

# Urbanistički razvoj Splita između dva svjetska rata

---

**Piplović, Stanko**

*Source / Izvornik:* **Zbornik I. kongresa hrvatskih povjesničara umjetnosti, 2004, 145 - 152**

**Conference paper / Rad u zborniku**

*Publication status / Verzija rada:* **Published version / Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)**

*Permanent link / Trajna poveznica:* <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:254:372127>

*Rights / Prava:* [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-11-19**



*Repository / Repozitorij:*

[PODEST - Institute of Art History Repository](#)

## Urbanistički razvitak Splita između dva svjetska rata

Split je do završetka Prvog svjetskog rata bio u okviru austrijske pokrajine Dalmacije. Koncem tog stogodišnjeg razdoblja brzo se razvijao. Brojio je oko 24.000 stanovnika. Tada je grad već riješio osnovne probleme infrastrukture i prometa. Tako je 1877. dobio prvu željezničku vezu do Siverića sa spojem do Šibenika, a 1880. pruga je produžena do Knina. Te je godine završena obnova Dioklecijanova vodovoda pa je time Split dobio tekuću vodu s izvora rijeke Jadro pod Mosorom. Nasuta je istočna obala u gradskoj luci, koja je 1887. zaštićena lukobranom dužine oko 500 m, a u narednim desetljećima tu su izgrađena dva velika gata za pristajanje parobroda. Time je Split postao važna veza prema unutrašnjosti i luka za izvoz, posebno vina i cementa, čija se industrija razvila u neposrednom okolišu.

Prostorna struktura Splita sastojala se od starog grada opasnog baroknim bedemima, oko kojeg su bila pučka predgrađa Veli Varoš, Dobri, Manuš i Lučac. Između ta dva dijela bio je širok slobodan prostor u obliku polukruga. Barokni obrambeni pojas sastojao se od bastiona, brisanog prostora ispred i prostora za komunikaciju iza njega. Kako više nije bio potreban, već krajem tog razdoblja probijen je prsten iz XVII. stoljeća kako bi se prometno i funkcionalno povezali stariji i noviji dijelovi grada. Nekadašnja obrambena zona dijelom je izgrađena, pretežno javnim građevinama.<sup>1</sup>

Kako je grad pokazivao tendenciju daljnjeg rasta, počelo se s pripremanjem za izradu urbanističkog plana. Cilj je bio usklađena i osmišljena dugoročna izgradnja. Pristupilo se tehničkim pripremanjem. Još 1905. općinska uprava dobila je od dalmatinske vlade dopuštenje da njeni geometri izrade snimak grada koji bi služio kao podloga za gradnju kuća i infrastrukture. Izmjera je trajala od 1908. do 1913. godine. Na osnovu toga, inženjer Petar Senjanović, voditelj Tehničkog ureda općine, dao je 1914. godine tiskati prvi plan općine. U njega je unio i neke svoje ideje o budućoj organizaciji. Tako je predviđao izgradnju novih velikih pristaništa na zapadnoj strani gradske luke i u uvali Poljud sjeverno od Marjana. Ucrtao je i projektiranu željezničku stanicu na sjeveru poluotoka, odakle su trebale ići trase pruga do budućih lučkih postrojenja. Od ostaloga je važno istaknuti da je zamišljao širenje grada na sjever i istok, pa je predlagao proširenje postojećih puteva u tim pravcima, a i buduću uličnu mrežu.

Prvi svjetski rat privremeno je zaustavio svaku djelatnost u tom smjeru.<sup>2</sup>

Nakon rata Split je u novoj državi dobio još veću važnost. Nakon što je Zadar pripao Italiji, postao je novo upravno središte Dalmacije. Odmah su nastavljene pripreme za izradu urbanističkog plana i izražena je programska osnova. Konačno je 1923. općina raspisala međunarodni natječaj za Regulatorijsku osnovu. Trebalo je izraditi generalni i idejni plan s presjecima te detaljne planove. Rok za predaju radova bio je kraj travnja 1924. godine. Ocjenjivački sud sastojao se od 11 članova na čelu s načelnikom dr. Ivom Tartagliom. Među njima su bili i poznati evropski stručnjaci dr. arh. Herman Jansen iz Berlina i arh. Leon Jaussely iz Pariza. Odaziv je bio velik. Prispjelo je čak 19 radova iz zemlje i inozemstva. Kako nijedan natjecatelj nije potpuno udovoljio propozicijama, prva nagrada nije dodijeljena. Spojene su druga i treća, pa je polovicom iznosa honoriran projekt njemačkog arhitekta Wenera Schürmanna koji je radio u Hagu, a drugom polovicom rad grupe iz Beča koju su sačinjavali dr. arh. Ervin Böck, Alfred Schmid, prof. dr. Fritz Zotter i prof. Max Theurer.<sup>3</sup>

Početak 1925. Schürmann je na poziv općinskog upraviteljstva došao u Split, gdje je boravio 8 mjeseci i na temelju načela svoga plana i onoga što se u drugim planovima pokazalo primjerenim, izradio detaljne osnove za pojedine dijelove grada. U konačnom prijedlogu posebna je pozornost posvećena glavnim prometnim pravcima i novom kolodvoru na Glavičinama. Nova luka predviđena je u Poljudu. Stara jezgra nije više mogla ostati središtem grada bez velikih rekonstrukcija na štetu graditeljskih spomenika. Stoga je predviđeno njeno premještanje na sjevernu periferiju, pored glavnih prometnih linija. Tu je planirana gradnja nove katedrale, kazališta, uređenje novog trga i korza. Povijesno središte bi se preobrazilo samo u mjeri koju zahtijevaju higijenski i prometni razlozi u tijesnim ulicama. Grad je oskudijevao zelenim površinama pa se planiralo pošumiti glavna uzvišenja, a sportski stadion s objektima za morske sportove lociran je kod groblja Sustipan, koje bi se zatvorilo. Godine 1928. plan je odobrio veliki župan Splitske oblasti.<sup>4</sup>

U Jugoslaviji nije bilo cjelovitog zakona za građevinarstvo i prostorno uređenje. Primjenjivali su se nešto modificirani stari austrijski pokrajinski propisi, koji nisu više zadovolja-

vali. Stoga je već 1920. Udruženje jugoslavenskih inženjera i arhitekata pokrenulo pitanje izrade modernog Građevinskog zakona za čitavu državu. Nakon dugih rasprava i pretresanja zakon je donesen 1931. godine. On je, pored odredaba o građenju, sadržavao i propise o urbanizmu. Predviđena je izrada Uređajne osnove za svaki grad, koja se sastoji od Regulacijskog plana, Uredbe o njegovu provođenju i Građevinskog pravilnika. Njegovim odredbama trebalo je formalno prilagoditi postojeći plan Splita, na čemu se dugo radilo. U međuvremenu se gradilo na osnovi postavki postojećeg plana i odredaba Regulacijskog odbora koji je upravljao izradom novog elaborata.<sup>5</sup>

U srednjovjekovnoj jezgri uvjeti stanovanja bili su vrlo teški. U tijesnim ulicama nije bilo dovoljno svjetla ni sunca. Zgrade su dotrajale, a mnoge su bile i bez sanitarnih uređaja. Da bi se poboljšale prilike, inženjeri su se zalagali za opsežnija raščišćavanja, dok su konzervatori željeli sačuvati urbanističku cjelinu slikovitog izgleda. Ipak se nastojalo osloboditi najvažnije preostale dijelove Dioklecijanove palače od kasnijih bezvrijednih građevina koje su ih zaklanjale. Poseban problem bila je dotrajala zgrada stare biskupije iz XVII. stoljeća koja je onemogućavala pogled na Dioklecijanov mauzolej, današnju katedralu. Rasprave su se vodile godinama, dok konačno zgrada nije 1924. stradala od požara. Htjelo se osloboditi dio južnog pročelja carske palače. Porušene su zgrade koje su bile na obali pred njom, ali je goli zid djelovao beživotno pa je 1922. raspisan međunarodni natječaj za gradnju novih kuća na kojem je pobijedio austrijski arhitekt Alfred Keller. Rušenjem zgrade starog arheološkog muzeja i vojničke pekare koje su bile prislonjene na njega s vanjske strane<sup>6</sup> oslobođen je veći dio istočnog zida palače. I u zapadnom dijelu povijesne jezgre, izvan Dioklecijanove palače, bilo je dosta problema. Posebno ih je bilo oko benediktinskog samostana sv. Marije de Taurello koji su ukinuli Francuzi pa je u njegovu sklopu 1936. počela gradnja pravoslavne crkve nametljivih dimenzija i neprimjerenog arhitektonskog izraza. Rat je zaustavio radove. Nešto južnije je predio Dobrić, koji se htjelo urediti u skladu s postavkama Regulacijskog plana. O tome se raspravljalo na sjednici Općinskog vijeća 15. studenog 1930., ali nije bilo sredstava da se nešto ozbiljnije poduzme.<sup>7</sup>

Nakon prve koncentrične izgradnje oko povijesne jezgre počelo se graditi i u novim predjelima. Glavni pravac širenja grada bio je prema istoku na Bačvice, koje su koncem rata još uvijek gotovo nenastanjene. Ali blizina grada, blagi nagib zemljišta, južna ekspozicija i plaže privukli su bogatije investitore. Tako se počelo graditi pretežno slobodno stojeće stambene zgrade i vile. No komunalna je infrastruktura zaostajala. Već 1928. godine, uslijed brze izgradnje Gripa, Bačvica i Firula, osjećala se nestašica vode. Stoga je osnovano društvo *Bačvice*, koje se 1930. angažiralo na probijanju novih ulica, uređenju nasada, plaža, sportskih igrališta i pošumljavanju. I Općinska uprava založila se za organizirano građenje, pa je u veljači te godine raspisala međunarodni natječaj za regulaciju kupališnog predjela Bačvica, Firula i Zente te za izgradnju kupališne zgrade u uvali Bačvice. Na čelu ocjenjivačkog odbora bio je arhitekt Josip Plečnik. Na-

tjecala su se 23 arhitekta, od kojih je 8 bilo iz Jugoslavije, a ostali su bili iz Njemačke. Programom se tražila izgradnja vila, javnih parkova, hotela i sportsko-zdravstvenih objekata, a posebno otvorenih kupališta. Projekt Nikole Dobrovića najbolje je zadovoljio program, ali je utvrđeno da bi ostvarenje njegove grandiozne zamisli prelazilo novčane mogućnosti. Stoga nije dodijeljena prva nagrada. Na osnovu zaključka žirija izrada plana regulacije povjerena je arhitektima Glanzu iz Ljubljane te Kaliterni i Čuliću iz Splita. Razrada projekta kupališne zgrade naručena je od Dobrovića. Međutim, do ostvarenja te zamisli nije došlo, već se iduće godine pristupilo izmjeni Regulacijskog plana. O načinu gradnje stambenih zgrada raspravljalo se na sjednici Općinskog vijeća 19. listopada 1931. Pitanje je bilo treba li graditi slobodno stojeće objekte ili blokove. O tome su se razvile žive rasprave i među stručnjacima. Tek je 1941. godine sagrađena zgrada kupališta, ali na istočnoj strani uvala.<sup>8</sup>

Bačvice su postale otmjena rezidencijalno-turistička zona ondašnjeg Splita u kojoj je u blizini kupališta izgrađeno više hotela. Prvi je bio *K belom orlu*, podignut početkom stoljeća. Godine 1921. izgrađen je hotel *Imperijal*, koji je dograđen 1938. pa je uređen novi pod imenom *Park*. Tu je i hotel *Na plaži* iz 1922. I konačno, vila *Rosina*, kasnije pretvorena u ugostiteljski objekt. Tako su na malom prostoru postojala četiri hotela.

Predio Meje nalazi se zapadno od grada, ispod južnih padina Marjana, uz more. Vrlo je povoljan, zaštićen od vjetrova i osunčan. U početku su tu bila samo polja s tek ponekim puteljkom. S obzirom na njegove kvalitete započela je gradnja, ali nekontrolirana, čime su narušavane njegove prirodne ljepote. Stoga su stanovnici tog kraja 1930. osnovali društvo *Meje*, koje se bavilo njegovim uređenjem. Odmah je raspisan natječaj za Regulacijski plan, jer Schürmannov plan Splita nije obuhvatio taj dio grada. Cilj je bio odrediti ceste, kupalište u uvali Sustipan, način i gustoću gradnje te urediti padine Marjana. Trebalo je izraditi generalni i detaljni plan. Ocjenjivački sud brojio je 11 članova, na čelu s gradonačelnikom dr. Jakšom Račićem, a među članovima su bili Ivan Meštrović, dr. Tresić-Pavičić i inž. Dane Matošić. Rok predaje radova bio je 10. ožujka. Već iduće godine počelo je probijanje puteva do Marjana. Međutim, intenzivno građenje uskoro je zastalo, jer nisu postojale prometne veze s gradom. To je navelo više stranaca koji su se zanimali za gradnju vila, pansiona i hotela, da odustanu.<sup>9</sup> Ipak, građenje se nastavilo pa su tu, pored samostalnih stambenih zgrada, podignute neke javne i reprezentativne građevine. Među njima su Pomorski muzej Jadranske straže, Meštrovićeva vila i Kaštelet.

Predio Spinut nalazi se sjeverozapadno od tadašnjeg gradskog areala. I tamo su uglavnom bila polja s ponekom stambenom zgradom. Nakon rata počela je izgradnja. Ali 1930. još uvijek nije bilo vode. Pitanje se upravo tada počelo rješavati u sklopu velike rekonstrukcije gradskog vodovoda. Nedostajali su putevi i kanalizacija. Te je godine utemeljeno društvo *Spinut* sa zadatkom da se brine oko boljeg uređenja i razvitka tog predjela u kojemu su bili optimalni uvjeti za

građenje. Među istaknutim građevinama koje su podignute u tom razdoblju je zgrada za gimnazije, podignuta 1940. godine. Tako je tu, uz tehničku i obrtničku školu te sjemenište i bogosloviju, formiran školski centar.<sup>10</sup>

Uređivala su se i stara pučka predgrađa. Kroz Lučac je još 1929. probijena glavna ulica, koja je vodila iz središta grada na istok prema Omišu. Ostale ulice oko kamenih kuća bile su zapuštene pa se 1937. prišlo njihovu popločavanju. Tako su se stvorili bolji uvjeti za stanovanje siromašnih težaka.<sup>11</sup>

Glavni problemi gradske luke već su ranije riješeni. Nastavilo se s uređenjem njene istočne strane ispred željezničke stanice, gdje je bilo glavno pristanište trgovačkih i putničkih parobroda. Izvršeni su radovi koji su omogućili bolji prihvat putnika i roba. Godine 1926. podignuta je na Gatu sv. Petra zgrada putničkog ureda. Zatim je proširen dio lukobrana pa se dobila znatno veća operativna obala. Tijekom 1938. na Gatu sv. Duje izgrađena je velika zgrada javnih i carinskih skladišta.<sup>12</sup>

Središnji dio luke, Riva, bio je reprezentativan; bila je to glavna šetnica i sastajalište građana. Tom potezu posvećivala se naročita pozornost. Na njenom istočnom kraju je *pazar*. S obzirom na to da je bio u centru grada, namjeravalo ga se premjestiti, a na tom mjestu urediti reprezentativni trg. Postojalo je više prijedloga, a među njima studija koju su 1935. godine izradili ing. P. Senjanović i arh. J. Pičman. Zamislili su na tom prostoru veliki nacionalni spomenik koji bi bio u osi dugog poteza Rive. Trg bi bio uokviren javnim zgradama — na sjeveru banskom palačom, a na istoku hotelom. Plan nije ostvaren.<sup>13</sup> Pitanje izgradnje nove banovinske palače postavljeno je još 1929. osnivanjem Primorske banovine. Stoga je iduće godine raspisan natječaj na lokaciji između pazara i mora na mjestu starih lazareta. Međutim, kako bi veliko zdanje zaklanjalo dio Dioklecijanove palače, razvile su se velike rasprave oko tog položaja. Na kraju se odustalo pa je 1940. zgrada podignuta na kraju zapadne obale. Ostali važniji radovi su se sastojali u vađenju stabala murva kojima je Riva bila zasađena i njihovoj zamjeni palmama, 1926. asfaltirana je obala, a iduće je godine na zapadnom kraju sagrađen Dom gusara.

Prije Prvog svjetskog rata zapadna strana gradske luke još nije uređena. Obala je bila u prirodnom stanju, ali se već tada razmišljalo o izgradnji širokog puta duž nje do sustipsanskog groblja, a i dalje kroz predio Meja. Taj potez još nije izgrađen. Samo su u njegovoj prvoj polovici gospodarski objekti klaonica, zatim ljevaonica *Savo* i velika tvornica cementa *Bettiza*. Nakon rata počelo se drukčije gledati na taj atraktivni prostor. Godine 1920. općina je provela cestu uz more. Tijekom 1933. prestala je s radom tvornica cementa, ali su objekti još dugo stajali na tom mjestu. Zatim je uređena obala, koja je zasađena palmama pa je postala ugodna gradska šetnica. Tako se zapadna obala počela formirati kao reprezentativni prostor na početku kojeg je podignut hotel *Ambasador*, a na završetku banovinska palača. U tom smislu zanimljiv je neostvareni prijedlog arh. Fabjana Kaliterne iz 1940. godine o izgradnji dugog meandriranog niza zgrada do četiri kata visine.<sup>14</sup>

Na zapadnoj strani ulaza u splitsku luku na početku Meja diže se strmi kameniti poluotok Sustipan. Na njemu je bilo groblje, osnovano 1825. godine. Na terenima u njegovoj blizini postupno se formirala sportska zona. Još je Schürmanov Regulacijski plan tu predviđao podizanje stadiona. S istočne strane u luci je morska uvala Baluni u kojoj je od 1931. izgrađivana sportska lučica.<sup>15</sup> Sa zapadne strane sustipsanskog poluotoka prema Mejama je uvala Zvončac u kojoj je 1936. izgrađen plivački bazen društva *Jadran*. Groblje na Sustipanu već je oko 1920. godine bilo popunjeno pa je općina odlučila graditi novo. Otkupila je zemljište istočno od grada u polju zvanom Tršćenica. Na starom je groblju bilo dozvoljeno ukapanje do 1931. godine, ali su se sve do Drugog svjetskog rata pojedinci sahranjivali na njemu.<sup>16</sup>

Gospodarske su se djelatnosti počele premještati i dalje razvijati na sjevernoj strani poluotoka, gdje se formirala nova industrijsko-prometna zona. Odlukom vlasti 1925. godine brodogradilište *Ivanko* moralo se iseliti iz gradske luke u uvalu Supaval na sjeveru. Godine 1932. ondje je otvoreno brodogradilište *Split*, jedno od glavnih na našoj obali. Ono se ubrzano širilo. U njemu su se gradili sve veći brodovi.<sup>17</sup> Nova sjeverna luka bila je vrlo važna, ne samo za gospodarstvo primorja, već i čitave države, a posebno za prostorno zoniranje Splita. Njena gradnja usko je vezana uz izgradnju unske željezničke pruge. Već se prije Prvog svjetskog rata uvidjelo da se nova trgovačka luka u Kaštelanskom zaljevu ne treba graditi u uvali Poljud, kao što se u početku zamišljalo. Određen je drugi, povoljniji položaj istočnije kod Vranjica. Godine 1938. završeni su elaborati za gradnju i odobren je kredit. No pojavili su se problemi oko njezina željeznikog i cestovnog priključka. To nije omelo proceduru pa je već u prosincu Direkcija pomorskog saobraćaja raspisala licitaciju za radove. Međutim, izgradnja luke zahtijevala je rekonstrukciju željezničke pruge Split-Solin i proširenje obližnje stanice Predgrađe, za što je 1941. otvoren kredit. Radovi u luci su počeli, a bilo je planirano da se završe do siječnja 1943., ali ih je rat privremeno zaustavio.<sup>18</sup>

Godine 1930. sagrađena je velika moderna klaonica *Mitrović i sinovi* u Lori. Površina kompleksa bila je oko 1 hektar. Na njemu su bile i tvornica za preradu mesa te hladnjače. Svim tim građevinama — lukom, brodogradilištem željezničkom stanicom i klaonicom — dobar dio sjeverne obale splitskog poluotoka, izuzev Poljuda i Marjana, zauzet je industrijskim pogonima. Takva izgradnja nastavljena je intenzivno i nakon rata.

U razdoblju od dvadesetak godina između dvaju ratova u Splitu je napravljeno dosta na komunalnoj opremi i infrastrukturi: putevima, ulicama, električnim i plinskim instalacijama, vodovodu i kanalizaciji te zelenim površinama. To je bilo nužno zbog njegova brzog širenja. Kroz teritorij grada prolazila je banovinska cesta Solin-Split-Omiš, koja je posredstvom važnijih prometnica služila za ulaz u uličnu mrežu. U poslijeratnim godinama najprije su se uređivale postojeće ulice. Tako ih je do 1930. prošireno čak tridesetak. Posebno je važno što se već tada pristupilo intenzivnom asfaltiranju. Grad je dobio električnu energiju dosta kasno, tek

1920. godine. Do tada je postojala samo gradska plinara. Sve je to bila velika prepreka unaprjeđenju industrije. Napokon je izveden priključak na tvornicu u Dugom Ratu kod Omiša, koja se opet napajala iz hidrocentrale sa slapa Gubavica na Cetini. Tako je riješeno jedno bitno pitanje za razvitak grada.<sup>19</sup>

Trošnošću postojeće mreže i širenjem grada na nova područja koja su smještena na višim terenima, gravitacijski vodovod više nije mogao zadovoljavati. Zbog nedostatka sredstava u početku se nije moglo ništa značajnije učiniti na poboljšanju. Inženjer Feliks Šperac zadužen je za izradu projekta novog vodovoda. Na osnovi toga tijekom 1928.-1929. izgrađena su dva nova rezervoara na visokim kotama u koje se voda punila crpkama. Trebalo je proširiti mrežu na nove dijelove grada. Radovi su trajali 3 godine. Tako je Split opskrbljen obilnom količinom vode, ne samo za tadašnje potrebe, nego i za planiranih narednih 50 godina.<sup>20</sup> Slično je bilo i s kanalizacijom, čija se mreža postupno dopunjavala ovisno o izgradnji pojedinih dijelova grada.

Split je oskudijevao javnim zelenim površinama, posebno u užem gradskom središtu, gdje je bio jedino gradski, današnji Strossmayerov park. Počeo se uređivati oko 1860. godine na Manuškoj poljani na mjestu srušenog baroknog bedema. U Prvom svjetskom ratu bio je zapušten pa je 1919.-1920. temeljito preuređen. Među ukrasnim zelenim nasadima treba spomenuti Rivu, koja je oko 1880. bila zasađena murvama. U vremenu 1920.-1922. ta su stabla povadena i zamijenjena palmama. Kasnije su na mnogim splitskim poljanama i ulicama posađene grupe stabala i drvoređa bagrema, česmине, platana i tamarisa.<sup>21</sup> U skladu s Regulacijskim planom 1933. godine počela je od Bačvica izvedba širokog bulevara sa zelenilom oko grada. Time se stanje znatno poboljšalo.

Najvažnija park šuma je na brdu Marjan zapadno od grada. Njegovo pošumljavanje borovima počelo je krajem XIX. stoljeća. Ubrzo je postao omiljeno šetalište i izletište Splićana. S njega su se otvarali široki vidici na more i otoke. Međutim, da bi bio pristupačan većem broju ljudi, trebalo je sagraditi puteve i staze, a na istaknutijim mjestima odmarališta i vidikovce. Najprije je 1920. izgrađeno kameno stubište od obale do židovskog groblja. Odatle je napravljen put dalje prema zapadu, sve do Sedla pa oko Marjana sjevernom stranom natrag u grad. Tijekom 1924. godine izvedeno je stubište između prvog i drugog vrha. Tu je na najvišoj točki izgrađen veliki plato. Kad su završeni najvažniji radovi na pošumljavanju, društvo *Marjan* je odlučilo prostor obogatiti divljači koja se brzo razmnožila. Priređivali su se i veliki lovovi, ali kako su životinje nanosile štete okolnim poljoprivrednim nasadima, organizirale su se i hajke. Da bi se spriječile štete čitava je šuma 1926. godine zatvorena visokom žičanom ogradom. Obnovljene su i stare slikovite crkvice sv. Nikole, sv. Jere i Betlem, koje su bile zapuštene. Na tom prostoru podignute su i neke javne građevine. Među njima je uređenje Prirodoslovnog muzeja i Zoološkog vrta 1926. godine na prvom vrhu u sklopu secesijske zgrade koja je ranije služila kao restoran. U isto vrijeme u blizini je sagrađen Meteorološki opservatorij, a 1933. na samom rtu Oceano-

grfski institut. Tako je Marjan, uz još neke hortikulture i građevinske radove, postao glavno rekreacijsko područje grada u njegovoj neposrednoj blizini.<sup>22</sup>

Da bi riješila pitanje groblja, općinska uprava je do 1923. godine otkupila veliki kompleks zemljišta u polju istočno od grada u predjelu Tršćenica. Prostor je ograđen i zasađen čempresima pa je ukop na njemu počeo 1928. godine. Kako na groblju nije postojala crkva za pogrebne obrede, u tu je svrhu 1933. godine uređena obližnja ranosrednjovjekovna crkvice sv. Lovre od Pazdigrada.

Godine 1939. radovi oko noveliranja Regulacijskog plana Splita privodili su se kraju. U to vrijeme Poglavarstvo je propisalo Građevinski pravilnik za grad koji je bio dio Uređajne osnove. Procedura oko javnog uvida i dovršetka plana bila je gotova tek u ožujku 1940. Elaborat je izrađen za 110.000 stanovnika, a grad je u to vrijeme brojio 40.000. Tijekom lipnja o njemu su raspravljali Tehničko-ekonomski, Financijski i Građevinski odbor općine. Konačno je 19. lipnja iznesen pred Gradsko vijeće, gdje je jednoglasno usvojen. Međutim, time nisu prestale rasprave o postavkama plana u stručnim krugovima, a moralo se razmotriti i žalbe. Na kraju ga je trebalo ponovno izložiti javnom uvidu, a banska vlast ga je morala odobriti i ozakoniti. To nije učinjeno zbog izbijanja Drugog svjetskog rata. Teška ratna razaranja i nove društvene prilike uvjetovale su da se 1948. godine otpočelo s izradom novog plana na potpuno drukčijim pretpostavkama.<sup>23</sup>

## Bilješke

- 1 **S. Piplović**, Eklekticizam i secesija u urbanističkom razvitku Splita, u: *Peristil*, 31-32/1988.-89.
- 2 **S. Piplović**, O geodetskim radovima u Splitu u početku 20. stoljeća, u: *Geodetski list*, 2/1993., str. 159-164.
- 3 **D. Tušek**, Arhitektonski natječaji u Splitu 1918-1941, Split, 1994., str. 32-41.; **S. Piplović**, Zaštita graditeljske baštine u prvom urbanističkom planu Splita, u: *Godišnjak zaštite spomenika kulture Hrvatske*, Zagreb, 8/1982.-9/1893., str. 32-41. Tu je navedena iscrpna literatura o Regulacijskom planu.
- 4 Projekt regulacionog plana grada Splita, u: *Novo doba* (dalje: *ND*), Split, 1. XI. 1925., str. 4; Regulacioni plan za grad Split, u: *ND*, 25. XII. 1925., str. 20 i 21.
- 5 Građevinski zakon, u: *Službene novine*, Beograd, XIII/16. VI. 1931., str. 921-924.; **P. Senjanović**, Novi građevinski zakon, u: *Tehnički list*, 11/1931.
- 6 **Lj. Karaman**, Pitanje odstranjenja zgrade stare biskupije u Dioklecijanovoj palači u Splitu, u: *Vjesnik za arheologiju i historiju dalmatinsku*, Sarajevo, 1920., Prilog: **Lj. Karaman**, Historijat osnova za regulisanje južnog pročelja Dioklecijanove palače u Splitu, u: *Vjesnik za arheologiju i historiju dalmatinsku*, 1922., 2. prilog.

- 7  
Sjednica opć. Vijeća, u: *ND*, 17. XI. 1930., str. 3.
- 8  
Uređivanje Bačvica, u: *ND*, 13. III. 1930., str. 5.; Regulacija Bačvica, u: *ND*, 8. V. 1930., str. 5.; **K. Strajnić**, Konkurs za regulaciju Bačvica, u: *ND*, 12. VII. 1930., Prilog; Za uređenje Bačvica, u: *ND*, 31. VII. 1930., str. 5.
- 9  
Konstituirajuća skupština društva *Meje*, u: *ND*, 27. III. 1930.; Regulacioni plan Meja, u: *ND*, 31. X. 1930., Prilog; Splitske Meje, u: *ND*, 2. X. 1933., str. 6.
- 10  
Špinut i voda, u: *ND*, 1. IV. 1930., str. 5.; Utemeljenje društva *Spinut*, u: *ND*, 12. V. 1930., str. 5.
- 11  
Uređenje Lučca, u: *ND*, 22. VI. 1937., str. 5.
- 12  
**S. Piplović**, Prometni terminal u splitskoj luci, u: *Kulturna baština*, 30/1999., str. 160-163.
- 13  
Studija ing. P. Senjanovića uz arhitekt. suradnju arh. ing. J. Pičmana za situiranje nacionalnog spomenika i nove banovinske palače u Splitu, Zagreb, 1935.
- 14  
**S. Muljačić**, Historijat izgradnje priobalnog pojasa u splitskoj luci od Matejuške do Sustipana (1850-1960), u: *URBS*, Split, 1961., str. 56-61.
- 15  
**D. Domanić**, 70. obljetnica djelovanja jedriličarskoga kluba *Labud* na Mejama, u: *Sustipan*, 1/1954.
- 16  
**D. Kečkemet**, Splitsko groblje Sustipan, Split, 1994., str. 93-96.
- 17  
**A. Grimani**, Razvoj brodogradilišta u Splitu do Drugog svjetskog rata, u: *Zbornik Društva inženjera i tehničara u Splitu*, Split, 1958., str. 511 i 512.
- 18  
**P. Senjanović**, »Ogromne teškoće« izgradnje nove luke, u: *ND*, 15. X. 1938., str. 3.; Raspisana licitacija za splitsku sjevernu luku, u: *ND*, 31. XII. 1938., str. 7.; Gradnja splitske sjeverne luke i proširenje stanice Predgrađe, *ND*, 4. IV. 1941., str. 5.
- 19  
**B. Radica**, Novi Split, Split, 1931., str. 134-139.
- 20  
**F. Šperac**, Novi vodovod u Splitu, u: *Tehnički list*, 8/1932., str. 97-104.
- 21  
**D. Kečkemet**, Javni parkovi u starom Splitu, u: *Hortikultura*, 4/1973., str. 109-114.
- 22  
**P. Senjanović**, Građevinski radovi na Marjanu, u: *Almanah Jadranske straže*, Split, 1926.; **S. Piplović**, Uređenje Marjana između dva rata, u: *Hortikultura*, 4/1978., str. 139-141.
- 23  
Regulacioni plan Splita, u: *ND*, 20. III. i 6. VI. 1940., str. 7.; Gradsko vijeće, u: *ND*, 17. VI. 1940., str. 6.; Jednoglasno prihvaćen regulacioni plan Splita, u: *ND*, 20. VI. 1940., str. 5.; Diskusija o regulacionom planu Splita, u: *ND*, 5. I. 1941., str. 9.

## Summary

### Stanko Piplović

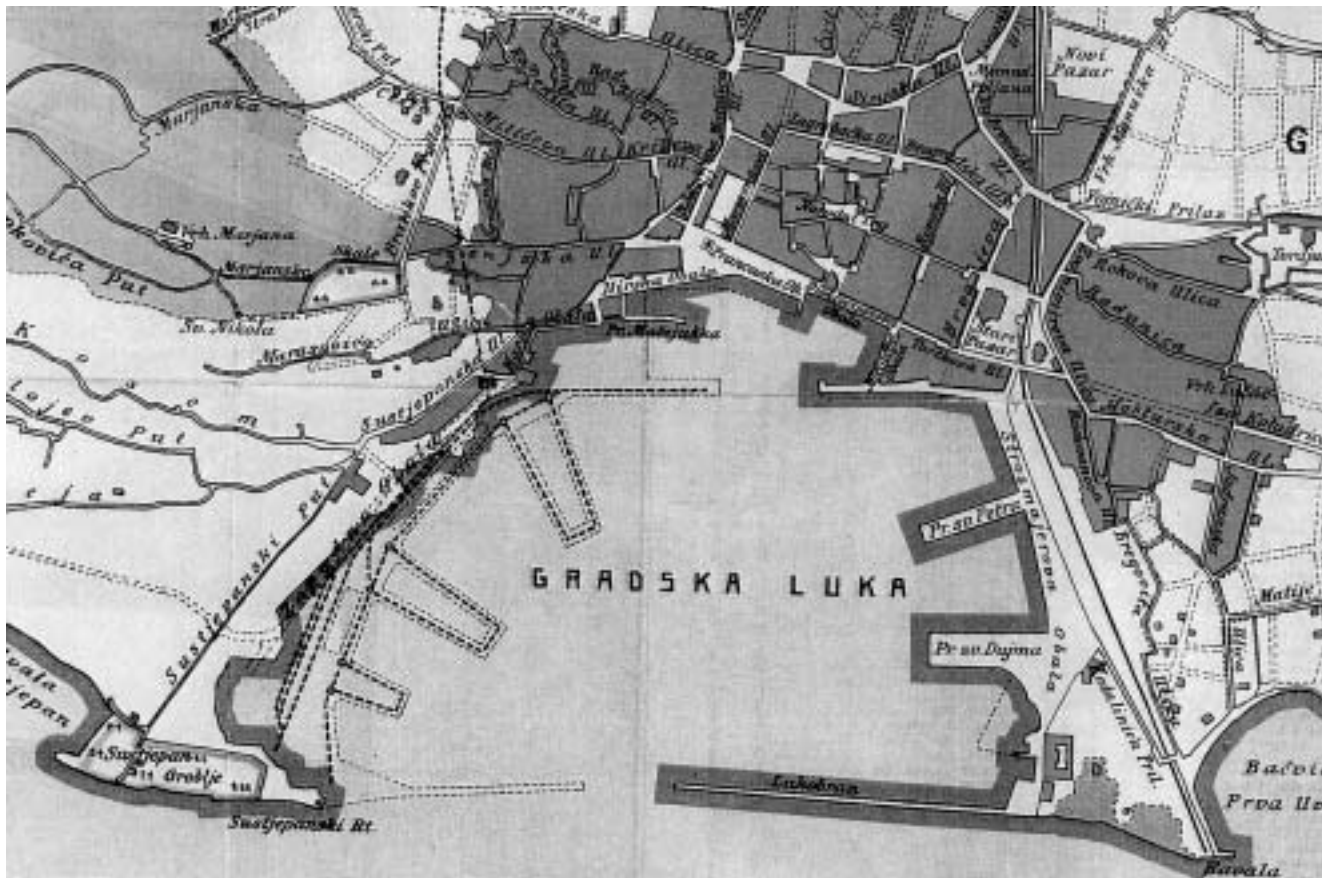
#### Urbanistic Development of Split between Two World Wars

At the end of the nineteenth century, Split was developing with an increasing speed and its population was growing. By that time, it had already solved its basic infrastructure and traffic problems. After World War I, its economic and cultural significance grew further and it became the new administrative centre of Dalmatia. In 1923, in order to direct and balance its future development, the Town Council announced an international competition for a regulation project. Among the great number of competitors, German architect Werner Schürmann was selected and he developed a detailed basis for the development of the city. However, in 1931, a Building Law was enacted on the state level. It contained regulations on urbanism and required that the existing plan should be modified according to them. The procedure was protracted and the new project was completed only in 1940.

During the blooming period of twenty years between the two world wars, Split continued its expansion. Its historical, medieval centre with Diocletian's Palace experienced certain changes, notably improving the living conditions in its narrow streets and presenting its cultural monuments in a new way. Except for the first residential buildings in the immediate vicinity of the city centre, new terrains were secured along the coastline in the direction of Bačvice, as well as in the west, in Meje pod Marjanom. Another zone was formed in Spinut, where new buildings were constructed in a healthy environment, fully equipped with communal services. The space of the city harbour was likewise changed: gradually, industrial facilities were moved out of its western part, whereas its central part, the Riva, was rearranged as the main promenade and the favourite meeting place for the citizens of Split. The old cemetery on the Sustipan peninsula, at the western entry to the harbour, was full to capacity. Thus, it was closed down and a new one was established in the fields, east of the city.

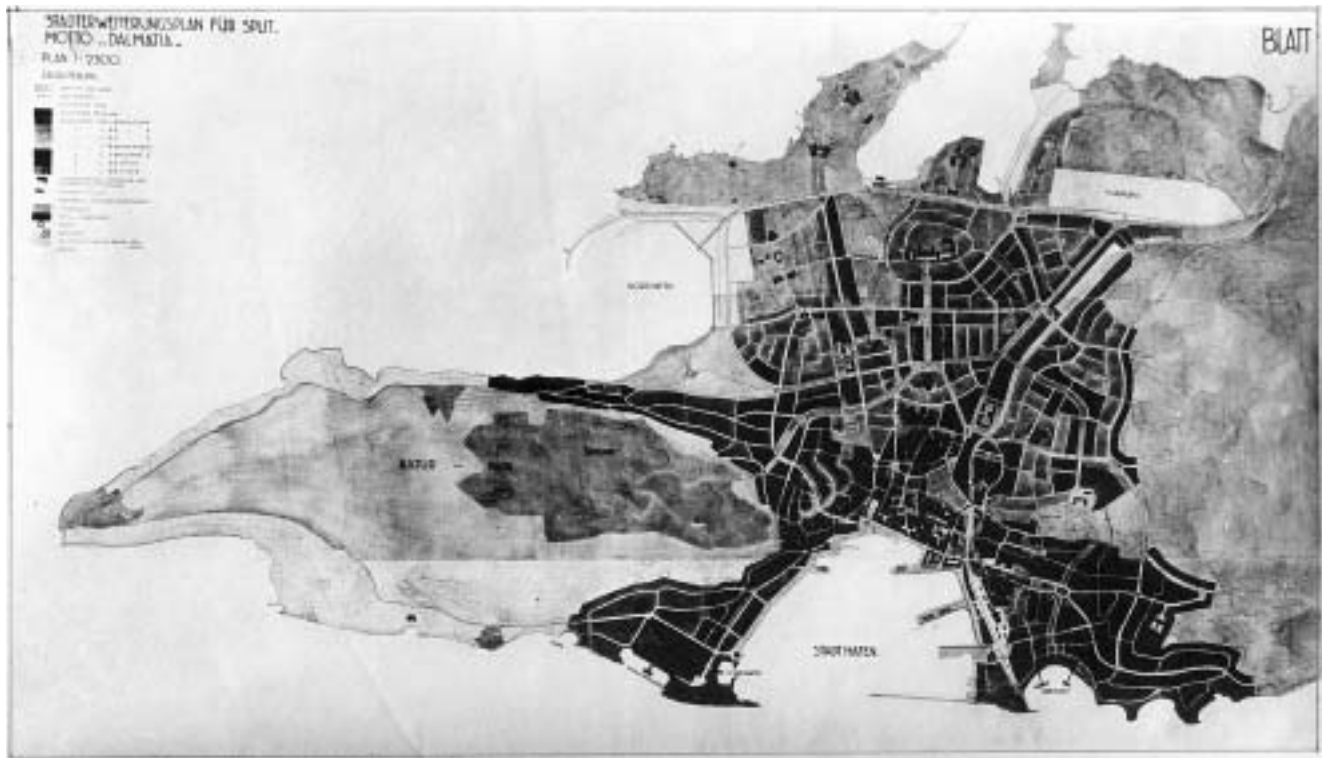
A new zone of economy and transportation was formed at the northern side of the peninsula, in the direction of Kaštelanski Bay, comprising a cargo port, a railway station, a wharf, and other facilities. Moreover, Split still lacked public green surfaces. Except for Strossmayer Park, which dated from the middle of the nineteenth century, there was almost nothing of the sort. The main recreational zone was the forested park on the Marjan hill in the west, in the immediate vicinity of the city. Evergreen trees had been planted there in an earlier period, which practice was now continued on the new terrains. The park was equipped with access staircases, a high fence, footpaths and hiking trails, as well as attractive belvederes and it soon became the favourite weekend destination. A network of communal services accompanied building of residential quarters. Nevertheless, it was only in 1920 that Split obtained the electric energy supply from Dugi Rat. In 1930, a new water system with reservoirs and pump stations was built and the network was extended to the new areas. The existing streets were broadened and new ones were built. The sewage system was improved. The city became a rounded spatial and functional entity, marked by architecture of exceptional quality.

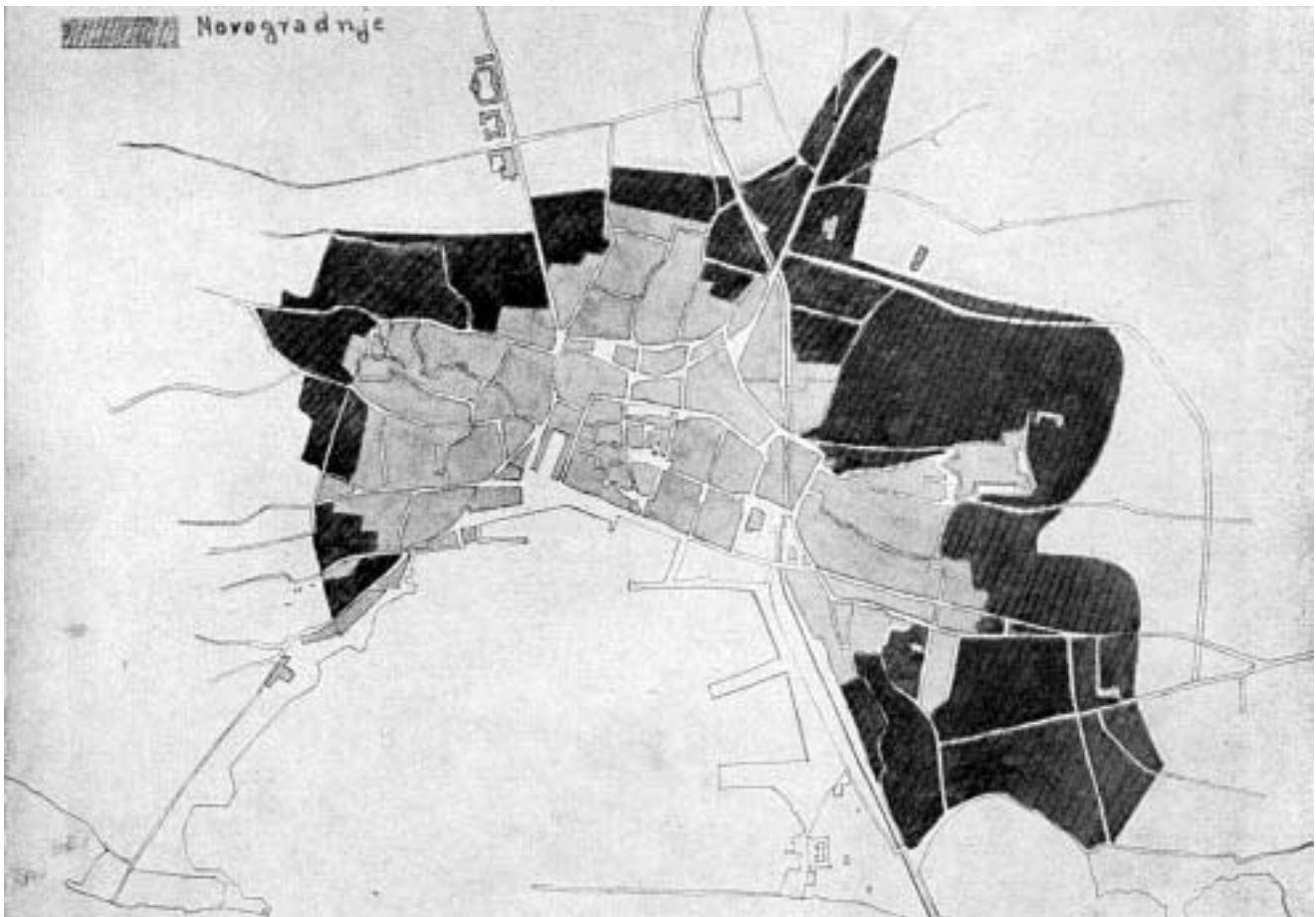
Split was heavily demolished in World War II. For this reason, as well as the fact of changed social circumstances, it continued developing on new foundations in the post-war period.



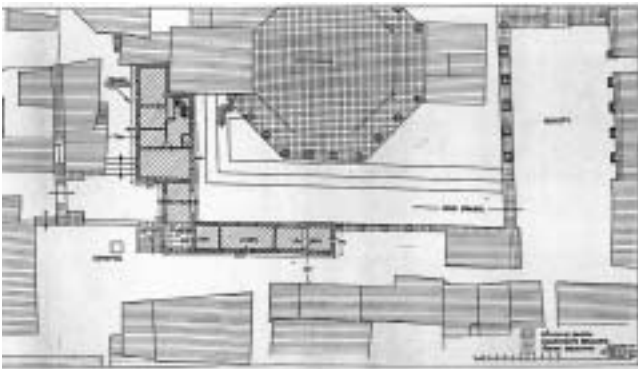
Detalj plana Splita iz 1914. godine kojeg je napravio ing. P. Senjanović. Uz postojeće stanje ucrtana je i nova teretna luka zamišljena u zapadnom dijelu gradske luke i prijedlog rastera budućih ulica na prostorima proširenja grada.

Natječajni rad arh. W. Schürmanna za Regulacijski plan Splita iz 1924. godine. Glavni pravac širenja grada predviđen je prema sjeveru s dvije nove stambene zone istočno i zapadno od gradske luke. Nova teretna luka prvobitno je zamišljena u uvali Poljud, ali je to kasnije izmijenjeno.





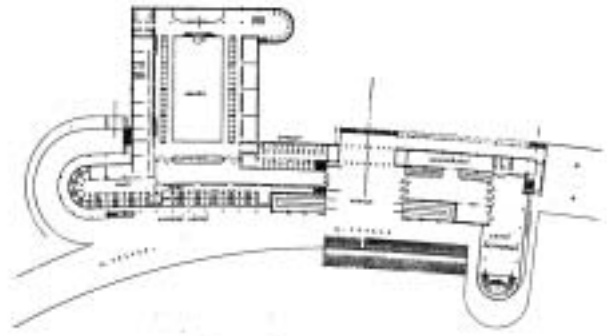
Skica prostornog širenja Splita u vremenu 1918.-1930. godine. Prikazan je samo središnji dio bez periferija Bačvica, Marjana i Spinuta koji su također doživjeli promjene.



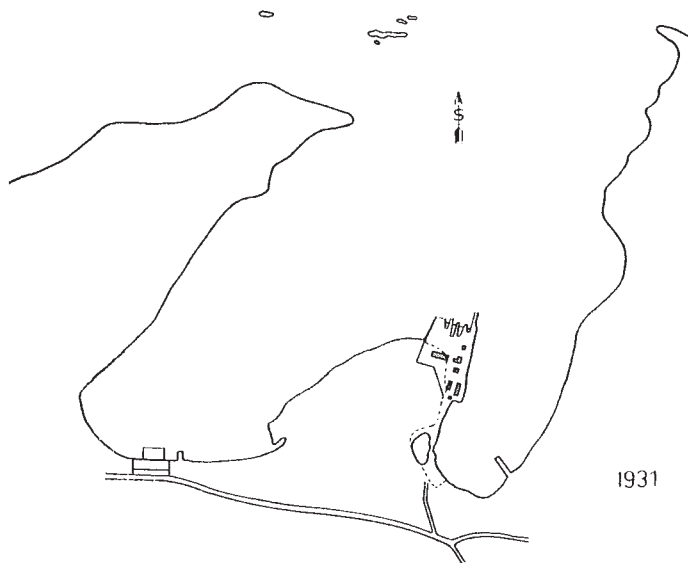
Detaljni plan regulacije prostora sjeverno od Dioklecijanova mauzoleja, današnje katedrale sv. Duje, kojeg je izradio Schürmann. Problem je bio osmisliti širinu nakon što su uklonjeni ostaci zgrade stare biskupije iz XVII. stoljeća nakon požara 1924. godine.



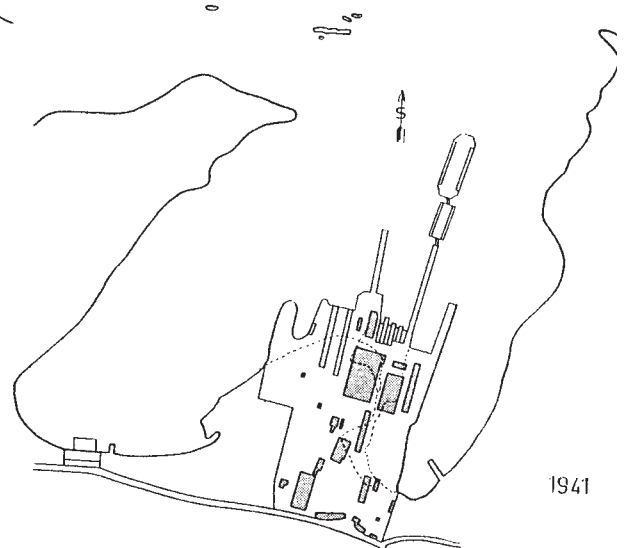
Natječajni projekt arh. Nikole Dobrovića iz 1930. godine za uređenje rezidencijalno-turističkog predjela Bačvice istočno od grada i tlocrt prizemlja nove kupališne zgrade.



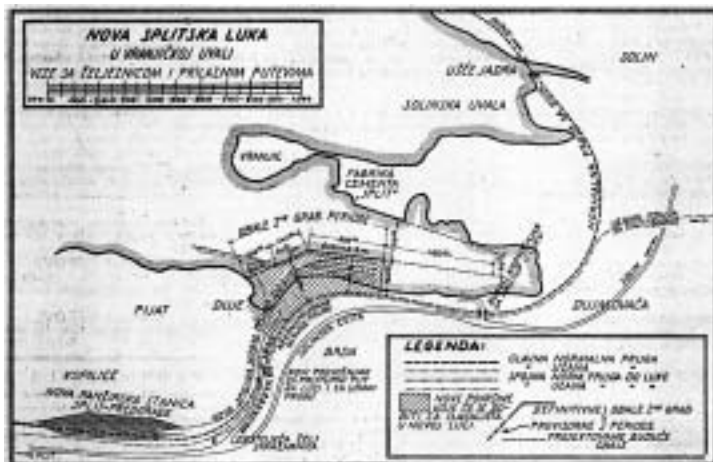




1931



1941



Mentor plan Splita. Crtež prikazuje izgled grada iz ptičje perspektive 1926. godine.

Novo brodogradilište *Split* izgrađeno na sjevernoj strani poluotoka dio je buduće velike industrijske zone.

Skica izgradnje nove teretne luke Splita kod Vranjica u istočnom dijelu Kaštelanskog zaljeva iz 1940. godine. Prikazani su i njeni cestovni i željeznički spojevi. Gradnju je zaustavio Drugi svjetski rat, ali je ona kasnije nastavljena.