

Urbanistički razvoj hrvatskih gradova od Napoleonova doba do pada Habsburške monarhije u europskom kontekstu

Radović Mahečić, Darja

Source / Izvornik: **Zbornik I. kongresa hrvatskih povjesničara umjetnosti, 2004, 117 - 126**

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:254:445588>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-12**



Repository / Repozitorij:

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

Urbanistički razvoj hrvatskih gradova od Napoleonova doba do pada Habsburške Monarhije u europskom kontekstu

Programirano širenje gradova specifično je za kulturnu geografiju 19. stoljeća. Serija tehničkih izuma i ekonomske promjene, poput organizacije rada i načina proizvodnje, uvjetovale su nov razmještaj pučanstva, a dotadašnja ravnoteža između sela i grada bila je zauvijek narušena. Stoljeće obilježeno industrijalizacijom i nastankom metropola u cijelosti prati ubrzan rast stanovništva. Pariz i London u tih su sto godina čak šest puta povećali broj svojih žitelja, a riječ je o višemilijunskim aglomeracijama. Preduvjet ovim zbivanjima bila je gradnja željeznice, umrežavanje njezinih linija, ali i značajan razvoj ostalog (kopnenog, riječnog i morskog) prometa, ne samo u svrhu industrije, već i prateće trgovine. U Srednjoj i Zapadnoj Europi niz političkih čimbenika također je obilježio sliku gradova i okolice. Napoleon I. je u Francuskoj i okupiranim zemljama sagradio mnoge ceste od strateškog značenja.¹ Vlada iz doba restauracije mnogo je učinila i na poboljšanju lokalnih putova koje će kroz desetljeća koja slijede voditi Ministarstvo za javne radove.² I druge europske državne uprave preko specijaliziranog zakonodavstva provode fundamentalne izmjene u namjeni zemljišta, ali i izgledu gradova, koji se u većini moderniziraju na temelju razrađenih urbanističkih planova.³ Pritom su sukladnost estetskog i političkog interesa nerijetko prihvaćeni i kao metoda i kao praksa.

Modeli širenja gradova međusobno su različiti, no ishodišta u pravilu čine stare gradske jezgre opasane zidinama, koje se u prvom desetljeću 19. stoljeća intenzivno ruše. Na taj se način gradovi otvaraju i sjedinjuju s predgrađima, ili se pak nekolicina do tada razjedinjenih naselja sada spaja u zajedničku administrativnu cjelinu. Npr. nacrti Berlina i Bremena iz kasnog 18. stoljeća pokazuju fortifikacijama opasane stare gradove s već snažnim ekstenzijama — predgrađima izvan zidina, novim suvremenim četvrtima.⁴

Industrijalizacija za posljedicu ima i topografsku selekciju, tj. namjensku podjelu gradskih područja, a prioritet ima zemljište osigurano za reprezentativne ansamble: bilo raskošne pozornice s državnim institucijama i hramovima znanošću, kulture i obrazovanja, bilo za ekskluzivno stanovanje i perivoje.

U razdoblju najznačajnijeg rasta europskih metropola do 1914. kao paradigmatičke raspoznajemo primjere: Regent

Street Georgea IV. u Londonu, radikalni rez Louisa Napoleona III. u Parizu, te Ringstrasse Franje Josipa u Beču.⁵ Sva ki od ovih gradova podiže institucije koje odgovaraju aspiracijama dominantne klase, služe njihovim interesima i osnažuju njihove vrijednosti. Jednako su, prema namjeni, dodijeljene zone za smještaj sajмова, industriju i masovno stanovanje, kao i karakteristična metoda za rješavanje rastućeg pučanstva: male kuće u nizu u Londonu i Engleskoj, odnosno blokovi visokih zgrada s najamnim stanovima u Parizu i Beču.

Sve intenzivniji promet za posljedicu ima diferenciranje sustava te smještaj putničkih željezničkih kolodvora nadomak samih gradskih središta. Glasni su i zahtjevi za uređenjem javnih parkova i ozelenjavanjem trgova.⁶ Nije teško zaključiti da su glavni kriteriji pri planiranju proširenja gradova: promet (kao preduvjet industrije), zdravstveni tj. higijenski uvjeti, politička sigurnost, a tek potom arhitektonski i estetski kriteriji.

Neki problemi gradova na koje će se 19. stoljeće nadovezati otvoreni su u 17. i 18. stoljeću.⁷ Ali kada govorimo o gradu kao umjetničkom djelu, s 19. stoljećem zakoračili smo na područje programa te razlikujemo *grad-ideju* i *grad-proces*. U prvu grupu uvrstili bismo niz utopijskih projekata za idealne gradove⁸, dok drugu grupu čine primjeri gradova koji su, vođeni novim potrebama društva i rješavajući mahom tehnička pitanja, kreirali ili usvajali specifične urbanističke matrice. Trajanje realizacije takvih zahvata, posebice ambicioznih urbanističkih projekata, nije se moglo u potpunosti predvidjeti, ali je karakteristika 19. stoljeća upravo njihovo enormno ubrzanje. Hausmannov veliki Pariz, koji odražava tempo i poduzetnost industrijske ekspanzije, stvoren je u svega sedamnaest godina. Od 1853.-1869. ekipe tehničkih stručnjaka obavile su posao: rekonstrukcije starih ulica; oslobađanja prostora oko velikih i važnih javnih zgrada, kako bi im se osigurao privlačniji izgled; rušenja gusto naseljenih nezdravih četvrti (izvora epidemija) i probijanja širokih bulevara koji osiguravaju protok svjetlosti i zraka, ali i javni red i mir. U transformaciji Pariza ulica je bila dominantna!⁹

Postoje imaginarna mjesta i prostori snažnog identiteta. Teško je, međutim, iznositi identitet jedne stvarne regije koja

nije, pod tim pojmom, nikad bila istaknuta na zemljopisnim kartama. Je li stoga Centralna Europa iluzija, politički program ili tek regionalno razumljiv pojam koncepta *genius loci*, pita se Mađar Akos Moravansky u svojoj knjizi u kojoj prvi komparativno prati urbanizam i arhitekturu zemalja koje su od 1867. do 1918. bile definirane kao Austro-Ugarska Monarhija.¹⁰ Tijekom ovoga razdoblja došlo je do važnih promjena u kulturnom značenju regije, njezinih centara i periferije. Na nama je da argumentiramo identitet regije, jer je Centralna Europa u razmatranom razdoblju definitivno jedinstven kulturni prostor, kojega je i Hrvatska važan dio. Pojam kao takav u stručnim se krugovima počeo koristiti oko 1970. godine, u isto vrijeme kada povjesničari umjetnosti i arhitekti počinju valorizirati urbanističke strukture 19. stoljeća.

Hrvatska je u 19. stoljeću teritorijalno razjedinjena. Njezin se kontinentalni dio sastojao iz civilne Hrvatske, Slavonije i Vojne krajine, a za razvoj gradova osobito je bila važna politička situacija, posebice nakon poraza Turaka 1683. godine kod Beča i potpisivanja primirja u Srijemskim Karlovcima 1699. godine. Austrijska državna uprava aktualna je od 1790. do 1867., a epizoda francuske vladavine od 1805. do 1813. godine. Iako se u tom kratkom razdoblju osjetio utjecaj revolucionarnih ideja, nije se dogodilo očekivano ukidanje feudalnih odnosa. Napoleonove ideje o gradu, poznate pod sintagmom *urbanisme demolisseur* vojskovođa Marmont u obalnoj Hrvatskoj nije imao vremena provesti u većoj mjeri.

Nakon francuske epizode jadranska i kontinentalna Hrvatska pripadaju Habsburškom Carstvu, a dvojna Austro-Ugarska Monarhija s hrvatskom autonomijom trajala je od 1867. do 1918. godine.¹¹ Potpuno razvojačenje Vojne krajine nastupilo je 1873., a pripajanje Hrvatskoj i Slavoniji 1881. godine kada gradovi i naselja dobivaju civilnu upravu.

Kako bi se zorno prikazala ideja multietničke države od 1886. godine u Beču je u 24 sveska izdavanana »Austro-Ugarska Monarhija u riječi i slici« tzv. *Kronpronzenwerk*, koja ne opisuje postojeće stanje, već predstavlja i propagira viziju zajednice čiji je važan segment i raširena akcija »pobjepšanja slike gradova«. Statistički prikaz gradova u austrijskom atlasu s kraja 19. st. svjedoči o premoći Beča, koji broji 1,5 milijun stanovnika. Slijedi Budimpešta s 570.000, Prag s 350.000. Četvrti grad po naseljenosti Austro-Ugarske bio je Trst — bečka morska luka — sa 165. 000 stanovnika, Graz je imao 120.000, Krakow 96.000, a Zagreb 40.000. Od naših gradova slijedi sjedište austrijske ratne mornarice — Pula s 39.000, Ljubljana ima 32.000, mađarska luka — Rijeka 31.000, Zadar, kao i Salzburg 29.000, Sarajevo 28.000, Split 23.000, Osijek 21.000, Varaždin 11.000 stanovnika.¹³

Britanska i francuska industrijska i politička revolucija nisu značajnije utjecale na gradove kontinentalne Hrvatske, koja je predstavljala periferno područje i u sklopu Habsburške Monarhije. O ambicijama otvaranja i širenja gradova često prvi svjedoče gradski perivoji i šetališta te nema grada u Hr-

vatskoj koji tijekom 19. stoljeća ili do 1914. ne oblikuje šetalište ili park kao mjesto za odmor i rekreaciju.

U Njemačkoj su u početku 19. stoljeća prisutni engleski uzori. Pretpostavimo da se radijus utjecaja najbližeg grada Münchena, s kojim je Austrija tada u intenzivnoj vezi, osjećao do Zagreba.¹⁴ Kršnjavijeve napise o tom gradu također ne treba zanemariti, jer, kako piše Olga Maruševski — otišao je u München učiti o slikarstvu, a vratio se s idejom o transformaciji grada.¹⁵

Slavni Engliher Garten osnovan je u Münchenu 1789. godine. U početku se projekt zvao po knezu Karlu Theodoru »Theodor Garten«, koji je tražio da taj park bude narodni i javni te podignut u rekreativne svrhe. U skladu s demokratskim načelima koja su inicirala nastanak parka, naziv mu je izmijenjen. Rezultat je bio — najveći javni park u Europi (5x1,5 km).

Možda i pod utjecajem minhenskoga primjera, biskup Juraj Haulik je godine 1843. predao Zagrepčanima na korištenje, ali »i na ures metropole«, park Jurjaves, današnji Maksimir, koji je u trenutku nastanka veličinom znatno nadmašio opseg grada za koji je bio podignut (1850. Zagreb ima 15.000 stanovnika).¹⁶

U Engliher Gartenu u Münchenu je Monoapteros koji je podigao Leo von Klenze, uz Karla Friedricha Schinkela u Berlinu, najznačajniji predstavnik klasicističkoga razdoblja i ključni lik za oblikovanje Münchena u prvoj polovici 19. stoljeća. Klenze odvaja »pravu« arhitekturu u službi religije, države i društva od »ekonomične«, u službi estetike i ljudskih želja.¹⁷ Projektira velike samostojeće zgrade javne namjene — gliptoteku, staru pinakoteku, gradske ansamble prema Nimfenburger strasse. Elegantan, jakih aksa, pomalo hladan, urbanizam klasicizma, prisutan je u više ansambala u gradu, a najpoznatija je Ludwigstrasse duž koje se podižu javne zgrade, a među ostalima sveučilište. Ta devetnaestostoljetna minhenska avenija vodi od rezidencije, smještene unutar starog grada prema sjeveru, i predstavlja prototip široke reprezentativne ulice — karakteristične ekstenzije stare jezgre.

Minhenski nam je primjer zanimljiv kao prethodnik zbivanja u Srednjoj Europi. Taj grad ruši zidine u prvom desetljeću 19. st., a gradska vrata ostavlja kao ishodišta novog urbanističkog razvoja. Karlsplatz i Isartor postaju polazišta za nove trgove i radijalne široke prometnice.

Kad se govori o paradigmatskim ansamblima 19. stoljeća u Srednjoj Europi, po važnosti je nedostižan primjer bečke Ringstrasse.¹⁸ Ona jest najcjelovitije dostignuće i najbolji predstavnik utemeljiteljskog razdoblja u kojem je sadržana estetska kultura sedamdesetih i osamdesetih godina, koju čine arhitektura, urbanizam, hortikultura, kiparstvo, umjetnički obrt. Sceničnost te estetizirajuća i simbolična pretenzija arhitekture potpomognute su novim koncepcijama uređenja prostora. Različiti javni prostori postaju okvir za ljudsko mnoštvo.

Godine 1857. car Franjo Josip naredio je rušenje bečkih zidina. Natječaj za urbanističko rješenje oslobođenog prostora nadomak starog grada oglašen je iste godine, ali niti jedan rad nije bio prihvaćen kao konačan. Master-plan je izradila komisija 1859. godine, a svoj je rad temeljila na shemi arhitekta Ludwiga Förstera (koji je bio među četvoricom najuspješnijih natjecatelja). Osnovna briga gradske uprave bila je policijska kontrola gradskog središta, što je zadovoljeno smještajem dviju velikih vojnih baraka na oba kraja prstenaste ulice. Bila je osnovana Komisija za širenje grada, tzv. *Stadterweiterungs Commission*, a od države neovisan fond gradskog širenja financirao je čitav projekt.¹⁹ Prostor je izvorno posjedovala vojska, ali carskom odredbom 1857. dodijeljen je gradskoj komisiji, koja je zemljište raspardelirala u gradilišta i ponudila na tržištu po tako visokoj cijeni poput parcela u srcu grada. Dohodak ostvaren takvom spekulacijom zemljištem omogućio je podizanje velikih javnih zgrada.

Ringstrasse — širok, četiri kilometra dug *bulevar* koji zauzima raniji potez gradskih fortifikacija, rezultat je složeno nastale odluke i učinkovitog izvršnog mehanizma. Često je interpretirana kao kontinuiran kružni prostor kojim dominiraju izolirane, soliterne zgrade. Neke od građevina postojale su i ranije, kao npr. *Votivkirche*, *Karlskirche* te palače aristokracije, a vizualni kontakt s carskim dvorcem determinirao njihov položaj.

Optičke veze među građevinama na prstenu osnovna su briga gradskih planera, ali i ključna vrijednost bečkog Ringa, na kojem se podižu parlament, municipij, palača pravde, sveučilište, umjetnička akademija, kazalište, opera, muzeji. Grandiozan heksagon ponajprije dokazuje važnost aranžiranja javnih i stambenih zgrada, zelenila i mjesta popularne zabave sviju klasa.

Arhitekti i inženjeri koji su bili pozvani projektirati na Ringu ostali su vjerni »revival« repertoaru Gottfrieda Sempera. Građevine različitih namjena i oblika stapaju se u harmoničan urbani entitet unutar kojeg visoki naglasci, poput tornjeva i zvonika služe kao orijentacijske točke, a kretanje prstenom nudi stalnu mijenu poticajnih impresija, što će uvelike utjecati na druge europske gradove.

U transformaciji grada u 19. stoljeću prsten je najčešći model širenja gradova ranije opasanih utvrdama i zidinama. Osvojen prostor *glasija* najčešće se uređuje kao niz parkova ili se taj prostor rahlo izgrađuje. Godinama prije Beča svoje su zidine uklonili Graz, Bremen, Düsseldorf, Frankfurt na Majni i drugi, s ciljem uređenja grada. Beč je zadržao utvrde dulje od drugih europskih prijestolnica (što se, ironično, smatra posljedicom povijesnog zaostajanja grada) i tako je u povoljnom trenutku imao na raspolaganju golemi pojas slobodnoga zemljišta za modernu izgradnju u svome središtu. Tipološki su srodni prstenasto razvijeni njemački grad Köln te mađarski Segedin.²⁰

Temeljni atribut zagrebačkog urbanog identiteta — Zelena potkova — slobodno je primijenjen koncept bečkog prstena. Utemeljiteljska kultura u Zagrebu potvrđuje se gradnjom

Donjeg, novog grada 19. stoljeća, koji se smješta podno dviju povijesnih jezgri — Gradeca i Kaptola, u ravnici što se prostiralo do željezničke pruge, koja je grad s južne strane porubila šezdesetih godina. Poput Beča, i u Zagrebu će željezničke postaje i tračnice stvoriti umjetnu barijeru, koju će grad osjećati pri snažnijim valovima širenja tijekom 20. stoljeća. Instrumenti urbanističke volje u Zagrebu se javljaju s buđenjem nacionalne svijesti te stapanjem povijesnih naselja sredinom 19. stoljeća. U to se doba feudalna anarhija pokušala zauzdati tehničkim zahvatima. Opsežan posao premjere zemljišta, tzv. *franciskana*, odvijala se na našem području od 1853.-1865. godine, kao svojevrsan kulturni podvig. Neposredan povod izmjeri bio je birokratske prirode. Postala je, naime, podlogom za izradu zemljišnih knjiga, na kojima se temelji nov porezni sustav. Uređenjem legislative dokida se postupno neplanska gradnja, a potiče reprezentativnost i cjelovitost.

Građevinski red Zagreb je dobio 1857., a prvu regulatornu osnovu, tehnički razvojni plan usmjeren na širenje grada rješavanjem komunalnih pitanja, 1865. godine.²¹ Za područje širenja bio je predviđen pragmatičan ortogonalni ulični raster, čija je mjerna jedinica onodobni sajmišni Novi trg, današnji Zrinjevac.

Planiranje grada prema umjetničkim načelima prisutno je u drugoj regulatornoj osnovi iz 1887., koje je rezultiralo stvaranjem monumentalnog okvira Donjega grada — Zelene potkove — raskošne pozornice javnih, pretežno prezentaciji nacionalne kulture namijenjenih zgrada. Trodijelni okvir, tj. slijed od devet trgova, urbanih parkova sa samostojećim reprezentativnim građevinama i stanovanjem kao bočnom scenografijom, zajedničko je djelo historicističke kulture grada.²² Za Zelenu potkovu nije bio razrađen jedinstven urbanistički ili arhitektonski program niti raspisan natječaj. U fazi realizacije potkove, koja je trajala do Prvog svjetskog rata, ključan je bio gradski građevni ured i njegov najistaknutiji djelatnik Milan Lenuci, koji je i pojedinačne arhitektonske slučajeve (poput smještaja Trgovačke komore 1901. na zapadnom perivoju) navodio da se prilagode jedinstvenoj urbanističkoj zamisli.

U optičaju su bili priručnici, svojevrsni *manuali*, koji aktualnu teoriju gradogradnje potkrepljuju konkretnim primjerima, arhitektonskim i urbanističkim rješenjima. Temeljna knjiga »Staedtebau« Joseffa Stübbera nastala je 1890. u Darmstadtu,²³ objašnjava i varijacije Lenucijeva rješenja za trokutasti Cvjetni trg iz 1900. godine.

Leipzig je u Stübberovoj knjizi predstavnik gradova koji su se širili rasterom ulica na pravilan način. Mainz je pak primjer grada na rijeci koji s citadele silazi u podgrađe, a u 19. st. se pravilnom uličnom mrežom širi na istok, transformirajući se u linearno rješenje. U Strassbourgu su prisutni i Ring s radijalnim komunikacijama, ali i pravilna pravokutna mreža. Izuzetno je važan smjer novih ulica, kaže Stübber idu li one radijalno iz Ringa, ili već iz unutarnjeg grada. Naš je zanimljiv primjer grad Varaždin, koji je prvi porušio svoje zi-

dine 1807. godine te otvorio vrata grada i zrakastim komunikacijama spojio jezgru s predgrađima.

Drugi paradigmatički primjer srednjoeuropskog urbanizma svakako je *Avenija* Andrassy u Budimpešti. Još je revolucionarne 1848. vlada odlučila stari kraljevski centar Budu ujediniti s brzorastućim industrijskim gradom Peštom s druge strane Dunava, no taj je pokušaj propao. Međutim, kompromisom završena ugarska pobuna protiv Austrije 1867. godine za Mađarsku je značila početak ekonomskog prosperiteta. Godine 1872./73. tri su grada — Buda, Obuda i Pešta — uedinjena u mađarsku metropolu, ali je Lančani most, koji ih preko Dunava direktno spaja, otvoren još 1849. godine. Zbog poplava Beč je Dunavu okrenuo leđa, a kasnije je na odnosu grada i rijeke pozavidio Budimpešti.²⁴

Već je 1870. bila osnovana Komisija za javne radove (dakle, prije ujedinjenja), koja je organizirala i financirala razvoj grada, a izgradnja Andrassy avenije (1871.-1878.) bio je jedan od prvih velikih projekata. To je radijalna ulica duga preko 2 km, koja povezuje unutarnji Peštanski bulevar s Varosliget (gradskim gajem) na sjeveroistoku, čije je rješenje dobiveno hortikulturnim natjecajem.

Andrassy utca je proizvod koncentriranog urbanističkog natora uložnog u oblikovanje cijeloga grada, za koji je bio raspisan međunarodni natječaj, čiji je program bio vođen vizijom monocentričnog grada poput Pariza ili Beča. Trebalo je riješiti glavne funkcionalne zone, središte, suburbij i industriju. Master-plan je iznio gradski, inženjerski odjel, a temeljen je bio na prvonagrađenom radu domaćih arhitekata. U suprotnosti s funkcionalnošću bulevara, ideja Andrassy avenije odlučno je umjetnička!

Bilo je zamišljeno da se ulica nastavi u oba smjera, po mogućnosti da se vežu bulevar, avenija i Lančani most s jedne strane, a prostor Milenijske izložbe, koji je do danas ostao nedovršen, s druge. Avenija je projektirana kao ceremonijalna prilazna cesta, ima tri dijela determinirana uz pomoć dva trga: okruglog »Kruna/Korond« i oktogonalnog, zvanog »Oktogon«. Na aveniji se niže 115 kuća, čija se katnost od četverokatnica u središtu spušta do dvokatnih vila na rubu grada.

Iznad zemlje ulica predstavlja duh, ukus, patriotizam i kulturu naroda. Tu su smješteni: opera, institut baleta, umjetnička akademija, muzeji, a sastavni dio ansambla čine brojni elementi urbane opreme.

Pod ovom ulicom izgrađena je bila prva električna podzemna željeznica u Europi. Car Franjo Josip pustio je ovo tehnološko čudo u promet u povodu milenijske proslave 1896. godine.

Topografija Praga može se usporediti s Budimpeštom: s dvorcem na brijegu na jednoj obali i ravnicom na drugoj, osim što je Vltava neravnija od Dunava, pa je Karlov most bio izgrađen već u srednjem vijeku. Ta je veza definirala aksu grada drukčije od Budimpešte, u kojoj je odnos grada prema Lančanom mostu ostao nedorečen.

U 19. stoljeću prsten starih gradova opkoljavao je Prag, a kad se grad s nekima od njih htio ujediniti 1849. godine, bečka je vlada taj zahtjev iz političkih razloga odbila. Godine 1880. započela su rušenja većih razmjera (posebice labinrta Židovske četvrti, u kojoj su sačuvani tek staro groblje i sinagoga), a graditi se počinju nove ulice s pravilnim blokovima kuća. Projektanti ove transformacije pobijedili su na natječaju za urbanu rekonstrukciju Staroga grada 1887. godine. U Pragu imamo primjer metropolitanske *promenade* u središtu, a to je Zlatni križ, ansambl triju ulica T-tlocrta, od kojih najznačajniju čine Vaclavske namjesti, s Nacionalnim muzejem u osi dominantne akse. Reprezentativnost Namjesti kvalitetnija je od budimpeštanskog primjera.

Potruga za identitetom vidljiva je i u onodobnim nastojanjima Ljubljane. Potres 1895. bio je prilika (poput onoga u Zagrebu 1880.) za izgradnju modernoga grada. Generalni plan radili su Camillo Sitte, Max Fabiani i gradski urbanistički odjel.²⁵ Fabianijev plan razvija promet, uvodi novi Ring — bulevar i dijagonalnu aveniju — Maria Terezian Strasse od Crkve sv. Marije te postojeće ulice integrira u funkcionalnu strukturu. Fabiani je ostavio niz pisanih dokaza o svojim promišljanjima Ljubljane, koje je pisao od 1895. do 1960., a koji su važni za teoriju modernog urbanizma.²⁶ Fabiani izdvaja temeljne kriterije regulacije, a to je Ljubljani, dakle rijeka, i brdo sa starim gradom iz kojeg on vuče osnu simetriju na grad i u čijem se produžetku stvara nova avenija, u ime koje ruši neke kuće kod Marijina trga. Važan je smještaj uglavnom duguljastih trgova i ulica. Fabiani definira pojedine četvrti, mostove, parkove, sportska igrališta i tržnice, koje treba sistematizirati na obali rijeke. Od tog plana realiziran je tek dio bulevara.

Rušenje gradskih zidina u manjoj Koprivnici počinje 1863., a nekadašnji se šančevi uređuju u šetalište (1891.-1893.). Regulatorni plan grad će dobiti 1903. godine, a najkvalitetniji njegov dio čini tzv. provincijska promenade, slijed od četiri trga, koji su trebali kvalitetno oblikovati prostor između gradskog središta i željezničke postaje za rijetku izgradnju u zelenilu. Rješenje se podudara s idejom istočnog perivoja zagrebačke zelene potkove, ali nije kao takvo izvedeno.

Urbanom je modernizmu Centralna Europa dala kako paradigmatičke primjere utemeljiteljskog razdoblja (*Gründerzeit*-a), poput bečke Ringstrasse i budimpeštanske Avenije Andrassy, tako i promotore moderne arhitekture u oblikovanju željenih velegradova. Iako je neprijeporna važnost snažnih inovativnih individualnih opusa u ovom prostoru, čija uloga ostaje jedinstvena u složenoj slici grada, treba registrirati i tipična »*kaiserlich und koeniglich*« rješenja (koja iste ili srodne građevine i urbanistička rješenja nude od mjesta zapadne Ukrajine do Donje Austrije). Naši mjernici, »inžiniri« i tehnički savjetnici, uglavnom školovani na politehnikama u Grazu i Beču, apliciraju rješenja iz kulturnih žarišta modificirajući ih za naše lokalne potrebe i mogućnosti. Raspored reprezentativnih funkcija na primjeru Zagreba, a ne samo Austrije i Ugarske, registriran je i od strane drugih inozemnih autora. Talijan Silvano Tintori u svojoj knjizi o moder-

nom urbanizmu i urbanistima 19. i početka 20. stoljeća isti-
če primjer zagrebačke Zelene potkove kao slobodno pri-
mijenjen koncept bečkog prstena,²⁷ dok spomenuti Mađar
Akos Moravansky u poglavlju *Grad kao politički spomenik*
zagrebački slučaj planiranja prema umjetničkim načelima
opširno dokumentira slikom: prvom i drugom regulatornom
osnovom te fotografijom istočnoga perivoja. U zadanom
razdoblju manja mjesta i gradovi naglašavaju svoj urbani
karakter, a brojne novine ugrađuju se i u zatečene prostore
starih gradova na moru. Uređuju se obalne fronte — rive,
stvaraju promenade, parkovi, perivoji, trgovi. Upravo je
stvaranje javnih gradskih prostora te pažljivo smještanje i
oblikovanje javnih ustanova zajednički nazivnik svih ovih
napora.

Započeto istraživanje urbanističkog razvoja hrvatskih gra-
dova u 19. stoljeću te njihovo smještanje u širi europski kon-
tekst, bilo da je riječ o pojedinim ansamblima ili složenim
regulatornim osnovama, dovest će nas do potrebne sinteze
urbanističkih rješenja, od atribucije pojedinih idejnih plano-
va, do analize njihove prisutnosti u tkivu grada.

U 19. stoljeću oblikovanje grada prepoznato je kao zasebno
polje izražavanja tehničkih, ekonomskih i umjetničkih ak-
tivnosti. Pojava i razvoj modernog urbanizma značila je isto-
dobno znanost i umjetnost, a iznad svega izraz građanskog
ponosa i mjesto izražavanja probuđenog patriotizma.

Bilješke

- 1
C. i A. Mercandino, *Storia del territorio e delle città d' Italia (Dal 1800 ai giorni nostri)*, Milano, 1976.
- 2
D. H. Pinkney, *Paris in 1850*, u: *Napoleon III and the Rebuilding of Paris*, New York, 1972.
- 3
Ch. Delfante, *Architekturgeschichte der Stadt, Darmstadt*, 1999.
- 4
F. Choay, *The Modern City: Planning in the 19th Century*, London, 1968.
- 5
D. J. Olsen, *The City as a Work of Art*, New Haven-London, 1986.
- 6
C. Aymonimo, *Gianni Fabbri, Angelo Villa, Le città capitali del 19 secolo*, Roma, 1975. i **Carlo Aymonimo**, *Lo studio dei fenomeni urbani*, Roma, 1977.
- 7
G. Kiesow, *Gesamtkunstwerk — die Stadt*, Bonn, 1999.
- 8
L. Benevolo, *Le utopie del secolo XIX*, u: *Le origini dell'urbanistica moderna*, Roma-Bari, 1963.

- 9
S. Giedion, *Prostor, vreme, arhitektura*, Beograd, 1969.
- 10
A. Moravanszky, *Competing Visions. Aesthetic Invention and Social Imagination in Central European Architecture 1867-1918*, Cambridge, Massachusetts-London, 1997.
- 11
B. Vranješ-Šoljan, *Stanovništvo gradova Banske Hrvatske na prijelazu stoljeća*, Zagreb, 1991.
- 12
R. Eaton, *Die Ideale Stadt*, Berlin, 2001.
- 13
E. Blau — M. Platzer (ur.), *Shaping the Great City*, München-London-New York, 1999.
- 14
O. Aufleger, *Münchener Architektur des 18. Jahrhundert*, München, 1892.; **L. Grote**, *Die deutsche Stadt im 19. Jahrhundert*, München, 1974.; **G. Fehl**, *Stadterweiterungen 1800-1875*, Hamburg, 1981.
- 15
O. Maruševski, *Iso Kršnjavi kao graditelj*, Zagreb, 1986.
- 16
F. Choay, *The Modern City: Planning in the 19th Century*, London, 1968.
- 17
H.-W. Kruft, *A History of Architectural Theory*, New York, 1985.
- 18
C. E. Schorske, *Beč krajem stoljeća*, Zagreb, 1997.
- 19
R. Wagner-Rieger, *Die Wiener Ringstrasse — Das Kunstwerk im Bild*, Graz, 1969. (Bd. 1)
- 20
E. A. Gutkind, *International History of City Development*, London, 1964-72. (vol. I-VIII)
- 21
Die bauliche Entwicklung der Stadt Agram, *Wiener Bauindustrie-Zeitung*, 1888., 6. IX. 1888, br. 50, str. 2-4.
- 22
S. Knežević, *Zagrebačka zelena potkova*, Zagreb, 1996.
- 23
A. Caccia, *Costruzione, trasformazione ed ampliamento delle città. Complitato sulla traccia dello Staedtebau di J. Stübben*, 1915.
- 24
A. Moravanszky, 1997.
- 25
M. Pozzetto, *Max Fabiani*, Trst, 1998.
- 26
M. Pozzetto (ur.), *Max Fabiani »Sulla Cultura delle Città«*, Trst, 1988.
- 27
S. Tintori, *Piano e pianificatori dell'eta napoleonica al fascismo*, Milano, 1989.

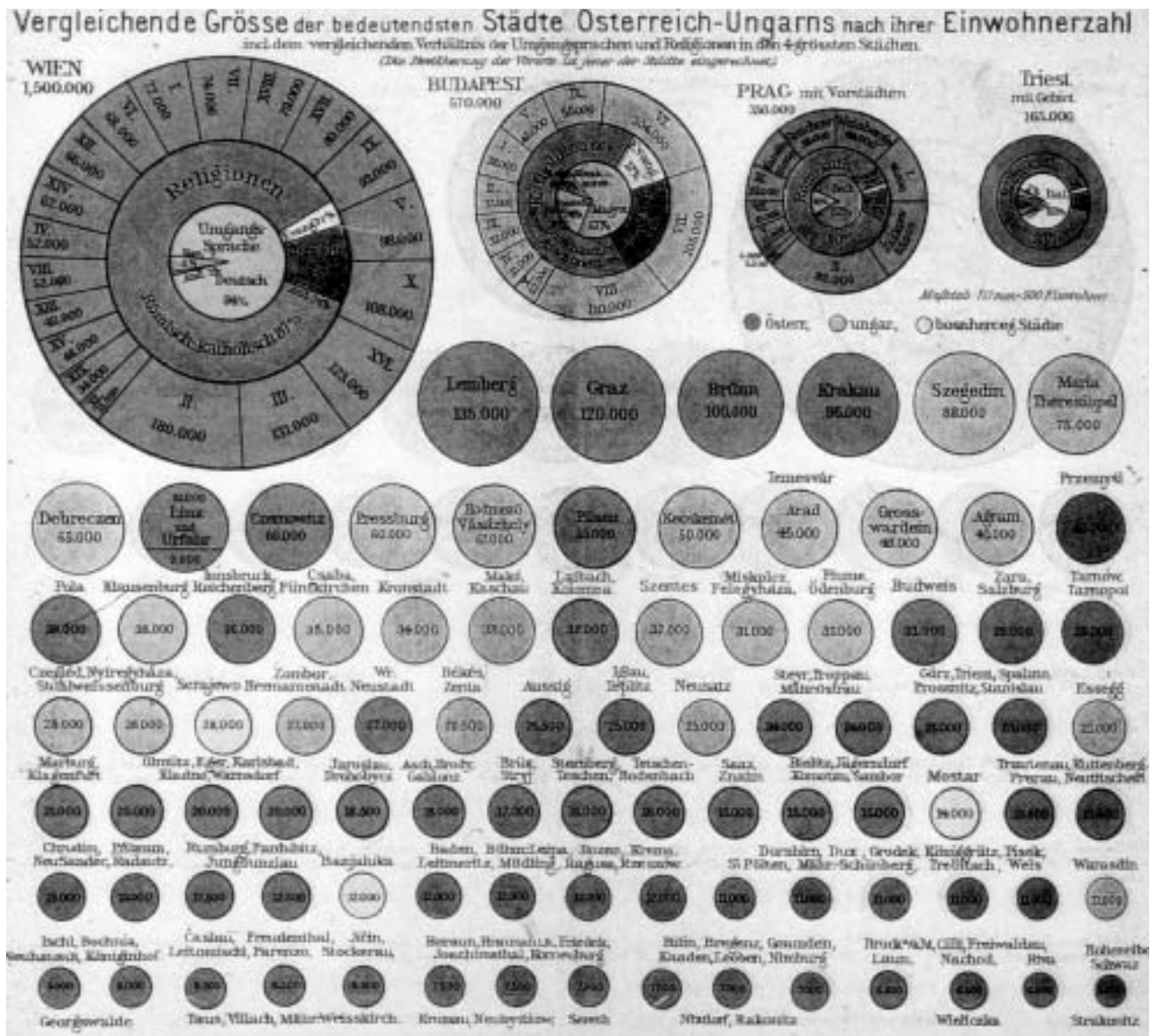
Summary

Darja Radović Mahečić

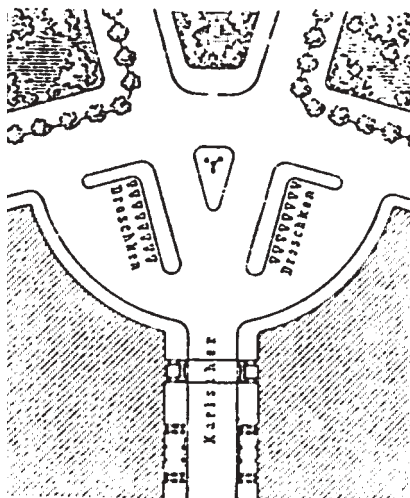
Urbanistic Development of Croatian Cities from Napoleonic Times to the Fall of Habsburg Monarchy in European Context

Place of urban history between social events and history of urbanism itself is the theme of this presentation. We might compare traces of Napoleonic times with neighbouring Italy, while in a later period it is interesting to distinguish the influences of two governments and administrations — Austria and Hungary. Economic and political context during the 19th century lead to the transformation of cities. Zoning was introduced into the pre-industrial town, the centre and the periphery were topographically articulated, transport inside towns was established. High concentration of workers

entailed many problems of collective lodging, and the first plans of town expansion were introduced. Big cities very often got a monumental city centre, and also places for spending free time (promenades, artificial lakes with boats, etc.) and rest (cafes, restaurants, hotels), buildings for education and culture (art pavilions, schools...). During this period in our country, legislative process took place, survey measurements were made, and regulatory plans, urbanistic laws and regulations were passed. In the 1870s, statistic offices were introduced, and technical offices in the 1880s. Besides town surveyors, mixed committees of experts and respected citizens also participated in decisions on expansion of towns. Urbanism was much written about during this period; affirmative theories gave place to practical everyday problems. I intended to interpret the common themes in the context of development of our towns during the 19th century, as well as their particularities and original achievements, and the beginnings of urbanistic thought and criticism in Croatia.



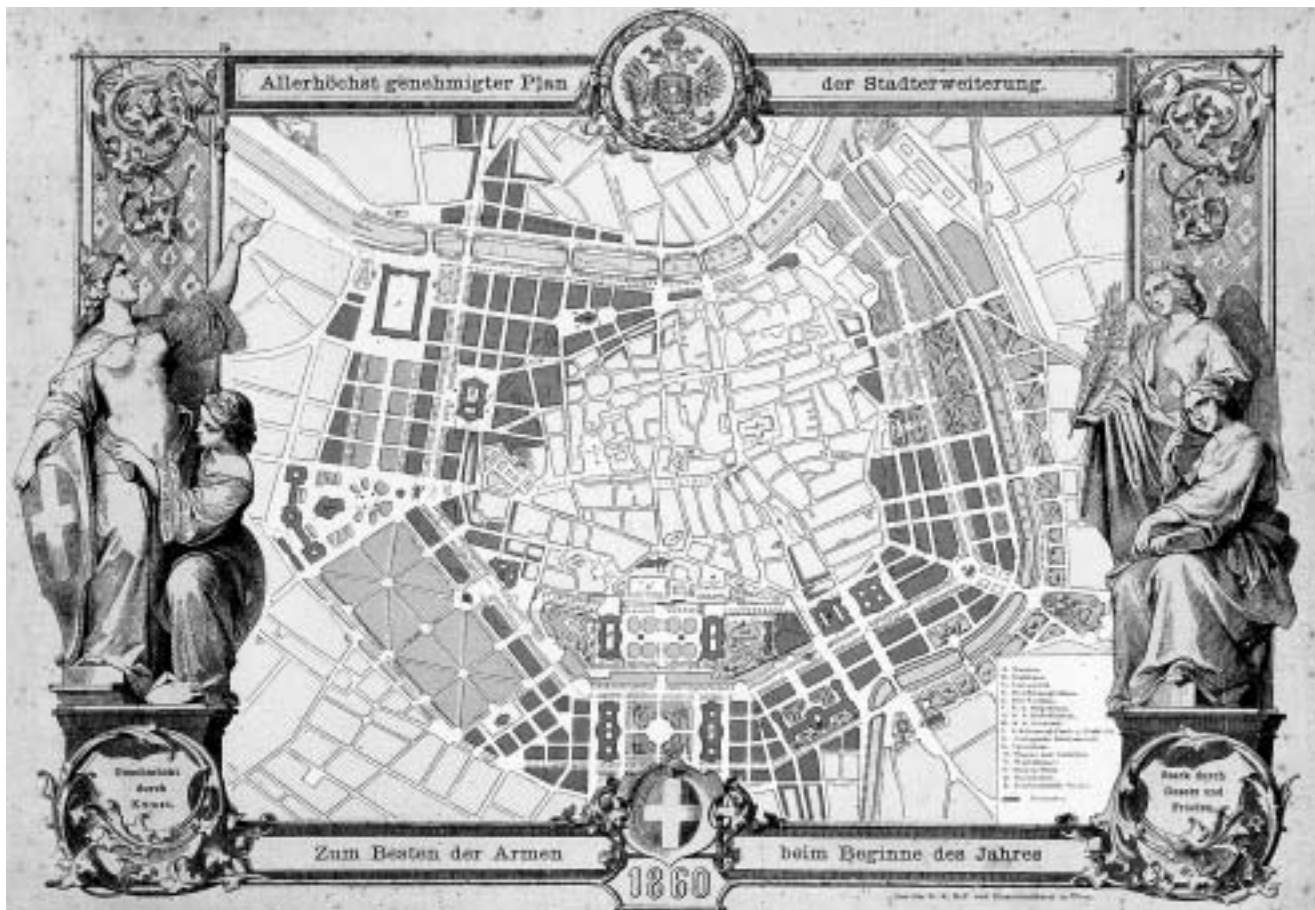
Kulturni prostor Srednje Europe u statističkom atlasu oko 1890. (iz kataloga izložbe *Shaping the Great City*, Prestel, 1999.).

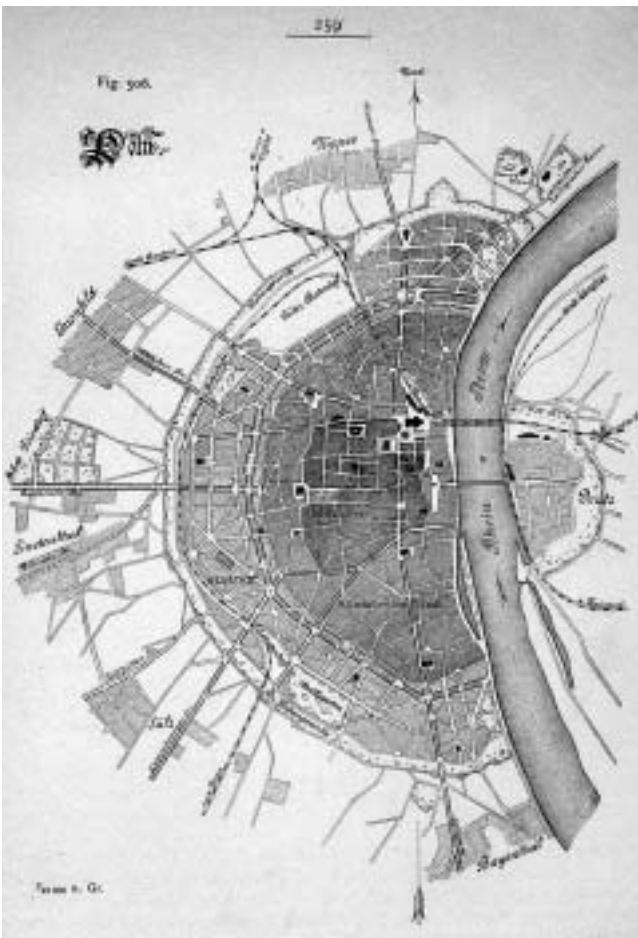


Karlsplatz u Münchenu 1904. — plan simetričnoga širenja u osi starih gradskih vrata.

U 19. st. ruše se gradske zidine, ali ostavljaju gradska vrata, koja postaju polazne točke za planirano širenje — Isartor i Karlstor u Münchenu.

Paradigmatski ansambl — Ringstrasse u Beču — najcjelovitiji primjer arhitekture i urbanizma utemeljiteljskog razdoblja, 1860.

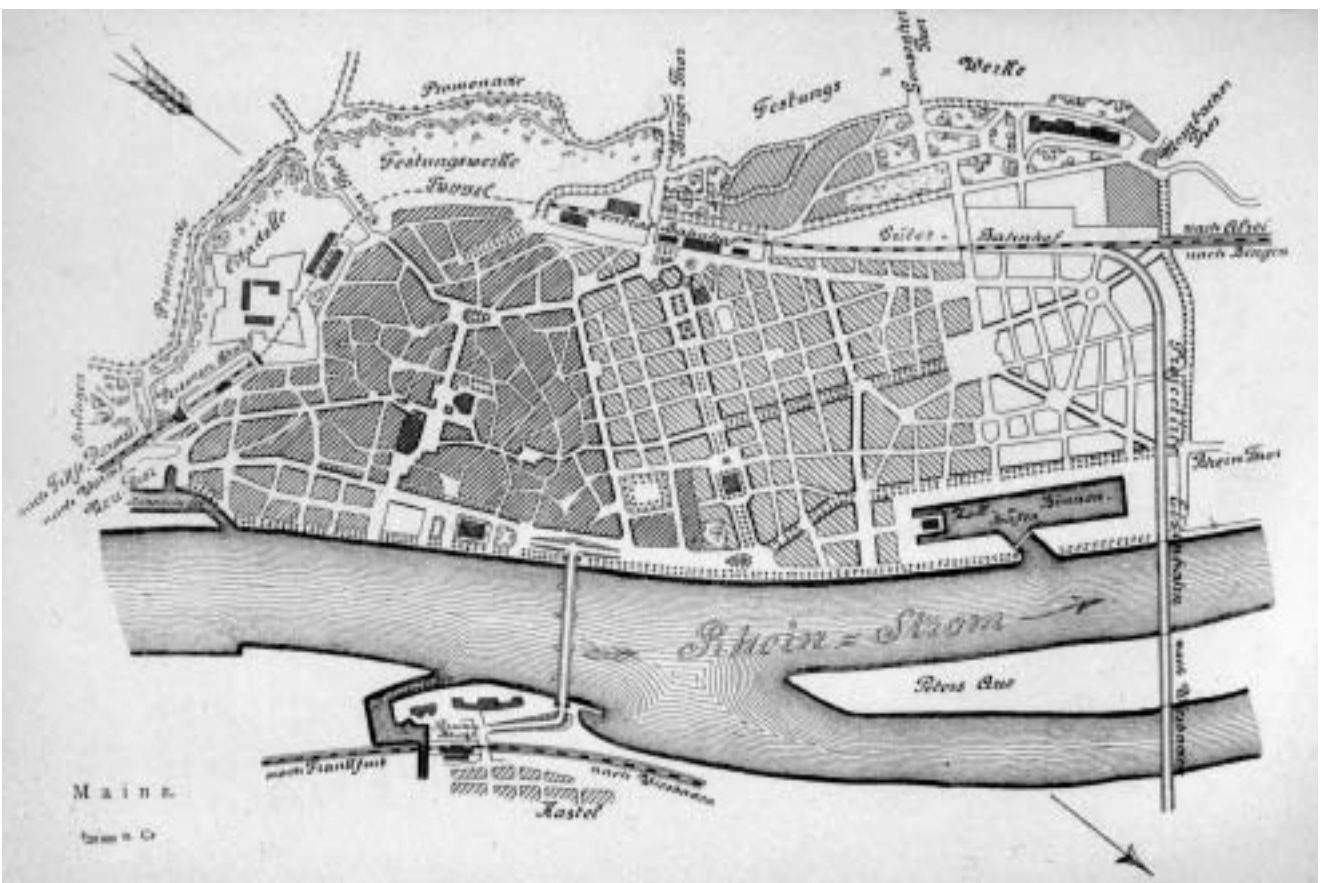


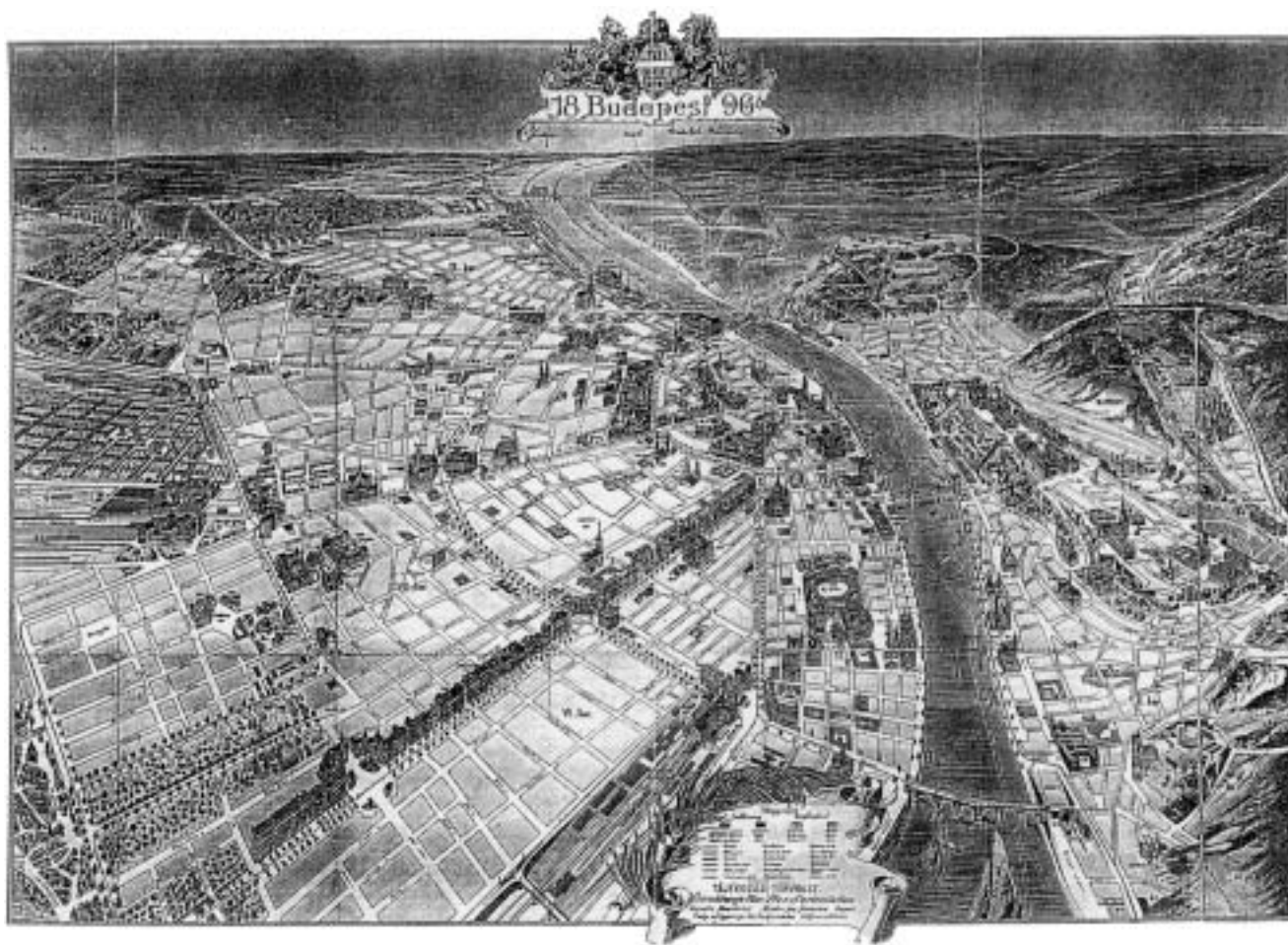


Željeznica ulazi u Leipzig s nekoliko strana što je možda razlog da se grad mrežom ulica širi u više smjerova uokolo stare jezgre.

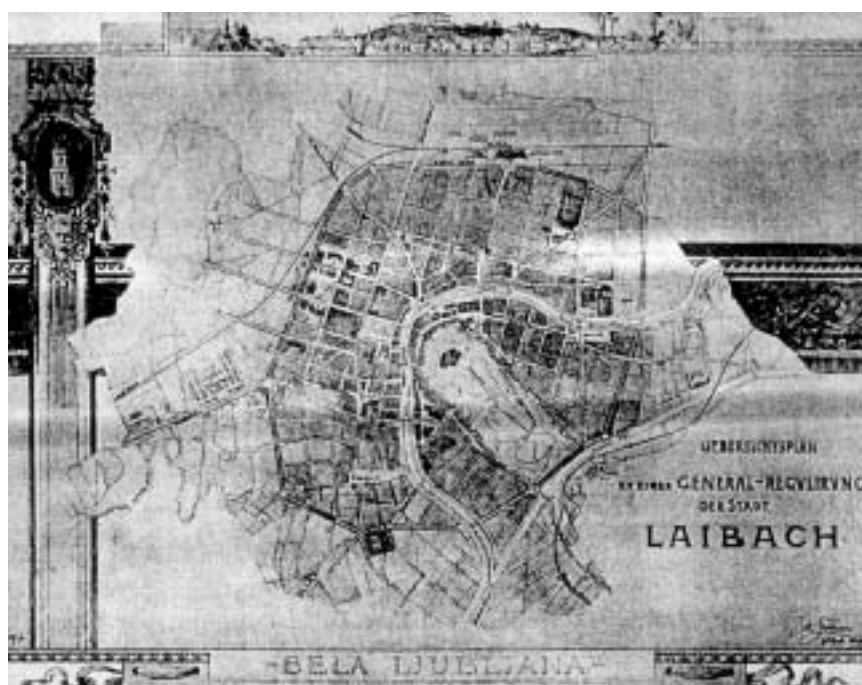
Ringstrasse i način na koji grad okreće leđa rijeci srodni su u Kölnu i Beču.

Primjer grada Mainza, koji s citadele u 19. st. silazi u podgrađe te se pravilnom uličnom mrežom širi na istok.

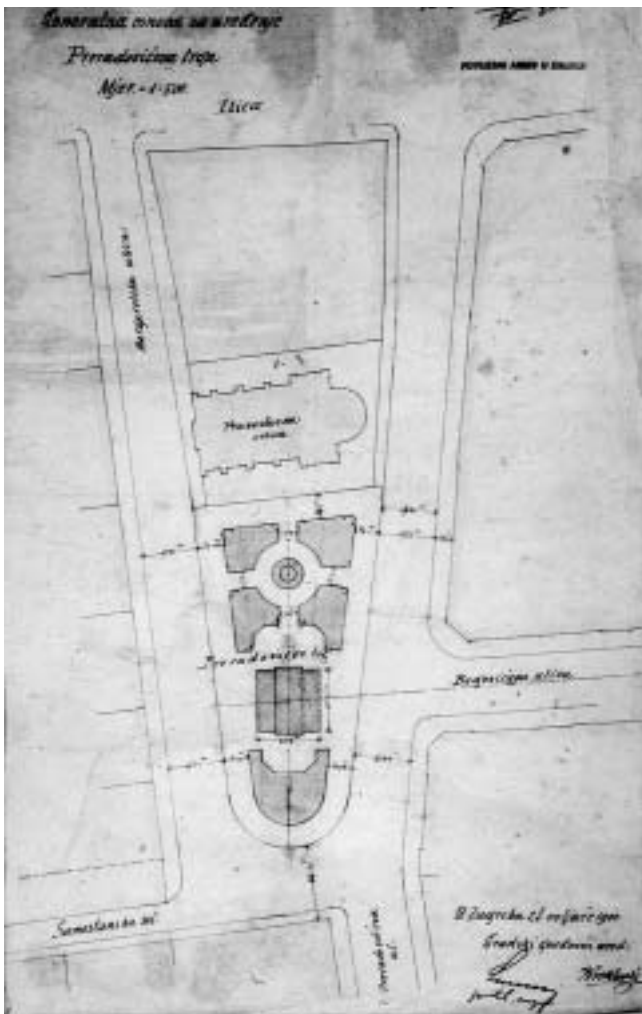
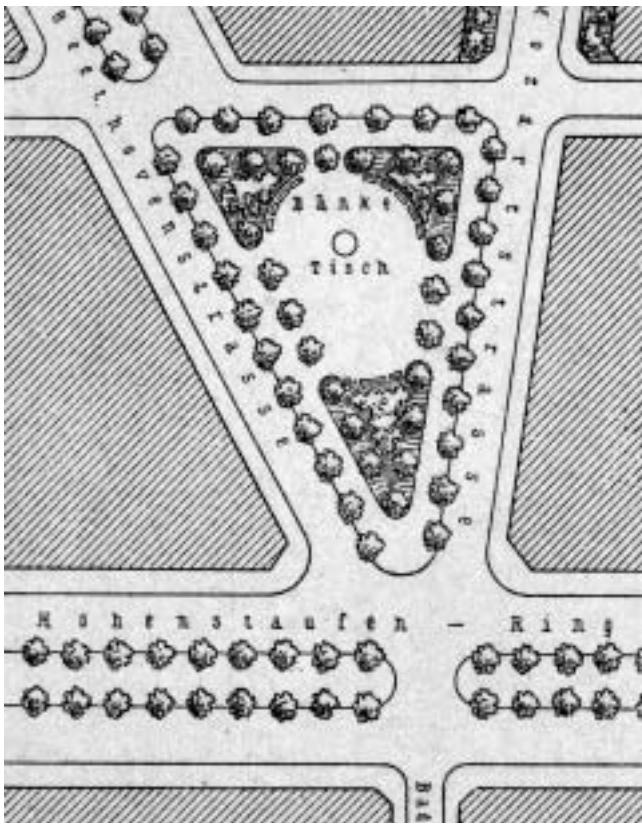




Andrassy utca u Budimpešti ceremonijalna je avenija koja spaja predgrađe i gradsko središte, a trebala je biti u osi Lančanog mosta na Dunavu.



Plan Maxa Fabianija za širenje Ljubljane iz 1895.



Trodijelni niz trgova, novo reprezentativno središte grada, prikazano je u Drugoj regulatornoj osnovi Zagreba 1889. godine.

Rješenje trokutastog trga prema njemačkom manualu Josepha Stübgena iz 1890. — Beethoven-Platz u Kölnu (gore) i Cvjetni trg u Zagrebu prema Milanu Lenuciju 1900. (dolje).