

VEDRAN DUPLANČIĆ

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
ARHITEKTONSKI FAKULTET
HR - 10000 ZAGREB, KAČICEVA 26

PREGLEDNI ZNAJSTVENI ČLANAK

UDK 711.553.4 (497.5 SPLIT) "1914/1941"

TEHNIČKE ZNAJSTVO / ARHITEKTURA I URBANIZAM
2.01.04 - RAZVOJ ARHITEKTURE I URBANIZMA
I OBNOVA GRADITELJSKOG NASLIJEĐA

2.01.02 - URBANISTIČKO I PROSTORNO PLANIRANJE

ČLANAK PRIMLJEN / PRIHVACEN: 07. 04. 2004. / 13. 07. 2004.

UNIVERSITY OF ZAGREB
FACULTY OF ARCHITECTURE
HR - 10000 ZAGREB, KAČICEVA 26

SUBJECT REVIEW

UDC 711.553.4 (497.5 SPLIT) "1914/1941"

TECHNICAL SCIENCES / ARCHITECTURE AND URBAN PLANNING
2.01.04 - DEVELOPMENT OF ARCHITECTURE AND URBAN PLANNING
AND RESTORATION OF THE BUILT HERITAGE

2.01.02 - URBAN AND PHYSICAL PLANNING

ARTICLE RECEIVED / ACCEPTED: 07. 04. 2004. / 13. 07. 2004.

OBALNI POJAS GRADA SPLITA U URBANISTIČKIM PLANOVIMA, PROJEKTIMA I STUDIJAMA U RAZDOBLJU OD 1914. DO 1941. GODINE

COASTAL STRIP OF SPLIT IN URBAN PLANS, PROJECTS AND STUDIES BETWEEN 1914 AND 1941

OBALNI POJAS
URBANISTIČKI PLANOVI
SPLIT

COASTAL STRIP
URBAN PLANS
SPLIT

Problematika uređenja obalnog pojasa bila je okosnica prostornog planiranja grada u sklopu regulacijskih planova i idejnih studija nastalih 1914.-1941. Regulacijskim planovima i studijama u međuratnom razdoblju definiran je karakter gotovo čitavoga obalnog pojasa splitskog poluotoka, koji je ostao prisutan sve do danas.

Coastal strip development of the Split region was the major issue of physical planning in the context of regulation plans and preliminary studies between 1914 and 1941. Those plans and studies defined the character of almost all coastal strip of the Split's peninsula which has remained unchanged till today.

UVOD**INTRODUCTION**

Povijesna jezgra grada Splita smještena je s južne strane splitskog poluotoka koji zajedno s otokom Čiovom zatvara Kaštelanski zaljev. Razvedenu obalnu liniju splitskog poluotoka čini niz prirodnih prostranih uvala kojih je oblik i međusobni odnos omogućio da se u povijesnom razvoju i širenju grada sadržajno i prostorno definira njihov karakter. Počevši od sjeveroistoka, obalu splitskog poluotoka čine sljedeće prostorne cjeline: Vranjička luka, Sjeverna luka, Uvala Lora, Poljudska luka, Marjanski poluotok, Gradska luka, te potez manje razvedene obalne linije s nizom uvala od kojih su u međuratnom razdoblju regulirane samo Bačvice, Firule i Trstenik.

Do 19. stoljeca grad Split koristio je samo najsjeverniji dio obalnog pojasa zaljeva Gradske luke, dok se sredinom i u drugoj polovici 19. stoljeca počinje koristiti njegov zapadni i istočni dio obale. Na ostalom dijelu obalnog pojasa splitskog poluotoka tek se u prvoj polovici 20. stoljeca pojavljuju izolirani sadržaji poput Gradske klaonice (sagrađene 1901. u Sjevernoj luci) i Pensiona Split (sagrađenog 1914. na južnoj obali Marjanskog poluotoka).

Počevši od Sustjepana na zapadu (na kojemu je 1826. godine osnovano groblje) do Katalinica briga na istoku, zaljev Gradske luke podijeljen je na sljedeće cjeline: Zapadnu obalu, Marjansku obalu, Ilirsku obalu (između dva svjetska rata Trumbiceva obala), Francusku obalu, Dioklecijanovu obalu, Mletačku obalu

i Strossmayerovu obalu (koje je istočni, veći dio između dva rata prozvan Wilsonova obala, dok se stari naziv zadržao tek na mjestu južne obale nekadašnjih Lazareta).

POVIJESNI PREGLED RAZVOJA OBALNOG POJASA GRADA SPLITA DO 1914. GODINE**HISTORICAL REVIEW OF SPLIT'S COASTAL STRIP DEVELOPMENT UNTIL 1914**

U povijesnom razvoju grada Splita obalni je pojas imao važnu ulogu. Još se u 12. stoljeću zbog prikladnoga zemljopisnog položaja morske luke i neposrednoga prirodnog kontakta sa zaleđem Split razvija u trgovačko središte toga dijela Jadrana. Obala ispred nekadašnje Dioklecijanove palače utvrđena je s obje strane u 14. stoljeću, a potpadanjem grada, zajedno s velikim dijelom Dalmacije, pod vlast Mletačke Republike, sa zapadne je strane na samoj obali izgrađen kaštel. Krajem 16. stoljeca, u doba mira između Mlečana i Turaka razvija se međusobna trgovina i Split postaje raskrižje trgovačkih putova. U to su doba na istočnom dijelu tadašnje obale sagrađeni Lazareti za raskušivanje robe iz turskih krajeva prije ukrcaja na brodove za Veneciju. Početkom 17. stoljeca trgovina se naglo razvija pa se Lazareti proširuju čak tri puta do naglog prekida u doba Kandijskog rata (1645.-1669.), kada je grad utvrđen i otkad trgovina naglo opada. Razdoblje stagnacije potrajalo je sve do pada Mletačke Republike 1797. godine.

Početkom 19. stoljeca Split potpada pod kratkotrajnu francusku vladavinu (1806.-1813.), koja je, međutim, uvelike promijenila izgled grada i, između ostaloga, započela buduću izgradnju cjelokupnoga obalnog pojasa Gradske luke. Naime, vojni upravitelj general (poslije maršal) Auguste Marmont poduzima velike komunalne zahvate u gradu te ruši velik dio tada već zastarjeloga obrambenog sustava zidina oko grada, uključujući i mletački kaštel na obali. Materijal dobiven rušenjem kaštela poslužio je za nasipanje nove obale prema zapadu (1807.-1808.), koja je nazvana Nova Marmontova obala, a poslije (1912.) Francuska obala. Tim je pothvatom obalni pojas grada udvostručen i formirana je u punoj dužini buduća splitska „riva“ (u međuratnom razdoblju zvana Stara obala, koja se sastojala od Dioklecijanove i Francuske obale).

Nakon Francuza počinje austrijska vladavina u razdoblju Lombardo-Veneta (1813.-1860.), u kojoj je Dalmacija izravno podložna Beču, ali svu vlast u gradu drže činovnici i časnici iz Lombardije i Venecije. Sredinom 19. stoljeca proširen je dio obale koju su sagrađili Francuzi i formirana je ukupna širina buduće Stare obale, koja nije promijenjena sve do 1953./54., kada je proširen i dio obale ispred Dioklecija-

nove palače (Dioklecijanova obala). Od 1857. do 1859. godine srušen je velik dio tzv. „kapucinskih zidina” i nasuta je obala južno od Lazareta (u međuratnom razdoblju Strossmayerova obala). U tim je godinama grad Split postao najznačajnije privredno sjedište Dalmacije. Iako je tadašnja Austro-Ugarska Monarhija preferirala luke Trst i Rijeku, trgovački promet u splitskoj luci stalno je rastao zbog aktivne trgovine dalmatinskim vinom pa Split ubrzo postaje druga najveća luka, nakon Trsta, na Jadranu. Zajedno s trgovinom započeo je i veći razvoj industrije, koje su nositelji u početku, do 1900. godine, bili domaći poduzetnici.

Proces industrijalizacije općine obilježila je cementna industrija što se temeljila na prirodnim nalazištima sirovine (tupine) koje tradicija počinje 1870. godine otvaranjem „Prve dalmatinske tvornice cementa Gilardi-Bettiza”, sagrađene na Zapadnoj obali u neposrednoj blizini grada. Za autonomne općinske uprave (1860.-1880.) počela je 1871. gradnja lukobrana, tzv. „dige”, koji se pružao od Katalinića briga prema zapadu 477 metara u more. Lukobran je dovršen 1882. godine, ali je poslije u nekoliko navrata izvršeno njegovo pojačanje. Godine 1877. započinje željeznički promet u gradu Splitu. Prethodilo mu je izvođenje željeznickog usjeka koji je u gradski prostor unio neizbrisiv trag, prisutan i danas, te definirao istočnu stranu Gradske luke, nazvanu u međuratnom razdoblju Wilsonova obala. Na tome dijelu Gradske luke, isplaniranim iskopanim materijalom za željeznički koridor, i danas je smještena željeznička postaja. Zbog potreba prekrćavanja tereta od kolodvora su izvedeni kolosijeci u luku, a radi povećanja površine pristaništa izgrađena su dva nova gata: Pristan sv. Petra (izgrađen 1893. godine, a poslije proširen i pojačan) i Pristan sv. Dujma (izgrađen 1911. godine). Na taj se način do Prvog svjetskog rata istočni dio obale Gradske luke razvijao kao velika trgovačka luka, dok je zapadni dio obale primio industrijski karakter.

Godine 1862. usvojen je regulacijski plan općinskog inženjera Locattija.¹ Plan nije sačuvan, tako da se ne može analizirati njegova uloga u razvoju grada tih godina. Plan je navodno, po saznanjima iz kasnijih izvora, regulirao i obalni pojas Gradske luke te smjestaj nove trgovačke luke u Poljudskom zaljevu.²

Godine 1875. usvojen je Građevinski pravilnik (izdan 1877.), a 1886. objavljeni su „Građevni uvjeti za grad Split”.³



PLAN GRADA SPLITA IZ 1914. GODINE

PLAN OF SPLIT FROM 1914

Pitanje donošenja novoga regulacijskog plana grada bilo je potaknuto 1910. godine u sklopu Općinskoga građevnog odsjeka. Tom je prilikom provedeno novo mjerenje grada i okolice pa je izrađen detaljni plan grada Splita i okolice u mjerilu 1:500.

Godine 1914. grupa inženjera Tehničkoga građevnog ureda Općine Split, predvođena ing. Petrom Senjanovićem, izradila je Plan grada Splita u mjerilu 1:2500 (sl. 1), kartu Split i splitsko polje u mjerilu 1:10 000 (sl. 2) u obliku skice generalnog plana regulacije i pravilnik za provođenje plana.⁴ Taj je plan donio uz situaciju postojećeg stanja i smjernice budućeg razvoja te širenja grada prema sjeveru i istoku, s ucrtanim projektiranim ulicama, željeznickim prugama i novogradnjama. Iako plan nije predstavljao službene urbanističke smjernice razvoja grada, on je prvi poznati prikaz regulacije širega gradskog područja. Planirana je izgradnja cijele Gradske luke i znatno proširenje Marjanske obale, gdje je predviđena izgradnja gata koji bi s Mletačkim pristanom s istočne strane formirao zaštićeno pristanište za brodove pred Starom obalom. Sukladno s istočnim dijelom obale Gradske luke, i Zapadna obala namijenjena je lučko-trgovačkoj namjeni, što je bilo preuzeto iz austrijskoga uredovnog projekta. Planom je

SL. 1. PLAN GRADA SPLITA, IZVORNO MJERILO 1:2500, 1914.
FIG. 1 REGULATION PLAN OF SPLIT, SCALE 1:2500, 1914

1 NOVAK, 1978: 407

2 *** 1937.a: 6

3 MUIJAČIĆ, 1965.-1966: 27

4 RADICA, 1931: 120



SL. 2. SPLIT I SPLITSKO POLJE, IZVORNO MJERILLO 1:10 000, 1914.

FIG. 2 SPLIT AND SPLIT'S FIELD, SCALE 1:10 000, 1914

predviđeno nasipavanje obale i izgradnja tri prostrana gata s lukobranom koji bi s postojećim lukobranom na istočnoj obali zatvarao Gradsku luku, ostavljajući ulaz širok tek 140-ak metara. Trgovačka namjena Zapadne obale uvjetovala je planiranje željezničke pruge koja je ucrtana u plan. Nepovoljna situacija u kojoj se grad našao između dvaju koridora željezničke pruge nije nudila kvalitetno rješenje. Između ostaloga, locirana je i nova velika trgovačka luka te industrijska zona na sjevernoj strani splitskog poluotoka, koje su povezane željezničkim koridorima s predviđenim teretnim kolodvorom u Kopilici. Industrijska zona predviđena je u Sjevernoj luci oko uvala Supaval,⁵ a Poljudska luka odabrana je za lokaciju nove trgovačke luke pa je planom u njoj predviđena izgradnja prostranog pristaništa s gatovima. Navodno je položaj nove trgovačke luke također preuzet iz prijašnjega austrijskog projekta. U tadašnjem mjerilu

SL. 3. WERNER SCHÜRMANN: NATJEČAJNI PROJEKT ZA REGULACIJSKI PLAN SPLITA, IZVORNO MJERILLO 1:2500, 1924.

FIG. 3 WERNER SCHURMANN: COMPETITION ENTRY FOR THE REGULATION PLAN OF SPLIT, SCALE 1:2500



grada, Poljudska luka bila je daleka periferija grada pa je ideja smještaja trgovačko-servisnih postrojenja u tome predjelu izgledala logično, osobito ako se uzme u obzir da je – od svih uvala sjevernog dijela obale splitskog poluotoka – Poljudska luka svojom prostranošću i konfiguracijom obale nudila najpovoljnije mogućnosti za izgradnju i razvoj. Ideja lokacije poljudskog predjela za izgradnju nove velike trgovačke luke trajala je dugi niz godina, sve do kraja tridesetih godina 20. stoljeća kada se, spletom okolnosti, trgovačka luka počela graditi u Vranjičkoj luci. To je omogućilo poslijeratnu prenamjenu predjela Poljud u novi gradski sportski centar.

Marjanski poluotok bio je od početka prepoznat kao neprocjenjiv prirodni rezervat grada te se na njemu nije predviđala izgradnja pri izradi regulacijskih planova u međuratnom razdoblju, osim djelomično uz južne i istočne obronke. Odmah poslije Prvoga svjetskog rata počelo je uređivanje staza po Marijanu koji je uskoro postao omiljeno setalište građana.

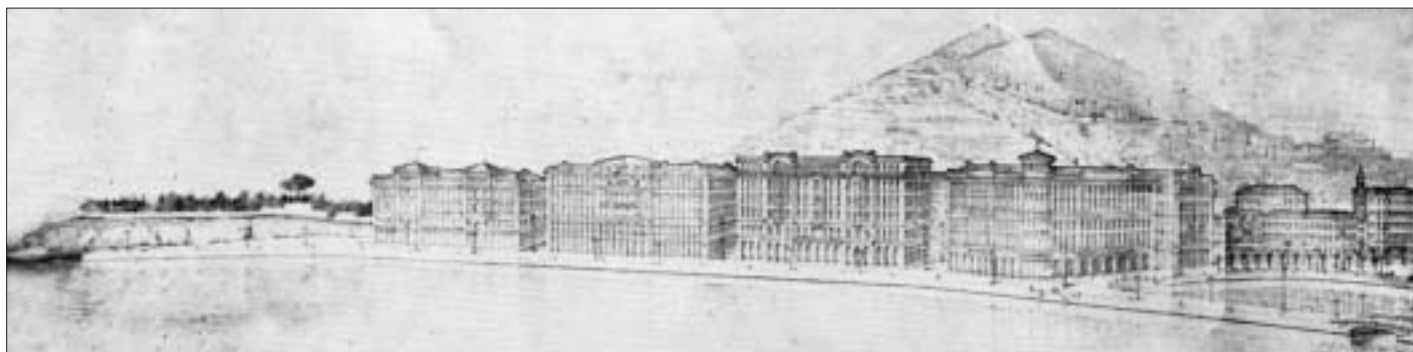
REGULACIJSKI PLAN GRADA SPLITA IZ 1926. GODINE

REGULATION PLAN OF SPLIT FROM 1926

Nakon Prvoga svjetskog rata i sloma Monarhije, grad Zadar – dotadašnje upravno sjedište Dalmacije – ostaje izvan granica novoformirane Države Srba, Hrvata i Slovenaca pa Split preuzima njegovu ulogu. Koncentracija trgovačke i političke moći rezultat će naglim razvojem privrede i priljevom stanovništva. Tadašnji fond stambenog i poslovnog prostora u gradu nije ni približno zadovoljavao novonastale potrebe, što je rezultiralo neodgovornom potrebom za strukturnom organizacijom komunalne politike.

Općinsko upraviteljstvo, svjesno važnosti donošenja novoga regulacijskog plana koji bi usmjerio razvoj i zadovoljio nagomilane potrebe grada u novonastalim okolnostima, nastavilo je ubrzanim tempom rad na započetim pripremnim podlogama. U tu je svrhu 1920. ustanovljen u općinskom Tehničkom uredu novi Geodetski odsjek koji je izveo prvi dio predradnji za izradu regulacijskog plana. Tako je 1921. godine dovršen visinski plan Splita i okolice u mjerilu 1:2500 koji je činio podlogu za raspisivanje međunarodnog natječaja 1923. godine. Rezultati natječaja 1924. nisu donijeli prvu nagradu, već je daljnja razrada plana povjerena arhitektu Werneru Schürmannu, autoru jednoga od dvaju drugonagrađenih radova, čije je rješenje procijenjeno kao najprihvatljivije (sl. 3).

5 MULJIĆ, 1965.-1966: 28



SL. 4. FABIJAN KALITERNA: PERSPEKTIVNI IZGLED ZAPADNE OBALE, 1919.

FIG. 4 FABIJAN KALITERNA: WEST COAST, PERSPECTIVE, 1919

Tijekom 1925. arhitekt Schürmann dolazi u Split i zajedno s posebnim mjesnim odborom dovršava konačni regulacijski plan grada Splita, koji se sastojao od Generalnog plana u mjerilu 1:2500 (sl. 5) i Detaljnog plana u mjerilu 1:500. Plan je usvojen na Općinskom vijeću 1926. godine, ali čekanje na konačno odobrenje Ministarstva građevina odgodilo je konačno odobrenje plana od strane župana do sredine 1928. godine. U međuvremenu je krajem 1927. propisana Uredba dopune Građevnog pravilnika iz 1886. za područje grada Splita, koja je donijela nove načine i kategorije građenja koje su se odnosile na izradeni regulacijski plan.⁶

Konačno prihvaćeni regulacijski plan grada Splita zadao je smjernice razvoja obalnoga pojasa splitskog poluotoka. Za razliku od plana iz 1914., ovim je planom Zapadna obala namijenjena reprezentativnoj stambenoj izgradnji, s predviđenom šetnicom uz more. Predviđena nova teretna luka na sjevernoj strani splitskog poluotoka trebala je rasteretiti Gradsku luku servisnih sadržaja i njen obalni pojas iskoristiti u reprezentativne svrhe.

Tih se godina dosta polemiziralo o hotelskoj izgradnji u Gradskoj luci, od koje je zaživjela jedino ideja izgradnje hotela „Ambasador” na Marjanskoj obali. Prvu poznatu studiju reprezentativne izgradnje Zapadne obale izradio je arhitekt Fabijan Kaliterna 1919. godine, koji je predložio historicističku izgradnju hotela i javnih zgrada sa šetnicom uz more, po uzoru na gradske šetnice na Azurnoj obali, na kojoj je kratkotrajno boravio tijekom rata⁷ (sl. 4).

U tom je prijedlogu predviđena izgradnja novoga gata na Marjanskoj obali, koji bi s produženim postojećim Mletačkim gatom na zapadu zatvarao predviđenu marinu ispred gradske jezgre. Time je ostvarena pjesačka zona ispred gradske jezgre, dok bi se kolni promet između istočnog i zapadnog dijela obale odvijao preko gatova spojenih pokret-

nim željeznim mostom. Toj se ideji vratio i 1941. u studiji u kojoj je predložio regulaciju cijele Gradske luke.

Arhitekt Schürmann prepustio je odabir lokacije sjeverne trgovačke luke lokalnim vlastima i struci, koja je zadržala ideju njena smještaja u Poljudskom zaljevu.

U Sjevernoj luci, istočno od Poljudskog zaljeva, smješteni su servisno-industrijski sadržaji: brodogradilište, *pazar* za blago, željezničke radionice, ložionica... Još 1926. brodogradilište „Jug” pribavilo je posjed na toj lokaciji pa je započela izgradnja brodogradilišta koje će 1931., osnutkom brodogradilišta „Split”, doživjeti intenzivan razvoj i uskoro će postati jedno od najvećih brodogradilišta na Jadranu.

Na južnim obroncima Marjanskog poluotoka predviđena je nešto veća rezidencijalna zona izgradnje, a u gradski prostor interpolirani su ozelenjeni gradski potezi i sportsko-rekreacijske zone. Tako je i u predjelu uza Sustjepan, na zapadnom kraju Gradske luke, smješten sportski centar sa sportskom lučicom, stadionom te igralištima za nogomet i tenis, a u uvali Bačvice unesena je u plan već postojeća lokacija kupališta.

SL. 5. REGULACIJSKI PLAN SPLITA, IZVORNO MJERILO 1:2500, 1925.

FIG. 5 REGULATION PLAN OF SPLIT, SCALE 1:2500, 1925



6 *** 1927: 269-272

7 PLEJIC, 2003: 146



SL. 6. NIKOLA DOBROVIC, VLADIMIR MARŠAL:
NATJEČAJNI PROJEKT ZA BAČVICE, 1930.
FIG. 6 NIKOLA DOBROVIC, VLADIMIR MARŠAL:
COMPETITION ENTRY FOR BAČVICE, 1930

REGULACIJA BAČVICA I MEJA

REGULATION OF BAČVICE AND MEJE

Prvo kupalište na Bačvicama sagrađeno je 1891. godine, a nakon što je ono srušeno u nevremenu 1915., vojska je sagrađila uz obalu novo kupalište s nekoliko drvenih kabina. Nakon rata, 1919. godine Općina kupuje kupalište, popravlja ga i otvara novo „Općinsko kupalište”, te ga uskoro u nekoliko navrata proširuje i uređuje uvalu. Međunarodni natječaj za regulaciju predjela Bačvica, zajedno s izgradnjom novoga morskog kupališta, prvotno je raspisan prilikom natječaja za regulacijski plan grada Splita 1924. godine, ali zbog nekvalitetnih i malobrojnih pristiglih radova natječaj nije uspio.⁸ Sljedeći natječaj za regulaciju Bačvica uslijedio je 1930. na poticaj Društva „Bačvice”, osnovanoga 1927. godine. Program je obuhvaćao područje od Katalinica briga na zapadu sve do uvale Zenta na istoku. Prva nagrada nije dodijeljena, a najbolje plasiran bio je natječajni rad arhitekata Nikole Dobrovica i Vladimira Maršala, koji je bio drugonagrađen zbog toga što bi njegova izvedba premašivala financijske mogućnosti grada. Projektom je predviđena suvremena moderna kupališna zgrada na sredini uvale Bačvice, dok je na istočnom dijelu predviđen morski bazen. Čitav predio Bačvica bio je predviđen za izgradnju nizova vila ili hotelskih zgrada, dok su zdravstveni i sportski objekti smješteni na obali oko uvale Firule i Zenta⁹ (sl. 6). Iako je u početku bilo odlučeno da arhitekt Dobrović razradi projekt kupališne zgrade za izvedbu, nakon žučnih polemika u javnosti i financijske nemoci grada, nažalost, do realizacije toga izuzetnog projekta nije došlo. Dobrović je svojedobno čak nudio besplatnu projektnu dokumentaciju sa ciljem da se zgrada izvede, ali ni to nije urodilo plodom. Projekt regulacije predjela Bačvica i izgradnje kupališta poslije je povjeren arhitektu Lavoslavu Horvatu čiji je plan usvojen kao osnova za daljnji razvitak splitskog kupališta. Napuštena je zamisao o smjštaju zgrade na sredini

SL. 7. JOSIP PLEČNIK: PRIJEDLOG REGULACIJE I UREĐENJA STARE OBALE, 1929.
FIG. 7 JOSIP PLEČNIK: REGULATION AND DEVELOPMENT OF THE OLD COAST, PROPOSITION, 1929



uvale i odabrana je lokacija za izgradnju na istočnom dijelu uvale, gdje je zgrada kupališta izgrađena u razdoblju od 1938. do početka Drugoga svjetskog rata po projektu arhitekta Prospera Čulica i Borisa Katunarica iz Tehničkog odjeljenja Gradskog poglavarstva. Projekt izvedene zgrade rađen je pod očitim oblikovnim utjecajem Dobrovićeva projekta, ali nije ni blizu dosegao njegovu arhitektonsku kvalitetu.

Predio Meja, na južnim obroncima Marjanskog poluotoka, bio je predviđen regulacijskim planom za izgradnju stambenih vila, u neposrednoj blizini kojega se nalazila lokacija novoga gradskog sportskog centra. Taj reprezentativni predjel grada na južnim obroncima Marjanskog poluotoka nije bio naseljen prije Prvoga svjetskog rata, a regulacijskim planom prepoznata vrijednost toga dijela grada usmjerila je njegov razvoj u smislu rezidencijalne izgradnje koja je potrajala sve do danas.

Društvo „Meje”, osnovano 1930. i potaknuto nedavnim inicijativom Društva „Bačvice” glede uređenja njihova predjela grada, raspisalo je 1931. natječaj za regulacijski plan Meja. Natječaj je bio organiziran na gradskoj razini jer je Društvo smatralo da bi lokalni arhitekti mogli ponuditi najbolje rješenje regulacije toga predjela grada. Međutim, odaziva nije bilo pa natječaj nije uspio, te je Društvo „Meje” povjerilo izradu plana arhitektima Ljubisi Mihajloviću i Milivoju Radovanoviću. Oni su nakon visemjesečnog studiranja na terenu i prema smjernicama Društva izradili prijedlog regulacijskog plana koji je 1932. odobren.

REGULACIJA STARE OBALE

REGULATION OF OLD COAST

Osnutkom Primorske Banovine 1929., zbog povećanja upravnog aparata javila se potreba izgradnje zgrade Banske palače. Za tu je svrhu predviđena lokacija nekadašnjih Lazareta ispred Dioklecijanove palače. Prije raspisivanja natječaja lokalne su vlasti konzultirale tada uvaženog autoriteta struke, arhitekta Plečnika, glede predviđene lokacije Banske palače. Tom je prilikom arhitekt Plečnik izradio prijedlog regulacije i uređenja cijele Stare obale, s novopredviđenom izgradnjom hotela i zgrade Banovine (sl. 7). Projektom je Francuska obala dvostruko proširena i na njoj je predviđena izgradnja longitudinalne zgrade hotela ispred postojećih objekata na obali. Na mjestu postojeće zgrade Lučke kapetanije, koja je po ovom prijedlogu trebala biti srušena, predviđen je manji hotel na istom pravcu kao i onaj na Francuskoj obali, dok je istoč-

8 TUŠEK, 1994: 42

9 TUŠEK, 1994: 55

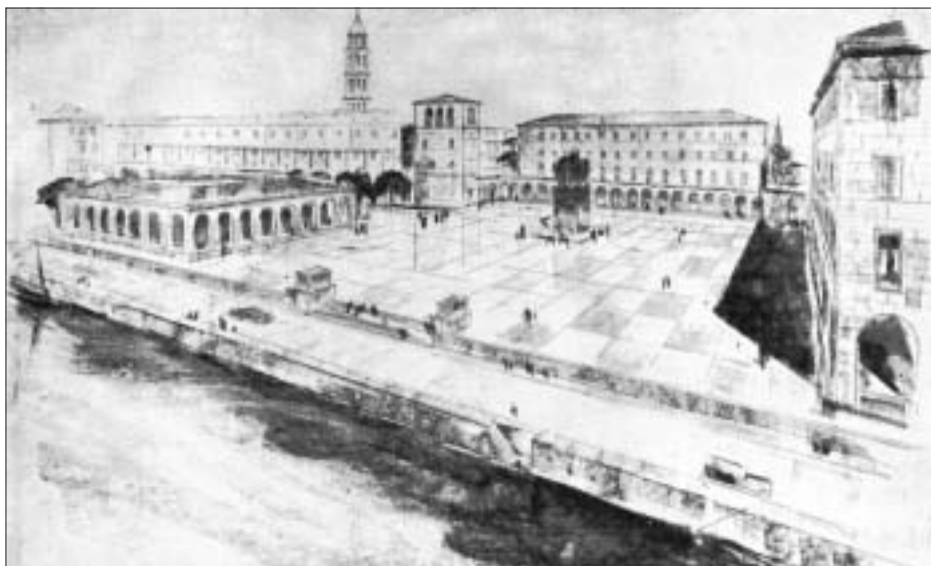
no od njega projektirana zgrada Banske palače. Projekt je zanimljiv po svome pristupu oblikovanja u tipičnoj maniri Plečnikova vokabulara i ujedno je jedina poznata Plečnikova arhitektonska intervencija za grad Split.

Natječaj za Bansku palaču, koji je bio raspisan sljedeće, 1930. godine, nije donio prihvatljivo rješenje, kao ni kasnije predloženi zajednički projekt članova žirija, kipara Ivana Mestrovica i arhitekta Drage Iblera. Za regulaciju i planiranje obalnog pojasa interesantna je Studija za situiranje Nacionalnog spomenika i nove Banovinske palače u Splitu iz 1935. godine, koju je izradio ing. Petar Senjanović uz arhitektonsku suradnju arhitekta Josipa Pičmana, i to prema ideji rješenja obale pred Dioklecijanovom palačom dr. Josipa Smodlake (sl. 8, 9). Studija je nastala kao reakcija na aktualizirano pitanje izgradnje Banske palače 1934. godine, kada je odlučeno da će se zgrada smjestiti u produžetku zgrade Direkcije pomorskog saobraćaja na Mletačkoj obali, te su već bili naručeni i napravljeni projekti za tu lokaciju od strane zagrebačkog arhitekta Ante Grgića. Predloženom je studijom zgrada Banske palače premještena na lokaciju Pazara, istočno od Dioklecijanove palače, a pred njom je bio planiran prostorni trg s nacionalnim spomenikom koji bi definirao istočni kraj Stare obale. Ta je studija izazvala veliku pozornost u stručnim krugovima, ali do realizacije toga projekta nije došlo, štoviše – Banska palača sagrađena je 1940. na sasvim novoj lokaciji, na Zapadnoj obali.

IZMJENA REGULACIJSKOG PLANA I DEFINIRANJE LOKACIJE NOVE TRGOVAČKE LUKE

CHANGE OF REGULATION PLAN AND NEW LOCATION FOR COMMERCIAL PORT

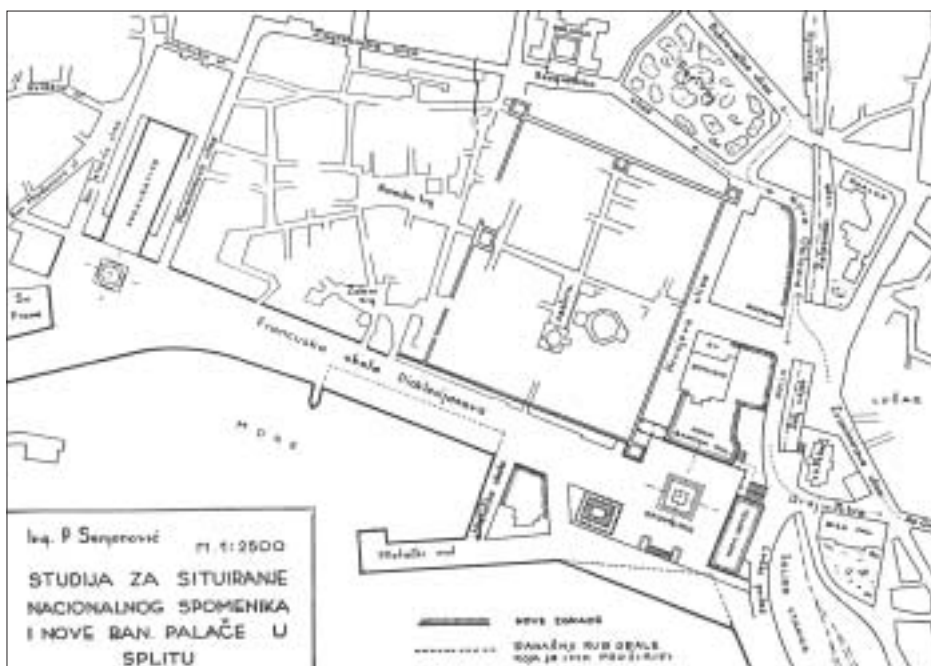
Godine 1931. proglašen je novi Građevinski zakon.¹⁰ Tom su se prilikom postojeći regulacijski planovi, kao što je bio splitski, trebali sadržajno usuglasiti s odredbama novog zakona. Ova situacija otvorila je polemiku oko potrebe mijenjanja postojećega regulacijskog plana. Razrada novoga regulacijskog plana produžila se sve do 1937., kada je Regulatorni odbor pod vodstvom Građevinskog odbora završio uređajnu osnovu koja se sastojala od Regulatornog plana (sl. 10), Uredbe za izvođenje regulatornog plana i Građevinskog pravilnika. Izmijenjenim planom predviđena je izgradnja poteza uza Zapadnu obalu visine iznad četiri kata, koji bi završavao s javnom građevinom na južnom kraju. Naime, još 1936. odlučeno je da će se na tome mjestu konačno izgraditi Banska palača, pa je iste godine bio raspisan i natječaj. Planirano



SL. 8. PETAR SENJANOVIĆ I JOSIP PIČMAN: PERSPEKTIVNI IZGLED NOVOG TRGA NA ISTOČNOM KRAJU STARE OBALE, 1935.
FIG. 8 PETAR SENJANOVIĆ AND JOSIP PIČMAN: NEW SQUARE IN THE EASTERN PART OF THE OLD COAST, PERSPECTIVE, 1935

je i izvođenje gata na Marjanskoj obali koji bi s Mletačkim pristanom formirao pristanište na Staroj obali. Plan je lokaciju novog kolodvora i trgovačke luke zadržao na starome mjestu. Međutim, uskoro je polemika o regulaciji luke na sjevernoj obali splitskog poluotoka ponovno aktualizirana. Naime, krajem 1936. bilo je konačno odlučeno završavanje unske pruge. Skorašnja izgradnja unske pruge uvjetovala je sto hitniju izgradnju nove velike trgovačke luke i željezničke postaje kako bi se mogao trgovački promet normalno odvijati jer su postojeća željeznička stanica i stara

SL. 9. PETAR SENJANOVIĆ I JOSIP PIČMAN: STUDIJA ZA SITUIRANJE NACIONALNOG SPOMENIKA I BANOVINSKE PALAČE U SPLITU, 1935.
FIG. 9 PETAR SENJANOVIĆ AND JOSIP PIČMAN: STUDY FOR THE LOCATION OF NATIONAL MONUMENT AND BANOVINA'S PALACE IN SPLIT, 1935





SL. 10. REGULACIJSKI PLAN SPLITA, IZVORNO MJERILO 1:2500, 1937.

FIG. 10 REGULATION PLAN OF SPLIT, SCALE 1:2500, 1937

trgovačka luka u Gradskoj luci već bile preopterećene i nisu mogle primiti sav predviđeni promet robe i putnika. Inženjerska komora u Splitu zauzela je stajalište da se nova trgovačka luka gradi, kako je i predviđeno, u Poljudskoj luci. Međutim, Ministarstvo saobraćaja u Beogradu, koje je odobravalo izgradnju jadranskih luka i u sklopu kojega je kao pomoćnik ministra saobraćaja djelovao i ing. Petar Senjanović, odlučilo je izgraditi novu splitsku luku u Vranjičkom zaljevu, i to zbog toga što bi trošak za luke i željezničke radove u toj uvali bio daleko manji od onih u Poljudskoj.¹¹ Stručni odbor Udruženja inženjera i arhitekata ustrajao je u svojoj odluci o optimalnom rješenju trgovačke luke u Poljudskom bazenu, iznoseći prednosti glede nautičke i navigacijske sigurnosti, pogodnog sidrišta, mogućnosti proširenja luke, potrebne dubine mora, površine za slagališta, primjerene povezanosti sa željeznicom i gradom, mogućnosti izgradnje naselja uz luku, te navodno povoljnijih troškova za izgradnju.¹² Stoga je sredinom 1938. godine od strane Ministarstva saobraćaja formirano povjerenstvo stručnjaka za luke, s bolonjskim sveučilišnim profesorom dr.ing. Henricom Coenom Caglijem na čelu, koje je presudilo u korist Vranjičke luke. Tom je odlukom započeta izgradnja velike trgovačke luke u predjelu Vranjičkog zaljeva

SL. 11. FABIJAN KALITERNA: PERSPEKTIVNI IZGLED ZAPADNE OBALE, 1940.

FIG. 11 FABIJAN KALITERNA: WEST COAST, PERSPECTIVE, 1940



koji je, sa susjednom zapadnom uvalom u kojoj se razvijalo postrojenje brodogradilišta, do današnjih dana definirao sjeveroistočni dio obalnog pojasa splitskog poluotoka. Poljudski zaljev ostao je slobodan nakon što se odustalo od dugogodišnje planirane luke izgradnje pa je poslije Drugoga svjetskog rata postao gradsko sportsko rekreacijsko središte s gradskim stadionom, dok je od ideje predviđenoga sportskog centra pokraj Sustjepana izgrađeno jedino plivalište 1936. godine.

Razrađen novi regulacijski plan iz 1937. Ministarstvo građevina usvojilo je tek 1938. godine. Međutim, tim je planom bila zadržana stara lokacija željezničke postaje i lokacija trgovačke luke u Poljudskom zaljevu, koje su u međuvremenu već bile promijenjene. Sve je to, uz neke druge primjedbe na plan, otvorilo novu polemiku te je imenovan poseban odbor stručnjaka koji bi trebao ispraviti nedostatke promijenjenoga regulacijskog plana. Ispravljeni plan bio je prihvaćen na sjednici Općinskog vijeća tek sredinom 1940. godine, no još iste godine potpisnik prihvaćenog plana, arhitekt Fabijan Kaliterna, podnosi Gradskom poglavarstvu „Utok protiv Regulacionog plana Splita”,¹³ te početkom 1941. obrazlaže svoja stajališta glede potrebnih promjena u Trgovačko-industrijskoj komori, a poslije ih razvija u posebnu Studiju regulacije grada koju je dovršio 1944. godine.

Predložena studija (sl. 11, 12) regulirala je prometnu infrastrukturu grada u smislu povezivanja Gradske luke i nove predviđene trgovačke luke u Vranjičkom zaljevu jakim prometnom arterijom širine najmanje 25 metara po trasi tadašnjeg usjeka željezničke pruge, ali na razini okolnog terena, a ne u usjeku kao do tada. Tom bi trasom bile postavljene i željezničke tračnice u razini ulice za električnu željeznicu i tramvaj, po kojima bi i dalje dolazili, po potrebi, vagoni u staru luku. Arhitekt Kaliterna ponavlja ideju koju je bio predložio u svojoj idejnoj studiji iz 1919. godine o zatvaranju bazena pred Starom obalom, koja bi na taj način postala isključivo pješačka, dok bi se kolni promet odvijao preko produženoga Mletackog pristani i novoizgrađenog gata sa zapadne strane, koji bi bili spojeni željeznim pokretnim mostom za ulaz brodova. Na Zapadnoj i Wilsonovoj obali predložena je izgradnja niza četverokatnica u obliku meandra koji omogućuje povećanje pročelja prema obali i stvara javne ozelenjene prostore orijentirane prema moru. U prijedlogu je zadržana zamisao iz studije ing. Senjanovića i arh. Picmana iz 1935. godine o formiranju trga na istočnom dijelu Stare obale s predviđenom

11 *** 1936: 6

12 *** 1937.b: 5

13 PLEJIĆ, 2003: 155

novom izgradnjom na području Pazara. Tim je ambicioznim projektom bilo također predviđeno rušenje kućica uz južni zid Dioklecijanove palače i Lučke kapetanije, ali ta studija nije utjecala na daljnju regulaciju gradskoga obalnog pojasa. Naime, početkom travnja 1941. Prvi svjetski rat naglo je prekinuo to burno razdoblje planiranja i izgradnje grada u kojem su bile definirane odrednice gotovo čitavoga obalnog pojasa splitskog poluotoka. Nakon Drugog svjetskog rata, smjernice razvoja planirane u međuratnom razdoblju usmjerile su razvoj obalnog pojasa u drugoj polovici 20. stoljeća, pa sve do danas.

ZAKLJUČAK

CONCLUSION

Obalni pojas primorskoga grada predstavlja njegov najdragocjeniji urbani prostor, cijom se namjenom utječe na cjelokupan prostorni razvitak grada. Grad Split doživio je u međuratnom razdoblju, postavi se najvažniji centar nove države na istočnoj obali Jadrana, svoj intenzivan razvoj i izgradnju. U tom razdoblju intenzivnog širenja grada Splita – urbanistički planovi te predloženi projekti i studije definirali su karakter cjelokupnoga obalnog pojasa splitskog poluotoka, koji je bio namjenski usmjeren u različitim pravcima. Južni dio poluotoka namijenjen je rezidencijalnim i reprezentativnim sadržajima, uz prisutnost stare trgo-

vačke luke na istočnom dijelu Gradske luke, dok je sjeverni obalni pojas planirano namijenjen servisno-industrijskoj zoni. Urbanističkim planovima predviđena lokacija velike trgovačke luke u Poljudskom zaljevu zbog ekonomskih je razloga krajem tridesetih godina premještena u Vranjički zaljev. To je rezultiralo kasnijom prenamjenom Poljuda u sportski gradski centar u drugoj polovici XX. stoljeća, sa susjednom lokacijom Lore kao vojne ratne luke, čime je taj predjel sjevernoga dijela obalnog pojasa splitskog poluotoka, uz neizgrađenu sjevernu obalu Marjana, ostao posteden industrijsko-servisne namjene.

Funkcionalna polarizacija splitskog poluotoka sadržajno je definirala karakter obalnog pojasa koji je ostao prisutan sve do danas. Koncentracija servisno-industrijskih sadržaja na sjeveroistočnom dijelu splitskog poluotoka, inicirana smještajem nove trgovačke luke na tome mjestu krajem međuratnog razdoblja, spriječila je mogućnost povezivanja gradskoga obalnog pojasa i susjedne Kaštelanske rivijere te je usmjerila rezidencijalno širenje grada prema istoku.

Temeljito sagledavanje mehanizama koji su uzrokovali definiranje karaktera obalnog pojasa grada važni su u spoznavanju budućih smjernica razvoja. Pravodobno planiranje i prepoznavanje vrijednosti obalnog pojasa primorskoga grada temeljni su elementi njegova prostornog razvitka.



SL. 12. FABIJAN KALITERNA: PRIJEDLOG REGULACIJE SPLITSKE OBALE, 1940.

FIG. 12 FABIJAN KALITERNA: REGULATION OF SPLIT'S COAST, PROPOSITION, 1940

LITERATURA
BIBLIOGRAPHY

1. IVANIŠEVIĆ, V.; KARLOVAC, M.; KODL, J.; MATOŠIĆ, D.; NONVEILLER, E. (1937.), *Nova splitska luka*, „Tehnički list”, 19 (7-8): 89-93, Zagreb
2. KECKEMET, D. (1976.), *Moderna arhitektura u Dalmaciji*, „Arhitektura”, 30 (156-157): 65-79, Zagreb
3. MULJAČIĆ, S. (1958.), *Kronološki pregled izgradnje Splita u XIX i XX stoljeću (1806.-1958.)*, u: „Zbornik Društva inženjera i tehničara”: 61-95, Split
4. MULJAČIĆ, S. (1959.-1960.), *Historijat izgradnje priobalnog pojasa u splitskoj luci, od Matejuskve do Sustipana*, „URBS”: 43-66, Split
5. MULJAČIĆ, S. (1965.-1966.), *Urbanistički razvitak Splita i regulacioni planovi od početka XIX st. do 1944. g.*, „URBS”: 25-33, Split
6. NOVAK, G. (1978.), *Povijest Splita*, Čakavski sabor, Split
7. PIPLOVIĆ, S. (1978.), *Doprinos Petra Senjanovića uređenju starog Splita*, „Kulturna baština”, 5 (7-8): 60-69, Split
8. PIPLOVIĆ, S. (1982.-1983.), *Zaštita graditeljske baštine u prvom urbanističkom planu Splita*, „Godišnjak zaštite spomenika kulture Hrvatske”, 8-9 (8-9): 17-27, Zagreb
9. PIPLOVIĆ, S. (1999.), *Prometni terminal u splitskoj luci*, „Kulturna baština”, 21 (30): 147-171, Split
10. PLEJIC, R. (2003.), *Utjecaj praske škole na arhitekturu moderne u Splitu*, doktorska disertacija, Arhitektonski fakultet, Zagreb
11. PROSPER, Č. (1929.), *Razvitak grada Splita 1919.-1929.*, u: *Jugoslavija na tehničkom polju* [ur. KUŠEVIĆ, R.], Udruženje jugoslavenskih inženjera i arhitekata: 272-277, Beograd
12. RADICA, B. (1931.), *Novi Split: Monografija grada Splita od 1918.-1930. godine*, Hrvatska štamparija Gradske štedionice, Split
13. TUŠEK, D. (1994.), *Arhitektonski natjecaji u Splitu 1918.-1941.*, Društvo arhitekata Splita, Split
14. *** (1927.), *Uredba splitske oblasne općine o dopunju 41. gradjevnog pravilnika za Dalmaciju od 15. veljače 1886. l.p.z.br.11, koja vrijedi za područje grada (općinskog odlomka)*, „Službeni glasnik”, 5 (37), 22. 12.: 269-272, Split
15. *** (1931.), *Gradevni zakon*, „Službeni glasnik Primorske banovine”, 9 (16), 28. 07.: 369-384, Split
16. *** (1936.), *Izgradnja jadranskih luka*, „Jadranski dnevnik”, 3 (240), 24. 12.: 6, Split
17. *** (1937.a), *Gradnja nove splitske luke*, „Jadranski dnevnik”, 4 (56), 08. 03.: 6, Split
18. *** (1937.b), *Poljudski basen je najpodesniji za izgradnju jedne moderne luke*, „Jadranski dnevnik”, 4 (138), 16. 06.: 5, Split

IZVORI
SOURCES

IZVORI ILUSTRACIJA

ILLUSTRATION SOURCES

- | | |
|-----------------|-------------------------|
| SL. 1., 2., 10. | MUZEJ GRADA SPLITA |
| SL. 3. | TUŠEK, 1994: 231 |
| SL. 4. | MULJAČIĆ, 1959-1960: 54 |
| SL. 5. | TUŠEK, 1994: 232 |
| SL. 6. | TUŠEK, 1994: 240 |
| SL. 7. | PLEJIC, 2003: 48 |
| SL. 8., 9. | MULJAČIĆ, 1959-1960: 59 |
| SL. 11. | MULJAČIĆ, 1959-1960: 55 |
| SL. 12. | PLEJIC, 2003: 156 |

ARHIVSKI IZVOR

ARCHIVE SOURCE

1. Muzej grada Splita, Papaliceva 1, Split

SAŽETAK

SUMMARY

COASTAL STRIP OF SPLIT IN URBAN PLANS, PROJECTS AND STUDIES BETWEEN 1914 AND 1941

Regulation plans and studies in the period between the two World Wars defined the character of the whole coastal strip of Split's peninsula.

Until the First World War Split was mainly oriented to the town port – a large natural bay in the southern part of the Split's peninsula with an ancient town nucleus. Trade exerted a major influence on the town development through centuries. The port of Split had no significance in the period of Austro-Hungarian Monarchy since Rijeka and Trieste had a more prominent and important role. Although the first regulation plan was drawn up during the period of Austro-Hungarian Monarchy (adopted in 1862), local town authorities lacked the economic power to support the development of the town. In the second half of the 19th century industrial development and railway construction stimulated trade development and transformed Split into a modern urban centre. By the end of the 19th century patriotic feelings were awakened. The education of local professionals meant liberation from foreign influences on the town planning and development. In the early 20th century the need to work out a new modern regulation plan seemed vital. As a result, an urban plan of Split and its surroundings was developed in 1914. It showed the existing condition as well as the designed streets, new buildings and railway. It was not an official regulation plan but more a future development plan of the

town viewed by local professionals. The plan regulated the coastal strip of the Split's peninsula. Its main drawback, however, was an unbalanced relationship between the residential urban areas and the communal / service ones. Still, some of its features such as the location of a new trade port in Poljud bay remained in the official regulation plan of the town ten years later.

After the First World War Split became the major Dalmatian administrative and trade centre and the main Adriatic port of the new Slavic state. Concentration of political and economic power brought about a rapid development of the town. An international competition for regulation plans was announced as early as 1923. In 1926 a new regulation plan of the town was adopted.

The value of the coastal strip of the wider town region was clearly recognized and its planning carefully handled. Its development was channeled in various directions. The southern part of the peninsula was intended for habitation whereas the northern coastal strip was reserved primarily for industry. The town's further development and expansion eastwards – a trend that is still going on today – was strongly marked by such a polarization.

Such an urban organization initiated endless discussions in those years. Economic power and a dynamic development of the town showed the need for its further regulation and consequently pro-

voked a wide range of different professional opinions about its future.

The new Law on Building from 1931 required coordination between the existing regulation plan and new provisions. As a result, a new regulation plan was drawn up and adopted by the Ministry of Architecture in 1938. Due to some necessary corrections the final plan was adopted in 1940.

Discussion about the location of a new trade port marked the final years of a tumultuous period between the two Wars. In spite of the fact that local professionals considered Poljud bay as the best possible location for a trade port which was planned to be there by the regulation plan as well, the Ministry of Traffic, due to economic circumstances, relocated the trade port into the Vranjički bay and initiated its construction. In this way the Poljud bay was left free for the construction of a new sports and recreation complex after the war and became the only urban area on the northern coast of Split's peninsula without service or industrial features together with the unbuild coastal strip of the northern part of Marjan's peninsula.

Besides official regulation plans a few preliminary studies regarding the coastal urban strip were made in that period as well. Although being just individual solutions to the regulation issue, they nevertheless provide a valuable insight into a creative atmosphere of professional circles in that period.

VEDRAN DUPLANČIĆ

BIOGRAFIJA

BIOGRAPHY

VEDRAN DUPLANČIĆ, dipl.ing.arh., rođen je 1974. godine u Splitu. Diplomirao je na Arhitektonskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu 1998. godine, gdje je i zaposlen od 2000. godine kao znanstveni novak i asistent na kolegijima Arhitektonske konstrukcije i fizika zgrada I-IV. Od 2000. do 2002. radi na znanstvenoistraživačkom projektu „Atlas arhitekture Republike Hrvatske – 20. i 21. vijek“, a od 2002. na znanstvenoistraživačkom projektu „Arhitektonske konstrukcije u funkciji zaštite okoliša“. Poslijediplomski znanstveni studij „Graditeljsko naslijeđe“ apsolvirao je 2002. godine.

VEDRAN DUPLANČIĆ, Dipl.Eng.Arch. He graduated from the Faculty of Architecture in Zagreb in 1998 where he has been employed since 2000 as a junior researcher and an assistant conducting the course in Architectural Structures and Building Physics I-IV. From 2000 to 2002 he has been engaged in the scientific research project on „Atlas of Croatian Architecture – 20th and 21st centuries“ and since 2002 he has been working on the research project on „Architectural Structures and Environmental Protection“. He completed his post-graduate program (all but dissertation) in Built Heritage in 2002.

