

Zlatko Uzelac
Margareta Turkalj Podmanicki
Valentina Slabinac

Vrata Roga (*Hornwerk Thor*) tvrđave Osijek, valorizacija i projekt prezentacije

Zlatko Uzelac
 Institut za povijest umjetnosti
 zuzelac@ipu.hr

Margareta Turkalj Podmanicki
 Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera Osijek
 Akademija za umjetnost i kulturu
 margareta.turkalj@uaos.hr

Valentina Slabinac
 Ured ovlaštene arhitektice Valentine Slabinac
 valentina.slabinac@inet.hr

Izvorni znanstveni rad/
 Original scientific paper
 Primljen/Received: 2. 5. 2018.

UDK
 725.96(497.5 Osijek)“17”
 DOI
<http://dx.doi.org/10.17018/portal.2018.5>

SAŽETAK: Istočni od četiriju ulaza u grad kroz glavni bedem baroknih fortifikacija Osijeka – Vrata Roga (*Hornwerk Thor*) bila su najveća osječka barokna gradska vrata, iako se u vrijeme gradnje kroz njih moglo doći samo na tvrđavski rog (*Hornwerk*), zatvoreno dodatno utvrđenje, najveće u vanjskom prstenu utvrđenja baroknog grada-tvrđave. Planirana potkraj 17. stoljeća, vrata su bila izvedena prema planu modernizacije osječkih fortifikacija iz 1712., u sklopu zahvata gradnje kazamatiranih bedema sjeveroistočnog ugla Tvrđe. Kad su na vanjskoj strani *Hornwerka* 1783. probijena nova vrata, ona su nazvana Vratima Roga, a stara vrata u glavnom bedemu prozvana su Donjogradskim jer se od tada kroz njih izravno moglo doći u osječki Donji grad. Vrata su porušena 1883. zbog prolaza gradskog tramvaja s konjskom vučom, a 1923. u velikom rušenju osječkih fortifikacija porušeni su i svi bedemi južno od njih, dok je u nekadašnjem opkopu pred vratima podignut nasip nove ceste do mosta preko Drave. Nakon arheoloških istraživanja temeljnih ostataka 2016., izrađen je projekt prezentacije vrata, kao novi ulazni i informacijski punkt za posjetitelje Tvrđe s novog parkirališta turističkih autobusa, predviđenog u prostoru nekadašnjeg *Hornwerka*.

KLJUČNE RIJEČI: *Osijek, barokne fortifikacije, Tvrđa, Vrata Roga/Donjogradska vrata, barokna arhitektura, kapela sv. Eleonore, Hornwerk, urbanističko-konzervatorski postupak*

U osječkim srednjovjekovnim, opekom zidanim gradskim zidinama što su grad opasavale nešto više od dva stoljeća, od 15. do kraja 17., na istočnoj strani grada (i na cijeloj južnoj) nisu postojali prolazi u zidu kroz koje bi se moglo ući u grad. Glavni ulaz u grad, utvrđena glavna gradska vrata – koja su se zvala i Velika vrata – stajala su na jugoistočnom uglu, u smjeru glavne ceste koja je na podunavskom putu s jugoistoka vodila u grad koji se razvio kao trgovačko središte na najpovoljnijem i posljednjem nizvodnom prijelazu preko rijeke Drave prije njezina ušća u Dunav.¹

Potez srednjovjekovnih zidina na istočnoj strani bio je od Velikih vrata do obale Drave dodatno utvrđen cilindričnim kulama ili polukulama, koje su oblikom i veličinom bile karakteristične za 15. i početak 16. stoljeća. One su, kao i zidine, bile zidane pretežito opekom, ali i kameonom, i pokrivene visokim i strmim stožastim krovovima, a kako se u Osijeku kule nisu izdizale iznad visine zidina, isticale su se u krajoliku posebno svojim krovovima. Na istočnom su potezu postojale tri kule. Sve tri bile su postavljene na vrhovima manje ili više izraženih prijeloma trase zida, što upućuje na 15. stoljeće kao vrijeme njihove

gradnje. Jedna kula stajala je blizu Velikih vrata i služila je prije svega za njihovu dodatnu obranu, dok je prema obali Drave, na istaknutom gradskom sjeveroistočnom uglu zida uz obalu rijeke, stajala ugaona kula koja je kontrolirala i prilaz u luku pred Vodenim vratima.²

Između tih dviju kula stajala je i treća, smještena na vrhu blaže istaknutog prijeloma trase zida, nešto bližeg sjeveroistočnom uglu nego kuli uz Velika vrata,³ što je ostalo vidljivo i u neznatnom pomaku tlocrta baroknih bedema. Ta je kula imala i ulogu obrane od mogućeg napada s osobito opasne uzvisine koja je stajala s istočne strane neposredno uz grad. Istaknuti i posve neobični brijeg, djelomično strmih stranica, koji je visinom i dvostruko nadvisivao visinu zidina, uzdizao se odmah iza suprotne strane obrambenog opkopa što se prostirao uz vanjsku stranu zida.

Opasnost od mogućeg napada s te uzvisine povećavala se usavršavanjem vatrenog oružja, a na kraju 17. stoljeća, kad je Osijek bez borbe napušten i posve očuvan 1687. dospio netaknut u ruke carsko-kraljevske vojske cara Leopolda I., ta je opasnost bila već vrlo kritična. S uzvisine je grad mogao uz pomoć tada suvremenih topova biti vrlo lako zauzet.

Ubrzo nakon što je carska vojska ušla u grad i mirno ga preuzela, izrađen je već iduće, 1688. godine plan primarnog poboljšanja osječkih fortifikacija; u njemu je rješenje problema uzvisine kod istočnog bedema bio jedan od prioriteta. Inženjer S. de Mesgregny predložio je uklanjanje uzvišenja i na tome mjestu izgradnju *Hornwerka* (tzv. „rogatog“ utvrđenja s dva prednja polubastiona koji podsjećaju na rogove, *Horn* = rog). Pri tome je novi *Hornwerk* zamišljen kao samostalno i izdvojeno utvrđenje, odvojeno od postojećih gradskih zidina samo jednim relativno uskim, zatečenim obrambenim opkopom, koji je bio približno jednake dubine kao visina gradskog zida, tek možda neznatno tada proširenim i produbljenim.⁴

Plan je prihvaćen, ali je pitanje u kojoj je mjeri u iduće tri burne ratne godine, kad su bojišta bila uglavnom prenesena daleko prema jugu, uklanjanje golemog zemljanog nasipa bilo i izvedeno. Ako je bilo započeto, novi *Hornwerk* vjerojatno nije bio posve izveden do 1691. godine, kad se nakon kratke i neuspješne desetodnevne opsade Osijeka bosanskih jedinica osmanske vojske pristupilo izradi novog, ambicioznijeg plana utvrđivanja Osijeka, koji je uključivao i novi plan *Hornwerka*, tlocrtno različitoga od prvotnog plana.

Novi plan izradio je glavni inženjer, voditelj gradnje (*superintendent*) fortifikacija za Ugarsku Mathias von Kaiserfeld. Realizaciji se pristupilo odmah, uz sudjelovanje više tisuća radnika i vojske koja se okupljala u Osijeku u pripremi za veliku bitku glavnih carskih vojski, koja je uslijedila 19. kolovoza 1691. kod Slankamena, a nastavljena je i nakon dobivene bitke, jer se nastavljao i rat.⁵ Kaiserfeld je u skladu s tadašnjim načelima protutopničke obrane

postavio na uglu grada, na mjestu gdje su do tada stajala glavna gradska vrata, novi, veliki zemljani bastion (predviđen za kasnije obzidavanje), a položaj južnog ulaza u utvrđeni grad pomaknuo je na novo mjesto, između toga ugaonog bastiona i srednjeg od tri nova bastiona predviđena za gradnju na južnoj strani grada. To su bila tada i jedina planirana gradska vrata na cijeloj kopnenoj strani, jer je bilo predviđeno dokidanje drugih starih kopnenih vrata prema zapadu (Valpovačkih vrata), kao što su i prema obali Drave od dotadašnjih dvojih starih vrata ostavljena samo jedna – Vodena vrata, na mjestu starih.⁶

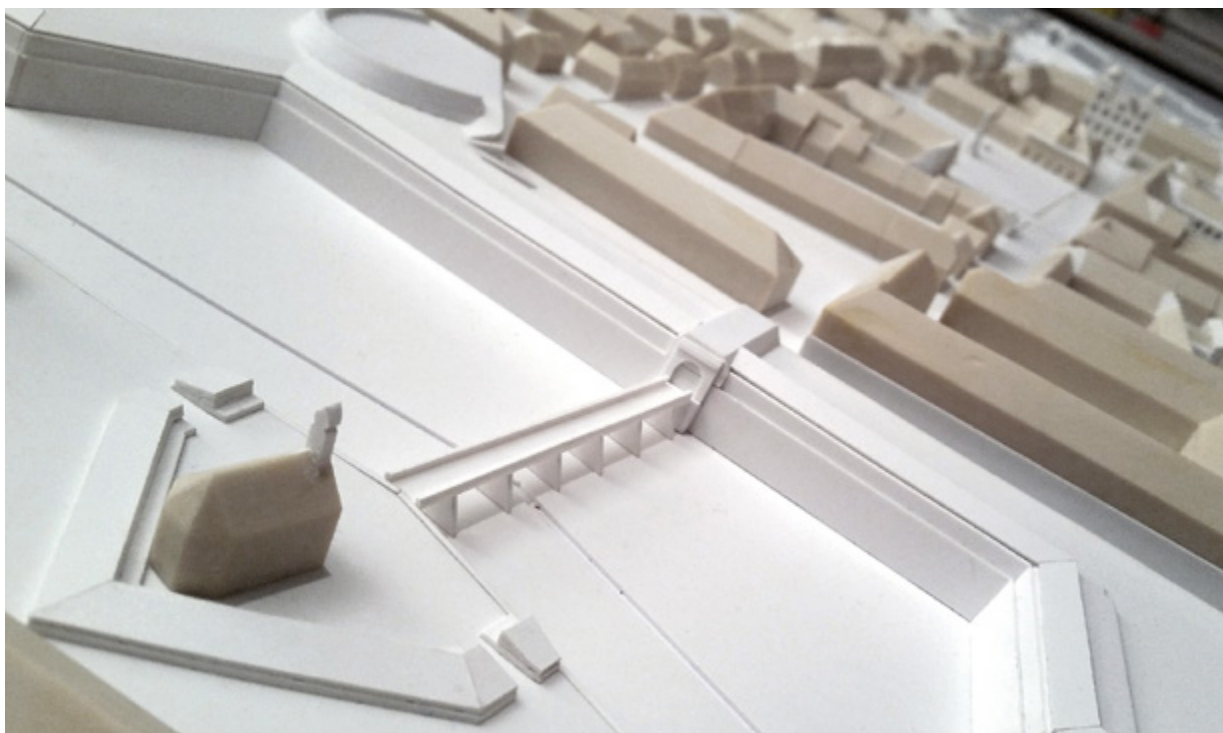
Vrata Roga

Ideju o *Hornwerku* ispred istočnog bedema Kaiserfeld je prihvatio, ali je opkop između bedema i *Hornwerka*, kao i cijeli glavni opkop novih fortifikacija, predvidio u većoj širini i dubini. Uz to je pred postojećom trasom bedema bliže dravskoj obali postavio polubastion (nazvan poslije bastion sv. Karla), također najprije u obliku zemljanog nasipa. U skladu s tim projektirao je i tlocrtni oblik *Hornwerka* koji se razlikovao od Mesgregnyjeva prijedloga, pri čemu je u odnosu na prvi projekt iz 1691., u konačnoj razradi i poboljšanju svojega rješenja u novom projektu iz 1693., *Hornwerk* bio formom i veličinom prilagođen povećanoj širini i dubini opkopa.⁷

Za razliku od Mesgregnyja, koji je *Hornwerk* ostavio kao zasebni „otok“, jer je od starog bedema bio odvojen samo postojećim starim, razmjerno uskim i plićim opkopom (koji je dubinom, ipak, dosezao visinu gradskog zida),⁸ Kaiserfeld je predvidio spajanje *Hornwerka* mostom. Opkop između njega i glavnog bedema dosegaio je veliku širinu, dok je dubina bila zamišljena tako da opkopom „proteče Drava“, pa je to povezivanje dobro procijenio kao nužno.

Mathiasa von Kaiserfelda tako možemo smatrati idejnim začetnikom mosta na *Hornwerku* i novih Vrata Roga u glavnom bedemu, kroz koja se preko mosta dolazilo na to vanjsko utvrđenje. Smještena u sredini istočne kurtine, to su bila treća vrata u glavnom bedemu prema Kaiserfeldovim projektima osječkih fortifikacija, ali za razliku od kopnenih Novih vrata i Vodenih vrata prema Dravi, ona nisu bila prolazna, nego su vodila samo na tvrđavski rog, najveću od vanjskih utvrda u prstenu osječkih fortifikacija (do gradnje *Kronwerka* na suprotnoj strani Drave, što će uslijediti nešto kasnije).

Nakon pogibije Kaiserfelda 1693., realizaciju projekta vodio je njegov dotadašnji pomoćnik ing. Caspar Dörck, koji je od 1703. preuzeo gradnju Petrovaradina, a u Osijeku ga je naslijedio ing. Jean Petis de la Croix. Sudeći prema Izvještajnom planu o izvršenim radovima do 1710., na kojem su Vrata Roga ucrtana s karakterističnim paralelnim hodnikom sa sjeverne strane, moglo bi se zaključiti da su bila do tada već izgrađena. No ona su ucrtana u bedemu koji je tada, kao zemljani nasip, bio jednake



1. Vrata Roga (kasnija Donjogradska vrata), most i vojnička kapela sv. Eleonore, detalj makete M. Ambroša
Horn Gate (later Lower Town Gate), bridge and military chapel of St. Eleonor, detail of the model by M. Ambroš

širine kao i na onim mjestima na kojima su bila i Nova i Vodena vrata, pa se može pretpostaviti da su bila izvedena kao i Nova vrata samo u parapetu, odnosno kao prolaz kroz nasip. Upravo iz te, 1710. godine, kad je nad Novim vratima bio izgrađen svod i kad je također počela gradnja Vodenih vrata, potječe podatak da su na ulazu u *Hornwerk* – zatvorena „nepotrebna vrata“.⁹

Kako Vrata Roga poslije nalazimo izvedena u znatno većoj dužini od Novih i Vodenih vrata, odnosno u dužini koja je povezana s arhitekturom kazamata, očito je da je njihova gradnja bila povezana s kasnijim proširenjem bedema na istočnoj strani, odnosno s gradnjom kazamata.

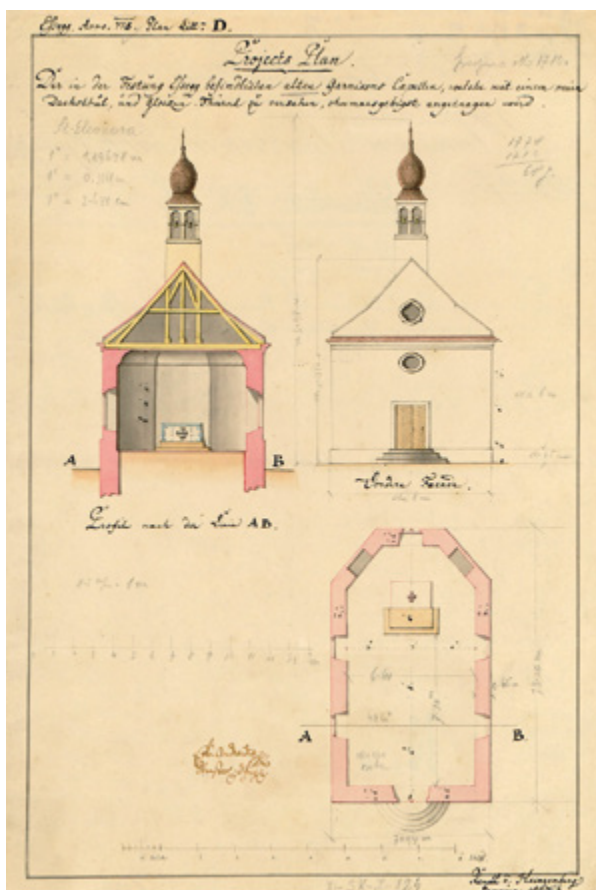
Kad je nakon zastoja u dinamici gradnje osječkih fortifikacija princ Eugen Savojski početkom 1710. u Osijek poslao generala Beckersa sa zadatkom da pokrene gradnju, ona je bila nastavljena na temelju postojećeg Kaiserfeldova plana. No već iduće godine, 1711., pristupilo se izradi novoga plana, čiji je autor ing. Jean Petis de la Croix. On je do 1712. izradio nekoliko varijanti, o kojima je odlučivalo Dvorsko ratno vijeće, odnosno princ Eugen. Usvojeni plan bio je cjeloviti projekt modernizacije fortifikacija, ali i regulacije ulica i trgova baroknoga grada-tvrđave (koja je do tada već uglavnom bila izvedena).

Konačnim planom iz 1712. bila je predviđena gradnja kazamata u dijelu bedema sjeverno od Vrata Roga sve do ugla prema Dravi te dalje do Vodenih vrata, a taj veliki građevinski pothvat potom je bio i izveden idućih godina. Tlocrtni položaj arhitekture vrata nije usklađen u istom paralelnom ritmu zidova kazamata, a između njih i prvog

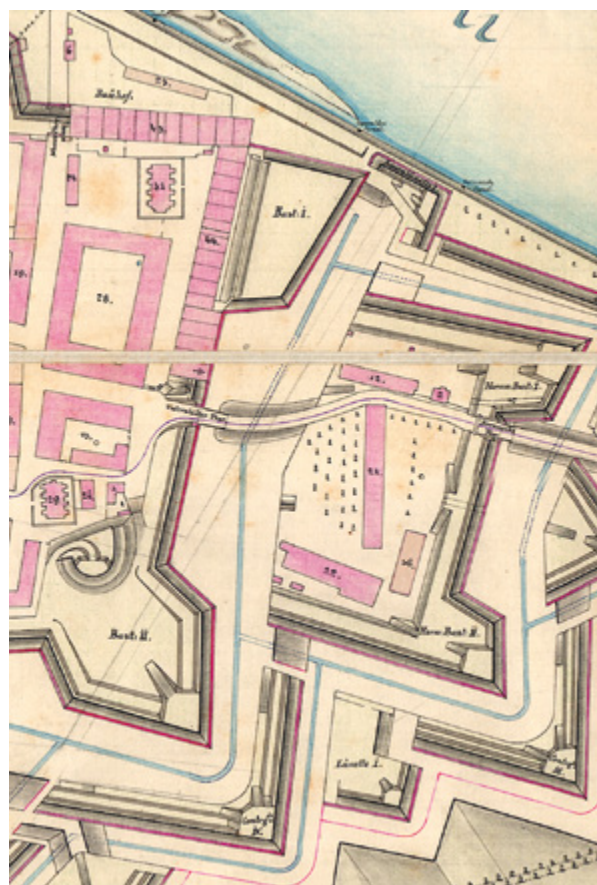
kazamata preostao je poveći prostor ispunjen samo zemljom, ali drugi arhitektonski elementi, posebno sama usklađena dužina vrata, upućuju na povezanost projekta arhitekture vrata s arhitekturom kazamatiranog dijela kurtine sjeverno od njih.

Do 1710. bio je izveden vjerojatno samo nenadsvedeni, i nešto kraći, prolaz kroz bedem na mjestu predviđenih vrata te drveni most preko opkopa i sam *Hornwerk*, ali čini se bez drugih sadržaja na njemu. Zidanje vrata prema novom projektu uslijedilo je nakon 1715., zato što su ona do tada nekoliko godina bila privremeno zatvorena i zato što su na *Hornwerku* vjerojatno najkasnije tijekom te godine sagrađene tri prizemne zgrade vojarni. Nasuprot tome, južna gradska vrata, nazvana Nova vrata, počela su se graditi nešto ranije i dovršena su 1710. Tada je na mjestu srednjovjekovnih vrata počela i gradnja novih Vodenih vrata, koja su bila dovršena iduće, 1711. godine, a počelo je i intenzivno obzidavanje cijeloga glavnog bedema.

Gradnja kazamata u sjeveroistočnom uglu trase bedema, koja je bila predviđena De la Croixovim planom, počela je 1715., a dovršena je do 1719.¹⁰ U tom vremenu, u sklopu cjeline, bila su izgrađena i Vrata Roga. Njihovu gradnju, kao i gradnju kazamata, vodio je ing. Johann Friedrich von Heisse, koji je kao mladi inženjerijski poručnik od 1713. preuzeo vodstvo gradnje u Osijeku, sve do 1736., kad je u Osijeku i umro, a moguće je, pa i vrlo vjerojatno, da je taj „plemeniti majstor ratnog graditeljstva“, kako ga je nazvao general Maksimilijan Petraš, izradio i projekt



2. Projektni plan obnove kapele sv. Eleonore iz 1778. godine (fond Nacionalne i sveučilišne knjižnice u Zagrebu, XI-SK-J-124)
Project layout for the reconstruction of the Chapel of St. Eleonor from 1778 (National and University Library fund in Zagreb, XI-SK-J-124)



3. Plan dijela Osijeka iz 1884., s Hornwerkom i Donjogradskim vratima nakon probijanja trase tramvaja 1883. (Ministarstvo kulture RH, Konzervatorski odjel u Osijeku)
Map Osijek with Hornwerk and Lower Town Gate from 1884. Tramway route was built in 1883 (Ministry of Culture of the Republic of Croatia, Conservation Department in Osijek)

vrata prema okvirnom planu Jeana Petisa de la Croixa, kao i drugih vojnih građevina, posebno na *Hornwerku*.

U planu iz 1712. Jean Petis de la Croix je, prema programu koji mu je zadao general Beckers, na *Hornwerku* predvidio gradnju triju prizemnih kuća za vojarnu, Veliku vojarnu *Hornwerka* u sredini te s južne strane Malu vojarnu *Hornwerka*, a sjeverno Inženjerijsku vojarnu.¹¹ Smještene su paralelno s kurtinama, a na sredini preostalog prostora u sklopu toga kompleksa planirana je već tada i vojnička kapela, koja je pročeljem bila okrenuta mostu i pročelju Vrata Roga na suprotnom kraju mosta. Kuće za vojarnu podignute su 1715., kao drvene gradnje od hrastovine, očito u sklopu vrlo zahtjevnih priprema za rat (koji je uslijedio već 1716. – 1718.), pa su dvije od njih bile predviđene za (ratnu) vojnu bolnicu.¹² Gradnju kompleksa vodio je nesumnjivo ing. Fridrich von Heisse, koji je vjerojatno izradio i projekte. Vojnička kapela pripadala je planiranoj cjelini kompleksa, pa je možda sagrađena u sklopu navedenih ratnih priprema ili možda nakon završetka rata. Bila je razmjerno velika i imala je posve izuzetan titular, posvećen sv. Eleonori.

Ti novi sadržaji na *Hornwerku* opravdali su njegovo povezivanje mostom preko opkopa, a nova tvrđavska vrata u glavnom bedemu, s oblikovno odmjerenim, ali reprezentativnim pročeljima pridonijela su reprezentativnosti cijelog ambijenta (sl. 1). Reprezentativnosti je posebno pridonosila os razmjerno velikog drvenog mosta, građenog u konačnici na zidanim nosačima. Na zapadnoj strani mosta bilo je vanjsko pročelje vrata u bedemu grada-tvrđave, a na drugoj je dominiralo jednostavno, ali vrlo skladno pročelje vojničke kapele.

Izgrađena u sklopu širokog, kazamatiranog dijela istočnog bedema, Vrata Roga bila su – najveća gradska vrata u Osijeku! Znatno su dužinom nadmašivala Nova i Vodena vrata, a bila su i nešto veća od gotovo u isto vrijeme građenih Valpovačkih vrata. Kao da se u njihovoj gradnji odražavao duh vremena iz onih godina u kojima su bila građena, a koje su bile posebno obilježene trijumfalnim pobjedama princa Eugena Savojskog u bitkama pred Petrovaradinom, Temišvarom i Beogradom, u pobjedničkom ratu s Osmanskim carstvom 1716. – 1718.



4. Izgled prostora Donjogradskih vrata 2016. (snimila V. Slabinac)
Lower Town Gate area in 2016 (V. Slabinac)

Paradoksalno je pri tome da su ta vrata vodila samo do neprolaznog i isključivo vojničkog tvrđavskog roga, svojevrsnog zasebnog utvrđenog „otoka“, koji je u Osijeku bio relativno malih dimenzija i na kojemu je bilo samo nekoliko manjih vojničkih sadržaja, od kojih je svakako bila najvažnija vojnička kapela, kao i tri omanje vojarne u do danas (odnosno dijelom, donedavno) uglavnom fragmentarno očuvanim dvjema prizemnicama.

Kapela sv. Eleonore

Kapela sv. Eleonore, nekad smještena na *Hornwerku*, zanimljiva je zbog vremena svoje gradnje, oblikovanja, kao i titulara, odnosno zaštitnice kapele.

Naime, kapela je planirana od samih početaka ideje i realizacije *Hornwerka* prema projektu inž. Jeana Petisa de la Croixa. To nam potvrđuje *Prihvaćeni plan izgradnje vojne tvrđave u Osijeku* iz 1712. godine, na kojem je kapela već ucrtana¹³ kao i njezin središnji smještaj na *Hornwerku*, točno u osi mosta koji je vodio izravno do kapele. S obzirom na to da je građevina ucrtana na planu tvrđave iz 1712., a najvjerojatnije i izgrađena do 1716. godine,¹⁴ njezin projekt možemo datirati u vrijeme prije gradnje crkve Preslavnog Imena Marijina u osječkom Donjem gradu (1714.), kao i prije franjevačke crkve u Tvrđi, koja je započeta 1709. godine, ali završena tek 1732. godine. Prema tome, kapela sv. Eleonore jedna je od najstarijih sakralnih novogradnji na području Osijeka i najstarija u osječkoj Tvrđi.

U skladu s njezinim ranim nastankom, možemo promatrati i njezine prostorno-oblikovne karakteristike. Kapela je bila jednobrodna longitudinalna građevina s brodom i svetištem u istoj širini te s poligonalnom apsidom. Međutim, suvremenija, barokna obilježja davao joj je zrcalni svod kojim je bila svodena u unutrašnjosti, osvjetljenje velikim

prozorskim otvorima (po dva para prozora u brodu i jedan prozor u tjemenu apside) te pročelje, čija je jednostavna, ali skladna raščlamba koncentrirana u njegovoj glavnoj osi, a tvore je pravokutni otvor vrata i horizontalno položen ovalni okulus u donjem dijelu pročelja. Iznad profiliranog vijenca, trokutasti zabatni dio pročelja u središtu krasi drugi okulus koji se ističe svojim razvedenim oblikom. Razlika u oblikovanju gornjeg i donjeg okulusa možda se može pripisati i kasnijoj intervenciji na kapeli 1778. godine, kad je i datiran zasad jedini poznat nacrt kapele (sl. 2), nastao prilikom izrade novog krovista i drvenog zvonika koji se izdizao iz krova crkve. Zvonik je u gornjem dijelu bio rastvoren parom lučnih otvora u kojima su bila smještena zvona te završen jajolikom lukovicom pokrivenom šindrom sa šiljatim vrhom.

Naposlijetku, zanimljiva je posveta kapele sv. Eleonori, gotovo nepoznata na našim područjima. Čini se da se posveta toj englesko-francuskoj kraljici (i poslije svetici) može promatrati u drugom, povijesno-političkom kontekstu. Naime, inženjer Jean Petis de la Croix, prema čijem se projektu nastavila graditi osječka Tvrđa, planiranje novog rješenja osječkih fortifikacija počeo je 1711. godine, u vrijeme kratke vladavine carice Eleonore Magdalene Theresie (1655. – 1720.), koja je 1711. godine, nakon iznenadne smrti sina – cara Josipa I. i do povratka njegova brata Karla iz Španjolske, odnosno njegova proglašenja za cara Karla VI., preuzela vođenje Svetog Rimskog Carstva.¹⁵ Nakon povlačenja s trona, Eleonora se vratila svojim starim obavezama – posvećenosti molitvi i karitativnom radu, naročito sa siromašnima i bolesnima.¹⁶ U tom se smislu može shvatiti posveta kapele caričinoj imenjakinji sv. Eleonori i smještaj kapele uz zgradu bolnice na *Hornwerku*.

Garnizonska i bolnička kapela sv. Eleonore srušena je do 1783. godine, zajedno sa skladištima, pri gradnji novih



5. Arheološki ostaci Vrata Roga (kasnijih Donjogradskih vrata) (Crtež je izradila V. Slabinac na temelju arheološkog izvještaja za potrebe izrade Idejnog rješenja urbanističko-konzervatorske prezentacije Donjogradskih vrata) *Archaeological remains of the Horn Gate (later Lower Town Gate) (Drawing by V. Slabinac based on the archaeological report for the conceptual design of the urban and conservation presentation of the Lower Town Gate)*

vrata na istočnoj strani *Hornwerka* – Carskih vrata posvećenih caru Josipu II.,¹⁷ kad je *Hornwerk* postao prolazni prostor prema Donjem gradu.

Vrata Roga 1783. mijenjaju naziv u Donjogradska vrata

Nakon sedam, odnosno sedam i pol desetljeća od gradnje Vrata Roga, na istočnoj kurtini *Hornwerka*, neposredno uz sjeverni polubastion, 1783. probijena su nova vrata. Ona će sada biti nazvana Vrata Roga, ali i Carska vrata, u čast cara Josipa II. Probijanjem tih vrata *Hornwerk* je postao prolazni prostor kroz koji se moglo ići izravno u Donji grad, pa su stara vrata u istočnoj kurtini glavnog bedema Tvrđe, koja su se dotad nazivala Vrata Roga, tada nazvana Donjogradska vrata (*Unterstadter Thor*).

Stotinu godina poslije i jedna i druga vrata bit će srušena zbog prolaza gradskog konjskog tramvaja, koji je počeo voziti u rujnu 1883. (sl. 3), nekoliko godina nakon što je inž. Kajetan Kresnik 1880. donio arhitektonsku snimku svih osječkih tvrđavskih vrata, pa tako i njih (sl. 6). Vrata u glavnom bedemu upisao je na planu prema nazivu koji su nosila u to vrijeme, a već do tada stotinu godina unatrag – Donjogradska vrata.

Četiri desetljeća nakon rušenja vrata, u velikom rušenju osječkih fortifikacija 1923., porušen je i dio kurtine južno od nekadašnjih vrata, kao i jugoistočni bastion, koji je nazivom bio posvećen uspomeni pape Inocenta XI. Odeschalchija. Na njegovu mjestu smješteno je najveće križanje novoprobijenih gradskih prometnica, u koje je iz porušenih nekadašnjih Donjogradskih vrata premještena i tramvajska pruga novoga električnog tramvaja. Nekadašnjim opkopom prema, tada također porušenom i razvaljenom, *Hornwerku* provučena je trasa ceste za Baranju na nasipu prema mostu, pa je opkop zatrpan visokim nasipom prometnice.

Od tada do danas, gotovo cijelo jedno stoljeće, posve razvaljeni i teško devastirani ambijent nekadašnjih Donjogradskih vrata ostao je opustošeni prostorni i urbanistički provizorij, kojemu nisu dodane nikakve nove vrijednosti, nego je ostavljen posve zapušten i zaboravljen (sl. 4).

Arheološka istraživanja

U ljeto 2016. arheološki su istraženi temeljni ostaci Donjogradskih vrata (sl. 5).¹⁸ Pokazalo se da su preostali

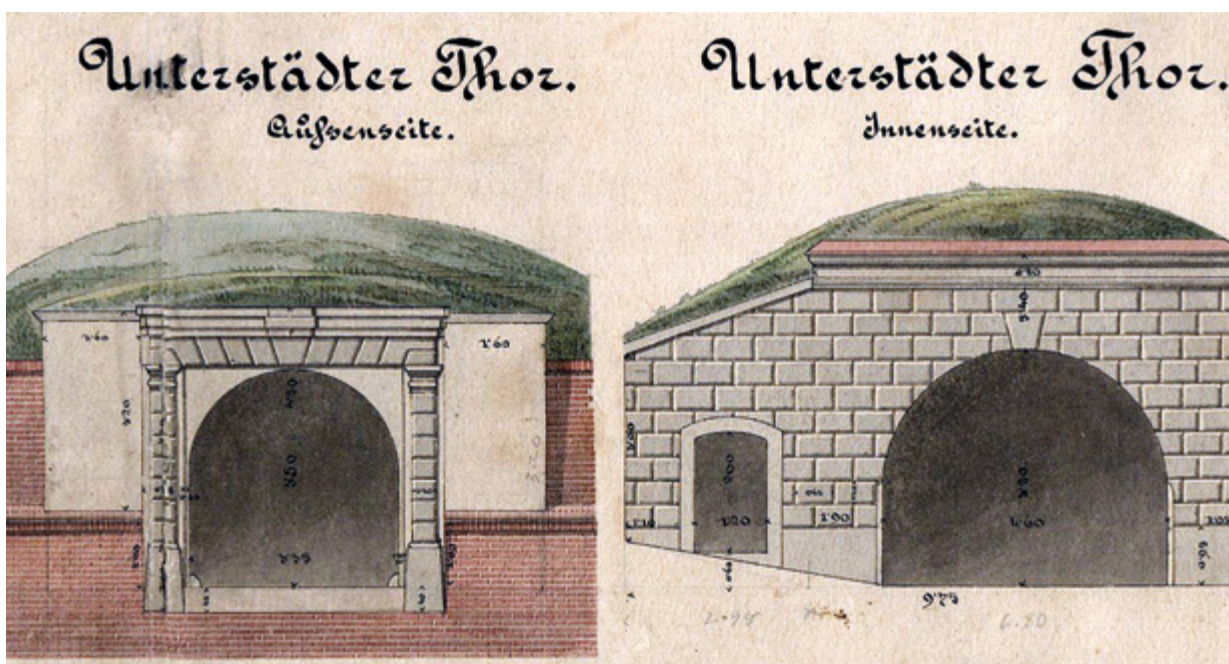
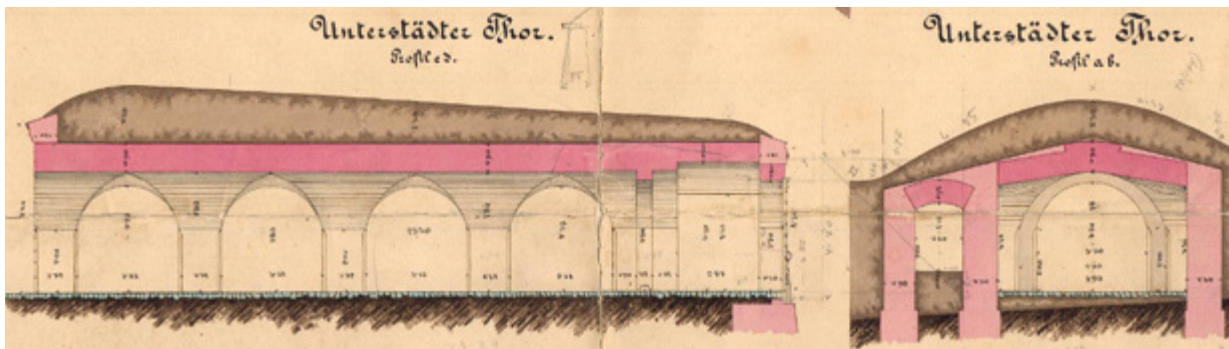
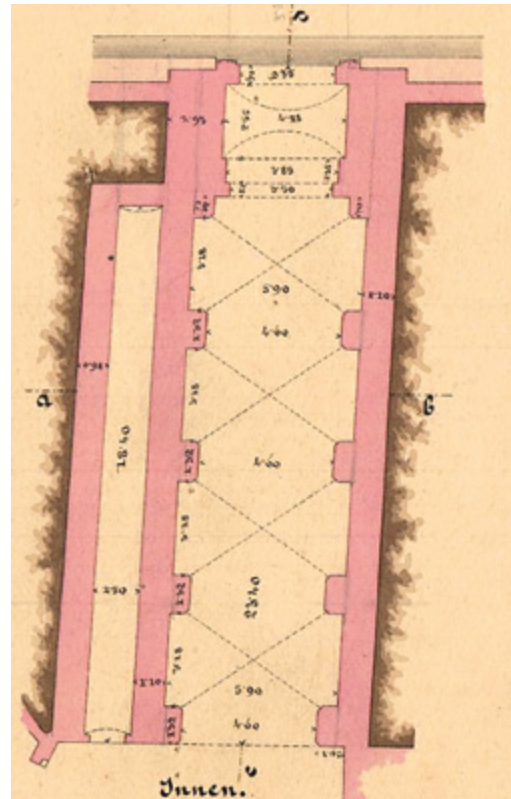
tlocrtno cjeloviti, ali visinom posve minimalni ostaci svih temeljnih zidova nekadašnjih vrata, te da se oni u svemu poklapaju s tlocrtnom snimkom ing. Kajetana Kresnika. Izvorno popločenje poda kamenom nije očuvano jer je pod bio izmijenjen u vrijeme postavljanja tramvajske pruge.

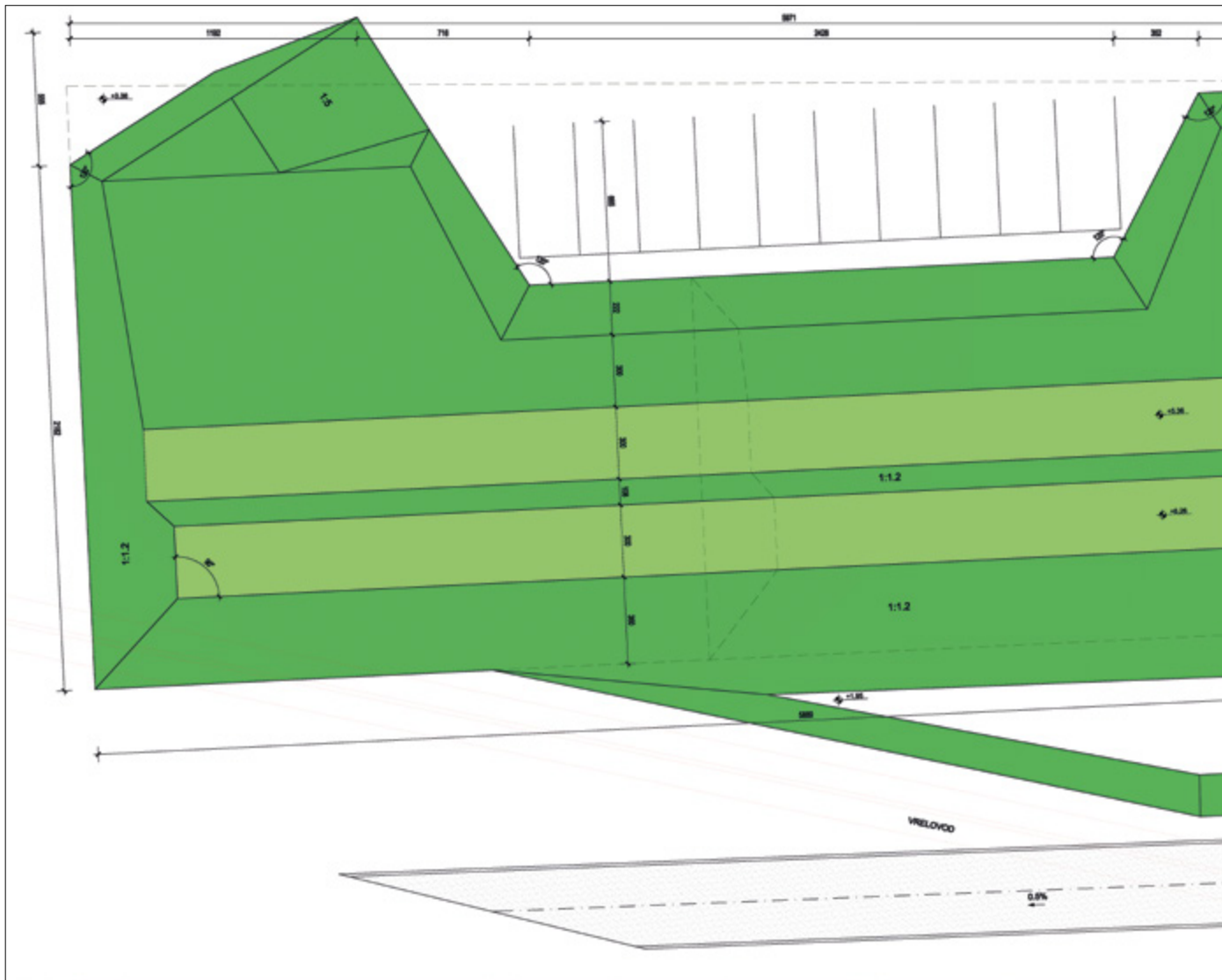
Ostaci donjeg dijela zida kurtine ispod nekadašnjeg istočnog pročelja vrata očuvani su odmah pod površinom, ali je dio oštećen probijanjem cijevi vodovoda i drugih instalacija.

Očuvani su također, gotovo u cjelini, i svi nosači mosta do nasipa ceste, a vrlo je vjerojatno da su oni također svi ili u najvećem broju preostali i pod samim nasipom ceste. Međutim, između nosača su provučene različite instalacije, posebno velika cijev toplovoda, pa je za sada izvodiva

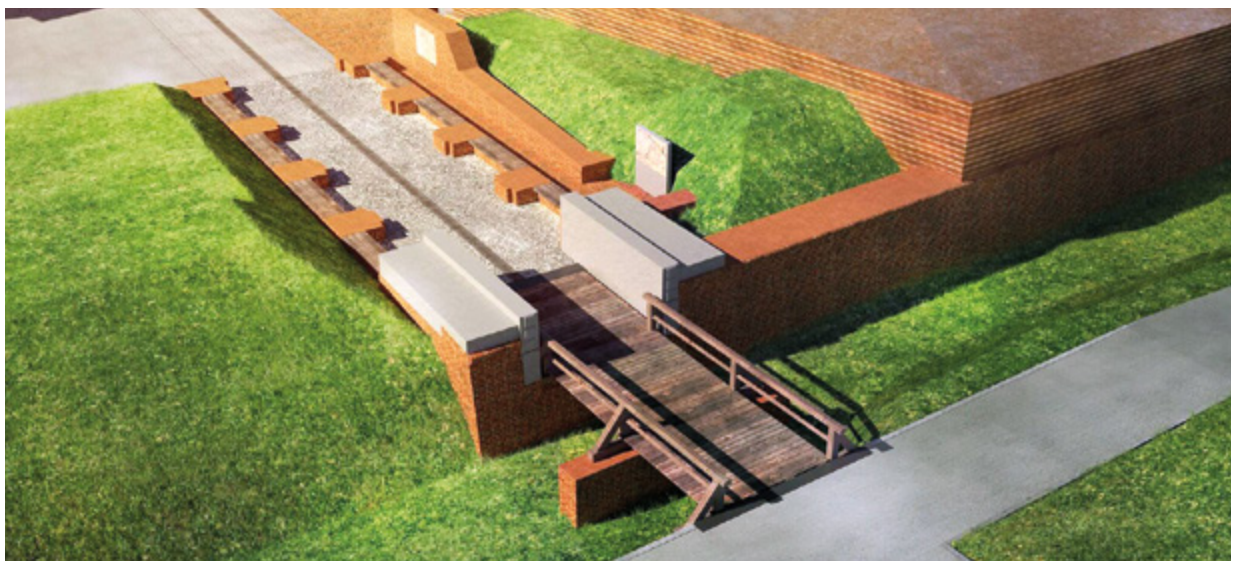
6. Arhitektonska snimka Donjogradskih vrata ing. K. Kresnika 1880.: 1. tlocrt; 2. podužni presjek; 3. unutrašnje, zapadno pročelje i vanjsko, istočno pročelje (Državni arhiv Osijek, fond HR DAOS 495-III-12)

Architectural record of the Lower Town Gate by engineer K. Kresnik from 1880: 1. floor plan; 2. cross section; 3. interior, west façade and exterior, east façade (State Archives Osijek, fund HR DAOS 495-III-12)





7. Projekt prezentacije Donjogradskih vrata (izradila V. Slabinac)
Presentation project for the Lower Town Gate (V. Slabinac)



8. Prikaz projekta prezentacije Donjogradskih vrata (izradio D. Uzelac)
Overview of the presentation project for the Lower Town Gate (D. Uzelac)



prezentacija samo malog dijela opkopa između preostale kurtine i prvog nosača, no ne u punoj izvornoj dubini.

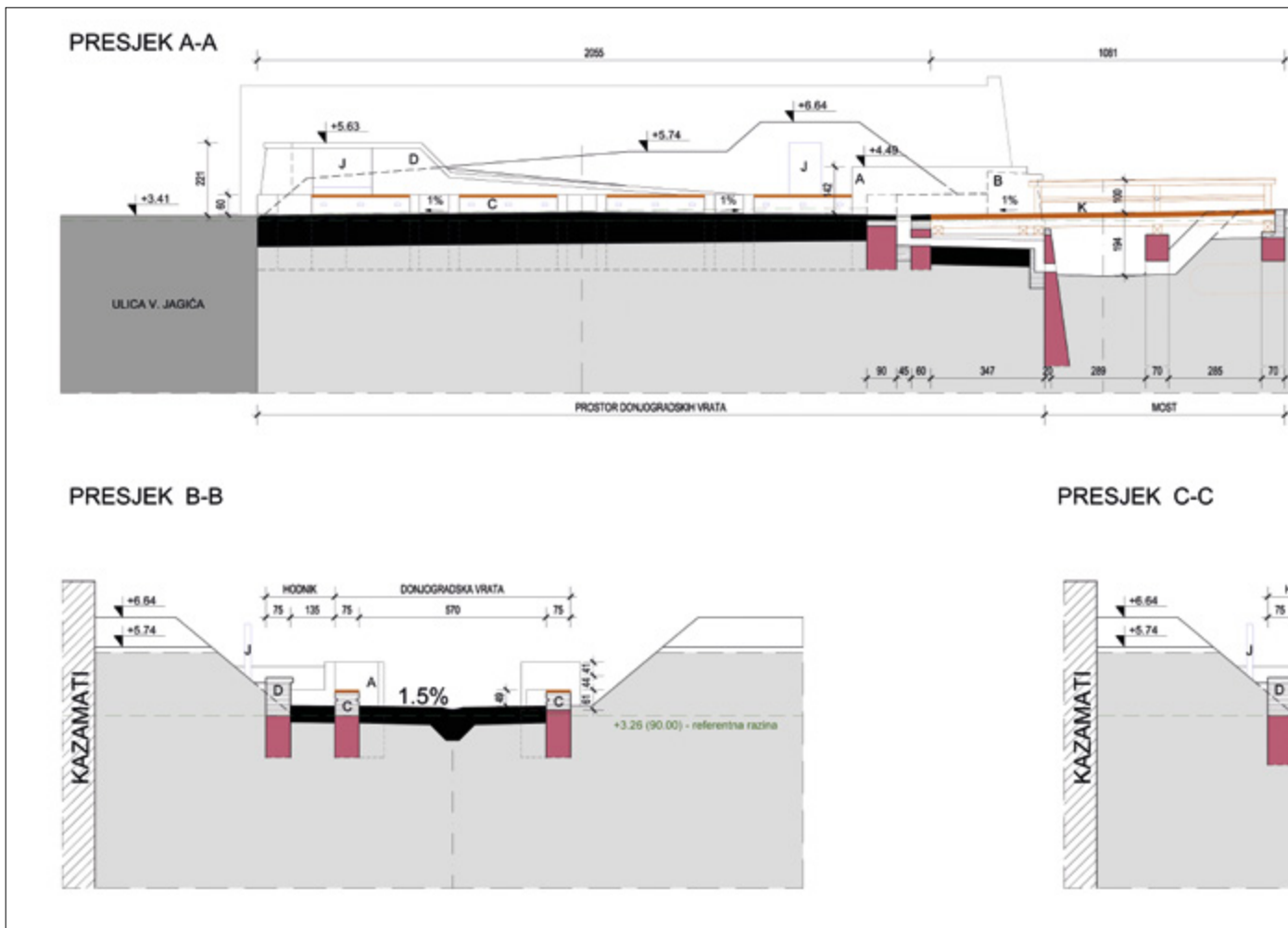
Najvažniji nalaz arheoloških istraživanja činio se nalaz pretpostavljenog smjera temelja srednjovjekovnog gradskog zida, koji se prostirao povučeno od vanjskog zida kurtine, no njegov točan položaj nije bio potvrđen, jer istraživanja nisu bila nastavljena južnije od temeljnih ostataka vrata.¹⁹ Ostala je samo moguća pretpostavka o njegovu položaju na mjestu gdje se iza vanjskog pročelja vrata pokazuje manji pomak u osi prolaza vrata u odnosu na pročelje.

Arhitektura Vrata Roga – Hornwerka (od 1783. nazvanih Donjogradska vrata)

Istočna vrata u glavnom bedemu Tvrđe, najveća osječka gradska vrata, bila su dugačka (okvirno) 24 metra, a široka 4,5. Kao i sva druga vrata Tvrđe, bila su zidana opekama i ožbukana u unutrašnjosti i na pročeljima. Kolovoz prolaza kroz vrata bio je kameni, popločen oblicima.

Prostor prolaza bio je arhitektonski ritmiziran u četiri međusobno jednaka jarma (traveja), odijeljena pilonima na međusobno jednaku udaljenosti i s nišama jarma među pilonima dužine od po tri metra. Širina pilona iznosila je polovinu te dužine, tj. 1,5 metara (sl. 6: 1 i 2). Peti „jaram“ je, kao už i viši prostor od ostalih, bio predviđen za sama vrata na istočnom kraju prolaza, prema istočnom pročelju, a bio je projektiran tako da može primiti i mehanizam pokretnog mosta, no to je ostavljeno samo kao mogućnost.²⁰ Prolaz je bio presveden bačvastim svodom sa susvodnicama, a na pilonima su bili dodani plitki i už i pilastri koji su se bez kapitela produžavali preko svoda u pojasnice, pa je u svojem odmjerenom i ujednačenom ritmu ukupni prostor vrata bio vrlo skladno oblikovan.²¹ Od svih osječkih tvrđavskih vrata, Donjogradska vrata su bila ne samo najveća nego i arhitektonski najuspjelija.

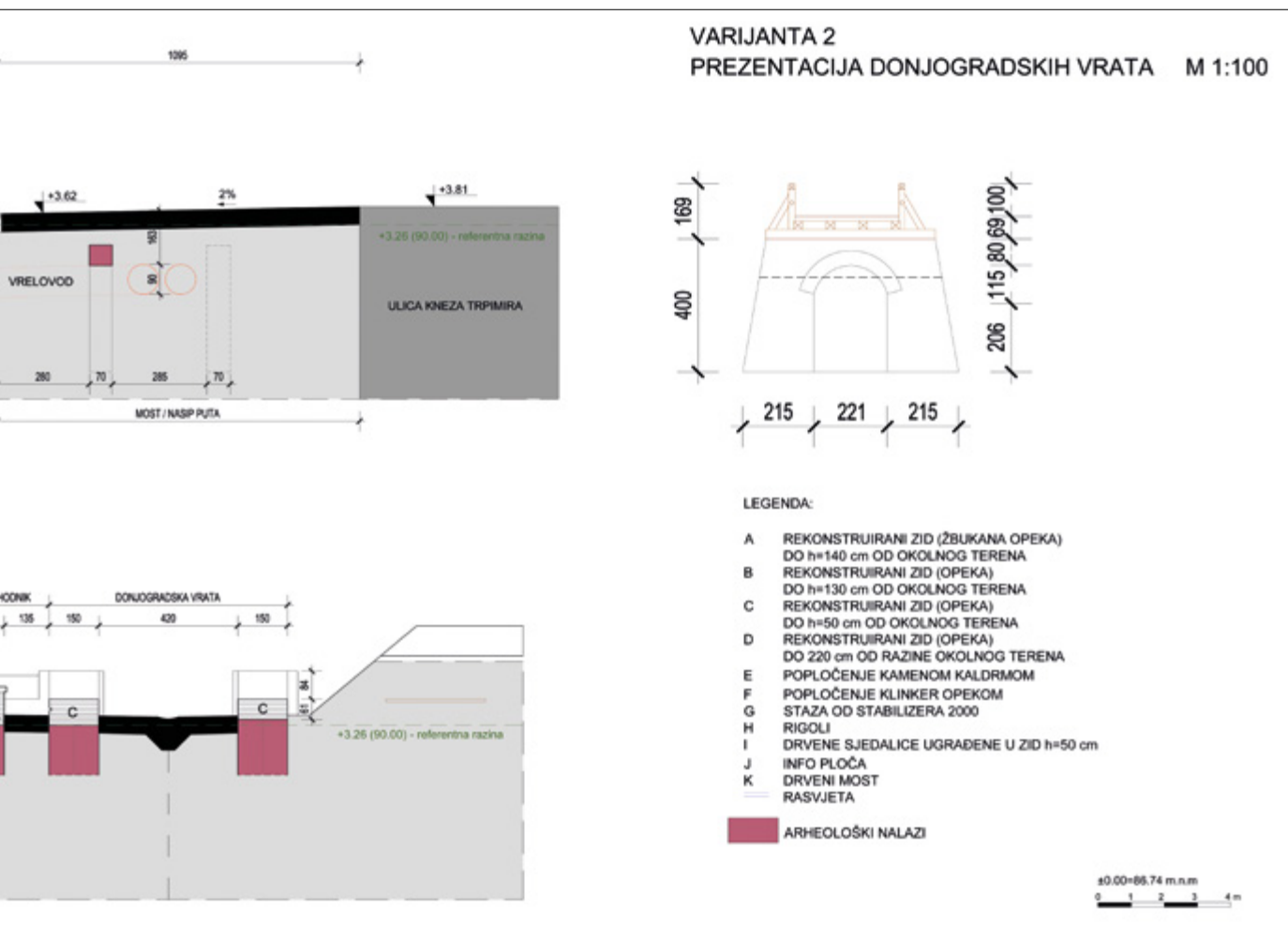
Posebno obilježje arhitekture Vrata Roga, kasnijih Donjogradskih vrata, bio je izdvojeni hodnik koji se sa



10. Projekt prezentacije Donjogradskih vrata – presjek (izradila V. Slabinac)
 Presentation project for the Lower Town Gate, cross section (V. Slabinac)



9. Prikaz projekta prezentacije Donjogradskih vrata (izradio D. Uzelac)
 Overview of the presentation project for the Lower Town Gate (D. Uzelac)



sjeverne strane, paralelno uz prolaz vrata, protezao sve do pred kraj istočnog pročelja. Na tome mjestu nije izlazio na vanjsko pročelje, kao na Novim vratima, nego je završavao slijepim krajem, ali je možda izvorno iz njega bio uspostavljen (ili bar zamišljen) tajni prolaz s izlazom u opkop, koji je poslije bio uklonjen pa nije ucrtan na arhitektonskoj snimci ing. Kresnika.²² Pod toga hodnika bio je izdignut za 60-ak centimetara od poda susjednog prolaza vrata. Hodnik je vjerojatno bio zamišljen i za eventualnu dodatnu obranu prostora vrata, pa možda zato nije bio izveden pokretni most, koji je bez sumnje bio planiran, a možda u nekoj od faza i izveden. Ulaz u hodnik na zapadnom pročelju bio je prezentiran u arhitekturi pročelja, što je uzrokovalo asimetričnost pročelja, pri čemu je uzdignutost ulaza bila riješena samo dodatnim, skošenim nasipom zemlje.

Pročelja vrata, vanjsko i unutarnje, također su imala iste vrijednosti arhitektonske uravnoteženosti i odmjerenosti kao i arhitektura vrata u cjelini. Unutarnje (zapadno) pročelje (sl. 6: 3) bilo je cijelom površinom oblikovano horizontalnim ujednačenim kvadrirama rustike u međusobno istovjetnim pomacima u pola dužine, što je pridonosilo

mirnom i slikovitom izgledu, s neuokvirenim izrezom polukružno završenog otvora prolaza te povišenim soklom i razmjerno jednostavno profiliranim horizontalnim završnim vijencem.

Vanjsko pročelje bilo je oblikovano na suprotni način (sl. 6: 3), s idejom isticanja otvora vrata. Otvor je bio naglašen okvirom od po jednog pilastra sa svake strane i istaknutom horizontalom friza i vijenca. Sami pilastri bili su oblikovani poput rustike i imali su kapitule, a friz je također bio riješen na poseban način, u formi tzv. horizontalnog luka, s ukoso simetrično fingiranim blokovima rustike, spojenima u središnjem zaglavnom kamenu. Nad frizom je bio višestruko profilirani vijenac, koji je u sredini nosio obrat u produžetku zaglavnog kamena friza, postavljen kao njegov naglasak. Okvir vrata bio je proporcioniran i dimenzioniran kao okvir za podignuti most, no podizni je most bio tu izostavljen.

U zidu kurtine otvor vrata stajao je dijelom „usječen“ u skošeni dio kurtine, tako da je profilirani završni vijenac njezina kosog dijela doticao pilastre okvira vrata u donjem dijelu njihove visine u odnosu zlatnog reza prema visini pilastara. Iznad vijenca kurtine oko otvora vrata, kao



11. Ambijentalni prikaz projekta (izradio D. Uzelac)
 Ambient view of the project (D. Uzelac)



12. Projekt urbanističko-konzervatorske sanacije istočnog dijela bastione trase Tvrđe, do bastiona sv. Inocenta (izradila V. Slabinac)
 Project for the urban and conservation reconstruction of the eastern part of the bastion route of the Tvrđa, to the bastion of St. Innocent (V. Slabinac)



13. 3D prikaz planiranog zahvata urbanističko-konzervatorske sanacije istočnog dijela bastione trase Tvrđe (izradio D. Uzelac)
3D view of the planned urban and conservation reconstruction of the eastern part of the bastion route of the Tvrđa (D. Uzelac)

kulisna podloga njegova dekorativnog okvira, stajao je žbukani nadozid koji je bio nešto viši i od nadozida kurtine, od kojega se blago rizalito isticao, pridonoseći skladnoj slojevitosti ukupne arhitekture pročelja.

Istu arhitektonsku ideju, projektiranu na vrlo sličan način, Johann Friedrich von Heisse ponovio je nešto kasnije i u oblikovnoj varijaciji na vanjskom pročelju zapadnih, Valpovačkih vrata.

Projekt urbanističke rehabilitacije i konzervatorsko-restauratorske prezentacije Vrata Roga, bastiona sv. Karla i tvrđavske kurtine od Vrata Roga do bastiona sv. Inocenta

Ponovnim urbanističkim aktiviranjem dijela devastiranog i gotovo posve razgrađenog prostora nekadašnjeg *Hornwerka*, potaknuta je i reafirmacija prostora nekadašnjih Vrata Roga/*Hornwerka*. Središnji dio *Hornwerka* s dvije, dijelom očuvane, arhitektonski degradirane ili samo u ruševnim ostacima preostale prizemnice vojarni iz 18. stoljeća, predviđen je za reaktiviranje kao prijemni centar posjetitelja Tvrđe, ponajprije za autobuse s turistima s dunavskih kruzera. Parkiralište za turističke autobuse predviđeno je u dijelu prostora remize istočno od Velike vojarne *Hornwerka*.

Buduća nova funkcija središnjeg dijela nekadašnjeg *Hornwerka* obnovila je ponovo i izvorni smisao i ulogu prostora nekadašnjih Vrata Roga/*Hornwerka* kao ulaza s *Hornwerka* u Tvrđu, odnosno kao poveznicu tih dvaju povijesnih prostora, bez obzira na njihovu sadašnju razdvojenost snažnom cestovnom prometnicom (uz mogućnost

međusobnog povezivanja pješačkim prolazima sjeverno ispod nasipa ceste i/ili izravnim pješačkim prijelazom preko ceste na mjestu nekadašnjeg mosta *Hornwerka*, odnosno pješačkim prijelazom na postojećem križanju nešto južnije). Prostor vrata ponovo postaje točka ulaza u prostor Tvrđe s istočne strane, s prostora nekadašnjeg *Hornwerka*, ali i mjesto koje može poboljšati pješačku vezu s prostorom *Kronwerka* preko pješačko-kolnog mosta na Dravi.

Metodološki utemeljen u integralnom urbanističko-konzervatorskom postupku, projekt uključuje i ambijentalnu djelomičnu obnovu bastiona sv. Karla, najstarijeg izgrađenog bastiona Tvrđe, u njegovu prvotnom obliku kao nasipa zemlje te dijela trase kurtine između Vrata Roga i prostora nekadašnjeg bastiona sv. Inocenta gdje se trasa kurtine uspostavlja kao zemljani nasip u tlocrtu kurtine.

Projektom je predviđeno da se arhitektura vrata obnavlja tlocrtno u skladu s arheološkim nalazima i izvornim projektom iz 18. stoljeća, a u elevaciji samo u onoj mjeri u kojoj je to potrebno novoj urbanističkoj funkciji, ponajprije kao punktu za okupljanje turističkih grupa, odnosno pješačkog prilaza Tvrđi na njezinoj istočnoj strani te mjestu primarnih općih informacija o povijesnom prostoru Tvrđe.

Rehabilitacija prostora Vrata Roga utemeljena je u programu Agencije za obnovu osječke Tvrđe za sanacije i urbanističko-konzervatorske rehabilitacije svih dijelova prostora Tvrđe koji su do danas ostali u stanju urbanističkog provizorija, u koji su dospjeli nakon razgradnje fortifikacija Osijek 1921. – 1923. godine²³ te arheoloških i konzervatorskih istraživanja, provedenih 2016.

Projekt prezentacije povijesnih Vrata Roga, kao novog ulaznog i informacijskog punkta u Tvrđu, izradila je na poticaj Agencije osječka arhitektica Valentina Slabinac, zajedno s projektom obnove bastiona sv. Karla i dijela kurtine te dijela obnove opkopa, tj. cijele istočne strane bedema jezgre Tvrđe. Autor 3D prezentacije je arhitekt Damjan Uzelac. Arhitektica Slabinac je i autorica arhitektonskog projekta obnove prostora pred Vodenim vratima, koji je završno realiziran 2017. godine. Početak realizacije projekta predviđen je programom Agencije u 2018. godini, a obuhvaća i nastavak obnove nasipa bastiona sv. Karla.

Arhitektonsko-urbanističko-konzervatorski projekt Vrata Roga izrađen je u skladu sa sljedećim programskim urbanističkim ciljevima, uspostavljenim na temelju urbanističko-konzervatorske analize, povijesne valorizacije Vrata Roga i arheoloških istraživanja:

I. – urbanistička rehabilitacija i nova namjena prostora Vrata Roga (*Hornwerka*) povezuje se s programskim impulsima za uređenje i revitalizaciju prostora *Hornwerka* te s funkcionalnijim povezivanjem povijesnog prostora Tvrđe s prostorom *Kronwerka* na lijevoj obali Drave. Prostor vrata, kao obnovljena povijesna ulazna točka u barokni utvrđeni grad s istočne strane, postaje obavijesni punkt i ključno okupljalište u cirkularnom obilasku Tvrđe, što će osobito biti vidljivo nakon predviđenog uređenja Velike oružane za Muzej Slavonije;

II. – kao dio konzervatorske sanacije poteza istočnog bedema Tvrđe, s visinski i tlocrtno djelomičnom obnovom zemljanih nasipa bastiona sv. Karla i dijela kurtine sjeverno od Donjogradskih vrata do bastiona sv. Inocenta te uklanjanjem dijela nasipa zemlje ispred očuvanog dijela istočne kurtine, memorijska prezentacija arhitekture Donjogradskih vrata ključni je dio sanacije toga dijela spomeničke cjeline Tvrđe.

U skladu s tim programskim ciljevima:

1. temeljni zidovi baroknih gradskih vrata prezentiraju se u cjelini svojega tlocrta, uključujući i zidove sjevernog hodnika (sl. 8). Zidovi se rekonstruiraju do visine koja je prije svega određena visinom sjedišta klupa okupljališta te eventualno time što je izvorni pod sjevernog hodnika bio za 60 centimetara viši, a to upućuje na nešto veću visinu rekonstrukcije sjevernog zida hodnika.

Zidanje se izvodi starom opekrom, a zidovi ostaju neožbukani, osim manjeg dijela vanjskog pročelja i unutarnjeg

(s njim povezanoga) prostora. Na zidove se u nišama jarmova postavljaju četiri para sjedišta klupa (sl. 7). Na po- višeno rekonstruirani dio sjevernog zida hodnika postavljaju se informacijske ploče s prikazom tlocrta, pogleda i cjelovite projekcije rekonstruiranog izvornog izgleda Donjogradskih vrata te druge informacije o cjelini Tvrđe. Preostali dio prostora između iznova podignutog dijela sjevernog zida hodnika i postojećeg zida kazamatirane kurtine ispunjava se zemljanim nasipom.

2. Parter prolaznog prostora vrata popločava se kamenim oblicima u skladu s izvornim popločenjem, a pod hodnika opekrom. Drveni most rekonstruirao se na prva dva nosača, tj. do servisne poprečne staze, jer veću rekonstrukciju onemogućava instalacija toplovoda. Drvena podloga postavlja se i u ulaznom jarmu vrata, gdje je bio predviđen mehanizam podiznog dijela mosta (sl. 10).

3. Zid kurtine pred vratima, kao i u cjelini očuvane kazamatirane kurtine sjeverno od njih, prezentira se u najvećoj mogućoj dubini koja je izvodiva potrebnim iskopom sada postojećeg improviziranog nasipa zemlje u odnosu na postojeću trasu cijevi toplovoda, dok se ostale postojeće instalacije tome prilagođavaju (sl. 9). Iskop opkopa dotiče najmanje prvi nosač mosta pred vratima, koji se također prezentira u najvećoj mogućoj visini u odnosu na postojeću trasu cijevi toplovoda.

4. U preostalom dijelu nekadašnje trase mosta, od fragmentarno rekonstruiranog dijela mosta pred Donjogradskim vratima do staze uz cestu prema cestovno-pješačkom mostu preko Drave (odnosno prema *Kronwerku*), izvodi se pješačka staza, a njoj poprijeko servisni put koji se nastavlja s istočne strane rekonstruiranog nasipa bastiona sv. Karla do šetnice uz Dravu (sl. 11).

5. Bastion sv. Karla rekonstruirao se kao zemljani nasip, odnosno formira u približnom izgledu prve faze svoje gradnje s kraja 17. stoljeća, kad je kao vjerojatno prvi novi bastion Tvrđe bio podignut najprije u tom obliku (sl. 12).

6. Sjeverno od Donjogradskih vrata, sve do trase produžene Kuhačeve ulice, dijelom se rekonstruirao zemljani nasip kurtine, tlocrtno u skladu s njezinim izvornim prostiranjem. Pri tome se dio nasipa s njegove zapadne strane dijelom izostavlja u onoj mjeri u kojoj je potrebno radi smještaja parkirališta (sl. 13). ■

Bilješke

1 Najstariji plan Osijeka ing. S. de Mesgrignya iz 1684., s prikazom gradskih zidina, IVE MAŽURAN, 2000., 40, 50. U elektoničkom obliku i znatno većoj rezoluciji plan: ZLATKO UZELAC, 2016., URL = http://www.uaos.unios.hr/artos/pdf/broj_5/uzelac.pdf (20. travnja 2018.)

2 Izgled te kule poznat nam je s nekoliko crteža i grafičkih prikaza, od kojih se najvjerniji nalazi na najstarijem prikazu Osijeka,

nacrtnom u olovci vještim potezima (s pozicije početka velikog Sulejmanova mosta na baranjskoj strani Drave) u tzv. Leidenskom albumu, v. LUD'A KLUSÁKOVÁ, 1999., 30–61; MARKO POPOVIĆ, 2010., 65–100.

3 Vrata su se zvala i Glavna, kao i Beogradska, Daljska i Vukovarska. NENAD MOAČANIN, 2016., 91.

4 Vidi bilj. 1.

- 5 ZLATKO UZELAC, 2017., 27–43.
- 6 ZLATKO UZELAC, 2016., 167–180.
- 7 Vidi bilj. 1.
- 8 Opkop je bio približno jednake dubine kao što je zid bio visok, tek je možda neznatno bio produbljen i proširen čišćenjem.
- 9 IVE MAŽURAN, 2000., 71. Vrata su zazidana očito prema naredbi generala Von Beckersa, koji je početkom te godine došao u Osijek i odlučno preuzeo gradnju Tvrđave.
- 10 To je navedeno na spomen-natpisu generalu Beckersu nad Vodenim vratima. IVE MAŽURAN, 2000., 83.
- 11 IRENA PAUK SILI, 2017., 95–111.
- 12 Isto, 79.
- 13 Isto, 74.
- 14 IVE MAŽURAN, 2000., 80.
- 15 IVANA JUKIĆ, 2006., 104.; HILDEGARD LEITGEB, 1985., 104.
- 16 URL = <http://wwwg.uni-klu.ac.at/kultdoku/kataloge/13/html/1052.htm> (12. listopada 2017.)
- 17 IVE MAŽURAN, 2000., 104.
- 18 Istraživanje je potaknuto u sklopu programa istraživanja i valorizacije prostora fortifikacijskog prstena Osijeka Agencije za obnovu osječke Tvrđe i financirano sredstvima Agencije. Arheo-

loška istraživanja povjerena su Odjelu za arheologiju HAZU-a, Zagreb, i provedena pod vodstvom arheologa dr. sc. Tine Lelekovića. TINO LELEKOVIĆ, 2016.

- 19 Nažalost, nisu na tome mjestu nastavljena ni u arheološkim istraživanjima provedenim 2017., kad je istraživani položaj barbikana pred srednjovjekovnim Velikim vratima, odnosno sam položaj tih vrata, pa preostaje da se tako važan podatak za urbanu povijest Osijeka istraži prije obnove nasipa kurtine.
- 20 Arheološki nije potvrđeno postojanje podzemnih dijelova građevine koji bi upućivali na to da je pokretni most bio izveden.
- 21 Na arhitektonskoj snimci ing. Kajetana Kresnika iz 1880. (sl. 6) pojasnice nisu ucrtane, no njihovo postojanje utvrđeno je arheološkim istraživanjem (sl. 5). Pojasnice su vjerojatno bile izvedene samo u žbuci, pa pretpostavljamo da su uklonjene u kasnijoj obnovi u 18. ili 19. stoljeću.
- 22 Takav skriveni izlaz zabilježen je na kasnijim planovima kod prvog kazamata, najbližeg Vratima Roga, s izravnim izlazom iz kazamata.
- 23 ZLATKO UZELAC, 2009. (u e-formi dostupno na internetskoj stranici Agencije za obnovu Tvrđe).

Literatura

- IVANA JUKIĆ, Vladavina žena na Bečkom dvoru 1711./1712. i Hrvatska pragmatička sankcija, *Povijesni prilozi*, 30 (2006.), 103–127.
- HILDEGARD LEITGEB, Frauen am Kaiserhof zur Zeit des Prinzen Eugen. Einfluß und Bedeutung der Kaiserinnen Eleonora Magdalena Theresia, Amalie Wilhelmine und Elisabeth Christine. *Prinz Eugen und das barocke Österreich*, (ur.) Karl Gutkas, Salzburg, 1985., 65–72.
- HILDEGARD LEITGEB, Kaiserin Eleonore Magdalena Theresia (1655 – 1720), URL = <http://wwwg.uni-klu.ac.at/kultdoku/kataloge/13/html/1052.htm> (12. listopada 2017.)
- TINO LELEKOVIĆ, Znanstveno-stručni izvještaj za arheološko iskopavanje položaja Carskih vrata u Tvrđi u Osijeku, Zagreb, 2016.
- IVE MAŽURAN, *Grad i tvrđava Osijek*, Osijek, 2000.
- LUD'A KLUSÁKOVÁ, Leidenský skicár: mesta podél cesty z Vidne do Cařihradu (1577 – 1585), *ARS. Časopis Ústavu dejin umenia SAV*, 1–3 (1999.), 30–61.
- NENAD MOAČANIN, Osmanski Osijek – novi pristup, *Rad HAZU*, 525=51 (2016.), 83–106.
- IRENA PAUK SILI, Velika i mala *Hornwerk* vojarna u Osijeku – kronologija građevinskog razvoja, *Portal, godišnjak Hrvatskog restauratorskog zavoda*, 8 (2017.), 95–110.

MARKO POPOVIĆ, Na putu od Beča ka Carigradu 1587. godine – Lajdenski album, *Saopštenja*, XLII (2010.), 65–112.

VALENTINA SLABINAC, *Donjogradska vrata i bastion sv. Karla, idejno rješenje urbanističko-konzervatorske prezentacije*, arhitektonski projekt, Osijek, 2016.

ZLATKO UZELAC, *Tvrđa Osijek, Urbanističko-konzervatorska studija prostora bastione trase i vanjskih utvrđenja, Prijedlog programskih i urbanističko-konzervatorskih smjernica za Urbanistički plan uređenja Tvrđe*, Zagreb, 2009.

ZLATKO UZELAC, Barokna preobrazba srednjovjekovne (orijentalizirane) urbane strukture Osijeka, e-časopis *ARTOS*, 5 (2016.), Osijek, URL = http://www.uaos.unios.hr/artos/pdf/broj_5/uzelac.pdf (20. travnja 2018.)

ZLATKO UZELAC, Pročelje Vodenih vrata tvrđave Osijek, slavluk gradiškim i brodskim graničarima za pobjedu kod Kolina, 18. lipnja 1757., *Klasicizam u Hrvatskoj: zbornik radova znanstvenog skupa*, (ur.) Irena Kraševac, Zagreb, 2016., 167–180.

ZLATKO UZELAC, Tvrđava Osijek i začetak strateškog lanca gradova–tvrđava princa Eugena Savojskog prije rata 1716. – 1718., *Osječki zbornik*, XXXIII (2017.), 27–43.

Summary

Zlatko Uzelac, Margareta Turkalj Podmanicki, Valentina Slabinac

HORN GATE (HORNWERK THOR) OF THE OSIJEK FORTRESS: VALORISATION AND PROJECT PRESENTATION

There were no gates in the mediaeval city walls on the eastern side of Osijek because of an unusual elevation of the terrain, which on that side of the city was higher than the

walls, posing a threat to an effective defence. After the Ottoman army had left Osijek, the *Hornwerk* was planned in that location. In the first comprehensive plan for the new

fortifications, designed during the preparations for the Battle of Slankamen in 1692 by Mathias von Kaiserfeld, fortification engineer, the planned *Hornwerk* was connected to the city by a bridge, so a gate was designed in the main bastion. The gate was built by 1710, but only to the height of the parapet, and temporarily closed. It was redesigned in 1712 by Jean Petis de la Croix under the guidance of Prince Eugene of Savoy as part of the new comprehensive plan for Osijek fortifications. During the preparations for the war with the Ottoman Empire (1716–1718), three ground structures were built on the *Hornwerk*, intended to be used as a hospital for the wounded in the upcoming war, as well as a military chapel, in honour of Queen Eleonor and dedicated to the saint of the same name. After the war, the construction of a curtain wall with casemates was intensified in the north-eastern part of the main bastion. The Horn Gate (*Hornwerk Thor*), probably designed by head of construction Friedrich von Heisse, was built at the same time. Although it only led to the *Hornwerk*, it was the largest of the four city gates in the main bastion of the Baroque town-fortress of Osijek. The architecture of the gate was harmoniously designed with a relatively simple façade, and the outer façade of the gate was opposite the façade of the Chapel of St. Eleonor on the other side of the bridge. The chapel was demolished in 1783, when a new outer gate was built on the eastern side of the *Hornwerk* called the Horn Gate, as well as the Impe-

rial Gate, in honour of Emperor Joseph II. The gate in the main bastion was renamed the Lower Town Gate (*Unterstadter Thor*), because now one could pass through it, then via the *Hornwerk*, directly to the Lower Town. When a horse-drawn tramway was constructed on that route in 1883, the gate was demolished. In 1923, during the great campaign of demolishing Osijek fortifications, the curtain wall south of the gate was also destroyed. Through the former ditch towards the *Hornwerk*, a road embankment was erected towards the new bridge over the Drava River, and the tramway was moved south to a new street on the site of the demolished bastions. Since then, the area of the former gate has stood as a passive and neglected demolished city space, separated from the devastated *Hornwerk* by a new road towards the Drava Bridge. As part of the preparations for the restoration of the eastern side of the main bastion, archaeological research of the remains of the gate base was carried out in 2016, and the presentation project for the gate was created. The conservation of the gate is planned only to the height of the parapet, in order to serve as a gathering and information point for the entrance to the Tvrda (Citadel) from the future car park for tourist buses planned in the former *Hornwerk* area.

KEYWORDS: *Osijek, Baroque fortifications, Tvrda, Horn Gate / Lower Town Gate, Baroque architecture, Chapel of St. Eleonor, Hornwerk, urban-conservation procedure*