

Koprivnica, plan utvrde iz 1737. godine. Beč, Kriegsarchiv

## Miljenka Fischer

Centar za povijesne znanosti Sveučilišta u Zagrebu,  
Odjel za povijest umjetnosti, Zagreb

Izvorni znanstveni rad

# Razvoj organizacije prostora Koprivnice od 18. stoljeća do danas

### Sažetak

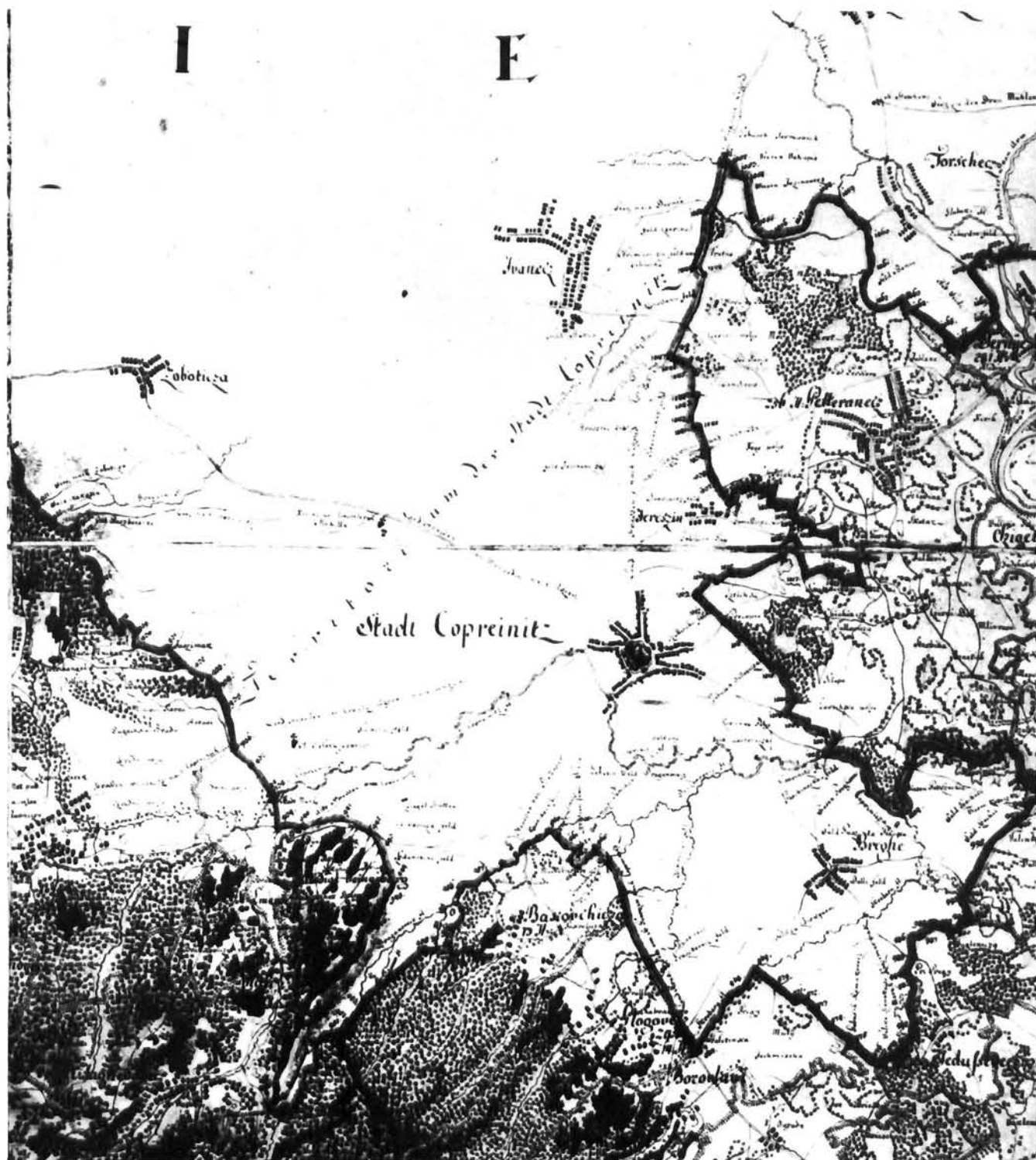
*Ne zadirući daleko u povijest, u nastajanje srednjovjekovne varoši i kasnije njezina prelaska u renesansnu tvrđavu, ovaj prikaz Koprivnice odnosi se na razdoblje od 18. stoljeća do danas. U traganju za povijesnim razvojem organizacije prostora Koprivnice tog vremena određena uporišta pruža nam grafička dokumentacija. Sagledavanjem današnjeg stanja i njegovim uspoređivanjem s ranijim na temelju postojeće grafičke i arhivske dokumentacije, autorica je pokušala objasniti i utvrditi povijesni slijed razvoja koji je doveo do današnje slike grada, odnosno, one povijesne i prostorne činioce koji su po prestanku značaja tvrđave odredili i usmjerili upravo takav prostorni razvitak gradske jezgre Koprivnice kakav je danas. Glavne pretpostavke današnjeg izgleda Koprivnice proizašle su iz neodgovarajućeg uklapanja novih gospodarskih, socijalnih i kulturnih potreba grada u odnosu na zatečeno stanje. Izgradnja željezničke pruge i kolodvora, rušenje tvrđave i cijelog sistema obrane, niz komunalnih mjera za uređenje grada, stvaranje industrijske zone i velikih područja nove izgradnje, doveli su do zapuštanja povijesne jezgre grada i gubitka središta.*

Postoji povijest naselja koju pratimo iz pisanih dokumenata, od najstarijih povelja ili crteža, pa do današnjih gradskih i općinskih arhiva. Uz takve dokumente postoje i »zapisi u prostoru«, tj. izravni tragovi ljudskog života kako se u prostoru fiksirao izgradnjom objekata, putova ili nekim drugim zahvatom.

Za povijest prostornog razvoja Koprivnice »zapisi u prostoru«, barem na prvi pogled, ne sežu daleko u prošlost. Za cijela stoljeća života Koprivnice nemamo potvrde u arhitekturi jer se u prvobitnoj fazi gradilo u prolaznom materijalu (što samo po sebi govori i o karakteru povijesnog života). Čak su neznatni i ostaci složenog fortifikacijskog sistema, koji je stoljećima određivao karakter naselja, a uzrok tome ne leži isključivo u prolaznosti materijala, već i u svjesnom razaranju tvrđave po prestanku njezine vojne funkcije.<sup>1</sup>

Današnju sliku Koprivnice određuje izgradnja iz 19. i 20. stoljeća. Raniji su samo pojedini objekti iz 18. stoljeća i dijelovi sakralnih objekata iz 17. stoljeća (franjevačke i župne crkve). Prostornu organizaciju karakterizira nepravilan splet cesta koje se zrakasto šire od središta. U središtu dominira površina gradskog parka. Istočno od parka područje je bivše tvrđave i najstarije jezgre naselja. Od bivše tvrđave još se naziru ostaci jednog bastiona, revelina i okolnog jarka. Prateći tokove cesta, izgradnja se od središta širi gotovo na sve strane, s težištem prema zapadu, odnosno prema željezničkoj pruzi i kolodvoru.

Osnovna prostorna organizacija zacrtana je tokom 18. stoljeća. Početak njezina formiranja poklapa se s prestankom vojne funkcije koprivničke tvrđave, njezina postupnog razgrađivanja i prelaženja njezinih utvrđenih rubova. Od pretvaranja srednjovjekovne varoši u renesansnu tvrđavu u sklopu obrambenog sustava austrijske monarhije, pa dalje, do 1766. godine, kad tvrđavu napušta vojska, povijest Koprivnice, a time i njezina prostornog razvoja upravo je povijest njezine vojne tvrđave. Prva planirana organizacija prostora i nastaje unutar pravokutnog ruba tvrđave. Tu je ona morala biti podvrgnuta određenim ograničenjima i zadaćama vojne funkcije. Slabljenjem, a zatim i ukidanjem vojnog značaja te stvaranjem uvjeta za novi tip naselja — sada već pretežno gospodarskoga karaktera — počinje prevladavati spontana izgradnja. Ta izgradnja mora izaći iz skućenih okvira tvrđave na široke slobodne prostore. Jedini čvrsti element njezine prostorne organizacije ostaju već odavno zacrtani smjerovi putova, koji od Koprivnice vode prema Varaždinu, Križevcima, Virovitici i na sjever prema Mađarskoj. Izgradnja izvan tvrđave, doduše, započela je već i ranije. U 17. stoljeću spominju se ulice i brojna predgrađa izvan tvrđave.<sup>2</sup> Ona nastaju obnavljanjem gospodarskog života u našim krajevima, kad su se smirile ratne prilike na habsburško-turskoj granici, odnosno nakon Žitvanskog mira 1606. godine. Međutim, ta je izgradnja još uvijek, i iz strateških razloga, bila predaleko od same tvrđave. Ona, barem u početku, nije mogla utjecati na stvaranje novog zajedničkog organizma, koji će nastati spajanjem starog naselja u tvrđavi i novoga izvan nje. Tek znatno kasnije, tokom 20. stoljeća, izgradnja na tim perifernim mjestima udaljenijim od tvrđave, uklopila se u tkivo grada, zadržavajući i danas više prigradski negoli gradski karakter. Očigledno je tek formiranjem osnovnog čvorišta naselja na najbližem pristupu tvrđavi kod Velikih vrata, a uz spoj dviju glavnih cesta, od kojih jedna vodi prema Varaždinu a druga prema Križevcima, određen prostorni razvoj Koprivnice za gotovo dva iduća stoljeća.



Koprivnica, plan šireg teritorija grada, Muzej grada Koprivnice

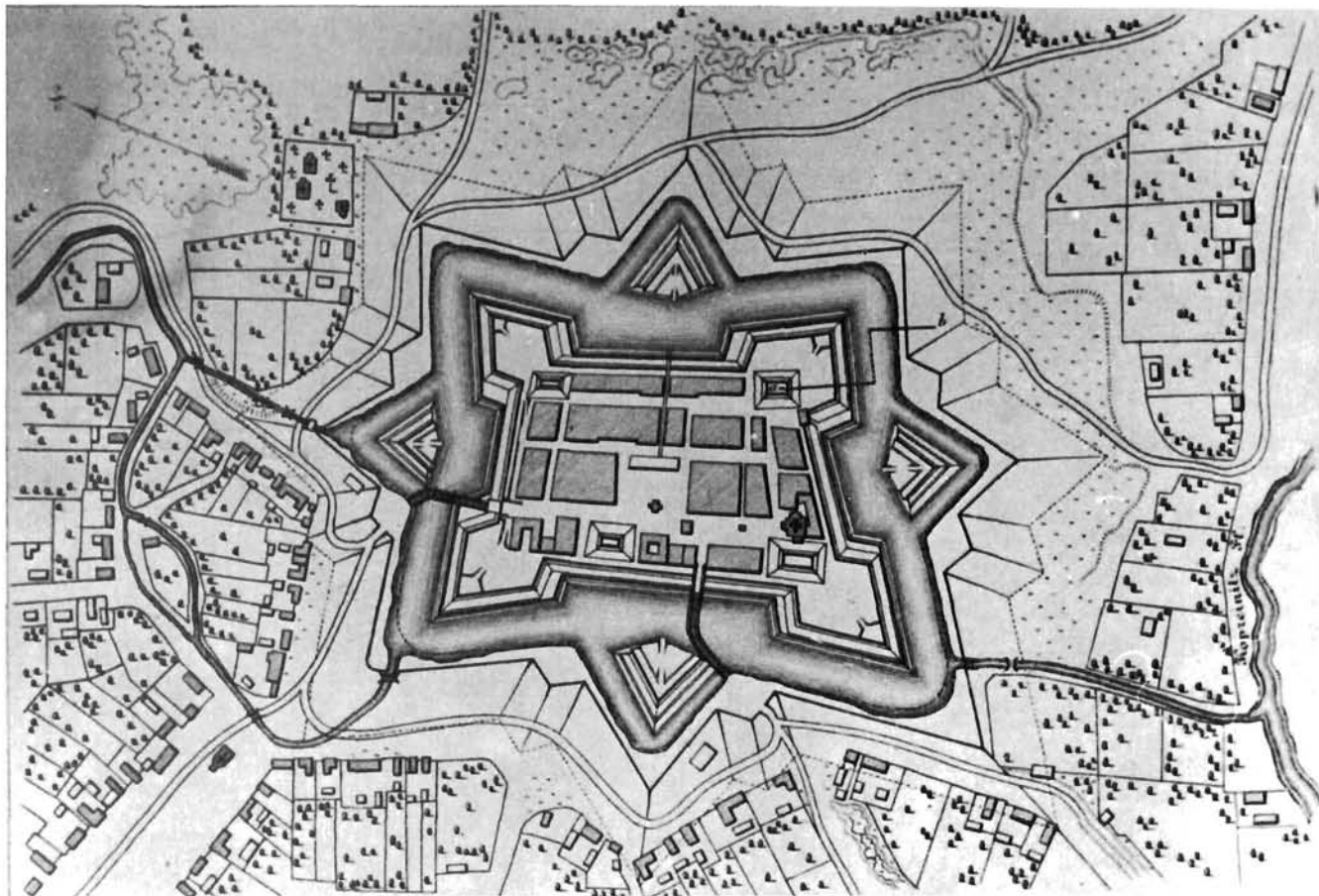
**PLAN**  
**Territory der Stadt Koprivnitz**  
 Das Bild dieses Planes beziehet sich auf die alte Mauer der Stadt Koprivnitz  
 nach dem von dem Kaiserlichen Ingenieur Johann Baptist Fischer  
 im Jahr 1768 gezeichneten Plan, welcher in dem Hofkammerarchiv  
 zu Wien aufbewahrt ist. Die Stadt Koprivnitz ist eine  
 freie Reichsstadt, welche unter der unmittelbaren  
 Herrschaft des Kaisers steht, und nicht unter der  
 Herrschaft eines Fürsten oder Königs.  
**Explication dieser Buchstaben**  
 Die Buchstaben A bis Z bezeichnen die verschiedenen  
 Theile der Stadt, welche durch die Mauer begrenzt  
 sind. Die Buchstaben AA bis ZZ bezeichnen die  
 außerhalb der Mauer liegenden Theile der Stadt,  
 welche ebenfalls unter der Herrschaft des Kaisers  
 stehen. Die Buchstaben A bis Z sind in  
 dem Plan durch Linien abgegrenzt, welche die  
 Mauer der Stadt darstellen. Die Buchstaben  
 AA bis ZZ sind durch Linien abgegrenzt,  
 welche die Grenzen der außerhalb der Mauer  
 liegenden Theile der Stadt darstellen. Die  
 Buchstaben A bis Z sind in dem Plan durch  
 Linien abgegrenzt, welche die Mauer der  
 Stadt darstellen. Die Buchstaben AA bis  
 ZZ sind durch Linien abgegrenzt, welche  
 die Grenzen der außerhalb der Mauer  
 liegenden Theile der Stadt darstellen.



Das Bild dieses Planes beziehet sich auf die alte Mauer der Stadt Koprivnitz  
 nach dem von dem Kaiserlichen Ingenieur Johann Baptist Fischer  
 im Jahr 1768 gezeichneten Plan, welcher in dem Hofkammerarchiv  
 zu Wien aufbewahrt ist. Die Stadt Koprivnitz ist eine  
 freie Reichsstadt, welche unter der unmittelbaren  
 Herrschaft des Kaisers steht, und nicht unter der  
 Herrschaft eines Fürsten oder Königs.

Koprivnica, plan teritorija grada iz 1768. godine. Beč, Hofkammerarchiv





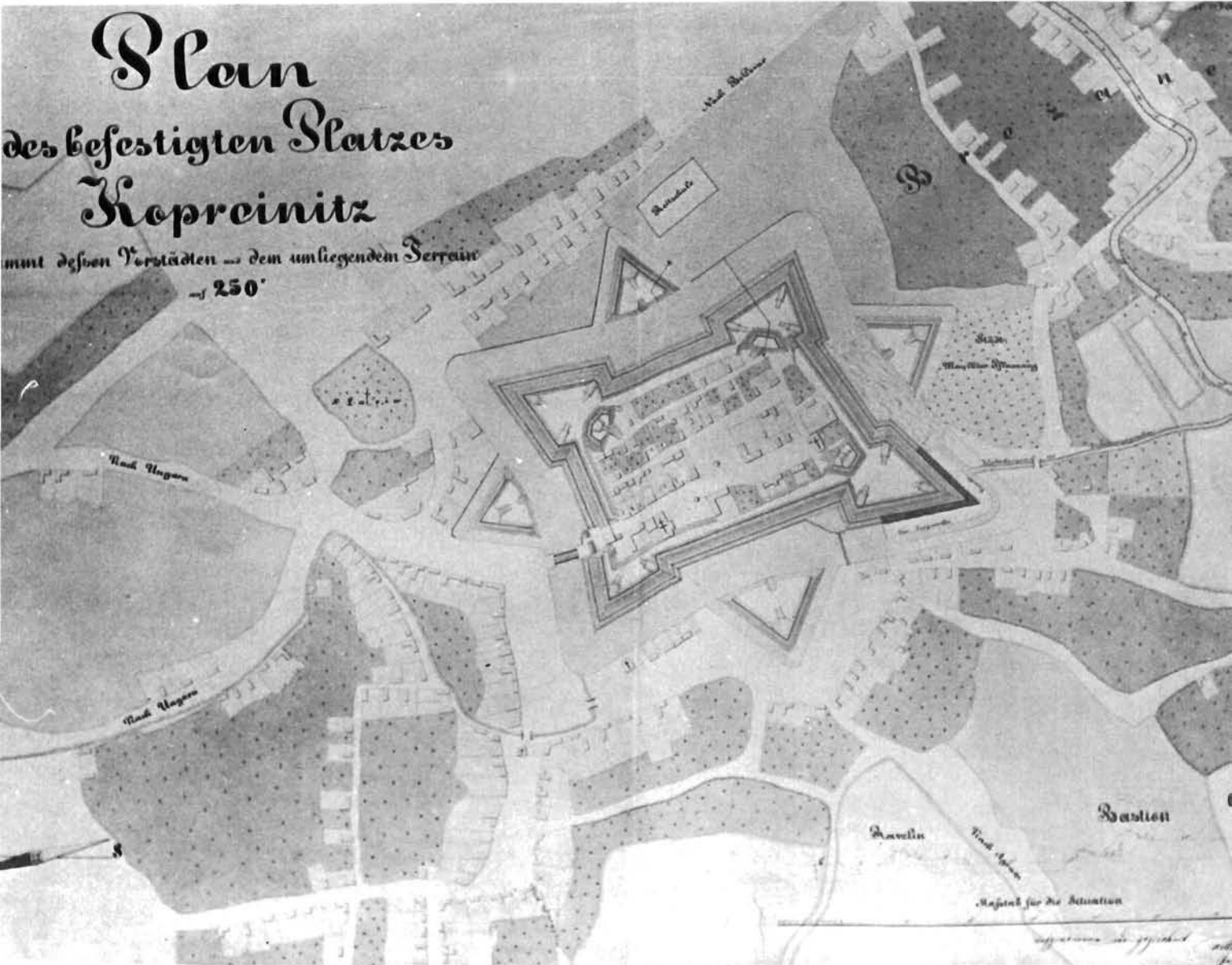
Koprivnica, plan grada iz 1772. godine. Beč, Kriegsarchiv

U praćenju prostorne organizacije Koprivnice od 18. stoljeća nadalje određena uporišta pruža nam grafička dokumentacija. Sagledavanjem današnjeg stanja i njegovim uspoređivanjem s dostupnom grafičkom i arhivskom dokumentacijom moguće je utvrditi i na neki način objasniti povijesni slijed koji je doveo do današnje slike grada. Na karti iz 1737. godine naznačeno je postojanje upravo spomenutog prvog čvorišta, koje kasnije postaje središte grada, a tu funkciju ima i danas (Trg Maršala Tita). To je ujedno i prvi prikaz koji nam daje makar neznatne podatke o prostoru izvan tvrđave.<sup>3</sup> Do tog prikaza iz 1737. godine, naime, svi crteži Koprivnice odnose se isključivo na područje tvrđave, odnosno njezina obrambenog sistema. Oslanjajući se dalje na dostupnu grafičku dokumentaciju, to jest na prikaze iz godine 1768, 1772, 1850. i na katastarsku kartu iz 1859. godine, možemo zaključiti da kasnije ne postoje značajnije promjene u prvobitno zacrtanom prostornom razvoju.<sup>4</sup> Očito su tome razlog dva već navedena faktora. Prvenstveno je to postojanje tvrđave, koja je ne samo funkcijom, značajem i kontinuitetom urbanog života već i prostorno dominantnim elementima obrambenog sistema utjecala na strukturu naselja i ostavila u njoj dubok trag. Drugi značajan faktor su tokovi cesta, koje od nastanka naselja povezuju Koprivnicu s njezinom bližom i daljom okolicom i ujedno su jedan od uzroka začetka organiziranog života na tlu današnje Koprivnice.

Do nove izgradnje dolazi posvuda oko vanjskog ruba forti-

fikacijskog sistema, dalje od močvarnog terena potoka Koprivnice, uz tokove cesta, koje se granaju od rubova tvrđave na sve strane. Uz prilaze tvrđavi, sa sjevera i zapada, uz Velika i Mala vrata, i tamo gdje se odvajaju glavne ceste izgradnja se približava vanjskom rubu fortifikacijskog sistema. Ona prati njegovu zrakastu liniju na udaljenosti koju diktira širina močvarnog terena, ostavljajući tako određen slobodni prostor između tvrđave i novih predgrada. Taj slobodni prostor uočljiv je na svim spomenutim planovima grada, a naročito je jasno ocrtan na planu šireg teritorija grada Koprivnice iz 1768. godine. Slobodni prostor oko tvrđave i teškoće njegova svladavanja ostat će zadugo zadaća izgradnje grada, koja čak ni rušenjem bedema, nasipavanjem jarka i podizanjem parka nije ni do danas u potpunosti riješena. Plan iz 1768. godine ne sadrži podatke o izgradnji u tvrđavi, ali jasno pokazuje razmještaj i smjerove cesta oko grada, te pruža osnovnu sliku o prijelazu naselja iz zadanih okvira tvrđave u novu prostornu dimenziju. Ceste označene na tom planu (prema Varaždinu, na sjever za Legrad i Peteranec, stara i nova križevačka cesta prema zapadu, te ceste prema bližoj okolici Koprivnice na jugu i istoku) zadržale su svoje pravce i do danas, te čine okosnicu prometnog sustava suvremene Koprivnice.

Za razliku od prethodnog prikaza, na onome iz 1772. godine označena je osnovna prostorna organizacija unutar zidina: tri paralelne ceste pružaju se između površina za izgradnju, s kvadratičnim trgom u malom pomaku od



Koprivnica, plan grada iz 1850. godine. Beč, Kriegsarchiv

središta i prečacima koji spajaju glavne ceste. Suprotnosti koje su izražene u današnjoj organizaciji grada — velike površine nepravilnog rastera nasuprot znatno manjem planiranom dijelu — već ovdje imaju svoje objašnjenje.

Premda nisu označeni svi pojedinačni objekti i parcele unutar tvrđave, očigledno je da postoji relativno pravilno planiran raster urbanog tipa unutar zidina, u suprotnosti sa spontanom rastom naselja izvan zidina. Karta nam daje više informacija o izgradnji izvan zidina. Uočljiva je veličina parcela. One su široke i zadiru duboko u teren. U sjeverozapadnom dijelu, gdje je izgradnja gušća, parcele su uže, ali zadržavaju istu dubinu. Nastale su očito diobom domaćinstava. U odnosu prema cesti pojavljuju se tri tipa objekata, jednostavnog tlocrta: objekti dužom stranom postavljeni uz cestu, oni kojima je uža strana okrenuta prema cesti, a zastupljen je i tip objekta u obliku slova »L«. Jedino na

početku današnjeg Trga Republike ucrtan je objekt s dva dvorišna krila. Linija izgradnje samo je grubo naznačena. Pročelja kuća su manje ili više pomaknuta u odnosu na smjer ceste. Osim objekata uz cestu, na parcelama postoje manji, očito gospodarski objekti, a iza njih se produžuju oranice i voćnjaci. Južno od tvrđave izgradnja je vrlo rijetka. Mnoge parcele tu su isključivo poljoprivredne. Pojavili su se i novi poljski putovi, oko njih se još ne koncentrirala izgradnja. Neke ceste određene su i tokovima kanala za dovod i odvod vode u jarak. Tako je već u potpunosti zacrtan vijugav smjer današnje Svilarke ulice, koja se probija između ceste za Varaždin i ceste za Mađarsku. U legendi nacarta navedeni su javni sadržaji koji se nalaze u prostoru unutar tvrđave: zgrada vojne komande, glavna stražarnica, ubožnica, oružana, franjevačka crkva sa samostanom i župna crkva.<sup>5</sup> Osim oružane, svi se nalaze na zapadnoj strani današnje Ulice JNA. Ovdje su ucrtana i dva »kavali-

ra« od četiri koja postoje u tvrđavi. Iako su to pretežno vojni objekti, koji u tada već civilnoj Koprivnici nemaju primarno značenje, nedvojbeno je današnja Ulica JNA u tom razdoblju primarna ulica u tvrđavi i u naselju izvan nje. Njezino značenje u prostoru naglašeno je i trgovom. Od javnih sadržaja izvan tvrđave postoji samo kapela sv. Florijana na početku puta za Varaždin, na tada već formiranom trgu — današnjem Trgu bratstva i jedinstva. Groblje sv. Lucije smješteno je sjeveroistočno od tvrđave, gdje još uvijek nije započela izgradnja.

Kako nema nove komponente u prostornom razvoju grada, prikazi iz 1850. i 1859. samo potvrđuju procese započete u prethodnom stoljeću. Sve je više objekata izvan tvrđave uz već zacrtane pravce. Pojedini objekti grade se tik uz vanjski rub jarka, koji je na nekim dijelovima, oko sjevernog i zapadnog revelina, već isušen. Izgradnja je zahvatila i dio istočno od tvrđave (Lenišće) uz cestu prema Virovitici, današnju Ulicu Udarne brigade braće Radić. Znatnije se povećala gustoća izgradnje na perifernim područjima (u Dubovcu, Brežancu, Banovcu). Novost je pojava prvih objekata javnog sadržaja izvan tvrđave, i to školskih, ugostiteljskih, sakralnih, što ukazuje na buduću središnju funkciju toga prostora. Škola<sup>6</sup> je izgrađena na mjestu sjevernog revelina (tada već parceliranog zemljišta).

Svratišta se nalaze uz glavne ceste prema Varaždinu («K caru austrijskom») i prema Mađarskoj («Križu»).<sup>7</sup> Lokacija pravoslavne crkve sv. Trojstva na prostoru zvanom «Pod Pikom» i možda prve židovske bogomolje<sup>8</sup> na mjestu kasnije izgrađenog židovskog hrama u Maloj ulici (danas Svilarška) pružaju nam ujedno informaciju o etničkom sastavu stanovništva izvan tvrđave. Prvim urbanim potezom komunalnog karaktera može se smatrati sadnja drvoreda uz vanjski rub sjeverozapadnog jarka, od pravoslavne crkve do Velikih vrata tvrđave.<sup>9</sup> Na karti je ucrtan paromlin južno od grada uz potok Koprivnicu i pivovara u Jamborici. Ujedno su karte grada iz 1850. i 1859. prvi detaljni prikazi rasporeda izgradnje unutar zidina. Premda je rušenjem vojnih objekata djelomično razbijena cjelovitost Ulice JNA, ona je još uvijek glavna ulica. Na to nam ukazuje tadašnji naziv Praesidium,<sup>10</sup> urbani karakter izgradnje, preostali objekti javnog sadržaja i novi objekti, kao Vijećnica (danas zgrada Muzeja), te veliki objekt nasuprot župnoj crkvi (JNA br. 11),<sup>11</sup> izgrađeni nakon potresa 1778. godine. Određen stupanj urbanosti očituje se prvenstveno u rasporedu ulica, postojanju i položaju trga i u podržavanju utvrđenog građevnog pravca, a mnogo manje u brojnosti građevina. Čak i numeracija koprivničkih parcela započinje u tvrđavi parcelom Vijećnice, koja nosi broj 1.

Na karti iz 1850. godine uočljiva je ujednačenost veličine parcela, koje se kasnije, negdje po dvije u dužini spajaju u jednu (spojene parcele iz Ul. JNA i Vijećničke), ili čak po četiri u jednu, kao što je to slučaj kod objekta u Ul. JNA br. 11. Tlocrti objekata, napose uz glavne poteze — Ulicu JNA i sada već novi središnji prostor Trga M. Tita, prelaze iz najjednostavnijih pravokutnih u razvedenije oblike.

Izgradnja pruge Zagreb—Budimpešta i željezničkog kolodvora 1870. godine idući je odlučujući faktor u razvoju grada, koji međutim tek pola stoljeća kasnije dolazi do stvarnog izražaja. U trenutku izgradnje kolodvor je predaleko od jezgre, a grad još nije spreman za taj novi prostorni poticaj. Težište problema koprivničke izgradnje još je uvijek u okvirima rješavanja veza između naselja u tvrđavi i izvan

nje, što se odvija na način primjeren duhu i shvaćanju svog vremena. To znači s težnjom za »evropeizacijom« odnosno modernizacijom prostora i ukidanjem i onih prostornih stega što ih je ranije nametao feudalni sistem.<sup>12</sup> Otklanja se fizička barijera, odnosno ruše se zidine i zatrpavaju tvrđavni jarci. Rušenje je započelo 1863. godine i to raskopavanjem i zatrpavanjem zapadnog dijela, gdje je zatim uređen park. Da li je ideja o parku bila rezultat planskog sagledavanja slike grada po uzoru na brojne evropske promjere — ili samo najoptimalnije rješenje oblikovanja nasipnog terena bivšeg jarka, nije poznato. Ostao je međutim park, koji u koprivničkom prostoru dominira načinom oblikovanja i veličinom. Rušenje sjeverne i djelomično južne strane bedema nastavilo se do pred kraj stoljeća i tada je prestalo. Ostaci obrambenog sistema — istočna kortina, dio jugoistočnog Florijanskog bastiona i istočni i južni revelin održali su se, iako u krnjem obliku, i do danas, a u preostalom zapuštenom jarku zadržava se voda. Očito je taj dio grada bio izvan središnjeg interesa, a to je ostao i sada, jer upravo ovdje i danas prestaje izgradnja. Za vezu s tvrđavom u tom dijelu bio je dovoljan novi most, koji je izgrađen preko južnog jarka kod bivše oružane, u vrijeme kada su srušeni zapadni dijelovi tvrđave.<sup>13</sup>

Važnost pojedinih dijelova grada krajem 19. stoljeća možemo sagledati iz neizvedenog projekta električne rasvjete iz 1898. godine. Za prostore ondašnjeg — i današnjeg — središta predviđena je i ulična, odnosno javna i kućna rasvjeta. Unutar tvrđave predviđena je rasvjeta po kućama, ali ne i po ulicama, što pokazuje da je javni prostor na tom dijelu zanemaren. Za gotovo sve ceste izvan tvrđave i dalje od središta planirana je samo ulična rasvjeta. Među njima su Križevačka cesta i cesta prema Varaždinu. »Bogenlampe« su razmještene po središtu, odnosno uz današnji Trg M. Tita i sjevernu stranu Trga bratstva i jedinstva i Trga Republike.<sup>14</sup>

Iako je taj plan izrađen krajem stoljeća, Koprivnica je električnu rasvjetu uvela tek 1925. godine. Razlozi vjerojatno leže, kao i u slučaju nekih drugih naših gradova, u snazi investiranog kapitala u plinsku rasvjetu.

Karta iz 1898. godine ukazuje na to koliko je kolodvor daleko od naselja. Između kolodvora i jezgre Koprivnice postoji potpuno prazan neizgrađen prostor livada i polja kroz koji se probijaju vijugavi puteljci.

Kolodvoru se prilazi cestom za Varaždin (Ul. I. Marinkovića, nekad Jamborica). Iz podataka o postojanju pivovare<sup>15</sup> u Jamborici (koja prestaje raditi nakon otvaranja željezničke stanice i pojave uvoznog piva), zatim o svilani<sup>16</sup> i o izgradnji paromlina 1894. godine jedva se nazire mogućnost nastanka prve manufakturne, a zatim velike industrijske zone današnje Koprivnice.<sup>17</sup> Prema karti iz 1898. godine Jamborica je cesta rijetke izgradnje, s desetak kuća postavljenih užom stranom prema cesti, što ukazuje na njihov još ruralni karakter, i s crkvicom Žalosne Majke Božje u Granatulama (na mjestu hodočašća), koja je danas gotovo izgubljena uz velik poslovni objekt »Podravke«. Kroz Jamboricu vodi i pravac za groblje, koje se krajem stoljeća hortikulturno uređuje i postaje centralno koprivničko groblje, kao jedna od niza sanitarnih mjera koje se primjenjuju u komunalnom uređenju gradova u 19. stoljeću. Na mjestu bivšega groblja sv. Lucije izgrađena je 1875. godine bolnica,<sup>18</sup> a time je postavljen temelj današnjem većem bolničkom



kompleksu na istome mjestu — Medicinskom centru dr. T. Bardeka.

Grad Koprivnica, raspršen u raznim pravcima na ravničarskom terenu, imao je početkom 20. stoljeća široku podlogu za izgradnju većeg, planski organiziranog gradskog prostora. U tom trenutku bile su već dosegnute krajnje točke širenja grada, između kojih je ostalo mnogo neizgrađenog i nedefiniranog prostora. Uskoro zatim, početkom stoljeća (1907. godine), izgradnjom tvornice »Danica« definiran je i položaj industrijske zone na sjeverozapadu grada. Željeznička pruga i potok Koprivnica i danas su granice gradskog područja prema zapadu i jugu. Isto tako, i početkom stoljeća su kao i danas postojali neriješeni problemi odnosa centra s najstarijom povijesnom jezgrom, te njihove povezanosti s novom komunikacijom, željeznicom. Gledajući s urbanističko-oblikovnog stajališta današnju sliku grada i ne ulazeći u društveno-ekonomske momente koji su tokom ovog stoljeća određivali pravac i ritam razvoja, može se reći da Koprivnica nije iskoristila mogućnost što joj je prošlost u prostoru ostavila, mogućnost da se dalje razvija u naselje izrazitijeg gradskog karaktera negoli što je to danas. Planovi grada koji se izrađuju tokom ovog stoljeća nastoje redom, manje ili više uspješno, usmjeriti spontani razvoj Koprivnice. U praksi Koprivnica i dalje raste više stihijski negoli planski, odnosno rješavajući nailazeće probleme uglavnom parcijalno, i ne sagledavajući dovoljno cjelovitu sliku grada.

Od kraja 19. stoljeća nadalje mogu se u Koprivnici, zapravo, pratiti dvije razine urbane svijesti: jedna koja ostaje na granici malogradskog, gotovo seoskog poimanja naselja, i druga koja pretendira na određenu urbanu kvalitetu života, koja teži suvremenom urbanom životu većih sredina. Ta druga svijest izražava se u ranoj narudžbi plana elektrifikacije, a njoj svakako pripada i Regulatorni nacrt kraljevskog i slobodnog grada Koprivnice iz 1903. godine.<sup>19</sup> Iako se taj nacrt, prema današnjem poimanju, odnosi negativno prema zatečenim povijesnim vrijednostima, odnosno ostacima tvrđave, on se odlikuje određenom čvrstom, gotovo vizionarskom idejom budućega grada, koja je u projektu konzekventno provedena. Prvi »Ring« oko grada, koji će se kasnije na gotovo istom potezu pojaviti u GUP-u iz 1972. godine, a kojega okvire Koprivnica još nije prerasla, planiran je kao niz drvoreda i ljetnikovaca izgrađenih uz cestu. Plan zahvaća nove prostore i regulira zatečene. Širenje grada planirano je jednako na sve strane od postojeće jezgre, a odvija se u određenom pravilnom rasteru ulica i blokova, ali čuvajući u biti osnovnu zatečenu izgradnju i pravce cesta, napose u području centra grada. Tamo gdje je teren slobodan ili izgradnja zanemariva i prigradskog tipa, nove ceste sijeku se pod pravim kutom i zatvaraju pravilne četverokute, blokove.<sup>20</sup> Povijesna jezgra, područje unutar bivše tvrđave, čiji se preostali obrambeni sistem u potpunosti negira i teren nivelira, postaje središte tog novog planiranog sistema, a nove se ceste nadovezuju na njezin već odavno zacrtan pravilan raster. Na nacrtu su označeni postojeći javni objekti i vanjski prostori (trgovi, sajmišta, park), a navedeni su i novi (parkovi, pruga do novog sajmišta za blago, vojno vježbalište). Predviđene su i dvije zone za izgradnju tvornica: jugoistočno od grada zona za nečiste tvornice i obrte, a zapadno od pruge zona čiste »industrije« s prostorom za radničke kolonije.

Najmarkantnija ideja projekta svakako je potez parka po uzoru na zagrebački Zrinjevac. Park ide od kolodvora ravno do središta grada.<sup>21</sup> Uz dvije paralelne ulice koje prate park

proteže se niz paviljona, kako je u legendi nacrtu navedeno, »projektiranih za gradnju poput ljetovnika«. Park završava najvećim ljetnikovcem.

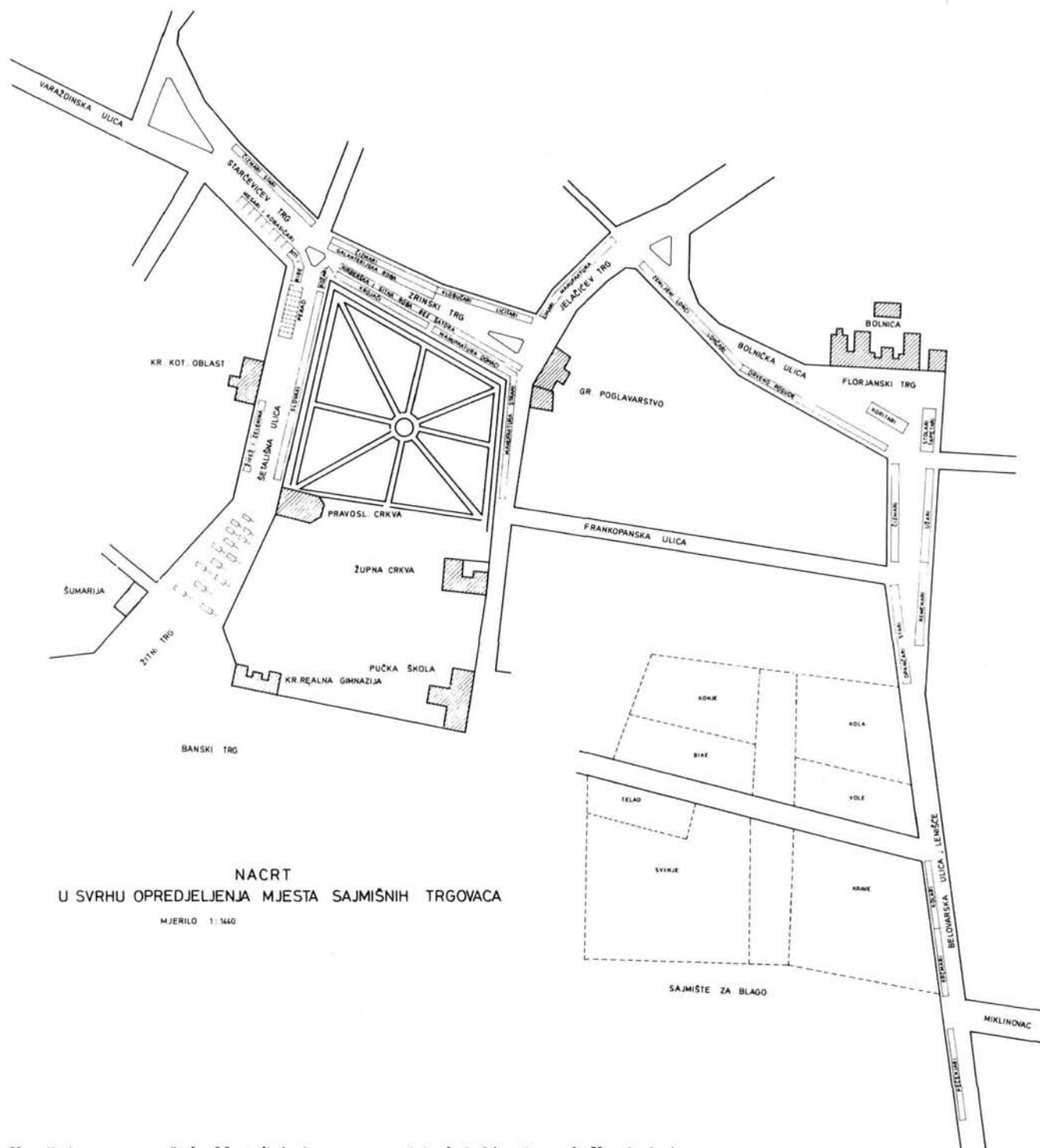
Plan u svojim najbitnijim elementima nije ostvaren. Samo iz nekih fragmenata — nedovršenih pravaca ulica kao što su Frankopanska, Školska i Ulica M. Gupca, te detalja raskršća sa skošenim uglovima (Frankopanska i Ulica A. Cesarca) — može se uočiti da je regulatorni nacrt neko vrijeme usmjeravao izgradnju. Prema tom planu posađen je i drvored u južnom dijelu Ulice JNA. Realizacija ideja Regulatornog plana očito je počela i zaustavila se u području jezgre. Izgradnja velikog broja novih objekata koji krajem 19. i početkom 20. stoljeća nastaju u središtu grada pokazuje da su osnovni interesi i mogućnosti Koprivnice svedeni na izgradnju i uređenje postojećeg središnjeg prostora, a nikako ne ulaze u nove široke zahvate regulacije grada. Tako je 1910. godine uvedena plinska rasvjeta i postavljen asfalt na glavnim trgovima.<sup>22</sup> Duž glavnih ulica počinje izgradnja novih objekata na mjestu starih, koji i danas daju osnovni pečat gradskoj, po oblikovanju pretežno skromnoj arhitekturi Koprivnice. U toj izgradnji angažiraju se domaći graditelji (Viktor i Josip Reš) i došljaci (G. Carnelutti, Benedik i Baranyai).<sup>23</sup> Najbrojnija je čini se građevna djelatnost G. Carneluttija, koji osim nekoliko kuća u centru (JNA br. 7, br. 12, Trg bratstva i jedinstva br. 2, Trg M. Tita br. 9 i druge) izrađuje i projekt za veliku kemijsku industriju »Danica«. Pažnja se obraća i izgradnji na periferiji. Međutim, arhivski podaci govore o čišćenju cesta od živice, a ne o nekim većim regulatornim zahvatima. Za novu izgradnju izvan središta, koja je i dalje prigradskog tipa, zahtijeva se građevna dozvola i pridržavanje građevne linije. Građevna dozvola potrebna je i za gradnju kljети na obroncima izvan grada. Projekte za ove manje značajne kuće izrađuju lokalni, manje poznati majstori (npr. Dragutin Zemljarić).

Svakako se pitanje razine, odnosno spomenute dvojnosti urbane svijesti očituje i u izboru arhitekata. Tako se na relativno malom prostoru isprepleće gradnja anonimnih i već afirmiranih graditelja. Poziv vodećim arhitektima hrvatske sredine na natječaj u Koprivnici (neizvedeni projekt H. Erlicha za Narodni dom)<sup>24</sup> spada u težnju građana Koprivnice za višom razinom urbanog života.

Postoji i određena težnja da se tada već periferno područje unutar nekadašnje tvrđave zadrži barem formalno na razini grada. Na nacrtu iz 1910. godine postoji podatak o traženju građevne dozvole za uglovnice u Oružanskoj ulici.<sup>25</sup> Predviđeni objekt zadržava izvana izgled kuće, iako se u stvari radi o izgradnji staje (pročelje ima prozore, ali »slipepe«). Shvaćanje tog područja kao središnjeg definitivno je napušteno tek u naše doba.

Sajmovi u Koprivnici vezani su za kontinuitet života naselja. Od 17. stoljeća Koprivnica ima pravo na tri sajma godišnje,<sup>26</sup> koji se održavaju na slobodnim prostorima izvan tvrđave. Lokacija sajmišnih mjesta direktno je vezana za prostore nove izgradnje koji nastaju izvan rubova tvrđave. Odnosno: novo trgovačko-obrtničko središte gradi se uz prostore na kojima se odvija veća razmjena robe. S početka 20. stoljeća sačuvan je nacrt »U svrhu opredjeljenja mjesta sajmišnih trgovaca«. On ukazuje na karakter ponude i široke rasprostranjenosti sajma u prostoru grada, a time i na značenje Koprivnice kao trgovačkog središta. Sajmišna mjesta zauzimaju sav središnji prostor grada. Osim na





NACRT  
U SVRHU OPREDJELJENJA MJESTA SAJMIŠNIH TRGOVACA  
MJERIL0 1:1440

*Koprivnica, nacrt s početka 20. stoljeća (precrtno s originala iz Muzeja grada Koprivnice)*

trgovima oko parka roba se prodaje i na trgu i ulici ispred bolnice, te uzduž Bjelovarske ceste (Ulice Udarne brigade braće Radić) i na Lenišću.<sup>27</sup>

Premda je lokacija pruge i kolodvora već 1870. godine odredila pravac daljeg razvoja Koprivnice, a regulatorna osnova naglasila značenje prostora koji veže kolodvor i postojeću aglomeraciju, prvi interes za to područje i početak izgradnje pojavljuje se tek između dva svjetska rata.

Godine 1930. izrađena je izmjena regulatorne osnove.<sup>28</sup> Tim je nacrtom ideja dviju cesta, okosnica uz park od kolodvora do središta, doživjela skromniju varijantu. Još je uvijek zadržan pravac spoja kolodvora i središta, ali sada bez poteza zelenila i ljetnikovaca, jednom cestom (današnjom Ul. M. Pijade), koja se tek u zadnjoj trećini prema središtu grana u dvije. Kasnije, u praksi šezdesetih godina ovog stoljeća, ta dva pravca zaustavljena su nešto prije spoja sa središtem kod današnje Ul. 32. divizije.



*Koprivnica, dio središta, avionska snimka s početka 20. stoljeća. Muzej grada Koprivnice*

Izgradnjom hotela »Podravina« i zgrade SUP-a onemogućeno je da se ikada direktno produže do središta. To više je interesantan podatak da se još u varijantama izmjene regulatorne osnove<sup>29</sup> osovina od kolodvora produžuje u nastavku kao proboj kroz park i povijesnu jezgru i dalje prema predgrađu Bregi, varirajući pravac preko Frankopanske ili Školske ulice, ili čak produžujući oba pravca. Budući da to zaustavljanje pravca — u biti zaustavljanje određene urbanističke ideje — podizanjem važnih građevina i stvaranjem svojevrsne situacije svršenog čina nije odraz nove smišljene koncepcije prostora, može se okarakterizirati samo kao nepromišljen prakticistički potez. Posve je evidentno da nova izgradnja, do koje dolazi na širokom području između pruge i jezgre, te Ul. I. Marinkovića i Križevačke ceste, ne pokazuje odraz čvrste urbanističke koncepcije.

Izgradnja kao da je nastala stihijski, samo s naznakom nekih urbanističkih ideja, kojih se trag može otkriti u urbanističkim planovima poslije drugog svjetskog rata (Idejno urbanističko rješenje iz 1959/60. godine i GUP iz 1972. godine), u tadašnjem »decentralističkom« shvaćanju grada i u ideji samostalnih stambenih zajednica. Prostor je ispunjen kapilarnim cestama s jednim jačim potezom, Ulicom M. Pijade. Južno od nje nalazi se pretežno individualna izgradnja slobodno stojećih objekata, uvučenih od ceste, s cvjetnjakom ispred i manjim gospodarstvom iza kuće. Sjeverno od Ulice M. Pijade do Ul. I. Marinkovića donekle pravilne

»kazete« ispunjavaju slobodno postavljeni objekti kolektivne stambene izgradnje i javni sadržaji, pretežno školski (vrtić, osnovna škola, srednjoškolski centar). Zadržala se vrlo uska parcelacija uz Križevačku cestu, koja se očituje već na kartama prethodnog stoljeća, a većim dijelom zadržale su se i ranije parcele uz Marinkovićeve ulice. Novi objekti javnog sadržaja grada ispunjavaju prostor u blizini postojećeg središta, ne povezujući se direktno s njim. Autobusna stanica smještena je uz kolodvor, a u blizini je i benzinska stanica. Opskrbni centar smješten je u nizu dućana u prizemlju većeg objekta uz Ulicu M. Pijade. Individualna izgradnja bez posebnih oblikovnih obilježja prati i glavnu ulicu, M. Pijade. Samo u pojedinim objektima osjeća se angažiranje afirmiranih arhitekata (S. Löwy, S. Planić). Nekoliko maštovitih stambenih objekata nastalih u razdoblju između dva rata nalazi se u sjevernom dijelu Basaričekove ulice.

Većina građevina na tom području nastala je nakon drugog svjetskog rata, najvećim dijelom u zadnjih 25 godina. Po organizaciji prostora — rastresita gradnja uz važnije i manje važne tokove — uklapa se u široko područje već postojećeg načina koprivničke izgradnje. Popunjavanjem ovog većeg slobodnog prostora prebačeno je težište izgradnje dalje prema zapadu, a povijesno središte i najstarije područje tvrđave našli su se na istočnom kraju grada. Zapadna granica grada je željeznička pruga (premda je izgradnja već

djelomično prešla prugu). Južnom granicom u širem smislu može se smatrati željeznička pruga za Viroviticu (izgrađena 1912. godine), uz koju je predviđena i trasa južne obilaznice (varijanta rješenja iz GUP-a 1972. godine). Za sada se izgradnja zaustavila kod nereguliranog korita koprivničkog potoka. Između potoka i pruge stvorena je manja industrijska zona (jedan pogon »Podravke«, ciglana, remontno poduzeće »Kalnik«). Sa sjevera i sjeverozapada pogoni i skladišta »Podravke« i »Bilo-Kalnika« definitivno su učvrstili položaj industrijske zone grada, koja se sada proteže uz prugu od »Podravkina« kompleksa u Marinkovićevoj ulici do područja nekadašnje tvornice »Danica«.

U današnjoj prostornoj organizaciji Koprivnice i dalje dominira nepravilan splet cesta. Glavne ceste zrakasto se šire od područja parka i nekadašnje tvrđave, a izgradnja prigradskog tipa prati njihove tokove i dalje od granica gradskog područja. Središte grada, iako na određen način degradirano, još se uvijek nalazi u ulicama i trgovima oko parka, gdje su smješteni društveni, upravni, sakralni i trgovački sadržaji Koprivnice. U najužem smislu centar čini sustav povezanih trgova uz park — Trg Republike, Trg M. Tita i Trg bratstva i jedinstva. Zajedno s Nemčićevom i Ulicom JNA, te parkom između njih ovaj dio grada je danas po sadržajima i oblikovanju jedina koprivnička cjelina koja nosi obilježja skromnog ali ipak gradskog karaktera. Taj jedini prostor »grada« daleko je premalen za široko okolno područje pretežno sitne malogradske arhitekture.

Nova izgradnja, naime, tek je naznačila, ali nije čvrsto oblikovala novo središte, a pri tom je negirala povezivanje novih sadržaja s postojećim sadržajima središta. U novoizgrađenim prostorima može se govoriti o pojedinačnim, više-manje skladno oblikovanim objektima javnog sadržaja, ali ne o novom središtu grada. Gradski karakter potpuno je izgubilo i područje nekadašnje tvrđave, gdje se pravilnost prostornog sistema održala sama u potezima ulica, što je jedva zamjetljivo u odnosu na znatno veću površinu nepravilnog rasta grada. Nova izgradnja oblikom i razmještajem daje tom području periferni karakter, a iza nje ostaci nekadašnjeg obrambenog sistema gube se sve više u okolnom terenu. Najinteresantnija ulica povijesnog dijela a i cijeloga grada još je uvijek Ulica JNA (nekad Esterova, Gospodska, Praesidium). U njoj je sačuvana brojčano najveća i najstarija skupina objekata od onih koji sačinjavaju sadašnji fond spomenika kulture, razmjerno vrlo malen u odnosu na dugi vijek Koprivnice. Sa skladnim baroknim trgom — parkom skulptura, franjevačkim kompleksom, crkvom sv. Nikole uz župni dvor, zgradom muzeja i nekolicinom stambenih objekata koji su svaki za sebe jedini preostali primjeri načina nekadašnje gradnje u Koprivnici — ovaj je prostor u širem smislu svojevrsan muzej grada Koprivnice i dokaz nekadašnjeg urbanog shvaćanja Koprivnice.

## Bilješke

- 1 Istraživanja stručnjaka Instituta za povijest umjetnosti u Zagrebu u posljednje dvije godine znatno su pridonijela upoznavanju ranijih razdoblja razvoja grada. Određeni rezultati tog istraživanja izneseni su u prilogu M. Planić-Lončarić u istim ovim »Radovima«.
- 2 R. Horvat: Povijest slobodnog i kraljevskog grada Koprivnice, Zagreb 1943, str. 11.
- 3 Original se nalazi u Beču, Kriegsarchiv, Inland VII Envelope A, α No 2. Fotografija iz Muzeja grada Koprivnice, inv. br. 243.
- 4 Plan iz 1772. godine nalazi se u Beču, Kriegsarchiv, 1678-G h 320-12, (»Übersichtsplan der Befestigungen samt der nächsten Umgebung. Nach der Originalzeichnung aus dem Jahre 1772. gestrihen«).
- Plan iz 1850. godine u Beču, Kriegsarchiv, Inland VII, A, α No 1
- Plan iz 1768. godine u Beču, Hofkammerarchiv, O 22.
- Presnimljeno s originala u Beču.
- Katastarska karta iz 1859. godine nalazi se u Općinskoj upravi za katastar u Koprivnici.
- 5 Legenda je prema originalu iz Beča, Kriegsarchiv, Env. A, α No 3. Na planu nije naznačena godina. Ona je navedena u kartoteci.
- 6 Zgrada je izgrađena 1856/57. godine. U njoj je danas Gradska vijećnica.
- L. Brozović: Grada za povijest Koprivnice, Koprivnica 1978, str. 110.
- 7 Svratište »Križ« spominje se od 1818. godine, a »K caru austrijskom« od 1849. L. Brozović: Isto, str. 127.
- 8 Na karti je označen javni objekt na mjestu gdje je kasnije izgrađena sinagoga.
- 9 Godine 1856. kotarski predstojnik G. Roksandić dao je zasaditi dvije aleje javora. A. Horvat: Osvrt na urbanizam Koprivnice, »Bulletin JAZU«, Zagreb 1960, br. 2 i 3, str. 105.
- 10 Plan u Muzeju grada Koprivnice: Situatio L: ET: R: Cittis Capronensis. Na planu je kasnije dopisana godina 1838.
- 11 Opsežnije o razvoju izgradnje do 19. stoljeća vidi u prilogu M. Planić-Lončarić u istim ovim »Radovima«.
- 12 O. Maruševski: Grad za pedeset tisuća stanovnika. Teme i dileme, »Kaj«, br. 1, Zagreb 1983, str. 50.



13

M. Kruhek: Tvrđava u Koprivnici, Rkp. 1984, str. 40—45.

14

Plan se nalazi u Muzeju grada Koprivnice: Situationsplan der Stadt-Kopreintz. Na planu je pečat društva i dva potpisa: Actien Gesellschaft für Electriche Beleichtung Kopreintz. U desnom uglu je pečat na mađarskom i ispod na njemačkom jeziku: Vereingte Electricitäts-Actien-Gesellschaft vormals B. Egger & Co. Wien. 1. Februar 1898. Raspored vodova označen je različitim bojama.

15

D. Feletar: Prilozi za povijest »Podravke«, Koprivnica 1980, str. 18.

16

D. Feletar: Podravina, Koprivnica 1973, str. 142.

17

D. Feletar: Prilozi za povijest »Podravke«, Koprivnica 1980, str. 14.

18

Za povijesne podatke o izgradnji objekata u Koprivnici vidi:  
L. Brozović: Grada za povijest Koprivnice, Koprivnica 1978.

19

Plan se nalazi u Muzeju grada Koprivnice. Izrađen je u mj. 1 : 2880. Odobrila ga je Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljska vlada, Odjel za unutarnje poslove, u Zagrebu, dne 14. lipnja 1903. Nalazi se u vrlo lošem stanju.

20

Za usporedbu vidi planove Zagreba: Stari planovi Zagreba, Urbanistički zavod grada Zagreba, Zagreb 1961, str. 21, 23. i 25.

21

S. Giedion: Prostor, vreme, arhitektura, Beograd 1969, str. 462: »Ima malo gradova bez glavne ulice koja ne bi prolazila od osovine željezničke stanice.«

22

D. Feletar, Z. Turek: Urbanistički razvoj Koprivnice, »Podravski zbornik«, Koprivnica 1979, str. 200.

23

Prema podacima iz Muzeja grada Koprivnice i Arhiva gradskog poglavarstva Koprivnice, Historijski arhiv Varaždin.

24

Ž. Domljan: Arhitekt Erlich, Zagreb 1979, str. 238. Osim projekta za Narodni dom Erlich izrađuje i projekt za obiteljsku kuću J. Vargovića u Koprivnici (nije izvedeno).

25

Nacrt u Muzeju grada Koprivnice.

26

A. Horvat: Osvrt na urbanizam Koprivnice, »Bulletin JAZU«, Zagreb 1960, br. 2 i 3, str. 96.

27 28 29

Nacrti u Muzeju grada Koprivnice. Precrtani u Institutu za povijest umjetnosti u Zagrebu, 1983.

## Summary

### Miljenka Fischer

## The Development of Space Organization in Koprivnica from the 18th Century to the Present Day

*Our impressions of Koprivnica today are determined mainly by construction which took place in the 19th and 20th century. The space organization of this town built in the plains is characterized by a pattern of streets radiating out of the centre of the city. Its centre is dominated by the park. In the east lies the oldest centre of the city and the grounds on which stood the military fort with the just visible remains of the fortifications. The building of the city continued along the streets in nearly all directions away from the centre, but mainly to the west — the railroad and railway station — where recently the creation of a new centre has been initiated.*

*Without reaching far back into history — the forming of the medieval settlement and its later transformation into a renaissance fortification — this presentation of Koprivnica concentrates upon the period from the 18th century to the present.*

*In our efforts to reconstruct the historical development of the space organization of Koprivnica throughout that period, we can rely up to a certain point on graphic documentation. The present situation has been compared with available graphic and archive documentation, in the attempt to determine and explain the historical sequence which made Koprivnica look as it does today.*

*We have tried to connect the historical data — the place Koprivnica had on the road-map since ancient times, the importance and dominant role of its fortification — with new economic and cultural developments. Starting with the 19th century, a number of interventions have testified to a certain modernization, »Europeanization«. This tendency was often slowed down by inertia and sometimes waylaid by the destruction of valuable monument material. The reflection of these complex processes in the space organization of Koprivnica can be found, among others, in the construction of the railroad and railway station, the pulling down of the fort and along with it the entire fortification system, a series of utility measures introduced, the creation of an industrial zone, large tracts of new construction and the neglect of the historical centre of the city.*