, on ipak iskazuje stanovite posebnosti koje su isključiva posljedica poštivanja zatečenog stanja u prostoru. Što se u prostoru nalazi i što plan poštiva? Navedemo li topografske značajke terena, pravce kretanja u odnosu na širu okolicu i raniju izgradnju kao temeljne elemente koji utječu na fizionomiju jednog organskog oblikovanja naselja, tada ćemo u odnosu Fistrovićeva plana Siska prema ovim bitnim pretpostavkama planiranja osjetiti sta-

¹² Ivo Maroević: »Sisak — grad i graditeljstvo«, Ogranak Matice Hrvatske i Muzej Sisak, 1971. god.

¹³ I. Maroević: op. cit.

3 Situacija terena određenog za novu regulaciju Siska iz poč. XIX st.





4 Fistrovićev urbanistički plan Siska iz 1829. g.

novitu prisutnost organskog mišljenja unatoč pravokutnoj slici grada koju nam nudi. Pođimo redom. U odnosu na reljef i zahtjeve terena nije bilo velikog izbora. Ravni i gotovo močvarni meandar ušća Kupe u Savu i Odre u Kupu zahtijevao je smještaj u kome će opasnost od poplava biti najmanja. Teren rimske Siscije, koja je dobrim dijelom još u ruševinama virila iz zemlje, davao je višestoljetnu garanciju u kontinuitetu života na tom mjestu, da je tu opasnost od poplava najmanja. Pravci kretanja ljudi unutar ruševina Siscije i povezanost malog naselja uza skelu s okolnim selima pokazali su svojevrstnu zakonitost, koja je na svoj način malo modificirana ušla u raster ulica budućega plana grada. I na kraju je poštivanje ranije izgradnje, naročito dijela naselja uz crkvu i ruševine Siscije, u smislu vezivanja uzdužnih i poprečnih ulica na naznačena ili pretpostavljena stara gradska vrata Siscije, dalo svoj doprinos oblikovanju grada. Planirani grad bio je u stvari nešto uvećana elipsa tlocrta Siscije, razdijeljena s dvije uzdužne i četiri poprečne ulice tvoreći tako izdužene kazete blokova buduće izgradnje. U sredini, na križanju prve uzdužne i druge poprečne ulice predviđen je gradski trg, dok se jedino odstupanje od pravokutnog rastera vidi na starijem dijelu naselja uz crkvu, na spoju organski raslog i planiranog grada. Da bismo mogli pratiti urbanističko značenje ovakvog detalja, treba reći samo to, da taj planirani trg nije ni do danas preuzeo funkciju okupljanja ljudi. Oni se danas okupljaju, a ta je tradicija okupljanja prilično duga, upravo na mjestu gdje se



5 Prva katastarska izmjera Siska iz 1862. g.

spaja pravilno i nepravilno, planirano i organski raslo naselje. Ljudi se okupljaju tamo gdje dolazi do komešanja, gdje se ravne linije pravokutnih »beskrajnih« ulica zaustavljaju.

Izgradnja kojom se ostvaruju planirani gradski prostori koncentrirana se uz rubove naselja, s time da se izgradnja sa seoskim značajkama zadržava na dijelovima grada koji su najdalje od Kupe, dok se trgovačka i obrtnička, dakle građanska arhitektura javlja u zonama uza samu rijeku. Dinamika izgradnje znatno je jača u drugoj polovici stoljeća, kad dolazi do brzog porasta broja stanovnika^{13a} i razvitka industrije, koja se uglavnom gradi izvan granica planiranoga grada. Jedini izraziti prodor novoga vremena, koji je grubo zadržao u planiranu urbanističku strukturu grada bila je izgradnja željezničke pruge i kolodvora 1861. god.¹⁴ To je još jedan, iako skromni i provincijski primjer koji potvrđuje već navedenu Mumfordovu misao da su

^{13a} I. Maroević: op. cit. Broj stanovnika 1806. god. bio je 384, 1830. god. 709, 1848. god. 806, a 1900. god. 6632 stanovnika.

¹⁴ I. Maroević: op. cit.

željeznički inženjери provodili samo ono što je bilo u interesu željeznice, ne misleći da time uništavaju urbane strukture. Pruga je prošla kroz sjeverni dio elipse grada, koso ušla u raster ulica i odvojila jedan dio grada od drugoga.

Sisak dobiva svoju fizionomiju u drugoj polovici prošlog stoljeća, kad se izgradnjom dovršavaju određeni gradski potezi, kad parkovi i drvoredi unose zelenilo u gradske ulice, kad se počinje polako dobivati slika onoga grada što ga je Fistrović bio planirao početkom stoljeća. Sisak nije bio veliki grad, niti reprezentativni primjer definiranih cjelina 19. stoljeća koje bi nam mogle poslužiti kao primjer u umjetničkom oblikovanju gradova. No, on je reprezentant u tom smislu što je nastao i razvio se u grad tijekom 19. stoljeća pokazujući time svojevrzni domet u praćenju srednjoevropskog oblikovanja.

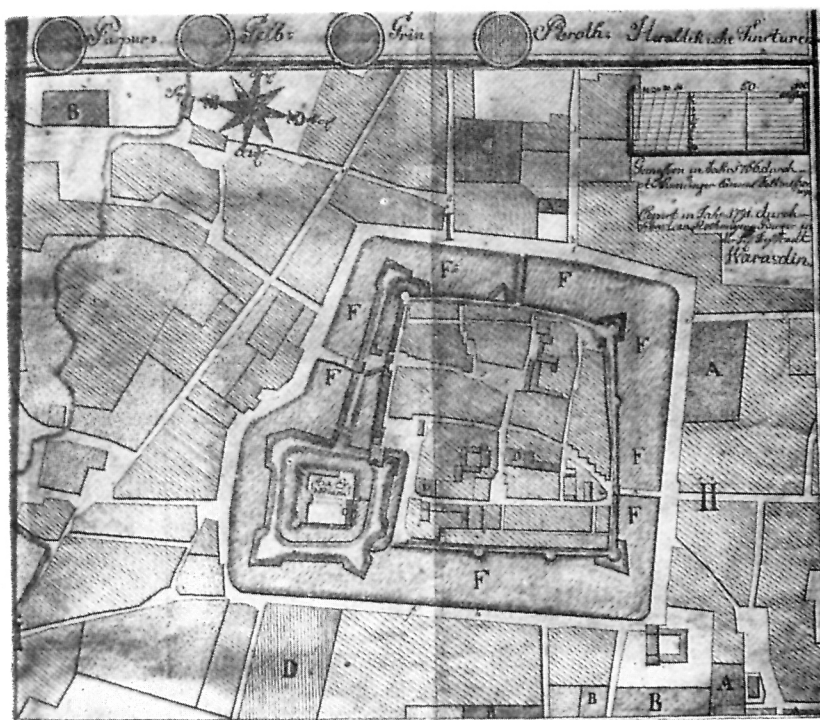
VARAŽDIN

Drugi nas primjer vodi u veoma sličnu topografsku situaciju, u nizinu rijeke Drave, gdje pratimo neprekinutost života sa sasvim drugačijim društvenim i gospodarskim potencijalom. Riječ je o Varaždinu i njegovoj urbanoj strukturi. Nećemo se baviti njegovom najstarijom jezgrom koja je zadržala srednjovjekovne strukture, niti starim gradom, koji se čvrsto vezao uz grad za razliku od Siska, gdje je tvrđava na utoku Kupe u Savu bila oduvijek izolirana od naselja. Pozabavit ćemo se 19. stoljećem i pokušati rezimirati zakonitosti u razvitku grada koje su se pojavile u tom stoljeću, dakle zakonitosti koje su djelovale unutar već izgrađenih struktura. Do početka 19. st. Varaždin

ima staru jezgru opasanu zidovima i podgrađa, koja se pretežno rubnom izgradnjom protežu uz prometnice prema Zagrebu, Čakovcu, Lepoglavi ili Ptuju. Dodir utvrđenoga grada s podgrađem činilo je grabište koje je već 1773. god. otvaranjem novih izlaza iz grada bilo prekinuto i stara obilazna cesta »Via Fossata ambiens«¹⁵ koja je organski pratila grabište i pročelja svoje rubne izgradnje okrenula utvrđenoj jezgri. Početkom 19. st., točnije 1806. god. donijeta je odluka da se započne s rušenjem gradskih zidina i zatrpavanjem grabišta¹⁶. Rušenjem zidova nastale su praznine koje su zahtijevale brzo reguliranje. Začelja rubne izgradnje unutar jezgre sada su bila u neposrednom vidnom dodiru s pročeljima obilazne ceste. Nova regulacija kojom se trebalo regulirati nastalo stanje pridvidjela je blokovsku rubnu izgradnju, ali je u oblikovanju blokova nužno došla do izražaja logika prethodne prostorne situacije. Postojeći prometni tokovi unutar stare jezgre dobili su logičan nastavak i povezali se s onim tokovima koji su se račvali iz stare obilazne ceste i bili produkt urbanizacije 18. st. Tako smo umjesto strogo pravokutne mreže ulica i blokova dobili jednu organsku strukturu koja je na najlogičniji način ispunila prazninu. U ovom rasteru 19. st. pojavili su se i naglasci, koje možemo smatrati pokušajem da se sadržajno i oblikovno osmisle nova rješenja. Tako je na

¹⁵ Ivy Lentić-Kugli: »Varaždin nakon požara 1776«, Regionalni zavod za zaštitu spomenika kulture u Zagrebu, Zagreb, 1973. g. Marija Mirković: »O spajanju unutrašnjih varoši i gradskih predgrađa Varaždina«, Godišnjak Varaždinskog muzeja, Varaždin, god. 1962/63, br. 2—3.

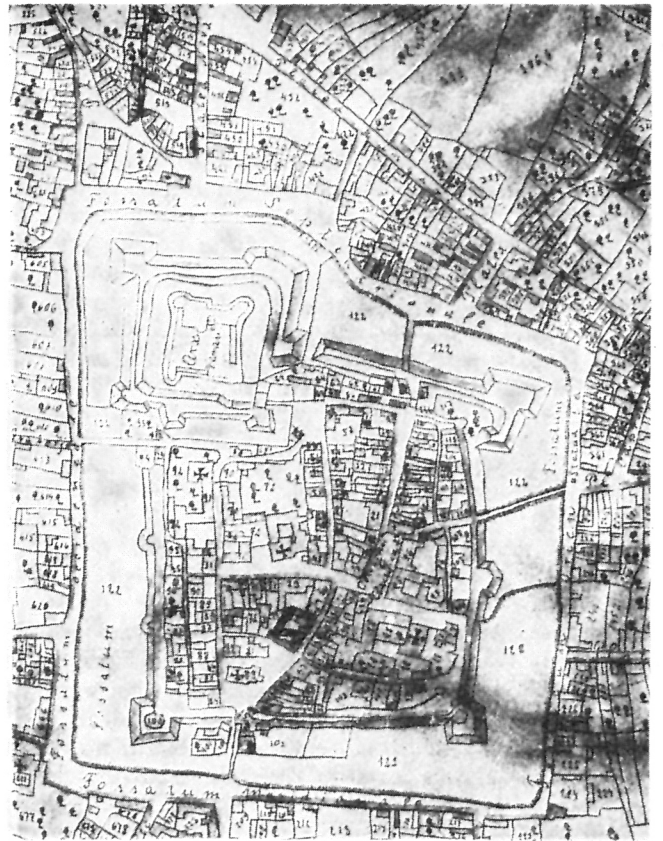
¹⁶ I. Lentić-Kugli: op. cit., M. Mirković: op. cit.



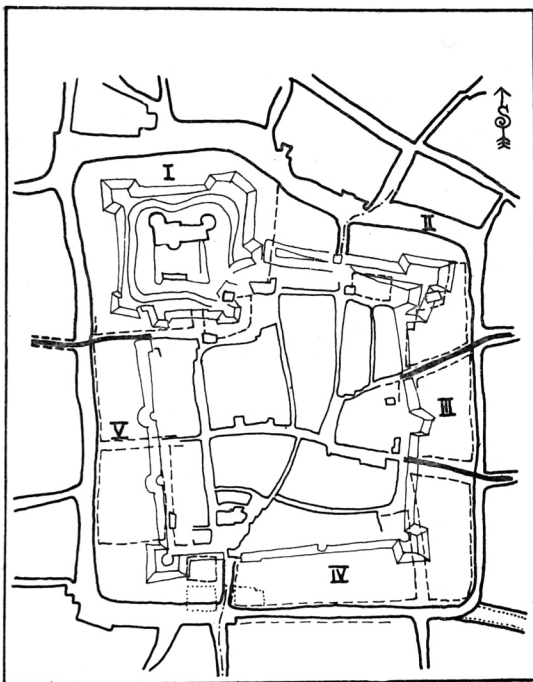
6 Kneidingerov plan Varaždina iz 1766. g.

mjestu južnoga grabišta niknuo veliki park, a reprezentativne zgrade 19. st. (poput one kazališta) obrubile su jedino južni ulaz u jezgru. Na jugozapadnom je uglu nastao trg, koji je danas izgubio svoje urbanističke vrijednosti, jer je nova izgradnja našega vremena ovdje najradikalnije ušla u stare prostore. Istini za volju treba reći da je taj trg već u vrijeme svoga nastanka sasvim sigurno bio najslabije rješenje čitavog poteza. Naime, on je tek bio ostavljen slobodnim prostorom sa svrhom da se tu razvije trg. Značajniji trg, koji je svoju tržnu namjenu zadržao i do danas, formiran je na sjeveroistočnom uglu grabišta. Naglašen ranije, uvučen unutar okolne izgradnje, on je imao više elemenata da se zadrži kao urbana vrijednost.

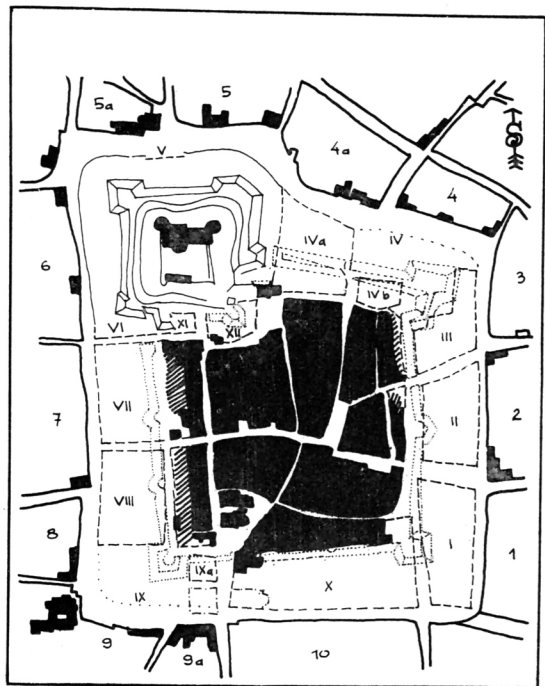
Varaždin ne duguje mnogo 19. stoljeću. On je svoju urbanu fizionomiju stekao ranije. No činjenica, da ga je veliki požar poharao 1776. god.¹⁷ i da se do početka 19. st. nije mogao u potpunosti oporaviti, daje elementa da se utvrdi uloga oblikovanja ovog stoljeća u oblikovanju grada. Temeljna je značajka nastavak tradicije organskog oblikovanja i poštivanja postojeće izgradnje (premda se na podgrađima vidi promjena u rubnoj izgradnji, koja od seoske okomito postavljene na tok ulice prelazi u gradsku, usporedno s ulicom) i prometnih pravaca. Arhitektura 19. st. koja ulazi u gradske prostore uglavnom slijedi duh mjesta (»genius loci«) i ne izaziva nesporeda, a rušenje gradskih zidina bilo je tek nastavak procesa utilitarizacije i povezivanja stare jezgre s okolicom. Industrija, koja se razvija krajem stoljeća, ne ulazi u grad kao ni željeznička pruga, tako da s pravom možemo reći da je 19. st. interveniralo na način koji je još uvijek bio barokan u svojoj srži i daleko od evropskih tendencija.



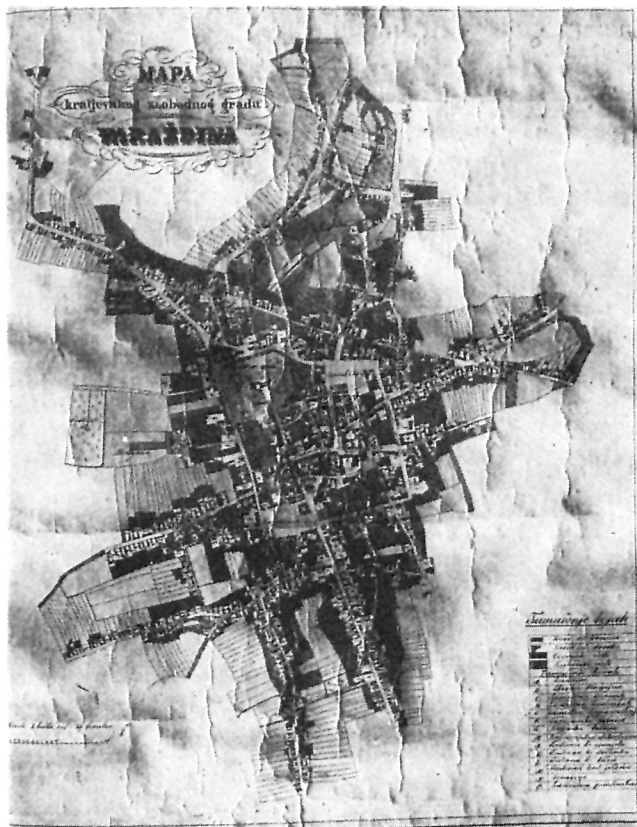
8 Plan Varaždina iz 1807. g.



7 Varaždin — prva faza razaranja gradskog zida 1792—1807. g.



9 Varaždin — urbanizacija blokova u XIX st.



10 Plan Varaždina iz 1860. g.

KARLOVAC

Primjer Karlovca koji je opet rastao u sličnim topografskim uvjetima pokazuje još jednu malo različitu, ali zanimljivu urbanističku situaciju. Grad je nastao 1579. god.¹⁸ kao tipična kasnorenesansna tvrđava vau-banovskog tipa. Zvezdasto postavljeni šančevi, zemljane utvrde i zidovi okružili su grad, dok je unutrašnjost »zvijezde« s pravokutnim rasterom ulica i središnjim gradskim trgom zadržala elemente planiranoga »idealnoga grada«. Krajem 18. st. slabi turska opasnost, glavni razlog gradnje tvrđave, i naselje koje je do tada stidljivo izvirivalo izvan okvira »zvijezde« počinje ispunjavati rubove glavnih prometnih veza Karlovca s okolicom. Tako pratimo izgradnju uz ceste prema Zagrebu, Ozlju, moru i Kordunu. Ta izgradnja kombiniranih seosko-gradskih značajki, ipak ima seoska obilježja, dok se gradski značaj zadržava neposredno uz »zvijezdu«.

Nasipavanje šančeva na određenim mjestima i rušenje utvrda započinje već početkom 19. st.,¹⁹ s time da su šančevi dobrim dijelom i danas sačuvani. Tek su cestovni prometni proboji uvjetovali zasipavanje onih dijelova šanca, gdje je trebalo provesti promet iz središta »zvijezde« u okolne prostore.

Već u 18. st. razvitkom žitne trgovine, u kojoj je Karlovac sve do izgradnje željeznice bio važnim punktom²⁰ za pretovar žita s lađa na kola, počinje obala Kupe dobivati urbanističku vrijednost. Žito se pretovarivalo na kola i odatle Jozefinskom i Karolinskom

cestom odvozilo do mora. Uz obalu niču skladišta žita, naročito na dijelu podno Dubovca, dok se čitav grad u 19. st. počinje razvijati prema rijeci i s one strane rijeke Kupe. Luizinska cesta sagrađena početkom 19. st., čijom trasom ide i današnja cesta Karlovac—Rijeka, tek je produžila naglašenu važnost tranzita za Karlovac.

Unutrašnjost »zvijezde« izgrađena je i osim poneke zgrade koja je zamijenila dotrajalu raniju zgradu, ne možemo govoriti o značajnijoj oblikovnoj intervenciji 19. stoljeća. Malo je povišen gabarit grada u cjelini, izmijenjena su neka pročelja, sagrađene su i neke veće upravne i javne zgrade, ali se sve kretalo unutar ranije zacrtanih i određenih urbanističkih pretpostavki. Definiranost »zvijezde« usmjerila je izgradnju na prostor između šanca s Kranjskim bastionom i rijeke Kupe. Organička struktura gradnje na tom potezu, koja je sporadično započela još u 17. st.²¹ nastavila se tijekom 18. st., a naročito je naglašena u 19. st. Ona za razliku od pravokutnog sustava 16. st. unutar »zvijezde« slijedi organski tijek prometnice, zakrivljenost rijeke Kupe i tangentnu cestu koja dolazi iz Zagreba, prelazi Kupu i provlači se između Kupe i Kranjskog bastiona karlovačke utvrde, da bi se na kraju račvala prema Dubovcu, moru i Kordunu. To je glavna okosnica izgradnje 19. st. u Karlovcu. Njezino značenje provođenja tranzitnog prometa oko »zvijezde« bilo se zadržalo sve do nedavno, kad je tek suvremena obilaznica isključila tranzit iz tog dijela Karlovca.

Okomito na pravac kretanja ove tangentne ceste širio se interes grada u »zvijezdi« usmjeren prema rijeci Kupi. Dodir tih dvaju interesa rezultirao je organskim povezivanjem obale rijeke sa »zvijezdom« uključujući i oblikovanje manjeg izduženog trga na mjestu gdje je bilo sjecište ovih prostornih kretanja i promenade okrenute prema šancu. Taj je trg dio tangentne ceste, a opet je veoma usko vezan za »zvijezdu«, jer se spoj ostvario zasipavanjem šanca i gotovo fizičkim spojem izgradnje unutar i izvan »zvijezde«. Nije stoga čudno, da upravo ulica u »zvijezdi« koja vodi prema tome novome trgu i Kupi i prava je veza »zvijezde« s tim novijim dijelom grada, iako nije vezana uz središnje sadržaje »zvijezde« postaje glavna trgovačka ulica unutar »zvijezde«.

Prema tome, vidimo da je 19. st. ostvarilo urbanističku strukturu koja je samo slijedila zahtjeve i potrebe naselja. Ona nije imala reprezentativnih ambicija, osim u nekim iznimnim situacijama. Ostala je pretežno na jednokatnoj izgradnji, a tek je druga polovica 19. st. unijela neke od elemenata reprezentativne gradnje.

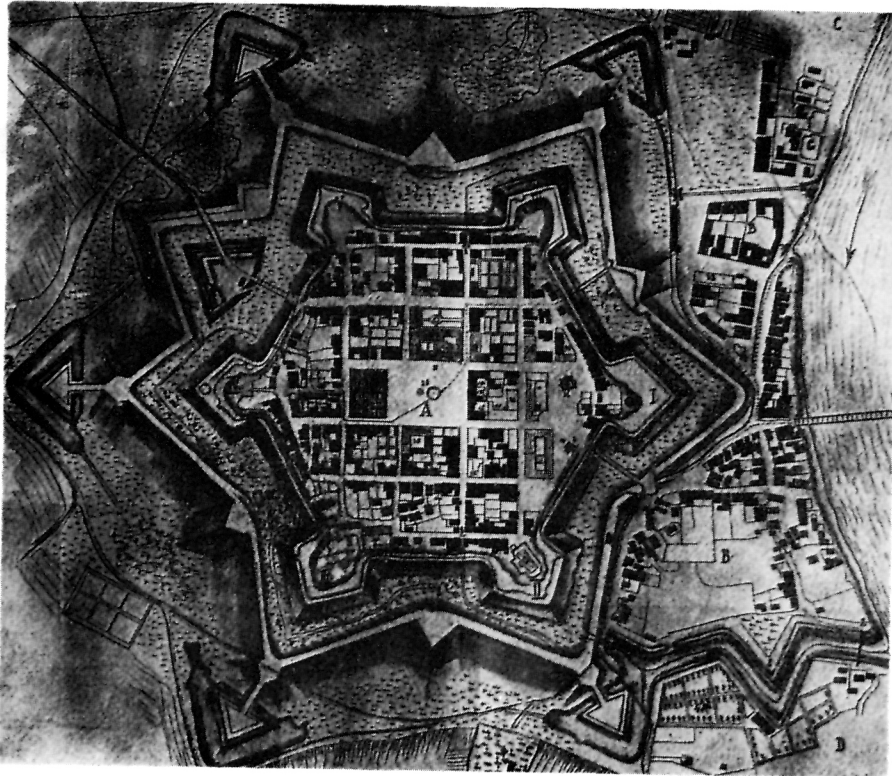
¹⁷ I. Lentić-Kuli: op. cit.

¹⁸ R. Strohal: »Grad Karlovac opisan i orisan«, Karlovac, 1906. g.

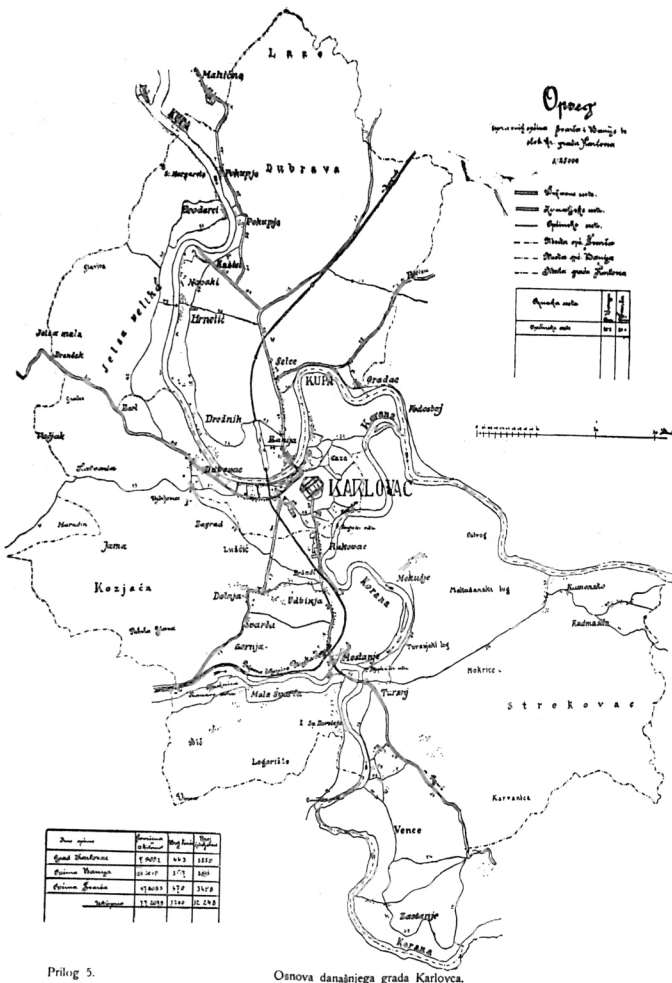
¹⁹ A. Ht.: »Karlovac«, Enciklopedija likovnih umjetnosti, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, 1964. god., knj. 3.

²⁰ Igor Karaman: »Trgovinska magistrala Sisak-Karlovac-Rijeka«, Starine JAZU, Zagreb, god. 1966, knj. 53.

²¹ R. Strohal: op. cit. str. 14. — God. 1613. već ima više kuća izgrađenih izvan tvrđave.



11 Osnova grada Karlovca iz 1779. g.



Prilog 5.

Osnova današnjega grada Karlovca.

Tada se oblikuju parkovne površine. Gradi se Zorin dom i promenada; nastaju neki reprezentativniji gradski potezi, a život polako izlazi iz »zvijezde« i upućuje se prema novim prostorima sjeverno i zapadno od »zvijezde«. Gradnja željezničke pruge nije bitno izmijenila fizionomiju grada. Ona je ostala sa strane, iako je presjekla prometnice prema Dubovcu i moru. To se isto događa s industrijom koja je svoje tada još skromne kapacitete gradila pretežno izvan naselja.

Zaključujući može se reći da je 19. st. u Karlovcu uglavnom poštivalo ranije zacrtane pravce i načine oblikovanja grada. Ono se podredilo gospodarskim zakonitostima i prihvatilo otvaranje »zvijezde« naročito prema Kupi. U smislu umjetničkog oblikovanja najznačajnija je vrijednost oblikovanja 19. st. u skladnom povezivanju regulirane i organske izgradnje. Gospodarska snaga Karlovca počinje opadati krajem 19. st., što se neminovno odrazilo i u građevnoj djelatnosti i u oblikovanju grada. Stoga u oblikovanju Karlovca 19. stoljeću možemo dati značenje približno onome koje je 19. stoljeće imalo u Varaždinu.

12 Karlovac s okolicom poč. XX st.

I na kraju primjer Zagreba daje sliku grada koji je tek u 19. st. stvarno prostorno izišao iz svoje srednjovjekovne strukture starih gradskih jezgri Kaptola i Griča i na širokom ravnom prostoru između brežuljaka Medvednice s povijesnim jezgrama i rijeke Save otvorio široke mogućnosti brzog prostornog razvitka. Tu možemo pratiti posebne urbanističke značajke tog naglog razvitka i izvesti zaključke koji će biti bitni za ocjenu značenja i dometa 19. st. u oblikovanju gradova na sjeverozapadu Hrvatske.

Odmah na početku, uz prisutne opće društvene procese toga vremena, zapaziti ćemo izrazito povećanje broja stanovnika. Tako 1804. god. Zagreb ima oko 10.000 stanovnika, 1860. god. oko 20.000, a već 1900. god. blizu 70.000 stanovnika²². Dakle, povećanje geometrijskom progresijom, što znači da i u razvitku i oblikovanju grada možemo govoriti o tri vremenska razdoblja: prvoj i drugoj polovici i kraju stoljeća. Jer, povećanje broja stanovnika nužno traži pojačanu izgradnju grada.

Prvu polovicu stoljeća karakterizira pretežno organska izgradnja, koja pokušava povezati Grič i Kaptol s podgrađima. Izgradnja slijedi glavne gradske prometnice: Novu Ves prema sjeveru, Vlašku ulicu prema istoku, Petrinjsku prema jugu, Savsku i Marofsku prema jugozapadu i Ilicu prema zapadu. Unatoč seoskog tipa izgradnje koji je imao tradiciju u postojanju niza majura na tom području južno od Ilice, a koji je to snažniji što je udaljenost od gradskih središta bila veća, u prvoj polovici stoljeća grade se i neke veće zgrade koje su značile određena urbana uporišta za kasniji razvitak grada²³. Trg Harmica s vrelom Manduševac u sredini²⁴ na neki je način središte tih novih gradskih predjela, iako još nije preuzeo funkcije Markova trga na Griču. Još 1833. g. svi se veliki sajmovi održavaju na Markovu trgu, dok na Harmici posluju tek pečenjari i slaninari²⁵. Iako Harmica nije teritorijalno ili prostorno središte, ono je sadržajno središte grada koje se prema nekim linijama gradskih interesa spustilo s obronaka Medvednice, iz povijesnih jezgri u nizinu. To je vrijeme pojedinačne izgradnje u ulicama



13 Plan šireg teritorija Griča iz 1766. god.

koje vode prema Griču. Gradi se u Dugoj i Mesničkoj ulici, nastaju južna i sjeverna promenade. Grič se oslobađa stege gradskih zidova i nekih kula i gradskih vrata. Istovremeno se grade ili konačno visinski završavaju neke ključne zgrade koje daju današnji izgled pojedinim dijelovima Griča²⁶, dok postupno dolazi do promjena u strukturi gradnje gdje se drvene kuće zamjenjuju zidanim i do nestajanja gospodarskih seoskih sadržaja iz Gornjega grada²⁷. Počinje prožimanje i otvaranje prema novim prostorima, proces koji smo pratili u svim gradovima.

Teritorijalno-politički, grad je u prvoj polovici stoljeća još razdobljen na 5 jurisdikcija: Grič, Kaptol, Novu Ves, Vlašku ulicu i Horvate. God. 1850. dolazi do ujedinjenja u jedan grad Zagreb²⁸, čime se mijenja odnos prema gradu u cjelini, i druga polovica stoljeća započinje kao novo razdoblje u životu grada na svim drugim osnovama.

Već nam uvod u drugu polovicu stoljeća nagovješta bitne promjene. God. 1847. osniva se Odbor za poljepšavanje varoši. Negira se dotadašnji organski

²² Gjuro Szabo: »Stari Zagreb«, Spektar-Znanje, Zagreb, 1971. god.

²³ Tu su Felbingerove zgrade na južnoj strani Harmice i u Ilici, vojarna u Petrinjskoj ulici, zgrada Narodnih novina na uglu Ilice i današnje Frankopanske ulice.

²⁴ »Stari planovi Zagreba«, Urbanistički zavod grada Zagreba, 1961. god. Karta 3 — plan Zagreba oko 1825. god.

²⁵ Gj. Szabo: op. cit., str. 84.

²⁶ Npr. ugao Opatičke i Demetrove ulice, zgrada starog kazališta i banskih dvora na Markovu trgu, bivša Jelačićeva kuća na južnoj fronti (danas zgrada Hidrometeorološkog zavoda) — podaci iz teksta Lelja Dobronić: »Izgradnja Zagreba u devetnaestom stoljeću«, Vijesti muzealaca i konzervatora Hrvatske, Zagreb, god. XI, 1962 br. 5, str. 6.

²⁷ L. Dobronić: op. cit. str. 4. i 5.

²⁸ Gj. Szabo: op. cit. str. 87.

rast naselja i sve više dolazi do izražaja potreba za regulacijom i pravilnim uličnim pravcima. Ta u obrazloženju potreba osnivanja takvog odbora nalazimo navode da su se do tada »bez svakoga reda i symetrie gradile mnoge ulice« i da su se time »nagerdile, stesnile, zavile...«^{28a}. Počinje djelovati novo vrijeme. Estetika grada 19. st. (u nas druge polovice 19. st.) ima drugačije polazne pretpostavke. Već deset godina nakon osnivanja Odbora za poljepšanje varoši donosi se 1857. god. Red građenja za grad Zagreb. Spomenemo li samo uvodni član u kome se kaže da se red građenja donosi »da se digne građevno stanje u interesu sigurnosti, zdravlja, udobnosti, pristojnosti i ukusa, i da se malo po malo postigne veća pravilnost placah i ulicah«²⁹, tada smo veoma blizu razumijevanju one idejne društvene podloge koja je uvjetovala oblikovanje upravo takvoga grada kakvog smo naslijedili. Dodamo li da uz niz drugih tehničkih uvjeta, red građenja propisuje da se »zgrade ne smiju odveć oštirim bojami namazati« i »da budu nove piace pravilne, da se ulice presiecaju na pravi ugal«³⁰, tada vidimo da je usmjerenje za oblikovanje grada bilo vrlo precizno, temeljeno na suvremenim srednjoevropskim principima oblikovanja grada, ali i prožeto stanovitim provincijalnim oprezom, koji se naročito osjeća u naglašavanju postupnosti za postizavanjem pravilnosti ulica i trgova. Nigdje nije nagoviještena radikalna i nagla promjena postojećeg stanja. Ta povezanost s ranijom izgradnjom, određena, makar danas teško određiva tradicionalnost, bila je prisutna i u Prvoj osnovi za poljepšavanje i rasprostranjenje Zagreba, koja je donesena 1865. god.³¹ Iako nam se nije sačuvala, njezine elemente možemo naći uspoređivanjem katastralne snimke Zagreba iz 1864. god.³² i nacrtu grada Zagreba iz 1878. god.³³ Tu se vidi početak formiranja Zrinskog trga i njegovo spajanje s Jelačičevim trgom (danas

Trg Republike) kao i nastojanje da se organske nepravilnosti ulica koje su nastale ranije polako uključe u pravokutnu mrežu budućih ulica. Kako u to vrijeme Zagreb dobiva željezničku prugu, plinaru i vodovod, izgradnjom prema toj regulacionoj osnovi Zagreb počinje prenositi reprezentativne funkcije u Donji grad. Najreprezentativniji naglasak dobiva Zrinjevac, a izgradnja viših gabarita ispunjava nove gradske predjele, zadržavajući stariju nižu izgradnju u Petrinjskoj, Gajevoj i Preradovićevoj ulici³⁴, tim glavnim prometnicama prema jugu. Bilo je to vrijeme u kojem se pojavljuje izgradnja dvokatnih palača u Ilici, Ulici braće Kavurić i donjem dijelu Gajeve ulice, palače Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti koja je s juga zatvorila Zrinski trg ili zgrade današnjeg rektora Sveučilišta na Trgu maršala Tita. Ta dvojnost, istovremeno prostorno koegzistiranje reprezentativnijih gradnji na Zrinjercu i starije, gotovo seoske izgradnje na ranijim potezima Donjega grada, direktno je prekinuto tek u prva tri desetljeća 20. st. Do tada je specifična zagrebačka provincijalna tradicionalnost mogla tolerirati, iako ne s velikim oduševljenjem, postojanje staroga uz novo.

Potres 1880. god., iako nije suviše oštetio Donji grad, ipak je označio pripremu za početak razdoblja što smo

^{28a} L. Dobronić: op. cit.

²⁹ L. Dobronić: op. cit.

³⁰ L. Dobronić: op. cit.

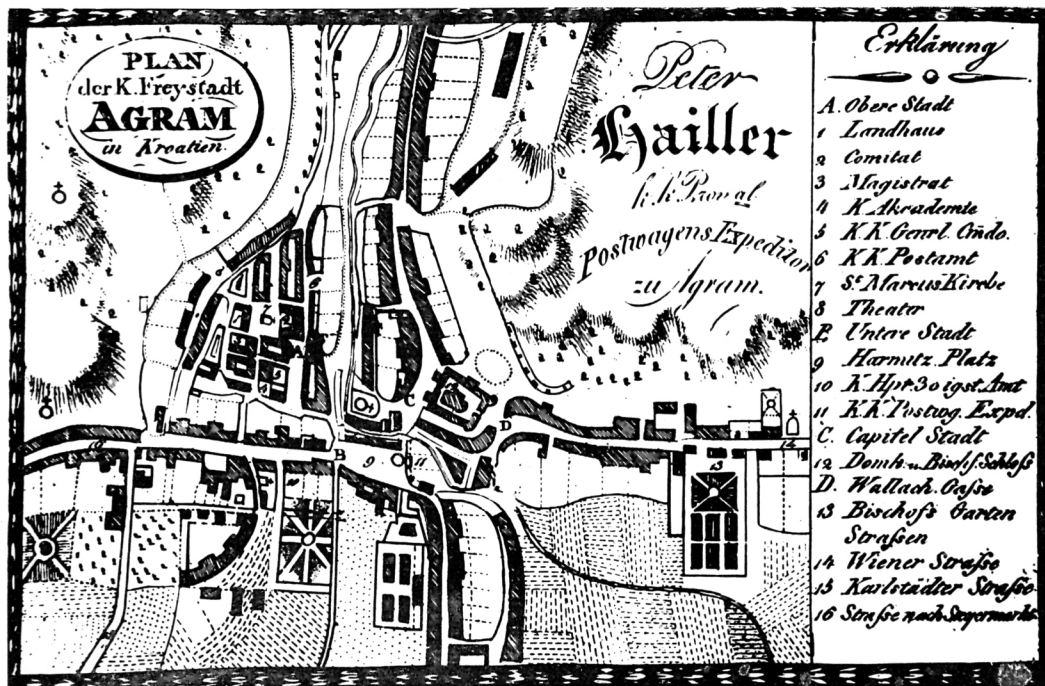
³¹ L. Dobronić: op. cit.

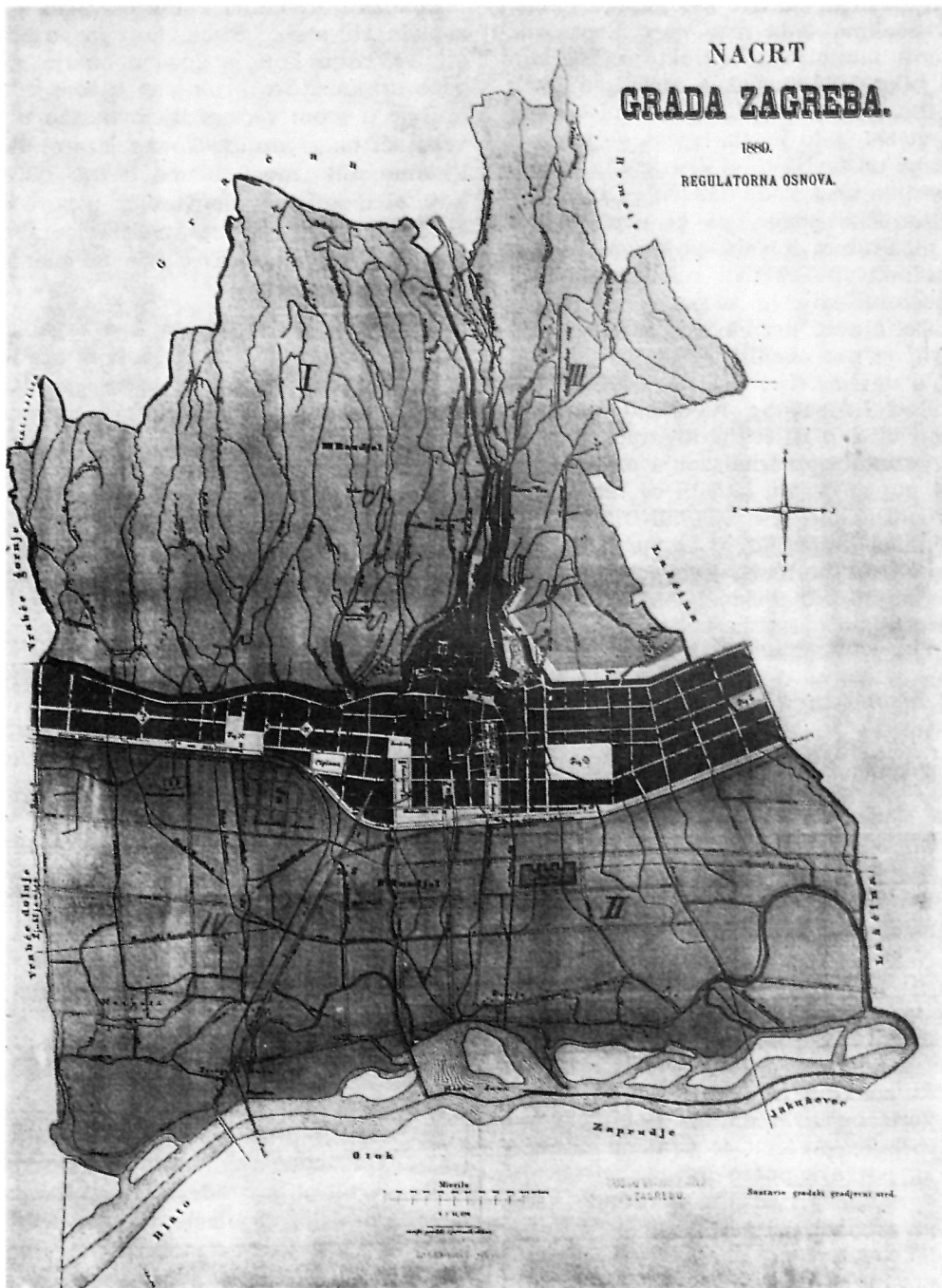
³² Gj. Szabo: op. cit.

³³ L. Dobronić: op. cit.; »Stari planovi Zagreba«, op. cit.

³⁴ To su današnji nazivi ulica.

14 Plan Zagreba oko 1825. god. — izdanje Petra Haillera





15 Plan Zagreba iz 1889. god.

ga nazvali krajem stoljeća. Time je dovršeno drugo razdoblje u razvitku Donjega grada u 19. st. Rezimiramo li temeljne značajke tog razdoblja, vidjet ćemo da je to u proizvodnji vrijeme nestanka cehova i početka suvremenije industrijske proizvodnje, u arhitekturi vrijeme prijelaza klasicizma u historicizam, a u procesu umjetničkog oblikovanja grada vrijeme u kojem građevna djelatnost prelazi sa graditelja na školovane arhitekta³⁵, koji svoje znanje prenose u prostor grada.

God. 1887. prihvaćena je nova regulaciona osnova grada Zagreba, koju je izradio gradski mjernik Milan

Lenuci. Usvajanje ove osnove znači zapravo početak kraja stoljeća. Time se, barem na razini planiranja, dovršava proces urbanističkog oblikovanja Donjega grada. Lenuci nastavlja ono što je započeto Prvom regulacionom osnovom. Ona se više ne vraća onim dijelovima Donjega grada koji su bili bremeniti rani-

³⁵ Ivo Maroević: »Zagreb između 1848. i potresa 1880.«, Arhitektura, Zagreb, god. XXIV/1970., br. 107–108, str. 126.

jim, nepravilnim tijekom ulica. Sve što planira Lenuci regulirano je po načelima tada modernog urbanističkog sustava u kome dominiraju pravokutni, radijalni i trokutni rasteri ulica. No usprkos primijenjenom, pretežno pravokutnom rasteru ulica, Lenuci u svoj plan uvodi jednu novost, a to je niz trgova — parkova koji se s jedne strane nastavljaju od Zrinjevca do kolodvora, a s druge strane od zgrade današnjeg rektorata Sveučilišta do željezničke pruge, da bi usporedno s njom bili spojeni planiranim zelenim pojasom. Tako je unutar Zagreba stvoren jedinstveni zeleni sustav reprezentativnih prostora, koji je svojom vrijednošću ukazao na senzibilitet autora prema umjetničkom oblikovanju grada. Ovaj je niz zelenih, a reprezentativnih gradskih prostora, u novije vrijeme dobio naziv »Lenucijeva potkova«. Kod Lenucijeve regulacione osnove više se ne može govoriti o utjecaju organskog rasta grada, koliko o svjesnom činu iznalaženja onih vrijednosti koje bi grad mogao imati, kad bi se umjetnički oblikovali oni prostori koji su se dali naslutiti u prethodnoj regulacionoj etapi. To je Lenuciju uspjelo i on je time postigao izuzetnu urbanu vrijednost. Teško je reći do koje je mjere bio upoznat s onovremenim strujanjima u onom dijelu evropske urbanističke misli koji je direktno utjecao na Austriju, a time i na nas, no sasvim je sigurno da se on djelimično pridržavao onih načela što ih je usvojila generalna skupština Saveza njemačkih inženjera i tehničara 1874. god. u Berlinu³⁶, a posebice onih koji govore da u planiranju gradova ulična mreža neka zadrži samo glavne prometnice, a da pri tome vodi računa o postojećim putevima i lokalnim prilikama, kao i da grupiranje raznih dijelova grada treba izvesti pogodnim izborom položaja i drugih karakterističnih obilježja.

Zgrade oblikovane u duhu zrelog historicizma i odmjerene secesije, vrlo su brzo ispunile regulacijom određene prostore. Grad u to vrijeme počinje primati sva obilježja koja nose gradovi 19. st. God. 1892. dovršen je Glavni kolodvor završavajući time s južne strane istočni krak Lenucijeve potkove. God. 1898. dovršen je Umjetnički paviljon i time je niz trgova na toj strani dobio konačnu fizionomiju. Botanički vrt na južnoj strani potkove otvoren je krajem stoljeća, dok se zapadni krak potkove počeo izgrađivati od sjevera prema jugu zgradom Hrvatskog narodnog kazališta, da bi ga s juga zatvorila zgrada Sveučilišne knjižnice dovršene pred I svjetski rat. U to vrijeme Zagreb dobiva javni promet; 1889. god. uspinjaču, a 1891. god. prvi konjski tramvaj³⁷.

Na kraju možemo s pravom reći da je Zagreb tek u 19. st. dobio svoju punu gradsku fizionomiju i, premda nije nastao u 19. st., da je ovo stoljeće odigralo presudnu ulogu u oblikovanju njegova gradskog izgleda s kojim se i danas susrećemo.

³⁶ K. Zite: op. cit. str. 114.

³⁷ Svi podaci iz knjige Gj. Szabo: op. cit.

Analizirajući četiri karakteristična grada na sjeverozapadu Hrvatske: Sisak, koji je potpuno nastao u 19. st., Varaždin koji je doživio manje, a Karlovac nešto veće urbanističke promjene u tom vremenu i Zagreb, koji je u svom većem dijelu nastao u 19. st. čvrsto se vezujući na srednjovjekovne jezgre, ali šireći se izvan i mimo njih, mogli bismo izvesti određene zaključke, koji bi mogli biti element za uspoređivanje s drugim sredinama, kako bi se stvorila ispravna slika o tome što je 19. st. donijelo u nas na planu umjetničkog u oblikovanju grada.

U odnosu prema gradu kao organizmu prisutan je utjecaj evropskih strujanja kroz specifičnost srednjoevropskih modifikacija. Rušenje gradskih utvrda, proboj prometnica, stanovita organičnost u rastu, posebno u prvoj polovici stoljeća, sve su to elementi koji su prisutni i u nas. No, gospodarska i politička ograničenja, koja su očita, a čiji se utjecaj na oblikovanje grada ne može mimoići, uvjetovala su određene periferne značajke koje su, iako su u određenim trenucima bile kočnica razvitka grada, sačuvale i dale neke vrijednosti koje su se izgubile u razvijenijim sredinama. Dvije su temeljne značajke koje su očite. To su inercija tradicije i veza s tlom. Kolikogod provincijalizam znači jači oslonac na tradiciju i u određenim se prilikama može smatrati konzervativnim, toliko u ovim prilikama pokazuje svoju ljepšu stranu, jer je on doprinio da se u mnogim gradskim strukturama u Hrvatskoj zadrži ljudsko mjerilo. Veza s tlom, oslanjanje na prošlost, uz istovremeno odupiranje prošlosti, nastojanje da se prekine s prošlim i da se stvori nešto novo, uz ograničene mogućnosti koje daju tek nasloniti se na prošlost i tako graditi dalje, to su elementarne pretpostavke na kojima su se gradili gradovi i naselja u ovom dijelu Hrvatske u 19. st. Pa i Zagreb, koji je imao najdinamičniji razvitak pažljivo je nastojao ne prekinuti s prošlošću odmah i bez mogućnosti povratka.

Tek u drugoj polovici i pri kraju stoljeća počinje organizirani proces širenja gradova na novim temeljima. On započinje legislativom, koja anticipira potrebu reguliranja građevnih procesa. Stvaraju se građevni propisi i regulacioni planovi u želji za higijenskim i zdravijim načinom života. I tako dolazimo do svojevrsne kontradikcije da povećanje blagostanja i težnja za boljim životom do te mjere mijenja i usmjeruje sliku grada, da njegov sačuvani povijesno-tradicijski okvir dolazi u pitanje, a principi umjetničkog u oblikovanju gradova dolaze u drugi plan, da bi se odmah zatim u 20. st. potpuno izmijenili.

Grad je i nadalje ostao živi organizam, koji je svojom logikom oblikovanja i rasta slijedio sve one društvene procese koji su ga uvjetovali i time oblikovanje svog najdinamičnijeg razvitka u 19. st. uvrstio u niz nataloženih povijesnih vrijednosti koje mu daju dimenziju u vremenu i prostoru.

DIE STADT DES 19. JAHRHUNDERTS IM NORDEN KROATIENS

Der Autor gibt in Form einer vorhergehenden synthetischen Mitteilung einige allgemeine, gemeinsame Charakteristiken der künstlerischen Gestaltung der Stadt im 19. Jahrhundert, im engeren Gebiet des nordwestlichen Teils von Kroatien. An einigen Beispielen, von denen die Erheblichsten Varaždin, Zagreb, Sisak und Karlovac sind, wird der sanfte Übergang vom barocken Gestalten zum Klassizismus betrachtet und dann erst die schnelle und jähe Entwicklung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Neben einigen Besonderheiten der gesellschaftlichen, soziologischen, politischen und wirtschaftlichen Bedingungen, die auf die Dynamik der Entwicklung der einzelnen Städte eingewirkt hatten, ist auch ein allgemeiner Vergleich der Entwicklung unserer Städte und der Städte in entwickelteren Ländern Europas ausgeführt, um den ausgeführten Schluss über die Charakteristiken unserer Städte in einer grösseren Breite betrachten zu können.

Unsere Städte folgen den Prozessen, die in Europa geschehen, in bedeutend langsamerem Rhythmus. In einer solchen Dynamik sind die Bindungen an die Vergangenheit bedeutend stärker und die Prozesse der Anwendung neuer städtebaulicher Lösungen sind bis zu dem Masse gemildert, dass die bestehenden Bewegungsrichtungen, topographischen Eigenheiten und eine bestimmte frühere Verbauung auf eine besondere Weise geachtet werden. Das zeugt Lösungen, die eine gewisse

Eigenheit gerade in der Domäne des künstlerischen Gestaltens bedeuten, wie z. B. das Lennuzzi-Hufeisen in der zagreber Unterstadt, die Art und Weise der Verbindung der karlovacer »Zvijezda« (Stern) mit dem Kupa-Fluss, das Ufer der Kupa in Sisak oder der Ausbau von Varaždin auf den Gräben der ehemaligen Befestigungen. Natürlich können auch diese städtebaulichen Lösungen isoliert von der sie gestaltenden Architektur betrachtet werden, diese wieder zeigt gleichartiges Zurückbleiben.

Den Schluss über die peripheren Reflexe der europäischen Strömungen darf man nicht als Mangel ansehen, sondern als gewissen Wert, welcher als Kompromiss zwischen provinziellen Misstrauen gegenüber dem Neuen, der Notwendigkeit und dem Bewusstsein von dem, was dieses Neue bringt und der starken traditionellen Bindung an den Boden, auf dem sich die Veränderungen abspielen oder sich abspielen sollten. Die Trägheit der Tradition im räumlichen und zeitlichen Sinne hat einige positive, aber auch viele negative Elemente des Neuen gehemmt.

So bedeuten die Lösungen des 19. Jahrhunderts, die wir in unseren Städten finden, ein Bewegen auf der Spur des gleichartigen mitteleuropäischen Gestaltens, begrenzt durch die politische und wirtschaftliche Kraft der Mitte und modifiziert durch die immer anwesende Tradition in Mensch und Raum.

EUGEN FRANKOVIĆ

Formacija prostora kao kontinuitet, diskontinuitet i transformacija prostora

1. *Formacija prostora i povijest umjetnosti.* — Postoji stanovit redoslijed proširivanja područja interesa povijesti umjetnosti u njezinoj evoluciji kao discipline. Ona proširuje svoj interes od slikarstva i kiparstva pa arhitekture i oblikovanja upotrebnih predmeta prema urbanizmu i dizajnu; danas već možemo smatrati da se unutar horizonta povijesti umjetnosti nalazi i formacija prostora.

Ta evolucija razvija se, dakle: a) od onih likovnih područja koja pripadaju (pretežno) »čistoj umjetnosti« prema onima koja sadrže neke praktične namjene. To nije jedini smjer evolucije ali je on dominantan.

Zatim ta evolucija ide: b) od (pretežno) jednokratnog i jednostavnog prema mnogokratnom i kompleksnom: tako od zgrade prema aglomeraciji, od nje prema prostornoj formaciji; uopće od fonda morfo-

loških fenomena prema fenomenu likovnog ambijenta.

Ujedno ta evolucija ima i: c) približan vremenski korelat s područjima koja se naknadno pojavljuju pred poviješću umjetnosti, kao što su to dizajn i suvremeno prostorno planiranje (bez obzira na to što je novo u tim područjima — materijalni fakt, metoda ili tehnika koje ga stvaraju.)

Konačno: d) ova evolucija povijesti umjetnosti kao discipline obzirom na područje njezinih interesa ide od veće separiranosti specijalizirane struke prema sve većoj povezanosti sa drugim, srodnim disciplinama, prema širenju kruga srodnih disciplina, ili sudjelovanju u nastajanju novih sinteznih disciplina — kao što su informatika ili ekologija — koje već same sobom više znače smanjivanje potrebe za razgraničavanjem