

# Prilog povijesti dubrovačkog urbanizma

**Schürmannov regulacijski plan Lapada nije sačuvan u cijelosti. Mjera po prvi put objavljuje fotografiju grafičkog lista plana pronađenu u jednom od spisa zbirke *Građevinski planovi Općine Dubrovnik* Državnog arhiva u Dubrovniku. Iz grafičkog lista može se iščitati obuhvat plana, sustav prometnica, građevinska parcelacija te planirani model izgradnje.**

**ANTUN BAĆE** Početkom 1920. godine u dubrovačkom tjedniku *Rad* u nekoliko je nastavaka kao uvodnik objavljen članak *Obnova Dubrovnika*.<sup>1</sup> Ova nepotpisana vizija gospodarskog, kulturnog i urbanog razvoja Dubrovnika danas se doima kao programatski tekst ne samo tadašnjeg

naraštaja Dubrovčana već i svih narednih generacija. „Trebalo da smo na čistu s tim da Dubrovnik ne može da postane isključivo trgovačko-industrijsko mjesto i da računamo već sada samo sa skromnim napretkom u tom pogledu. I obratno, mi možemo da Dubrovnik i okolicu pretvorimo u rivijeru, koja će privući mase stranaca i velika bogatstva na korist svih građana i seljaka.“<sup>2</sup> Gospodarski napredak temeljen na turizmu omogućio bi Dubrovniku da se razvija kao kulturno središte, sveučilišni grad koji bi privlačio znanstvenike i umjetnike.<sup>3</sup> Vizija gospodarskog i kulturnog razvoja zahtijevala bi i novu koncepciju prostorne organizacije, a koja bi obuhvaćala čitavo područje od Stona do Konavala: „Trasirajući plan Velikog Dubrovnika treba imati pred očima sav teritorij stare dubrovačke republike, naročito rivijeru od konavoskih stijena do „boka falsih“, i onda opredijeliti pedesna mjesta: 1). za trgovačku luku i prista-

<sup>2</sup> \*\*\*Obnova Dubrovnika III. 7. veljače 1920. *Rad*. 1 str.

<sup>3</sup> „Megjutim, za danas, resimirajmo, Dubrovnik treba da bude – kulturno središte. Tome cilju su podređena sredstva, trgovina i industrija, a obe ove podređene su glavnom sredstvu za ekonomsko blagostanje najširih slojeva pučanstva, industriji stranaca.“ \*\*\*Obnova Dubrovnika II. 24. siječnja 1920. *Rad*. 1 str.

<sup>1</sup> \*\*\*Obnova Dubrovnika I. 17. siječnja 1920. *Rad*. 1 str.\*\*\*Obnova Dubrovnika II. 24. siječnja 1920. *Rad*. 1 str.\*\*\*Obnova Dubrovnika III. 7. veljače 1920. *Rad*. 1 str.

nište, željezničke stanice, stovarišta i t. d. (Gruž i Rijeka, od glavnog mosta do Bahovine); 2). za fabrike i za radničke stanove (gornja Rijeka i šumetska uvala); 3). za kupališne hotele i vile (sve pjeskovite zatone zaštićene od vjetrova a poglavito Lapad i Srebrno); 4). za škole: srednje, akademije, konservatorij (Gospa od Milosrgja); 5). za grobišta (ravnina pod Žarkovicom); 6). za bolnice (negdje izvan grada); 7). za gradski centar (amfiteatralna udolina oko gruškog polja).<sup>4</sup> Jasno razloženi ciljevi daleko su nadilazili gospodarske i intelektualne potencijale tadašnjeg, sustavnoj provincijalizaciji predugo izloženog grada, a vjeru da će Dubrovniku u novoj državnoj zajednici biti namijenjena uloga regionalnog središta, brzo je opovrgla rigidna politika središnjih vlasti. Od svih ciljeva zacrtanih u *Obnovi Dubrovnika* tijekom narednog desetljeća najviše je postignuto na urbanizaciji Lapada kao predjela namijenjenog izgradnji kupališnih hotela i vila. U vrijeme pisanja spomenutog teksta, dakle u godinama koje su neposredno slijedile završetak Velikog rata, Lapad je još uvijek neokrnjeni idilični pejzaž o kakvom čitamo u *Tužnoj Jeli Mata Vodopića* ili *Ksanti Iva Vojnovića*. O karakteru prostora, jedva dotaknutog urbanizacijom, živilje no fotografije svjedoče onodobni novinski članci. Tako 1924. godine u tjedniku *Dubrovački list* revoltirani građanin protestira protiv „pustošenja Lapada“: „Pod udarcima nemilosrdne sjekire, osobito u posljednje vrijeme, padaju desno-lijevo oni lijepi čempresi, dubovi i sjenovita stabla, nestaju cijeli nasadi maslina a i same borove šumice, da učine mjesta dru- goj vegetaciji t. j. vinovoj lozi, koja puza

po zemlji i zeleni se par mjeseca u godini, a koja ima vrijednosti samo za pojedine interesente.“<sup>5</sup> Problem je prepoznat, pa koncem iste godine podružnica društva *Dub* za Gruž i Lapad u svom prvom godišnjem izvještaju između ostalog navodi da je intervenirala „protiv bezdušne sječe šuma po Lapadu, osobito u Petki, te protiv jurenja auta kroz Lapad i vođenja krava po raznim putevima za vrijeme kad gosti idu na kupanje.“<sup>6</sup> Naredne godine lovačka udruga u namjeri da u Lapadu uzgoji fazane organizira lov na lisice: „U Lapadu ima još nekoliko komada lisica, koje apsolutno treba iskorijeniti.“ Iz istog članka može doznati i da će „nakon održanog lova biti vježbe u pucanju na leteće predmete (koje baca u zrak naročito naručena mašina) na položaju iza Gospe od milosrgja prema moru.“<sup>7</sup>

No kultivirani krajolik Lapada, netaknut još od vremena Republike, uskoro će se početi ubrzano mijenjati. Zvuk zvona s Mihajla, što se vjekovima neometano širio lapadskim predjelima, nadjačat će žamor izletnika i kupača. Prvi hoteli i vile niču u maslinicima uz sumartinsku uvalu, a planovi za infrastrukturne zahvate sve su bliže realizaciji. Godine 1927. započinje izgradnja ceste od Lunardova do Uvale Sumartin koja će pred završetak 1929. godine, još za književnikova života, biti prozvana Šetalištem Iva Vojnovića. U ljeto 1928. godine u Uvalu Sumartin stiže i tramvaj.<sup>8</sup> Da je urbanizaci-

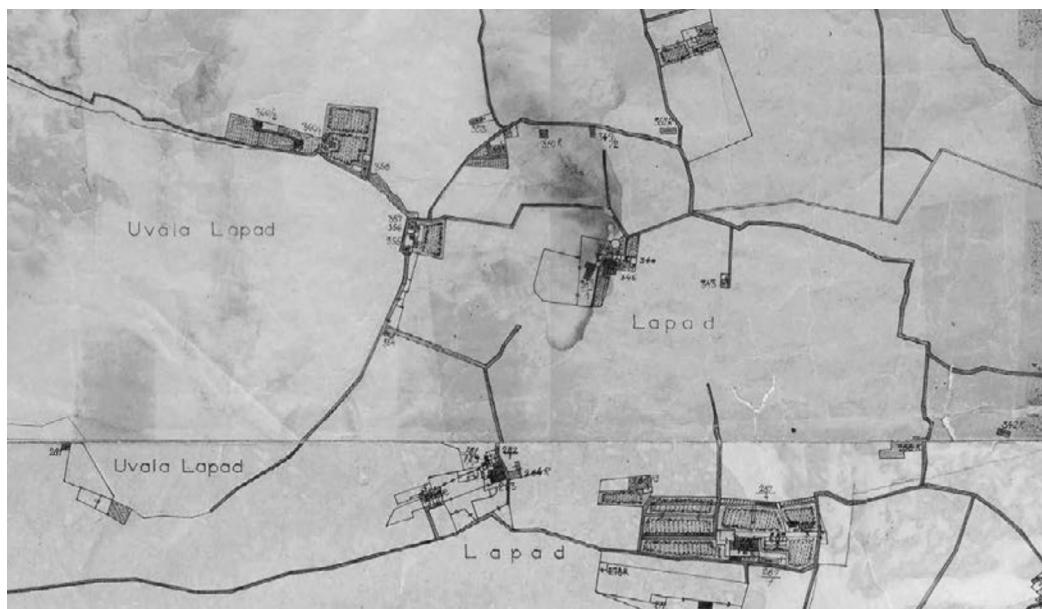
5 \*\*\*Pustošenje Lapada, 31. listopada 1924. *Dubrovački list*, 3 str.

6 \*\*\*Rad podružnice „Duba“ za Gruž i Lapad, Na Božić 1934. *Dubrava*, 12 str.

7 \*\*\*Lov na lisice, 13. lipnja 1925. *Dubrovački list*, 2 str.

8 Franko Mirošević. 1990. Borba za općinsku samoupravu u južnoj Dalmaciji od 1918. – 1929. *Radovi Zavoda za hrvatsku povijest*, 23. Zagreb, 149–162, 198–201. \*\*\*Nova tramvajska pruga kroz Lapad, 19. srpnja 1928. *Narodna svijest*, 3 str. Niko Kapetanić; Božo Lasić. 2008. *Dubrovački tramvaj 1910. – 1970*. Dubrovnik.

4 \*\*\*Obnova Dubrovnika II, 24. siječnja 1920. *Rad*, 1 str.



KATASTARSKI PLAN LAPADA IZ 1837. S REAMBULACIJOM IZ 1878. GODINE

ja lapadske uvale tih godina doista bila u središtu pažnje, kako javnosti tako i gradske uprave, svjedoči i činjenica da je za ovaj prostor izrađen i prvi urbanistički plan u novovjekoj povijesti Dubrovnika. Krajem studenog 1926. godine *Dubrovački list* donosi kratki članak *Regulacioni plan Lapada* iz kojeg se doznaje da je „svojedobno, sa strane općinskog komesarijata, dat nalog gosp. W. Schürmannu da izradi regulacioni plan Lapada. Gosp. Schürmann je izradio takogjer plan Splita, koji je bio nagragjen. Radnje oko regulacionog plana Lapada bile su duge, budući je trebalo da se naprave predradnje mjerenja terena, a to je trajalo tri mjeseca. Mjerenje su vršili gg. ing. Juričević i ing. Botić. Na temelju ovih podataka o terenu napravljen je regulacioni plan, koji je veoma racionalno i ukusno izveden, obzirom na moderne zahtjeve kupališta i ljetovališta. Jedino bi prigovorili, da je kupalište po ovom planu suženo. Plan će

biti izložen, a prije definitivnog odobrenja bit će pozvane pojedine mjerodavne institucije, da iznesu svoj kritični sud.“<sup>9</sup> Gotovo istovjetan tekst donosi i *Narodna svijest* tri dana kasnije (bez kritičkog stava o prostoru kupališta).<sup>10</sup> To je ujedno i posljednji spomen ovog plana u dubrovačkom tisku.

Regulacijski plan Lapada Wenera Schürmanna nije sačuvan u cijelosti, a ovdje se po prvi put objavljuje fotografija grafičkog lista plana pronađena u jednom od spisa zbirke *Građevinski planovi Općine Dubrovnik* Državnog arhiva u Dubrovniku.<sup>11</sup> Iz grafičkog lista (koji nosi oznaku „B“) može se iščitati obuhvat plana, sustav prometnica, građevinska parcelacija te planirani model izgradnje. Planom je obuhvaćen središnji dio Uva-

<sup>9</sup> \*\*\*Regulacioni plan Lapada. 27. studenog 1926. *Dubrovački list*, 3 str.

<sup>10</sup> \*\*\* Regulacioni plan Lapada. 30. studenog 1926. *Narodna svijest*, 2 str.

<sup>11</sup> HR-DADU-292, svež. 127/5.



le Sumartin te dio unutrašnjosti poluotoka Lapada. Prostorom dominira osmišljena mreža prometne infrastrukture – novi cestovni pravci nastoje se organski povezati s postojećima izbjegavajući strogu ortogonalnost. Iz unutrašnjosti poluotoka prema obali vode uzdužne komunikacije te se spajaju na postojeći Massarykov put koji graniči s kupališnom zonom. Paralelno s Massarykovim putem, prema istoku, planirana je uspostava još nekoliko poprečnih poveznica. Položena u središnjoj

osi kupališta glavna uzdužna komunikacija, aleja, teče valovito, a na mjestu gdje se siječe s poprečnom ulicom, formiran je pravokutni trg, središnja točka čitavog prostora i jedino mjesto uz koje je planirana izgradnja građevina većih volumena. Izuzev prostora središnjeg trga, parcelacija i model izgradnje prilagođeni su karakteru dubrovačkih vrtnih predgrađa. Prepoznavši osobitosti i kvalitete lokalne tipologije gradnje, Schürmann ih nastoji uklopiti u osmišljen sustav blizak doktrini vrtnog urbanizma.

Njemački arhitekt i urbanist Werner Schürmann (Köln, 1887. – 1974.) studirao je arhitekturu u Darmstadtu, Münchenu i Aachenu. Nakon položenog državnog ispita 1920. stekao je titulu „Regierungsbaumeister“. <sup>12</sup> U prvoj polovici 1920-ih godina djeluje kao urbanist u Hagu. Na međunarodnom natječaju

za regulacijski plan Splita 1924. godine Schürmannov rad podijelio je drugu nagradu s radom grupe autora iz Beča (prva nagrada nije dodijeljena). Početkom 1925. godine Schürmann je pozvan u Split gdje boravi osam mjeseci i s Mjesnim odborom razrađuje konačno rješenje plana. Regulacioni plan je Općinsko vijeće usvojilo 1926. godine, a 1928. konačno je odobren i od strane Ministarstva građevina te velikog župana Splitske oblasti.<sup>13</sup> Tijekom boravka u Splitu arhitekt je sudjelovao i u konzervatorskim zahvatima na Dioklecijanovoj palači.<sup>14</sup> Krajem dvadesetih godina zabilježeno je da djeluje u Kaiserswerthu koji je u to vrijeme pripojen Düsseldorfu.<sup>15</sup> Autor je knjige *Die Praxis des Städtebaus* objavljene 1948. godine, a splitskim iskustvima vratio se u članku iz 1955. godine *Split. Neues aus einer alten Stadt*.<sup>16</sup> Iako ga se redovito spominje u tekstovima koji obrađuju urbanizam i arhitekturu međuratnog Splita, biografija Wenera Schürmanna, pa i njegov boravak u Dalmaciji, nisu detaljnije obrađeni u hrvatskoj znanstvenoj literaturi. O okolnostima Schürmannova angažmana na izradi plana Lapada može se zasad samo nagađati. Arhitekt je Dubrovnik zasigurno

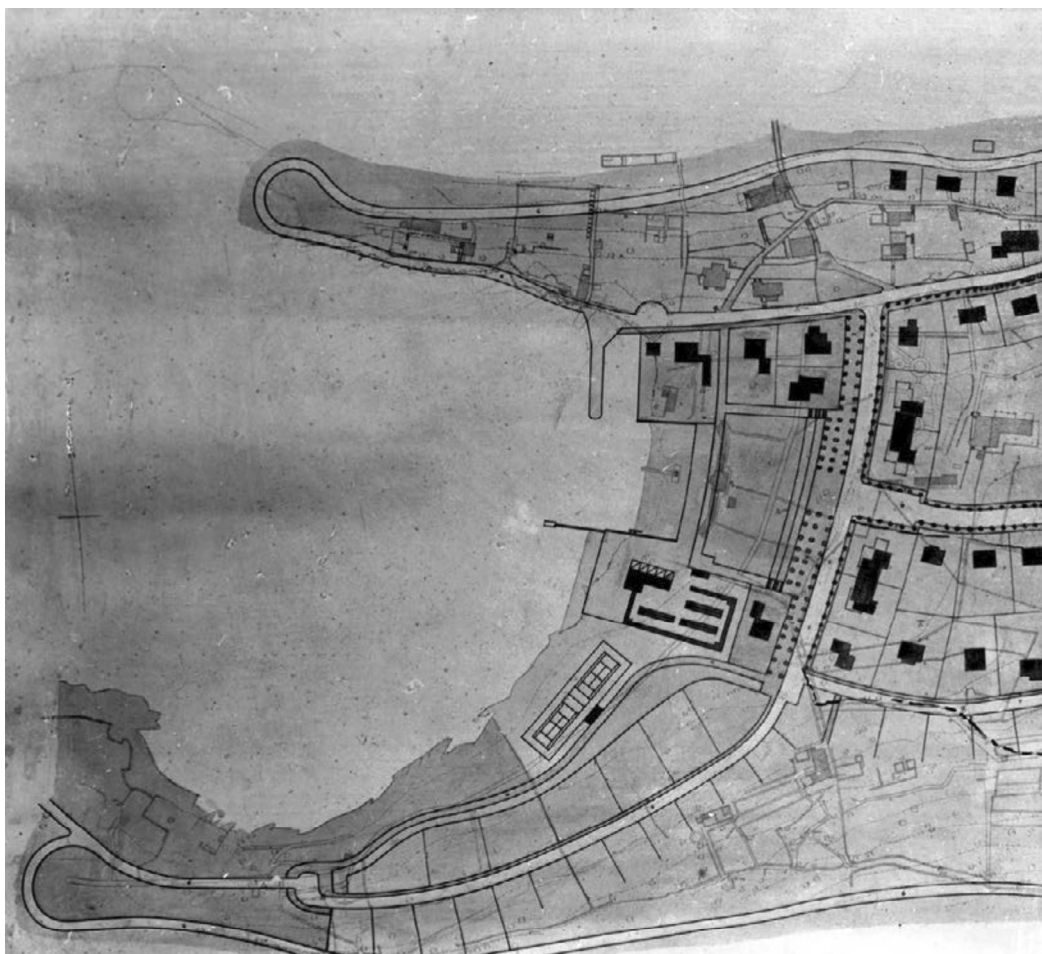
<sup>13</sup> Stanko Piplović. 1985. Zaštita graditeljske baštine u prvom urbanističkom planu Splita. *Godišnjak zaštite spomenika kulture Hrvatske*, Zagreb, 8–9, 17–27, 19 str. Darovan Tusek. 1994. *Arhitektonski natječaji u Splitu 1918. – 1941*. Split, 32–41. Stanko Piplović. 2004. Urbanistički razvitak Splita između dva svjetska rata. *Zbornik 1. kongresa hrvatskih povjesničara umjetnosti*. Ur. Milan Pelc, Zagreb, 145–152, 145 str. Vedran Duplancić. 2004. Obalni pojas grada Splita u urbanističkim planovima, projektima i studijama u razdoblju od 1914. do 1941. godine. *Prostor*, 27. Zagreb, 111–121, 114–115.

<sup>14</sup> Stanko Piplović. 2002. Dioklecijanov mauzolej između dvaju svjetskih ratova. *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, 44. Zadar, 207–242.

<sup>15</sup> [http://www.kmkbuecholdt.de/historisches/personen/architekten\\_schu.htm](http://www.kmkbuecholdt.de/historisches/personen/architekten_schu.htm) (pristupljeno 21. studenog 2018.).

<sup>16</sup> Werner Schürmann. 1948. *Die Praxis des Städtebaus*. Bonn. Werner Schürmann. 1955. Split. Neues aus einer alten Stadt. *Bauwelt*, 52. Berlin.

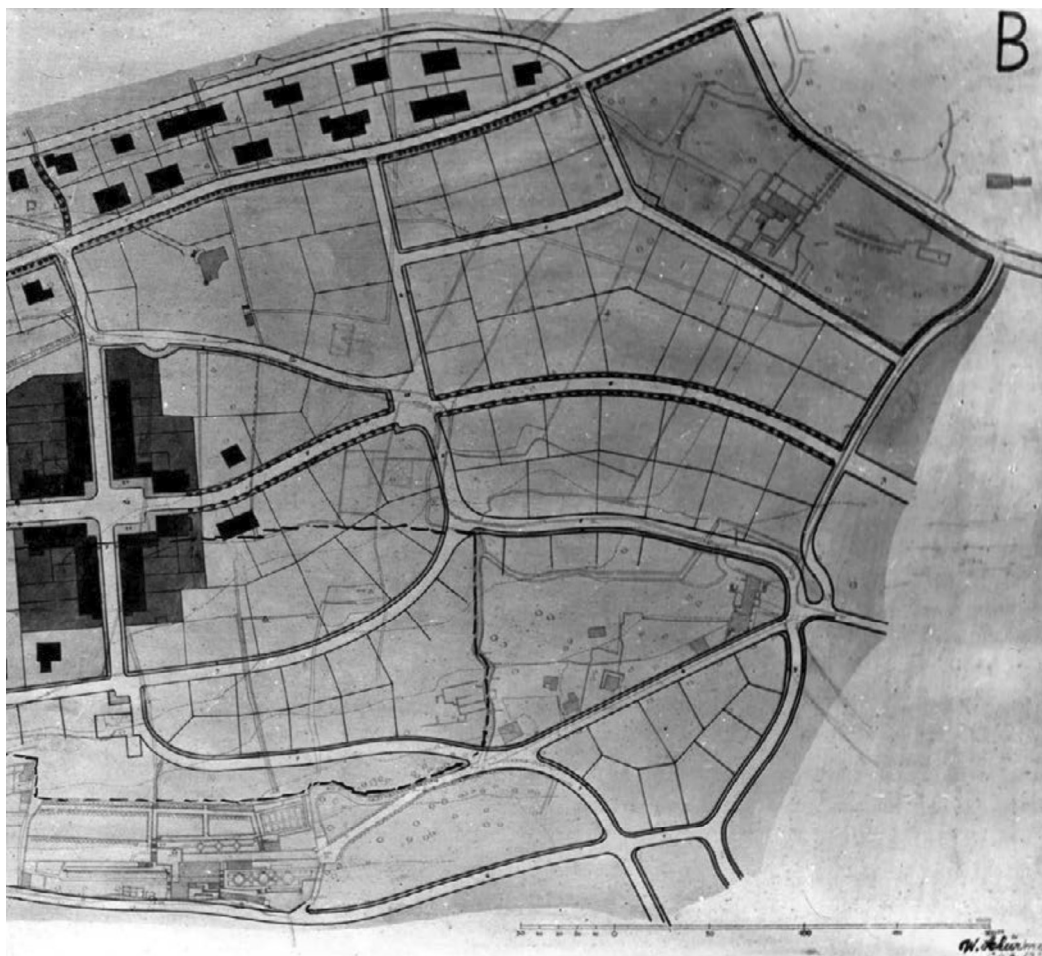
<sup>12</sup> Ingrid Brock. 2007. Spalato Romana, La missione della Reale Accademia d'Italia a Spalato. *Baština*, 34. Split, 173–228, 213 str.



posjetio tijekom svog osmomjesečnog radnog boravka u Splitu 1925. godine, no je li u Dubrovnik bio pozvan od strane općinske uprave ili je kontakt ostvaren tijekom njegova posjeta, ostaje nepoznata. Za angažman je u svakom slučaju nesumnjivo bila presudna splitska referenca, pobjeda na međunarodnom natječaju u čijem su ocjenjivačkom sudu bili i Hermann Jansen (1869. – 1945.) i Léon Jaussely (1875. – 1932.), dvojica vodećih europskih urbanista. Upoznavši se s lokacijom i osobitostima dubrovač-

kog urbanizma, plan Lapada je Schürmann mogao dovršiti i nakon što je napustio Dalmaciju temeljem podloga koje su izradili inženjeri Ivan Juričević i Antun Botić, djelatnici Pomorsko-građevinske sekcije u Dubrovniku.

Da bi se pokušalo razumjeti zašto regulacijski plan Lapada nikad nije usvojen, treba se osvrnuti na tadašnje složene političke okolnosti. Naime, u Dubrovniku su još 1920. godine rukovođenje općinskim poslovima središnje državne vlasti povjerile administrativnom općinskom upra-



WERNER SCHÜRMAN, REGULACIJA LAPADA, NACRT, 1926.

vitelju – komesaru.<sup>17</sup> Iako je u svibnju 1922. godine donesen Zakon o izborima u općinskim zastupstvima u Dalmaciji, na provedbu izbora trebalo je čekati još pune četiri godine. Na čelu dubrovačke op-

<sup>17</sup> Pri kraju Prvog svjetskog rata u svim općinskim središtima djelovali su odbori Narodnog vijeća kao politička i upravna tijela. Na čelu općinskog odbora Narodnog vijeća u Dubrovniku bio je Pero Čingrija. Proglašenjem Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca 1. prosinca 1918. godine općinski odbori Narodnog vijeća nastavili su djelovati, a u siječnju 1919. godine, po nalogu Zemaljske vlade za Dalmaciju, općinski poslovi u Dubrovniku povjereni su predratnoj općinskoj upravi na čelu s Melkom Čingrijom. Ta je uprava u ožujku 1920. godine podnijela ostavku. Ivo Perić. 1983. *Razvitak turizma u Dubrovniku i okolici od pojave parobrodarstva do 1941. godine*. Dubrovnik, 133 str.

ćine u tom se razdoblju izmijenilo nekoliko komesara, no stav javnosti i tiska bio je izrazito negativan prema ovoj nedemokratskoj instituciji koja je optuživana za stagnaciju Dubrovnika u gospodarskim i komunalnim pitanjima.<sup>18</sup> Po provedbi općinskih izbora u svibnju 1926., na kojima je pobijedila Hrvatska seljačka stranka, nova općinska uprava započela je rješavati brojne komunalne probleme ostvariv-

<sup>18</sup> \*\*\*Proračun Dubrovačke Općine. 19. veljače 1924. *Narodna svijest*, 3 str. Matija Vidoević, 31. listopada 1924. Komesarijat i općinski problemi. *Dubrovački list*, 1 str.

ši pritom i značajne rezultate, no već je sredinom 1928. godine morala odstupiti, a od listopada iste godine Dubrovnikom ponovno upravlja općinski komesar.<sup>19</sup> Kako prenose citirani novinski članci, regulacijski plan naručen je tijekom komesarijata, vjerojatno 1925. ili početkom 1926. godine kada je općinu vodio dr. Niko Koprivica (1899. – 1944.), član Hrvatske seljačke stranke, a koji je nakon izbora u svibnju 1926. imenovan zamjenikom općinskog načelnika dr. Miha Skvrce (1874. – 1958.).<sup>20</sup> Ostaje stoga pitanje zašto općinska uprava nakon izbora više nije raz-

**U GODINAMA KOJE SU SLIJEDILE ZAVRŠETAK VELIKOG RATA, LAPAD JE JOŠ UVIJEK NEOKRNJENI IDILIČNI PEJZAŽ O KAKVOM ČITAMO U VODOPIĆEVOJ TUŽNOJ JELI ILI VOJNOVIĆEVOJ KSANTI**

matrala, odnosno usvojila izrađeni regulacijski plan. Odgovor na ovo pitanje vjerojatno leži u hitnosti rješavanja brojnih drugih općinskih problema, u prvom redu onih komunalne infrastrukture, a složeno pitanje usvajanja regulacijskog plana, koje bi zahtijevalo i provedbu urbane komasacije, ostavljeno je po strani. Iako plan nije bio službeno usvojen, on nije bio ni odbačen, jer općinske vlasti putem svog Tehničkog odjela još sredinom tridesetih godina 20. stoljeća, prili-

kom izdavanja građevinskih dozvola, vode računa o položaju novogradnji u odnosu na planirane prometnice. Tako se u travnju 1934. u dozvoli za izgradnju ogradnog zida uvjetuje investitoru Hin ku Kranjcu da je dužan na „dijelu dvorišta preko kojeg je projektovana trasa budućeg puta po regulacijom planu [...] na zahtjev općine, u svako doba, na svoj trošak porušiti ogradni zid i povući se za četiri metra od ivice puta [...]“.<sup>21</sup>

Neusvajanje Schürmannova plana zasigurno se može smatrati žaljenja vrijednim gubitkom u novijoj urbanističkoj povijesti Dubrovnika, prvenstveno zbog izostanka planske regulacije prometnica. Naime, sama međuratna izgradnja Lapada spontano je slijedila odlike vrtnog urbanizma kakvog svojim planom zagovara i Schürmann, davši pritom i nemali broj iznimnih arhitektonskih ostvarenja. Izgradnji u Uvali Sumartin svojevremeno se prvenstveno zamjerala oblikovna neujednačenost o čemu 1939. godine piše Vinko Foretić: „Turistički razvitak dovodi do toga, da se uokolo te uvale grade hoteli, pensioni, vile, kupališta. No treba paziti, da arhitektonska izgradnja jedne takove uvale podade nama jedan tako lijepi građevni kompleks, koji će nam potpuno adekvatno nadoknaditi to, što smo izgubili onaku sugestivnu tihu i osamljenu uvalu. Tu se mora imati dakle jedinstveni jedan plan. Mi pak vidimo, da se arhitektonska izgradnja Vale od Lapa-



<sup>19</sup> Franko Mirošević. 1990. Borba za općinsku samoupravu u južnoj Dalmaciji od 1918. – 1929. *Radovi Zavoda za hrvatsku povijest*, 23. Zagreb. 149–162, 149–154; Franko Mirošević. 1992. Neki komunalni problemi Dubrovnika 1918. – 1929. *Dubrovački horizonti*, 32. Zagreb. 196–205

<sup>20</sup> Augustin Franić. 2008. *Dr. Niko Koprivica gradonačelnik Dubrovnika, žrtva i mučenik sa Dakse*. Dubrovnik, Mario Šikić. 2010. Miho Skvrce. *Hrvatski franjevački biografski leksikon*. Zagreb. 494 str.; Dubravko Kovačević. 2017. *Sveti Vlaho i njegovi festanjuli*. Dubrovnik. 415 str.

<sup>21</sup> HR-DADU-292, svež. 114/2.



UVALA SUMARTIN I UNUTRAŠNOST LAPADA, ZRAČNI SNIMAK, 2005.

da vrši bez pravog plana i sistema. Nabacuju se zgrade svih mogućih stilova, koje ne mogu nikako da nam dadu jednu jedinstvenu cjelinu.“<sup>22</sup>

Izostanak prostorno-planske regulative odredio je urbanizaciju Dubrovnika prve polovice 20. stoljeća, a protegao se duboko i u drugu polovicu, sve do donošenja Generalnog plana Dubrovnika 1969. godine, te bi se moglo ustvrditi da do danas kumulira brojne urbane probleme. U razdoblju međuraća ovaj je problem bio prvenstveno uvjetovan nestabilnošću lokalne uprave i nedostatkom jakih političkih osobnosti koje bi poput Vjekoslava Heinzela u Zagrebu, Iva Tartaglie u Splitu ili Vjekoslava Hengla u Osijeku imale šire vizije razvoja grada i upravljačku snagu da ih provedu. Pronađeni plan regulacije Lapada važno je svjedočanstvo vreme-

na, kao i podsjetnik na jednu davno propuštenu priliku, a današnje urbanističko stanje Dubrovnika, kao rezultat dugotrajne neodgovorne urbane politike, uvijek iznova priziva riječi antologijskog teksta Vinka Foretića napisane još 1941. godine: „No nije dosta, da se izradi bilo kakav regulacioni plan, već to mora biti uistinu plan dobar, koji treba da odgovara jednom ovako lijepom gradu velike kulturne tradicije. Arhitekt urbanist morat će pri izradi da povede računa o dvjema vrlo važnim stvarima: o potrebi da se novi Dubrovnik razvija kao vrtni grad sa što više zelenila i o tome da sačuva svoje lijepe otvorene i široke vidike. [...] Održanje karakterističnih površina zelenila u Dubrovniku jest imperativ urbanističke politike. To traže mnogostruki estetski, turistički, klimatski i zdravstveni razlozi.“<sup>23</sup> ■

<sup>22</sup> Vinko Foretić. 5. travnja 1939. Građevni razvitak novog Dubrovnika. *Narodna svijest*. 3 str.

<sup>23</sup> Vinko Foretić. 4. veljače 1941. Vegetacija kao važni činilac dubrovačkog urbanizma. *Dubrava*. 19 str.