
**СЪЗДАВАНЕТО НА МОДЕРНИЯ ГРАД: ЗАГРЕБ, ЛЮБЛЯНА И САРАЕВО В
КРАЯ НА XIX – НАЧАЛОТО НА XX ВЕК**

ИВАЙЛО НАЧЕВ

***Ivaylo Nachev. THE MAKING OF THE MODERN CITY: ZAGREB, LJUBLJANA
AND SARAJEVO AT END-XIX BEGINNING OF XX CENTURY.***

The article examines the modernisation of the three provincial capitals through changes in the physical fabric of the cities around the turn of the past century. The focus is on their central districts based on the assumption that the appearance of that part shows most clearly the ideas and ambitions of the society that builds the city. In the text is suggested the term quasi-capitals since in each of the three cases are visible certain aspirations to become the centre of a community beyond the legal status the cities have in the framework of Austria-Hungary. The article is divided into two parts, of which the first examines the process of planning the cities. A second part deals with the architecture of public buildings and the organisation of the public spaces in the central parts of the cities.

Модерният град е творение, започнало да добива форма преди не повече от две столетия, заради което урбанистичната история от зората на миналия век ни връща към началния етап от създаването на една среда, която днес е ежедневие за мнозинството от хората¹. Столиците, в които се съсредоточава политическата власт и културния живот, винаги са имали по-специално място. За европейската история от XIX век христоматиен пример са булевардите в Париж от времето на Наполеон III. Не по-малко поучително вероятно е миналото на три градски средища - Загреб, Любляна и Сараево, които географски са сравнително близки до нас, но и много различни с това, че в разглеждания период се развиват при много различни условия бидейки част от Австро-Унгария². И докато крайните квартали и предградията на всяка една европейска столица от епохата малко или много си приличат, представителният градски център е може би както най-изразената витрина за идеите на създаващото го общество, така и лакмус за социално-културните прилики и различия в отделните градове.

Създаването на централните градски части в Загреб, Любляна и Сараево е силно повлияно от тенденциите в центъра на монархията и по-конкретно от Рингщрасе –

¹ Според данни на ООН в световен мащаб градското население става по-многобройно от селското между 2005 г. и 2010 г.. През 2010 г. в градове живеят около 3.49 милиарда срещу 3.42 милиарда в селски райони, а само за Европа делът на градското население е почти 73 % [<http://esa.un.org/unpd/wup/index.htm>].

² За подготовянето на този текст, който е част от дисертационен труд, от голяма помощ беше стипендията за двумесечна специализация в Загреб по проект „Градски изследвания: интердисциплинарни изследвания за млади учени”. Изказвам благодарности на колегите от Лаборатория „Изследователски център по социални науки” и специалност Социология към Софийския Университет, които също ми помогнаха с множество критични бележки и насоки при обсъжданията на първоначалните му варианти.

мощните строителни начинания, започнали през 60-те години на XIX век на мястото на вече ненужни бастиони и променили коренно през следващите десетилетия лицето на столицата на монархията. Тяхното значение обаче надхвърля новите широки булеварди и импозантни частни и обществени сгради. Рингщрасе би могло да се разглежда като понятие, синтезиращо характеристиките на една епоха, както се твърди в едно от най-авторитетните изследвания на Виена от края на XIX век [Schorske, 1981:24].

Трите града, които са обект на изследването, следват концепциите за организиране на градската среда на епохата, в която либералната средна класа завоюва все по-силни позиции в обществения живот на монархията, но същевременно всеки един случай носи своите специфики. При проследяването им централните градски части ще бъдат разгледани първо като замисъл и план, а във втората част на текста като архитектурно изпълнение. Поставянето на акцента върху централната част на града има очевидния недостатък, че разказва само част от историята. А историята на най-представителната част е показателна в най-голяма степен за това как градът би искал да бъде видян от външния свят и за най-доброто, на което неговите строители са били способни. Такъв подход пропуска много от нелицеприятните моменти, каквито, разбира се, историята на всеки голям град познава, но този пропуск ми се струва оправдан предвид малкото публикации на български по темата и пълната липса на подобни изследвания в сравнителна перспектива.

1. Планирането на квази-столиците

За разлика от София, наскоро провъзгласена за столица на младото Княжество България, Загреб, Любляна и Сараево в разглеждания период имат статут на провинциални административни центрове в рамките на Австро-Унгария. Дори между тях обаче съществуват редица немалки различия. Загреб, който от 1867 г. се причислява към унгарската част на монархията, има значително по-голяма политическа самостоятелност като главен град на Хърватия и Славония, провинция с известна автономия в отношенията си с Будапеща. Любляна е административен център на провинция Карниола, която спада към австрийската част на монархията. След анексирането на Босна и Херцеговина през 1878 г. Сараево е определено за седалище на провинциалната администрация, която е под контрола на общото за монархията министерство на финансите, но местното самоуправление в града е в много по-голяма степен ограничено в сравнение с другите два случая. В плетеницата от управленски структури на монархията, културните и политическите елити във всеки един от трите града имат своите амбиции градът им да бъде средище, надхвърлящо административните граници на дадената територия, което ми се струва достатъчно основание за въвеждане на работното понятие квази-столица, т.е. център на общност без собствена държава. Илюстрация за подобна заявка е например това, което градският съветник А.Худовски казва в увода към първия загребски пътеводител „*Загреб и околностите му*”. „Загреб е императорски и свободен град, главен град на кралство Хърватия, Славония и Далмация; той е културен център на славянския юг”, заявява с гордост авторът в изданието от далечната 1892 г. В същото време трите разглеждани града съвсем не са сред най-внушителните като брой на населението си, дори ако се ограничим само до пределите на Австро-Унгария. Загреб е най-многоброен, но със своите доста под 100 000 жители е колкото някой от по-големите квартали на Виена (общо около 1.7 милиона към края на XIX век) и е далеч по-малък от Будапеща, която е надминала вече милион жители в началото на XX век. Още по-скромните като големина Сараево и Любляна се нареждат по този показател след поне 30 градски средища в монархията.

Загреб – ехото на Рингрщасе между плана и импровизацията

Бързият ръст на населението от средата на XIX век поставя редица центрове в Австро-Унгария пред необходимостта да се разработи цялостна концепция за развитието на градовете. Хърватският главен град не прави изключение от тази тенденция. Модерният Загреб започва да се изгражда в южните подстъпи на два хълма, представляващи две относително самостоятелни ядра, около които на това място се е развивал градски живот още от средните векове. В десетилетията след административното обединение на политическия център Градец и епископия Каптол през 1850 г. и де-факто създаването на Загреб³, градът започва да расте на юг, като рамката на разширението е зададена от вече най-динамичното по това време търговско средоточие, улица „Илица” и площадът „Хармица” (по-късно „Йелачич”), което става северната граница на новия град. През втората половина на IX век това слабо урбанизирано пространство постепенно е запълнено от т.нар. Долен Град, като естествена граница за разширението на север става първата железопътната линия построена през 60-те години. Улиците Савска и Петринска, двете стари ключови пътни артерии към р. Сава, стават граници на новата част в съответно западна и източна посока. Като цяло градът се разпростира изключително бързо през този период. През 1880 г. площта му е 33.3 кв. км. Само за две десетилетия и половина площта, която официално влиза в загребската юрисдикцията, е почти удвоена и възлиза на 66.4 кв. км в 1905 [СТАТ1, 1913:1].

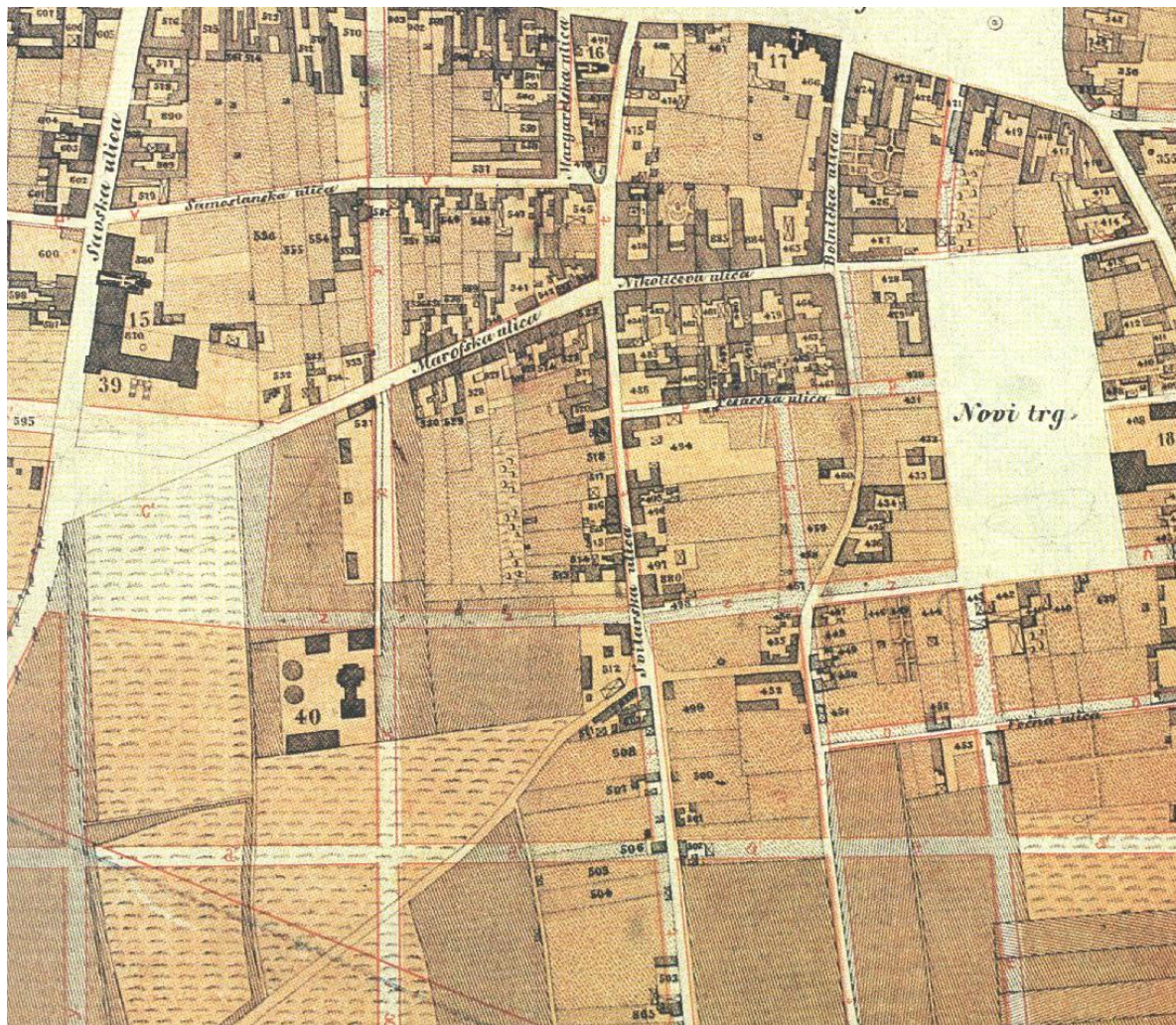
В 1869 г. Загреб наброява малко над 20 000 жители, които се удвояват в началото на 90-те години на XIX век. В края на първото десетилетие на миналото столетие общият брой жители доближава 75 000. Това почти четирикратно увеличение на населението в рамките на само няколко десетилетия е почти изцяло за сметка на Долния град, а от двете стари ядра и няколкото по-малки разпръснати поселения в околностите се изгражда монолитно цяло, като центърът на обществения живот започва постепенно да се измества към новоразвиващата се част. Миграцията е основният фактор за увеличение на населението – към 1900 г. по-малко от 1/3 от загребчани са родени в града [СТАТ1, 1913:76]. Миграцията е предимно от селски райони, където по това живее огромната част от населението на провинцията, в която делът на градското население е само около 10 % в края на XIX век. В Загреб се преселват и жители на по-малките градчета в провинцията, но градът привлича население и от по-далечни места. Голямата група на тези, които са родени в други провинции на Австро-Унгария, съставляваща около една-четвърт от общото население, нерядко включва немски и чешки специалисти, които намират тук приложение на специфичните си умения без все още да срещат силна местна конкуренция. Що се отнася до жилищния аспект на развитието на града, през 20-те години на XIX век Долният град е наброявал само около 350 къщи, които се увеличават почти трикратно до около хиляда през 60-те години на столетието [Dobronić, 1983:5]. През най-интензивния период на строителство в следващите десетилетия се появяват много нови къщи - около 400 само между 1880 г. и 1890 г.

Градската администрация предприема редица мерки да зададе посоката и правилата за това разрастване. С въвеждането на първите регулации за строителството през 1857 г. са поставени изисквания към новите сгради⁴. През 1865 г. е изготвен и план за

³ До средата на XIX век Градец има статут на свободен град под директна кралска юрисдикция, а Каптол е епископско седалище от XI век. Дългата им история на паралелно съществуване познава не един епизод, в който нормалните съседски спорове прерастват в открити въоръжени конфликти.

⁴ Посочени са например разрешените материали за строеж, минималната допустима височина на помещенията, минималната дълбочина на основите, ширината на входове, стълбищата и т.н.

развитие на Долния град основно във връзка с жп строителството (озаглавен от създалите го служби „за разширение и разкрасяване“), който обаче е доста схематичен, тъй като по това време още не е известно къде ще минат „унгарските“ линии от Будапеща⁵.



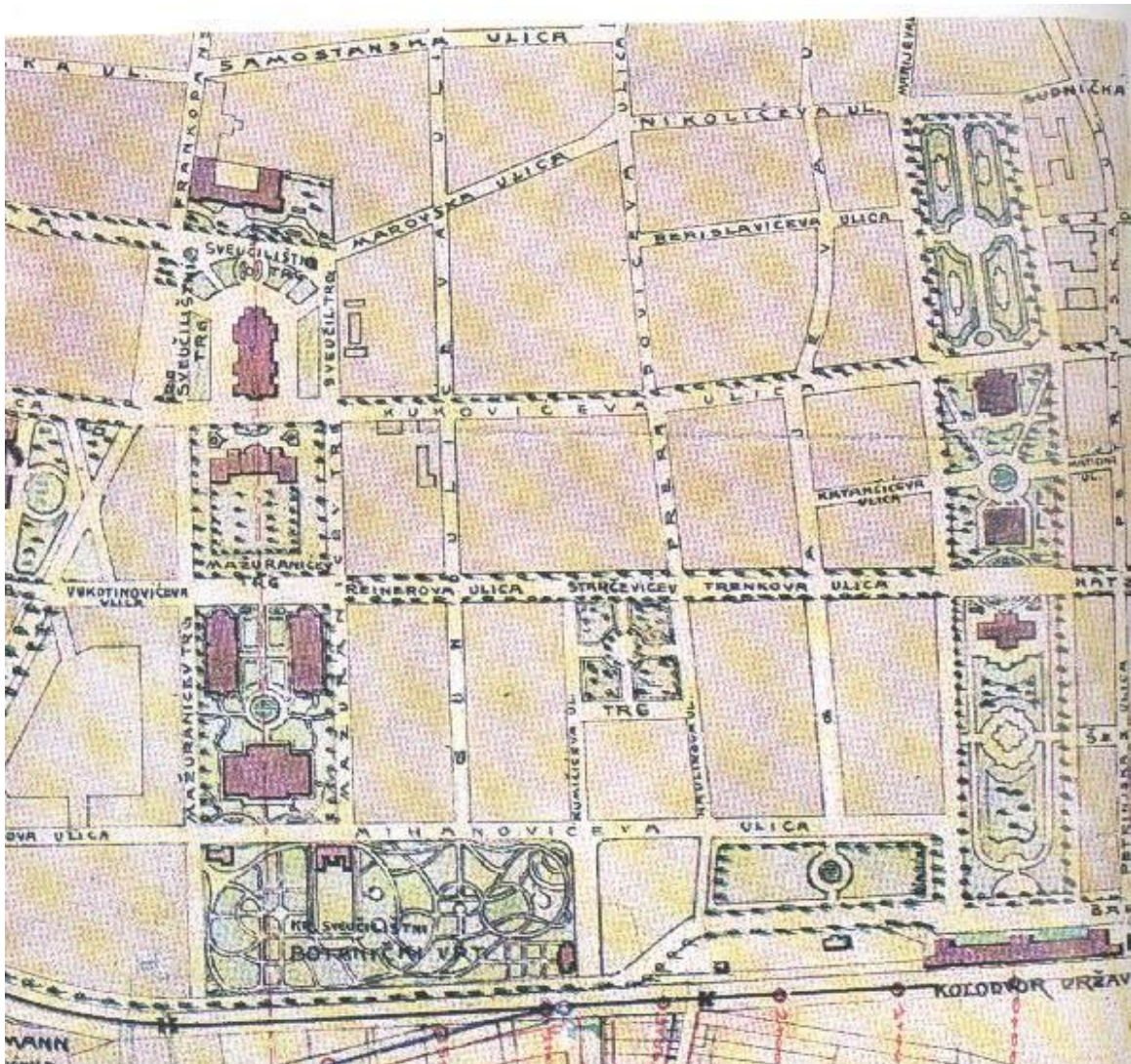
Регулаторна основа на Долния град от 1865 г.

Към средата на 70-те години в Долния град започва да се оформя представително обществено пространство, представляващо поредица от паркове и площи - т.нар. „Зелена подкова“, която описва почти непрекъснат полукръг в центъра на новата градска част. В завършения си вид в началото на XX век този ансамбъл включва три

Изискванията за улиците са да бъдат широки минимум 13 метра, а добавка от началото на 70-те години предписва главните улици в Долния град да бъдат с широчина поне 19 метра. [Kahle, 2004: 203-215].

⁵ В началния си период на израстване новият град остава разделен на големи парцели, наследени от не толкова далечното му земеделско минало, заради ограничените възможности на администрацията да отчуждава земя за обществени цели. Предполага се, че щом района се урбанизира (и почне да генерира данъчни постъпления) блоковете ще бъдат намалени. Това не се случва и в резултат вътрешността на големите пространства, които са заобиколены от нови и широки улици, се населва с плетеница от къщурки, сейванти, работилници и т.н. (По външните краища на парцелите това не е така - сградите там трябва да отговарят на строителните изисквания) и така се оформя нещо като паралелен град в ядрото на модерния център, където постройките отговарят на логиката на старите земеделски парцели и желанията на обитателите си. В добавка общината няма нито средствата, нито автономията да се заеме с инфраструктурата и повечето от улиците тук остават непапирани дори в Интербелума.

площада на запад (днешните Тито, Мажуранич и Марулич), Ботаническата градина на юг и три отворени пространства на запад (днешните площи Томиславов, Щросмайеров и Зрински⁶). Последните оформят елегантен зелен коридор пред централната ЖП гара. Повечето от сградите на основните културни и политически институции са построени именно във или около тези пространства, които стават и най-престижния район за живеене в града. Процесът на създаването на този архитектурен ансамбъл заслужава по-детайлно вглеждане, но първо няколко думи за това доколко т. нар. „Подкова на Мелучи“ се родее с виенското Рингшрасе⁷.



„Подковата” към 1913 г.

⁶ За „Зрински” в литературата най-често се използва думата „площад” (също и за други от съставляващите Подковата части). Тъй като „площад” и няколко алеи с дървета на него, какъвто е случаят със „Зрински”, ми се виждат твърде несъвместими, а типологично Зрински е най-близо до това, което в София наричаме градинката пред Народния театър, за него ще използвам „градски парк”.

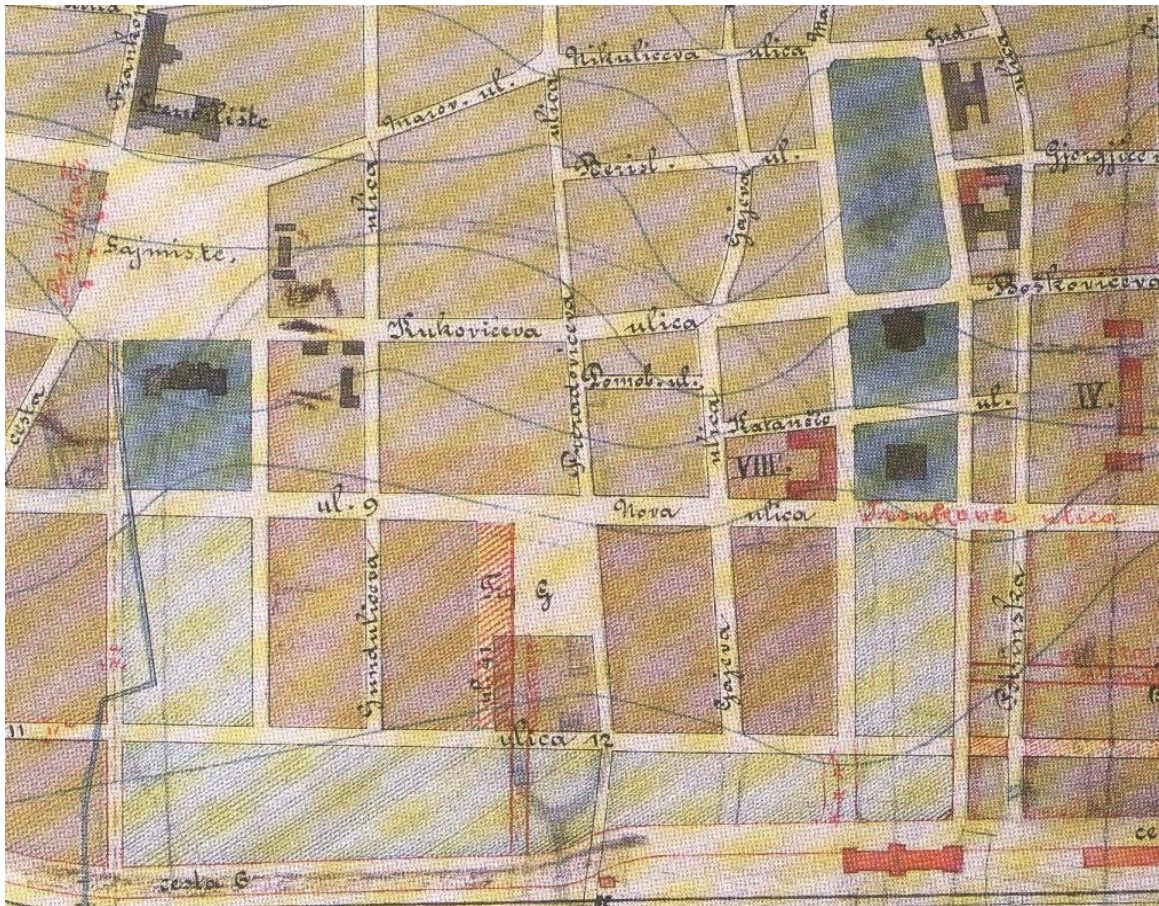
⁷ Двете популярни днес названия - „Подковата на Мелучи” и „Зелената подкова” - макар и доволно благозвучни, всъщност не отговарят съвсем на действителността. Милан Ленучи - безспорно ключовата фигура за архитектурната и урбанистична модернизация на града, на практика проектира само един от площадите. В процеса на развитие освен това „зеленият” коридор в центъра на града е прекъснат от сгради на няколко места още в първия етап на развитието си, а последвалите строежи след 1918 г. ще прибавят нови сгради).

Развитието в имперската столица безспорно е модел за новия център на Загреб, който е замислен като представителен и монументален комплекс от публични сгради и паркове, който да бъде освен това привлекателен и за частни инвестиции. И в Загреб, подобно на Виена, социалната група, която ще бъде най-активна в осъществяване на начинанията ще бъде местната буржоазия – разбирана най-общо като прослойката, имаща силно влияние в обществения живот не поради благороднически привилегии или принадлежност към църковната йерархия. В същото време разликите са не по-малко очевидни дори ако оставим настрана въпроса с мащабите. Първото очевидно различие е, че в Загреб няма един голям булевард какъвто е Рингшрасе, около който се фокусира монументалното строителство. В хърватската столица мястото му се заема от наистина нови, но много по-скромни като размери пътни артерии и градски паркове, които обаче остават запазена територия за пешеходците. Освен това във Виена общата схема за усвояване на освободените терени е предварително планирана, докато в загребския случай за някакъв план може да се говори едва на много по-късен етап. В допълнение строителството по Рингшрасе се насочва от специално създадена за целта комисия, което напълно отсъства при създаването на „Подковата”, където главна роля играят различни фигури от градската администрация и персонално главният градски инженер Милан Ленучи⁸.

Като цяло е доста спорен въпросът дали Ленучи замисля „Подковата” още първоначално под такава форма или взема решенията в крачка по време на изграждането. Във всеки случай няма официален план, нищо „черно на бяло”, до момента в който фигурата е в голяма степен вече факт. Вероятно това се дължи най-вече на това, че този първи голям модерен урбанизационен проект в Загреб започва да се осъществява не в консолидирана урбанистична среда, а в доскорошни покрайнини, предимно ливади с отделни отдалечени една от друга постройки⁹. Както вече беше споменато, за района няма изготвен регулационен план до 80-те години на XIX век, а само „план за разширение”, който обаче не бива одобрен нито от Виена, нито от Будапеща. Решението на въпроса е забавено и от създаването на дуалистичната структура на държавата през 1867 г., което налага градът да се планира паралелно с бързото му разрастване. С цел да „запази” от застрояване оформящия се нов център Ленучи предоставя определени терени в периметъра за различни обществени дейности. През студените месеци се правят зимни пързалки, които през лятото се превръщат в игрища за тенис и футбол. Освен това се издигат временни павилиони за културни прояви като театър и концерти на места, които иначе строителни предприемачи бързо биха запълнили с постройки. В допълнение Ленучи лично се застъпва културните и политическите институции, чиито сгради дотогава са в били в старата част, да се преместят в Долния град.

⁸ Някои от тези и други аргументи за различията [Rogić, 2007: 58 – 60, 64]

⁹ Може би най-изчерпателната монография за изграждане на централната част на града е: Zagrebačka zelena potkova на Snješka Knežević.



Централната градска част на план от 1887 г. с първите оформени площи и сгради

За първи път фигурата на „Подковата“ се появява в чертеж от 1882 г., озаглавен „Ситуацията в една част от Загреб“ и е утвърдена в регулационния план на града от 1887 г, който освен всичко друго забранява строежа на фабрики в широк периметър на централната част. През следващите години на интензивно строителство, през които в новия център са издигнати десетки монументални обществени и частни сгради няма съществени промени в концепцията за развитие. Чак през 1907 г. Ленучи се опитва да доразвие проекта си, предлагайки в новия регулационен план железопътните линии и централната гара да бъдат преместени на юг от р. Сава. Идеята му включва и построяване на две нови железопътни гари, една в източния и втора в западния край на града. Предложенията обаче са отхвърлени от Будапеща по стратегически и финансови съображения.

Любляна – две визии за планиране на града

Случаят с оформянето на централната част в Любляна се различава от загребския на първо място по това, че там малко или много се надгражда върху съществуващото градско ядро, поради по-бавните темпове на растеж на приблизително двойно по-малкия словенски град и географското разположение между редица сравнително негостоприемни възвишения, които не дават много възможности за разширение. За модернизирането на Любляна от урбанистична гледна точка голяма роля изиграва природен катаклизъм, чийто ефект обаче в това отношение и в дългосрочен план се оказва по-скоро положителен. През 1895 г. словенската столица е разтърсена от силно земетресение, което се превръща в повратен момент от развитието ѝ с това, че унищожава или поврежда почти половината от сградите. През следващите години Любляна преживява трансформация от провинциално градче, отличавало се дотогава

само с няколко по-внушителни барокови пострройки и често описвано като едно дълго село, в модерен за времето си средно-европейски град с представителен център.

Главният словенски град е презастроен след земетресението според нов общ план със значителна помощ от Виена. За създаването на новия му архитектурен облик, наред с редица изтъкнати архитекти и инженери, значителна роля изиграва и енергичната дейност на тогавашния градоначалник Иван Хрибар - кмет за дългия период от 1896 г. до 1910 г. Показателно за отношението на любленчани към заслугите му за града е названието „Хрибарова Любляна”, което става нарицателно за оформената по негово време централна градска част. А мащабите на начинанието са доста внушителни, особено предвид скромните размери на столицата на също неголямата алпийската провинция.

Около 1870 г. Любляна има малко над 22 000 жители, но към 1910 г. нараства почти двойно - до над 41 000. Това увеличение налага само по себе си план за развитие на града, а земетресението се явява катализатор на тази мярка. Между 1895 г. и 1907 г. са изградени над 400 нови частни и обществени пострройки и са ремонтирани двойно повече. В същото време са съборени 154 сгради, основно такива, повредени от земетресението. Статистиката сочи, че от 1 373 къщи преди 1895 г. Любляна нараства до почти 1 800 жилищни сгради в първото десетилетие на ХХ век. Т.е. приблизително всяко четвърто здание, строено преди Първата световна война датира от времето на Хрибаровата Любляна, а повече от половината претърпяват някаква промяна през този период. Тъй като мащабното строителство върви успоредно със сравнително бърз ръст на населението, броят на живущите в едно здание почти не се променя, установявайки се на приблизително 24 души на къща [Studen, 1995:20]¹⁰.



Пощенска картичка от 1909 г. с общ план на града, портрет на кмета и сградата на кметството

¹⁰ Точните цифри според педантичната австрийска статистическа служба са 24.1 души на къща през 1890 г., с малко намаление до 23.6 души през 1910 г.

По архитектурни и урбанистични въпроси Хрибар, който е избран за градоначалник именно благодарение на енергичните си действия непосредствено след земетресението в ролята си на един от участниците в градския съвет, се опира най-вече на съветите на двама чехи от екипа му в кметството - ръководителят на общинския отдел за сградите Ян Храск и главният архитект на града Ян Дюфе. Убеден чехофил, смятащ, че чехи и словенци делят обща историческа съдба, в дейността си като кмет Хрибар често черпи вдъхновение от опита си през годините, които е прекарал в Прага като студент¹¹. Вече споменатите имена са сред основните фигури в градската администрация, които инициират обявяването на конкурс за план за възстановяване на града след сполетялото го природно бедствие.

Разрушенията на земетресението дават възможност да се построи наново центъра отчасти чрез префасониране на съществуващи структури, а на места се започва на чисто. Създаването на цялостен план за развитието на Любляна е свързано с две от значимите в европейски мащаб имена за градското планиране от епохата - Камило Сите и Макс Фабиани, като окончателният вариант смесва елементи от предложенията и на двамата (синтезът е дело на Дюфе). Съчетанието на елементи от проектите, с които Сите и Фабиани участват в обявения конкурс за ново устройство на Любляна, е донякъде парадоксално, защото създателите им имат свършено различни идеи за развитието на градската среда.



Новите обществени сгради в центъра на Любляна (в жълто), построени в периода 1895 – 1914 г.*

Камило Сите е урбанист-теоретик, създател на редица авторитетни трудове за градско планиране. Смятан за застъпник на т.нар. „артистичен подход“ (определението е на Схорске), той е един от най-изтъкнатите критици на архитектурата на „Рингщрасе“, но не заради използването на разнородни исторически стилове, а от

¹¹ Градската администрация в Любляна е вероятно първият политически бастион на словенското национално движение, чийто глас не се чува особено силно в нито една друга институция на монархията. В началото на 80-те години на XIX век Любляна избира първия си словенски кмет и в годините до Първата световна война постът е бъде заеман само от словенци от Либералната партия. Една от първите мерки на доминираната от словенци градска управа е да обяви словенския език за официален език на градската администрацията заедно с немския. Немскоговорящото група е около 15% през периода, но до 80-те години тя има непропорционално голямо влияние в управлението на града, в който словенско население е мнозинство.

позицията на анти-модернист. Сите израства в занаятчийско семейство и в годините на либерална политическа криза в Австрия от края на 70-те години е сред най-дейните поборници за създаване на Музей и училище за приложни изкуства и занаяти във Виена (става първият директор на институцията след създаването ѝ). Критикувайки модерния град заради неговата безличност, Сите смята че архитектурата на съвременния мегаполис наистина трябва да търси отговори в историята, но не и по начина, използван от строителите на виенското Рингщрасе. Според Сите ключовият компонент в градското устройство би трябвало да стане не улицата като израз на забързания ритъм на индустриалното общество, а площадът, по примера на градовете от миналото, в които рамкираното пространство е било център на обществения живот. При плана си за възстановяване на Любляна Сите нагажда инфраструктурата в новите части към вече наличната в стария град. Отрицател на математическата праволинейност, Сите планира редица дъговидни отсечки, които са продължение на съществуващите. Тъй като обаче не е запознат с местните особености, той остава детайлите на други. Трябва да се отбележи, че концепцията на Сите за словенската столица е продължение на идеите му за развитието на Виена. Така например с цел да се смекчи доминацията на булеварда, каквато според него се вижда на Ринга в столицата на монархията, Сите предлага изграждането на площи по Рингщрасе, които същевременно да подчертаят монументалните обществени сгради. Във Виена обаче Сите остава теоретик и администратор от висок ранг, но не и урбанист, който действително слага отпечатък върху градската тъкан (има по-голямо влияние в Германия, отколкото в родината си).

Фигурата, задаваща архитектурните и урбанистични тенденциите в австрийската столица от края на века е Ото Вагнер, който в много отношения е антипод на Сите¹². Въпреки активното си участие в строежа на сгради по Ринга в началото на кариерата си, на границата на двете столетия Вагнер вече е преживял метаморфоза, която го превръща в модернист от най-чист вид. Приоритетите за Вагнер са полезност и практичност на сградата, важна е улицата и основната ѝ функция е да осигурява бързо движение. Униформеността в модерния град за него не е никакъв проблем за разлика от Сите. Дори напротив, Вагнер е склонен да я постави на пиедестал заради нейната, в крайна сметка, практичност. Също влиятелен теоретик и преподавател в Академията за изящни изкуства, доскорощният бастион на историческите стилове в имперската столицата, Вагнер създава голяма и влиятелна школа, към която се причислява и вече споменатия втори архитект на преизграждането на Любляна.

Макс Фабиани е архитект и най-вече урбанист, занимаващ се с цялостното проектиране на градското пространство. Неговото име се свързва освен със словенската столица и с урбанистични проекти в части на Виена и градове в Полша. Макар и все още доста млад към 1895 г., Фабиани вече е натрупал значителен опит. Ото Вагнер, негов учител и по това време работодател, е сложил подписа си под нов общ план за Виена само две години преди да започне да се работи върху устройството на Любляна. Като възпитаник на Виенската политехника и един от младите архитекти от школата на Вагнер едва ли е чудно, че Фабиани има доста различни виждания от Сите за развитието на града. Роден не много далеч от словенската столица в италианско семейство и прекарал част от ученическите си години в Любляна, Фабиани обаче има едно голямо предимство пред Сите – за разлика от много по-утвърденото име във

¹² За различните позиции, от които Сите и Ото Вагнер критикуват стила на Рингщрасе [Schorske, 1981:62-110].

* Даденото изображение е от : Џепић, Таја (ред.). Poselitev Ljubljanske Kotline – Urbani Razvoj Ljubljane (Settlement of the Ljubljana Basin – Urban Development of Ljubljana). Mestni muzej Ljubljana 1998.

виенските среди, каквото е неговият конкурент в състезанието за нов план, той отлично познава града. Въпреки че след 1895 г. планът му е приет заедно с този на Сите, с последвалата си активна дейност като архитект Фабиани оставя много по-дълбок отпечатък върху физиономията на града. Ръководните му принципи са както естетическата стойност, така и функционалността на градското устройство. Идеята си за цялостното организиране на пространството в Любляна той публикува в престижното виенско списание *Der Architect* през 1899 г. (този изключително благотворен период дава тласък в кариерата Фабиани, който става главен архитект в ателието на Вагнер през същата година).

Характерно за подхода на Фабиани е, че взима под внимание нуждите на транспорта в комбинация с различни други фактори за градското развитие – топографски, хигиенни, климатични, хидротехнични и др. Фабиани се отличава от повечето си съвременни колеги и с това, че разглежда града като организъм в процес на развитие, който няма окончателно завършен вид [Terina, 1996:30-32].

Замисълът на Фабиани за Любляна е с доста голям замах, но остава реализиран частично. Само като идея остава широкият булевард, описващ ядрото на стария град по примера на имперска Виена. Други негови предложения имат по-голям успех. Както Сите, така и Фабиани предвиждат оформянето на обширен монументален площад, само че Сите го вижда в самия център на града, докато Фабиани в новоразвиващия се район на северозапад от старото ядро в посока гарата (впрочем този район ще стане фокус на новото строителство през периода). Тук печели предложението на Фабиани, макар и не при първоначално предвидените мащаби. С неговото име се свързва още оформянето на един по-малък площад в северната част на града и редица други идеи, някои от които все още на дневен ред и в началото на XXI век (напр. тунел под укрепления от средните векове хълм, който да улесни движението в централната част на града).

Общата концепция на Фабиани също се основава върху съществуващата структура, но отговаря в много по-голяма степен на местните особености. Отличителна черта на плана му са предвидените повече свободни пространства в сравнение със съществуващите преди 1895 г. Първоначално застрояването, според новия план, се прави в частта непосредствено до центъра на старата градска част в посока към гарата, а в последствие са обхванати и северните покрайнини. След земетресението е започнато и построяването на корито по река „Любляница [Šumi, 1998:24].

Сараево – поевропейчване на пространството в ориенталския град

Докато значителните промените в устройството на Загреб и Любляна от последната четвърт на XIX век се случват в хабсбургската сфера на влияния, към която последните гравитират вече няколко столетия, този период бележи началото на съвсем нова глава в развитието на Сараево. Ставайки част от Австро-Унгария в 1878 г., босненската столица носи чертите на един от важните османски градове на Балканите, а обликът на централната му част е доминиран от мюсюлмански религиозни структури. Тъй като седалището на австрийската власт се установява в Сараево, тук промените са най-значителни и придобиват най-значим материален израз. В плановете на Виена да демонстрира способностите си да управлява добре Босна и Херцеговина, на Сараево е отредена, може да се каже, главната роля - да бъде блестящ пример за хабсбургския управленски успех, заради което в града ще бъдат вложени многократно повече усилия и ресурси отколкото другаде в новопридобитата провинция.

След завземането му от австрийски части през август 1878 г., след сериозна съпротива впрочем, каквато австрийските армии срещат на редица други места при овладяването на Босна, в Сараево започва да се настанява нова и бързо разрастващата

се администрация, както и най-големият гарнизон в пределите на Босна (докато османската власт е управлявала провинцията със стотина чиновници, още в първите няколко години на австрийско управление броят им е петкратно увеличен). В същото време започва мащабно надграждане на архитектурния облик на града по западен модел, пречупен през опита на Виена, така че бившето османско средище, представляващо лабиринт от тесни, криволичещи сокаци и хоризонт, доминиран от десетки минарета, да придобие вид, отговарящ на статута му на провинциален център в монархията и на възлаганите му надежди да бъде витрина за потенциала на Австро-Унгария да цивилизова Балканите. Би следвало да се спомене обаче, че новата власт не разрушава религиозни сгради в изобилстващото с такива Сараево и дори съдейства за откриване на нови. Не толкова благосклонна обаче е тя на други места в провинцията. За четирите десетилетия австрийско управление градът се превръща в уникална смес от европейска култура и османско наследство, натрупано след създаването му в средата на XV век в хода на султанските завоевания на Западните Балкани.

За модернизирването на Сараево хабсбургската администрация не пести средства. Значителна част от тях са генерирани от мащабната програма за развитие на икономиката и за индустриализацията на новата провинция. В осъществяването на тези начинания ключова роля играе граф Бенямин Калай, който ръководи босненската администрация почти 20 години - между 1882 г и 1903 г. [Паларе, 2005:229-246]. А това, че Сараево е доста далеч от модерен градски център към 1878 г., колкото и относителни да са критериите за това, едва ли е оспоримо. Градът е свързан с железница още в първите години на австрийско управление, което е стимул за стопанския му просперитет, въпреки че по военни и финансови съображения изграденото трасе е за теснолинейка. Това обаче става цели 40 години след като Любляна вече е част от железопътната мрежа на монархията и повече от 20 години след Загреб. Тъй като новата ЖП-гара е на няколко километра от центъра на града, с отварянето ѝ на практика започва да се развива обществения транспорт в Сараево. Придвижването първо става с каруци, после с конен трамвай, който е заменен през 1895 г. с електрически. Трябва също да се отбележи, че по отношение времето на въвеждане на електрическия трамвай Сараево изпреварва много от по-големите градове в монархията начело със самата столица.

Наброяващото през 1878 г. малко над 20 000 жители Сараево е пълна смесица от конфесионални групи в голям контраст на Загреб и Любляна – мюсюлманите са около две-трети, следвани от големи православна и еврейска общности, както и сравнително малка католическа група от само няколко души. В десетилетията на австрийското управление населението се увеличава повече от два пъти и надминава 52 000 преди Първата световна война. Този ръст е най-вече заради увеличението на католическата общност, която от скромните под 1 000 души почти достига приближаващите 20 000 мюсюлмани, които все пак остават най-многобройната група преди 1914 г. [Kruševac, 1960:20-21.]. Увеличението на населението на града се дължи до голяма степен на мигранти от различни части на Австро-Унгария, много от които чиновници или различни специалисти, носещи нови идеи и порядки.

През австрийския период централното градско пространство е доизградено така, че главните религиозни и културни институции на всяка конфесионална група образуват обособено пространство. Всеки един от тези архитектурни ансамбли е разположен около отделен площад, намиращ се в близост до храмовете на другите общности. Мюсюлманските структури загубват доминацията, която се имали в централната градска част и до тях се нареждат също толкова монументални сгради на католическата, православната и еврейската вяра. Тази благосклонност на властите към различните конфесионални групи, толкова ясно видима на чисто архитектурно ниво, се

вписва и в цялостната политика на австрийската администрация за насърчаване на религията като алтернатива на разглеждания като много по-опасен светски национализъм [Donia, 2006:60-73].

Още в края на първите две десетилетие на австрийско управление градският център е модифициран. Посредством две ключови светски постройки, намиращи се в два от краищата му и които приютяват новата администрация се оформя своеобразна ос „изток-запад”. Сградата на Градския съвет е поставена на източния край на тази мислена линия, а в западния ѝ край е издигната централата на провинциалната администрация. Между тях остава ядрото на града от османския период на развитието му.

2. Архитектура и обществени пространства в квази-столиците

В Австро-Унгария архитектурата вероятно има много по-голямо значение като средство за визуална комуникация, отколкото в която и да е друга европейска страна в изследвания период. Една от предпоставките за това е голямото разнообразие от народи, които са събрани в рамките на Дунавската монархия. Формално дуалистично държавно обединение с два почти равноправни центъра на политическа власт - Виена и Будапеща, в началото на ХХ век Австро-Унгария наброява над 50 милиона души, говорещи 11 официално признати езика [Kann, 1980:605-608]. В допълнение грамотността съвсем не е повсеместна. В хърватските земи, например, към началото на ХХ век можещите да четат са малко над половината от общото население, а в редица други провинции, включително Босна, нивото на грамотност е значително по-ниско. При това вавилонско стълпотворение на различни етноси и ограничените възможности за писмена комуникация едва ли е изненада, че важните публични обекти из пределите на монархията са натоварени освен всичко друго и с важната функция да създават чувство за общност сред населението и да насърчават лоялността към короната. Да вземем за пример гарата, мястото където другоземецът за пръв път вижда непознатия нему град. Гарите носят спецификата на австрийската школа из цялата монархия, но в същото време сградите им са в строга йерархична зависимост - архитектурата на виенските им дава ранг, отличаващ ги от тези в големите унгарски или чешки градове.

Загреб

В архитектурното си развитие Загреб като цяло следва моделите от Виена, но в същото време се наблюдава стремеж към известна самостоятелност, който може да бъде видян не толкова при сградите, колкото при оформяне на обществените пространства. Смята се, че началото на изграждането на новия представителен център в Загреб е поставено с откриването на паметника на бан Йосип Йелачич на централния площад „Хармица” през 1866 г, който в последствие е преименуван на името на хърватския военачалник. Според някои изследователи първият период на модернизация на Хърватия от края на 60-те години на ХІХ век до Първата световна война е белязан главно от символични действия поради липсата на собствена държава и местен елит със стройна визия за национална консолидация [Rogic, 2002:18]. Такова символично действие, според тази теория, е именно издигането на въпросния паметник, който ще зададе посоката за построяване на новия Загреб - от площада, който е старо средоточие на живота в града към Централната гара до постепенното изкрystalизиране на концепцията за „Зелената подкова”. Последната на свой ред ще се превърне в ядрото на града¹³. Според едно свидетелство от края на ХІХ век по това време „площад

¹³Йелачич е фигура от близката по това време история. Австрийският офицер с хърватски произход е назначен за бан от Виена и една от най-важните мисии в кариерата му е да навлезе с голяма армия в Унгария и да потуши революцията от 1848 г. За да няма никакви съмнения защо Йелачич е изобразен в

Йелачич е сърцето на градския живот” [Hudovski, 1892:28-30]. Според същия източник площадът е ограден „от прекрасни модерни сгради на по два и три етажа”, а от просторните кафенета на приземните им етажи може да се наблюдава пъстрото стълпотворение на множеството селяни от околностите, които идват ежедневно на площада да продават продукцията си, облечени в носии, които са видени и описани като „живописни” дори от самите съвременници.



Площад „Йелачич” в началото на XX век

народна носия и с размахана сабя е поставен надписът „Бан Йелачич 1848”. Самият паметник е внушителна бронзова статуя на голям каменен постамент, която освен всичко друго струва внушителните над 100 000 форинта, голяма част от които са събрани чрез дарения. Само за сравнение - година преди това е поръчан друг паметник, пак метална конструкция на постамент, само че изобразяващ свети Юрай на кон в борба със змей, за скромните 6 000 форинта. Интересните неща обаче не се изчерпват до времето на освещаването на статуята. Паметникът, който в наши дни е (отново) един от символите на града, има доста любопитна история, отразяваща много от превратностите в хърватското минало. Ребека Уест, която за добро или лошо през последните десетилетия стана един от най-цитираните англоезични автори по въпросите на балканската история, казва за него, че е „една от най-странните статуи на света”. Според нея парадоксът е в това, че на толкова централно място стои паметник, отдаващ почит на унгарско поражение във време, когато Унгария е господар в Хърватия. Обяснението за него не трябва да се търси в унгарското великодушие. Цялата хърватска история е необходима за да се разгадае тази загадка, казва Уест и в типичен стил подхваща сбит разказ по темата от най-далечното известно минало. Дали тя е права не знам, но е сигурно, че историята на самия паметник е добра илюстрация за превратностите, поне през последния век и половина. След като остава на централното си място през целия австро-унгарски период и все така размахва заплашително сабя към Будапеща в периода между войните, когато Уест го вижда, Йелачич става неудобен след 1944 г. Конникът е махнат след създаването на Титова Югославия, а площадът е прекръстен „Република”. Мястото е заемано от различни временни решения, като за известен период пешеходната зона е изцяло предадена на градския моторен трафик. Самата статуя е разпарчетосана и пазена на различни места, за да се върне триумфално на площада в началото на 90-те години на миналия век. Върнато е и предишното име на площада, а конникът е обърнат вече на юг, като не е ясно дали това е по практически или други съображения.

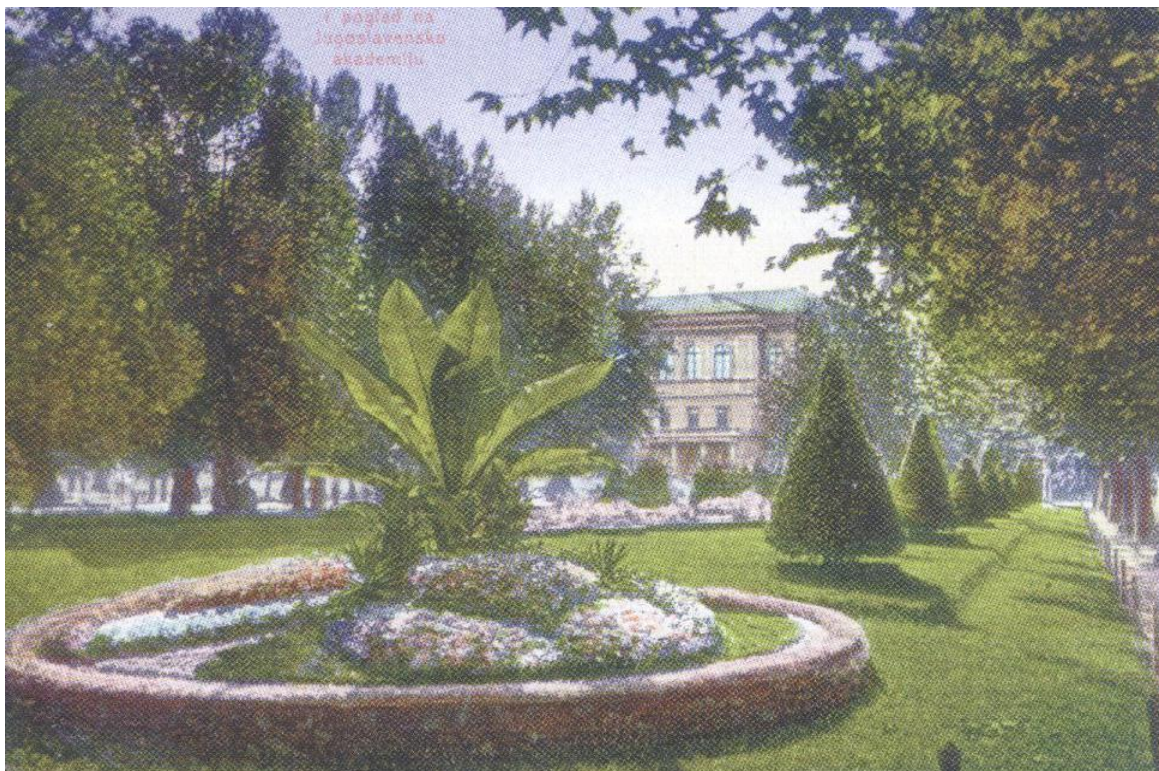
През 70-те години са направени първите стъпки в изграждането на „Подковата” и в оформянето на архитектурния ансамбъл, в какъвто централният район се превръща в последвалия четвърт век. Тогава отвореното пространство на хвърлей разстояние от „Йелачич”, наричано до неотдавна просто площад „Нови”, започва да преживява метаморфоза в градски парк, който скоро е преименуван на друг национален герой - Зрински. Преди да започне изграждането на новия център, на това място се е провеждал пазар за добитък (преместен няколко десетилетия по-рано от „Йелачич”) и голям годишен панаир. „Нови” освен това е бил нещо средно между буреняк и сметище, а по спомени на съвременници тамошният жабешки хор е огласял нощите на цял Загреб. В началото на 1872 г. пазарът е изтикан от „Нови” и е преместен в по-отдалечена част на града, а малко по-късно са засадени първите редици чинари, които стават една от запазените марки на „Зрински”. Както с гордост се казва в местната преса „в същия момент във Виена решават да посадят подобни на Рингшрасе” [цит.по Кнежевиќ, 1993:7-22]. През следващата година „Зрински” става сцена за изява на една друга музикална формация - жабешкият хор е заменен с военен оркестър. А концертът от летния съботен ден на 1873 г., за който градският парк е „вече красиво подреден” (пак според местните вестници) поставя началото на традиция, жива и до ден днешен на това място да се провеждат музикални събития на открито.

Освен това „Зрински” е и любимо място за разходка и социален живот на повече и по-малко заможни граждани. През 1883 г. либералният ежедневник *Obzor* казва с гордост: „Площад Зрински, който скоро ще се превърне в истинска украса на града ни, вече е толкова добре подреден, истинска прекрасна променада, с каквато могат да се гордеят и най-големите градове”. Следващата година друг местен вестник се изказва не по-малко ентусиазирано: „Без съмнение Зрински е най-красивата част на Загреб. В късния следобед хиляди, предимно млади хора могат да бъдат видени да се разхождат под сенките на разперилите се чинари, наслаждаващи се на аромата на хиляди рози и тучни морави.” [цит.по Кнежевиќ, 1993]. След осветяването с газови лампи загребчани могат да се наслаждават на новия градски парк и вечерно време. Към забележителностите тук през 1884 г. е добавен малък павилион, където любопитните могат да получат метеорологична информация като например температурата в момента или точните географски координати. Дизайнът е на Херман Боле (дългогодишен градски съветник и архитект, работил върху редица от големите проекти предимно в старата част на Загреб), а изработката е дело на Адолф Холцер, военен лекар, чието хоби е метеорологията. През 80-те години на „Зрински” започват също периодично да се организират колоездачни състезания, които понякога събират до няколко хиляди зрители в парка и околните сгради. Обстановката е допълнена от голям метален павилион, дарен от богатия търговец Едуард Прийстър и поставен 1891 г. на централно място, за да подслони честите концерти.

Възпяван в стихове, увековечаван на фотоси и картини, първият градски парк от „Подковата” е кръстен на една от най-почитаните фигури от хърватското минало. Това става по предложение на комитета за честване 300-годишнината от смъртта на Никола Шубич Зрински, хърватският военачалник, прочул се с победите си срещу османците през XVI век. Свързан още при създаването си с определено отношение към хърватската история, „Зрински” ще стане в известна степен и своеобразен музей на открито с редица скулптори и бюстове, място за отдаване на почит на големите фигури от родната история¹⁴. Първоначалната амбициозна идея всяка година да се добавя нов

¹⁴ Интересен е фактът, че първоначално реорганизацията е замисляна по доста различен начин през 60-те години. Планират се редица инфраструктурни подобрения и строеж на сгради и голяма църква, но

паметник, за да се създаде „галерия на славните хървати, светъл пример за нас и нашите деца”, както пише „Обзор”, не е напълно реализирана, включително плановете за голям паметник на самия Зрински.



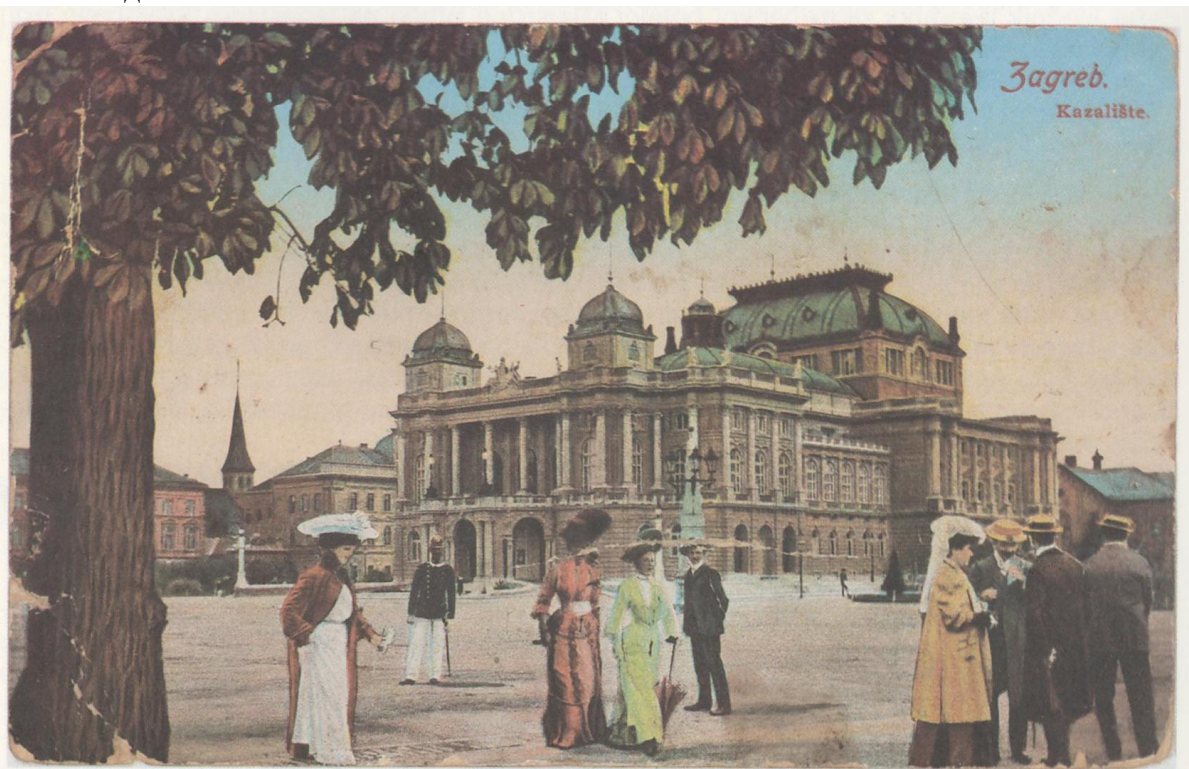
„Зрински” в края на XIX век

Околностите на площад „Нови” в миналото съвсем не са били сред предпочитаните места за живеене заради пазара и лошите хигиенни условия, но промените го превръщат в жилищно кътче, запазено за по-заможните. На мястото на празни парцели или малки къщи новата средна класа – адвокати, едри търговци, строителни предприемачи - започват да издигат внушителни палати. Освен това в края на 80-те години района на „Зрински” става едно от местата, където се концентрират канторите на местните предприемачи и зданията на банки заемат мястото на пекарни и кръчми, предлагали в миналото храни и напитки на множеството, събрало са за пазара. Около „Зрински”, а и на другите централни площади в града се строи нависоко, тъй като са въведени изискванията минималната височина на сградите в района да бъде 3 етажа. Проектирането на някои от представителните частни и обществени сгради около Зрински е възложено на Янко Грахор, млад архитект от хърватски произход, дипломирал се наскоро във Виена. Името на Грахор стои под плановете на такива знакови здания като Съдебната палата и Академията, а също две банкови здания и редица частни жилищни сгради с апартаменти за отдаване под наем.

Първоначалното оформяне на градския парк е предхождано от продължителни дискусии за функциите на „Зрински”. В тях не малка тежест имат гласовете, че той трябва да остане под някаква форма пазарно средище. След като обаче в крайна сметка надделява „патриотично-представителната” визия за бъдещето му, тук започват да се строят и сградите на най-важните културни и политически институции. В края на 70-те години в южния му край е издигната сградата на Щросмейоровата галерия и

отвореното пространство е трябвало да остане пазар. При изпълнението обаче надделяват застъпниците за повече представителност.

Югославската академия. Няколко години по-рано градската управа е помолена да предостави място, където да се изложи колекцията от произведения на изкуството, дарена от епископ Щросмайер на града с идеята, че тя трябва да бъде в Загреб, за да обогати „добрия вкус“ на любителите на изкуството и да бъде на разположение на Университета. Такъв терен първо е предвиден в старата част на града, а срещу дарената за строежа значителна сума от Щросмайер администрацията предоставя безвъзмездно земята за строежа. Предложението обаче сградата да бъде в старата част поражда редица възражения и след няколкогодишни спорове надделява варианта за строеж на „Зрински“, въпреки че по това време вече има готов проект за първоначалната локация в стария град, който е на авторитетния виенския архитект Фридрих фон Шмид. Построяването на сградата на Академията в края на 70-те години задава контурите на следващия градски парк в посока гарата, с който ще изкристализира концепцията за „Зелената подкова“.



Сградата на театъра

Преместването на културните институции от стария център в Долния град, започнало с Академията, приключва към края на първото десетилетие на миналото столетие с настаняването на Университета в новата му сграда. През 1888 г. също е завършено Училище и музей за изкуства и занаяти, проектирано в нео-ренесансов стил от Боле. Целта на това учреждение е да даде тласък на местните приложни изкуства и наистина то изиграва важна роля в живота на града, тъй като обучава множество професионалисти в приложните изкуства, а от него в последствие възникват висшите учебни заведения в тази област. Сред другите по важни сгради от този период са Народния театър (завършен през 1895 г, дело на проектанското бюро „Хелмер и Фелмер“, което стои зад десетки театрални сгради в монархията), Централната гара, Арт павилиона, Университетската библиотека, Търговската камара, Сградата на „Коло“ и „Сокол“.

Доминиращи в архитектурния облик на Загреб през втората половина на XIX век са т.нар исторически стилове. По-значимите обществени и частни обекти са строени в

нео-бароков, нео-ренесансов или нео-класистичен стил, като най-често е избран стила от епохата, за която се смята, че най-добре отговаря на функциите на сградата. При първоначалната фаза доминира нео-барока, който в следствие започва да бъде изместван от другите исторически стилове. В това отношение архитектурната теория и практика в града прави завой на границата на двете столетия. Промяната в архитектурните вкусове се персонифицира може би най-ярко от Виктор Ковачич, който е „аксиоматично определян като първият модерен хърватски архитект”¹⁵. Още един от последователите на школата на Ото Вагнер, след следване в имперската столица той се завръща в Загреб и започва активно да пропагандира за промяна в областта на архитектурата. Ковачич е сред инициаторите на списанието за модерно изкуство *Život*, в чийто първи брой публикува манифеста „Модерна архитектура”, цитиращ почти буквално вагнеровите принципи за функционалност. „Архитектите са сигурно последните осъзнали, че всеки стил е продукт на своето време и че модерният живот не може да се движи между антични сгради”, пише Ковачич. „...Модерната архитектура изисква логичност и практичност. Логично означава една сграда да бъде построена в съответствие с материалите и метода на строеж; практичност - тя наистина да отговаря както на нуждите, за които е била построена, така и на средата си” [цит.по Mahelić и Laslo, 2003:12]. Ковачич обаче има влияние най-вече като теоретик и публична фигура, а поръчките по които работи не са много (голяма част остават само на скица). Той така и няма да види напълно реализиран най-големия си проект – Загребската борса, която е завършена след смъртта му през 20-те години на XX век.

Любляна

В архитектурно отношение Любляна показва редица сходства с хърватската столица. През втората половина на XIX век най-представителните здания тук са в историзиращите стилове, като преобладаващият при обществените сгради през 80-те и 90-те години става нео-ренесанса. Роля за това изиграват споменатите по-горе Храск и Дюфе, които са негови горещи привърженици. Създаването на архитектура, инспирирана от исторически епохи, също е подложено на преценка към края на столетието и много от значимите проекти след 1895 г. са в съзвучие с идеите, идващи от Виена за промяна в изкуството и конкретно в архитектурата. За разлика от Загреб обаче в словенската столица са застъпени по-широко сецесионовите проекти, които освен на функционалност обръщат внимание и на орнаментика, повлияна от мотиви от народното изкуство. За пионер в това отношение е смятан Фабиани с първата сецесионова фасадна украса в Любляна от 1898 г.

Въпреки че историческите стилове продължават да имат своите последователи и в края на столетието, а някои от монументалните сгради от този период като Провинциалния събор и Съдебната палата са все още в тази традиция, по това време тонът вече определено се задава от сецесиона. Сред най-известните примери на сецесионовата архитектура в града са някои работи на хърватския архитект Йосип Ванцаш. Известен най-вече с проектите си в Сараево, той стои също и зад хотел Юнион - първият голям и луксозен хотел в Любляна, който става известен с обширната си зала за приеми и сложната метална покривна конструкция (завършен 1905 г.). Ванцаш проектира и Градската спестовна банка (1904 г.). Сред другите сецесионовы сгради заслужава да се спомене Универсалния магазин на търговеца Урбанц, който е проектиран от немския архитект Фридрих Зигмунд и е сред редките примери за силно влияние от белгийското течение на арт нуво (1903 г.).

¹⁵ За Ковачич виж: Viktor Kovačić. *Život I Djelo*. (ред. Begović, Miroslav и др.)

Сецесион, югендстил и арт нуво са няколко от имената в различните страни на движението за обнова в изкуството на границата между XIX и XX век. Естетиката му е вдъхновена от природни форми, мотиви от народното изкуство и екзотичните култури, а в архитектурата започват да се използват възможностите на новите индустриални технологии и материали като стъкло, желязо и бетон. Пример за последното в словенската столица е Змейският мост, дело на още един възпитаник на Ото Вагнер - Юрий Занинович, който проектира първата железобетонна конструкция в Любляна (завършен 1901 г.). Характерно за сецесиона е, че оставя отпечатък във всички сфери на изкуството, като много от проектите комбинират няколко различни изкуства. Той се заражда сред средната класа и буржоазната къща се превръща в любим обект за експерименти в тази насока с комбинация от архитектура, обзавеждане и приложни изкуства [Pirkovič и Mihelič, 1997: 13-19.]. Люблянската архитектура е повлияна най-вече от Виенския сецесион, който набляга основно на правилните геометрични форми.¹⁶

В словенската столица на границата на двете столетия се оформя своеобразен сецесионов квартал в частта между средновековното ядро и гарата, където през този период са и най-големите промени в градското устройство като цяло. Тук са построени двайсетина от най-известни сецесионовни сгради (смесени наистина с нови и стари постройки в историческите стилове), в чийто център са улица „Миклошичева“ и площад „Съдебен“ (днес „Словенски“), проектиран от Фабиани и оформен в началото на XX век. В ярък контраст с издигането на паметници на национални герои на хърватския „Зрински“, тук паметникът, който ще заеме централното място е този на император Франц Йозеф.

¹⁶ Виенският сецесион (повлиян основно от Мюнхенския и Берлинския югендстил) се заражда около 1897 г. и е свързан с имена като Густав Климт, Йозеф Хофман, Йозеф Мария Олбрих и Ото Вагнер. За знакова се смята сградата, наричана просто „сецесионовата“ на Олбрих, където представителите му излагат творбите си (над входа ѝ стои надписът „изкуство за всяка епоха и свобода за изкуството“). Твърди се, че представителите на течението се стремят да правят изкуство извън академичните традиции и да създадат стил, който няма нищо общо с историческите влияния. Факт е обаче, че в първия етап от кариерата си Вагнер строи редица сгради на Рингштрассе в историческите стилове, а по време на „сецесионовия“ си период е на висок пост в редица официозни институции.



Площад „Съдебен”, пощенска картичка от началото на XX век

Фабиани работи върху редица още проекти като Криспърсовата къща (завършена 1901 г.) и Девически лицей – Младика (1907 г.). При фасадата на Бамберговата къща (1907 г.) Фабиани прави съвременна интерпретация на традиционни мотиви от местното народно изкуство. Заслужава да се спомене и един малко по-късен проект на чеха Карл Брюнлер, който с Дрофениговата къща прави първата изцяло метално-стъклена фасада в града (1914 г.). Строежът, намиращ се в сърцето на стария град, среща упорита съпротива от общински чиновници, защото се смята, че модерният вид на сградата нарушава традиционния облик на района.

Сараево

Виенското Рингшрасе става основен източник на вдъхновение за строителството на монументални светски сгради и в Сараево. Десетки са постройките, които репликират в умалени мащаби направеното в столицата на монархията. Строят ги архитекти, учили и работили във Виена, като най-важен за архитектурното развитие на Сараево от този период става споменатият вече Йосип Ванцаш. Хърватският архитект учи първоначално в Загреб, след което продължава обучението си във Виена. В Сараево отива през 1884 г. по покана на Калай със задачата да построи нова голяма католическа катедрала. В града работи повече от 30 години и с името му се свързват много от най-значимите строежи. Ванцаш прави и политическа кариера, получавайки мандат за първия босненски парламент и заемайки важни постове в градската администрация на Сараево. В работата си като архитект той следва виенските модели, които обаче адаптира към местна почва, имайки за задача новите сгради да импонират на всички конфесионални групи в града.



Катедралата, пощенска картичка от началото на XX век

Една от най-внушителните нови сгради в Сараево от периода е проектираната от Ванцаш катедрала в нео-готически стил, която е завършена през 1889 г. На площада пред нея са издигнати представителни високи къщи в историческите стилове, а с изградената права улица, водеща към площада пред Катедралата (тази артерия също е рамкирана с нови европейски сгради), този район става едно от най-подредените и симетрични части на града. Ванцаш стои и зад сградата на Провинциалната администрация, чиято нео-ренесансова фасада символизира значението, отдавано на свързаните с тази епоха светски ценности, а максималното ѝ физическо отдалечаване от стария център на османската власт може да се тълкува като символичен жест на желание за дистанциране от близкото минало на провинцията. До края на XIX век Ванцаш работи върху още три значителни проекта, чиято архитектура взимства елементи от ислямската културна традиция: Мюсюлманско читалище, Хотел Централ и турски бани. Стилът на тези здания (а и на много други от Сараево в този период) често е определян като псевдо-мавърски, но може спокойно да бъде наречен и нео-ориенталски [Donia, 2006:70]. Действително, по подобие на модела на „Рингшрасе“ този стил черпи вдъхновение за орнаментиката си от миналото, с тази разлика, че търси вдъхновение в архитектурното наследство на мюсюлманския свят. Според администрацията на Калай, налагането на нео-ориенталския стил може да я подпомогне в усилията ѝ за оформяне на локална идентичност на босненското население, която да бъде поставена над лоялностите към различни национални програми. Едва ли е случайно тогава, че екипът му следи изключително изкъсо всеки един етап от създаването на най-забележителната нео-ориенталска сграда – Градския съвет, която е дело на виенския архитект Карл Витек.



Сградата на Градския съвет, пощенска картичка от периода

Що се отнася до сецесионовата архитектура, тя присъства в Сараево както и при споменатите по-горе два случая. В босненския главен град обаче една от новостите в архитектурата от границите на двете столетия се ограничава до частните сгради, заради категоричната позиция на местната администрацията, че тя не внушава необходимата за обществени обекти солидност и съответно не е подходяща за такива цели. В тази област отново пионер е Ванцаш, който намира не малко последователи сред частните предприемачи, но сецесиона така и не успява да навлезе в общественото строителство.

* * *

Разгледаните планове за развитие на квази-столиците и монументалното строителство в центровете им от края на XIX век разкриват само един аспект от създаването на модерния балкански град. В същото време за далеч по-прозаични на пръв поглед начинания като полагането на основите на водоснабдяването, и канализацията или развитието на структурите, които ще осигурят ред и достъп до образование и ще снабдят домове и обществени пространства с газ и електричество - все неща до голяма степен в юрисдикцията на градската власт, са вложени далеч по-големи усилия и струва ми се те имат не по-малко важна роля за модернизацията на градската среда. На базата на направения по-горе преглед може да се заключи, че урбанизационното и архитектурно развитие в Загреб, Любляна и Сараево протича под силното влияние на общи за монархията тенденции. В същото време при всеки един от случаите се открояват ясни специфики, роля за което имат както исторически и географски дадености, така и различните идеи и възможности на градските елити за осъществяване на дадена програма. Загребският случай показва създаването на цялостен комплекс от структури в центъра на града, който представлява малко или повече завършен ансамбъл, какъвто липсва в Любляна. В Сараево се наблюдава опит за модифициране на османското наследство към нуждите на съвременния централно-

европейски град от епохата, като оформянето на архитектурния му облик в много по-голяма степен от другите два случая се обуславя от политическата програма на австрийската администрация.

ЛИТЕРАТУРА

- Donia, R.** 2006. Sarajevo: A Biography. University of Michigan Press.
- Hudovski, A.** 1892. Zagreb i okolica : Kažiput za urodjenike i strance.
- Kahle, D.** 2004. Grapevinski propisi grada Zagreba u razdoblju od 1850. do 1918. Godine. B; Prostor, 2.
- Kann, R.** 1980. A history of the Habsburg Empire, 1526-1918. University of California Press.
- Kruševac, T.** 1960. Sarajevo pod austro-ugarskom upravom. Sarajevo.
- Rogić, I.** 2007. The metropolitan moves of the first modernization. B: Project Zagreb: transition as condition, strategy, practice (ред. Blau, E. Rupnik, I.).
- Knežević, S.** 1993. Zrinjevac, 1873 – 1993. Zagreb.
- Knežević, S.** 1996. Zagrebačka zelena potkova. Zagreb.
- Mahelić, D., Laslo, A.** 2003. B: Viktor Kovačić. Život i Djelo. Zagreb.
- Терпина, М.** 1996. Prostor in čas urbanizma in Ljubljane urbane: ob stoletnici urbanizma, 1895-1995. Ljubljana. Enotnost.
- Pirkovič, J., Breda, M.** 1997. Secesijska Arhitektura v Sloveniji. Ljubljana.
- Schorske, C.** 1981. Fin-de-siècle Vienna: politics and culture. New York. Vintage Books.
- Studen, A.** 1995. Stanovati v Ljubljani. Ljubljana: Studia humanitatis, ŠKUC.
- Šumi, N.** 1998. B: Čepič, Taja (ред.). Poselitev Ljubljanske Kotline – Urbani Razvoj Ljubljane (Settlement of the Ljubljana Basin – Urban Development of Ljubljana). Mestni muzej Ljubljana.
- Паларе, М.** 2005. Балканските икономики 1800 – 1914 : Еволюция без развитие. София.
- СТАТ1 –** Publikacije Statističkoga Ureda Kr., LIX, Statistički Godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije 1905. Zagreb 1913.