

DJELOVANJE OBITELJI PALESE U SPLITU

UDK: 929.52Palese
94(497.5 Split)“1875/1879”:629.5.081
Primljeno: 29. 8. 2012.
Izvorni znanstveni rad

Mr. sc. GORDANA TUDOR
Hrvatski pomorski muzej
Glagoljaška 18
21000 Split, HR

U članku se pokušava, iako za sada nepotpuno, istražiti djelovanje članova tršćanske obitelji Palese koji su sedamdesetih godina 19. stoljeća aktivno sudjelovali na tadašnjim najvažnijim građevinskim radovima u Splitu: izgradnji lukobrana, željeznice, a vjerojatno i na obnovi Dioklecijanova akvedukta. U istom razdoblju posjedovali su i škver na kojem je godine 1875. porinut i prvi dalmatinski parobrod (?).

Ključne riječi: 19. stoljeće, lukobran (diga), željeznica, škver Palese

Istražujući povijest splitske brodogradnje u 19. stoljeću, najprije za potrebe izložbe, a zatim i članka susreli smo se s postojanjem još jednog splitskog škvera, škvera Palese na Bačvicama, koji je do sada ostao gotovo nepoznat javnosti.¹

Kako je to vrijeme kada su Tršćani braća Palese vodili radove na izgradnji splitskog lukobrana, poslije i željeznice, bilo je logično povezati njihovu djelatnost na izgradnji Splita s radom škvera Palese, koji je najvjerojatnije i radio samo nekoliko godina, odnosno za njihova boravka u gradu

ČLANOVI OBITELJI PALESE U ŽIVOTU TRSTA

U želji da prikupimo što više podataka o obitelji, obratili smo se Državnom arhivu u Trstu (*Archivio di stato di Trieste*). Prema njihovu odgovoru, u Arhivu, odnosno u notarskim spisima sačuvane su oporuke Virginije Palese iz godine 1801. i Elisabette Palese Fernetich iz 1865. godine. Osim oporuka, u arhivi Trgovačkog i pomorskog suda nalaze se i spisi tvrtke *R. Palese & C.*, i to iz razdoblja između 1913. i 1922. godine.² Navedeni arhivski izvori nisu bili od koristi za naše istraživanje te smo do podataka o obitelji pokušali doći istraživanjem ostalih izvora.

Prema istraživanjima Rocca Palesea, talijanskog sociologa koji se bavi obiteljskim stablom, obitelj Palese stigla je u Veneto oko godine 1400. iz mjesta Salento u Puglii. Bili su trgovci i vlasnici brodova koji su prevozili teret, i to najčešće ulje, iz luke Galipoli, i uspješno su poslovali. Tijekom narednih stoljeća neke grane obitelji preselile su se u Friuli, a neke u Trst i Austriju.³

Od pedesetih godina 19. stoljeća možemo pratiti djelovanje pojedinih članova obitelji Palese u političkom, gospodarskom i kulturnom životu Trsta. Tako je npr. tih godina stanoviti Giuseppe Palese bio član Gradskog vijeća Trsta, a sedamdesetih ista osoba djeluje kao sudski uređivač havarija (*regolator giudiziario di Avario*).⁴

Ipak je Pietro Palese ime koje najčešće susrećemo u Trstu u tom razdoblju, i to kao klesara, arhitekta, kapetana duge plovidbe, poduzetnika, što nam je stvorilo poteškoće u utvrđivanju veze sa splitskim dijelom obitelji.

U razdoblju između pedesetih i sredine sedamdesetih godina 19. stoljeća Pietro Palese pojavljuje se kao klesar, inženjer i arhitekt. Klesar Pietro Palese, vlasnik klesarske radionice (*laboratorio scalpellino*), izradio je pedesetih godina 19. stoljeća oltar u lijevom brodu crkve posvećene Bezgrešnoj Djevici, sv. Jakovu apostolu i sv. Servolu. Poznati tršćanski kipar Giovanni Depaul (1825. - 1919.) radio je nakon završetka venecijanske Akademije godine 1854. najprije u njegovoj radionici.⁵ Pretpostavljamo da je njegov sin bio inženjer Pietro Palese, zadužen za vođenje svih poslova na izgradnji pravoslavne crkve sv. Spiridona u Trstu, koja se gradila između 1861. i 1868. godine (službeno je otvorena 20. rujna 1869.). Isti arhitekt projektirao je godine 1874. *Palazzo Palese*.⁶

Pietro Carlo Palese iz Trsta bio je 1870. i 1871. godine jedini vlasnik brika *Pola* koji je pripadao dugoj plovidbi. Radilo se o brodu od 293 tone, građe-

nom u Veneciji godine 1848., prvotno ratnom brodu s istim imenom. Brodom je zapovijedao kapetan duge plovidbe Pietro Palese di Pietro iz Trsta, koji je kapetanski ispit položio dana 20. svibnja 1869. godine pod brojem 3073. Brik *Pola* potonuo je u veljači 1872. godine, nasukavši se na hridi kod otoka Sveta Katarina (Rio de Janeiro).⁷

Na tršćanskom groblju *Cimitero comunale Sant' Anna* nalazi se grobnica s nadgrobniim spomenikom koja pripada obitelji Palese. Prema podacima, grobnica je Pietru Paleseu odobrena 22. srpnja 1875. i na njoj je natpis: *Famiglia Pietro Palese di Carlo*. Među pokopanima u grobnici je već spomenuti Pietro Carlo Palese, kapetan duge plovidbe, koji je nakon kratke i teške bolesti umro u 29. godini života, samo pet mjeseci nakon vjenčanja. Među ožalošćenima su uz suprugu i još nerođeno dijete, roditelji te braća i sestre.⁸

Godine 1874. Pietro Palese vlasnik je parobroda *Messagierre*, sagrađenog u Trstu godine 1872. i upisanog u istoj luci. Bio je to željezni parobrod s vijkom, nosivosti 21 tonu, sa strojem od 25 KS i posadom od pet ljudi. Parobrod je sve do kraja godine 1879. bio u istom vlasništvu. Pretpostavljamo da se radi o glavi obitelji o kojoj je riječ.⁹

U razdoblju između 1875. i 1879. godine, odnosno za vrijeme djelovanja obitelji u Splitu, parobrod je održavao redoviti parobrodarski promet u splitskom okružju. Pod zapovjedništvom kapetana I. Meyera *Messagierre* je plovio između Metkovića, Splita, Šibenika i Zadra.¹⁰

Kada je u lipnju 1878. godine poznati austrijski skladatelj Franz von Suppé sa suprugom posjetio svoj rodni grad Split, priređen mu je srdačan doček. U proslavu se uključio i poduzetnik Pietro Palese, koji *Messagierre* ustupio Suppeu i društvu za izlet u splitsku okolice.¹¹

Koncem godine 1871. prvi put se u Splitu spominje građevinski poduzetnik Pietro Palese te njegovi sinovi Paolo i Luigi. Braća su bili stanovnici Splita u razdoblju između 1870. i 1881. godine. Pavao (Paolo) Palese upisan je kao zidar, a njegov brat Luigi u popisima se vodi u rubrici *inžinjeri raznih struka*. Prema dostupnim podacima obitelj se doselila u Split oko 1874. godine.¹² Članove obitelji Palese godine 1882. više ne nalazimo u Splitu.¹³

Za vrijeme boravka u Splitu inženjer Luigi Palese oženio se Marijom Radman, kćerkom odvjetnika dr. Josipa (Giuseppa) Radmana. U braku je dobio četvero djece, koja su rođena u Splitu, ali nema im traga u splitskim maticama.¹⁴ Ime Luigi Palese otkrili smo na već spomenutom nadgrobnom spome-

niku u Trstu, gdje je naveden kao ovlaštenu građevinski inženjer, rođen 21. lipnja 1847., a umro 17. kolovoza 1913. S obzirom na godinu rođenja, vjerojatno je on jedan od braće rano preminulog Pietra Carla Palesea i sin Pietra Palesea, vlasnika grobnice.¹⁵

Druga polovica 19. stoljeća značajno je razdoblje u povijesti Splita, vrijeme kada se zapušteni gradić počinje pretvarati u moderan grad. Sve općinske uprave u tom razdoblju provodile su zamašne radove na uređenju grada, od izgradnje lukobrana i željeznice do rekonstrukcije Dioklecijanova vodovoda. U svim tim radovima sudjelovali su i članovi obitelji Palese.

ŠKVER PALESE NA BAČVICAMA

Premda je sigurno da je započeo s radom nakon početka izgradnje lukobrana (đige), smatramo da njegovo djelovanje zaslužuje malu prednost. Naime, splitski dnevnik *L' avvenire* donio je 1. studenog 1875. godine vijest koja je dosad, prema našim saznanjima, ostala potpuno nepoznata.¹⁶ U četvrtak 28. listopada godine 1875. u 8 sati ujutro porinut je u more novi parobrod (*il nuovo piroscafò*) što ga je tvrtka *Palese* izgradila u škveru koji se nalazi na đigi, u blizini Željezničke stanice. Prema podacima iz članka razvidno je da se radi o škveru koji djeluje manje od četiri godine, jer autor spominje pustu i negostoljubivu plažu na kojoj je škver nastao, a to odgovara vremenu dolaska članova obitelji Palese u Split, odnosno početku radova na izgradnji lukobrana.

Ni autor članka ni bilo koji građanin Splita nije prije četiri godine mogao zamisliti da će na toj pustoj i negostoljubivoj plaži biti porinut u more prvi parobrod konstruiran u Dalmaciji (*il primo piroscafò costruito in Dalmazia*). Porincu je nazočio i lučki kapetan, vitez Leva, koji je u tom događaju vidio početak prosperiteta splitskoga pomorstva i trgovine. Za novinara je taj četvrtak bio sretan znak za budućnost grada, i to zahvaljujući ponajprije tvrtki *Palese*, o kojoj piše gotovo pjesnički. Autor joj zahvaljuje što je imala hrabrosti improvizirati brodogradilište na tom negostoljubivom mjestu, što je u gradnji broda angažirala dalmatinske obrtnike, što nije vodila računa samo o troškovima već joj je interes grada bio na prvome mjestu. Toliki hvalospjevi očit su odgovor na kritike iz grada koje su se odnosile na ukupno djelovanje obitelji u Splitu.

Prema podacima iz članka u more je porinut parobrod dužine 88 bečkih stopa (1 bečka stopa = 0,316 m; dakle dužine oko 31 metar), nosivosti 80 tona, koji će imati parni stroj od 30 KS s vijčanim propelerom i radit će kao tegljač. Premda je konstruiran da u potpunosti udovolji toj ulozi, brod, po svojoj formi i eleganciji, podsjeća na jahtu (*yacht di piacere*). Parobrod je građen prema nacrtima poznatog inženjera u Austro-ugarskoj ratnoj mornarici gospodina Andreasa Daneluttija¹⁷, a radove je vodio Andrea Grassi, inače direktor radova u venecijanskom arsenalu.

Budući da o porincu prvoga dalmatinskog parobroda nismo imali nikakvih saznanja, pokušali smo doznati nešto više konzultirajući *Annuario marittimo* (AM), najvažniji i nezaobilazan izvor za istraživanje cjelokupnog pomorstva, pa tako i brodogradnje, na području Austro-Ugarske Monarhije. Međutim, AM za 1976. godinu ne spominje ni jedan parobrod sagrađen u Splitu 1875. godine. Budući da je parobrod porinut u more tek krajem godine, odnosno 28. listopada, to je razlog što nije ušao u popis.¹⁸

Isto tako, ni AM za 1877. godinu ne spominje ni jedan brod građen u Splitu, ali popis mjesta na kojima su tijekom godine 1876. građene novogradnje i obavljani popravci, *Prospetto dimostrante i luogi ove nel 1876 vennero eseguite costruzioni ed i raddoppi indicati nel Prospetto sulla operosita dei Cantieri*, donosi nam trag. Na popisu je navedeno da je 1876. godine u brodogradilištu *San Marco*, u tršćanskom okružju, sagrađen parobrod od 80 tona (tonaža odgovara splitskome). Slijedom toga, na popisu parobroda velike i male obalne plovidbe našli smo te (1876.) godine novi parobrod, tegljač *Ondina*, od 74 tone, upisan u luci Trst, vlasništvo tvrtke *Stabilimento tecnico triestino*. Brod je bio građen od željeza, imao je vijak i stroj od 30 KS te sedam članova posade. Kao mjesto gradnje navedeno je: *Ricos. Il corpo a Spalato nel Trieste 1876*.¹⁹ Iz toga smo izvukli zaključak da je u Splitu izgrađen trup broda, a da je konačno opremljen i dovršen na spomenutom tršćanskom brodogradilištu.

Ondinu nalazimo na popisu brodova velike i male obalne plovidbe i godine 1877., dok se godine 1878. nalazi na popisu prodanih, potonulih i izgubljenih brodova s navodom da je u lipnju godine 1878. prodan stranom državljaninu (*venduto nel giugno 1878. a sudditi esteri*).²⁰

Nekoliko mjeseci kasnije *L'Avvenire* donosi još jednu vijest o djelovanju škvera. U svibnju godine 1876. list izvještava o manjoj nezgodi brigantina koji se nakon havarije nalazi u brodogradilištu *Palese* na Bačvicama radi potrebnih

popravaka (*Adesso si ritrova nel cantiere Palese alle Botticelle pelle necessarie riparazioni.*)²¹ Te novinske vijesti ne otkrivaju nam precizno njegovu lokaciju. Samo se navodi plaža u blizini đige i Željezničke stanice. ...*cantieri dei lavori della Diga, in prossimita a quelli della stazione della nostra ferrovia...* i lokalitet *Boticelle*.²²

Pretpostavljamo da se škver nalazio blizu prve Katalinićeve kuće na Bačvicama (izgrađene oko godine 1885.). Tome u prilog idu i fotografije uz tekst koje prikazuju škver. Kasniji škver, *Ivanko*, a zatim *Jug*, nalazio se na vrhu lukobrana uz drugu kuću Katalinić. Premda su ovo dosad jedina dva podatka koja izričito navode postojanje i djelatnost škvera *Palese* na Bačvicama, vjerujemo da je i nakon odlaska Paleseovih na istome mjestu još uvijek djelovao za sada nepoznat škver.

Od godine 1878. u splitskoj luci je, prema nalogu Lučke kapetanije, bio stacioniran financijski brod *Colibri*, drveni parobrod s vijkom, građen u Trstu 1867. godine.²³ Pretpostavljamo da su tijekom godine 1879. na spomenutom škveru obavljani popravci njegova trupa i stroja. Slični popravci obavljani su i 1881. i 1883. godine.²⁴

Iduća vijest o djelovanju škvera na tome mjestu potječe iz godine 1889. Dana 27. studenoga u luci je potonuo trabakul *S. Antonio miracoloso* kapetana Ivana Pavace, koji je bio nakrcan vinom. Sutradan su ga izvukla dva trabakula uz pomoću ronioaca, a *lučki parobrod ga je odvuкао prama novoj Katalinićevoj kući na Bačvicam gdje će se valjda popraviti.*²⁵

IZGRADNJA LUKOBRANA (ĐIGE)

O inicijativama za gradnju kao i o samoj gradnji lukobrana pisalo je nekoliko autora.²⁶ Kako nas, za potrebe ovog članka, zanima samo djelovanje obitelji Palese, ograničit ćemo se na odnose tvrtke i grada, koji su tih godina bili čest predmet gradskih rasprava.

Već od godine 1863. postojao je projekt lukobrana koji je izradio pomorski inženjer Müller iz Tehničke sekcije Pomorske vlade u Trstu, ali se godine 1871. pojavio novi projekt građevinskog savjetnika Braidensteina, koji je financijski bio povoljniji. Stoga je bilo potrebno raspisivanje natječaja. Na natječaju od 6. studenog 1871. izvedba je, nakon povlačenja Nikole Trigarija (inače zadarskog gradonačelnika), koji nije pružio polog, povjerena Pietru Paleseu. U siječnju

godine 1872. Namjesništvo nalaže da se upravljanje radovima povjeri stručnjaku iz tehničke službe Okružnog poglavarstva u Splitu, i to prema projektu inženjera Müllera. Za upravitelja radova natjecao se inženjer pripravnik Inchiostrri, ali je njegova molba odbijena. Upravljanje radova na lukobranu preuzeo je viši inženjer, stručnjak za lučke izvedbe, ing. dr. Polli, a u njegovoj odsutnosti radove je vodio ing. Marcocchia. Poduzetnik Pietro Palese traži od vojne vlasti barut za miniranje. Građevinski izvođači radova bili su braća Paolo i Luigi Palese.²⁷

Radovi su svečano započeli 14. travnja 1872. godine, blagoslovom prvog kamena.²⁸ U isto vrijeme započele su i rasprave između narodnjaka i autonomaške uprave Splita, koje su se narednih godina povlačile po njihovim glasilima. Najveća zamjerka izvođačima radova, odnosno članovima obitelji Palese bila je što su s njima u zajedničkoj tvrtci bili i Splićani, članovi autonomaške stranke i Bajamontijevi prijatelji.

Iako je u ugovoru s Državnom riznicom kao izvođač radova bila navedena samo tvrtka *Palese*, stvarnost je bila drugačija. U izvođenje radova bili su uključeni općinski vijećnici Pietro Savo, koji je bio i predsjednik Trgovačke i obrtničke komore, te Antonio Radman, inače vrsni stručnjak za hidrauliku.²⁹

Sprega vlasti i izvođača radova te pogodovanje u svakom pogledu došli su do izražaja već kod svečanog početka radova. Kako su se radovi u luci obavljali o trošku države i pod nadzorom splitskog ureda, bilo je logično očekivati da će oni organizirati svečanost koja je trebala biti općegradskog karaktera. Svečanost je, međutim, inicirala i organizirala tvrtka *Palese*, u čije ime su gostima poslane i pozivnice. Sa svečanosti su bili isključeni svi narodnjaci, osim Dujma Karamana, vlasnika zemlje na Bačvicama gdje je svečanost održana, koji se nije mogao izostaviti, ali je pozvan među zadnjima. Na svečanost su pozvane sve državne institucije i uredi osim Bolnice i Realke, budući da većina zaposlenika u tim dvjema ustanovama nije bila sljedbenik Bajamontijeve skupine.³⁰

Novinar *Narodnog lista* se, pišući o početku radova, obrušio na Palesea, koji je takvim ponašanjem, u za njega stranoj zemlji, pokazao da je *prodao dušu i tijelo klici, da je špekulant i čovjek lakom na dobit, koji je ovom predstavom želio iskazati zahvalnost gradskoj upravi za sve mu dodijeljene pogodnosti, među kojima je i mogućnost besplatnog korištenja općinskih kamenoloma...* Isto tako, novinar je bio uvjeren da će, ako ne sve, onda veći dio troškova svečanosti podmiriti Općina, premda se radilo o slavlju u organizaciji privatne osobe, te na kraju zaključuje: *...ma a Spalato tutto è possibile...*³¹

Besplatno korištenje općinskih kamenoloma izazvalo je žestoku reakciju oporbe i građanstva. Budući da je za izgradnju lukobrana izvođač trebao osigurati velike količine kamena i drugog odgovarajućeg materijala, bilo je potrebno, radi uštede troškova i vremena, kamenolome pronaći što bliže mjestu radova. Iako je općinska uprava na račun korištenja kamenoloma mogla osigurati gradu dobre dodatne prihode, to se nije dogodilo. Bajamonti, odnosno Pietro Savo dopustili su izvođačima radova (P. Savo i sebi) besplatno korištenje općinskih kamenoloma iako nisu bili njihovo vlasništvo, već vlasništvo svih građana Splita. Na taj je način Bajamonti omogućio svojim prijateljima stjecanje velike dobiti, dok je s druge strane nanio štetu svim građanima Splita.³² Za tadašnji autonomiški tisak u tome nije bilo ništa sporno, te oni kamenolom, odnosno kavu na Marjanu, čak i zovu *cava Palese*.³³

Prema pisanju *Narodnog lista* najvažnije je da gospodin Palese nikad ne zaboravi činjenicu da radove na lukobranu ne izvodi svojim novcem, već državnim sredstvima, iz proračuna, koji su plod znoja i poreza svih građana, bez obzira na njihovu stranačku pripadnost.³⁴

U raspravu oko gradnje lukobrana autonomiški *Il Dalmata* uvukao je i poduzetnika Petra de Tartagliu koji je zatim *Narodnom listu* morao slati pismo s opisom razgovora s gospodinom Paleseom što ga je vodio za večerom u šibenskoj gostionici *Pellegrino* i u kojem ga je upozorio na neprihvatljivost takvog ponašanja u Splitu.³⁵

Posebno sporno pitanje odnosilo se na angažiranje radnika na izgradnji lukobrana, koje je bilo loše regulirano i vezano uz politiku. Umjesto da se prihvate radnici iz svih slojeva stanovništva, bez obzira na politička opredjeljenja, tvrtka *Palese*, odnosno Pietro Savo u njezino ime, bira samo one koji su pokazivali slijepu poslušnost i duboko poštovanje gradonačelniku Bajamontiju. Ako bi se slučajno i dogodilo da zaposle kojeg pristašu narodnjaka, taj bi ubrzo bio otpušten.³⁶

U godišnjim izvješćima o pomorskim gradnjama (*prospetto dei principali lavori eseguiti e di quelli in corso di esecuzione*) vođenim pod upravom Pomorske vlade u Trstu, *Annuario Marittimo* redovito prati radove na izgradnji splitskog lukobrana. Valja međutim spomenuti da to nisu bili jedini radovi koji su se tih godina obavljali u splitskoj luci. AM za godinu 1882. prvi put navodi da su počeli radovi na izgradnji novog lukobrana za zaštitu luke - *Iniziamento dei lavori per la costruzione di una nuova diga a difesa del porto*.³⁷ Idućih devet

izvješća sadrži istu rečenicu; *Continuazione dei lavori per la costruzione di una nuova diga a difesa a porto* (nastavak radova...)³⁸ U izvješću za godinu 1882. napokon piše: *Completamento dei lavori di costruzione della grande diga di difesa ed approdo*, a iduće, 1883. godine: *Ultimazione dei lavori di costruzione della nuova diga a difesa del porto*.³⁹

Za vrijeme svojeg boravka u Splitu u travnju 1875. godine car Franjo Josip I. obišao je i radove na gradnji lukobrana.

*Nakon toga Njegovo Veličanstvo pošlo je da prigleda morski gat, žal i prostor opredieljen za gradjenje kolodvora. Pod šatorom podignutim na kraju žala prikazali su Mu osnove novih radnja, i s istog je mjesta prisustvovalo spuštanju u more temeljnih stiena za produženje gata. Pošto je Car tako potanko sve prigledao, mogo se osvjedočiti, da imade u Splitu sve što treba da postane jedno od najglavnijih trgovišta Jadranskog mora.*⁴⁰

Splitski *L'Avvenire* detaljno je opisao Carev posjet gradilištima obavljen u ranim jutarnjim satima 22. travnja.⁴¹

*Odatle je Nj.V. otišlo posjetiti velebne radove na lukobranu (digi). Pod prelijepim paviljonom, baš napravljenim za tu priliku, Nj.V. udostojilo se razgledati predivnu maketu (piano plastico) koju je napravilo nekoliko časnika c.k. mornarice, a predstavljala je zaljev i grad Split s projektiranim lukobranom, koji se upravo gradi, a po plemenitoj zamisli lučkog kapetana viteza Leve-e ondje je bio postavljen. Nj.V. se također udostojilo da u Njegovoj Uzvišenoj prisutnosti budu postavljeni na predviđeno mjesto, pomoću naprave podignute na digi u tu svrhu, tri goleme gromade kamena izvađena iz kave na brdu Marjanu i određene da oblikuju vanjski oblog kruništa lukobrana, iskazavši gospodi Brandsteinu, građevinskom savjetniku c.k. Pomorske vlade i dr. Polliju, glavnom inženjeru te iste Vlade, kao i poduzetnicima i voditeljima gradilišta gospodi Paolu i Luigiju, braći Palese, svoje vladarsko zadovoljstvo za vještu i točnu izvedbu važnih radova koji su im povjereni.*⁴²

Na novoizgrađenom lukobranu, dužine 482 metra, radilo se i nakon 1882. godine.⁴³ Lukobran je imao veliko značenje za daljnji razvitak grada. Umnogostručio je površinu zaštićenog sidrišta u uvali splitske gradske luke. Vrijednost tog istočnog lučkog područja još je više porasla kad je, između 1875. i 1877. godine, njegov plići dio nasut golemom količinom zemljanoga i kamenog materijala, dobivenim iz prokopanog usjeka, u kojem je postavljen kolosijek za prvu dalmatinsku prugu na relaciji Split - Siverić - Šibenik. Tako je stvorena

tzv. nova obala, koja je imala potreban gaz za pristajanje većih brodova, a godine 1878. sagrađen je prvi (drveni) gat.⁴⁴

RADOVI NA ŽELJEZNICI

S obzirom na položaj Dalmacije u sastavu Monarhije, pitanje izgradnje željezničke veze sa zaleđem bilo je ključni problem njezina uključivanja u gospodarski razvitak države. Utjecaj političkih čimbenika na formuliranje gospodarske politike prema Dalmaciji najjače se očituje upravo u ovom sektoru.⁴⁵ Počevši od godine 1846., od kada datira prvi prijedlog za gradnju željezničke pruge u Dalmaciji i Bosni i Hercegovini, stalno se u Dalmaciji pokreću akcije za izgradnju željezničke mreže koja bi Dalmaciju i njezine najvažnije luke povezala s njezinim prirodnim zaleđem, Hrvatskom, Bosnom i Hercegovinom te dijelom srednje Europe.⁴⁶ O potrebi gradnje željeznica pisali su brojni tadašnji dalmatinski političari: Borelli, Bajamonti, Monti itd., koji su o tome izdavali i posebne publikacije, a u razdoblju između 1867. i 1870. godine predloženo je s privatne strane nekoliko projekata. Tako je Bajamonti godine 1869. sastavio konzorcij za izgradnju pruge Barcs - Knin - Split s ograncima od Knina do Šibenika i Zadra, pruge Otočac - Senj i pruge Ogulin - Brod.⁴⁷

Iako je 1. travnja 1873. godine Parlament prihvatio zakon o gradnji željeznice Split - Knin, dalmatinska granica kod Pašića i Pribudića s ograncima od Knina do Šibenika i Zadra, do njegove realizacije nije došlo iz nekoliko razloga. Bečki parlament je 16. svibnja 1874. proglasio zakon *o gradjenju željeznice na lokomotivu od Spljeta u Šiverić s ogrankom u Šibenik, Željeznica će se graditi na državni trošak. Za izradjenje potankih osnovah i za početak gradnje dozvoljuje se vladi po zakonu za godinu 1874. vjeresija od jedan milijun forintah, koja će se namaknuti iz zajma, što je zakonom od 13. prosinca 1873. zaključen.*⁴⁸

Početkom lipnja godine 1874. iz Beča su u Split stigli glavni inženjer za gradnju željeznice i ostali inženjeri.⁴⁹ Nakon nekoliko dana počeli su radovi, a pratile su ih slične rasprave kao i kod izgradnje lukobrana. Iako je za dan svečanog početka bio određen ponedjeljak 15. lipnja, sve je pomaknuto za utorak 16. lipnja, jer je Bajamonti izbivao iz Splita (u Beču i Trstu) te se čekao se njegov povratak.⁵⁰

Na svečanosti su, u nazočnosti velikog broja građana Splita, govorili glavni željeznički inspektor Dostal i gradonačelnik Bajamonti, čiji patriotski govor naglašava *Il Dalmata*.⁵¹ I splitska Narodna čitaonica pozdravila je *prvi udarac maš-*

*klina na građenju željeznice koja će nas sjediniti s prekovelebitskom braćom.*⁵² Uvečer je u luci priređena veličanstvena iluminacija s bakljama, a onda su počele priče i govorkanja. Doznalo se da je jedan dio radova povjeren gospodinu Paleseu, izvođaču lukobrana, a drugi poduzetniku iz Beča u društvu s gradonačelnikom Zadra, Trigarijem, a da su osnivači udruge *Associazione dalmatica* izostavljeni, odnosno *ostavljeni na cjedilu*.⁵³ Po gradu se govorilo da je Bajamonti, u ime Općine, telegrafski prigovorio ministarstvu žaleći se na dodjelu poslova strancima te da je Car, telegrafski, naredio glavnom inženjeru otkazivanje svih ugovora, budući da su Palese, Trigari i drugi htjeli iskoristiti neimaštinu kod radnika, što nije bila istina, ali je Bajamonti ostvario svoj cilj – radovi su oduzeti spomenutim poduzetnicima i povjereni njemu i ljudima iz *Associazione dalmatica*. To je u četvrtak uvečer proslavljeno novom iluminacijom luke, praćeno serenadom i bakljadom, službeno u čast glavnog inženjera, a zapravo u znak Bajamontijeva uspjeha.

Izvjestitelj *Narodnog lista* piše da su sutradan radnici zaposleni kod Palesea organizirali štrajk, prosvjedujući zbog nadnice od 30 solada dnevno, i otišli prosvjedovati u Općinu, a što se tamo dogodilo nije mu poznato. Istodobno su i radnici zaposleni kod Trigarija, koji su počeli s radovima blizu Solina, također obustavili rad. Dobronamjerni građani Splita koji shvaćaju značenje željeznice za grad i njegovu budućnost, žale zbog tih događaja i vjeruju da se Palese može nagovoriti na povišenje nadnica. Isto tako, nadaju se da zbog štrajka neće doći do odustajanja od radova, odnosno da neće biti štetnih posljedica ni za grad ni za štrajkaše.⁵⁴ S obzirom na tadašnje političke prilike u gradu, odmah je odgovorio autonomaški tisak, braneći Bajamontija.⁵⁵

Unatoč oštrim raspravama, radovi na izgradnji željeznice redovno su se odvijali, a tvrtka *Palese* je i dalje bila uključena. Dio pruge Šibenik - Siverić predan je provizorno na upotrebu 22. svibnja 1877., a u lipnju je iz Šibenika stigao u Split prvi probni vlak.⁵⁶ Dana 4. listopada 1877. održana je u Splitu velika svečanost u povodu završetka radova.⁵⁷ Donji stroj pruge Siverić - Split - Šibenik gradilo je poduzeće *Bajamonti, Trigari, Knauer i Gross*, a visokogradnju poduzeće Palese iz Trsta. Gornji stroj izradila je država u vlastitoj režiji. Vodograđevne instalacije izrađene su troškom od 549.534 forinti.⁵⁸

Dalmatinska željeznica je na glavnoj pruzi Split - Siverić imala 12 stanica (Split, Solin, Sućurac, Kaštel Gomilica, Kaštel Kambelovac, Labin, Dolac, Perković, Unešić, Žitnić, Drniš i Siverić), a na provizornoj, Perković - Šibenik, dvije (Vrpolje i Šibenik). Ukupna dužina pruge iznosila je 104,865 km. Na pruzi su

izgrađena četiri tunela, najduži od 382,5 metara. Na stanicama i duž pruge izgrađena je 21 kuća za željezničare. Dvije stanice imale su tekuću vodu, u dvije su iskopani bunari, a ostale su imale cisterne.⁵⁹

OBNOVA DIOKLECIJANOVA VODOVODA

Iako se već od početka pedesetih godina javljaju inicijative za obnovu Dioklecijanova akvedukta, nije se išlo na realizaciju, kako zbog složenosti radova, tako i zbog skupoće, budući da općinske uprave nisu imale dovoljno sredstava za njegovu realizaciju.⁶⁰ Izgradnja prve željezničke pruge promijenila je situaciju. Naime, za pogon parnih lokomotiva bile su potrebne veće količine vode. Stoga su zainteresirane državne vlasti preuzele na sebe znatan dio troškova obnove vodovoda, pa je ona i izvedena, na samom kraju autonomaške općinske uprave. S izvora Jadra nedaleko od Solina voda je prolazeći obnovljenim kanalom na trasi nekadašnjeg akvedukta stigla prvi put u tek sagrađeni vodovodni rezervoar na početku Solinske ceste, 14. ožujka 1880.⁶¹

Izravan trag o sudjelovanju obitelji Palese u obnovi Dioklecijanova vodovoda nismo pronašli u tadašnjem tisku. Ante Sapunar, međutim, u citiranom radu, na stranici 190 navodi opasku pokojnog Slavka Muljačića da su braća Paolo i Luigi Palese sudjelovala u obnovi vodovoda. S obzirom na rodbinske veze s Antunom Radmanom, to je, pretpostavljamo, istina.⁶²

Zadnji spomen djelovanja nekog od članova obitelji u Splitu pronašli smo godine 1890. (tri godine kasnije samo su među ožalošćenom rodbinom braće Radman). Nakon što je 30. rujna 1890. izbio požar u Općinskom domu, na potraživanju osigurnine angažirali su se prof. Ante Bezić u ime općine i ing. Palese u ime društva *Assicurazioni Generali* iz Trsta. Sve je povoljno riješeno za samo nekoliko dana, i to na način da je za zgradu utvrđena šteta u iznosu od 650 forinti, a za pokućstvo u iznosu od 500 forinti, ukupno forinti 1150.⁶³

BILJEŠKE

¹ Koliko nam je poznato, Oliver Fijo jedini je spomenuo šker Palese u bilješci br. 48, u: *Parobrodarstvo Dalmacije 1878.-1918.*, Zadar 1962., 32. Naredni zapis o škeru je u radu Gordane Tudor: *Prilog poznavanju splitske brodogradnje u 19. stoljeću*. Kulturna baština, Split 2010., br. 36, 41-58.

² E-poruku je u ime Arhiva poslala Maria Carla Triadan 9. 5. 2012. (u posjedu autorice).

- ³ E-poruku je Rocco Palese uputio 7. 8. 2012. (u posjedu autorice).
- ⁴ *Annuario Marittimo*, Trst (dalje: AM) 1855/ V. 59; AM, 1871/ XXI. 5.
- ⁵ <http://www.renavecia.it/perche-rena-vecia/6-storia-di-san-giacomo>
- ⁶ Crkvu je projektirao milanski arhitekt Carlo Maciacchini (1818. - 1899.), <http://www.spazoidi.it/magazine/n0507/vd.asp?id=> (San Spiridione e le sue Chiese a Trieste); *Vie e case di Trieste*, pregled. 14. 2.
- ⁷ AM, 1871/ XXI., str. XLV; AM, 1870/ XX., 170.; AM, 1872/ XXII., str. CXII.
- ⁸ <http://biblioteche.comune.trieste.it/Record.htm?idlist=2&recor...>; Tomba Palese; Luca Bellocchi: *Le sculture dei cimiteri triestini*. Trieste 2001.
- ⁹ AM, 1874/ XXIV., str. LXXIII; AM, 1876/ XXVI., str. LXXIX.; AM, 1877/ XXVII., str. LXXVII.
- ¹⁰ Oliver Fijo, o. c. 32.; *L'Avvenire*, Split 14. 6. 1875., 3.
- ¹¹ *L'Avvenire*, 19. 6. 1878., 3.
- ¹² Nevenka Bezić-Božanić: *Stanovništvo Splita u vrijeme borbe za narodni preporod (1870.-1881.)*. Zbornik: Hrvatski narodni preporod u Splitu. Split 1984., 139, 147, 158.
- ¹³ Nevenka Bezić-Božanić: *Stanovništvo Splita 1882. godine*. Zbornik: Hrvatski narodni preporod u Splitu 1882. Split 1982., 85-95.
- ¹⁴ Zahvaljujem Brunu Kuzmaniću na podacima (u posjedu autorice). U zahvali obitelji, tiskanoj nakon smrti braće Radman (koja se dogodila istog dana u razmaku od dva sata) - odvjetnika Josipa i inženjera profesora Antuna - među ožalošćenima su Josipova kći Maria Palese, zet Luigi Palese i unuka Lucia Palese. *Ringraziamenti*. Il Dalmata, Zadar 28. 10. 1893., 3.
- ¹⁵ Na već spomenutom tršćanskom nadgrobnom spomeniku nalazi se natpis: *Luigi Palese, Ingegnere civile autorizzato, nato il 21. giugno 1847. rapito all' affetto dei figli addi 17. agosto 1913.* (LP, ovlaštenu inženjer građevinarstva, rođen 21. 6. 1847. otet od ljubavi svoje djece 17. 8.1913.).
- ¹⁶ *Giovedì, 28. ottobre*. *L'Avvenire*, Split 1. 11.1875., 3.
- ¹⁷ Viši inženjer 3. klase Andreas Danelluti (1827.-1890.) stupio je u Austrijsku ratnu mornaricu 1859. godine i radio je u sektoru brodogradnje, odnosno na konstrukciji ratnih brodova. *Almanach für die k.k. Kriegs-Marine 1885*. Pola, 298.
- ¹⁸ AM, 1876/ XXVI., str. CXIII. - popis se odnosi na brodove u dugoj i velikoj obalnoj plovidbi, a splitski parobrod bio je namijenjen maloj obalnoj plovidbi.
- ¹⁹ AM, 1877/ XXVII., str. CXXI. i LXXVII.
- ²⁰ AM, 1878/ XXVIII., str. LXXV.; AM, 1879/ XXIX., str. CXXI.
- ²¹ *L'altra notte*. *L'Avvenire*, Split 29. 5. 1876., 3.
- ²² Vidi bilješke br. 16 i 21.
- ²³ *Echi cittadini*. *L'Avvenire*, Split 28.12.1877. 3; Radilo se o parobrodu od 22 tone s parnim strojem od 10 KS.
- ²⁴ AM, 1878/ XXVIII., str. LXXV; AM, 1882/ XXXII. 173; AM, 1884/XXXIV. 105.
- ²⁵ *Razbio se*. *Narod*, Split. 29. 11. 1889., 3.

- ²⁶ Spominjemo samo neke od njih, Duško Kečkemet: *Prijedlog izgradnje splitskog lukobrana*. Građa i prilozi za povijest Dalmacije, Split 1999.; Ante Sapunar: *Splitski lukobran u svojem trajanju*. Kulturna baština, Split 1999. br. 30; Stanko Piplović: *Prometni terminal u splitskoj luci*. Kulturna baština, Split 1999. br. 30 i drugi.
- ²⁷ Duško Kečkemet: *Ante Bajamonti i Split*. Split 2007., 139.
- ²⁸ *Spalato, 15. aprile*. Il Nazionale, Supplemento. Zadar 24. 4. 1872., 1.
- ²⁹ *La nostra diga. III*. Split, iz Narodnog lista br. 96-97 i od Gospodarskog poučnika br. 2 14.12.1881., 2; Inženjer profesor doktor Antonio Radman proučavao je problem lukobrana i bio je kod gradnje savjetnik za to pitanje. S. Piplović, o. c. 150. Kako su Luigi Palese i Radman bili bliski suradnici, ne čudi sklapanje braka s Radmanovom nećakinjom. Vidi bilješku br. 28.
- ³⁰ Isto.
- ³¹ Vidi bilješku br. 29.
- ³² Ante Sapunar se u navedenom članku poziva na br. 87 lista *L'Avvenire* iz godine 1880., u kojem se spominje *cava Palese*. Budući da je to godište danas nedostupno za korištenje u Sveučilišnoj knjižnici u Splitu, nismo bili u mogućnosti obaviti uvid.
- ³³ *Ci scrivono da Spalato*. Il Nazionale, Supplemento. Zadar 6. 4. 1872., 3
- ³⁴ *Dal egregio sig. Pietro di Tartaglia*. Il Nazionale, Zadar 7. 7. 1872., 3.
- ³⁵ Vidi bilješku br. 34.
- ³⁶ AM, 1872/XXII. 233.
- ³⁷ AM, 1873/ XXIII - AM, 1881/ XXXI.
- ³⁸ AM, 1882/XXXII. 173. ; AM, 1883/ XXXIII. 97.
- ³⁹ Cesare Garimberti: *Povjestni dnevnik o putovanju Nj.c.kr.apos. Veličanstva cara Franja Josipa I. po Kraljevini Dalmaciji mjeseca travnja i svibnja 1875*. Zadar 1878., 154.
- ⁴⁰ *L'Imperatore a Spalato*. L'Avvenire, Split 26. 4. 1875., 1.
- ⁴¹ Ante Sapunar. o. c. 190. U tisku je pogrešno navedeno prezime savjetnika, točno je Breidenstein. AM, 1876/ XXVI. 40.
- ⁴² Grga Novak: *Povijest Splita*. Treća knjiga (od 1797.god. do 1882.god.). Split 1965., 417. Stanko Piplović u navedenom radu (str. 150-151) opisuje radove na popravcima kamene zaštite na lukobranu, koja je služila za razbijanje valova, a koji su se izvodili tijekom osamdesetih i devedesetih godina 19. stoljeća.
- ⁴³ Slavko Muljačić: *Splitska komunalna problematika i izgradnja grada pri kraju XIX. stoljeća*. Narodni preporod u Splitu 1882. Split 1982., 109.
- ⁴⁴ Igor Karaman: *Privredni razvitak Dalmacije pod austrijskom upravom*. Mogućnosti, Split 1965., br. 6, 643.
- ⁴⁵ Hugo Kolb: *Željeznica u Dalmaciji*. Zbornik Društva inženjera i tehničara. Split 1958., 255.
- ⁴⁶ Hugo Kolb, o. c. 256.
- ⁴⁷ Siniša Lajnert: *Ustroj željeznice u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*. Zagreb 2003., 88.
- ⁴⁸ Il Dalmata, 10. 6. 1874., 3.
- ⁴⁹ *Spalato, 20. giugno*. Narodni list, Zadar 24. 6. 1874., 2.
- ⁵⁰ *Nostro dispiaccio particolare, Spalato, 16. giugno*. Il Dalmata, Split 17. 6. 1874., 3.

- ⁵² *Split, 16. lipnja*. Narodni list, Zadar 17. 6. 1874., 3.
- ⁵³ H. Kolb spominje poduzeće Bajamonti, Trigari, Knauer i Gross. o. c. 257.
- ⁵⁴ *Spalato, 20. giugno*. Isto; *Ci scrivono da Spalato in data 18. corrente*. Narodni list, Zadar 24. 6. 1874., 2.
- ⁵⁵ *Spalato, 27. giugno*. Il Dalmata, Split 4. 7. 1874., 3.
- ⁵⁶ *Il primo treno di prova...* L'Avvenire, Split 18. 6. 1874., 2.
- ⁵⁷ L'Avvenire 3. listopada 1877. donosi tijek priprema za svečanost, a 15. listopada objavljuje brojne pozdravne brzojave, čestitke i pjesme posvećene ovom događaju. *Brzojavljaju nam iz Splita, dne 5 tekućega*. Narodni list, Zadar 6.10.1877., 2.
- ⁵⁸ Prema objašnjenju S. Piplovića *donji sloj* se odnosi na nasip i tucanik-podlogu, *gornji sloj* na šine i pragove, a *visokogradnja* na objekte na pruži (stanice i sl.).
- ⁵⁹ *Ferrovie Dalmate*. Narodni List, Zadar 15. 11. 1879., 2-3.
- ⁶⁰ Joško Belamarić: *Dioklecijanov akvedukt i njegove obnove*. Dioklecijanov akvedukt. Split 1999., 13.
- ⁶¹ Slavko Muljačić. o. c. 109.
- ⁶² Joško Belamarić, o. c.13, navodi da je prof. Antun Radman bio recenzent projekta koji je izradio općinski inženjer dr. Locatti; Josip Vrandečić u knjizi: *Dalmatinski autonomistički pokret u XIX. stoljeću*. Zagreb 2002., 259, piše o Antunu Radmanu, doktoru matematike i profesoru u Padovi, koji je po povratku u Split obnovio Dioklecijanov vodovod.
- ⁶³ *Sjednica občinskoga vijeća*. Narod, Split 8. 10. 1890. Prema nekim podacima s interneta obitelj Palese bila je među osnivačima te tršćanske osiguravajuće kuće, pa je logično pretpostaviti da su Paleseovi bili njihovi zastupnici u Dalmaciji, ali to nismo detaljnije elaborirali.

THE SPLIT PROJECTS OF THE PALESE FAMILY

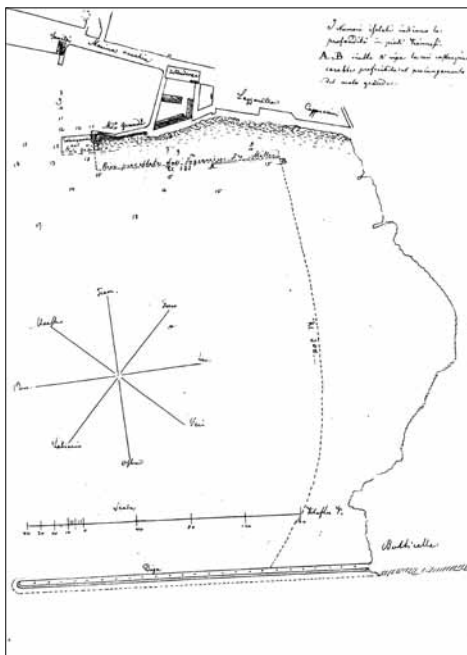
Summary

Pietro Palese and his two sons, engineers Luigi and Paolo, were the members of the renowned family of entrepreneurs, the Palese family from Trieste. They managed a number of construction projects in the city of Split in the 1870s. In this period many key construction projects were carried out in Split.

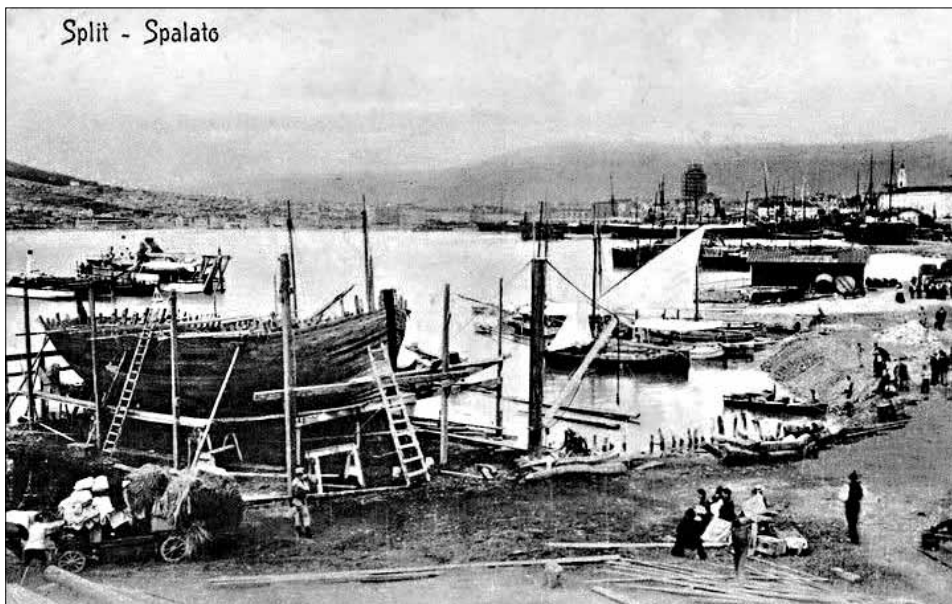
Pietro Palese owned *Messagierre*, a steamship that operated in the area of Split. His company established the Palese Family Shipyard in the Bačvice area. In the late October of 1871, a tugboat was constructed in the shipyard and launched into the sea. As once published in L'Avvenire, an Italian daily newspaper, this particular tugboat was the first to have been constructed in Dalmatia. The final works on the construction of the tugboat, however, were carried out in Trieste.

The Palese Company carried out many construction projects in the Split area, such as the Dalmatian railway construction, the pier construction and the reconstruction of the Diocletian Aqueduct. The Palese family was ideologically close to the supporters of Bajamonti.

The period in which the Palese family members stayed and worked in Split was marked by the political conflicts between the autonomists and the populists. Therefore all their activities were regularly scrutinised by the press in a more or less objective manner, depending on a journalist's political orientation.



Slika 1. Nacrt istočnog dijela luke, dio zapisnika sjednice Trgovačko-obrtničke komore Split od 22. srpnja 1873. (HR DAST - 91/8 TOK)



Slika 2. Škver u istočnom dijelu gradske luke
http://www.gripe.hr/index.php?option=com_content&view=article&id=178&Itemid=127