

Urbanistički razvoj gradova kontinentalne Hrvatske u XIX. stoljeću

»U Europi se u naše doba vjerojatno više neće zasnivati gradovi... proširujemo gradove i pripajamo im predgrađa. Tako se naša djelatnost gradogradnje oslanja na postojeće... mjerodavno je uvijek ono što postoji ili je preostalo.«

Joseph Stübben, *Der Städtebau*, 1890., str. 43

Prikaz urbanističkog razvoja gradova u Hrvatskoj u XIX. stoljeću ne postoji, čak ni u obliku kakve sumarne skice. Iako su *grad* i *gradogradnja* u drugoj polovini XX. stoljeća postali važnom temom povijesnoumjetničkog istraživanja i interpretacije, arhitekturom i urbanizmom XIX. stoljeća nisu se bavili mnogi, a ako su se neki i odlučili baviti umjetnošću epohe koju je moderna proskribirala kao parazitsku, kreativno pasivnu i idejno dezorijentiranu, pozornost im se ponajčešće usmjerila na arhitekturu. Tek je nekoliko povjesničara umjetnosti i arhitekata potkraj šezdesetih godina počelo valorizirati urbanističke strukture, urbanistički identitet i vitalitet koji je XIX. stoljeće donijelo najvećem dijelu hrvatskih gradova. Neke je na to potakla kritika tadašnjega urbanističkog planiranja koje je, opsjednuto idejom rekonstrukcije baštinjenih urbanih struktura i ubacivanjem prometnih sustava u središta, počelo opasno atakirati na povijesni grad; neke su nadahnuli prvi rezultati *urbane obnove* u Europi; neke pak prvi val ozbiljnog znanstvenog interesa za kulturu i umjetnost XIX. stoljeća u velikim europskim središtima povijesti umjetnosti. Tim pionirima do kraja stoljeća pridružili su se pripadnici već dvaju naraštaja hrvatskih povjesničara umjetnosti, kojima zahvaljujemo pojedinačne prikaze urbanističkog razvoja nekih gradova, i to osobito onih koje je obilježilo XIX. stoljeće (Osijek, Rijeka, Zagreb). No mnogi hrvatski gradovi, manji po prostornom opsegu, ne i po povijesnoj važnosti i kulturnoj baštini, nemaju prikaze svog urbanističkog razvoja u razdoblju kad doživljavaju najveće promjene urbane strukture i najveću prostornu ekspanziju, dobivaju novo mjerilo, arhitekturu, reprezentativna javna zdanja i poprišta građanske društvenosti (trgove, avenije, šetališta i perivoje).

Ovaj rad, potaknut održavanjem Prvog kongresa hrvatskih povjesničara umjetnosti i željom da se otvori velika i važna tema, može tek naznačiti problematiku urbanističkog razvoja gradova kontinentalne Hrvatske u XIX. stoljeću oslanjanjem na literaturu ili, drugim riječima, na radove onih povjesničara umjetnosti i kulture, arhitekata i povjesničara, koji su dotakli različita pitanja gradogradnje u XIX. stoljeću. Taj će razvoj biti predstavljen tek karakterističnim situacijama i rješenjima. Time zacijelo neće obuhvatiti raznolikost pojedinih ideja i realizacija ni svu složenost prožimanja političkih, društvenih, kulturnih i ekonomskih prilika s prostornim razvojem i uređenjem naselja i gradova u Slavoniji i Hrvat-

skoj, kao ni gotovo neistražen odnos urbanističkih zamisli i ostvarenja prema vladajućim teorijskim postulatima, predlošcima i praktičnim iskustvima gradogradnje u Srednjoj Europi, poglavito Habsburškoj Monarhiji, kojoj te hrvatske zemlje u to doba pripadaju politički i kulturno.

Urbanistički razvoj gradova kontinentalne Hrvatske u XIX. stoljeću određen je proširenjem, dijelom preuređenjem povijesnih jezgara koje tada gube svoje srednjovjekovne, renesansne ili barokne fortifikacije, posvajanjem protourbanih i poluurbanih područja uokolo tih jezgara te osvajanjem novih područja. Ne zasniva se ni jedan novi grad. Veći dio povijesnih urbanih jezgara zadržava životvorni naboj, no neke, neprikladne za transformaciju, predaju ga novim područjima koja preuzimaju funkciju središta. Iako se nastupom modernizacije sredinom XIX. stoljeća u cijeloj Habsburškoj Monarhiji sustavom zakona potiče *planiranje* kao uvjet razvoja uopće, u Hrvatskoj i Slavoniji rijetke su regulatorne osnove u to doba. Poticaje za *poljepšanje*, što pokatkad znači mikro-urbanističke zahvate, daju društva za poljepšanje gradova, bilo da ih osnivaju građani, bilo općine. Mnoge urbanističke intervencije, pa i dalekosežne, nastaju oslanjanjem na tradiciju, odnosno protomodernizacijsko iskustvo XVIII. stoljeća, a ne na planerska određenja i volju. Regulatorne osnove, koje uistinu nose obilježja modernizacije, učestalije su na prijelomu XIX. u XX. stoljeće. To je, uostalom, razdoblje relativne političke i ekonomske konsolidacije, obilježeno inkorporacijom Vojne Krajine u civilnu Hrvatsku — dakle, njezinom novom teritorijalnom organizacijom i, još važnije, razvojem industrijalizacije i prometne komunikacije — dakle, porastom urbanoga stanovništva i preraspodjelom težišta proizvodnje, i na kraju, urbanom i nacionalnom samosviješću koja se zbog političkih ograničenja izražavala kulturom.

Provedbu regulatornih osnova osiguravaju zakoni: građevni redovi i zakoni o eksproprijaciji zemljišta. Regulatorne osnove uglavnom su kolektivno djelo, ali nekima su poznati autori. Tek neki gradovi dobivaju tijekom XIX. stoljeća, do 1918. — do kada protežemo granicu epohe — dvije regulatorne osnove ili više njih.¹ No, u većini se gradova pod pritiskom potrebe urbanizacije neosvojenih područja izrađuju parcijalne osnove, a prigodom izgradnje važnih javnih ili komunalnih objekata za pojedine dijelove izrađuju detaljne

osnove s oslanjanjem na generalnu osnovu ako takva postoji. Kvaliteta osnova se razlikuje, pri čemu status, veličina i važnost grada ne igraju presudnu ulogu.

Unatoč razlikama urbanističkog razvoja gradova kontinentalne i jadranske Hrvatske što proistječu iz različitih uvjeta njihova povijesnog razvoja do tog vremena, njihov razvoj od polovine XIX. stoljeća iskazuje mnogo zajedničkih obilježja. To su: težnja racionalnom rastu izvan vjekovnih povijesnih prostornih okvira; pomirenje organskog urbanog tlocrta s pravilnim geometrijskim modelima i utilitarističkim načelima gradogradnje XIX. stoljeća; unosenje urbane kvalitete, svojstvene tradicionalnim jezgrama, u nova područja; začeci zoniranja ukupnog gradskog područja, odnosno snažnija vrijednosna diferencijacija središta i okolnih četvrti; planiranje modernih komunalnih uređaja i sustava (vodovoda, kanalizacije, plinovoda; regulacija rijeka i obala). U većini se gradova planiraju i realiziraju javni prostori naglašene vrijednosti — parkovi (ponekad sustavi parkova), promenade, aleje te trgovi različitih tipova i obilježja. Kao što na razvoj sjevernohrvatskih gradova utječe pojava željezničkog i intenziviranje cestovnog prometa, razvoj trgovine, počeci industrijske proizvodnje, tako na razvoj jadranskih gradova utječe razvoj luka i pomorskog prometa, a također i počeci elitnog turizma. Uopćeno se može zaključiti kako se planovi oslanjaju na opće paradigme urbanističke ideologije i teorije razdoblja historicizma i na provjerene modele i iskustva urbanističkog razvoja gradova Srednje Europe, odnosno Austro-Ugarske Monarhije, kojoj u toj epohi pripada tada još nesjedinjena Hrvatska. Kao što potvrđuju dosadašnja istraživanja hrvatske arhitekture i gradogradnje, naša *periferia* (ili *periferijska*) sredina ne preuzima samo norme i paradigme, nego njihovom interpretacijom stvara osebujne i autentične vrijednosti. Tomu doprinose arhitektonska ostvarenja koja često nadmašuju urbanističku ideju na kojoj se zasnivaju.

Varaždin je prvi hrvatski grad koji rušenjem fortifikacija namjerava povezati povijesnu urbanu jezgru s izvanjskim predgrađima, i to 1806. godine.² Od 1776. godine, kad je opustošen požarom i kad je osnovana Komisija za regulatornu osnovu, počinje proces transformacije urbanog područja — jezgre (tvrde i varoši sapetih fortifikacijama³) i rastućih predgrađa, s tendencijom uspostavljanja uzajamnih veza — starih, prekinutih izgradnjom fortifikacija u XVI. st. i novih, što ih postupno nameće intenziviranje života na rubovima.⁴ Godine 1807. novoosnovana *Komisija za poljepšanje grada* povjerava inženjerima (geometrima) Ignjaciju Beischlagu i Josipu Erdölyju te zidarskim majstorima Urbanu Greineru i Grguru Lopichu plan prostornog povezivanja *unutrašnjega grada* i predgrađa rušenjem zidina i zatrpavanjem grabišta (sl. 1). Glavno je uporište plana zadržavanje postojeće snažne kružne prometnice između jezgre i predgrađa (*Via Fossata ambiens*), koja kao *prsten* (*Ring*) dobiva integrativnu funkciju. Na mjestu porušenih zidina, između jezgre i obodne ceste, nastat će novi, veliki blokovi poštujući osnovni raster ulica jezgre, dotadašnje izlazne komunikacije, izgradnju duž njih i u kontaktnim područjima predgrađa. Do 1860., kada se i administrativno spajaju grad i predgrađa, područje

grabišta uglavnom je urbanizirano. Izgradnja Zagorske željeznice (1886.) potiču novu prostornu ekstenziju: poveznici između grada i kolodvora te rezidencijalnu izgradnju duž nje. U urbanoj strukturi nastaloj do XX. stoljeća razabire se dinamičan, zrakasti rast duž povijesnih i novih komunikacija, a u novom pojasu nastalom uokolo jezgre povijesni obris grada. Uz to, i citadela je zadržala renesansnu fortifikaciju do danas.

Drukčije, ali i mnogo kasnije, problem izlaska iz renesansnih fortifikacija i prostornog razvoja rješavaju dva grada slične povijesne sudbine: Križevci i Koprivnica.⁵ Dok Varaždin u drugoj polovici XVIII. st., u marijatzerezijskoj epohi, doživljava urbani, društveni i kulturni apogej, u ta dva grada tada počinje obnova gospodarskih i regionalnih funkcija u znaku postupnog oporavka od dugotrajne vojno-strateške funkcije. Razlike njihova prostornog razvoja u idućem stoljeću proistječu podjednako iz baštinjene urbane strukture kao i iz općih razvojnih izgleda.⁶ Za oba ta grada od presudne je važnosti izgradnja željezničke pruge Koprivnica — Zagreb 1870. godine. Ona je neposredni povod prvom modernom regulatornom nacrtu Križevaca iz 1867. godine⁷ (sl. 2).

Autor osnove je Juraj Augustin,⁸ tadašnji županijski inženjer u Križevcima i savjetnik Ugarske kr. željeznice u izgradnji pruge. Posrijedi je racionalna geometrizacija organskog tlocrta longitudinalnoga grada s glavnim ciljem spajanja njegovih triju dijelova: Gornjega, Donjega i »unutarnjega grada« (to jest, dijela Donjega grada fortificiranog u XVI. st. i uobličienog potom baroknom izgradnjom⁹) i regulacija te jezgre kao središta budućega grada. U to je doba jezgra već lišena svog fortifikacijskog okvira,¹⁰ a renesansnu utvrdu predstavlja tek gusto, zbijeno tkivo u čijim se obrisima jedva naslućuje forma nestalih bedema. U tom tkivu planer iznalazi figure blokova i linije novoga urednog rastera, nastojeći u samom srcu grada siromašnog javnim prostorima, ne i javnim prizorištima, stvoriti nekoliko trgova koji novo dostojanstvo nude i baštinjenim arhitektonskim monumentima. Već dovoljno izdužen grad Augustin proteže do dalekoga kolodvora.¹¹ Drugi regulatorni nacrt Križevaca, nesigniran i nedatiran, a vjerojatno izrađen poslije 1900. godine,¹² zapravo je stilizacija tvrde sheme starije regulacije nešto mekšom modifikacijom ortogonalnog rastera, s dvije varijante mikro-oblikovanja središta, potpuno integriranim kolodvorom i još više javnih prostora: trgova, perivoja i avenija (sl. 3). Stvarni razvoj nije slijedio, ali ni posve iznevjerio, te vizije koje predstavljaju dva razdoblja jedinstvene epohe.

Koprivnica je regulatornu osnovu dobila 1903. godine, kasno s obzirom na prostorni razvoj grada koji od sredine XVIII. stoljeća zahvaća područja izvan fortificirane jezgre.¹³ Do odluke o rušenju bedema 1863. godine duž fortifikacija na sjevernoj i zapadnoj strani jezgre te povijesnih cesta (prema Varaždinu i Križevcima) postupno su se formirale ulice i trgovi¹⁴ s novim javnim i stambenim objektima. To područje dopunjavala novim objektima, a reguliran joj je i središnji trg. Sredinom XIX. stoljeća ono je od jezgre već odijeljeno

»zelenim barijerama drvoreda« (Planić-Lončarić), a od 1870. proširuje se prema kolodvoru. Godine 1872. inženjer Srećko Jacomini¹⁵ izrađuje prijedlog građevnog reda kojim se dijelom očito pridaje funkcija regulatorne osnove.¹⁶ Do 1893., kada su porušeni bedemi, osim manjeg dijela utvrde, uobličuje se to novo središte, koje će obilježiti slijed trgova i veliki gradski perivoj, uređen na oslobođenu prostoru, a protoindustrijska izgradnja naznačit će mjesto buduće industrijske zone. Osnova iz 1903. vizija je oblikovanja cjelovita prostora grada koji je već dosegnuo svoje granice (sl. 4). Obrisi povijesne jezgre tek se naslućuju u geometriji dijela središta koje dobiva snažnu ekstenziju prema kolodvoru slijedom perivojnih trgova, tj. reprezentativnim ulaskom u grad. Uokolo jezgre koncentrirani su javni prostori (trgovi) različite namjene, a i u novim područjima planiran je niz perivoja. Grad obuhvaća *prsten*, otvoren s jugoistoka — predstavlja ga bulevar s vilama u vrtovima, kao na reprezentativnoj osovini. Na rubovima grada predviđaju se industrijska područja. Plan nosi obilježja historicističkog i već protomodernog planiranja, kao i druge osnove prijeloma stoljeća (Karlovac, 1905., Zagreb, 1907., Sisak, 1909., Osijek, 1911.). Kao većina njih, nije realiziran, ali je utjecao na izgradnju i kasnije planove, napose na orijentaciju prema kolodvoru.

Slična opća konceptualna obilježja nosi regulatorna osnova za Karlovac iz 1905. godine¹⁷ (sl. 5). Za razliku od prethodnih triju osnova, ova ne negira renesansnu fortifikaciju, zadržavajući savršen obris *Zvijezde* sustavom hortikulturnih zahvata na šančevima i predviđa uokolo nje sustav komunikacija. Iz lika *Zvijezde* razvijena je regulacija novog velikog središta, namijenjenog rezidencijalnoj izgradnji. Poput osnova za Križevce i Koprivnicu, i ova osnova integrira kolodvor u grad.¹⁸ Razvojno područje predviđa između dviju važnih povijesnih cesta, riječke i senjske¹⁹ sa zapada, industrijsku zonu na Baniji, a radničko naselje zapadno od pruge. Za sve važne privredne sadržaje predviđa odgovarajuće lokacije, a javni interes potvrđuje uređenjem trgova, šetališta i perivoja. Autori osnove su gradski inženjer Alfred Kapner i zemaljski inženjer Gustav Hermann.²⁰ Taj redotvorni razvojni dokument nije, nažalost, utjecao na stihijski rast grada u kasnijem razdoblju, ali je postavio nezaobilazna težišta, a urbanističkom interpretacijom *Zvijezde* iznio je vrijednosti koje čine urbani identitet Karlovca.

Posve drukčiju funkciju nosi regulatorna osnova za Sisak iz 1822.-1829. Ivana Fistrovića, najranija modernizacijska osnova u kontinentalnoj Hrvatskoj, koja jednoznačno ima stilska obilježja klasicizma.²¹ Zasniva se na naumu pretvaranja trgovišta u grad.²² Obrisi budućega grada ima oblik nepravilne, proširene elipse Siscije²³ (sl. 6), a organiziran je u strogo ortogonalnom rasteru s četiri poprečne i tri uzdužne ulice te velikim trgovom na stjecištu glavnih osi; blokovi su podijeljeni u pravilne, jednake parcele. Od te stroge geometrije odudara inzula uz crkvu i svratište Veliki Kaptol na Kupi, mjesto kontakta s Vojnim Siskom i najživlji urbani punkt. Potankom analizom Maroević utvrđuje da je Fistrović uspio pomiriti organske datosti s težnjom racionalnom geometrijskom redu.²⁴ Osnova je potaknula izgradnju duž Kupe i u in-

zuli s crkvom. No gradnja pruge od Zagreba do Siska (kao dijela pobočne pruge austrijske željezničke magistrale Beč — Trst) i izgradnja kolodvora *unutar* planirane elipse 1862. godine, osujetila je provedbu osnove. Pred kolodvorom je nastao trg — novi urbani fokus, a grad je podijeljen na područje »ispred i iza kolodvora« (Maroević). Izgradnjom mosta iste godine, koji je napokon povezao dva naselja, nastaje nova osovina, kojom teče promet od kolodvora preko mosta do Vojnog Siska, a već izgrađena inzula potvrđuje se kao središte. Regulatorna osnova Lavoslava Hanzlowskoga iz 1909. godine zahvaća urbanizirana područja jedinstvenoga grada²⁵ i utvrđuje razvojna područja prema zapadu (Kupi) i istoku (Savi). Ishodište je Fistrovićeva elipsa s pravilnim rasterom. Težnju Hanzlowskoga da pomiri ortogonalnu mrežu s konfiguracijom terena Maroević smatra »neuspjelom shematskom sintezom organskog i planskog«. Dok je Fistrovićeva osnova dijelom realizirana, ova nije ostvarena ni djelomično. No, u razdoblju između dviju osnova Sisak je doživio snažan urbani razvoj i stekao identitet, ponajprije uređenjem javnih prostora: trgova, perivoja i promenade²⁶ te historicističkom arhitekturom.

Primjeri osnova koje se bave spajanjem povijesnih naselja s novim područjem regulatorne su osnove Zagreba iz 1865. i Osijeka iz 1913. godine Skendera Kovačevića. Uz taj dominantni motiv, potonja osnova iznosi viziju znatnog proširenja grada te u mnogome slični skici regulatorne osnove Zagreba Milana Lenucija iz 1907.

Regulatorna osnova Zagreba iz 1865. zapravo je plan urbanizacije Donjega grada, podgrađa i prostranoga područja od Ilice do rijeke Save te integracije povijesnih naselja, Gradeca i Kaptola u novi urbani organizam. Za urbanizaciju Donjega grada izabran je ortogonalni raster, tvrd i shematski, koji tek dijelom respektira povijesne komunikacije. Na području novoga predjela predviđa novo središte. Većinu očekivanih sadržaja okuplja na dva velika trga — Novom tergu, dotad stočnom sajmištu, te neimenovanom trgu ispred zgrade Opće bolnice (1857., današnji Rektorat Sveučilišta). Predviđa trasu očekivane željezničke pruge iz Budimpešte i lokaciju kolodvora te južno od njega luku i plovni kanal od Rugvica do Zagreba. Između kolodvora i grada postavlja velik gradski perivoj.²⁷ Njezina je svojevrsna revizija regulatorna osnova iz 1887. koja proširuje grad s istoka i zapada, a glavna joj je ideja uokvirenje donjogradskog središta slijedom perivojnih trgova (tzv. *Lenucijeva* ili *Zelena potkova*). U svim dijelovima grada predviđa niz trgova i lokacija za javne i središnje sadržaje čija se realizacija tada planira te, što je izuzetno važno, sustavom komunikacija uz prugu, postavljenim preblizu gradu, izvodi tranzitni promet sa zapada i istoka iz grada. U osnovi se nazire pokušaj zoniranja gradskog područja u središte, rezidencijalno područje i industrijsku zonu. Obje su osnove kolektivno djelo.²⁸

Skica regulatorne osnove Milana Lenucija iz 1907. najvažnija je regulatorna osnova toga razdoblja i zapravo je vizija Zagreba kao hrvatske moderne metropole, površine više-struko veće od urbaniziranoga područja²⁹ (sl. 8). Povod joj je rješavanje problema željezničke pruge koje Lenuci ingeniozno

nalazi time što dva zagrebačka kolodvora, *Južni* i *Državni*, uređuje kao zaglavne, a željezničke pruge iz Budimpešte i Zidanog Mosta i njihov spoj premješta iz grada na ruralno područje južno od Save. Time omogućuje spajanje već formiranoga Donjega grada i velikog razvojnog područja do Save te smisljeno oblikovanje i ocjelovljenje grada. Velika je inovacija golema industrijska zona na istoku grada, a također i nov sustav prometnica koji grad posve oslobađaju od tranzita. Skica nije razrađena zbog protivljenja Ugarske željeznice i Ministarstva rata. Rješenje željezničkog čvora, kao uvjet integracije grada, nije realizirano do danas.

Regulatorna osnova Osijeka Skendera Kovačevića iz 1911.³⁰ plan je povezivanja povijesnih urbanih jezgara urbanistički i arhitektonski formiranih identiteta: Tvrđe, Gornjega, Donjega i Novoga grada, te proširenja i jedinstvenoga oblikovanja grada³¹ (sl. 9). Na području još neporušenih zidina Tvrđe predviđa vijenac perivoja koji slijede njezin obris. Gornji grad približava Tvrđi novim blokovima predviđenima za rezidencijalnu izgradnju te ga proširuje do željezničke pruge. Proširenje Donjega grada prema Tvrđi onemogućeno je bolnicom, kompleksima vojarni i željezničkom prugom pa se između bolnice i vojarni te zapadno od bolnice predviđa tek nekoliko blokova. Pruga ograničava prirodno proširenje grada. No južno od nje predviđena je industrijska zona. Znatno se proširuje Novi grad: to je najveće novo područje s novim središtem. Glavno gradsko središte previđa se na spoju Gornjega grada i Tvrđe. Postojeće javne površine, trgovi i perivoji povezuju se s novima gotovo u cjelovit sustav. Plan nosi obilježja urbanističkog planiranja *fin de siècle*, koje pod utjecajem Sitteove kritike apstraktne shematičnosti historičističkog urbanizma nastoji pomiriti organsko, zatečeno i racionalno planiranje.³² Ta vizija Osijeka na pragu moderne nije realizirana. Sugestivna je vrijednost plana koncentracija na javne prostore, napose perivoje, što očito ima oslon u tradiciji: Osijek je još u XVIII. stoljeću i početkom XIX. stoljeća imao više javnih perivoja nego ijedan hrvatski grad.³³

Upravo su javni prostori — trgovi, perivoji i promenade — najvrjednija baština urbanističkog planiranja XIX. stoljeća u Hrvatskoj.³⁴ Oni koji su se održali i danas nose svoju socijalnu, uporabnu i estetsku funkciju i najsnažnije su sastavnice urbanoga identiteta središta gradova formiranih u tom stoljeću. I naposljetku, svjedočanstvo su utopijskog naboja što su ga gradograditelji u doba historicizma izrazili oblikovanjem javnih gradskih prostora, nesputani u toj dionici diktatom utilitarnih i racionalnih zahtjeva koje im je postavljao moderni grad industrijske epohe.

Bilješke

1
Primjerice Sisak, 1822.-1829. i 1909., a 1834. promjena regulatorne osnove; Križevci, 1866., 1867. i 1900.; Zagreb, 1865., 1887. i 1907. (skica regulatorne osnove). Od 1900. Zemaljska vlada zahtijeva od svih općina izradu regulatornih osnova i potkrjepljuje to nizom uredbi pa se učestalija izrada generalnih osnova može povezati uz to. Intenzivan prostorni rast na prijelomu stoljeća te potre-

ba zasnivanja industrijskih zona i rezidencijalnih četvrti također potiče planove urbanizacije, pa i revizije starijih osnova.

2

Mirković, 1962./63.; Ilijanić, 1963./64.; Lentić-Kugli, 1973., 1977. i 2001.; Žmegač, 2000. — U XVIII. stoljeću on je najveći hrvatski grad, od 1767. do 1776. kao sjedište Hrvatskog kraljevskog vijeća političko i kulturno središte Hrvatske i Slavonije. Godine 1770. ima 3.580, 1787. 4.690 stanovnika.

3

Poslije renesansne obnove, odnosno preobrazbe citadele i naselja u bastionsku utvrdu (1543.-1566.), Varaždin je glavna slavonska utvrda, važan punkt u sustavu obrane od Turaka i sjedište Generalata Slavonske krajine.

4

Godine 1773. u zidinama su probijena dvojica, zapadna i istočna vrata, radi otvaranja pješačkih putova, a poslije gradnje drvenog mosta preko Drave 1783.-1786. otvorena su i kolna vrata (1792.). Izgradnja u predgrađima obilježavaju i arhitektonska kvaliteta i važni sadržaji. Do 1806. izgradnja u jezgri respektira urbanu matricu i mjerilo, a arhitektonskom identitetu (barok i rokoko) pridodaje inovaciju (klasicizam) koja je posve kontekstualna.

5

Sva tri u srednjem vijeku imaju status slobodnog kraljevskog grada (Varaždin, 1209., Križevci, 1252. Koprivnica, 1356.), što tada ima značenje *civitas* u antici. U XVI. stoljeću njihove se srednjovjekovne utvrde obnavljaju i oni dobivaju karakter *bastionskih utvrda* (Žmegač, 2000.). Sredinom XVI. st. Koprivnica je sjedište Koprivničke kapetanije, a u XVIII. st., poslije reorganizacije Vojne krajine, sjedište Varaždinskog generalata (koji će se 1765. preseliti u novi vojni grad, Bjelovar). U Križevcima je od sredine XVI. st. sjedište Križevačke kapetanije. Od 1759. Križevci su središte novoosnovane Križevačke županije; tradicija centraliteta potječe iz srednjega vijeka kada su se tu održavali hrvatski sabori. Oba grada zahvaljuju svoju mezoregionalnu važnost svojem makroprometnom položaju. Koprivnica na križištu drevnih komunikacija: longitudinalne (u smjeru zapad — istok, duž Drave) i transverzalne (u smjeru sjever — jug, iz srednje i istočne Europe do Jadrana, u srednjem vijeku tzv. Kolomanova cesta), a Križevci na potonjoj transverzali i stjecištu spleta regionalnih komunikacija. (Vidi: Feletar, 1986., 2000.; Budak, 2000.)

6

1857. Križevci imaju 2. 144 stanovnika, Koprivnica 3. 224; 1880. Križevci 2. 933, Koprivnica 4. 627; 1910. Križevci 4. 897, Koprivnica 8. 018.

7

Fischer, 1986.

8

Poslije, od 1876. do 1909., predstojnik Građevnog odsjeka Zemaljske vlade, prvi predsjednik *Kluba arhitekta i inženira* (poslije *Hrvatskog društva arhitekta i inženira*); proveo je reformu javne tehničke službe u Hrvatskoj, izradu novog građevnog zakona, potaknuo razvoj niskogradnje (ceste, mostovi, vodogradnje) i visokogradnje, znatno djelovao na izradu regulatornih osnova za gradove, napose Zagreb. Stručnjak znatna ugleda i utjecaja u razdoblju modernizacije građevinske struke i urbanizacije Hrvatske i Slavonije. Koliko se danas zna, nacrt za regulaciju Križevaca prva je Augustinovova regulatorna osnova.

- 9
Bedenko, 2000. Godine 1752. ujedinjeni su Donji i Gornji grad, koji službeno dobiva status predgrađa. Godine 1861. Križevci dobivaju građevni red (prema uzoru na zagrebački iz 1857.).
- 10
 Rušenje gradskih vratiju započelo je 1852.
- 11
 Rukopisom nacrt nalikuje Augustinovoju detaljnoj regulaciji zapadnog dijela Zagreba iz 1882. godine, a duhom studiji za produženje Trga N. Š. Zrinjskoga u Zagrebu dvama perivojnim trgovima iz 1877. godine.
- 12
 Nije sigurno je li autor toga nacrta gradski inženjer Franjo Horvat koji se ponudio da izradi regulatornu osnovu, što u to doba zahtijeva Građevni odsjek Zemaljske vlade, kojem je na čelu Juraj Augustin.
- 13
Planić-Lončarić, 1983.; **Fischer**, 1983.
- 14
Florijanski trg, Piazza, Pod Pikom (sajmište), Šetališna ulica
- 15
 Od 1856. inženjer Ckr. hrv. sl. građevnog ravnateljstva u Zagrebu, od 1876. predstojnik Arhitektoničkog odjela Građevnog odsjeka Zemaljske vlade.
- 16
Odbor za izgrađenje građevnog rednika 8. 1. 1872. utvrđuje: »*Nazori glede uređenja i poljepšanja ovog grada, jesu tako različiti... da se teško u sklad dovesti dadu*«, što ga je navelo da prema građevnim redovima Zagreba, Varaždina i Vojne krajine izradi dokument koji bi regulirao buduću izgradnju grada kojem »*veća budućnost od mnogih drugih gradovah predstoji*«.
- 17
Lipovšćak, 1979.
- 18
 Željeznička pruga od Zagreba do Karlovca otvorena je 1865. Osnova predviđa oko *Zvijezde* tramvaj koji bi vodio do kolodvora, a na Kupi, sa Zrinjskoga trga, novi most i ulicu do kolodvora te ispred kolodvora perivojni trg.
- 19
 Senjska, *Jozefina*, sagrađena je 1779., a riječka, *Lujzijana*, 1809. — Utemeljen 1579. kao važan obrambeno-vojni punkt i projektiran kao idealni renesansni vojni grad, Karlovac od sredine XVII. st. postaje središtem snadbijevanja vojske Vojne krajine, a dislokacija transveralnog prometnog smjera iz Ugarske prema Jadranu preko Siska potiče izgradnju prometnica, ponajprije banske ceste 1750., potom *Karoline* do Bakra 1726. te dviju spomenutih cesta, *Jozefine* i *Lujzijane*. Snažnu trgovačku funkciju obesnažuje 1862. otvaranje željezničke pruge od Zagreba do Siska, no izgradnjom pruge od Zagreba do Karlovca i Rijeke, dijela pruge Budimpešta — Rijeka (u funkciji od 1873.) Karlovac ponovno potvrđuje svoju izuzetnu prometnu važnost. Zahvaljujući svojoj makrolokaciji postaje »inicijativno središte sjeverne Hrvatske« (**Lipovšćak**). U XIX. st. Karlovac postaje važno industrijsko središte.
- 20
 U Građevnom odsjeku Zemaljske vlade bio je nadležan za reviziju regulatornih osnova; iste je godine izradio i regulatornu osnovu za Novu Gradišku.
- 21
Maroević, 1970.
- 22
 Sisak je od 1251. do 1851. u posjedu zagrebačkog Kaptola; povećanjem od 31. 12. 1838. dobiva napokon i status trgovišta. Do sredine XIX. st. naselje izraslo na mjestu razorenoga velikog antičkog grada, Coloniae Flaviae Sisciae, beznačajno je provincijalno naselje gotovo ruralnog značaja. Reorganizacijom Vojne krajine početkom XVIII. st. na suprotnoj strani Kupe utemeljen je Vojni ili Novi Sisak.
- 23
 Maroević ostavlja otvoreno pitanje koliko je sam urbanizam Siscije mogao utjecati na Fistrovićevu osnovu i konačni sud o tome ostavlja budućim arheološkim istraživanjima. U svom referatu *Problem povijesnog kontinuiteta i diskontinuiteta u Sisciji* na Kongresu 2001. arheologinja Marija Buzov predstavila je rezultate recentnih istraživanja koja upućuju na određene podudarnosti Fistrovićeve regulacije i urbanističke strukture Siscije.
- 24
 Maroević utvrđuje da je Fistrović poštvovao obrise i ostatke Siscije, tokove povijesnih komunikacija (unutar naselja i regionalne ceste), važnost Kupe i veze s Vojnim Siskom, kao i naselja na drugoj obali Kupe.
- 25
 Godine 1871. Vojni Sisak je demilitariziran, 1873. Sisak je dobio status slobodnoga kraljevskoga grada, a 1874. Civilni i Vojni Sisak administrativno su sjedinjeni. Idućih desetljeća Sisak se željezničkim prugama povezuje s Brodom, Banjom Lukom i Karlovcem te ponovno potvrđuje svoju prometnu važnost, a razvija i industriju. Godine 1848. Sisak je imao 806, 1869. 4. 273, a 1910. 9. 597 stanovnika.
- 26
 1879.-1882. taracanje obale, 1880. uređenje gradskog perivoja zasipavanjem jame Kontrobe (uokolo Siscije i inzule s crkvom), 1886. osnovna kanalizacija, 1901. perivoj *Viktorovac*, 1906. *Jelačićev trg* (Hanzlowsky).
- 27
 Trasa željezničke pruge Zákány — Zagreb kroz područje Zagreba utvrđena je 1868., a pruga je otvorena potkraj 1869. Središnji kolodvor otvoren je tek 1892. **Franković** (1981.) visoko ocjenjuje osnovu iz 1865. kao razvojni vizionarski dokument, ponajprije na temelju tekstualnog dijela osnove koja je, prema njegovu mišljenju, jedan od najvažnijih dokumenata razdolja modernizacije, sinteza političkih idela na pragu liberalističkog razdoblja i svjedočanstvo kulturne samosvijesti grada.
- 28
 Prvu osnovu suvremenici pripisuju zemaljskim i inženjerima vitezu Josipu Bouffleuru, odnosno Vatroslavu Eggersdorferu, što nije egzaktno dokazano, dok je drugu izradio višečlani odbor osnovan 1883., čiji je član mladi gradski inženjer Milan Lenuci, kojem se bez oslonca na sustavna istraživanja, u fazi mitizacije Milana Lenucija, pripisivala i ta osnova. Recentna istraživanja ne potvrđuju tu hipotezu. Zagreb je 1857. imao 27. 349, a 1880. 41. 895 stanovnika. Od osamdesetih godina XIX. st. doživljava nagli rast i formira svoj urbani identitet uređenjem donjogradskog središta.
- 29
 Godine 1910. Zagreb je imao 100. 274 stanovnika i od administrativnog se središta pretvara i u industrijsko središte.

30

Osnova je prihvaćena 1912., a potvrđena 1913. Smatra se da joj je suautor Viktor Axmann. Urbanistički razvoj Osijeka temeljito je istražen i interpretiran: **Ambruš**, 1988./89., 1995., 1997.; **Gaćina i Ivanković**, 1996.; **Jukić i Pegan**, 2001.

31

Monumentalna Tvrđa s tvrđavskim mostobranom sagrađena je 1712.-1721. nakon reorganizacije Vojne krajine (sjedište General-komande za Slavoniju bilo je u Osijeku od 1687. do 1783.); 1692. nastaje Gornji grad preseljenjem stanovništva iz turskog pograda; 1698. Donji grad, a 1792. Novi grad; 1786. administrativno se ujedinijuju Tvrđa, Gornji i Donji grad; 1809. Osijek dobiva status slobodnoga kraljevskoga grada; 1881. prestaje vojna funkcija Tvrđe, a 1883. ukinuta je topnička potega, što omogućuje izgradnju bliže Tvrđi. 1886. dobiva građevni red; 1900. vlada donosi građevni red za Osijek, Varaždin i Zemun kao uredbu za izradu regulacija. Potkraj XIX. st. Osijek je najveće industrijsko središte u Hrvatskoj i u prvom desetljeću doživljava svoj urbani apogej. Godine 1857. ima 16. 622, a 1910. 34. 014 stanovnika i četvrti je hrvatski grad po broju stanovništva.

32

Jukić, 2001. naglašava to obilježje plana i uspoređuje ga s Lenucijevom skicom generalne osnove Zagreba iz 1907.

33

Pučki perivoj, kasnije *Gradski vrt* u Osijeku, zasnovan je 1750. Imao je sve karakteristike ranograđanskog urbanog perivoja, to jest, socijalnu, rekreacijsku i edukativnu funkciju. Idealni program za *pučki perivoj* (Volksgarten) postavio je C. C. L. Hirschfeldt u djelu *Theorie der Gartenkunst* 1785. On je bio mjerodavan za javni gradski perivoj do kraja XIX. st. U Varaždinu se od 1799. kao pučki trg spominje *Prater* na zapadnom grabištu, dakle, izvan jezgre; 1820. tu je sagrađena Streljana. To su prva dva javna građanska perivoja u kontinentalnoj Hrvatskoj.

34

Neka, na kraju, bude spomenuto tek nekoliko perivoja u gradovima o kojima nije bilo riječi: *Lenije* u Vinkovcima, *Zvonimirov trg* u Virovitici, *Strossmayerovo šetalište* u Požezi, *Glasija (Klasija)* u Slavonskom Brodu, *Gradsko šetalište* u Petrinji, *Trg bana Jelačića* u Glini, lječilišni perivoji u Daruvaru i Lipiku.

Literatura

Ambruš, V., Osijek na prijelazu u 20. stoljeće, u: *Peristil*, 31-32/1988.-89.

Ambruš, V., Županijska ulica, u: *Čovjek i prostor — Arhitektura*, posebno izdanje, 3/1992.

Ambruš, V., Arhitektonsko prostorna analiza i valorizacija centralnog dijela glavne osječke ulice (Preradovićeve šetališta), u: *Glasnik Arhiva Slavonije i Baranje*, 3/1995.

Ambruš, V., Viktor Axmann i izgradnja modernog Osijeka, doktorski rad, Filozofski fakultet u Zagrebu, 1997.

Bedenko, V., Križevci — razvoj grada, u: *Glasilo Arhitektonskog fakulteta*, 3/1975.

Bedenko, V., Urbanistički razvoj Slavonske Požege, u: *Čovjek i prostor*, 2/1978.

Bedenko, V., Urbanistički razvoj Križevaca do sredine 19. stoljeća, u: *Križevci, grad i okolica*, Zagreb, 1993.

Budak, N., Društveni i privredni razvoj Križevaca do sredine 19. st., u: *Križevci, grad i okolica*, Zagreb, 2000.

Crljenjak, B., Razvitak vukovarskih ulica, Vukovar, 1975.

Cvitanović, Đ., Arhitektura monumentalnog historicizma u urbanizmu Zagreba, u: *Život umjetnosti*, 26-27/1978.

Cvitanović, Đ., Kulturna i umjetnička baština Karlovca od osnutka tvrđave do 19. stoljeća, u: *Karlovac 1579-1979.*, Karlovac, 1979.

Crkvenčić, I., Centralna naselja i gradovi SR Hrvatske, Zagreb, 1975.

Dobronić, L., Stari planovi Zagreba, Zagreb, 1961.

Dobronić, L., Izgradnja Zagreba u XIX. stoljeću i širenje Zagreba (prikaz na osnovu starih planova), u: *Graditelji i izgradnja Zagreba u doba historijskih stilova*, Zagreb, 1983.

Ernečić, D., Gradski park Koprivnica, u: *Glas Podravine i Prigorja*, 19. 07. 1996.

Feletar, D., Značenje geografskog položaja i demografskih osobina za razvoj Koprivnice u prošlosti i sadašnjosti, u: *Koprivnica, grad i spomenici*, Zagreb, 1986.

Feletar, D., Historijsko-geografsko značenje pruga u podravskobilogorskoj regiji, u: *Željeznička pruga Botovo — Koprivnica — Dugo Selo*, Koprivnica, 1987.

Feletar, D., Geografske značajke križevačke regije, u: *Križevci, grad i okolica*, Zagreb, 2000.

Fischer, M., Arhitektura u Koprivnici u 20. stoljeću, u: *Koprivnica — grad i spomenici*, Zagreb, 1986.

Fischer, M., Oblikovanje modernog grada, u: *Križevci — grad i okolica*, Zagreb, 1993.

Fischer, M., Oznake urbanističkog slijeda, u: *Virovitica, Izabrane teme*, Virovitica, 1996.

Fischer, M., Značajke urbanističkog razvoja, u: *Nova Gradiška*, Nova Gradiška, 1998.

Franković, E., Regulatorna osnova Zagreba iz 1865. godine, u: *Život umjetnosti*, 32/1981.

Franković, E., Gradnje, norme i spomenici, u: *Peristil*, 26/1983.

Franković, E., Regulatorna osnova istočnih područja Zagreba, u: *Zbornik za narodni život i običaje*, JAZU, Zagreb, 1983.

Franković, E., Lenucijeva era, u: *Arhitektura*, 205-206/1988.

Gaćina, S., Parcelacija gradskog zemljišta u Osijeku i odredbe o izgradnji od 1899. do 1914. godine, u: *Secesija u Hrvatskoj*, Zagreb, 1999.

Gaćina, S.–Ivanković, G. M., Povijest i razvoj Gradskog vrta, Osijek, 1995.

Gaćina, S.–Ivanković, G. M., Planovi i vedute Osijeka, Osijek, 1996., katalog izložbe

Gerić, B., Povijesna urbana cjelina Bjelovara, u: *Bjelovarski zbornik*, 1990.

Glunčić, A., Urbane vrijednosti starog Zagreba, Zagreb, 1969.

Golec, I., Povijest grada Petrinje (1591. — 1992.), Zagreb, 1993.

Gorničić Brdovački, J., Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine, Zagreb, 1952.

Gucunski, D., Osječki perivoji i drvoredi, u: *Anali Zavoda za znanstveni rad u Osijeku*, 12/1996.

Horvat, A., U urbanističkoj jezgri Virovitice, u: *Bulletin JAZU*, 3/1958.

Horvat, A., Osvrt na urbanizam Koprivnice, u: *Bulletin JAZU*, 2-3/1960.

Horvat, A., Osvrt na urbanističku koncepciju jezgre Križevaca, u: *Križevački zbornik*, II, 1982.

- Ilijanić, M.**, Prilog historijsko-urbanističkoj dokumentaciji Varaždina od postanka do kraja 16. stoljeća, u: *Peristil*, 6-7/1963.-64.
- Jalšić, D.**, Vrijeme velikog poleta: historicističko-secesijska izgradnja grada, u: *Koprivnica, Izabrane teme*, Koprivnica, 1995.
- Jurković, S. i Mlinarić, I.**, Gradska šetališta Hrvatske, Zagreb, 2002.
- Karač, Z.**, Osnovna analiza urbanističko-arhitektonskog razvoja Vukovara, Kompendij dosadašnjih istraživanja, u: *Prostor*, 1-2/1994.
- Horvat, A.**, Urbanistički razvoj i arhitektonska baština Vukovara od baroka do novijeg doba, 1687.-1945., u: *Vukovar vjekovni hrvatski grad na Dunavu*, Zagreb, 1994.
- Kempf, J.**, Požega, Zemljopisne bilješke iz okoline i prilozi za povijest slob. i kr. grada Požege i požeške županije, Požega, 1910. (pretisak 1994.)
- Klajić, J.**, Tvrđava Brod od 1715. do 1878., magistarski rad, Filozofski fakultet u Zagrebu, 1997.
- Knežević, S.**, Regulatorna osnova Milana Lenucija za dio Zagreba od željezničke pruge do rijeke Save iz godine 1907. u: *Radovi Instituta za povijest umjetnosti*, 16/1992.
- Knežević, S.**, Lenuci i 'Lenucijeva potkova', u: *Radovi Instituta za povijest umjetnosti*, 18/1994.
- Knežević, S.**, Zagrebačka Zelena potkova, Zagreb, 1996.
- Korenčić, M.**, Naselja i stanovništvo SR Hrvatske 1857-1971, Zagreb, 1980.
- Koprivnica — umjetnička topografija: 3 situacije, Koprivnica, 1984., katalog izložbe
- Kovač, F.**, Izgradnja ulica, parkova i građevina, rkp., Muzej Sisak, Arhiv, br. 71
- Kruhek, M.**, Karlovac, Postanak i razvoj tvrđave i grada, Zagreb, 1978.
- Lentić-Kugly, I.**, Varaždin nakon požara 1776., Zagreb, 1973.
- Lentić-Kugly, I.**, Varaždin — povijesna urbana cjelina grada, Zagreb, 1977.
- Lentić-Kugly, I.**, Zgrade varaždinske povijesne jezgre, Zagreb, 2001.
- Lentić-Kugly, I.**, Povijesno-urbanistički razvoj Slavonske Požege od oslobođenja od Turaka do danas, u: *Požega 1227. — 1977.*, Požega, 1977.
- Lipovac, N.**, Analiza arhivske grafičke i kartografske dokumentacije Petrinje, magistarski rad, Zagreb, 1994.
- Lipovšćak, Đ.**, Urbani razvoj Karlovca, u: *Karlovac 1579-1979*, Karlovac, 1979.
- Maroević, I.**, Sisak, grad i graditeljstvo, Sisak, 1970.
- Maroević, I.**, Prostorni razvitak gradskog naselja, u: *Gliniski kraj kroz stoljeća*, Glina, 1988.
- Maruševski, O.**, Grad za pedeset tisuća stanovnika, u: *Kaj*, 1/1982.
- Maruševski, O.**, Izgradnja Zagreba, u: *Iso Kršnjavi kao graditelj*, Zagreb, 1986.
- Maruševski, O.**, Školski forum Ise Kršnjavoga, Zagreb, 1992.
- Maruševski, O.**, Križevci u 19. st., u: *Križevci: grad i okolica*, Zagreb, 1993.
- Mirković, M.**, O spajanju unutrašnjih varoši i predgrađa Varaždina, u: *Godišnjak Varaždinskog muzeja*, 2/3, 1962.-63.
- Mohorovičić, A.**, Analiza historijsko-urbanističkog razvoja grada Zagreba, *Rad JAZU* 287, Zagreb, 1952.
- Obad Šćitaroci, M.**, Perivoji i dvorci Hrvatskog zagorja, Zagreb, 1980.
- Obad Šćitaroci, M.**, Dvorci i perivoji Hrvatskog zagorja, Zagreb, 1991.
- Obad Šćitaroci, M.**, Gradski park u Virovitici, u: *Prostor*, 4/1996.
- Obad Šćitaroci, M.-Bojanić Obad Šćitaroci, B.**, Dvorci i perivoji u Slavoniji od Zagreba do Iloka, Zagreb, 1998.
- Petrinec, T.**, Grad Otočac — pregled povijesno-urbanog razvitka, u: *Godišnjak zaštite spomenika kulture*, 18/19, 1992.-93.
- Petrović, K.**, Tvrđava i grad Brod 1715.-1905, u: *Vijesti muzealaca i konzervatora Hrvatske*, 4-5/1972.
- Planić-Lončarić, M.**, Izgradnja grada do sredine 19. stoljeća, u: *Koprivnica — grad i spomenici*, Zagreb, 1986.
- Rauš, Đ.**, Stari parkovi u Slavoniji i Baranji, u: *Mala hortikultura na biblioteka*, Split, 1977.
- Rogić, J.**, Kupališno lječilište — Daruvar, Daruvar, 1975.
- Schneider, M.**, Gradovi i krajevi na slikama i crtežima od 1800. do 1940., Zagreb, 1977., katalog, muzejskih zbirki XV, Povijesni muzej Hrvatske
- Stepinac, D.**, Studija za revitalizaciju »Zvijezde«, u: *Čovjek i prostor*, 12/1980.
- Strohal, R.**, Grad Karlovac opisan i orisan, Karlovac, 1906.
- Stulli, B.**, Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj, 1825-1863, I. i II., Zagreb, 1975.
- Škalamera, Ž.**, Prva katastarska izmjera grada Zagreba; Druga katastarska izmjera Zagreba od 1909. do 1913., u: *Zagreb na geodetsko-katastarskim zemljovidima i u zemljišnim knjigama*, Zagreb, 1994., katalog izložbe
- Šmit, K.**, Vrtna i parkovna arhitektura Osijeka na povijesnim kartama, u: *Prostor*, 5/1997.
- Tomčić, J.**, Varaždinski parkovi u prošlosti, u: *Hortikultura*, 1-2/1985.
- Uzelac, Z.**, Trg sv. Terezije u Požegi: pitanje urbogeneze, u: *Radovi Instituta za povijest umjetnosti*, 18/1994.
- Uzelac, Z.**, Povijesni razvoj i valorizacija grada i tvrđave Brod, rukopis, Zagreb, 1995.
- Visin, M.**, Grad Kostajnica, Povijesno urbani razvoj, u: *Hrvatska Kostajnica i Zrin*, Zagreb, 1992.
- Vrbetić — Szabo**, Karlovac na razmeđu stoljeća 1880.-1914., Zagreb, 1989.
- Vučetić, R.**, Prostorni razvoj srednjovjekovne Krapine, u: *Radovi Instituta za povijest umjetnosti*, 24/2000.
- Zelić, J.**, Parkovi i šetališta gradske jezgre Požege, u: *Zlatna dolina, godišnjak Požeštine*, 2/1996.
- Živaković-Kerže, Z.**, Urbanizacija i promet grada Osijeka na prijelazu stoljeća (1868.-1918.), Osijek 1996.
- Žmegač, A.**, Bastioni kontinentalne Hrvatske

Summary

Snješka Knežević

Urbanistic Development of Cities in Continental Croatia in 19th Century

Urbanistic development of cities in continental Croatia in 19th century was determined by expanding and fusing historical nuclei according to regulatory bases that emerge in the beginnings of the period of modernisation in mid-19th century. No new cities were founded. Incentives for regulation were often given by societies for embellishment, regulation, and expansion of cities; the carrying out of regulatory bases was legally enforced by architectural orders and laws about expropriation of land. The regulatory bases were mostly a collective work, but some of them have their authors known. From the early 19th century to 1918 — which are the starting and finishing points of the period — a number of cities got two or more regulatory bases. Their qualities were different, although the status, size and importance of the city did not have a crucial role.

In the paper, only the characteristic urbanistic approaches are chronologically and typologically represented. A part of the regulatory bases concerns the expansion of the historical nuclei that lost their medieval or Renaissance fortifications and blend with the suburbs (Varaždin 1807; Koprivnica 1903; Karlovac 1905); another part of them deals with fusing two or more historical settlements that usually became part of new city regions (Zagreb 1865, 1887, and 1907; Križevci 1867 and 1900, and Osijek 1911). Sisak is almost an exception, with its early sound base from 1822, which overcomes the category of expansion. Plans for Osijek and Slavonski Brod were dominated by monumental Baroque fortresses erected after the peace agreement in Srijemski Karlovci in 1699, and in the reorganisation of Vojna krajina. Continental Croatia is characteristic for its military city

communities (Militärkommunität) — planned cities in Vojna krajina in the 18th century, some of which experienced development and growth in the 19th century (Bjelovar, Nova Gradiška, Otočac).

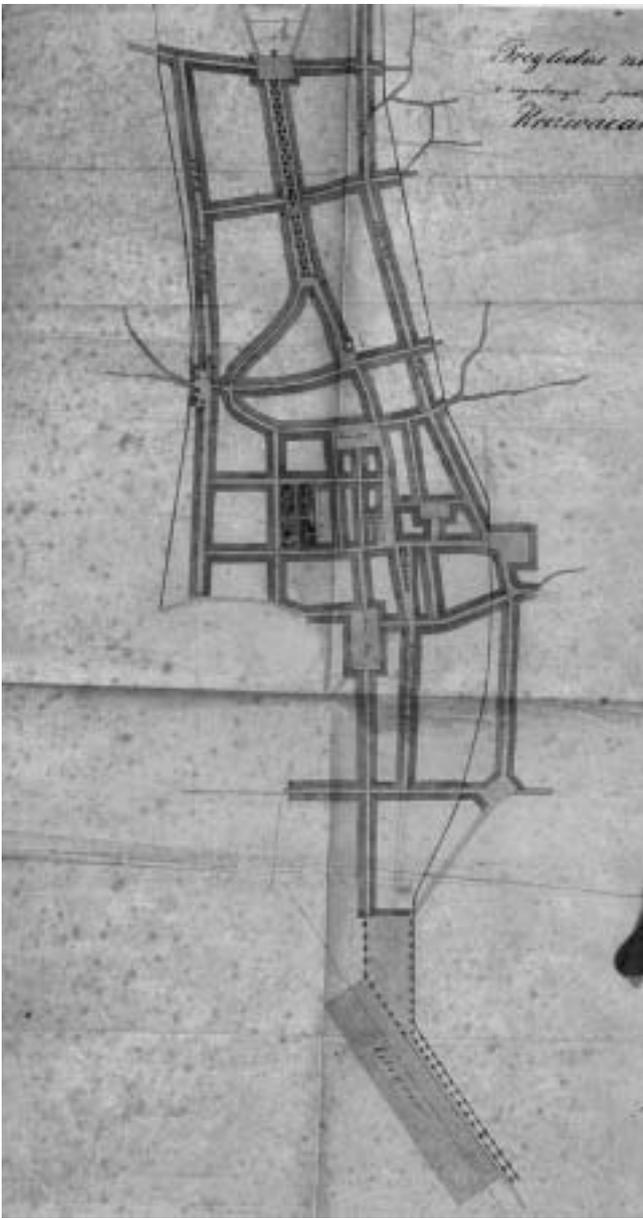
A comparison to urbanistic development of cities in Adriatic Croatia would show many common characteristics, despite the differences due to different conditions of historical development. These characteristics are: a tendency for rational growth beyond ancient spatial borders; bringing together organic urban arrangement and regular geometric models with its utilitarian principles; introducing urban quality, which is particular to traditional nuclei, into new areas; initial zonings in urban areas, i. e. greater differentiation between the centre and surrounding quarters; planning of modern communal devices and systems (waterworks, sewers, gas-pipes; regulation of rivers and banks). In some cities, valuable social spaces were planned and realised — parks, (sometimes even systems of parks), promenades, boulevards and squares of different types and characteristics, most often architectonic. While the development of northern Croatian cities was influenced by emergence of railroad traffic and intensifying of road travel, the Adriatic cities were influenced by developing ports and maritime routes, as well as by the beginnings of elite tourism. Generally, we might conclude that the plans were based on general paradigms of urbanist ideology and theory belonging to the period of Historicism, and on time-honoured models of urbanist developments of Central European cities, or those in Austro-Hungarian Monarchy, to which belonged then still not unified Croatia. As confirmed by the history of Croatian art — in this case, of architecture and city building — our periphery did not only appropriate norms and paradigms, but interpreted them and created its own, unique values. A major contribution to this was architectonic interpretation and realisation, which often surpasses urbanist ideas.



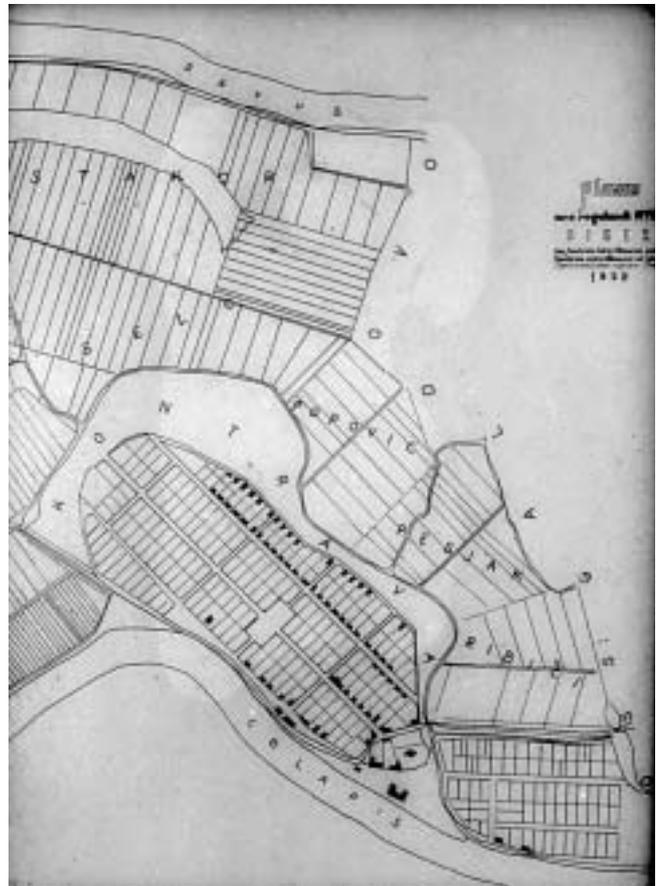
Križevci, Regulatorni nacrt, poslije 1900.

Uprava za katastar i geodetske poslove, Križevci

Konturu izduženoga grada utvrđuju ceste obrubljene drvoredima. Drvoredi imaju sve važne ulice unutar grada, bilo reinterpetirana povijesna osovina, bilo ulice koje su paralelne s njom. Trgovi su koncentrirani u središtu, dok su veći dijelovi grada potpuno uniformni. Kolodvor (dolje zdesna) dobiva polukružni trg s kojega na sve strane vode ulice s alejama te perivoj.



Križevci, Juraj Augustin,
Pregledni nacrt o regulaciji grada
Križevacah, 1867.
Križevci, Gradski muzej, 4259



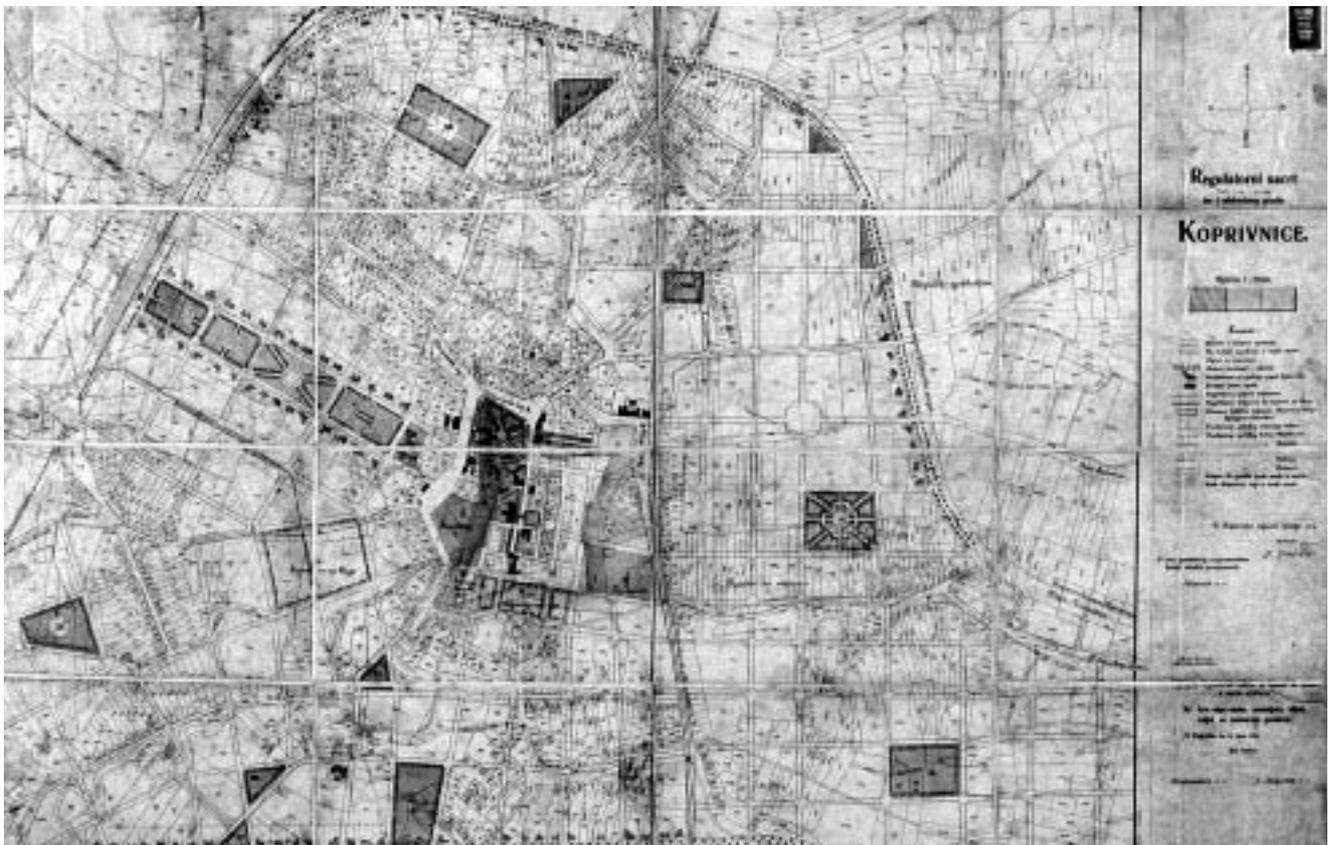
Sisak, Planum neo regulandi Oppidi Sisek tam fundorum
Intravillanorum quam et Tenutorum extravillanorum ad idem
Oppidum spectantium confectum Anno 1829
per Joannem Fistrovich, 1822.-1829.

Muzej grada Siska

Unutar elipse planirano je 10 ulica i 252 kuće. Prva ulica sa strane Kupe zadržava tok glavne gradske ulice, druga, najduža, u osi je sjevernih gradskih vrata Siscije; središnja poprečna ulica u osi je istočnih vrata; trg je orijentiran poprečno unutar elipse, u smjeru istok-zapad. Izvan elipse regulirano je predgrađe Vrbina. Vojni Sisak nije bio predmetom regulacije.

Sisak, Regulatorna osnova,
Lavoslav Hanzlowsky, 1909.
Muzej grada Siska
Plan pokazuje situaciju grada
razdijeljenoga kolodvorom,
regulira bivši Vojni Sisak (gore)
te utvrđuje industrijsku zonu na
njegovoj strani. Željeznička pruga
opasuje grad.







Varaždin, Plan Ignacija Beyschlaga, Josipa Erdödyja i Grgura Lopicha za uređenje grada nakon rušenja zidina, 1807. Državni arhiv u Varaždinu.

Plan utvrđuje promjene u jezgri i izvan jezgre, nastale ranijom izgradnjom oko obodne ceste (Via Fossata ambiens) i probijanjem zidina do 1807. godine, kojima je grabište podijeljeno na pet nejednakih blokova. Nema obilježja regulatornih osnova iz razdoblja modernizacije, ali je temelj sustavne urbanizacije i preobrazbe Varaždina u grad XIX. stoljeća.

(lijevo gore) Karlovac, Regulatorna osnova, Gustav Hermann, 1905. Državni arhiv u Karlovcu

Kupa dijeli rezidencijalno i industrijsko područje koje se planira sjeverno i južno od kolodvora (slijeva): više je mjesta predviđeno za »nečiste tvornice«, a za skladišta (»slagalište«) neposredno južno od kolodvora.

(lijevo dolje) Koprivnica, Regulatorna osnova, 1903. Muzej grada Koprivnice

Reprezentativni trgovi i perivoji obilježavaju središte okrenuto prema zapadu i kolodvoru (slijeva, na rubu grada), dok su trgovi namijenjeni tržištima (za stoku, svinje, žito) s južne strane povijesne jezgre. Unutar prstena predviđen je prostor za vojarne, a vojno je vježbalište izvan prstena na sjeveroistoku (zdesna, gore). Iza kolodvora predviđa se industrijsko područje (za »čiste« tvornice, skladišta, radničko naselje), a s jugoistoka (posve desno dolje) područje za »nečiste tvornice«. Ortogonalni raster pravilan je na neurbaniziranim područjima, dok se u izgrađenima prilagođava tokovima komunikacija.



Zagreb, Skica regulatorne osnove, Milan Lenuci, 1907. Državni arhiv u Zagrebu, Zbirka građevinske dokumentacije, 58
 Novo rezidencijalno područje južno od poteza željezničkih pruga gotovo je trostruko veće od urbaniziranoga, a površinom ga nadmašuje industrijska zona na istoku (zdesna). Ona sadrži veliko radničko naselje (sa sjevera), područje za vrtove, sajmište, skladišta, tvornice (posebno za »kemičke tvornice«) te luku u mrtvom rukavcu Save (dolje, zdesna). »Nečiste« tvornice smještene su na južnoj obali Save.

Osijek, Regulatorna osnova, Skender Kovačević, 1911. Muzej Slavonije, Osijek, inv. br. 315
 Slijeva Gornji grad, u sredini Tvrdja, zdesna Donji grad. Željeznička pruga s kolodvorom barijera je za proširenje Gornjega i Donjega grada. Dolje zdesna Novi grad i njegovo razvojno područje. Longitudinalan oblik određuje pozicija Gornjega i Donjega grada, formiranih daleko od Tvrdje zbog vojnih razloga te trasa pruge i lokacija kolodvora.

