

**Jagoda Marković**

Institut za povijest umjetnosti, Zagreb

## Paleoindustrijska era u razvoju grada Šibenika

Izvorni znanstveni rad – Original scientific paper

predan 30. 11. 1999.

### Sažetak

*Uvođenjem promjena postuliranih načelima gradogradnje XIX. stoljeća Šibenik doživljava svoju posljednju veliku urbanističku preobrazbu. Nova urbana žarišta s novim gradskim središtem u funkciji su ključnih komunikacijskih pravaca koje diktiraju geostrategijski i prirodni uvjeti mikrolokacije. Iako onodobne građevinske inicijative nisu mimoišle ni povijesnu jezgru, ona će, ipak, ostati sekundarnim*

*žarištem u funkcioniranju grada. Izgradnjom industrijskih, utilitarnih i rezidencijalnih sadržaja u područjima nove urbanizacije na periferiji, te upravnih, kulturnih i obrazovnih oko novog središta ostvaruje se značajna etapa urbane transformacije koja će presudno utjecati na razvojnu perspektivu Šibenika.*

### Uvod

Zemljopisne datosti i političke okolnosti ranosrednjovjekovlja presudno su utjecale na urbanu genezu Šibenika. Ti ključni čimbenici odredili su karakter i razmjere srednjovjekovnoga grada, koji u to doba ne zaostaje za susjednim gradovima priobalja s karakteristikama prilagodbe zatečenih struktura iz ranijih razdoblja. Reljefna struktura s izrazito strmim liticama na kojima Šibenik nastaje uvjetovala je policentričan karakter naselja, koji se uspijeva održati sve do sredine XIX. stoljeća, kada grad doživljava svoju drugu veliku urbanističku preobrazbu (nakon one u XV. i XVI. stoljeću, kada revizija urbanih sadržaja rezultira globalnim mijenama na licu grada). Urbanizam XIX. stoljeća uvodi promjene sukladne onodobnoj doktrini koja se zalaže za regulaciju rasta grada respektirajući zatečeno stanje. Društvena zbivanja u Šibeniku tijekom druge polovice XIX. stoljeća dovode do političkog prevrata (1873.) i promjena u idejnoj sferi protagonista vlasti. Razvojna politika nove gradske uprave usmjerava se prema reviziji sadržajne koncepcije u funkcioniranju grada, vođenoj logikom i snagom općeg napretka. Prirodni čimbenici ponovno su diktirali razmjere prostornog širenja grada dok je paleoindustrijska paradigma bila presudna za urbanu perspektivu Šibenika.

### Opće karakteristike urbanih mijena prijelomnog razdoblja

Zamjetne su višestruke podudarnosti u preobrazbi Šibenika i susjednih gradova priobalja u kojima se razvojni procesi usmjeravaju izvan povijesnih jezgri, diktirani općim načelima

urbane politike toga doba.<sup>1</sup> Dakako da je povijesna matrica odredila karakter, a ekonomska moć kakvoću i raspone urbanih mijena, dok je sadržajnu koncepciju kreirala idejna sfera komunalne politike. Novi identitet Šibenika iskazuje se dihotomijom prostornog raslojavanja, pa dok nova infrastruktura koju industrijska nameće gradu postaje presudnim faktorom u horizontalnom širenju, novi kriteriji komunalnog standarda i primjena složenijih tlocrtnih shema određuju drukčija mjerila prema zatečenom stanju, iz kojih proizlaze gabaritni pomaci u slici grada.<sup>2</sup> Modalitetima prilagodbe zadanom okviru mijenja se odnos prema povijesnoj jezgri, a rušenjem zidina i zatrpavanjem napuštenih obrambenih jarka – akcijama vođenim logikom epohe – brišu se fizičke granice *starog* i *novog*,<sup>3</sup> uspostavlja proces integracije srednjovjekovnoga grada s njegovim predgrađima.

Projekcija *modernizacije*<sup>4</sup> usmjerena prema sustavnoj preobrazbi Šibenika u početku se svodi na postupno poboljšavanje urbanog i higijenskog standarda, a potom i na osiguravanje prostora za nove sadržaje. Komunalna politika, vođena pragmatizmom Narodne stranke i težnjom za općim boljitkom u funkcioniranju gradskog života, odredit će karakter razvojnih procesa. Premda se nije radilo o planskoj urbanizaciji temeljenoj na ozakonjenim standardima regulatornih osnova, obrisi prostornog širenja grada spontano se odmiču od povijesne jezgre, vođeni logikom zatečene parcelacije i sheme komunikacijskih pravaca. Porast stanovništva u predgrađima obilježio je karakter i razmjere njihova širenja prema neposrednom zaleđu, pretkazujući smjernice budućoj ekspanziji s novim gradskim četvrtima (*Škopinac*, *Plišac*, *Baldakin*).<sup>5</sup> Procesu industrijalizacije nameću gradu zahtjeve za novom infrastrukturom, pa tako granice grada postaju »granice tehničkog subjektiviteta njegovih mogućnosti«.<sup>6</sup>



Šibenski zaljev, 1822. (Hrvatski državni arhiv, sign. Glh 625–1)  
 Šibenik Bay, 1822 (Croatian National Archives, sign. Glh 625–1)

Aktom Općinskog poglavarstva iz 1877. godine »odobrava se Direkciji državnih željeznica gradnja vodovoda od vrela na lijevoj obali rijeke Krke do željezničke postaje.«<sup>7</sup> Već naredne godine dvostruki tlačni cjevovod potiskivao je vodu prema vodospremniku na Šubićevcu i dalje prema gradu.<sup>8</sup> Epohalne 1895. godine Šibenik je dobio električnu javnu rasvjetu. Za to doba najsuvremenija postrojenja (izmjerničnog) elektroenergetskog sustava pokrenuta su na Slapovima Krke.<sup>9</sup> Projekt vodećeg gradskog inženjera Vjekoslava pl. Meichsnera bio je zapažen po svojim tehničkim inovacijama – proizvodnji, prijenosu i distribuciji izmjenične energije. Naponska mreža odgovarala je onodobnim standardima (110 V) s dvije rasklopne stanice (u Varošu i Bogićima), te šest transformatorskih sklopki prijenosnog sustava za potrebe javne rasvjete, industrije, kazališta, bolnice i samostana Sv. Dominika. Meichsnerovim izumom od vitalne važnosti u

razvojnom procesu grada ostvarena je iznimno značajna urbana preobrazba Šibenika.

Iskustvo stečeno na šibenskom modelu Meichsner je nudio i ostalim gradovima priobalja (Zadru, Trogiru, Kaštelima, Splitu i Dubrovniku), što je nailazilo na otpor i nepovjerenje, kako zbog onodobnih predrasuda, tako i zbog političkih prijepora, o čemu najrječitije svjedoče prosudbe zadarskog načelnika Trigarija: »...još ni jedan grad u Europi nije se usudio provesti elektrifikaciju na takovu udaljenost... o opasnostima od izmjenične struje za javnu sigurnost, pa i smrtnost, da se i ne govori... Zadar ne smije prihvatiti mišljenje jednog hrvatskog inženjera i kao glavni grad provincije koristiti izvore od jednog drugog grada kao što je Šibenik.«<sup>10</sup> Zadar je tako morao iznaći vlastita rješenje za elektrifikaciju (1894.), pa je izborom istosmjernog sustava bio osuđen na ograniče-



Plan katastarske izmjere Šibenika iz 1825. s korekcijama iz 1870. godine (Županijski muzej Šibenik)  
 Plan of cadastral survey of Šibenik from 1825 with corrections from 1870 (County Museum, Šibenik)

ne mogućnosti iskorištavanja energije sve do 1948. godine, kada se, ipak, priključuje na šibenski energetski sustav uz rijeku Krku.<sup>11</sup>

Dakako da je za razvojnu perspektivu Šibenika bio presudan odabir lokacija za industrijska postrojenja u rubnim zonama grada. Tvornica »SUFID« u Crnici odredit će granicu prirodnom širenju grada na zapadnoj obodnici; jugoistočnu barijeru postaviti će trgovački sadržaji operativne luke namijenjene pretovaru ugljena i drvene građe, te industrijski pogoni u *Vruljama* i *Dragi*, dok će poluotok *Mandalina* definitivno ostati izoliranom zonom predviđenom za vojne potrebe.

Iznimno živa trgovačka aktivnost na obali nalagala je prioritete u komunalnim zahvatima, kojima se nastojalo riješiti probleme oko manipulacije robom namijenjenom izvozu. Prvu regulaciju operativne obale (1875.) inicirao je i financi-

rao šibenski poduzetnik Ante Makale za potrebe vlastitog poduzeća (*Jadranskog rudarskog društva*), smještenog uz glavno gradsko pristanište, gdje se obavljao pretovar ugljena.<sup>12</sup> Nekoliko godina kasnije (1884.) gradska uprava upućuje zahtjev Ministarstvu za subvenciju radova na proširivanju obale i uređenju *Porporele* s pristupnim trgovom. Taj, za Šibenik iznimno važan regulatorni zadatak bio je povjeren tada već afirmiranom stručnjaku Vjekoslavu Meichsneru.<sup>13</sup> Dokument koji upućuje na taj malo poznati podatak<sup>14</sup> značajan je i po tome što sadrži iscrpne opise pojedinih etapa nasipavanja i regulacije obale (*per dare una direzione assai più razionale*), proširenja glavnog gata (*allargamento della Porporela*), te uređenja najfrekventnijeg prostora (*costituire un ampio piazzale nel punto più frequentato*), koji će kasnije trasiranjem ceste uz gradski perivoj biti povezan s *Poljanom*, urbanim središtem novog doba.<sup>15</sup>



Paleoindustrijski okvir grada (podloga: Državna geodetska uprava)  
*Paleo-industrial town frame (background from the National Surveying Board)*



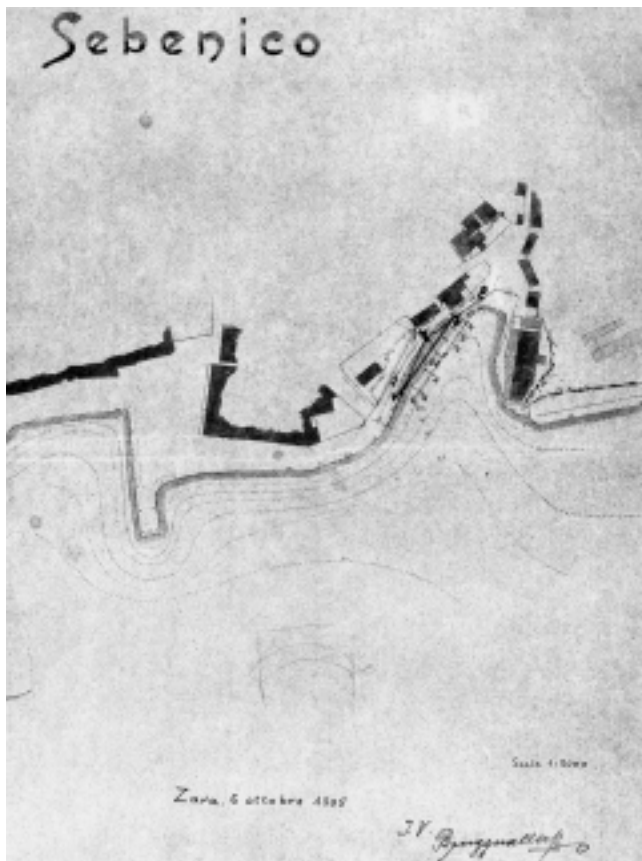
Hidroelektrana na Slapovima Krke, 1895. (zbirka: F. A. Fantulin)  
*Hydroelectric plant at Krka Falls, 1895 (F. A. Fantulin's collection)*

Poljana, novo gradsko središte krajem XIX. stoljeća (zbirka: F. A. Fantulin)  
*Poljana, new town center in the late 19<sup>th</sup> century (F. A. Fantulin's collection)*

Tvornica »SUFID« u Crnici, početak XX. stoljeća (zbirka: F. A. Fantulin)  
*»SUFID« Factory in Crnica, early 20<sup>th</sup> century (F. A. Fantulin's collection)*

Trgovačka luka u Vruljama početkom XX. stoljeća (zbirka: F. A. Fantulin)  
*Trade harbor in Vrulje in the early 20<sup>th</sup> century (F. A. Fantulin's collection)*





Plan regulacije obale u Vruljama, 1905. (Sabirni arhivski centar Šibenik, PAZd)

*Regulation plan for the seafront in Vrulje, 1905 (Archive Collection Center, Šibenik, PAZd)*



Operativni dio obale pred zgradom *Makale*, početak XX. stoljeća (zbirka: F. A. Fantulin)

*Operative part of the seafront outside the Makala building, early 20<sup>th</sup> century (F. A. Fantulin's collection)*

Prostor pred glavnim pristaništem (Grafička zbirka Nacionalne i sveučilišne knjižnice)

*Area in front of the main quay (National and University Library graphics collection)*

## Revizija sadržajne koncepcije

Deklarativna načela građanske kulture nalagala su preobrazbu zapuštene *Poljane* u urbani trg s novim arhitektonsko-urbanističkim okvirom. Duh novog doba uvodi restrikcije fortifikacijskog sustava povijesnog središta, kojemu je vrijeme dokinulo funkciju.<sup>16</sup> Radikalnim zahvatima čišćenja (1864.) nestaje potez gradskih bedema od kaštela Sv. Ane do *Vrata od Varoša*, potom kula *Bersalj (Badanj)* uz kopnena vrata (*Porta di Terraferma*) i bastion *Bernardi* da bi se oslobodio prostor za gradnju novog kazališta, Narodne kavane i Čitaonice.<sup>17</sup> Za odabir lokacije bio je presudan već socijalizirani prostor i u to doba najprikladnije mjesto za društvena okupljanja. Uravnotežena cjelina s javnim sadržajima visokih estetskih vrijednosti<sup>18</sup> predstavljala je reprezentativno pročelje grada u XIX. stoljeću, sve dok ambiciozni arhitek-

tonsko-urbanistički zahvati u duhu suvremene retorike nisu uspostavili nove odnose prema kriterijima obilježavanja vlastitog doba.<sup>19</sup>

Regulacija spojnice između novog gradskog središta i obale,<sup>20</sup> te uređenje prostora predviđenog za gradski perivoj zahtijevali su zatrpavanje obrambenog jarka uz jugoistočni perimetar gradskog zida i rušenje poligonalne kule uz *Vrata od zvonika (Porta del Campanile)*, potom kružne *Sv. Frane*, te bastiona *Sv. Katarine* (1895).<sup>21</sup> Sačuvana dokumentacija s troškovnikom građevinskih radova na zatrpavanju dubokog jarka vododerine<sup>22</sup> svjedoči o složenosti zahvata, koji će rezultirati kvalitetnim urbanističkim rješenjem idiličnog javnog prostora namijenjenog društvenom okupljanju. Sadržajna koncepcija novog gradskog središta s reprezentativnim institucijama (kulture – obrazovanja – okupljanja) potvrđuje



Veduta grada početkom XX. stoljeća (snimio: Gj. Griesbach, Hrvatski državni arhiv)  
*Town panorama in the early 20<sup>th</sup> century (photo by Gj. Griesbach, Croatian National Archives)*

se u prostornom jedinstvu urbanističkog dosega visokih estetskih vrijednosti doličnih gradu *preporodnog razdoblja*.

Akcije redizajniranja pročelja grada prati i rušenje srednjovjekovne kule *Tedošević* pred zapadnim portalom katedrale, koja je služila kao zvonik sve do 1889. godine, kada je začeta ideja o izgradnji novog zvonika šibenske stolnice.<sup>23</sup> Projektantski posao bio je povjeren vodećim državnim arhitektima Bergmannu i Hauseru, no, konačnom odlukom Namjesništva u Zadru,<sup>24</sup> do ozbiljenja te zamisli nikada nije došlo.<sup>25</sup> Revizija sadržajne koncepcije s predodžbom reda i ljepote zahtijevala je novi arhitektonski okvir s javnim i stambenim zgradama na licu grada, a iznimno atraktivan prostor uz more bio je poticaj privatnim ulagačima da svoj kapital ulože u otvaranje novih kavana i restorana, što će pridonjeti ugođaju idiličnog prostora *lungo mare*.



Urbano središte XIX. stoljeća s Čitaonicom i Kazalištem (zbirka: F. A. Fantulin)

*19<sup>th</sup>-century urban center featuring the Reading Club and the Theater (F. A. Fantulin's collection)*

Glavni ulaz u gradski perivoj sa spomenikom Nikoli Tommaseu, početak XX. stoljeća (zbirka F. A. Fantulin)

*Main entrance to the town park featuring the monument to Nikola Tommaseo, early 20<sup>th</sup> century (F. A. Fantulin's collection)*





Glavna gradska prometnica (danas S. Radića) krajem XIX. stoljeća (zbirka: F. A. Fantulin)  
 Main town road (now S. Radić Street) in the late 19<sup>th</sup> century (F. A. Fantulin's collection)



Ugostiteljski sadržaji na obali, početak XX. stoljeća (zbirka: F. A. Fantulin)

Seafront cafés and restaurants, early 20<sup>th</sup> century (F. A. Fantulin's collection)

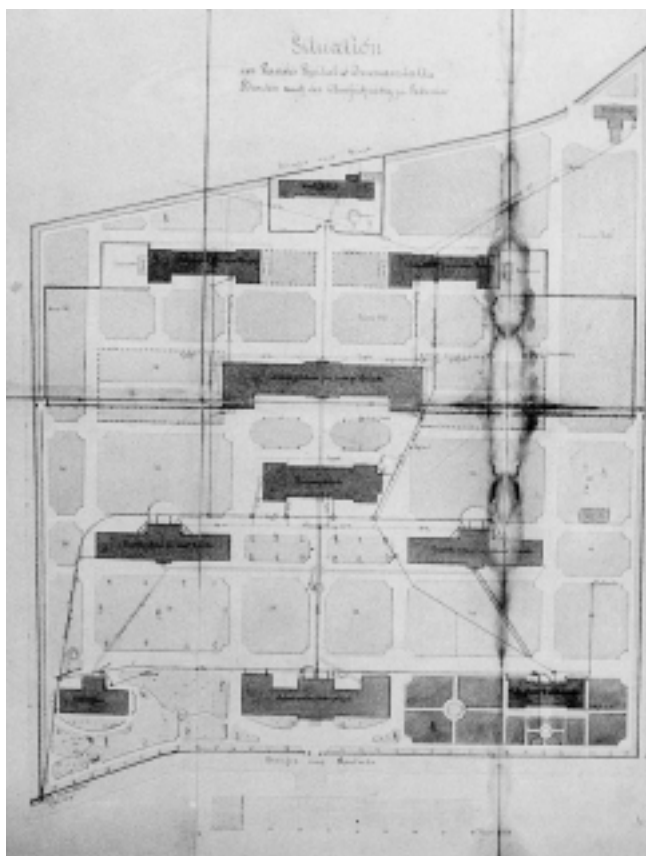
Zgrada željezničkog kolodvora, kraj XIX. stoljeća (zbirka: F. A. Fantulin)

Railroad station building, late 19<sup>th</sup> century (F. A. Fantulin's collection)

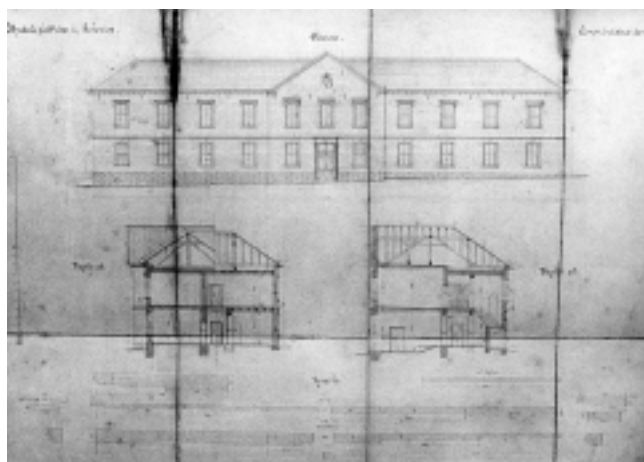
Vrulje, južna vizura grada početkom XX. stoljeća (zbirka: F. A. Fantulin)

Vrulje, south view of the town in the early 20<sup>th</sup> century (F. A. Fantulin's collection)

Trgovački brodovi na vezu u Vruljama (zbirka: F. A. Fantulin)  
 Merchant ships docked at Vrulje (F. A. Fantulin's collection)



Plan Pokrajinske bolnice, 1881. (Povijesni arhiv Zadar)  
*Plan of the Provincial Hospital, 1881 (Historical Archives, Zadar)*



### Prioriteti u komunalnoj politici nove gradske uprave

Za koncepciju prostornog razvoja od iznimne je važnosti bilo određivanje trase željezničke pruge i lokacije za željeznički kolodvor.<sup>26</sup> Odlukom gradske uprave o njegovu smještaju na jugoistočnoj periferiji grada (1877.) provodi se regulacija cestovnih prilaza iz udaljenih rubnih zona<sup>27</sup> kao i povezivanje kolodvora s gradom.<sup>28</sup> Na listi regulatornih prioriteta naći će se zahtjevi gradske uprave za trasiranjem cestovnog spoja kolodvora s *Vruljama*, dubokom uvalom na jugoistočnom rubu obale, idealnom prostoru za pretovar drvene građe koja se dopremala iz zaleđa.<sup>29</sup> Te akcije pretkazivale su perspektivu sadržajne koncepcije južnog dijela obale, koju će naposljetku odrediti industrijska zona s brodogradilištem.

Neurbanizirane površine gradske periferije, dotad raspoređene privatnim posjedima obradivog zemljišta, postaju lokacijama od posebnog interesa u komunalnoj politici. Koncepcija prostornog planiranja temeljena na prioritetnim potrebama grada postupno uključuje razmišljanja o novim uprav-

Glavna zgrada bolničkog sklopa (Povijesni arhiv Zadar)  
*Main hospital complex building (Historical Archives, Zadar)*

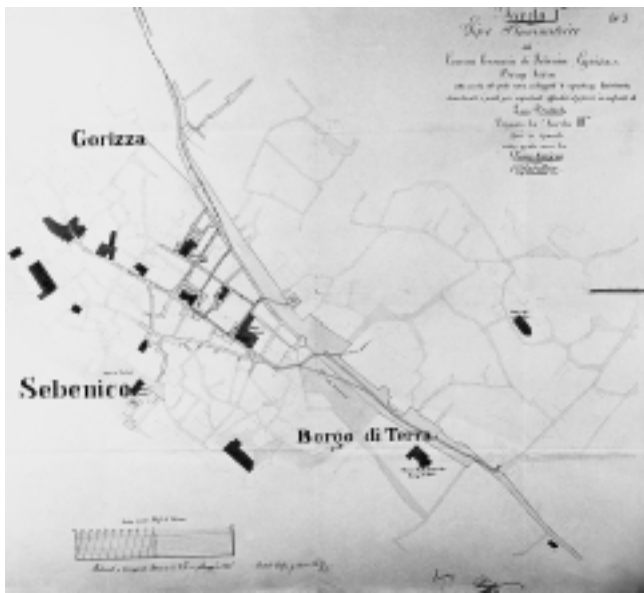
Sudbena palača, fotografija s početka XX. stoljeća (zbirka F. A. Fantulin)

*Court Palace, photograph from the early 20<sup>th</sup> century (F. A. Fantulin's collection)*

Vizura grada s vidikovca na Šubičevcu, fotografija s početka XX. stoljeća (zbirka razglednica: Uprava za zaštitu kulturne baštine)

*View of the town from the gazebo at Šubičevac, photograph from the early 20<sup>th</sup> century (postcard collection of the Board for Protection of Cultural Heritage)*



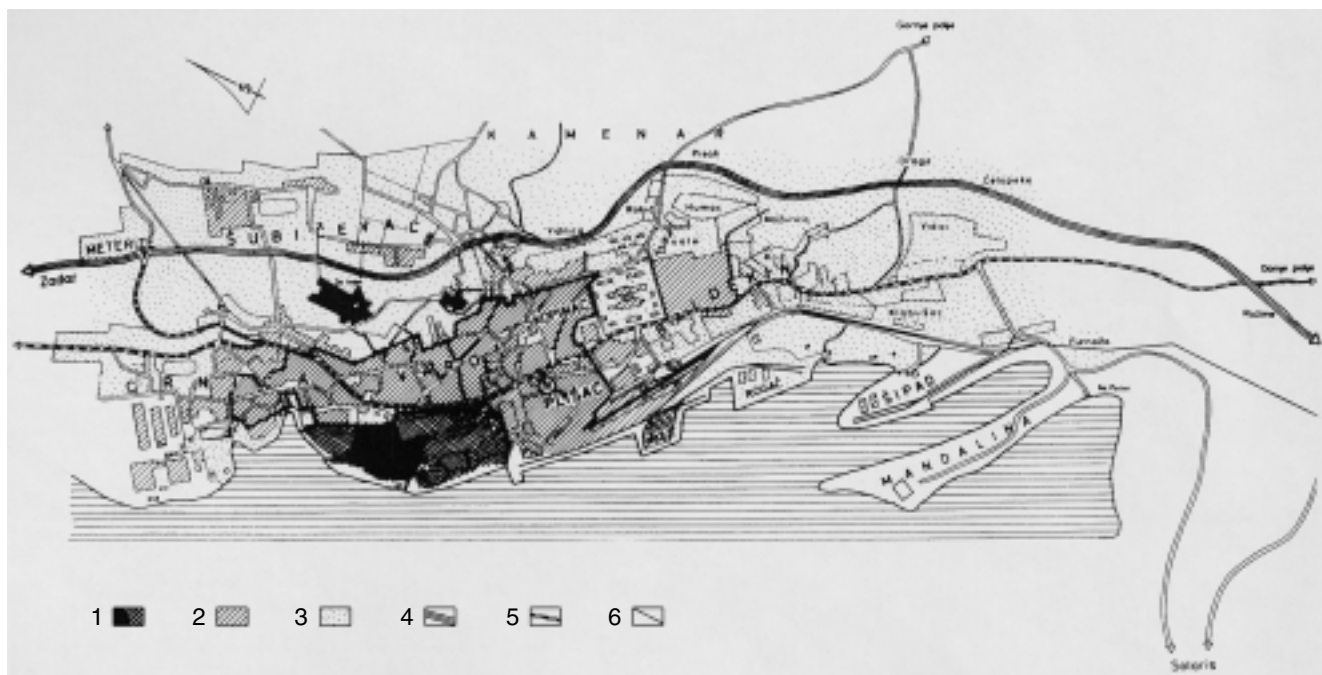


Schematski prikaz uličnog rastera uz glavnu gradsku prometnicu (Sabirni arhivski centar Šibenik, PAZd)

Diagram of the street grid along the main town road (Archive Collection Center, Šibenik, PAZd)

Sajmišni prostor uz glavnu prometnicu, danas Ulica kralja Zvonimira (zbirka razglednica: Uprava za zaštitu kulturne baštine)

Market place along the main road, now King Zvonimir Street (postcard collection of the Board for Protection of Cultural Heritage)

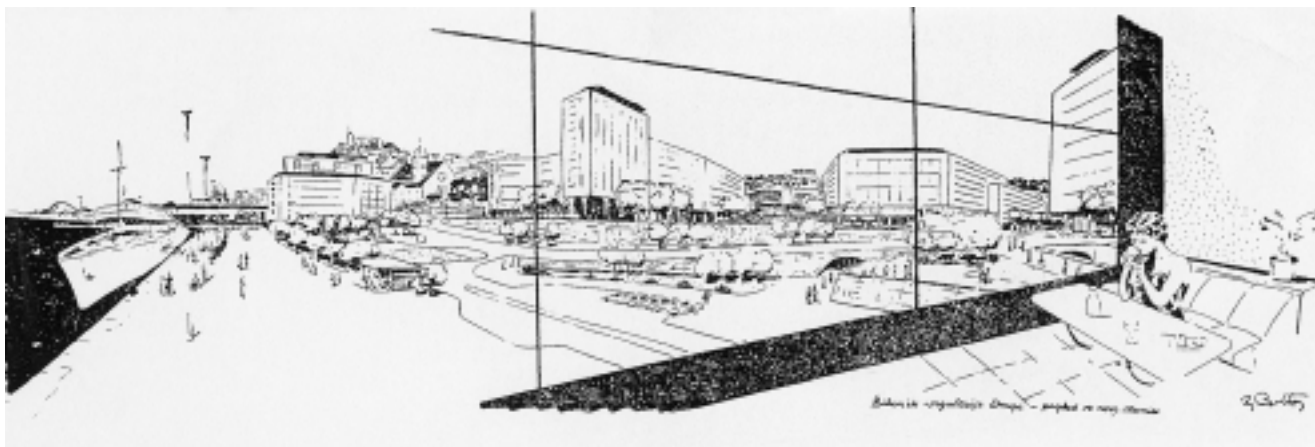


Etape širenja grada (Šibenik/Zbornik, 1976., M. Friganović, sl. 7)

1 – povijesna jezgra; 2 – od XVII. do prve polovice XX. stoljeća; 3 – recentna izgradnja; 4 – suvremena magistralna prometnica; 5 – glavna/povijesna komunikacija; 6 – željeznička pruga

Stages of town expansion (Šibenik/Zbornik, 1976, M. Friganović, fig. 7)

1 – historical core; 2 – from the 17<sup>th</sup> until the first half of the 20<sup>th</sup> century; 3 – recent construction; 4 – modern main road; 5 – main/historical communication; 6 – railroad line



D. Boltar, regulacija obale u Dragi, 1953., aksonometrija (»Čovjek i prostor«, br. 3/4, 1997., I. Šprljan, str. 57)

*D. Boltar, seafront regulation in Draga, 1953, axonometric projection (Čovjek i prostor, no. 3/4, 1997, I. Šprljan, p. 57)*

nim i zdravstvenim sadržajima u cilju što boljeg funkcioniranja središta regije.<sup>30</sup> Magistralna cesta iz pravca Zadra prema Trogiru i Splitu, koja presijeca grad (ulice S. Radića i kralja Zvonimira), bit će presudan faktor u izboru lokacije za novu Pokrajinsku bolnicu (1883.),<sup>31</sup> a monumentalna zgrada palače Suda u njezinoj neposrednoj blizini (1905.) anticipirat će mjerila i pravce budućoj urbanizaciji Šibenika.<sup>32</sup> Politika gradske uprave vođena pragmatizmom Narodne stranke svjedoči o volji da se ostvari *moderan* grad unatoč ograničenim mogućnostima njegova fizičkog rasta. Javlja se inicijativa za pošumljavanjem rubnih zona i uređenjem prilaznih cesta do najatraktivnijeg vidikovca s ostacima tvrđave (*Forte Barone*) na *Šubićevcu*.<sup>33</sup>

Nova komunalna koncepcija uključuje otkup zemljišta za uređivanje javnih prostora s novim utilitarnim sadržajima. Intenzivirana građevinska aktivnost nalaže također prodaju gradskog zemljišta, kojom su se namicala sredstva za novu izgradnju,<sup>34</sup> dok su privatni poduzetnici svojim inicijativama i kapitalom također sudjelovali u akcijama uljepšavanja grada.<sup>35</sup>

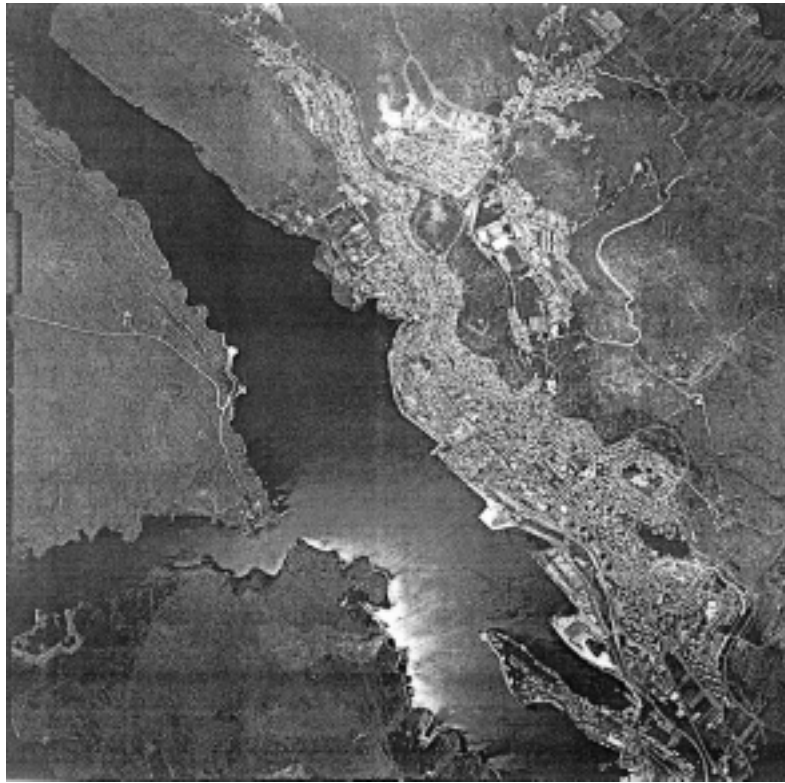
Globalna preobrazba starog i novog Šibenika obilježena je nastojanjima za njihovim boljim povezivanjem, uključujući i proizvodna postrojenja na obodima grada,<sup>36</sup> što je rezultiralo planskim rješavanjem parcelacijske sheme i mreže komunikacija.<sup>37</sup> Magistralna prometnica koja presijeca grad (danas Kralja Zvonimira) postaje ključnom spojnicom starog i novog dijela Šibenika, čime se ukazuje potreba za njezinom rekonstrukcijom<sup>38</sup> i preoblikovanjem arhitektonskog okvira. Položena između povijesne jezgre (jugozapadno) i Varoša (sjeveroistočno), ona zadobiva karakter novog urbanog žarišta obaju gradskih predjela. Na jugozapadnoj strani ceste, tradicionalnom sajmišnom prostoru, javljaju se sadržaji koji će pučkom (težačkom) ugođaju pridodati društveni značaj s nizom ugostiteljskih i uslužnih djelatnosti, a potom dobiti i prestižno obilježje kada se adaptacijom napuštenog magazina ostvaruje novi scenski prostor u gradu, koji će prethoditi izgradnji kazališne zgrade (1870.) u neposrednoj blizini.<sup>39</sup> Proširenjem pješačke plohe uz sjeveroistočni rub

kolnika nameće se potreba za dokidanjem periferijske parcelacije s poljoprivrednim površinama i stambeno-gospodarskim zgradama izrazito ruralnog karaktera, te njihovom postupnom preobrazbom u gradilišta s projekcijom višeg urbanog standarda.

Sve veći zahtjevi za utilitarnim sadržajima protoindustrijskog i trgovačkog središta, potrebe za obrazovnim, kulturnim, upravnim i zdravstvenim institucijama regionalnog centra, te težnja za višim komforom u rezidencijalnim zonama na obali, vode do promjena u globalnoj slici grada koju baštinitimo kao posljednju veliku urbanu preobrazbu od presudne važnosti za Šibenik XX. stoljeća.

### Paleoindustrijska paradigma suvremenoga grada

Paleoindustrijski okvir Šibenika ostat će fiksiran na zadanom prostoru, pa ni nove granice gradskog areala, ni nove stambene četvrti, ni novi komunikacijski sustav neće bitno utjecati na uspostavljene odnose što ih nasljeđujemo iz prethodnog razdoblja.<sup>40</sup> U procesima urbanizacije tijekom XX. stoljeća ponovno će biti presudni oni isti faktori – geostrategijskih i zemljopisnih obilježja mikrolokacije. Industrijski model gospodarstva ostat će ključnom odrednicom razvojne strategije. Tvornički kompleksi na obodnicama i dalje prijeće prirodno širenje grada prema sjeverozapadu (*Tvornica elektroda i ferolegura* u Crnici), sjeveroistoku (*Tvornica alumina* u Lozovcu) i jugoistoku (*Tvornica lakih metala* u Ražinama), dok će luka kao teretno-prometni posrednik (za rasute terete i drvenu građu, te sadržajima vezanim uz remontno brodogradilište za vojne potrebe u Mandalini) zaustaviti izlazak grada na more. Nove stambene četvrti, zacrtane obrascima paleoindustrijske ere, usmjeravaju se prema slobodnim parcelama na rubovima grada, u kojima niču naselja kolektivne i individualne izgradnje.<sup>41</sup> Tvornička »dvorista« postaju zonama stihijske urbanizacije s ruralnim obilježjima,<sup>42</sup> pa globalni rast grada ima za posljedicu urbanu recesiju mikrolokacije.<sup>43</sup>



Avionska snimka šibenskog prostora (Državna geodetska uprava)  
*Aerial view of the Šibenik area (National Surveying Board)*

Brojna pojedinačna nastojanja u kreiranju bolje urbane politike nisu uspjela zaživjeti. Napori arh. Dragana Boltara da se prvim regulacijskim planom iz 1947. godine (koji će kasnije prerasti u generalni urbanistički plan iz 1954. godine) ostvari značajan urbanistički iskorak u suvremenom planiranju razvoja grada ostao je nerealiziran.<sup>44</sup> Projekt je predviđao nove stambene i industrijske četvrti, regulaciju gradskih prometnica, sadržajnu reviziju operativne luke i putničkog dijela obale. Pomnim rješavanjem novog gradskog središta u *Dragi* predviđalo se izmještanje željezničkog i autobusnog kolodvora, uvođenje stambeno-poslovne zone i administrativnog središta s reprezentativnim zgradama gradske uprave. Unatoč promišljenim planerskim vizijama arhitekta Boltara i deklarativnom usvajanju plana u državnim i gradskim strukturama, do njegove primjene nikada nije došlo. Kasnije će *Draga* dobiti novu sadržajnu koncepciju s autobusnim kolodvorom i terminalom lokalnog javnog prometa (prema zamisli arh. A. Vulina, 1972. godine), no ona će ipak ostati nedovoljno definirana zona unatoč svojim iznimnim prostornim datostima. Životna zbilja vođena logikom gospodarskih resursa i reprodukcijom potonjih sadržaja usmjerava se i dalje prema periferiji, dok se *grad* prepušta sudbini vremena i pukih uspomena.

U okolnostima urbane krize (stihijske izgradnje, neriješenih problema gradskog prometa, nemara prema povijesnoj baštini itd.) razvojna strategija se priklanja prirodnim resursima turističke ponude. Međutim, ni tu se ne ostvaruju značajniji

rezultati. »Turistifikaciju se sagledava kao komplementarnu nadopunu modelu klasične industrijalizacije... po logici: broju tona dodaje se broj noćenja i postelja«,<sup>45</sup> što vodi do novih konfliktnih situacija. Odabrana lokacija za najveći hotelski kompleks »Solaris« u neposrednoj je blizini južne industrijske zone,<sup>46</sup> što će uvelike odrediti kakvoću usluge.<sup>47</sup> Šibenik, međutim, svjesno reducira svoju turističku ponudu samo jednim hotelom u gradu koji se koristi kao »tranzitna luka« prema Nacionalnim parkovima na Slapovima Krke i Kornatskom otočju. Uostalom, dugoročni gospodarstveni programi do 2000. godine predviđali su svega 6% prihoda od turizma u ukupnom društvenom proračunu.<sup>48</sup> Tome nedvojbeno pridonosi i naslijeđena urbana koncepcija s industrijskim i vojnim sadržajima koji su zaposjeli Šibenski zaljev i time onemogućili najatraktivniju i najprirodniju razvojnu strategiju grada.

Premda je aktualna planerska vizija predviđjela širenje grada prema Zablaću i Brodarici (južno), Vodicama i Srimi (zapadno) te Njivicama (sjeverno), ratna i poratna zbilja odredile su gradu drukčiju sudbinu. Da bi se ponovno ostvarila ona zavidna razina urbaniteta s brižljivo definiranom strukturoim naselja, valja se upustiti u iznimno zahtjevan zadatak koji nalaže dužan respekt prema prostornim datostima i prirodnim resursima, povijesnoj baštini spomeničke vrijednosti i *jučerašnjem gradu*<sup>49</sup> s estetskim dosegom koji je obilježio posljednju etapu urbane kulture Šibenika.

## Bilješke

- 1  
**L. Mumford**, *The City in History – Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*, London, Secker & Warburg 1961., str. 68.
- 2  
**I. Maroević**, *Identiteti povijesnog grada (Sustavski pristup vrednovanju naslijeđene urbane strukture)*, Grad kao složeni sustav, Zagreb, MH, 1996./97., str. 28.
- 3  
**M. Prelog**, *Zaštita spomenika i sudbina grada*, Pogledi, vol. 18 (1988.), br. 3–4, str. 821–826.
- 4  
**L. Benevolo**, *La città e l'architetto*, Edit. Laterza, Roma–Bari 1984., str. 77; isti: *Le origini dell'urbanistica moderna*, Edit. Laterza, Roma–Bari 1994., str. 111.
- 5  
Posjedi Dolačana i Crničana pretežito su bili smješteni na zapadnim rubovima gradskog teritorija (Srima, Zaton, Vid, Razori), dok su Varošani obrađivali svoja polja sjeverno (Gornje polje) i istočno (Donje polje) od grada; prema: **I. Poljićak**, *Šibenik na razmeđu*, Šibenik 1995., str. 31.
- 6  
**I. Rogić-Nehajev**, *Paleoindustrijska paradigma i razaranje grada*, Pogledi, br. 1, god. XVII, Split 1987., str. 169, 180.
- 7  
**PAZd**, **Sabirni arhivski centar Šibenik**, Fond: *Gradski vodovod*, spis br. 29680, 16. kolovoz 1877. godine.
- 8  
**K. Stošić**, *Vode, zdenci i vodovod* (rukopis), Županijski muzej Šibenik, str. 8.
- 9  
Na ovim prostorima prethodila joj je prva elektrana izmjenične struje u Rijeci (1892.), financirana kapitalom »Mađarske banke« za potrebe najvećeg željezničko-lučkog čvorišta u Monarhiji.
- 10  
**A. Sekso**, *Stota obljetnica začetka elektroprivredne djelatnosti u Hrvatskoj*, Energija, br. 2, god. 44., Zagreb 1995., str. 55.
- 11  
**A. Travirka**, *Povijest javne rasvjete i elektrifikacije grada Zadra*, Zadar 1994., str. 38.; **A. Sekso**, n. dj., str. 54, 55.
- 12  
**PAZd**, **Sabirni arhivski centar Šibenik**, Fond: *Industrija*, spis br. 1323, Trieste, 28. nov. 1876.
- 13  
U to doba Meichsner će se potvrditi i kao vrstan arhitekt kada mu je povjeren projekt za novu *Venturinovu kuću* na prestižnoj lokaciji u glavnoj ulici povijesnog središta (*Fra le botteghe*, danas Kralja Tomislava). Autoru će poći za rukom da pomnim oblikovanjem pročelja u neorenesansnoj leksici ostvari jednu od najljepših zgrada u Šibeniku, odajući time doličan respekt donatoru koji je oporučno kuću namijenio *Javnoj dobrotvornosti*; **K. Stošić**, *Javna dobrotvornost u Šibeniku od 1819. do 1929. godine*, Šibenik 1994., str. 21.
- 14  
Zahvaljujući profesoru **Milivoju Blaževiću**, dugogodišnjem voditelju Sabirnog arhivskog centra u Šibeniku i velikom poznavatelju kulturne povijesti Šibenika, ovaj podatak verificiran je dokumentom br. 380. prot. 5/4. 1883. godine, kojim se potkrjepljuju tvrdnje o iznimnom značenju V. Meichsnera za šibensku gradogradnju toga doba.
- 15  
**PAZd**, **Sabirni arhivski centar Šibenik**, Fond: Porporela/ Makale/ Vrulje/ Sebenico, spis. br. 380, pr. 5/4. 1883. Vjekoslav Meichsner i 30. nov. 1884.
- 16  
**PAZd**, Fond: *Financijsko ravnateljstvo u Zadru*, sv. 12, Prodaja bedema u Šibeniku (1864.–1870.), spis br. VII, 9823.
- 17  
Sjednica šibenskog Gradskog vijeća o rušenju gradskih zidina 1863. godine; **PAZd**, *Miscelanea*, sv. 181, poz. 56, br. 4.
- 18  
Projekt nove prostorne koncepcije bio je povjeren tada već afirmiranom splitskom arhitektu, Trogiraniu Josipu Sladi – *stručnjaku istančana ukusa* – kako je to ustvrdio Cvito Fisković, nedvojbeno najupućeniji tumač Sladina opusa i kreativnog dosega; **C. Fisković**, *Arhitekt Josip Slade*, Muzej grada Trogira, 1987., str. 15; *Josip Slade – arhitekt i preporoditelj*, Mogućnosti, XXXV, br. 9–10, Split 1987., str. 949–953; *O graditeljima Josipu Sladi i Emiliju Vecchiettij u Splitu*, Kulturna baština, XII, br. 17, Split 1987., str. 54–64.
- 19  
Godine 1950. arhitekt I. Vitić upušta se u smionu intervenciju popunjavanja praznine uz sjeverozapadni rub Poljane, kada se rušenjem Slavjanske čitaonice ostvaruje prostor za izgradnju Doma JNA i Osnovne škole »F. Vrančić« uz jugoistočni potez fortifikacije. Unatoč nastojanjima da dosljedno prati liniju gradskog bloka koji je prethodio novom zdanju (razoren u Drugom svjetskom ratu), pretjerano naglašavanje samosvijesti doživljava se kao promašaj.
- 20  
Do danas najfrekventnije (i jedine) poveznice s obalom.
- 21  
**PAZd**, *Registratura namjesništva*, Godina 1868., f. 5/E, sv. 798, Fortifikacije predane Općini.
- 22  
Prema izvedbenom projektu i troškovnicima građevinskih radova na niveliranju terena vidljiv je podatak da se radilo o visinskoj razlici od šest do osam metara; **PAZd**, **Sabirni arhivski centar Šibenik**, Fond: *Perivoj, Fabbisogno*, n. 9,10, cf. Knjiga računa, ad ann. 1890.
- 23  
Inicijativa je potekla od biskupa Fosca, koji se svesrdno zalagao da se ishode subvencije nadležnog Ministarstva u Beču i prikupe novčani doprinosi građana. – **V. Miagostovich**, *Ricordi patri*, Il nuovo cronista di Sebenico, a. I, 1893., str. 25.
- 24  
**PAZd**, *Spisi Namjesništva* br. II – 501/1, 12. listopada 1913.
- 25  
O tome više: **M. Ivanišević**, *Porušena kula-zvonik šibenske stolne crkve*, Prilozi povijesti umjetnosti u Dalmaciji, br. 15, Split 1963., str. 109.
- 26  
Prirodni resursi u zaleđu nalagali su izgradnju novih željezničkih prk-ljučaka (do 1877. godine izgrađena je pruga Split–Siverić s odvojkom Perković–Šibenik, a 1888. godine od Siverića do Knina). Rentabilnost željezničkog prometa iskazivala se otpremom ugljena iz siverićkog rudnika. Kraća relacija do Šibenika usmjeravala – veći dio tereta prema šibenskoj luci. – **J. Lakatoš**, *Industrija Dalmacije*, Zagreb 1923., str. 78.  
*Protokol komisije za komunalne djelatnosti* iz 1860. godine sadrži nekoliko spisa (bez oznake broja) u kojima se raspravlja o tako važnom komunalnom projektu, od iznimne važnosti za Šibenik. – **PAZd**, **Sabirni arhivski centar Šibenik**, Fond: *Općinsko poglavarstvo*, sv. 352, *Protokol komisije za komunalne djelatnosti*, 1860.; 4. oktobre

1877. – »S'inaugura l'esercizio della strada ferrata Dalmata, e Mons. vescovo A.G. Fosco la benedice alla stazione di Sebenico«. – V. **Miagostovich**, *Ricordi patri, Il nuovo cronista di Sebenico*, a.I, 1893., str. 27.

27

PAZd, Fond: *Spisi Registrature, Građevinska sekcija*, sv. 53, J 154, b, Gradnja i popravci puteva i cesta na teritoriju Zadra i Šibenika (prilazne ceste prema željeznici).

28

PAZd, Sabirni arhivski centar Šibenik, Fond: *Općinsko poglavarsvo*, sv. 349, Regulacija cestovnih prilaza u grad, 1880.

29

Dokument Namjesništva u Zadru upućen načelniku A. Šupuku svjedoči o administrativnoj proceduri koja je prethodila ovoj komunalnoj inicijativi od iznimne važnosti za šibensko poduzetništvo. – PAZd, **Sabirni arhivski centar Šibenik**, Spis br. 521, Zara, 5. marzo 1884.

30

PAZd, **Sabirni arhivski centar Šibenik**, *Građevinski fond, dozvole za gradnju* (1853.–1899., 1900.–1910., 1910.–1920.); PAZd, Građevinska sekcija, sv. 58, Realka i gimnazija; sv. 83, Sudska zgrada; sv. 189, Pokrajinska bolnica (1881.–1908.).

31

Nastojanja saborskog zastupnika Mihe Klaića, pokrajinskog sanitetskog povjerenika dr. Gustava Ivanića i šibenskog načelnika Ante Šupuka rezultirala su 1880. godine odredbom Dalmatinskog sabora u Zadru »da se u Šibeniku sagradi moderna Pokrajinska bolnica s ludnicom« (PAZd, *Spisi registrature*, sv. 189, Pokrajinska bolnica u Šibeniku, 1881.–1908.). Već početkom naredne godine prišlo se izgradnji bolničkog kompleksa paviljonskog tipa s deset zgrada raspoređenih u smislenu cjelinu unutar ograđenog parkovnog rješenja, čime je ostvarena ideja o »suvremenoj ustanovi koja će značiti prekretnicu praktičnog i znanstvenog medicinskog rada u Dalmaciji«; prema: **M. D. Grmek**, *O zdravstvu starog Šibenika*, Spomen-knjiga Opće bolnice u Šibeniku 1883.–1958., Šibenik 1958., str. 25.

32

Odobrenjem Ministarstva pravosuđa u Beču (1891.) počela je procedura u odabiru lokacije za gradnju prvostupanjskog Suda u Šibeniku. Izborom slobodnih parcela dotadašnjih vrtova u vlasništvu obitelji Zjačić i Kovačević započeta je gradnja Sudbene palače u nadležnosti Ministarstva za javne radove (**HAD**, *K. K. Ministerium für öffentliche Arbeiten*, k. 2, bk. 409, sign. 121b). Monumentalnim mjerilom zatvorenog volumena, koji je oblikom pravilnog četverokuta obuhvatio cijeli blok, ostvarena je jedna od najreprezentativnijih zgrada u Šibeniku.

33

Generalni providur mletačke uprave B. Degenfeld uočio je važnost brda Sv. Vid (s kapelom iz ranijeg razdoblja) kao ključnu stratešku točku (uz tvrđavu Sv. Ivana na Tanaji, sjevernoj uzvisini nadomak gradu) za obranu Šibenika od turskih invazija u Kandijском ratu (1647.). Naziv tvrđave Forte Barone (i Forte Degenfeld) održao se sve do početka XX. stoljeća, kada se na inicijativu gradske uprave (1906.) uvodi toponim Šubičevac, etimologijski vezan uz plemensko ime bibrirskih knezova. Odredbom gradske uprave od 18. veljače 1896. godine upućuje se zahtjev br. 2176 *Gospodinu općinskom šumaru u Šibeniku za pošumljavanje okolice grada*, a potom i za regulaciju puta do tvrđave Forte Barone – PAZd, **Sabirni arhivski centar Šibenik**, *Općinski fond*, sv. 384 i 352, 1896. godine.

34

PAZd, *Financijsko ravnateljstvo u Zadru, Prodaja bedema i građevinskog zemljišta za novu izgradnju u Šibeniku (1864.–1878.)*, sv. 12, spis br. VII, 9823.

35

PAZd, **Sabirni arhivski centar Šibenik**, Fond: *Općinsko poglavarsvo*, Spis br. 3409, Banca Popolare Dalmata-Spalato, 1887. *Podiza-*

*nje kredita za potrebe unapređenja grada* (navode se šibenski poduzetnici: Šupuk, Inchiostri, Bilić i dr.).

36

PAZd, **Sabirni arhivski centar Šibenik**, Fond: *Općinsko poglavarsvo*, Spis br. 8096, *Regulacija ceste do Crnice*.

37

PAZd, *Financijsko ravnateljstvo u Zadru, Popravci cesta i komunalnih radnji u Šibeniku*, sv. 22, I 153/VII.

38

PAZd, *Registratura namjesništva, Protokol o širenju državne ceste u Šibeniku*, sv. 25, f. 10/C, 1870.

39

Na inicijativu šibenskog poduzetnika Karla Revere adaptiran je prostor starog magazina za »novu kazališnu zgradu s ložama« (prema: **I. Livaković**, *Kazališni život Šibenika*, Šibenik, 1984., str. 26). Iako nije posve udovoljavala zahtjevima namjene (ni veličinom gledališta ni scenskim mogućnostima pozornice), nakon sanacije oštećenja od požara (1861.) ona će ponovno biti u funkciji sve do preseljenja u novu zgradu kazališta, sagrađenu (1870.) prema projektu trogirskog arhitekta Josipa Slade.

40

**I. Rogić**, *Periferijski puls u srcu od grada, zamke revitalizacije*, Zagreb 1991., str. 85.

41

Sve veća koncentracija stanovništva (radne snage) nalaže izgrađivanje novih naselja na jugoistočnom dijelu grada (Rokići, Buali, Križ, Mažurica i Vidici), sjeveroistočnom (Šubičevac) i sjevernom (Njivice, Meterize).

42

U neposrednoj blizini TLM-a u Razinama niče naselje individualne gradnje, a na drugom kraju grada uz TEF u Crnici naselja kolektivne gradnje (Njivice i Meterize), dok je povijesna jezgra ugrožena zagađivanjem fosfatnom prašinom iz luke. Prema mjerenjima kvalitete zraka (*Izvištaji o kvaliteti okoline u SRH*, 1987., str. 50, 54) Šibenik je svrstan u kategoriju s vrlo visokim rizikom zagađenosti fluoridima, fosfatima, nitrata, manganom i dr.; **I. Poljičak**, *Šibenik na razmeđu*, Šibenik 1995., str. 58.

43

Brojni ekološki incidenti zabilježeni u doba najvećeg industrijskog prosperiteta rezultirali su jedino deklarativnim mjerama zaštite okolišne. Učestalim zagađenjima mora u luci, oko hotelskog kompleksa »Solaris« i rezidencijalnog predjela Brodarice otpadnim vodama iz TEF-a i TLM-a zabilježene su visoke koncentracije teških metala (bakra, cinka, olova i žive). Slijedi potonuće broda »Brigitte Montanari« s otrovnim teretom, te požar u skladištima operativne luke (1988.), koji je uništio 15.000 tona nitratnih gnojiva itd.

44

**I. Šprljan**, *Sjećanje na sretan graditeljski početak*, Čovjek i prostor, br. 3/4, Zagreb 1997., str. 56.

45

**I. Poljičak**, n. dj., str. 42.

46

Svega dva kilometra udaljen od teške industrije TLM-a u Razinama.

47

Dakako da turističku valorizaciju najizravnije promoviraju priobalna naselja i otoci Šibenskog arhipelaga.

48

*Koncepcija društveno-ekonomskog razvoja Šibenika do 2000. godine*, Plan, Šibenik 1973.

49

**M. Prelog**, *Urbanizam – humanizam – demokracija*, Prostor/vrijeme, Zagreb 1973., str. 66.

## Summary

**Jagoda Marković**

### **Paleo-Industrial Era in the Development of the Town of Šibenik**

The given natural conditions with a markedly steep terrain on which Šibenik developed determined the polycentric character of the settlement which existed until the mid-19<sup>th</sup> century, when the town underwent its second great town-planning transformation, after the one in the 15<sup>th</sup> and 16<sup>th</sup> centuries when the revision of urban content completely transformed the look of the town. 19<sup>th</sup>-century town planning introduced changes consistent with the doctrine of the time which advocates restructuring of the urban structure dictated by the paleo-industrial development model. Social developments in Šibenik during the 1870s brought about political change and change in the attitude of the authorities. The development strategy of the new town administration was di-

rected at a new town-functioning concept based on logic and strength of common progress. Natural factors again determined the proportions of the new urban focal points, and the paleo-industrial paradigm the directions in which they would develop. The historical core was not excluded from intense construction activity, but it would still remain a secondary focal point in the town functioning. Introduction of industrial, utilitarian and residential structures in the new suburban town-planning areas, and administrative, cultural and educational ones around the new town center, resulted in the last great urban transformation which would have a crucial influence on the future development of Šibenik.