

ISTOČNA OBALA SPLITA – KRONOLOGIJA ZBIVANJA

UDK: 627(497.5 Split)(091)

Primljeno: 13. XII. 2013.

Pregledni rad

IVANA SVEDRUŽIĆ ŠEPAROVIĆ

Ministarstvo kulture

Konzervatorski odjel u Splitu

Porinova 2a

21000 Split, HR

Istočni dio splitske luke koristi se već od antičkih vremena. U rimsko se doba uvala koju tvore prirodni grebeni koristi kao luka za brodove. U doba autonomne komune (13. - 15. st.) luka se širi, grade se crkvice, lukobrani i prva brodogradilišta. Za venecijanske uprave (16. - 18. st.) ovaj se dio grada utvrđuje te se u njemu grade lazareti. I austrijska uprava širi luku, a obalni pojas se industrijalizira. Godine 1877. željeznica dolazi u Split pa se trgovina te brodski i željeznički promet intenziviraju. U razdoblju od 1943. do 1945. veliki dijelovi luke i Istočne obale stradavaju u savezničkim bombardiranjima. Nakon 1945. luka se širi, grade se gatovi i terminali, a teretni promet seli se u Sjevernu luku, dok u gradu ostaje putnički promet.

Ključne riječi: Istočna obala, Split, pomorstvo, luka, brodogradilišta, željeznica, gatovi

Istočna obala najmanje je spominjani i najmanje istraživani dio splitske luke i splitskog poluotoka. Od željezničkog tunela i Paláce turizma do litica Katalinića briga prostire se područje gotovo nepoznate zemlje. Rijetko se koji vodič po Splitu uopće dotiče ovog dijela Splita. O istočnom dijelu splitske obale i njegovoj problematici pisali su Slavko Muljačić, Stanko Piplović i Ante Sapunar, i to su jedini tekstovi koji se bave ovim dijelom luke. Spoj Željeznič-

kog i Autobusnog kolodvora te trajektne luke sa svim svojim prednostima i manama pojavljuje se u napisima ili razgovorima gotovo uvijek kao problem koji treba riješiti, a u Splitu, naravno, svaki njegov stanovnik, bilo da je riječ o akademskom građaninu ili prodavaču, zna najbolje rješenje.

Prostor o kojem je riječ, ipak ima svoju povijest, ne toliko sjajnu kao većina drugih dijelova Splita, ali zato ništa manje vrijednu. Jer ovaj dio poluotoka, gdje su vjekovima stanovnici Splita čuvali i popravljali svoje brodove, gdje su odlazili u polja, gradili svoje male crkve, poslije i prve male industrijske pogone, kuda je prošla željeznica i povezala Bosnu, Zagoru i otoke, gdje se skladištilo prvo vino naših otoka koje će nas proslaviti u dalekom svijetu, gdje su u *Kavani na Novoj obali* dočekivani prvi turisti i ispraćani na noćne brodove, krije tragove slojevitog života našega grada. Najveća razaranja koja je Split doživio u savezničkim bombardiranjima 1945. dogodila su se upravo u ovom dijelu luke i tako zauvijek promijenila njegovu fizionomiju. Split s mora kako ga vidimo na starim slikama, nakon rata nikada više neće biti isti. Upoznavanje povijesti ovog dijela grada reći će nam puno o njegovu životu, svakodnevicu i svim onim malim, naoko nevažnim detaljima koji čine njegov specifičan duh i fizionomiju.

Prvo naseljavanje splitskog poluotoka zabilježeno je zapadno od istočne obale splitske luke. Kroz čitavo antičko i rano srednjovjekovno razdoblje istočna obala splitske luke nenaseljena je i netaknuta. Na predjelu današnjeg Lučca pa preko Pojišana vodio je put za *Epetion*, stoljećima jedini reper u prostoru. Dio istočno od prirodnog gata pred Palačom naziva se Lučica i možda je bio povremeno korišten za pristajanje lađa, ali nikakve intervencije u prirodnom okolišu nisu zabilježene.

Prve promjene, vrlo značajne, mogu se pratiti u doba autonomne Komune (13. - 15. stoljeće). Uz Palaču je već zaživio srednjovjekovni burg, s predgrađima Varošem i Lučcem. O urbanističkoj fizionomiji splitske luke govori nam Statut iz 13. stoljeća te zaključci članova Gradskog vijeća. Važnost splitske luke leži u intenzivnoj trgovini s Napuljskim Kraljevstvom i Bosnom, što luku čini prometnom i živom. U doba Komune na istočnoj strani splitske luke ubiciraju se tri crkvice, sv. Nikole *de Butis* (negdje na prostoru današnjeg Željezničkog kolodvora), sv. Marije *de Butis* i sv. Petra *de Butis* (na Katalinića brigu). Nadalje, zanimljive su odredbe Statuta koje potanko govore o obavezama popravljavanja luke i lukobrana te o zabrani (pod prijetnjom globe) bacanja kamenja i ostalog materijala u more bez dozvole. Iz tih uredbi saznajemo da

je u srednjem vijeku splitska luka nosila ime sv. Nikole, zaštitnika pomoraca i patrona splitske bratovštine pomoraca i brodovlasnika osnovane 1349. godine. Može se pretpostaviti da je već u to doba postojalo brodogradilište i na području Lučca, jer iz arhivskih dokumenata znamo da su se u kratkom vremenu izrađivale lađe za različite potrebe.

Ubiciranje crkvice sv. Nikole *de Butis* bilo bi posebno važno, jer gradnja crkve zaštitnika pomoraca uz mjesto gdje se brodovi grade i vežu rekla bi nam puno o običajima i vjerovanju stanovnika Splita u srednjem vijeku. Ali istočni dio luke tijekom srednjega vijeka još zadržava svoj prirodni oblik. Krajolik je pokriven poljima i vinogradima sve do grebena Bačvice.

SPLITSKA LUKA U DOBA VENECIJANSKE UPRAVE

Splitska luka u ovom razdoblju zadržava svoju važnost kao spona između Bosne i Venecije. Popravlja se glavni mul, dograđuje se još jedan, ali na istočnom dijelu i dalje nema promjena. Zanimljiva nam je karta C. Camozija, iz 1571. On na svojem bakrorezu grada Splita ucrtava dvije crkvice na istočnoj strani. Ispod naselja Lučac ucrtava crkvu sv. Katarine, a na današnjem Katalinića brigu crkvu sv. Petra; crkvice sv. Nikole i sv. Marije na bakropisu nema.

Drugo razdoblje venecijanske uprave obilježava izgradnja lazareta 1592. godine i njihovo proširenje. Godine 1597. splitski knez Lunardo Bollani gradi novu carinarnicu i završava je do konca 1600. Uz lazarete gradi i jednu kulu za stražu. On je luku u dva navrata i dubio, tako da velike trgovačke lađe mogu pristati pod same zidove lazareta. Što se tiče luke, ona je u to doba proširena gradnjom triju gatova, velikim mulom i dvama malima blizu njega. Istočni dio obale još je netaknut.

U doba Kandijskog rata (1645. - 1669.) grade se u Splitu fortifikacije zbog rastuće turske opasnosti. Po nalogu generala Leonarda Foscola mletački inženjer Alessandro Magli projektira i izvodi niz utvrda. To su bastioni spojenih zidova po sustavu *terrapienata*. Utvrda zvjezdolikog polukruga sa tri bastiona i dva polubastiona gradi se na Gripama i Bačvicama. Oni su vidljivi na planu Splita i luke G. Santinija iz 1666. godine. Postoji sumnja da bastion na Bačvicama nije u cijelosti izveden, ali izvješće Jakova Spona i Georga Whellera iz godine 1675. govori o topovskim baterijama na Sustipanu i Bačvicama, što potvrđuje tezu da je bastion ipak postojao.

RAZDOBLJE AUSTRIJSKE I AUSTROUGARSKE UPRAVE

Bečkim kongresom godine 1814. Dalmacija pripada Austriji. Godine 1815. u Splitu se posljednji put pojavila kuga. Ta je pošast nebrojeno puta desetkovala stanovnike grada. Pokapališta okuženih bila su skupna i nalazila su se na Sustipanu i Katalinića brigu. Za vrijeme ove zadnje epidemije na Katalinića brigu sagrađena su i dva lazareta za okužene, s nizom kućica i stražarnicama te novo pokapalište za preminule.

Akvarel slikara A. Barača iz 1818. pokazuje nam da je na Lučcu postojala lučica s malim mulom i ribarskim lađicama, a da istočni dio obale još prekrivaju polja i vinogradi. Željezničko pitanje bilo je presudno za razvoj Splita. Karavanska veza s Bosnom i Hercegovinom morala je propasti, a trgovina rudnim i šumskim bogatstvima iz unutrašnjosti Balkana prema Sredozemlju tražila je nove putove. Slijede događaji:

- 1852. postavljeno je prvo lučko svjetlo na završetku Velikog mula, koje je služilo kao lukobran.
- 1861. - 1862. proširena je južna polovina ovoga gata. Od njega do južnih zidina Lazareta nije bilo prolaza dok 1857. - 1859. nije srušen dio tzv. Kapucinskih zidina te je nasuta široka obala. Istodobno je sagrađen mostić nad potokom (na mjestu današnjeg usjeka pruge) te se prvi put iz luke moglo doći u južni dio Lučca.
- 1861. Trgovačka komora podnijela je prijedlog Vladi o povezivanju Splita željeznicom s Bosnom i Dunavom. U to vrijeme javlja se i politička ideja da se Split spoji sa Siskom i Zagrebom.
- 1863. započinje gradnja velike jednobrodne crkve sv. Petra na Lučcu, dovršene 1871. Uz crkvu je sagrađen i zvonik sa satom, a projektant je Dujam Marococchia. Na mjestu te crkve već se 1227. spominje crkva sv. Ilije, uz koju se veže toponim *de Zuzuo*. Ona je srušena 1543., a 1682. nadbiskup Cosmi u svojoj vizitaciji na ovome mjestu spominje crkvu sv. Petra Apostola.
- 1870. na istočnoj strani luke, u Lučcu, otvara se *Tvornica kože Buj* koja je uz tvornicu cementa *Bettiza* i ljevaonicu zvona *Cukrov* jedna od prvih industrijskih radionica u Splitu.
- 1872. traje gradnja lukobrana dužine 477 m s istočne strane, na ulazu u gradsku luku.

- 1874. počela je izgradnja željezničke pruge, koja mijenja dotadašnji izgled Lučca.
 - 1875. gradnja lukobrana još traje, i u to vrijeme car Franjo Josip prvi put dolazi u posjet Dalmaciji. U Splitu obilazi gradilište lukobrana. Za sjećanje na Carev posjet na lukobranu je postavljena spomen-ploča nad kojom je dominirao raskriljeni kameni orao. Nakon pada Austrije bačen je među kamenje u nasipu kraj svjetionika, a ploča je ugrađena u temelje lukobrana negdje na njegovoj polovici.
 - 1885. podignuta je kuća Katalinić, u kojoj se nalazilo skladište vina, a 1892. i druga u njezinoj blizini. Arhitekt tih dviju kuća bio je Emil Vecchietti.
 - 1877. sagrađena je željeznička pruga Split - Siverić s ogrankom do Šibenika. Tada Split dobiva usjek pruge, a iskopanom zemljom nasuta je Nova obala, tj. istočni dio luke. Do tada je more dopiralo do Radovanove ulice, gdje se nalazilo *Brodogradilište Buj*, a zgrada Željezničke stanice bila je na Zlodrinjoj poljani. Te su promjene značile kraj brodograditeljske djelatnosti na Lučcu. Koliko je ona bila živa, govori podatak da je samo 1832. na Lučcu bilo izgrađeno 48 brodova, ukupne nosivosti 545 tona.
 - 1885. podignuta je *Kavana na Novoj obali* s velikom verandom koja je poslije pretvorena u trijem. Kavana se nalazila otprilike nasuprot Gatu sv. Petra, koji je 1890. - 1893. sagrađen blizu nekadašnjega drvenog pristaništa. Dužina novog gata bila je 135 m, a širina 20 m. Godine 1906. - 1909. proširen je za 7 m, a produbljen za daljnjih 25 m.
 - 1888. sagrađen je dio Ličke željeznice Siverić - Knin.
 - 1894. za prekrcavanje tereta na brodove položene su tračnice do Gata sv. Petra u dužini od oko 140 m.
 - 1903. Split dobiva uskotračnu željeznicu Split - Sinj. Austrija na more izlazi preko Trsta, Ugarska preko Rijeke, Bosna je izlaz dobila u Metkoviću i na jugu u Gružu, a Splitu pruga služi jedino za izvoz boksita i ugljena iz siveričkog bazena.
- Trgovina u splitskoj luci pojačana je posljednjeg desetljeća 19. i prvoga desetljeća 20. st., kada je filoksera uništila vinarstvo u Francuskoj te je Dalmacija postala najveći izvoznik vina. U splitskoj luci koncentrira se izvoz vina s otoka u Francusku, Englesku, Njemačku i Norvešku. Nadalje:
- 1905. izrađen je u Beču projekt za zgradu Režije duhana u Splitu, 13. kolovoza komisija je obavila izvid na terenu te se ukazala potreba regulacije

okoliša nove zgrade. Kada je stara zgrada tamnice srušena, Kamilo Tončić projektira na njezinu mjestu dvokatnicu u historicističkom stilu neorenesanse; zgrada je stradala u II. svjetskom ratu u bombardiranjima iz zraka.

- 1906. podignut je današnja Željeznička stanica na obali, zaštićeno kulturno dobro. Zgrada se sastoji od dvije prizemnice, s glavnim pročeljem prema istoku. Između zgrada je prolaz natkriven trijemom. Na vanjskome zidu, koji gleda prema luci, postavljena je javna česma. Zgrada kolodvora i česma sagrađeni su u duhu neorenesanse. U skladu sa splitskom tradicijom pitka voda dostupna je putnicima i prolaznicima.
- 1926. podignuta je prizemnica Carinske pregledavaonice i putničkog ureda na početku Gata majora Stojana, kat i trijem na istočnoj strani nadograđeni su 1929. prema projektu Fabjana Kaliterne i Alfreda Kellera. Te je godine izgorjelo brodogradilište *Jug*, na istočnoj strani luke, na početku lukobrana.
- 1935. podignuta je na Gatu sv. Duje zgrada Javnih i carinskih skladišta, projekt su izradili Josip Kodl i inženjer Lovre Krstulović; iste godine na Gatu majora Stojana podignut je spomenik – svjetionik kralju Aleksandru. Bila je to visoka kamena prizma uz koju je na bočnoj strani prislonjena lanterna.
- 1943. - 1945. u savezničkom zračnom bombardiranju Splita uništen je velik dio Istočne obale: obje višekatnice Katalinić, *Kavana na Novoj obali*, Putnički ured, Lazaret (tamnice), Režija duhana, crkve sv. Petra i sv. Roka na Lučcu.
- 1946., nakon što su ruševine raščišćene, na mjestu nekadašnjeg Lučkog prilaza uređen je mali park, a na položaju starih tamnica provedena je široka neposredna veza između Rive i Željezničke stanice s račvom prema željezničkom mostu.
- Gat majora Stojana postaje Gat proleterskih brigada.
- 1947. zasadene su palme uz istočni dio južnog pročelja Palače te uz novi park na koji se stvara oko zgrade Lučke kapetanije i susjednih objekta.
- 1947. - 1948. započinje izgradnja Sjeverne luke, u predjelu Duje i Pijat.
- 1954. spojena je željezničkim odvojkom sa stanicom Split-Predgrađe te je tada primila prvi teret. Time Split dobiva teretni kolodvor u Sjevernoj luci, a Željeznička stanica u Gradu ostaje isključivo za putnički promet.
- 1950. izrađen je treći Regulacijski plan Splita, prema projektu Milorada

Družeića i Budimira Pervana. Željeznički čvor projektirao je ing. Mirko Karlovac uz suradnju geodeta Ante Bonačića, a lučka postrojenja ing. Stanko Dvornik. Prirodni smještaj u luci povoljan je za razvoj trgovačke luke i željezničkog čvora. Od predgrađa do putničke luke u gradu će se provesti odvojak pomoću tunela radi odvajanja industrijskog bazena i putničko-turističke luke. Prometnice prate ovu regulaciju, a grad je opkoljen zelenim pojasom s rekreacijskom zonom uz more.

- 1956. na Gatu proleterskih brigada podignut je spomenik svjetionik palim lučkim radnicima s brončanim reljefom, autora V. Bombardellija i kipara Ž. Radulovića.
- 1958. uređen je istočni dio gradske luke. Na rtu Katalinića briga podignut je spomenik svjetionik i grobnica Neznamom pomorcu - zaštićeno kulturno dobro, 35,5 m visok betonski stup u koji su ugrađeni stakleni okulusi; uz njega je kameni reljef s prikazom pomorca, rad kipara Andrije Krstulovića.
- 1959. izgrađena je zgrada Vinarije prema projektu Stanka Fabrisa, Dinka Vesanovića i ing. Jerka Ferića - zaštićeno kulturno dobro. Služila je za prihvat grožđa i njegov transport željeznicom. Građena je od pravilnih geometrijskih volumena koji su ritmički razvedeni mijenom pune i staklene plohe.

Postojali su mnogobrojni planovi za uređenje ovog dijela grada. Treći Regulacijski plan uvažava sve što je za ovaj dio luke bitno, zadržava putnički, željeznički i autobusni promet. Istočni dio obale predviđa kao spojnicu središta grada s rubnim zelenim, pješačkim zonama. Bez tog čvorišta ovaj dio grada izgubio bi na svojoj vjekovnoj užurbanosti, tako tipičnoj za Split. Spajanje gradskog središta i rubnog zelenila u pješačkim zonama jest upravo ono što naš grad ne smije izgubiti. Ne zato da bismo privukli što više turista svojim uređenim pločnicima i uniformiranim klupama, nego zato da Split ostane grad u kojem je lijepo živjeti.

LITERATURA

Vedran Gligo, Marin Berket, Vladimir Rismondo, Ljerka Šimunković: *Zlatna knjiga grada Splita*. Split 1996.

Grupa autora: *Split - Arhitektura 20. st., Vodič*. Split 2011., 74, 75 i 117.

Grupa autora: *Zbornik Društva inženjera i tehničara*. Split 1958.

- Herci Ganza Čajkušić: *Spomenica HVK Gusar*. Split 2004.
- Duško Kečkemet: *Sanitarni kordon nekad i danas*. Zbornik radova Simpozija održanog u povodu 250. obljetnice Sanitarnog kordona, Zagreb 1978., 86.
- Duško Kečkemet: *Urbanistički razvoj splitske luke*. Pomorski zbornik II., Zagreb 1962.
- Slavko Muljačić: *Urbanistički razvitak Splita i regulacioni planovi od početka XIX. do 1944. godine*. URBS – 6 1965-66, Split 1966., 25-35.
- Grgo Novak: *Povijest Splita*, I i II dio. Split 1961.
- Petrislav Petrić: *Sakralna topografija u staroj gradskoj jezgri*. Kulturna baština br. 19, Split 1989., br. 19.
- Stanko Piplović: *Izgradnja Splita između svjetskih ratova*. Split 2008.
- Stanko Piplović: *Kamilo Tončić*. Split 1991., 32.
- Stanko Piplović: *Prometni terminal u splitskoj luci*. Kulturna baština, Split 1999., br. 30, 155.
- Stanko Piplović: *Vode Splita*. Split 2006.
- Ante Sapunar: *Splitski lukobran u svojem trajanju*. Kulturna baština, Split 1999., br. 30, 173-199.
- J. Spon, G. Wheler: *Voyage d'Italie, de Dalmatie, de Grece et du Levant, fait aux ameeis 1675. et 1676*. Lyon 1678.
- Gordana Tudor: *Prilog poznavanju splitske brodogradnje tijekom 19. stoljeća*. Kulturna baština, Split 2010., br. 36 41-58.

MAKING OF THE CITY OF SPLIT EASTERN COAST

Summary

The eastern portion of the Split harbour has been in use for quite a long time, that is, since ancient times. In the Roman era, reefs created a shelter for ships. In the era of the so-called autonomous community (13th-15th centuries), the harbour was expanded: small churches were built together with the breakwaters and the first shipyards. The harbour was fortified and lazarettos were built during the Venetian rule (16th-18th centuries). This part of the city went through another expansion under the Austrian rule. In 1877, the railway reached the city and, consequently, trade, maritime and railway traffic intensified. Large portions of the city harbour and the Eastern coast were destroyed during the Allied bombings in the period 1943 - 1945. In the years following World War II, the harbour went through another expansion: embankments and terminals were constructed. Cargo traffic was relocated to the Northern harbour whereas passenger traffic remained in the central city harbour.



Slika 1. Dvije kuće Katalinić, građene 1885. g.



Slika 2. Kavana na Novoj obali i crkva sv. Petra



Slika 3. Carinska pregledavaonica i putnički ured



Slika 4. Istočna luka sa željeznicom oko 1935. g.