



studio
Studio X
listopad 2009.



tvrđa Osijek

urbanističko – konzervatorska studija
prostora bastione trase i vanjskih
utvrđenja

prijedlog programskih i urbani-
stičko konzervatorskih smjernica
za urbanistički plan uređenja tvrđe

(knjiga 2)







U dosadašnjim višedesetljetnim kontinuiranim naporima za obnovom i revitalizacijom Tvrđe pažnja je bila koncentrirana prvenstveno na preostalo središnje urbano tkivo Tvrđe. Nakon rušenja najvećeg dijela fortifikacija, ta nekadašnja jezgra povijesne cjeline baroknog grada - tvrđave ostala je u svom uglavnom urbanistički nedefiniranom okruženju.

uvodna napomena

Ovdje su prezentirani rezultati cjelovite studije prostora nekadašnje bastione trase i vanjskih utvrđenja (Hornwerka i Kronwerka), te njihove valorizacije kao ključnog dijela cjeline Tvrđe i njenog osobitog značaja za urbanu povijest baroknih gradova - tvrđava 18. stoljeća.

Na temelju problemske urbanističko - konzervatorske analize postojećeg stanja, prostor nekadašnjeg fortifikacijskog pojasa podijeljen je na ukupno šest zasebnih prostorno - problemskih cjelina, od kojih svaka sadrži zasebne i često posve različite pojedinačne probleme i mogućnosti urbanističko - konzervatorske sanacije. Svaka od tih pojedinačnih cjelina može biti riješena posve zasebno i odvojeno i ne ovisi o mogućnostima ili nemogućnostima prihvatanja ostalih rješenja.

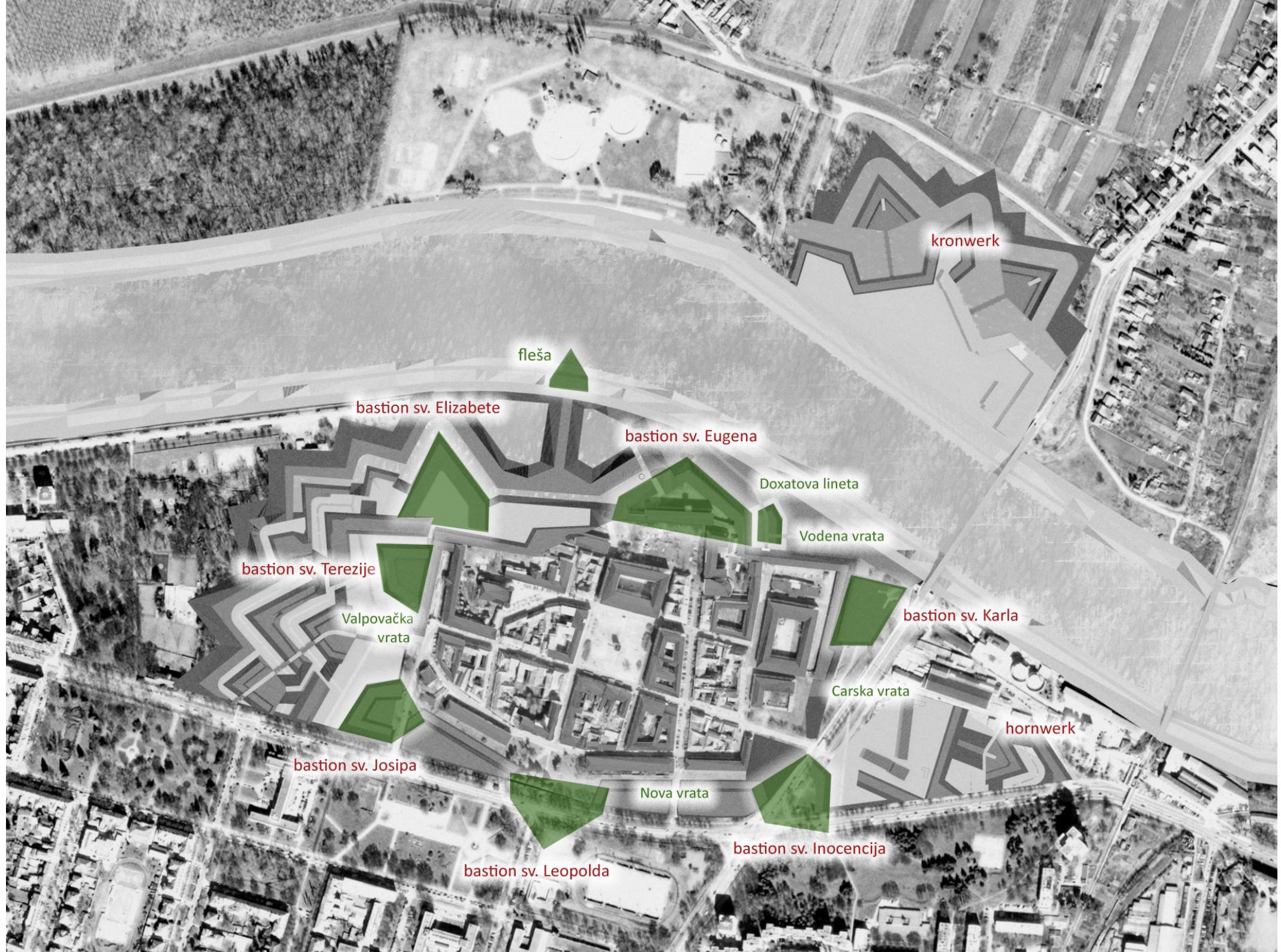
Analize i prijedlozi koji su na temelju njih ovdje izneseni predstavljaju Prijedlog urbanističko - konzervatorske podloge za Urbanistički plan uređenja Tvrđe.

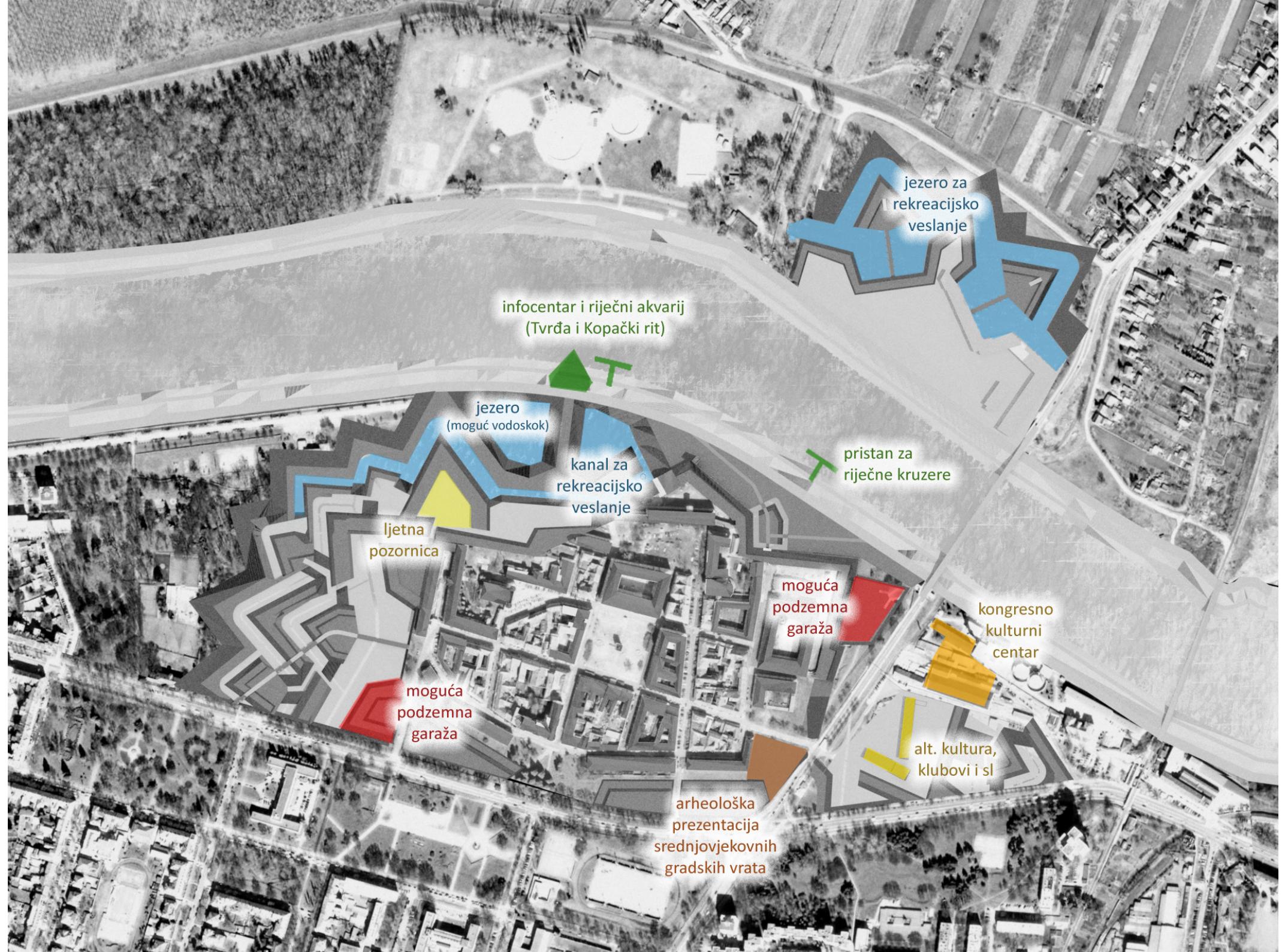
*prijedlog programskih i
urbanističko konzervatorskih smjernica
za urbanistički plan uređenja tvrđe*





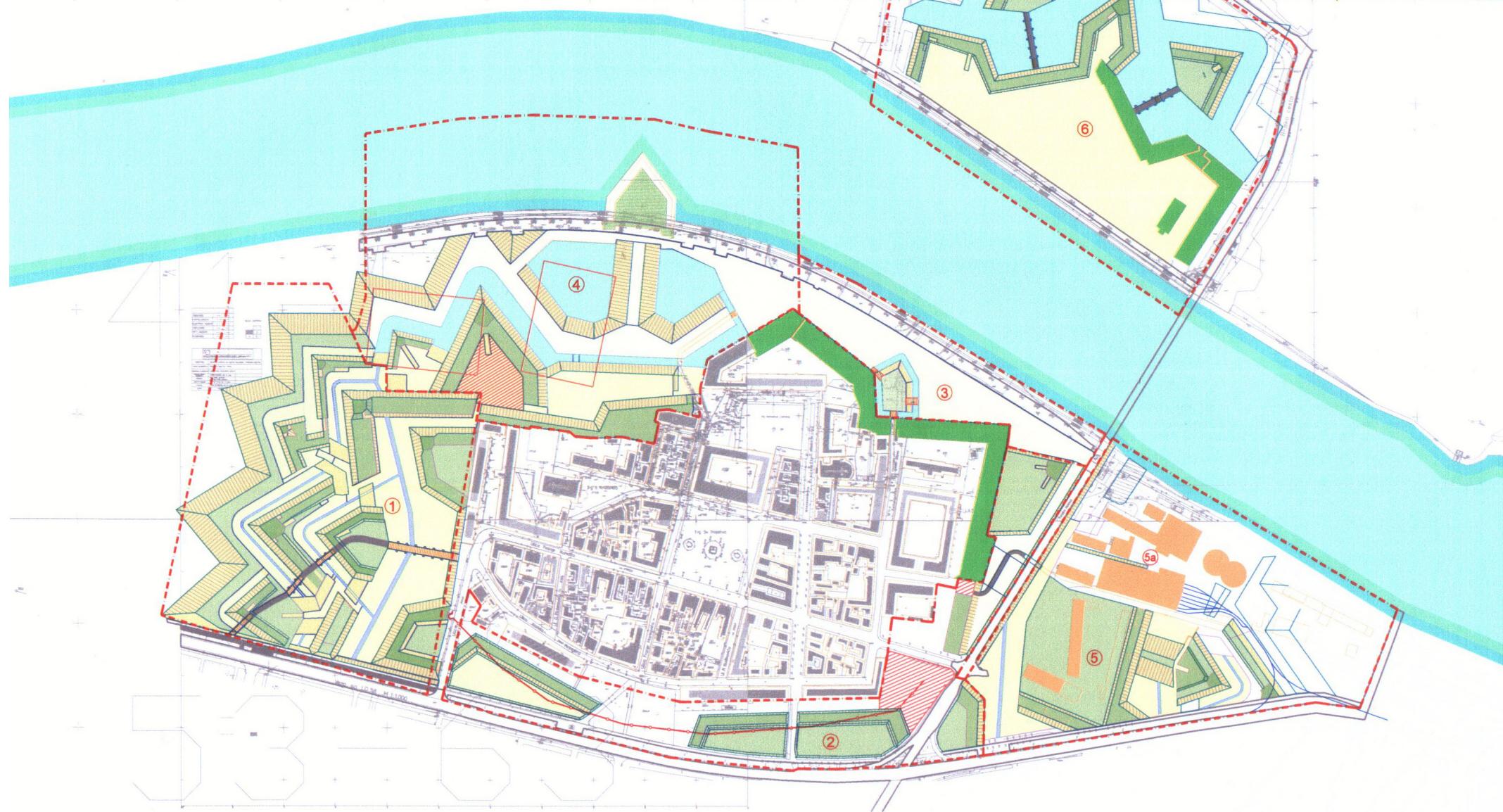






cjeline pojedinačnih tipova zahvata

1.
Prostor pojasa nekadašnje bastione trase
na zapadnoj strani Tvrđe
2.
Kontaktni međuprostor između jezgre Tvrđe
i prometnica na njenoj južnoj i istočnoj strani
3.
Lineta pred Vodenim vratima
4.
Niže tlo nekadašnjih kanala i jezera Velike Fleše
uz Dravu zapadno od bastiona sv. Eugena
5.
Prostor Hornwerka
6.
Kronwerk



1a - današnje stanje

cjelina 1

*prostor pojasa nekadašnje bastione trase
na zapadnoj strani tvrđe*

Od vremena kada su 1922. i 1923..g. srušeni tvrđavski bastioni sv.Josipa i sv. Terezije, Valpovačka vrata i cijela kurtina, ravelin ispred Valpovačkih vrata, kontragarde ispred bastiona i ravelina, te dvije linete i još jedna vanjska kontragarda, zapadna strana nekadašnjeg širokog i arhitektonski izražajnog tvrđavskog obrambenog pojasa Tvrđe ostala je do danas već preko 85 godina gotovo nepromijenjena u svom statusu urbanističkog provizorija. Prilikom rušenja bastiona i ostalih dijelova fortifikacija, skinuta je sva opeka obzida utvrđenja, a zemljani naboji ispuna su raskopani i vraćeni u opkope, te je na taj način tlo zaravnano.

Zapadni rub fortifikacija, vrlo visoka glasija (nastala objedinjavanjem nekadašnjeg osječkog unikuma, dvostrukе glasije) i njen "zaklonjeni put" s šetnicom koja uz geometrizirani drvoređ vrhom glasije slijedi izvornu cik-cak geometriju glasije s ukupno četiri obrata ispred nekadašnjih lineta i kontragardi, ostala je međutim nedirnuta. Zahvaljujući njoj, prostor nekadašnjeg širokog obrambenog pojasa ostao je neizgrađen i prazan u svojoj nekadašnjoj punoj širini. To je danas jedini dio nekadašnjeg bastionog pojasa Tvrđe gdje je prostor nekadašnje bastione trase ostao neizgrađen (nekoć dvostruko duža južna strana "odrezana" je trašom Europske avenije, ali je i njen dio s druge strane prometnice ipak "izgrađen" pretežito samo parterno, a tek na krajnjem rubu i objektima).

Prostor između očuvane zapadne tvrđavske glasije te njenog zaklonjenog puta i ruba nekadašnjih fortifikacija, tj. položaja Valpovačkih vrata ostao je u statusu ne posve poravnate (dio poravnjanja nije posve dovršen) travnate površine, na kojoj je vremenom izraslo ne-

koliko stabala. Taj provizorij sa slučajno nastalim razmjerno rijetkim zelenilom nikako se ne može proglašiti "engleskim" parkom, iako takvi pokušaji postoje.

Provizorni status prostora ovog dijela Tvrđe osobito potvrđuje široka zemljana neuređena pješačka staza, kojom vodi glavni pješački pristup iz Gornjeg grada u Tvrđu. Zanimljivo je da se ona prostire gotovo točno po trasi glavnog puta iz Tvrđe u Gornji grad koji je od Valpovačkih vrata vodio najprije preko velikog drvenog mosta pred Valpovačkim vratima, zatim preko ravelina, te zatim preko ukupno još tri manja mosta preko opkopa između ravelina, kontragarde i linete.

3.) - Nastavak iskopa vanjskih opkopa oko lineta i kontragardi u njihovoј izvornoj tlocrtnoj geometriji, a u gabaritima približnim nekadašnjoj visini do mjere koju omogućava geometrija kosine zemljanog nasipa te uređenje nasipa kontragardi i lineta , kao i dna opkopa travnatim parkovskim površinama.

- (Postojeće djeće igralište moguće je smjestiti na kontragardi ispred ravelina ili na nekoj drugoj odgovarajućoj površini.)

4.) - podizanje sva tri manja drvena mosta i uređenje puta preko ravelina kontragardi i linete.

5.) - U skladu s potrebama i procjenom prometne studije na mjestu i u geometriji bastiona sv.Josipa moguće je izgraditi podzemnu automobilsku garažu s izravnim pristupom iz Europske avenije (te na taj način glavninu automobilskog prometa zaustaviti prije ulaza u jezgru Tvrđe).

1b - prijedlog uređenja

1.) - Obnova zemljanih nasipa bastiona sv.Josipa i bastiona sv.Terezije i iskop cjeline glavnog opkopa zapadne strane Tvrđe.

Zemljani nasipi bastiona podižu se iskopom zemlje iz glavnog opkopa u točnim tlocrtnim dimenzijama bastiona te u približno izvornoj visini. Bastioni se obnavljaju kao dio parkovne površine, kao elementi nove parkovske arhitekture, te u znak sjećanja na vladare 18. stoljeća (i graditelje Tvrđe) kojima su izvorno bastioni bili posvećeni carici Mariji Tereziji i caru Josipu.

2.) - Podizanje drvenog mosta preko ponovo iskopanog dijela glavnog opkopa Tvrđe pred nekadašnjim Valpovačkim vratima























2a - današnje stanje

cjelina 2

*kontaktni međuprostor između jezgre tvrđe
i prometnica na njenoj južnoj i istočnoj strani*

Nakon rušenja bedema Tvrđe na južnoj i dijelu istočne strane, te izgradnjom širokih prometnica u neposrednoj blizini, jezgra Tvrđe ostala je u svom zatečenom stanju nedefiniranog urbanog torza, u kojem su prema novim prometnicama gotovo sve rubne građevine, a osobito najistaknutije barokne vojarne, prvenstveno okrenute svojim začeljima. Dio vojarni na katu koji se izdizao iznad nekadašnjih bedema ima slikovite lučne trijmove, ali to samo još više naglašava izgled općeg provizorija, otkrivajući i prizemlja koja su izvorno bila zaklonjena bedemima.

- Prometnica probijena duž južne strane (današnja Europska avenija) ipak nije prešla preko tlocrtnog položaja nekadašnjeg bastiona na jugozapadnom uglu Tvrđe, bastiona sv.Josipa, nego je položena blizu vanjskog ruba njegove južne faze.
- Središnji i nekoć najveći bastion ne samo južne strane, nego i cijele Tvrđe, bastion sv.Leopolda presječen je blizu korijena, ali ipak je preostao dio prostora do nekadašnjeg spoja bastiona s kurtinama.
- Jugoistočnom bastionu sv. Inocencija prometnica je prešla preko manjeg dijela južne strane, ali je zato cesta probijena kasnije prema novom mostu na Dravu presjekla nekadašnji položaj bastiona dijagonalno i to tako da se samo križanje s Europskom avenijom poklopilo s nekadašnjim jugozapadnim uglom flanke bastiona, a na drugom (sjevernom) kraju nekadašnjeg položaja bastiona cesta dotiče nekadašnji ugaoni spoj s kurtinom u korijenu bastiona (točno na mjestu gdje je probijen i novi cestovni ulaz u Tvrđu).

Samo križanje dvije najvažnije nove gradske prometnice našlo se tako ne samo na mjestu dijela nekadašnjeg bastiona, nego i u neposrednoj blizini mjesta gdje se stoljećima prije izgradnje barokne tvrđave ulazilo u grad Osijek kroz njegova najvažnija jugoistočna srednjovjekovna gradska vrata.

Točni položaj srednjovjekovnih gradskih vrata moguće je utvrditi s nešto manjom preciznošću kartografskom analizom na položaju točno u dnu nekadašnjeg bastiona sv.Inocencija, ali je moguća i precizna lokacija za arheološko istraživanje, a zatim i prezentaciju temeljnih ostataka gradskih vrata s pripadajućim srednjovjekovnim i ranonovovjekovnim utvrđenjima.

Vrlo je indikativno da upravo smjerom položaja nekadašnjih srednjovjekovnih jugoistočnih gradskih vrata i danas od velikog križanja prometnica u Tvrđu vode dijagonalni pješački smjerovi, ali u stanju razorenog povijesnog urbanog tkiva oni su se ovdje pojavili kao neuređene zemljane staze preko "privremenih" travnjaka, ali i kao indikatori glavnih pješačkih smjerova. Osim na jugoistočnom (kao i također na jugozapadnom) nekadašnjem ulazu u Tvrđu, prisutni su također i na mjestu nekadašnjih Novih vrata Tvrđe, kao dijagonalni prečaci na mjestu zatrpanih dijelova nekadašnjeg glavnog tvrđavskog južnog opkopa.

Osim u svom početnom dijelu od križanja s Europskom avenijom do silaznog križanja u Tvrđu, odnosno (na drugoj strani) u Hornwerk, tj. na dijelu gdje cesta prema mostu prolazi preko nekadašnjeg bastiona sv. Inocencija, u preostalom dijelu trase do mosta na Dravi prometnica je u cjelini postavljena na novom visokom nasipu koji je zauzeo mjesto točno u pravcu i u širini nekadašnjeg opkopa između jezgre Tvrđe i

Hornwerka.

Iako je dio bedema južno od nekadašnjih istočnih, Carskih vrata (vrata cara Josipa II) porušen, te je ovdje, osobito nakon rušenja jedne vojarne, nastala najveća kaverna, a srušen je u cjelini i sjeveroistočni ugaoni bastion sv.Karla, dio ambijentalne vrijednosti očuvan je zahvaljujući činjenici da je polovina nekadašnje istočne tvrđavske kurtine (sjeverno od Carskih vrata) ostala očuvana (iako je danas još zatrpana u dijelu svoje nekadašnje visine). Ambijentalne vrijednosti osobito su dijelom rehabilitirane na sjeveroistočnom uglu, posebno u pogledu s mosta, nakon djelimične konzervatorske obnove očuvanog dijela bedema.

2b - prijedlog uređenja

1. - Južni kontaktni prostor između jezgre Tvrđe i Europske avenije sanira se na vrlo jednostavan način podizanjem zemljanog travnatog nasipa u točnoj tlocrtnoj dispoziciji nekadašnje dvije kurtine (istočno i zapadno od položaja bastiona sv.Leopolda), te kraćih odsječaka dijela pripadajućih dijelova bastiona do pješačke staze uz Europsku aveniju. Zemljani nasip izvodi se iskopom zemlje neposredno ispred kurtina, tj. djelomičnim iskopom nekadašnjeg južnog glavnog tvrđavskog opkopa u dijelu do pješačke staze uz Europsku aveniju. Zemljani nasipi kurtina i dijelom iskopani

opkopi tretiraju se kao travnata parkovska površina, odnosno kao zaštitna i ambijetalna sanacija preostalog urbanog tkiva Tvrđe.

Potrebna visina nasipa može se postići i u više koraka (usklađeno s obnovom gabarita nekadašnjih fortifikacija na zapadnoj strani Tvrđe), npr. podizanjem nasipa u visini od samo 2m, ali istovremeno i iskopom opkopa u istoj visini, dobiva se ukupni bedem na južnoj strani već u visini od 4 m., i.td.

2.) - Arheološko istraživanje cijelog prostora nekadašnjeg dna bastiona sv.Inocencija, otkopavanje srednjovjekovnog ulaznog prostora gradskih vrata s pripadajućim fortifikacijama.

U slučaju nalaza znatnijih ostataka, dostačnih za prezentaciju, ponovno otvaranje dijagonalnog pješačkog pravca kroz položaj srednjovjekovnih gradskih vrata i prezentacija pripadajućih arheoloških tragova.

Kao deponij zemlje arheološkog iskopa uspostaviti zemljani nasip nekadašnje sjeveroistočne strane bastiona sv.Inocencija (na suprtnoj strani cestovnog križanja te uređenje tog dijela bastiona kao povjesni podsjetnik na Papu Inocencija XI Odeschalchija (u čiju čast je bastion imenovan imenom sv.Inocencija) i njegovu iznimno važnu ulogu u oslobođenju Slavonije i Osijeka.

3.) - Iskop dijela istočnog opkopa između kurtine i nasipa ceste prema mostu na Dravi, do najniže kote koju određuje kosina nasipa ceste, odnosno do postizanja potrebna visine za probijanje prodora puta od Carskih vrata prema Hornwerku.

3.) - podizanje (u manjoj visini) nasipa zemlje u tlocrtnoj dispoziciji nekadašnjeg bastiona sv.Karla, kao ambijentalna sanacija sada neuređenog prostora između nasipa prema mostu i Tvrđe.

4.) - Arheološka prezentacija Carskih vrata, izgradnja svinutog drvenog mosta do prodora kroz ceste prema Hornwerku, probijanje i uređenje prodora kroz nasip, te spoj s Hornwerkom













Turističke informacije





3a - današnje stanje

cjelina 3

lineta pred vodenim vratima

Prostor neposredno ispred Vodenih vrata, jedinih očuvanih gradskih vrata Tvrđe, danas je samo zaravnjena travnata površina preostala između očuvanih dijelova zidina Tvrđe i šetališne površine uz dravsku obalu. Od vrata izravno prema obali vodi jedino pješačka staza, popločena betonskim pločama.

Iako se radi o ambijentalno izuzetnom prostoru, mjestu gdje se najizravnije očituje ovdje u najvećoj mjeri očuvani izvorni karakter Tvrđe, sadržan u njenom ključnom spoju baroknih fortifikacija i gradskog ambijenta okrunjenom zvonikom Franjevačke crkve, prostor je u urbanističkom smislu posve pasivan i neodgovarajuće uređen.

Nekada živi prostor ulaza u grad s rijeke i brodova koji su na obali ispred Vodenih vrata pristajali stoljećima, danas više ni na koji način ne podsjeća na tu svoju nekadašnju ulogu jednog od ključnih povijesnih (i funkcionalnih) prostora grada Osijeka i njegove povezaneosti s plovnom rijekom Dravom.

Zaravnjena travnata površina također dijelom prekriva (i vizuelno smanjuje) izvornu visinu bedema neposredno uz gradska vrata te duž cijele istočne strane bastiona sv.Eugena, a i gradska vrata samo su dijelom prezentirana jer im nedostaje pokretni mostić te lanci i mehanizam za podizanje (od kojih su preostali samo otvor, odnosno mjesto za podizni mehanizam i vratnice).

Izvorni nacrti Vodenih vrata te planovi tog dijela Tvrđe koji dokumentiraju izvorno stanje i procese promjena tijekom vremena, ukazuju ovdje na veliku vje-

rojatnost da je možda čak i obzid omanjeg kanala oko linete koja je stajala ispred Vodenih vrata preostao u manjoj ili većoj mjeri očuvan neposredno pod travnatom površinom. Na taj način i sama lineta u svojim bitnim elementima možda je očuvana pod zemljom u prostoru ispred vodenih vrata, te dalje u svom punom prostiranju do vrha istočne flanke bastiona sv. Eugena, budući da je izvorno iznad (i današnje) razine zemlje bio samo zemljani prsobran linete prema istočnoj i sjevernoj strani.

Linetu je projektirao sam Nicolaus Doxat de Demoret, glavni projektant svih fortifikacija na Granici u doba Princa Eugena Savojskog, "Austrijski Vauban" i supervizor gradnje Tvrđe u najvažnijem razdoblju njene integralne gradnje. Sama po sebi Doxatova lineta predstavlja malo, ali vrlo znakovito i funkcionalno ostvarenje genijalnog fortifikatora i prilog ukupnoj vrijednosti i bogatstvu osječkih fortifikacija.

Oba ova izvorna položaja mosta idealno odgovaraju usmjeravanju pristupnih staza, jedne uz zid bastiona prema zapadnom dijelu šetališta uz Dravu, a drugi uz istočnu stranu linete izravno prema obali.

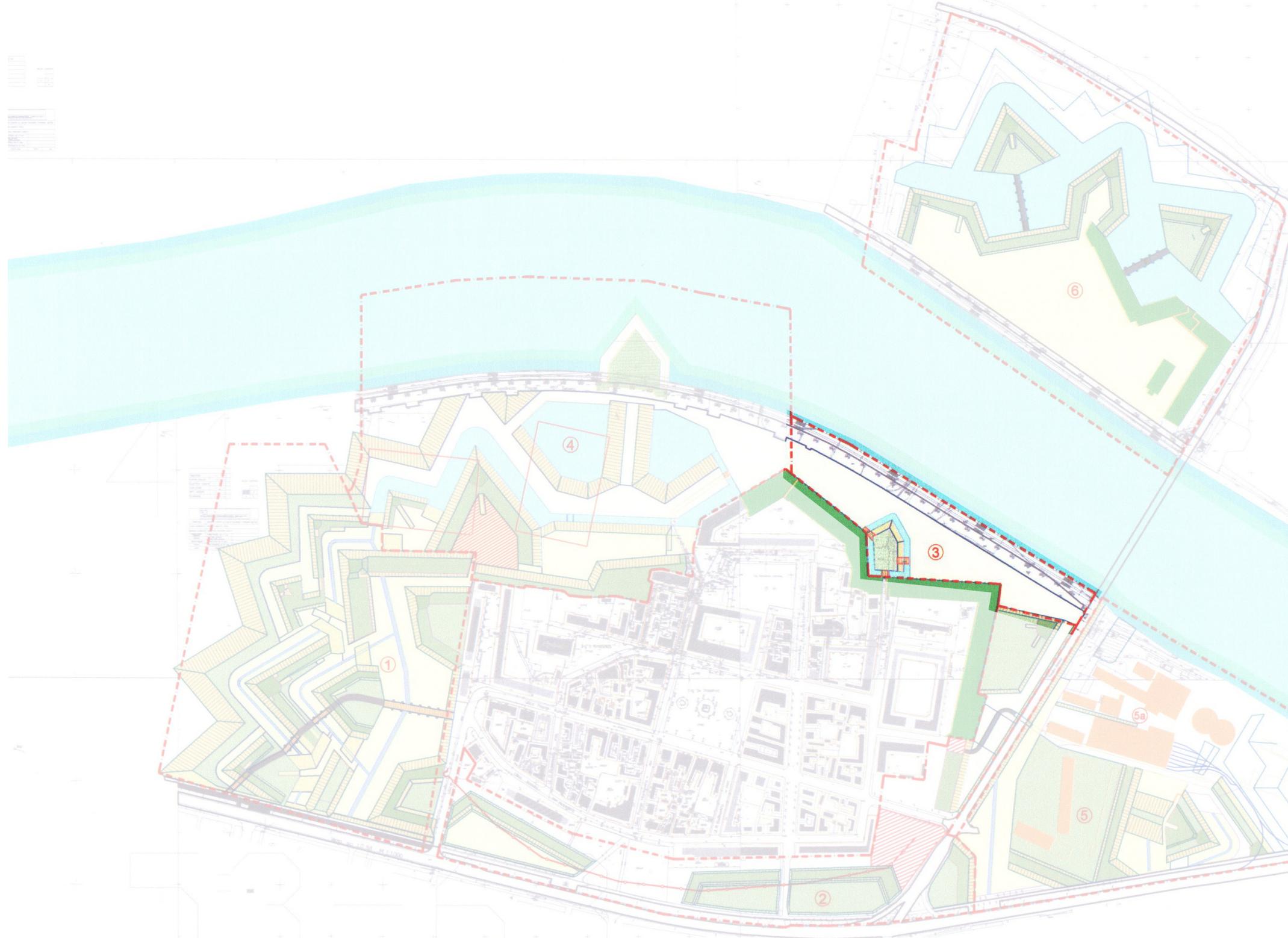
S unutrašnje strane obnovljenog zemljjanog prsobran linete moguće je također postaviti i klupe za odmor, informacijske ploče i dr. kao dio ulaznog predprostora u grad s rijeke, sa šetališta duž Drave, te osobito s brodova pristana na mjestu nekadašnje luke pred Vodenim vratima.

2.) - Postavljanjem pontonskog pristana s mostom za prihvat brodova na obali Drave neposredno pred Vodenim vratima osiguravaju se pretpostavke za obnovu povijesne funkcije Vodenih vrata kao glavnog ulaza u grad s rijeke. Pristan je moguće projektirati kao mjesto za pristajanje gradskih linijskih brodova duž Drave, mađugradskih putničkih ili izletničkih brodova (do Vukovara i Iloka), turističkih brodova, osobito prema Kopačkom ritu ili pak mjestu za prihvat Kruzera.

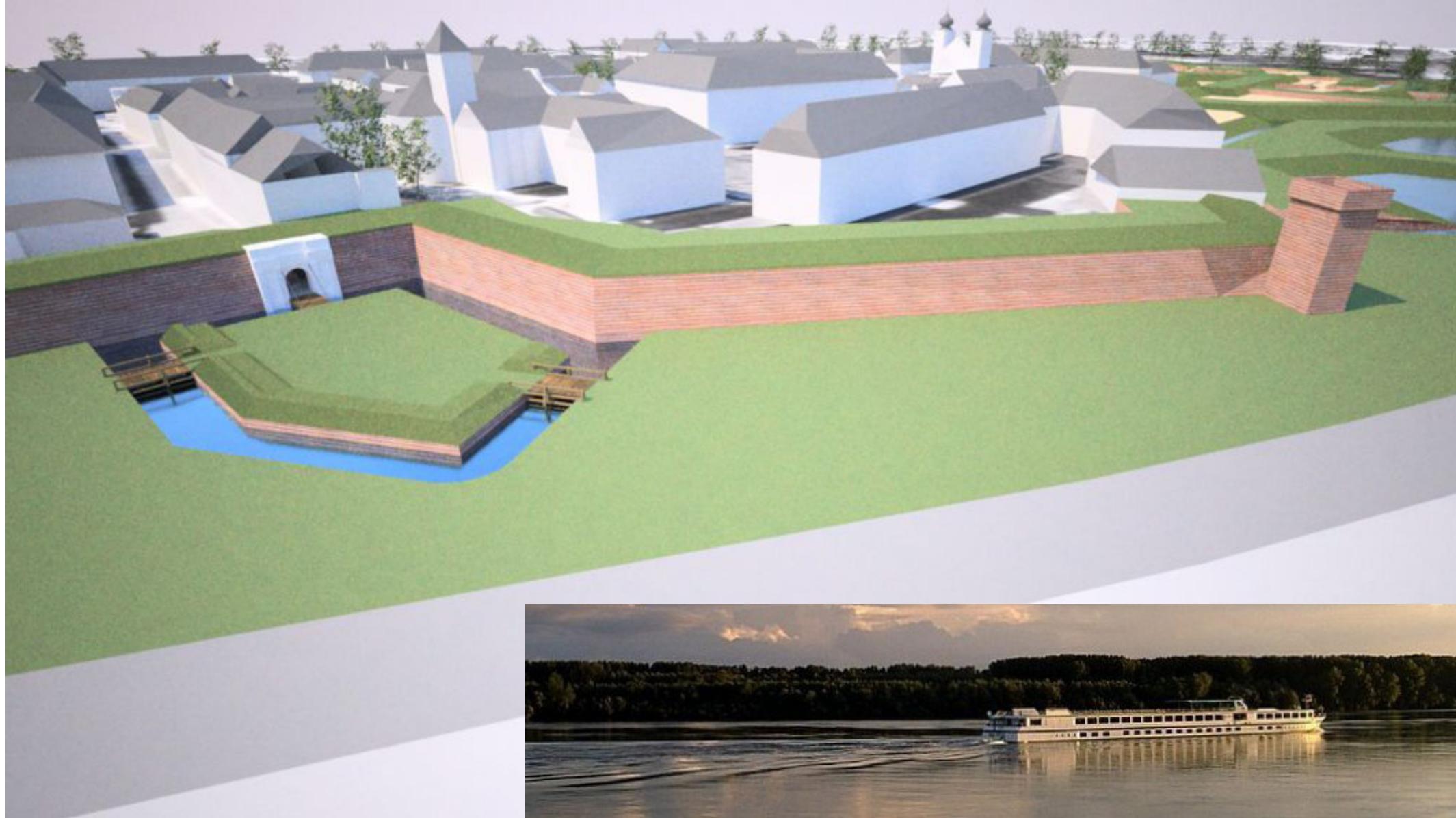
3b - prijedlog uređenja

1.) - Iskopom podzemnih ostataka zidova linete pred Vodenim vratima, njihovom eventualnom (u slučaju većih oštećenja) obnovom, te obnovom manjih zemljanih prsobrana i drvenih mostića, na jednostavan način bio bi vraćen izvorni povijesni ambijent u njegovoj punoj arhitektonskoj, ambijentalnoj, ali i obnovljenoj funkcionalnoj vrijednosti.

Osim podiznog mosta uz Vodena vrata, preko kanala oko linete postojala su još dva mostića, jedan uz zid bastiona sv.Eugena i drugi na istočnoj strani linete.





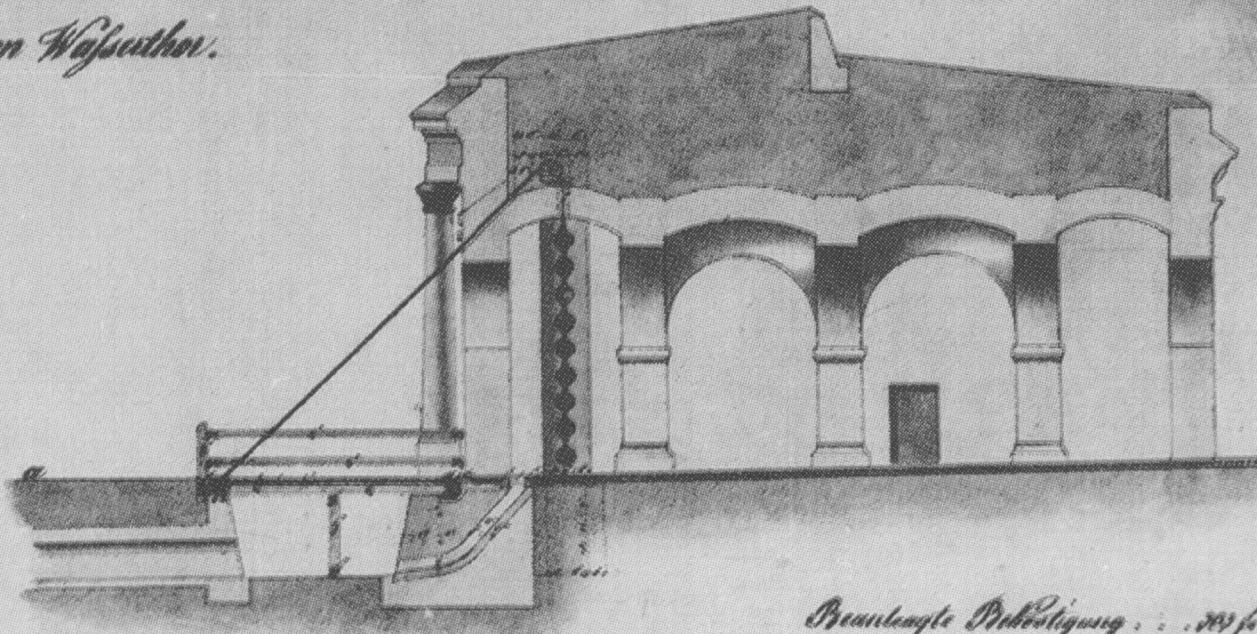
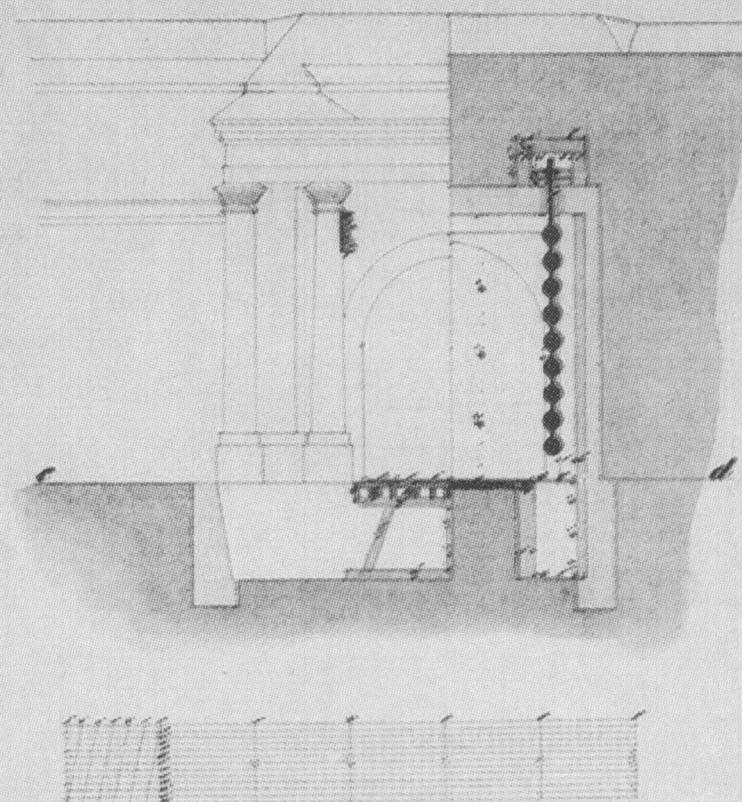


M. & K. Fustung Esseg.

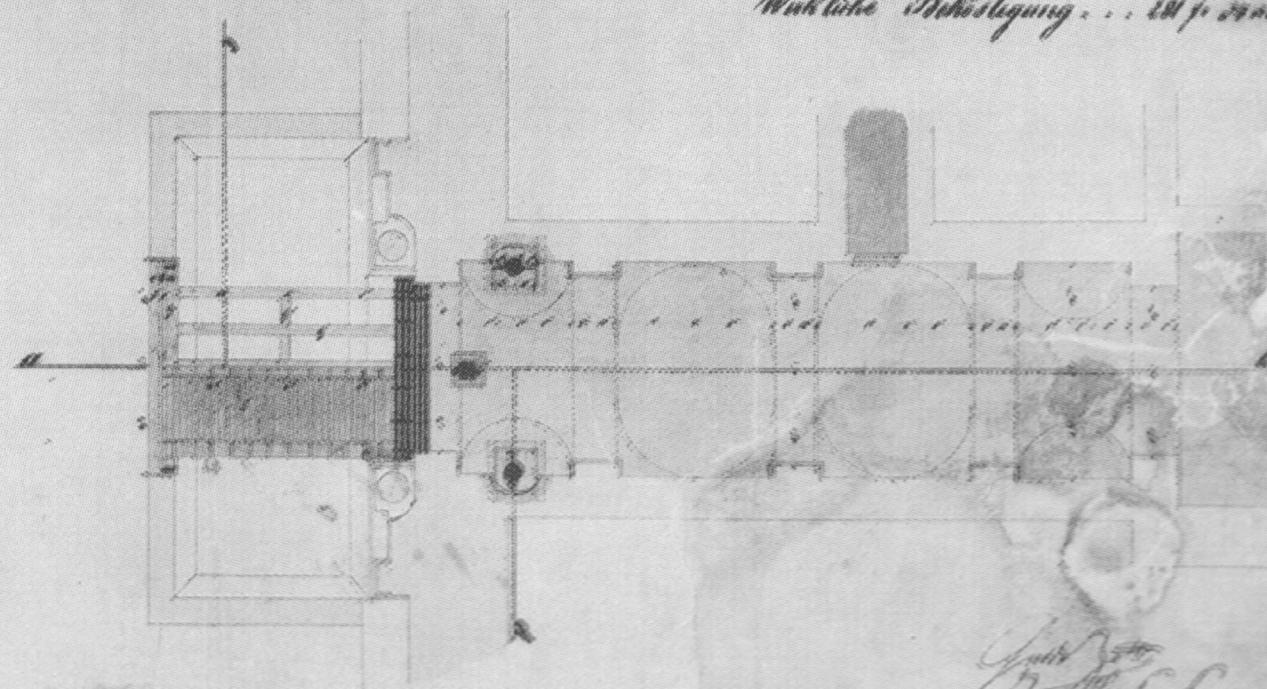
1846

Rapports-Plan

Über die Aufzuehvorrichtung für die Brücke am Wössentor.
welche im Jahre 1846 ausgeführt wurde.



Breite Länge Bekleidigung . . . 203 ft 00
Wirkliche Bekleidigung . . . 181 ft 29



P. Schmid

Gezeichnet
Durch Ausführung

4a - današnje stanje

cjelina 4

*niže tlo nekadašnjih kanala i jezera velike fleše
uz Dravu zapadno od bastiona sv. Eugena*

Zaravan između šetališta uz Dravu i Tvrđe zapadno od bastiona sv.Eugena, koja se nalazi na izrazito nižoj koti od preostale jezgre Tvrđe, danas je dijelom zauzeta površinama dva nogometna igrališta, ograđena ogradama, te uz njih izgrađenim arhitektonski i ambijentalno neodgovarajućim klupskim gradevinama. Površinu presjeca dijagonalno pješačka staza prema šetalištu uz Dravu koja iz Tvrđe izlazi na mjestu prodora kroz nekadašnji bedem u dnu zapadne strane bastiona sv.Eugena, a kroz isti prođor izlazi i asfaltirana cesta do parkirališta uz bedem bastiona, te neuređeni put u zaleđu nogometnih igrališta (kojim je omogućen i pristup automobilima do veslačkog kluba).

Neuređenost i nelogičnost položaja ne samo nogometnih igrališta nego i parkirališta uz bedem bitno pridonose i s ove strane Tvrđe, s Drave i šetališta uz nju, također općem utisku prostornog provizorija i urbanog torza Tvrđe (iako svakako u nešto manjoj mjeri nego s južne, istočne ili zapadne strane jezgre Tvrđe.

Zaravnjena površina nastala je početkom 80-tih godina 19. stoljeća, kada je prilikom regulacije Drave, kojoj je dotadašnje često promjenjivo korito uspostavljeno na regulacionoj liniji koja traje do danas, srušen bastion sv.Elizabete i jednja manja lineta zapadno do nje. Tada je zatrpan i kanal ispred bastiona i linete, te dva geometrizirana jezera odvojena nasipom koji je vodio do velike Fleše što je stajala na mjestu koje je nakon regulacije Drave ostalo unutar riječnog toka.

Zapravo je zbog regulacije bilo potrebno srušiti samo Flešu, a jezera su zatrpana jer su se našla iza novog nasipa u Dravu, a onda je posljedično nakon zatrpananja

kanala srušen i bastion sv.Elizabete.

Bastion sv.Elizabete nastao je na mjestu nekadašnjeg "Oštrog ugla", iznimno značajnog povijesnog mjesta srednjovjekovnog i zatim osobito Osmanskog Osječka, gdje je iz grada izlazio slavni Sulejmanov most preko Drave i močvara sve do Darde.

4.) - Izgradnja suvremene građevine dijelom na mjestu Velike Fleše nad Dravom kao prihvatnog informacijskog centra o Tvrđi, te o Kopačkom ritu, s jedinstvenom suvremenom staklenom oplatom stijenki uređenih tako da prime veliki akvarij s ribljim i biljnim svjetom Podravlja i Podunavlja

Uz građevinu moguće je urediti i pristan osobito za brodove do Kopačkog rita.

4b - prijedlog uređenja

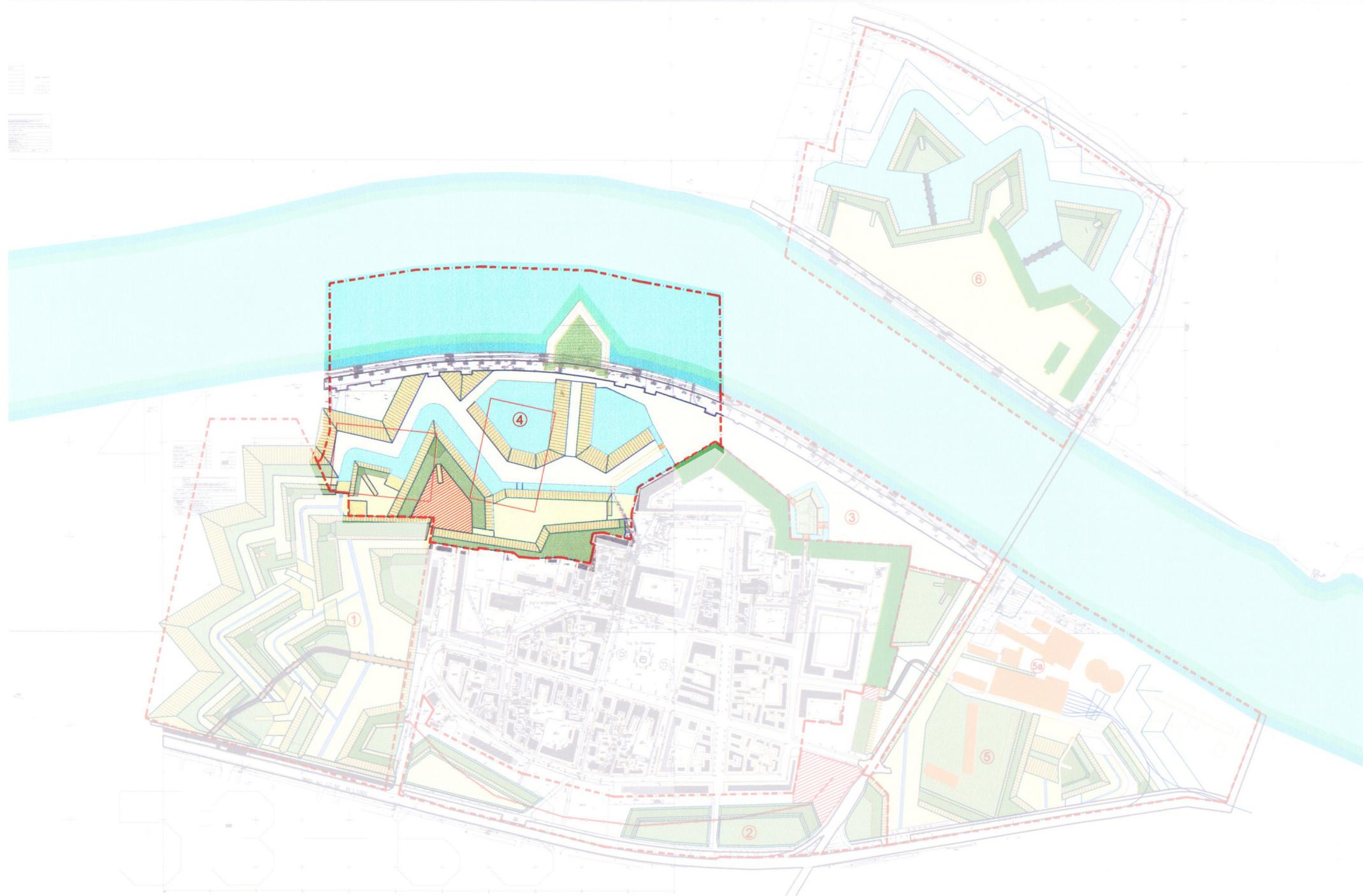
1.) - Iseljenje nogometnih igrališta na odgovarajući položaj na lijevoj obali Drave i uklanjanje svih građevina i drugih instalacija (ograda itd.) povezanih s igralištima.

2.) - Iskop istočnog od dva jezera u točnoj izvornoj geometriji, te dijela kanala uz bastion sv. Eugena povezanog s jezerom (uklanjanje parkirališta uz bastion i preorientacija sadržaja u kazamatima bastiona prema ulazima s unutrašnje strane bastiona).

Iskop ovog dijela cjeline moguće je izvesti i prije preseljenja nogometnih igrališta, pri čemu se kontinuitet pješačke staze uspostavlja drvenim mostićem preko kanala.

3.) - Nastavak iskopa geometriziranih kanala uz bastion sv. Elizabete i linetu, te obnova bastiona sv.Elizabete kao travnatog nasipa u tlocrtnoj geometriji i u visini određenoj kosinom nasipa, nakon uklanjanja nogometnih igrališta.

Uređenje ljetne pozornice u unutrašnjost bastiona sv.Elizabete.

















cjelina 5

prostor Hornwerka

5a - današnje stanje

Prostor izoliran snažnim gradskim prometnicama, Europskom avenijom na jugu i cestom prema mostu na Dravi sa zapadne strane, te Dravom na sjeveru, prostor Hornwerka, nekadašnjeg važnog dijela povijesne cjeline Tvrđe danas je daleko najzapošteniji povijesni prostor ne samo Tvrđe nego i središnjeg dijela grada Osijeka u cjelini. Taj urbanistički dragocjeni povijesni prostor predstavlja poveznici u kontinuitetu urbanog tkiva između Tvrđe i Donjeg grada, te nekadašnji istočni ulazni predprostor u pristupu Tvrđi. Unatoč velikoj zapuštenosti, njegovi su potencijali izvanredni, a fragmenti povijesnog prostora dovoljni da omogućuju djelomičnu rehabilitaciju povijesnog ambijenta, uređenje u skladu s vrijednošću fрагмената njegovog nasljeđa, a napose obnovu digniteta mjesta u važnom dijelu gradskog središta.

Degradacija Hornwerka nastupila je nakon donošenja odluke (1922.g.) da se u isto vrijeme kada je poslijе 1. svjetskog rata započelo rušenje fortifikacija Tvrđe ovdje izgradi gradska "Munjara i električni tramvaj". Munjara (električna centrala) izgrađena je 1926.g. na razrušenom sjevernom dijelu Hornwerka uz obalu Drave, dok su tramvajska spremišta i otvoreni prostori tramvajske remize (koji su kasnije i proširivani) postavljeni na zaravnjenom zemljишtu na istočnoj strani Hornwerka, koje je nastalo nakon rušenja preostalih zidina.

Od nekadašnjeg Hornwerka ipak su preostale dvije velike barokne visoke prizemnice (od kojih je južna porušena u svojoj istočnoj polovini).

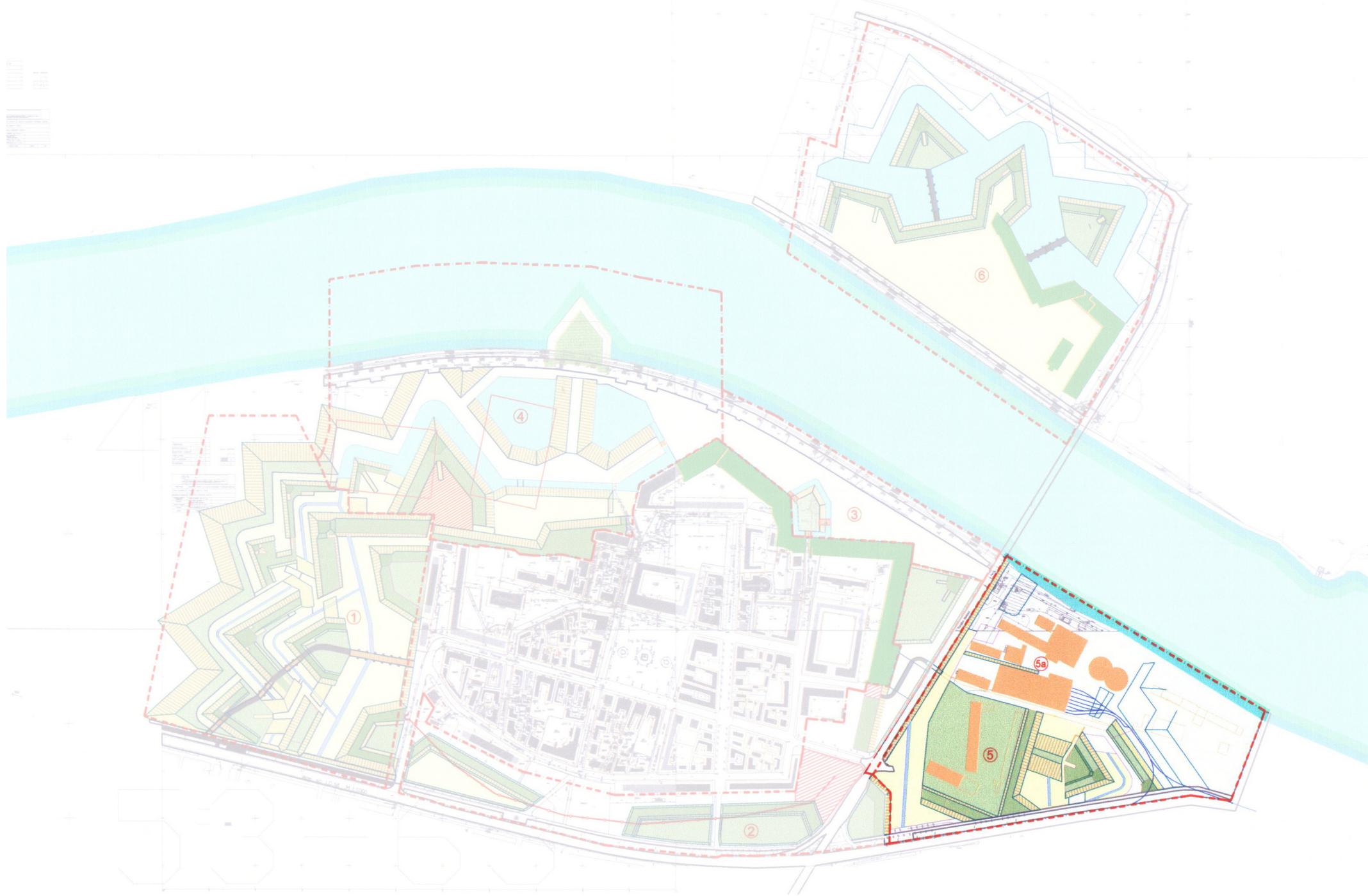
5b - prijedlog uređenja

1.) - Određivanje odgovarajuće javne namjene baroknim visokim prizemnicama preostalim u središnjem dijelu Hornwerka, njihovo uređenje, uz obnovu srušenog dijela južne prizemnice (prostor pogodan za alternativnu kulturu, klubove, radionice)

2.) - Uređenje okoliša baroknih prizemnica s djelomičnim iskopom opkopa na zapadnoj strani, prema cesti na most i bastionu sv. Inocencija (u ugлу križanja s Europskom avenijom), te djelomično uzdizanje nasispa i hortikulturno uređenje na južnoj i istočnoj strani, na mjestu nekadašnjih zidova Hornwerka.

3.) - Premještanje tramvajskog spremišta, garaža i radionica na odgovarajući prostor izvan središta grada i iskop dijela opkopa oko nekadašnjeg istočnog ravelina ispred istočne strane Hornwerka (moguća izgradnja javne garaže na mjestu ravelina).

4.) - Iseljenjem električne centrale njeni prostori arhitektonski vrijedne industrijske arhitekture mogli bi biti prenamijenjeni u kongresno - kulturni centar, muzej suvremene umjetnosti ili sl., na način koji je već potvrđen u većem broju sličnih slučajeva i u gradovima srodrne veličine. Jedno od takvih rješenja bitno bi pridonijelo potpunom preokretu u statusu ovog prostora, u revitalizaciji ukupnog prostora Tvrđe, te u funkcionalnom i sadržajnom povezivanju prostora Tvrđe s prostorom sveučilišnog Kampusa dalje prema istoku.









cjelina 6

Kronwerk

6a - današnje stanje

Prostor Kronwerka jedini je dio vanjskih fortifikacija Tvrđe na kojem su do sada obavljeni određeni radovi na uređenju fortifikacijske spomeničke cjeline, te obnovi pojedinih dijelova.

Na mjestu nekadašnjeg velikog sjevernog opkopa uređeno je parkiralište u geometrijskim okvirima opkopa, te je na taj način dijelom vraćena tlocrtna geometrija opkopa, s naznakom nekadašnja dva ravelina nasuprot kurtinama Kronwerka. Dijelom su zemljanim nasipom obnovljeni dijelovi bastiona i kurtine na zapadnoj strani, obnovljena je i privredna suvremenoj namjeni Barutana, te izgrađena nova kapela na središnjem bastionu.

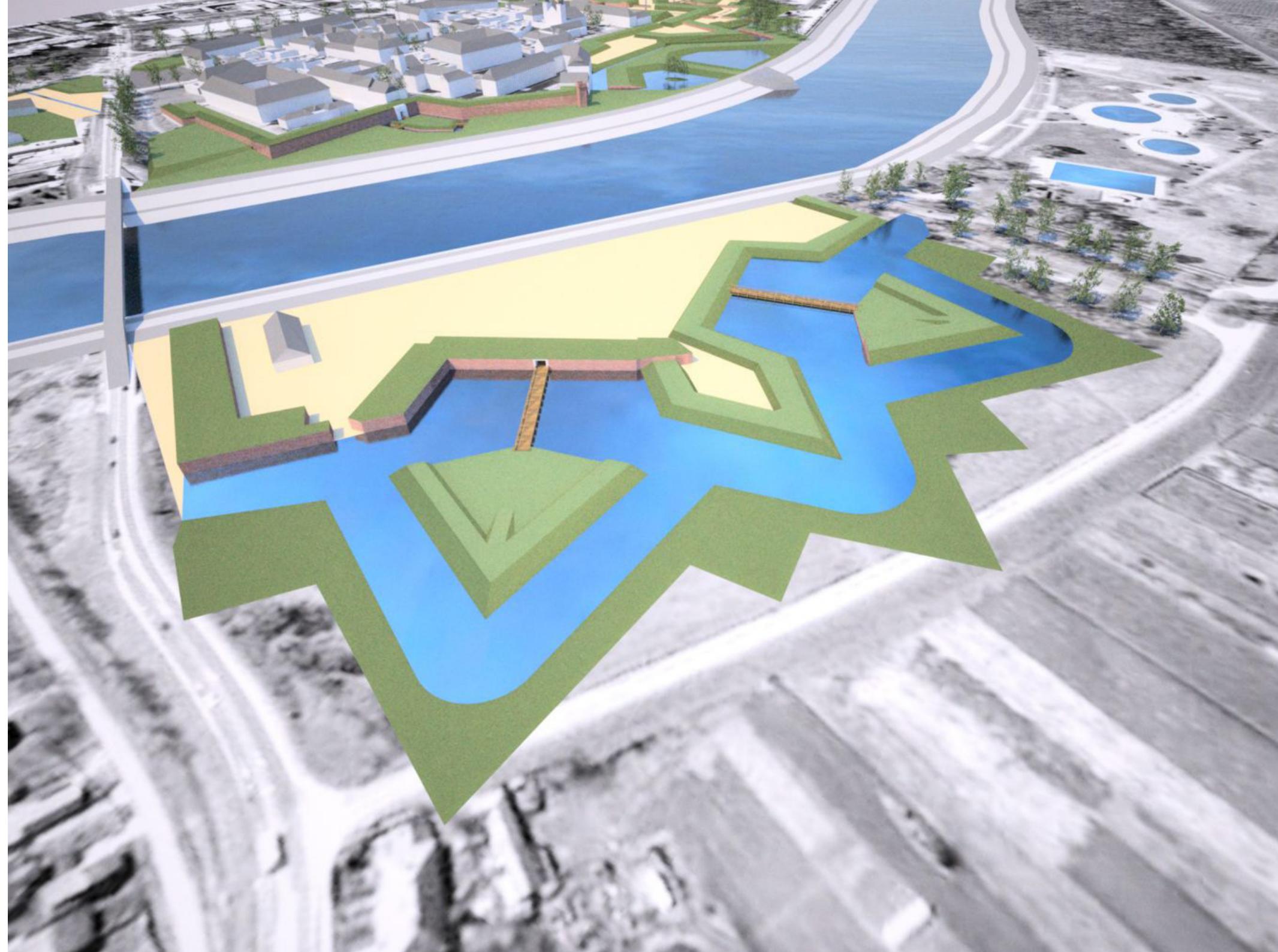
Uklanjanjem dijela vegetacije s prisobrana kazamatiranih dijelova utvrđenja smanjena je opasnost od nastavka postupnog urušavanja i daljnje degradacije tog dijela Kronwerka. Ipak, opće današnje stanje Kronwerka daleko je od zadovoljavajućeg.

6b - prijedlog uređenja

1.) - Središnja ideja rehabilitacije Kronwerka je u obnovi nekadašnjih opkopa kao velike ujezerene površine s dva ravelina oblikovanim kao dva otoka, koji su slikovitim drvenim mostovima spojeni s kurtinama Kronwerka, a u skladu s izvornim rješenjem. Na taj način Kronwerk bi postao u znatno većoj mjeri sastavni dio i nastavak rekreacijske zone na lijevoj obali Drave, s geometriziranom ujezerenom površinom pogodnom za rekreacijsko veslanje, ribolov i sl.

Pretpostavka za ponovni iskop opkopa Kronwerka je izgradnja novih parkirališta bliže sadašnjem središtu kupališno - rekreacijske zone.









autorski tim

Studio X, Zagreb, 2009.



autor studije:
Zlatko Uzelac, prof.

suradnici:
Dalija Muftić, dipl. ing. arh
Damjan Uzelac, aps. arh.