

Irena Kraševac

Institut za povijest umjetnosti, Zagreb

Sanja Žaja Vrbica

Sveučilište u Dubrovniku, Odjel za umjetnost i restauraciju, Dubrovnik

## Ograda Otta Wagnera kao primjer urbane opreme Beča i Dubrovnika

Prethodno priopćenje – *Preliminary communication*

Primljeno – *Received* 25. 9. 2016.

UDK: 72Wagner, O.

712.35:625.4(497.5Dubrovnik)

### Sažetak

Prostorno planiranje Dubrovnika krajem 19. i početkom 20. stoljeća uključilo je širenje grada prema zapadnoj strani i bolje prometno povezivanje Gruža sa starim gradom. Trasiranje ceste kojom je prošla i tramvajska pruga na predjelu Boninovo, uključilo je postavljanje zaštitne ograde na samom rubu ceste i strme litice prema moru. Na temelju arhivskoga gradiva sačuvanog u Državnom arhivu u Dubrovni-

ku, članak rekonstruira projekt uvođenja tramvaja u Dubrovnik i s tim povezane urbanističke zahvate na Boninovu te dopremu i postavljanje kovane ograde izrađene u bečkoj tvornici »IG. Gridl« prema nacrtima arhitekta Otta Wagnera za bečku gradsku željeznicu. Ograda predstavlja zanimljiv primjer bečke secesijske urbane opreme vješto uklopljene u dubrovačke vizure.

*Ključne riječi:* Dubrovnik, urbanističko planiranje, urbana oprema, Otto Wagner, kovana ograda

### Urbana oprema Otta Wagnera za bečku gradsku željeznicu

Urbanistički razvoj gradova u 19. stoljeću uvjetovan je snažnim razvojem cjelokupne gradske infrastrukture. Polazeći od arhitekture kao primarne sastavnice gradogradnje, 19. stoljeće u nastojanju obuhvaćanja cjelokupnog fenomena 'gradnje' zahvaća široki lúk prostornog planiranja, trasiranja cesta, željezničkih i tramvajskih pruga s ciljem povezivanja i urbaniziranja postojećih i novih dijelova grada, pri čemu je snažan zamašnjak bio tehnički i tehnološki razvoj te njegova primjena u svim dijelovima gradskog života.

Jedna od bitnih značajki gradova na prijelazu 19. u 20. stoljeće njihova je urbana oprema rađena uglavnom prema nacrtima arhitekata i inženjera, stilski iznimno dotjerana i kvalitetno uklopljena u gradske prostore. Među ponajboljim primjerima identificiranja grada s njegovim arhitektom je suodnos Beča i Otta Wagnera, koji je obilježio jednu važnu epohu razvoja i snažno utjecao na vizualni identitet grada. Osim znamenitih arhitektonskih izvedaba koje su generirale

razvoj moderne arhitekture, Otto Wagner bio je uključen i u projekt izgradnje bečke gradske željeznice (*Stadtbahnprojekt*), što je, između ostalog, podrazumijevalo projektiranje nadvožnjaka, mostova, tunela i željezničkih postaja. Godine 1892. utemeljena je Comission für Verkehrsanlagen, a u travnju 1894. Otto Wagner postaje umjetnički savjetnik te komisije zadužen za planiranje gradske željeznice i regulaciju dunavskog kanala. Kako bi se radovi izveli na vrijeme, osnovan je atelijer u kojem je zaposlio 70 suradnika; voditelj atelijera i glavni crtač bio je Joseph Maria Olbrich, a ostali suradnici bili su tada vrlo mladi arhitekti na početku karijere Josef Hoffmann, Max Fabiani i Jože Plečnik.<sup>1</sup> Wagner je osobno nadzirao planiranje i izvedbu svakog detalja, te je upravo urbana oprema koju je kreirao za bečku gradsku željeznicu bitna i neizostavna karakteristika njegova cjelokupnog djela (sl. 1).

Otto Wagner je iznimnu pažnju pridavao arhitektonskom crtežu kao primarnom mediju arhitekta i skicama iz kojih se razvija primarna ideja, što je naročito naglašavao polazni-



1 Razglednica Beča iz 1903. s motivom bečke gradske željeznice, Währinger Gürtel, izgrađene 1898. prema projektu Otta Wagnera (MUO, Zagreb, Zbirka razglednica, Inv. br. m33969)

Postcard from Vienna (1903) with the motif of Viennese urban railway, Währinger Gürtel, built in 1898 according to a design by Otto Wagner

cima Specijalne škole arhitekture koju je od 1894. do 1912. godine vodio na Akademiji likovnih umjetnosti u Beču,<sup>2</sup> a zahvaljujući sačuvanim studijama i nacrtima koje je objavio u nekoliko svezaka pod naslovom *Einige Skizzen, Projekte und ausgeführte Bauwerke*,<sup>3</sup> mogu se pratiti mnogobrojni detalji koji funkcionalne elemente građevina pretvaraju u njihove dekorativne segmente. Wagner je veliku pozornost pridavao i detaljima od kovanog željeza koji se pojavljuju kao zaštitne ograde, rešetke, nosači, držači, ukrasne aplikacije i sl.

Na brojnim nacrtima i realiziranim gradnjama moguće je pratiti karakterističan motiv kvadrata s ukrštenim prečkama i kružnicom koji Wagner derivira kao sekvencu dorskog reda, kako je to dokazao i teorijski objasnio Otto Antonia Graf na temelju mnogobrojnih skica koje je analizirao i objavio u kapitalnim izdanjima o najznamenitijemu austrijskom arhitektu.<sup>4</sup> Taj se motiv pojavljuje na uličnoj ogradi prve vile Wagner (1896.), a svoje varijacije dobiva na gotovo svim projektima i izvedbama vezanim uz bečku gradsku željeznicu (1894. – 1901.). Jednostavna geometrijska shema kruga unutar kvadratne rešetke osnovni je predložak dekorativne varijante s motivom stiliziranog cvijeta suncokreta koji se kao plitki polikromirani reljef pojavljuje i na fasadama zgrada gradske željeznice postaja Karlsplatz, Westbahnhof, Pilgramgasse i dr. Daljnja razrada tog motiva rezultirala je pojednostavljenim motivom kvadratnog polja s dijagonalno postavljenim prečkama i krugom ispunjenim stiliziranim suncokretom, koji se kao ograda pojavljuje na perspektivnoj studiji nadvožnjaka željezničke linije Donaukanal (sl. 2), a svoju izvedbu dobiva na zgradi uprave gradske željeznice, mostovima i nadvožnjacima Gumpendorf i Stubenbrücke, Josefstädter Straße, Heiligenstädter Straße i Nußdorfer Straße, te nekoliko kilometara uzduž pruga Gürtellinie,



2 Otto Wagner, *Studija galerije na liniji Donaukanal*, perspektiva, 1894. (Izvor: bilj. 1, 65)

Otto Wagner, *Study of a Gallery at the Donaukanal Line*, perspective, 1894



3 Nasta Rojc, *Na nadvožnjaku (u Beču)*, oko 1908., drvorez, 10,5 × 16,6 cm, sign. NR (Zbirka Kovačić, Zagreb; MUO, Zagreb, Katalog izložbe *Secesija u Hrvatskoj*, Kat. br. 337)

*Nasta Rojc, On a Viaduct (in Vienna)*, ca. 1908, woodcut, 10.5 × 16.6 cm, signed

4 Dubrovnik, razglednica iz prve polovine 20. stoljeća (MUO, Zagreb, Zbirka razglednica, Inv. br. m32534)

*Dubrovnik, postcard from the first half of the 20<sup>th</sup> century*

na željezničkom kolodvoru u češkom Brnu,<sup>8</sup> a ista ograda već preko stotinu godina štiti prolaznike na strmoj litici uz more na Boninovu u Dubrovniku, na trasi nekadašnje tramvajske pruge (sl. 4).



#### Urbanističko proširenje Dubrovnika i uvođenje tramvajske linije za Gruž

Postavljanje metalne ograde na Boninovu ili onodobnome Gruškom putu povezano je s uvođenjem električnog tramvaja između starog grada i Gruža, lukom i željezničkom postajom te zaslužuje posebnu pažnju zbog svoje iznimne kvalitete i svog autora Otta Wagnera, kao i okolnosti postavljanja u Dubrovniku. Paralelno s uvođenjem javnog prijevoza kao dijela procesa modernizacije, pri čemu se instalira i prateća urbana oprema, za nove transportne potrebe proširen je put na predjelu Boninovo. Taj zahvat značio je i definitivni izlazak Dubrovnika iz povijesne jezgre prema novim predgrađima Gružu i Lapadu, sada sve aktivnijim gradskim predjelima.

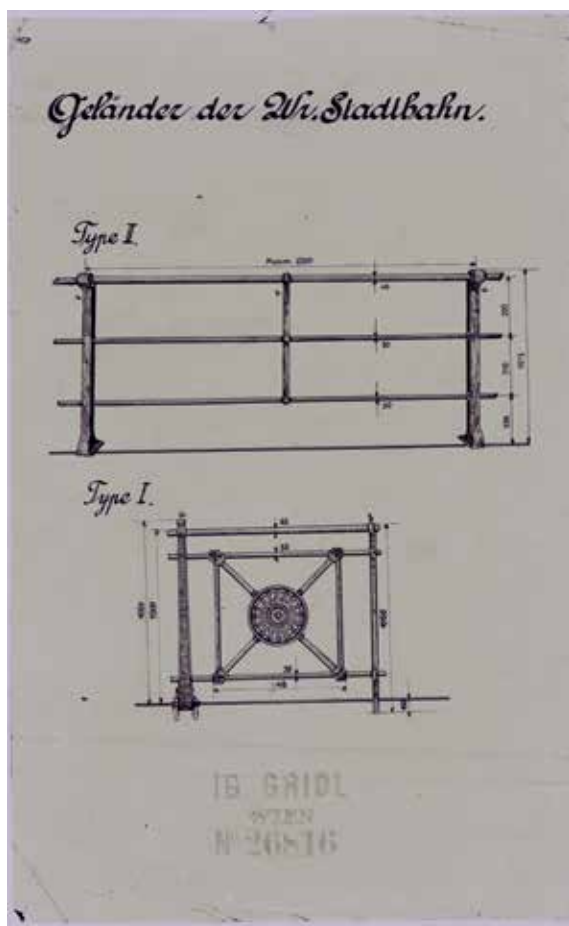
Donaukanallinie i Wienfluss.<sup>5</sup> Ograda je oblikovno i konstruktivno razrađena do najsitnijih detalja, horizontalnih prečaka i vertikalnih stupića kao nosivih, konstruktivnih elemenata koji oblikuju po dva kvadratna polja, koje nose držači pričvršćeni na podlogu. Tako oblikovane elemente moguće je dodavati i oduzimati ovisno o dužini koju je trebalo ograditi, te su postali modularni sustav koji je omogućio njihovo fleksibilno postavljanje u različitim situacijama, a industrijski proizvedeni mogli su se isporučivati u većim količinama.<sup>6</sup>

Wagnerova kovana ograda sa suncokretima ubrzo je postala omiljenim motivom umjetnika koji boraveći u Beču početkom 20. stoljeća, zapažaju nove urbane vizure grada i njegovu modernizaciju. Jedna od njih je i Nasta Rojc koja je zabilježila prolaz vlaka ispod nadvožnjaka,<sup>7</sup> Središnji motiv njenoga grafičkog lista su dva polja ograde koji se ističu ispred bijelog oblaka dima netom prohujale parne lokomotive (sl. 3).

Osim karakterističnih bečkih gradskih vizura, Wagnerov monograf Otto Antonia Graf zamijetio je identičnu ogradu

U brojnim raspravama o dubrovačkom tramvaju ne spominje se ograda, njenu vezu s Bečem vjerojatno je uočio veći broj poznavatelja dubrovačkih vizura u susretu s austrijskom prijestolnicom. Podatak o bečkoj ogradi u Dubrovniku navodi Željka Čorak,<sup>9</sup> a spominju je i austrijski autori kao svojevrsan turistički kuriozitet.<sup>10</sup> No okolnosti postavljanja ograde napravljene prema motivu Otta Wagnera uz jednu dubrovačku prometnicu do danas su ostale nerazjašnjene i vrijedne naše pozornosti.

Čitav pothvat instaliranja infrastrukture električnog tramvaja dugogodišnja je tema raznih rasprava.<sup>11</sup> Ideja o uvođenju toga modernog prometnog sredstva javlja se već 1901. godine, a plan je bio povezati grad i Gruž, savladati udaljenost od 3,8 kilometara. Pri planiranju investicije osnovan je poseban odbor za utvrđivanje financijske opravdanosti čitavog pothvata. Odbor je utvrdio frekventan promet između grada i Gruža, znatan broj putnika koji dolaze željeznicom iz zaleđa i putnika što stižu parobrodima u Gruž, a potom kočijama, što je bilo prilično skupo, ili pješke odlaze u grad. Dubrovačka



5 *Gelände der Wiener Stadtbahn*, nacrt na ozolidu (DAD, Općina Dubrovnik, Građevinski planovi 1837. – 1957., Kutija 208, 53)  
*Gelände der Wiener Stadtbahn, ozalid design*

općina osnovala je Promicateljni odbor sastavljen od građana različitih vokacija koji je proveo čitav projekt – realizirao je proširenje puta na Boninovu, proširenje i preinake Gruške obale.<sup>12</sup>

Prvi tramvaj krenuo je 22. prosinca 1910. godine iz remize prema gradu uz prigodne govore i svečanosti organizirane na obje postaje, ali tijekom te čitave godine radovi na proširenju puta na Boninovu vrlo su intenzivni. Tijek provedbe možemo pratiti u zapisnicima sjednica Općinskog vijeća, pomoću arhivske dokumentacije<sup>13</sup> te onodobnog tiska što je vrlo budno bilježio sve aktivnosti povezane s tim urbanističkim zahvatom.

Krajem 1909. godine novine euforično izvještavaju o odobrenju koje projekt gradnje električnog tramvaja Gruž-Dubrovnik dobiva od ministarstva željeznica te početku radova na proširenju puta na Boninovu već sljedećeg tjedna.<sup>14</sup> U siječnju 1910. godine zatražene su ponude za nabavu tramvaja i izvedbu potrebne infrastrukture, a od pet ponuda izabrana je kvalitetom najbolja i najpovoljnija češka tvrtka Franza Křižika, što je posebno naglašavano u tisku.<sup>15</sup> U Dubrovačkom arhivu nisu se sačuvale sve cjelovite ponude, no među pohranjenim materijalom nalaze se i zanimljivi podaci o ogradi. Tvrtka »Österreichische Siemens-Schuckert-Werke«

u svojoj ponudi od 12. siječnja 1910. godine pod stavkom *Glavna linija* navodi i poslove zamjene postojeće kamene ograde željeznom<sup>16</sup> te u nastavku razrađuje ponudu: »Ulična ograda po standardima bečkog gradskog tramvaja, svaka 2 m jedan stup, 5 željeznih motki, 156 m.«<sup>17</sup>

Ta ponuda nije prihvaćena, no sam spomen ograde koja treba biti izvedena prema pravilima bečkih suvremenih prometnica ukazuje na investitorove zahtjeve i poznavanje suvremenih sigurnosnih propisa te želju za cjelovitim preuređenjem postojećeg puta stvaranjem jedne nove, do posljednjeg detalja uređene prometnice. Zanimljivo je da se, također u Dubrovačkom arhivu, među građevinskim planovima Općine Dubrovnik sačuvao nacrt ograde na Boninovu, jedan osamljeni list bez naznake godine ili ponuditelja, naslovljen *Geländer der Wr. Stadtbahn.*, s dva vrlo slična tipa ograde, od kojih je prvi nacrt ograde Otta Wagnera s ucrtanim dimenzijama. U dnu je navedena tvrtka »IG. Gridl« iz Beča i broj 26816 (sl. 5).<sup>18</sup> Signatura s nazivom toga znamenitog bečkog izvođača željeznih konstrukcija fiksirana je na gornjoj prečki dubrovačke ograde i danas je ispod gustoga, stoljetnog nanosa boje moguće pročitati »IG. GRIDL, K. U. K. HOF EISENCONSTRUCTIONS WERKSTÄTTE, WIEN«. Tvrtka Ignaza Gridla osnovana je 1862. godine u Beču, a nagli razvoj doživjela je zahvaljujući uvođenju željeznih konstrukcija u arhitekturu kraja 19. stoljeća te njihovoj velikoj potražnji u razdoblju gradnje Ringstraße. S tvrtkom su surađivali znameniti bečki dvorski arhitekti Gottfried Semper, Carl Hasenauer, Heinrich Ferstel, Friedrich Schmidt i dr., a za povijest hrvatske arhitekture zanimljiv je podatak da je željezna konstrukcija Hrvatskoga narodnog kazališta u Zagrebu prema projektu Fellnera i Helmera također izvedena u tvrtki »IG. Gridl« i dopremljena iz Beča 1895. godine.<sup>19</sup> Pretpostavljamo da se dubrovački izvođač obratio tvrtki »IG. Gridl« koja mu je ponudila već gotovu ogradu koja je vjerojatno ostala na skladištu nakon dovršetka bečke gradske željeznice, te je tako ostatak Wagnerove ograde bez izravnog utjecaja autora završio u Dubrovniku.

Početkom veljače 1910. godine predsjednik Promicateljnog odbora Luko markiz de Bona napisao je u tjedniku *Dubrovnik* opsežni članak prisjećajući se svih prepreka i problema oko uvođenja električnog tramvaja u Dubrovniku te naglašava: »Raširenje državne ceste na Boninovu bila je jedna od najtežih zapreka. Ipak je uspelo odboru, da sa raznih strana nabavi novac za ovo uređenje, a da ne optereti ni najmanje glavnica tramwaya.«<sup>20</sup> Ta nam reminiscencija također govori o motivu investitora da od postojeće, zapuštene i neadekvatne prometnice stvori ugodnu i privlačnu promenu, bez obzira na prepreke pred njima.

U ožujku 1910. godine Promicateljni odbor za gradnju električnog tramvaja traži od Općinskog vijeća pokriće većih troškova radi proširenja puta na Boninovu<sup>21</sup> jer bi se tijekom tih radova: »... morao napraviti i pločnik za pješake, i raširiti ga za 1,5 m više nego je bilo predračunano, a da bi cijela ta nova radnja stajala Kr. 5000 više, te mole Općinu da bi svojim sredstvima pokrila ovaj trošak.« Pitanje Odbora je rješavano tek na sljedećoj sjednici Vijeća, održanoj 6. ožujka 1910. godine, na kojoj vijećnik Melko Čingrija gorlji-

6 Ograda na Boninovu, perspektiva (sl. 6–10 foto: D. Vrbica, 2016.)  
*Fence in Boninovo, perspective*

vo preporučuje usvajanje molbe smatrajući da bi ta adaptacija bila u korist grada, pa je prijedlog konačno usvojen većinom glasa.<sup>22</sup> Tijekom ljeta 1910. radovi se intenziviraju,<sup>23</sup> a uskoro se na sjednici Općinskog vijeća od 5. kolovoza na dnevnom redu našlo i odobrenje pogodbe za proširenje Državnog puta na Boninovu povjereno arhitektu Karlu Weigmannu za cijenu od 38 000 kr i uvjete koji se nisu sačuvali uz zapisnike sjednica.<sup>24</sup> No nije sve išlo po planu jer je poduzetnik Weigmann otišao zadužen ne

završivši radove, ali tijekom studenog su radovi nastavljeni, tako da u konačnici nije došlo do većeg zastoja. Očito je iz zapisnika da je Promicateljni odbor sada preuzeo radove na proširenju puta: »... Veseli nas, da ovaj nezgodan slučaj neće ni najmanje smetati redovitom ostvarenju dubrovačke željeznice, koja sada u vlastitoj režiji nastavlja skoro dovršenje izrade remize i radnje na Boninovu.«<sup>25</sup>

U tehničkom opisu poslova F. Křižeka iz Praga nema stavki vezanih uz ogradu, ali u jednom od zaključnih odlomaka dopisa navedena je zanimljiva stavka. Tvrtka Křižek ponudila je Dubrovčanima mogućnost realiziranja pojedinih radova na svom području, uz mogućnost izuzimanja tih faktura iz ukupne sume,<sup>26</sup> što je očito prakticirano na uređenju poteza ceste na Boninovu.

Tramvaj je pušten u promet u posljednjim danima 1910. godine, no prema nekoliko novinskih članaka iz sljedeće godine jasno je da su se poslovi oko postavljanja ograde protegli tijekom 1911. godine. Sredinom veljače te godine *Crvena Hrvatska* izvještava: »Milo nam je javiti, da će brzo biti gotove gvozdene rešetke, koje se načinjaju putem od Gruža na Boninovu. Ovo su rešetke jako dobro načinjene te će biti pravi ukras onog mjesta, gdje su postavljene.«<sup>27</sup> Sljedećeg mjeseca radovi su nastavljeni, no čini se da su vremenske prilike malo usporile poslove: »Netom ublaži vrijeme i prestanu vjetrovi početak će se sa bojadisanjem gvozdene ograde.«<sup>28</sup> Potom su s proljetnim danima konačno radovi privedeni kraju: »Već smo više puta progovorili kroz naš list o onom lijepo uređenom prostoru na Boninovu, koji je postala privlačiva točka za građanstvo, a za strance po gotovo. Radnja se primiče kraju. Gvozdenu ogradu je potpuno bojadisana. Pločnik se je uredio i zbio. Kabel je proveden i postavljeni su gvozdeni stupovi.«<sup>29</sup> Na istoj stranici objavljeno je i zanimljivo upozorenje roditeljima i nastavnicima: »Opazili smo do sada nekoliko puta da ima djece koja se rado zabavlja gađanjem kamenja onu gvozdenu ogradu na Boninovu, kladeći se ko će zgoditi u ovu, a ko u onu luknju.



Upozorujemo gg. roditelje i učitelje nek preporučite svojoj djeci odnosno učenicima, da ostave onu gvozdenu ogradu na miru i nek ne oštećuju tuđe vlasništvo, tim više što nam onako uređeno mjesto služi na čast.«<sup>30</sup>

Ograda bečke provenijencije postavljena je kao zaključna linija između nove ceste i strme litice izdignute nad morem, te njena tektoničnost savršeno udovoljava toj zaštitničkoj funkciji. Centralno postavljeni i u krug upisani suncokreti, okrenuti jugu, ublažavaju strogu funkciju i geometrijski tijek linija daškom samozatajnog života toga iznimnog florealnog motiva. Segmenti anatomije cvijeća ponavljaju se i na spojevima dijagonalnih i horizontalnih prečki, kao dekoracija masivnih kubičnih spojeva. Vertikalni nosači koji flankiraju svako polje frontalno gledani čine elegantne okomice ritmizirane horizontalnim urezima. Tek pogledom iz profila postaje vidljiva njihova snažna konstrukcija koja podržava horizontalne prečke na kojima su ovješeni elementi ispune, a nad širokom stopom izdiže se spojnica s perforacijama koje nose šipke ograde. Gotovo organsko prožimanje elemenata i njihova funkcionalnost tu su najistaknutiji, a završetci na gornjoj prečki dekorirani su radialnim urezima. Ti istaci su ujedno i spoj dvaju krakova stupića koji se kružnim završetkom s volutama spajaju oko linije rukohvata. Čunjasti istaci ritmiziraju dugu liniju gornje prečke, javljajući se u pravilnim razmacima. Cezuru u toku ograde činili su nekadašnji kandelabri, od kojih se sačuvalo samo jedan cilindar presječen u visini ograde, dok su ostali odsječeni u razini podloge. Ograda je na mjestima gdje su spojevi sa zidom ili kutovi koje je trebala svladati pažljivo prekinuta u prvom segmentu do stupića, tako da su centralna polja sa suncokretima svuda sačuvana cjelovito i reprezentativno (sl. 6–10).

Proširenjem i uređenjem puta na Boninovu Dubrovnik je dobio novu promenu što je bila davna težnja građana. Već 1881. godine *Slovinac* ističe ljepotu tog predjela, ali istodobno apelira na gradske vlasti da riješe problem nesnosne prašine koja onemogućuje pristup šetačima.<sup>31</sup> Ni dvadesetak godi-



7, 8, 9, 10 Ograda na Boninovu, detalji  
*Fence in Boninovo, details*



na poslije situacija se nije puno promijenila: »Sada, kada i općina i privatnici, svojim novcem i nastojanjem traže da Dubrovniku podignu ugled i važnost i radi svoga obraza i za strani svijet, koji se danomice sa svih strana u Dubrovnik i njegovu okolicu zgrće, Visoka Vlada koja nam je škrta bila sveg, i sada s nama postupa kao da se Dubrovnik nje ne tiče. Put od Gruža do Dubrovnika i hercegovačke granice jedini je put koji je vladina svojina i koga ona *mora uzdržavat u dobru stanju*. Taj je put u takvom neredu e da bi se reklo da nije u Dubrovniku nego u sred kakve magjarske Puszte. Je li



kiša, da se u blatu utopiš; je li sunce, da se u prašini udaviš. Zaludu ga općina svakog dana – a o svom trošku – polijeva, ništa mu ne pomaže, jer je stanje puta i saobraćaj taki da se poliveno odma suši a i nova prašina kupi.«<sup>32</sup>

Premda u potpuno drugačijem ambijentu od onog kako je ogradu izvorno planirao i realizirao Otto Wagner uklopljenu u bečko (vele)gradsko tkivo, ograda na Boninovu u svojoj imponantnoj dužini, koja prati stjenovitu morskobalu, snažan je urbanistički detalj koji je rezultat širenja i planiranja Dubrovnika na zapadnu stranu početkom 20. stoljeća. Zahvaljujući dalekosežnim odlukama gradske vlasti, taj je dio grada dobio primjerenu opremu koja svojim kvalitetnim oblikovanjem i izvedbom reprezentira bečku secesiju u njezinom spoju geometrijskih i florealnih dekorativnih oblika, na krajnjem jugoistoku ondašnje Monarhije.

## Bilješke

- 1 WALTER ZEDNICEK, *Otto Wagner. Zeichnungen und Pläne*, Wien, 2002., 62.
- 2 AUGUST SARNITZ, Prolog, u: *Die Kunst des Otto Wagner*, (izd.) Gustav Peichl, Akademie der bildenden Künste, Wien, Wiener Akademie-Reihe, Band 16, Wien, 1984., 7.
- 3 *Einige Skizzen, Projekte und ausgeführte Bauwerke von Otto Wagner*, Verlag Anton Scholl & Co., Wien 1889., 1897., 1906., 1910., 1922.
- 4 OTTO ANTONIA GRAF, *Otto Wagner: Baukunst und Eros, 1889 – 1899*, Bd. 6, Böhlau Verlag, Wien-Köln-Weimar, 1999.; OTTO ANTONIA GRAF, *Otto Wagner: Denkend zeichnen, zeichnend denken*, Beiheft zu Bd. 6, Böhlau Verlag, Wien-Köln-Weimar, 1999.; Wagnerov temeljni motiv koji proizlazi iz elementarne geometrije, kvadrata i kruga, a niže se u pravilnoj ritmičnoj kompoziciji autor naziva *Quadrat der Dorika*, odnosno *Dorische Sequenz*.
- 5 Ograda je na svim mjestima na području grada Beča zadržala svoju karakterističnu i prepoznatljivu izvornu zelenosivu nijansu.
- 6 Kao usporedbu možemo spomenuti primjer zagrebačkog arhitekta Milana Lenucija koji je projektirao i patentirao model stuba za prilaz Gornjem gradu, vidi: SNJEŠKA KNEŽEVIĆ, *Gornjogradske stube – povijest i prijedlog obnove*, u: *Život umjetnosti*, 43/44 (1988.), 7–24.; SNJEŠKA KNEŽEVIĆ, *Gornjogradske stube – jedinstven spomenik kulture*, u: *Zagreb moj grad*, 33 (2011.), 22–28.
- 7 Grafika Naste Rojc *Na nadvožnjaku*, oko 1908., uključena je u izbor djela na izložbi *Secesija u Hrvatskoj Muzeja za umjetnost i obrt*, Zagreb, 2002. – 2003., pod kat. br. 337.
- 8 OTTO ANTONIA GRAF (bilj. 4., 1999., *Baukunst und Eros*), 1941., sl. 3099.
- 9 ŽELJKA ČORAK, *Arhitektura 20. stoljeća*, u: *Hrvatska umjetnost. Povijest i spomenici*, (ur.) Milan Pelc, Institut za povijest umjetnosti i Školska knjiga, Zagreb, 2010., 511–565., 510. Cit. »...Kao dokaz putovanja (secesijskih, op.a.) utjecaja, može se spomenuti Wagnerov element standardne bečke urbane opreme, ograda na Boninovu u Dubrovniku, znak visokog porijekla...«
- 10 BRIGITTE BRETH, RENZO KOSINOŽIĆ, *Dubrovnik: Spaziergänge durch Ragusa, Klagenfurt*, 2003; *Kulturführer*, 79–82.
- 11 MILAN BALETIN, *Dubrovački tramvaj*, u: *Dubrovački horizonti*, 14/15 (1974./1975.), 57–63; IVO PERIĆ, *Razvitak turizma u Dubrovniku i okolici od pojave parobrodarstva do 1941. godine*, Dubrovnik, 1983., 100–107; NIKO KAPETANIĆ, BOŽO LASIĆ, *Dubrovački tramvaj 1910. – 1970.*, Dubrovnik, 2010., 17–28; VEDRAN BENIĆ, *Dubrovački spomenar: sentimentalno putovanje sjećanjem na grad*, Zagreb, 2012., 103–127.
- 12 NIKO KAPETANIĆ, BOŽO LASIĆ (bilj. 11), 22–25.

- 13  
Zahvaljujemo djelatnicima Državnog arhiva u Dubrovniku Korneliji Bašica, Nikši Selmaniju i Zoranu Peroviću na pomoći pri istraživanju arhivske građe.
- 14  
NN, Električni tramvaj, u: *Prava Crvena Hrvatska*, 6. studenog 1909., 3.
- 15  
NN, Električni tramway Gruž-Dubrovnik, u: *Crvena Hrvatska* 9. veljače 1910., 3: »Nas veseli veoma, što je provedba prvog tramwaya u Dalmaciji dopala baš čeških ruku.«
- 16  
Državni arhiv Dubrovnik, (dalje DAD) *Dubrovačka električna željeznica*, kutija 1, Ponuda Österreichische Siemens-Schuckert-Werke od 12. siječnja 1910., 5.
- 17  
DAD, *Dubrovačka električna željeznica*, kutija 1, Ponuda Österreichische Siemens-Schuckert-Werke od 12. siječnja 1910., 9.
- 18  
DAD, *Općina Dubrovnik, Građevinski planovi 1837. – 1957.*, Kutija 508, nepoznate godine, 53.
- 19  
*Ignaz Gridl. Eisenkonstruktionen. Ingenieurbaukunst und Innovation im späten 19. Jahrhundert*, Markus Baumgarten, Alfred Fogarassy (izd.), Brandstätter, Wien, 2011. Puni naziv tvrtke je »Ignaz Gridel, K.u.k. Hof-Eisenconstructions-Werkstätte, Brückenbau-Anstalt und Schlosserei«, a među najznamenitijim izvedbama su željezna konstrukcija za *Palmenhaus* u botaničkom vrtu dvorca Schönbrunn, kupolne konstrukcije za bečka kazališta (*Burgtheater* i *Volkstheater*) i tada najveća crkvena kupolna konstrukcija Maria vom Siege u Fünfhausu prema projektu Friedricha Schmidta. Tvrtka je izradila i brojne konstrukcije za željezničke mostove diljem Monarhije.
- 20  
NN, Električni tramvaj, u: *Dubrovnik*, 8. veljače 1910., 3, 4.
- 21  
DAD, *Zapisnici sjednica Općinskog vijeća 1905. – 1912*, Zapisnik sjednice Općinskog vijeća 9. 1. 1910., 505.
- 22  
DAD, *Zapisnici sjednica Općinskog vijeća 1905. – 1912.*, Zapisnik sjednice Općinskog vijeća 6. 3. 1910., 514. Paralelno gradski tjednik *Crvena Hrvatska* izvještava o radovima vezanim uz uvođenje tramvaja i proširenje puta na Boninovu, dodajući: »Sve te radnje imadu biti gotove kroz mjesec septembar.«; NN, Općinsko vijeće, u: *Crvena Hrvatska*, 6. ožujka 1910., 3.
- 23  
»U Gružu napreduje brzo proširenje obale: kod vojničkog vježbališta počinje se gradnjom remize za vagone tramwaya; danas donosimo oglas dražbe za zakup proširenja državne ceste na Boninovu sa rokom izrade do 15. septembra ove godine.« – NN, Električni tramway, u: *Dubrovnik*, 5. srpnja 1910., 3. U istom broju objavljen je i natječaj Promicateljnog odbora od 3. srpnja 1910.: »Daje se u zakup proširenje ć. i k. državne ceste na Boninovu.« – NN, Električni tramway, u: *Dubrovnik*, 5. srpnja 1910., 3.
- 24  
DAD, *Zapisnici sjednica Općinskog vijeća 1905. – 1912.*, Zapisnik sjednice Općinskog vijeća 5. 8. 1910., 543.
- 25  
NN, Prispjela su kola, u: *Dubrovnik*, 17. studenog 1910., 6.: »Neke su novine bile iznijele, da je odmaglio 'poduzetnik električnog tramwaya' (...) Moramo s toga istaknuti, da se to ne tiče ni najmanje gornje tvrtke, nego nekog poduzetnika Weigmanna iz Trsta, koji je na svoj račun bio poduzeo izvedbu remize i popravka ceste na Boninovu.«
- 26  
DAD, *Dubrovačka električna željeznica*, kutija 1, Technische Beschreibung des Baues und Ausführungs-Bestimmungen, 7. rujna 1910., 12.
- 27  
NN, Gvozdene rešetke putem od Gruža, u: *Crvena Hrvatska*, 18. veljače 1911., 3.
- 28  
NN, Radnja na Boninovu, u: *Crvena Hrvatska*, 8. ožujka 1911., 3.
- 29  
NN, Radnja na Boninovu, u: *Crvena Hrvatska*, 12. travnja 1911., 3.
- 30  
NN, Preporuka roditeljima i nastavnicima, u: *Crvena Hrvatska*, 12. travnja 1911., 3.
- 31  
NN, Šetnja put Gruža, u: *Slovinac*, 15 (1881.), 303.
- 32  
NN, Put od Gruža do Dubrovnika i do hercegovačke granice, u: *Dubrovnik*, 1. svibnja 1898., 3.



## Summary

Irena Kraševac – Sanja Žaja Vrbica

**Otto Wagner's Fence as an Example of Urban Furnishing in Vienna and Dubrovnik**

Urban planning of Dubrovnik during the late 19<sup>th</sup> and early 20<sup>th</sup> centuries involved the city's expansion towards the west and establishing better traffic connections between Gruž and the Old Town. Road construction that included a tramline in the area of Boninovo involved placing a protective fence at the edge of a steep cliff towards the sea. Based on the analysis of archival records preserved at the State Archive of Dubrovnik, this paper aims at reconstructing the project of introducing tramway to Dubrovnik and the related urban interventions in Boninovo, including the acquisition and installation of a wrought iron fence designed by the famous architect Otto Wagner for the urban railway of Vienna. The characteristic motif of a square with a circle and crossed bars can be observed in various designs and productions of Otto Wagner. The Wagner fence first appeared at Wagner Villa I (1896), with further variations in almost all projects and products related to the urban railway of Vienna. Thus, a version of the simple geometrical circle inscribed into a square grid included the motif of a stylized sunflower in a square, which was also used in friezes on buildings at the urban railway stations. Further elaboration of the motif resulted in a simplified motif of the square field, with diagonally placed bars and a circle transformed into a stylized sunflower, which appears as a fence in the perspective drawing of the gallery above the Donaukanal railway line, as well as physically in numerous bridges and viaducts. The fence motif was elaborated into the smallest detail: carriers attached to the base sustained two square fields each as elements that could be added or removed depending on the desired length. These standardized elements thus became a modular system, making it possible to adapt them to various circumstances, while industrially produced segments could be supplied in large quantities.

Besides the characteristic sights of Vienna that feature Wagner's wrought iron fences with their sunflower motif as a landmark, one finds an identical fence in Dubrovnik, in the district of Boninovo, here used to protect the passers-by by separating the sidewalk from the steep cliff towards the sea. Some hundred years have passed since its installation in the Gruž Road, as it was called at the time, parallel to the introduction of electrical tramline connecting the Old Town to Gruž, with its harbour and the railway station. At the same time, the road in Boninovo was widened, which meant the final expansion of Dubrovnik beyond the historical core towards the new suburbs, Gruž and Lapad, as the increasingly attractive urban districts. The idea of installing the tramway infrastructure had been in the focus of debate for years. It first appeared as early as 1901, when the plan was to connect the Old Town to Gruž by bridging the distance of 3.8 km. In order to account for the investment, a special committee was established in order to assess the cost-effectiveness of the project. The committee came to the conclusion that the traffic between the Old Town and Gruž was dense and that many passengers came from the hinterland by railway

or from other areas by steamships, after which they had to take a coach as an expensive option, or walk to the city. The Dubrovnik municipality founded a Promotion Committee, a group of citizens who achieved important results, such as negotiating the widening of the road in Boninovo or the extension and transformation of coastline in Gruž.

The first tramway started on December 22, 1910 from the depot to the city, with festive speeches and celebrations in both terminal stations, but all that year works on the expansion of the road in Boninovo had been very intense, which is what brings us to Otto Wagner and his design. The whole action can be followed through the minutes of the Municipal Council, archival documentation, and the press of the time, which carefully covered all activities linked to this urban intervention. The State Archive of Dubrovnik preserves a drawing of the fence among the Architectural Projects of the Municipality of Dubrovnik, titled *Gelände der Wr. Stadtbahn*. It shows two very similar fences, the first being Otto Wagner's fence with inscribed dimensions. At the bottom, there is the name of the Viennese company IG. Gridl and the number 26816. A plate with the name of the Viennese constructor is attached to the upper bar of the Dubrovnik fence and one can still discern it under the multiple layers of paint: "IG. GRIDL, K. U. K. HOF EISENCONSTRUKTIONEN WERKSTÄTTE, WIEN". In the archival records, the fence is not directly linked to Otto Wagner and its Viennese provenance is not mentioned, but it certainly attracted attention from the very beginning. It was placed at the very edge of the new road, dividing it from the steep cliff overlooking the sea, and its tectonic character perfectly suits its protective function. The centrally placed sunflowers in circles, turned towards the south, soften the strictness of geometry with a breath of secretive life of that extraordinary floral motif. Segments of floral anatomy are repeated in the joints between diagonal and horizontal bars, as an ornamental addition to their massive cubism. The strict geometrical form is also interrupted by small poles flanking each of the segments, frontally seen as elegant verticals rhythmicized by means of horizontal incisions. It is only when viewed from the side that the powerful construction sustaining the central segments becomes visible, its fastening above the broad footing loosened up by means of perforations and openings sustaining the bars. It is here that the almost organic fusion of the elements and their functionality are most visible, the fittings on the upper bar decorated with radial incisions. These projections are also the connection between the two arms of the poles, which embrace the handrail in circular endings with volutes. Cone-shaped projections, coming in regular intervals, add rhythm to the long line of the upper bar. Originally, there were candelabra breaking up the flow of the fence, but only a single cylinder, cut at the height of the fence, has been preserved, while others have been cut at the baseline. In those places where the fence is to meet a wall or form an angle, the running motif is carefully interrupted in the segment

closest to the pole, so that the central fields with sunflowers are everywhere preserved in their representative perfection.

Even though situated in an entirely different context than the one originally planned and realized by Otto Wagner in the metropolitan urban texture of Vienna, the Boninovo fence, in its impressive length along the cliffs overlooking the sea, remains a powerful detail of urban furnishing. It documents the urban planning of Dubrovnik and its expan-

sion towards the west in the early 20<sup>th</sup> century, when owing to the far-sighted decisions of the municipal authorities the city obtained adequate urban furnishing, in which the fence of Boninovo, with its high-quality design and production, remains a fine representative of the Viennese secession at the far south-eastern end of the former Monarchy.

*Key words:* Dubrovnik, urban planning, urban furnishing, Otto Wagner, wrought iron fence