

PROMETNI TERMINAL U SPLITSKOJ LUCI

Između prošlosti i budućnosti

UDK: 627.23:711.7 (497.5 Split)

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: 27. IV. 1999.

Doc. dr. sci. STANKO PIPLOVIĆ

Filozofski fakultet

23000 Zadar, HR

Obala Petra Krešimira IV. 2

U ovom radu iznosi se historijat i problematika uređenja istočne obale splitske gradske luke, u kontekstu Splita kao velikoga i kompleksnog čvorišta. Tu se na jednom mjestu našla osnovna infrastruktura željezničkoga, pomorskoga i autobusnog prometa. Glavni radovi na njegovu osmišljavanju izvedeni su koncem XIX. stoljeća, kada se intenzivnije počelo razvijati gospodarstvo. Njegove strukture značajno su utjecale na organizaciju i funkcioniranje grada u cjelini u razdoblju od oko 150 posljednjih godina. Danas poprima novu, još veću važnost pa se s obzirom na druge prilike nalazi pred temeljitom rekonstrukcijom.

Istočna strana gradske luke u Splitu služi kao željeznički, lučki i autobusni prometni terminal u koji se stječu putnici i tereti s lokalnih i daljih europskih destinacija. Bez sumnje, ta objedinjenost znači osobitu kvalitetu i pogodnost za mnoštvo putnika u jednom ovako velikom tranzitnom središtu, jer se nastavak putovanja drugim sredstvima može brzo i jednostavno ostvariti. No, taj prostor u strogom središtu i u neposrednoj blizini povijesne jezgre danas je zapušten i ružan, s loše organiziranim funkcijama, opterećen nepotrebnim sadržajima. Opremljenošću, tehničkim obilježjima i izgledom ne odgovara ni sadašnjim potrebama. Po svojem položaju,

međutim, i budućoj namjeni, terminal je jedno od najsloženijih urbanističkih pitanja u gradu. U formiranju istočne obale postoje dva presudna trenutka: konac XIX. i konac XX. stoljeća.

U prvoj polovici XIX. stoljeća istočna strana splitskoga zaljeva još je gotovo potpuno neizgrađena. Obalna joj je crta prirodna. Jedino na njezinom krajnjem sjevernom dijelu podignute su neke skromne kamene kuće težačkog predgrađa Lučac, ispred kojih je nekoliko malih gatova za brodice i skromno brodograđilište Buj. Na južnom dijelu još se vide tragovi barokne utvrde Bačvice iz XVII. stoljeća, koja je nekoć kontrolirala ulazak brodova u luku. Mandrač za pristajanje i zaklon brodova je u dnu uvale, na istome mjestu gdje se nalazio u srednjemu vijeku. Lučica je zaštićena Velikim mulom, poslije nazvanim Mletačkim pristanom. Tu je Stara obala, pred južnim zidom Dioklecijanove palače, sa skladištima i trgovinama.¹

U drugoj polovici prošloga stoljeća Split je počeo brže rasti. Dok je godine 1810. imao samo 6000 stanovnika, godine 1850. njihov broj je porastao na oko 11.000, a 1883. popeo se na 14.000. Usporedo s tim napredovalo je i gospodarstvo. Velika zapreka bio je međutim nedostatak veza sa zaleđem. Ubrzo se osjetila potreba izgradnje željeznice. Pravljene su razne kombinacije, jer to nije bilo samo gospodarsko nego i važno političko pitanje. Konačno je 1877. godine izgrađena pruga do Siverića s priključkom na Šibenik, a poslije do Knina i dalje do Zagreba.²

Odlučeno je da se željeznička stanica gradi na istočnoj strani zaljeva. Da bi se pruga dovela do tog mjesta, prošla je kroz grad, a zbog konfiguracije terena izvedena je u usjeku. Tako je trasa presjekla pučko predgrađe Manuš, a u nastavku prešla slobodnim prostorom između Grada i predgrađa Lučac. Na tom mjestu morali su biti porušeni dijelovi baroknih zidina iz XVII. stoljeća. Kada je kolosijek proveden do obale, trebalo je napraviti plato za kolodvor. U tu je svrhu predviđen golemi zasjek u padini terena. Radovima se pristupilo godine 1875. Zbog složenih poslova nekoliko je radnika bilo ranjeno. Prilikom iskopa usjeka u lipnju naišlo se na izvor žive pitke vode.³

Sredinom 1877. svi radovi na pruzi bili su završeni. U ponedjeljak 23. srpnja prvi je vlak imao pokusnu vožnju od Šibenika do Splita. Svečano otvorenje željeznice bilo je 4. listopada.⁴

Prva zgrada za putnike nalazila se na Zlodrinjoj poljani, s istočne strane kolodvora. Tako su između nje i luke bili peroni s tračnicama. Zbog toga su putnici koji su npr. stizali parobrodom trebali najprije obaviti carinske formalnosti, a potom su, ako su željeli produžiti željeznicom udaljenom samo tridesetak metara, morali obilaziti na sjever preko mosta na Pazaru, da bi stigli na drugu stranu. Ako se uzme u obzir da je put bio strm i blatnjav, putnici bi se dosta namučili dok bi ga prešli s prtljagom. Stvar je postala još složenija kada se počelo s planiranjem nove pruge, Split - Sinj. Da bi se ta smetnja otklonila, godine 1902. razmatrala se mogućnost izgradnje nadvožnjaka između luke i kolodvorske zgrade preko perona. Javnost, a i Trgovačka komora tome se međutim, usprotivila, jer se smatralo da bi takva građevina nagrdila Split. Predloženo je da se željeznička čekaonica prebaci na zapadnu stranu kolodvora, uz obalu, kod "Kavane na Novoj obali" i tako pojednostavni prijelaz putnika s jednoga prometnog sredstva na drugo.⁵

LUKOBARAN

Prostrana uvala pred Splitom bila je idealna za luku. No, sigurnost u njoj ugrožavali su valovi, posebno iz jugoistočnog kvadranta. Trebalo ju je zaštititi. Ideja o gradnji lukobrana nastala je sredinom prošloga stoljeća. Godine 1846. jako je nevrijeme uz vjetar oštro-lebić dosta oštetilo mali gat u starom dijelu pristaništa, na kojemu je bio zdravstveni ured. Bio je to povod da načelnik dr. Leonardo Dudan započne s akcijom zaštite luke, za što se već odavno osjećala potreba. Naišao je na razumijevanje općinske uprave i Vlade, koje su pomogle da se odmah pristupi studijama, čije je razmatranje trajalo do 1850. godine. Tada je posebno povjerenstvo iznijelo na raspravu nekoliko projekata. Podupirala ih je i ratna mornarica. Tom prigodom su major Mailot, zapovjednik odjeljenja, i kapetan inženjerije Stelzyk na osnovi sačinjenih planova razradili

prijedog za gradnju. Nakon toga 1855. Vlada je ponovno sastavila povjerenstvo. I ovaj put je izražena potreba izgradnje lukobrana između rtova sv. Stjepana i Bačvica, uz neke modifikacije. Druga faza je nastavljena u vrijeme načelnika Šimuna Michelija Vitturija. Nakon svih prethodnih ispitivanja konačno je godine 1857. Vlada odobrila gradnju lukobrana, uz izjavu kako nema ništa protiv da se izvedba povjeri Splitskoj općini.⁶

Općinsko vijeće sastalo se 16. studenoga i raspravljalo o ponudi, no tada nije ništa zaključeno. Tek na sjednici 2. prosinca prihvaćen je prijedlog Vlade i uz iznos od 300.000 forinta preuzeta je gradnja u vlastitoj režiji.

Tako je nastupom druge polovice stoljeća zamisao o lukobranu počela poprimati konkretnije oblike. Ali bilo je još različitih stajališta. Koncem 1863. boravilo je u Dalmaciji pomorsko povjerenstvo iz Trsta, na čelu sa savjetnikom Edvardom Schererom iz Sekcije za trgovačku mornaricu Ministarstva pomorstva, koje je obišlo obalu i utvrdilo najvažnije potrebne radove u lukama. Među njima je bio i veliki projekt za splitski lukobran, koji je načinio Josip Müller, inženjer II. klase, iz Tehničke sekcije Pomorske vlade u Trstu. Neki su smatrali da za tadašnje trgovačke prilike velika luka nije potrebna, da je to suvišan trošak, koji nije isplativ. Kada Split dosegne veću važnost, smatrali su, iskoristit će dobru prirodnu uvalu na sjevernoj strani u Poljudu, koja bi se uz manja sredstva mogla učiniti jednom od najboljih luka Sredozemlja. Oko toga su se razvile velike rasprave.⁷ Za načelnikovanja Antonija Bajamontija inženjer Anton Radman, kao vrsni stručnjak za hidrauliku, proučavao je problem lukobrana i bio savjetnik za to pitanje.⁸ U tom je smislu Općinsko vijeće godine 1869. uputilo ministru trgovine dr. Ignazu Pleneru molbu da se započne s gradnjom lukobrana. Radovi su konačno počeli 1871., pa je lukobran dovršen tek 1882. godine. Pruža se od Katalinića briga prema zapadu u dužini od blizu 500 metara.⁹

Kako je lukobran izložen silnim udarima valova, trebalo je ojačati zaštitni kameni nabačaj s njegove vanjske strane. Pomorska

vlada u Trstu je 12. srpnja 1886. godine raspisala dražbu u Splitu za izvođenje radova. Početni iznos bio je 19.863 forinte. Natjecatelji su bili dužni prethodno položiti jamstvo od 993 forinte. Radovi su bili ubrzo završeni, no daljnja pojačanja kamenim nabačajem ubrzo su nastavljeni i uz manje prekide obavljala su se do 1894. godine.¹⁰

No, nakon nekog vremena ta kamena zaštita na lukobranu koja je služila za razbijanje valova je popustila. Napravljena je osnova za popravak pa je 1896. godine Pomorska vlada u Trstu raspisala javnu dražbu za izvođenje radova. Natjecanje se održalo kod Poglavarstva luke i pomorskog zdravlja u Splitu 20. lipnja pisanim ponudama uz fiskalnu cijenu od 5000 forinta i jamstvo zainteresiranih od 250 forinta. U proračun za tu godinu Ministarstvo trgovine uvrstilo je iznos od 3000 forinta pa su radovi ubrzo započeli i nastavili se sljedeće godine.¹¹

Luku se nastojalo urediti tako da se može uplovljavati pod nepovoljnim vremenskim uvjetima i noću. Godine 1878. na mostu za pristajanje u novoj luci postavljeno je pozicijsko svjetlo. Na vrhu novoga lukobrana se, radi bolje orijentacije pri ulasku u luku, godine 1881. počeo graditi svjetionik, koji je već iste godine bio u funkciji, a završen je iduće. Bio je 7 m udaljen od vanjskog pokosa. Svjetiljka se nalazila na osmostranom željeznom tornju sred čuvarove kuće. Svjetlo je bilo izmjenično, najprije je 30 sekunda bilo stalno upaljeno pa je 30 sekunda treperilo. Boja svjetla bila je crvena. Uplovljavajući u luku, brodovi su trebali ostaviti svjetionik nadesno i proći na udaljenosti od 30 m, kako ne bi udarili u nasip lukobrana.¹²

Svjetionik je popravljan 1890., 1894. i 1896. Godine 1904. promijenjen mu je svjetlosni signal, ali mu je u veljači ponovno vraćena normalna karakteristika, tj. izmjenično stalno i treperavo svjetlo u intervalima od 20 sekunda. Kako novi lukobran nije pružao dovoljnu sigurnost brodovima u luci, sljedećih godina razmišljalo se i o gradnji još jednog lukobrana, s druge strane, od sustipanskog poluotoka. Cilj je bio zaštita od valova s jugozapada. Vlada je godine 1905. to odbila, a pitanje je i dalje ostalo aktualno. Karakteristični su slučajevi iz prosinca 1908. godine, koji ilustriraju stanje u luci.

Parobrod *Gödölö* došao je u luku, ali nije mogao pristati zbog nevrmena, pa je morao proslijediti u Gruž. *Lloydov* parobrod iz Trsta, *Duna*, stigao je u luku po južini, ali je bio prisiljen izići iz luke. Ipak, do gradnje drugog lukobrana nije došlo. Lukobran je u svom prvom dijelu proširen 1926.-1929. godine. Stvorena je operativna obala i postavljene su dizalice za pretovar.¹³

LUKA

Iskopom za željeznicu dobivene su velike količine zemlje koje su nasute u more pred novim kolodvorom pa je tako nastala prostrana obala sa znatnom dubinom mora i novi dio luke za pristajanje velikih brodova. More koje je na istoku dopiralo do Zlodrine poljane je zasuto. Prosječna širina nasipa iznosila je oko 130 metara. Zatim se prišlo uređenju novonastalog prostora. Najvažniji radovi koji su izvedeni u razdoblju od 1876. go 1882. bili su: izgradnja nasipa od kamena radi formiranja platoa za pristajanje kod željezničke stanice, uklanjanje provizornog mosta i izgradnja kraćeg poteza zidane obale u zamjenu za njega, regulacija puta na obali između lukobrana i skladišta soli te proširenje puta i obale ispred kolodvora. Tijekom 1882. i 1883. kompletirana je obala na sjeveroistočnom dijelu luke.¹⁴

Prema statističkim podacima koje je objavila Pomorska vlada u Trstu, po izvozu vina u bačvama splitska luka bila je odmah iza tršćanske. Daleko je premašivala Pulu, Rovinj, Lošinj, Zadar i Gruž. U desetogodišnjem razdoblju 1872.-1882. promet se znatno uvećao, a u petogodištu 1877.-1882. podvostručio. Svjedočilo je to o trgovačkom napretku Splita. Premda je središnja vlada već dosta bila učinila na korist grada kao luke, još se moralo mnogo toga napraviti da bi se postigla puna učinkovitost. Među važnijim hitnim radovima bila je izgradnja velikog gata za prekrcavanje, te presušivanje pličine. Radi toga je Općinsko vijeće imenovalo posebni odbor, koji je zajedno s odborom Trgovačke komore imao proučiti problematiku i dati svoje mišljenje. Odbori su predložili Trgovačkoj komori da se obrati ministarstvu kako bi odobrilo izvedbu osnovnih

radova, da se u proračun za 1884. uvrste potrebna sredstva. Založili su se i za brže produženje dalmatinske željeznice do Knina te skoro produženje i spajanje s državnom mrežom preko Novoga. Osim tehničkih, bilo je i drugih uzroka koji su povremeno remetili promet u luci. Sredinom 1883. pojavila se u zemljama istočnog Sredozemlja bolest kratelj. Radi sprječavanja širenja zaraze Ministarstvo trgovine naredilo je da se svi parobrodi koji dolaze iz sumnjivih ili zaraženih krajeva imaju podvrci desetodnevnoj kontumaciji u Meljina-ama kod Herceg Novoga, a brodovi na jedra kontumaciji u Meljina-ama, Gružu, Splitu, Šibeniku i Zadru. U skladu s okružnicom Pomorske vlade od 18. srpnja i uputama zdravstvenog povjerenstva, Općinska uprava Splita odredila je kao mjesto karantene osoba i roba samostan u Poljudu, koji su fratri ustupili u tu svrhu.

Početak 1884. godine zastupnik Mihovil Klaić je u Financijskom komitetu postavio pitanje o splitskoj luci. Ministar trgovine F. Pino Friedenthal odgovorio je kako shvaća važnost luke i da će radovi uskoro započeti. Trgovina je u Splitu stalno rasla, ali su njegovoj luci bile potrebne poboljšice. U prvom redu, čitava se luka morala produbiti, a da bi se zaštitila od nevremena valjalo je produžiti lukobran. Nužan je bio i jedan gat otprilike na mjestu gdje se nalazio drveni gat, koji je prijetio urušavanjem. Obale su se morale rekonstruirati, mali gat zdravstva i mandrač kod crkve sv. Frane tražili su popravke. Kamene litice u luci trebalo je minirati, a luku opremiti dizalicama na paru i mehaničkim strojevima.¹⁵

U financijskom zakonu iz 1885. godine predviđeno je za produženje ozidane obale na velikom gatu stare luke, produženje kamenog nabačaja na lukobranu, a i zidanje obale pred željezničkim kolodvorom. Planirano je i produbljenje velikog mandrača. Koncem svibnja iduće godine u Split je parobrodom *Pelagosa* stigao predsjednik Pomorske vlade u Trstu dr. Alber Glanstätten s pratnjom. S mjesnim vlastima raspravljalo se o potrebnim radovima u luci.¹⁶

Koncem stoljeća promet je u luci ubrzano rastao. Godine 1886. uplovilo je 1929 brodova na jedra i paru, ukupnog kapaciteta 303.324 tone, a iduće ih je pristalo 2306, s tonažom od 394.910.

Dakle, u godinu dana broj brodova se povećao gotovo za 20 posto. Godine 1888. taj trend se nastavio pa su pristigla 2544 broda sa 429.514 tona kapaciteta, što je porast za daljnjih 10 posto. Iz iskaza se vidi napredak poslovanja, koji je već dosegnuo više nego trećinu prometa u tršćanskoj luci, gdje je, prema službenim podacima iz lista *Osseroatore Triestino*, u 1888. godini doplovalo 6763 broda kapaciteta 1,256.012 tone. Važan izvozni artikal bilo je vino. Tijekom 1888. izvezeno je blizu 28.000 bačava ukupne zapremine od oko 200.000 hl. Od toga je četvrtina vina bila iz splitskog polja. Najviše je vina otpremljeno u Bordeaux, 9310 bačava, Rijeku, 4887, Trst, 4365; izvozilo se u Francusku, Njemačku i još neke europske države. Austrijskim brodovima prevezeno je 9250 bačava, engleskim 8462 bačve, a ostalo talijanskim, njemačkim, mađarskim, švedskim i norveškim brodovima. Osim toga, 20.000 bačava sa 195.000 hl uvezeno je u Split jedrenjacima i lokalnim parobrodima. Tim teretom se na rivi manipuliralo, a potom bi bio ukrcan na druge veće brodove, radi izvoza. Tijekom mjeseca ožujka 1889. izvezene su 2504 bačve, od kojih 985 u Bordeaux, 591 u Trst i 139 u Rijeku. Kolika je bila živost u tom vremenu pokazuje i činjenica da su se početkom travnja te godine u luku od jakoga južnog vjetra sklonila 3 školska broda ratne mornarice. Bili su to brikovi *Camaleonte* i *Artemisia* te škuner *Bravo*.¹⁷

Počela se uređivati obala pa je 1890. postavljena javna plinska rasvjeta na obnovljenome Mletačkom mulu. Radove je izvela Općinska uprava, a pripremalo se uvođenje rasvjete na Novoj obali.¹⁸ Tijekom 1887. pa do 1890. zidala se obala ispred željezničkog kolodvora. U državnom je proračunu kao izvanredne radove tijekom 1899. godine Ministarstvo trgovine predvidjelo nastavak prije započetih radova. Tako je odlučeno da se dalje pojača nasip, za što je osigurano 2000 forinta, zatim popravljaju obale pred željezničkim kolodvorom iznosom od 10.000 i gata na tom dijelu obale sa 5000 forinta.¹⁹

Podvodne stijene prijetile su sigurnom uplovljavanju i pristanjanju većih parobroda. Stoga se prišlo sustavnom uređenju morskog dna u luci. Tako su 1871. i 1873. vađene gromade s dna u istočnom

dijelu, a 1879., 1880., 1897. i 1906. godine parnim gliboderima iskalo se i uklanjalo nataloženi mulj. Radovi na produženju obale pred željezničkim kolodvorom osobito su se intenzivirali u razdoblju od 1900. do 1904. godine.²⁰

Koncem stoljeća na središnjem je položaju luke, između njezina staroga i novog dijela podignuta velika zgrada Lučke kapetanije. Gradnja je počela 1890., a svečano je otvorenje bilo 1. studenoga 1892. godine. Nacrt je napravio nadmjernik Rupčić. To je uglovnica na dva kata u oblicima neorenesanse, s kupolom na vrhu. Ukrase na pročeljima izradila je tvornica cementa *Gilardi i Bettiza* iz Splita. Godine 1926. nadograđen joj je još jedan kat.²¹

Od kolodvora su izvedeni kolosijeci u luku radi prekrcavanja tereta na brodove. Tako je 6. rujna 1894. završeno polaganje tračnica do gata sv. Petra u dužini od oko 140 metara. To je bilo posebno važno radi ukrcavanja kamenog ugljena koji je stizao iz Siverića.²² Poslije se mreža kolosijeka u luci stalno povećavala.

Zbog izgradnje zasjeka u stanici predjel Bačvice na istočnoj strani ostao je odsječen od luke. O pitanju spoja dugo se raspravljalo. U tom smislu stvari su se počele rješavati kada se nasuo i proširio dio Strossmayerove obale od Gata sv. Petra prema jugu. Konačno se sredinom 1904. godine odlučilo početi s gradnjom spojnog puta. Ipak, sve se odvijalo prilično sporo. Općina je 1907. posredstvom kotarskoga poglavara dr. Frane Madirazze zamolila ministarskog savjetnika Webera da se zauzme oko gradnje.²³

Zbog opsežnih i dugotrajnih radova na Novoj obali vladao je veliki nered, posebno na onom dijelu od kavane do lukobrana, koji je izgrađen 1905. Svagdje su se nalazile gomile kamenja i veliko blato. Što se događalo u luci, najbolje ilustrira situacija u mjesecu studenome te godine. Puhao je jak jugozapadnjak. More se uzburkalo. Brodovi nisu mogli pristajati. Zato je Trgovačka komora poslala Vladi u Beču i Pomorskoj vladi u Trstu brzojav tražeći poduzimanje mjera radi sigurnosti pri svakom vremenu. Radovi u luci nastavljeni su u ljeto iduće godine. Ali i te je jeseni za kiša stanje bilo loše. Bilo je potrebno proširiti pločnik koji je vodio od obale

na Pazar, i to duž financijske vojarnе.²⁴ U to je vrijeme na južnom dijelu istočne obale ispred druge Katalinićeve kuće postojao još uvijek mali škver majstora Ivanka. Posao mu je dobro išao. Ondje su sagrađene mnoge ladice i veliki broj bracera, a popravljali su se i trabakuli. Godine 1905. čak je izvučen na navoz i Rismondov parobrod *Mosor*, te su na njemu izvršeni svi potrebni radovi.²⁵

GATOVI

Da bi se povećala operativna obala, pristupilo se gradnji dvaju gatova na Novoj obali. Najprije je od 1890. do 1893. izgrađen Gat sv. Petra. Za sljedeću godinu ostali su tek završni radovi. U svrhu njegova popravka predloženo je da se za 1905. uvrsti u proračun 33.000 kruna.²⁶ No, gat je bio uzak za sve jači promet koji se na njemu odvijao. Stoga je 1906. odlučeno da ga se proširi za 7 metara. Ukupni predračunski trošak iznosio je 360.000 kruna. Tijekom svi-bnja stigao je gliboder radi pripremnih radova. Do lipnja već se dobro pročistio dio Nove obale prema lukobranu. Zatim su učvršćeni podvodni temelji, pa se sredinom srpnja počelo sa zidanjem. U državnom predračunu za 1907. osiguran je treći obrok od 20.000 kruna. Početkom te godine polovica nasipa bila je završena pa se na njemu počeo graditi zid i kamenjem ispunjavati prazni prostor između staroga i novog nasipa. Dana 20. kolovoza održana je kod Poglavarstva luke i pomorskog zdravlja u Splitu javna dražba za ustupanje daljnjih radova. U tu je svrhu predviđen fiskalni iznos od 534.740 kruna.²⁷ Kako je za lošeg vremena bilo teško pristajati, Trgovačka komora se 1908. godine obratila vlastima da se pitanje luke i dogradnje Gata sv. Petra ubrza. U 1909. radovi su završeni, a preostalo je isplatiti još 40.000 kruna.²⁸ Gat je dobio javnu plinsku rasvjetu. U početku je bilo samo 5 svjetiljaka, a nastupom 1910. postavljeno ih je još 11.²⁹

Usporedo s proširenjem Gata sv. Petra, planirala se gradnja drugoga velikog gata, nešto južnije, koji bi nosio ime sv. Duje. Još je 1904. industrijsko vijeće predložilo da se u idućoj godini osiguraju

sredstva za gradnju. Ukupni planirani trošak u početku je iznosio 360.000 kruna. Nakon toga je ministar trgovine Maurizio Roessler odobrio osnovnu, ali su radovi započeli tek 1908. godine. U ponedjeljak 17. veljače postavljene su barake za potrebe gradilišta. Za gradnju je predviđeno ukupno 460.000 kruna. Od toga je za 1909. i 1910. godinu osiguran šesti obrok od 35.000 kruna. Taj drugi gat završen je 1911. godine.³⁰

Nakon prvoga svjetionika na vrhu lukobrana, postavljena su sljedećih godina svjetla na istaknutim točkama unutar luke. Tako su na Mletačkome mulu 1889. instalirana 2 stalna svjetla bijele i zelene boje. Doseg im je bio jednu milju. Na glavi Gata sv. Petra postavljeno je 1893. godine stalno crveno svjetlo dosega 1 milje. Na svakom uglu Gata sv. Duje postavljena su 1912. stalna zelena svjetla dosega 3 milje. Sva svjetla su bila na željeznim kandelabrima. Prema luci su bijele boje, a nisu čuvana. Njihove karakteristike s vremenom su se mijenjale.³¹

ŽELJEZNIČKI KOLODVOR

U sljedećim godinama željeznički kolodvor se širio i dograđivao. Postojeća zgrada za putnike s vremenom nije više zadovoljavala potrebe. Stoga se pristupilo gradnji nove. U veljači 1904. godine kod Ravnateljstva državnih željeznica u Trstu raspisana je dražba za izvođača. Predračunski trošak iznosio je oko 70.000 kruna. Zainteresirani poduzetnici trebali su predati ponude do 7. ožujka. Svi natjecatelji su ih bili dužni dostaviti u pisanu obliku, uz jamstvo od 3.500 kruna. Potrebna dokumentacija mogla se dobiti na uvid u Trstu ili kod Prometne uprave u Splitu. Radovi su u nekoliko navrata zaustavljani. Tako je prvih dana 1905. godine naišlo more, pa su se morali konsolidirati temelji da bi se s radovima moglo nastaviti. Današnja zgrada željezničkog kolodvora podignuta je 1905. Radovi su završeni u listopadu. Koncem godine klupe su premještene iz stare u novu zgradu. Međutim, kako se dosta kasnilo s otvorenjem, putnici nisu imali gdje sjediti. Konačno je u svibnju 1906. otvorena nova zgrada, ali je već za ondašnje prilike bila mala.³² U

staru zgradu kolodvora smještena je Prometna uprava, koja je prije bila u Smodlakinoj ulici (današnja Petrova ili sv. Petra Staroga).

DALJNI RADOVI U LUCI

Split je bio najvažnija dalmatinska luka, a nije imao dovoljno operativne obale za trgovački promet. Prvih godina XX. stoljeća počelo se izvoziti mnogo tupine i cementa u Italiju i Afriku pa i u Južnu Ameriku. Pomorska vlada u Trstu je zajedno s Lučkim poglavarstvom razmatrala mogućnost zabrane krcanja tupine na Novoj obali. Razmišljalo se čak o izgradnji posebnog pristaništa na Bačvicama u tu svrhu.³³ No, prilike su i dalje ostale teške. U gradskoj luci krcalo se vino te ostali poljodjelski proizvodi pa je postala premalena za sav prekrcaj tereta. Poslovanje je sve više zapinjalo pa su jedrenjaci i parobrodi morali čekati pred lukom na mjesto uz obalu, a za nevremena se nisu imali kamo skloniti. Poteškoće u manipulaciji teretima porasle su kad je 1908. godine tvrtki Weiss ustupljeno 600 m četvornih za skladištenje ugljena, i to na najprometnijem dijelu, između Gata sv. Petra i novoga gata, koji je upravo bio u gradnji. Tu su bile najveće dubine mora pa su mogli pristajati i veći parobrodi. S obzirom na takvu situaciju, zastupnik Juraj Binkini je na sjednici Carevinskoga vijeća u Beču 15. svibnja 1908. godine tražio od ministra trgovine da se radovi u splitskoj luci ubrzaju i uklone prepreke njezinu funkcioniranju. No, prilike su i dalje bile teške. To dobro oslikava situacija u siječnju 1910. godine. Na dijelu luke određenom za odlaganje i krcanje tupine bila su koncem mjeseca tri velika parobroda, dok je četvrti nekoliko dana čekao da se oslobodi mjesto. Djelomičan razlog bio je to što prostor koji je odredila Pomorska vlada u tu svrhu nije odgovarao. Nasuprot tome, veliki dio obale, i to baš najpovoljniji, zauzimao je i dalje deponij ugljena. Od izvoza tupine, za razliku od ugljena, grad je imao velike koristi pa su se izvoznici molbom obratili Ministarstvu trgovine, tražeći da se ugljen ukloni. Općina i Trgovačka komora podupirale su njihov zahtjev, a pitanje se sporo rješavalo.³⁴

O splitskoj luci bilo je govora na XLII. zasjedanju Dalmatinskog sabora u Zadru 1909. godine. Na sjednici 29. rujna zastupnik Juraj Biankini postavio je pitanje je li Vlada voljna čim prije priopćiti iskaz o većim ili manjim lučkim radovima koji se imaju izvesti u Dalmaciji, a u vezi s programom gospodarskog podizanja pokrajine. Tražio je da se označi vrijeme za koje će se ti radovi izvesti. Na upit je iscrpno odgovorio potpredsjednik Namjesništva Josip Tončić na 11. sjednici 9. listopada. Prikazao je novčano i vremenski sve faze gradnja uvrštenih u predračun za godinu 1909. i one u prijedlogu za godinu 1910. Za Split je naveo:

- gradnju platoa i dijela gata na sjevernoj strani luke,
- namještanje plutače, gradnju lukobrana i gata za iskrcavanje,
- gradnju gata za operacije, šesti djelomični iznos,
- proširenje Gata sv. Petra, preostali iznos i naknadni radovi.

Ukupna vrijednost svih radova iznosila je 1,127.000 kruna, od čega je na 1909. i 1910. otpadalo po 65.000 kruna.³⁵

Kada je željeznički kolodvor premješten na drugu stranu perona, Nova obala, koja je bila u nadležnosti Pomorske vlade, trebala je po zakonu prijeći pod upravu Općine. Općinska uprava željela je da joj se taj prostor preda uređen i popločan. O tome se pregovaralo 1908. godine. Druga strana načelno se nije protivila, ali je željela da obje sudjeluju u troškovima. Nova je obala bila puna gliba, što je otežavalo kretanje zaprežnim kolim s teretom. Konačno je Pomorska vlada izradila detaljni nacrt za popločanje Strossmayerove obale, kako je nazvana, uz ukupni trošak od 160.000 kruna. Od toga je splitska općina na sebe preuzela djelimični iznos od 20.000 kruna. Elaborat je 1911. odobrilo Ministarstvo trgovine. Radovi na uređenju tog prostora odvijali su se dosta sporo. Pomorska vlada dodjeljivala je mala sredstva. Početkom 1915. čistilo se blato i nasipavalo na jednom dijelu, pa se opet stalo. U ožujku je Pomorska vlada opet dodijelila 20.000 kruna pa se nastavilo s popločavanjem, i to na dijelu od kavane Tocigl do kuće Katalinić na jugu. Na Gatu sv. Duje nabijala se podloga; unatoč zastoju, gradnja obale i gata se koncem godine primakla završetku.³⁶

Gradnja obale od Gata sv. Duje na jug do lukobrana započela je 1913. godine. U tu je svrhu 31. svibnja kod Lučkog i zdravstvenog poglavarstva u Splitu zakazana javna dražba. Najveća dubina mora na mjestu gradnje bila je 6 metara. Početna svota iznosila je 196.264 krune. Bilo je planirano da se gradilište preda izvođaču u srpnju ili kolovozu, a radovi su se trebali dovršiti u roku od 30 mjeseci. Natjecatelji su prethodno morali položiti jamstvo od 10.000 kruna.³⁷

Na sjevernoj strani nalazi se Mletački mul, današnji Gat sv. Nikole, i u njegovu produženju obala koja se spajala na Strossmayerovu obalu. Pomorska vlada u Trstu pristupila je uređenju i ovog poteza, tj. popravcima i proširenju mula. Nakon izrade projekta 1912. godine 24. kolovoza kod Lučkog poglavarstva u Splitu zakazana je javna dražba za poduzimanje poslova. Dionica je bila duga oko 190 metara. Najveća dubina mora na kojoj su se radovi izvodili bila je 5 metara. Gradnja je morala početi odmah i biti dovršena 12 mjeseci nakon uvođenja izvođača na posao. Dio današnje Obale lazareta na sjeveru ispred zgrada tamnica i Lučkog poglavarstva proširen je u prvoj polovici 1917. godine. Posao se odvijao uz velike teškoće izazvane ratnim prilikama. Nije bilo radnika ni materijala, a cijene su rasle. Zadnji dio je izveden bez poduzetnika, koji se odrekao radova zbog stalnih neprilika, u režiji mjesne građevne uprave Pomorske vlade.³⁸

IZMEĐU DVA RATA

Nakon Prvoga svjetskog rata splitski terminal imao je veliku važnost. Promet je rastao, posebno stoga što je Zadar pripao Italiji, što je 1925. završena Lička željeznička pruga, a turizam se razvijao. Iz tih razloga proširivala se stanica u predgrađu Kopilici. Gradska se planirala kao glavna za putnike; prije je dnevno imala samo 10 redovnih vlakova, a sada se njihov broj povećao na 16. Iz nje su polazile velike kompozicije u unutrašnjost države i u metropole Srednje Europe. Da bi bar donekle zadovoljile potrebe, izgrađen je još jedan kolosijek. Planiralo se postaviti i jedan između postojećih kolosjeka i zgrade stanice. Osim toga, namjeravalo se preurediti

kolosijeke na obali. U to vrijeme, godine 1925., sa stanice duž obale vodila je željeznička pruga do početka Gata majora Stojana. Prugu se već tada mislilo produžiti od skretnice za gat dalje na sjever do željezničke stražarnice ispod Lučkog prilaza kod Pazara. Drugi krak s dvostrukim kolosijekom trebao je voditi na Gat. sv. Duje. Nakon završetka radova na lukobranu, namjeravalo se i tamo provesti dvostruki kolosijek. Između stanice i kuće Katalinić predviđen je put na Bačvice širine 15 metara.³⁹ Sve to se u sljedećim godinama i ostvarilo.

Iz navedenih razloga u ovom je razdoblju i u istočnom dijelu luke bilo dosta radova. Na Pristanu majora Stojana (Gat sv. Petra) nalazila se neugledna baraka koja je služila kao carinski ured. Godine 1926. prišlo se gradnji nove zgrade. Iskopi temelja počeli su sredinom travnja. Zgrada je bila prizemna, duga 21, a široka oko 8 metara. U njoj su uz carinsku pregledaonicu bile prostorije za carinske činovnike, financijsku stražu, lučke peljare i policiju. U istočnom dijelu bio je smješten Putnički ured, koji je i dalje zadržao glavnu upravu na Peristilu, dok je ovaj na obali služio za tranzitni promet, informacije i prodaju karata. No zbog velikog porasta prometa stranaca u Splitu, ubrzo se osjetila potreba za proširenjem zgrade. Stoga je 1929. godine nad njezinim istočnim dijelom nadograđen kat s terasom. Trijem ispod terase služio je putnicima kao zaklon. Nacrt su napravili arhitekti Fabjan Kaliterna iz Splita i Alfred Keller iz Beča. Tako je prizemlje preuređeno za stranke, gdje je i dalje ostala biljetarnica i odjel za otpremanje stranaka. Na katu je u 3 kancelarije s nusprostorijama smješteno uredništvo časopisa *Jugoslavenski turizam* i Centralni ured za propagandu Jadrana.⁴⁰

Izvodili su se radovi i na lučkim objektima. Da bi osigurala potreban materijal, tvrtka inž. Dane Matošića i druge je godine, 1928., zatražila dozvolu za vađenje kamena na Ratu kod Poljuda.⁴¹

Povećani promet tražio je i bolju povezanost luke sa željezničkom stanicom. Posebno povjerenstvo još je 1928. istaknulo potrebu hitnog rješavanja tog pitanja. Godine 1935. počela je gradnja velike jednokatne zgrade javnih carinskih skladišta na Gatu sv. Duje. Projektirao ju je arhitekt Josip Kodl, a radove je izvodio inženjer Lovre

Krstulović.⁴² Time je stanje postalo još složenijim. Kako ne bi dolazilo do zastoja, hitno je bilo potrebno postaviti dvostruki kolosijek pred skladištima, ukloniti okretaljku blizu Katalinićevih kuća kod izlaza iz stanice, povećati broj kolosijeka u Predgrađu. Dvostruki kolosijek je projektiran, ali radovi nisu nikako započinjali. Direkcija željeznica u Zagrebu pismom od 11. kolovoza 1937. odgovorila je na upite da će sve srediti čim dobije odobrenje i kredit od Generalne direkcije. Pitanje proširenja stanice Predgrađe požurivano je godinama. Ondje je bila predviđena izgradnja još samo jednog kolosijeka, a trebala su barem dva. Sve to ozbiljno je otežavalo posao u luci. Posljedica je bila brzo zakrčivanje, pa su iz toga nastajale znatne neprilike, kao plaćanje ležarine, neracionalan istovar i utovar. Nastajale su štete za trgovce, brodare i lučke službe. Željeznička uprava imala je poteškoća zbog nedovoljnog broja kolosijeka pa se služba odvijala u teškim uvjetima.

Obećavalo se da će se navedeni nedostaci otkloniti još prije nego budu izgrađena javna skladišta. Ona su dovršena početkom 1937. godine, a još ništa nije bilo poduzeto. U vezi s tim je 26. studenoga u Trgovačko-industrijskoj komori održana konferencija, kojoj su prisustvovali načelnik Obad iz zagrebačke direkcije, inspektori Piteša i Piga, šef Željezničke stanice te predstavnici Komore i Udruženja trgovaca u Splitu. Utvrđeno je da se prijevoz preko Splita vrlo sporo i neracionalno odvija. Sve je izneseno nadležnom ministru i predloženo da se potrebni radovi unesu u državni budžet za 1938./39. godinu. Nastojanja su urodila plodom pa je u svibnju 1938. Željeznička uprava izmijenila stari kolosijek koji s nalazio na Gat u sv. Duje. Isto tako se pripremalo postavljanje novoga kolosijeka pred zgradom skladišta. Na taj se način promet u luci znatno brže odvijao.⁴³

Unatoč nekim nedostacima i teškoćama pri realizaciji, terminal je za ono vrijeme, kada je grad imao samo oko 14.000 stanovnika, bio sjajno riješen. Željezničko i brodsko čvorište locirani su zajedno, u neposrednoj blizini grada. Formiran je slobodni prostor i lučka je infrastruktura tako dimenzionirana da je sve donedavno služila

višestruko naraslom gradu. No rješenje je krilo i neke negativnosti, koje su u kasnijem razvoju grada sve više dolazile do izražaja. Naime, visoki i dugi zasjek predstavljao je fizičku branu južnom dijelu Lučca i predjelu Bačvice na istoku, koji su se intenzivno počeli razvijati između dvaju svjetskih ratova. Ti dijelovi grada su željezničkim postrojenjima ostali odsječeni od luke.

PLANOVI ZA BUDUĆNOST

Sve veće širenje grada stalno je otežavalo prometno stanje u luci. Još prije Prvoga svjetskoga rata planirala se izgradnja nove luke, na sjevernoj strani splitskog poluotoka, za potrebe prekrcaivanja tereta. Razmatrao se položaj u Poljudskoj uvali, ali je prevladalo mišljenje da treba graditi istočnije, kod Vranjica. Nakon Drugoga svjetskog rata to je ostvareno pa je u gradskoj luci ostao samo trajektni promet. Dio željezničkih postrojenja prebačen je u Kopilicu. Time je situacija postala povoljnija. Ostale su na raspolaganju velike površine zemljišta na kojima su nekoć bili mnogi kolosijeci i prateće zgrade. No, uvođenje trajektnih linija duž čitave obale Jadrana i za obližnje otoke bilo je daljnje veliko opterećenje, posebno stoga što je turistički tranzit tražio znatne parking-prostore za osobne automobile. Prilike su se naročito pogoršale otkako je na ovom prostoru u novije vrijeme izgrađen međugradski autobusni kolodvor neprikladna izgleda i položaja. Terminal na istočnoj strani splitske luke danas je kaotičan, neuređen i ružan prostor u središtu grada, koji opremljenošću, tehničkim obilježjima i izgledom ne odgovara ni današnjim potrebama. S obzirom na položaj, sadržaje i planirani razvitak, to je jedan od najsloženijih urbanističkih problema Splita.

Sada osmišljavanje istočne obale luke ulazi u drugu odlučnu fazu. Uzimajući u obzir sve činitelje i budući rast grada, tijekom proteklih četrdesetak godina napravljeno je nekoliko prijedloga za perspektivni razvitak. Tako je bilo prijedloga da se s tog mjesta potpuno ukloni željeznička stanica i nova uredi bliže težištu novoga višestruko naraslog grada, a novo trajektno pristanište preseli u Stobreč, naselje istočno od grada. Od toga se ipak odustalo.

U rujnu 1998. godine završen je novi Program istočnog dijela gradske luke u Splitu. Izradila ga je Služba za urbanizam i zaštitu okoliša. Na čelu tima stručnjaka nalazi se arhitekt Draško Bižaca. Elaborat bi trebao poslužiti kao podloga za raspisivanje anketnog urbanističkog natječaja. Novi je program preuzeo sve ono iz prijašnjih rješenja što se analizama pokazalo kao pozitivno, ali ugradio je i nove spoznaje. Osnovna postavka je da je usredotočenje svih vrsta prometa na jednome mjestu velika kvaliteta, koju treba zadržati, ali isključiti one sadržaje koji tamo nisu neophodni. Trajektna luka će dobiti znatno veći kapacitet dogradnjom gatova i uređenjem ljetnih vezova izvan lukobrana za brodove koji su na krstarenju. Željeznički kolodvor, sa svim potrebnim opslužnim sadržajima, radionicama i skladištima formiralo bi se u Kopilici. Odatle bi neki vlakovi produžili do gradske luke, gdje je predviđena manja postaja samo za iskrcavanje putnika.

Najsloženiji problem je dovođenje javnoga gradskoga i prigradskog autobusnog prometa i osobnih vozila do kolodvora, luke i trajekta. Za to će biti potrebni složeniji i skuplji tehnički zahvati. No, program je pokazao da se mogu naći optimalna rješenja. Parkirališta za osobne automobile predviđena su u garaži na nekoliko katova, ukopanoj iza zasjeka na zapadnoj strani željezničke postaje. Tu bi se uredila i parking-mjesta na otvorenome. Naravno da treba riješiti i pitanje povoljnijeg položaja manjeg autobusnog kolodvora za reducirane daljinske i posebne linije te samo za neke gradske. Prisutni su i problemi gradske željeznice, pješačkih tijekova, zaštite graditeljskog naslijeđa Lučca i prostornih vrijednosti te izgradnje novih poslovnih prostora. Pred gradom je jedan vrlo složena, ali i izazovna zadaća, u kojoj će se morati pomiriti suprotstavljeni zahtjevi, razriješiti funkcije, oblikovno osmisliti jedan danas zapušteni i neprikladno korišten prostor, koji međutim ima visoke likovne kvalitete i atraktivan položaj.⁴⁴

O toj je temi 16. siječnja 1999. godine održan međunarodni arhitektonski seminar. Na skupu su izlagali izrađivači programa, ali i stručnjaci koji su prošlih godina radili na rješavanju tog problema.

Također su vučene usporednice s nekim drugim gradovima u svijetu.⁴⁵

KRATICE

- AM - Annuario marittimo, Trst
 ND - Novo doba, Split
 NJ - Naše Jedinstvo, Split
 NL - Narodni list, Zadar
 OD - Objavitelj Dalmatinski, Zadar
 SD - Smotra Dalmatinska, Zadar

BILJEŠKE

1. Katastar Dalmacije iz prve polovice XIX. stoljeća. Comune Spalato 1831. mapa br. 595, list XIV. Arhiv mapa za Istru i Dalmaciju u Državnom arhivu u Splitu.
2. Hugo Kalb: *Željeznice u Dalmaciji*. Zbornik Društva inženjera i tehničara. Split, 1958. 257.
3. *Gazzettino*. L'avvenire, Split, 12 i 29. VI. 1876. 3.
4. *Echi cittadini*. L'avvenire 18. VII., 24. IX., 28. IX., i 1. X. 1877. 3. - *Domani*. L'avvenire 3. IX. 1877. 1. - *Jeri*. L'avvenire. 5. X. 1877. 1. - *Il 4 ottobre*. L'avvenire 8. i 10. X. 1877. 1.
5. *Naši dopisi osobiti*. NL, 8. II. 1902. 2.
6. *La nostra diga*. NL, 10. i 17. XII. 1881. 3.
7. *I progetti della commissione marittima*. Il nazionale, Zadar, 7. XI. 1863. 1. - *La diga a difesa del porto di Spalato*. Il nazionale, 21. XI. 1863. 3. - *I. R. Ministero di marina*. Stato personale dell' i. r. Governo centale marittimo in Trieste. AM XIV/1864. 13 i 15.
8. A. Radman je rodom iz Muća. Klasičnu gimnaziju završio je u Splitu šk. godine 1833./34. Studirao je u Padovi, gdje je postao doktor matematike. Bio je profesor prirodnih znanosti u Cremoni, Vicenzi i Udinama te suplent na Sveučilištu u Padovi. Nakon umirovljenja 1866. nastanio se u Splitu, gdje se politički angažirao. Bio je općinski vijećnik u Splitu te zastupnik u Dalmatinskom saboru u Zadru. Preminuo je u Splitu 21. listopada 1893., u 77. godini života, nasilnom smrću. Pokopan je na sustipanskom groblju. - *La cronaca*. Il Dalmata, Zadar, 21. X. 1893. 2. - *Doktori Josip o Antun Radman*. Narod, Split, 24. X. 1893. 3. - *Antonio Radman*. Il Dalmata, 25. X. 1893. 1.
9. *Prospetto dei lavori eseguiti e di quelli in corso di esecuzione*. AM XXII/1872. 233 - XXXIII/1893. 97.
10. *Avviso d'asta*. OD 23. VI. 1886. 7. - AM XXXVI/1886. 156 - XLV/1895. 93.

11. *Za Dalmaciju*. Jedinstvo 12. XI. 1895. 3. - *Dražbeni oglas*. OD 10. VI. 1896. 7. - *Službeni vjesnik za Dalmaciju*, NL 13. VI. 1896. 3. - AM XLVII/1897. 100 i AM XLVIII/1898. 104.
12. *Elenco dei fari e fanali*. AM XXXII/1882. 270.
13. *Il faro sulla diga di Spalato*. SD 20. II. 1904. 2. - *Odbijeno*. NJ 18. XI. 1905. 2. - *Za pomaganje Dalmacije*, SD, 17. X. 1906. 2. - *Spljetska luka*, NJ, 17. XII. 1908. 2.
14. AM XXVII/1877. 102 i XXXIV/1884. 103.
15. *Il nostro porto*. Narod, 9. II. 1884.2. - *Il porto di Spalato*. Narod, 13. II.1884. 2. - *Domaće viesti*. NL, 15. i 18. VIII. 1883. 3.
16. *Lučke radnje*. Narod, 13. V. 1885. 4. - *Col vapore "Pelagosa"*. Narod, 1. VI. 1886. 3.
17. *Movimento marittimo nel porto di Spalato durante triennio 1886, 1887, 1888*. SD, 26. I. 1889. 3. - *Movimento vincolo nel porto di Spalato durante l' anno 1888*. SD, 26. I. 1889. 3. - *Esportazione di vino dal porto di Spalato durante il mese di marzo 1889*. SD, 26. I. 1889. 3. - *Esportazione di vino dal porto di Spalato durante il mese di marzo*. - *Bastimenti da guerra nel porto di Spalato*. SD, 10. IV. 1889. 3.
18. *Razsvjeta*. Narod, 14. I. 1890. 3.
19. AM XXXVIII/1888. - XLII/1892. 87.
20. *Prospetto dei lavori eseguiti e quelli in corso di esecuzione*. AM XXII/1872. 233 - LVII/1907. 105.
21. *Nostre corrispodenze*. SD, 12. XI. 1892. 2.
22. *Nostre corrispodenze*. SD, 12. IX. 1894. 2.
23. *Domaće viesti*. NL, 18. VI. 1904. 3. - *Kupalište*. NJ, 24. X. 1907. 2.
24. *Nova obala*. Jedinstvo, 21. III. 1905. 3. - *Za našu luku*. NJ, 18. XI. 1905. 2. - *Naša obala*. Jedinstvo 4. IV. 1905. 3. - *Na obali*. NJ, 13. IX. 1906. 2.
25. *Mali škver*. NJ, 23. XI. 1905. 2.
26. AM XLIII/1893. 87. - XLIV/1894. 87.
27. *Nadogradnja pristana*. NJ, 19. V. 1906. 2. - *Čišćenje luke*, NJ 16. VI. 1906. 2. - *Proširenje mula*. Dan 19. VII. 1906. 3. - *Muo sv. Petra*. NJ 19. VII. 1906. 2. - *Mul sv. Petra*. Dan 31. I. 1907. 3. - *Lučke radnje u Spljetu i Gružu*. SD, 10. VIII. 1907. 2. - *Dražbeni oglas*. OD 3. VIII. 1907. 7. - AM LVII/1907. 155.
28. *Dalmacija u državnom predračunu za 1907*. SD, 13. X. 1906. 3. - *U našoj luci*. NJ, 15. XII. 1908. 2.
29. *Rasvijeta*. NJ, 22. I. 1910. 2.
30. *Lučke radnje u Dalmaciji*. Jedinstvo, 31. V. 1904. 2. - *Lučke radnje u Dalmaciji*. NL, 27. VI. 1907. 3. - *Gradnja mula*. NJ, 15. II. 1908. 3. - *Sabor dalmatinski*, XLII. zasjedanje. SD, 13. X. 1909. 5.
31. *Elenco dei fari e fanali*. AM XL/1890. - XLIV/1894. 58 - LXIII/1913. 146.
32. *Službeni vjestnik za Dalmaciju*. NL, 20. II. 1904. 4. - *Radnje na željež. staciji*. Dan 12. I. 1905. 3. - *Željeznička stanica*. NJ, 21. X. 1905. 2. - *Sa želj. stanice*. NJ, 27. III. 1906. 2. - *Nova želj. stanica*. NJ, 22. V. 1906. 2.

33. Stanko Piplović: *Počeci proizvodnje i primjene cementa u Dalmaciji*. XVI. Savjetovanje o tehnološkim dostignućima i ekološkim rješenjima u proizvodnji cementa i vlakno-cementnih proizvoda. Split, 1995. VII-17.
34. *Upiti zastupnika J. Biankinia*. NL, 21. V. 1908. 2. - *U našoj luci*. NJ, 15. XII. 1908. 2. - *Spljetska luka*. NJ, 17. XII. 1908. 2. - *Splitska luka i izvoz tupine*. NL, 29. I. 1910. 2.
35. *Sabor dalmatinski, XLII. zasjedanje*. SD, 13. X. 1910. I. prilog.
36. *Za novu obalu*. NJ, 6. II. 1908. 2. - *Za Strossmayerovu obalu*. NJ, 16. V. 1911. 2. - *Strossmajerova obala*. NJ, 9. i 29. I. 1915. 2. - *Popločanje obale*. NJ, 22. III. 1915. 2. - *Strossmayerova obala*. NJ, 6. IV. 1915. 2. - *Gradnja obale i mula*. NJ, 24. XII. 1915. 2.
37. *Dražbeni oglas*. OD 7. V. 1913. 6. - *Lučke radnje*. NL, 10. V. 1913. 2.
38. *Službeni vjestinik*. NL, 10. VIII. 1912. 3. - *Dražbeni oglas*. OD 7. VIII. 1912. 5. - *Iz luke*. NJ, 4. IV. 1917. 1. - *Nova obala*. NJ, 10. XI. 1917. 2.
39. *Naša željeznička stanica*. ND, 1. VIII. 1925. 3.
40. *Gradnja carinske pregledavaone i Putničkog Ureda na mulu*. ND, 11. IV. 1926. 4. - Stanko Piplović: *Dalmatinski opus arhitekta Alfreda Kellera*. Godišnjak Njemačke narodnosne zajednice, Osijek, 1998. 58.
41. *Vađenje kamena za gradsku luku*. ND, 11. IV. 1928. 5.
42. O njima vidjeti u Stanko Piplović: *Splitski arhitekti Š. Nakić i J. Kodl*. Kulturna baština, Split, XII/1987. br. 17.
43. *Uređenje željez. prometa u splitskoj luci*. ND, 3. XII. 1937. 6. - *Radovi na Gatu sv. Duje*. ND, 9. V. 1938. 6.
44. Draško Bižaca: *Program anketnog urbanističkog natječaja za rješenje istočnog dijela gradske Luke u Splitu*. Split, 1998.
45. B. Grgurević: *Kako urediti istočni dio splitske luke*. Slobodna Dalmacija, 17. I. 1999.

LA STAZIONE MERCI AL PORTO DI SPALATO

Riassunto

Nel corso della sua formazione la parte orientale del porto cittadino ebbe due momenti chiave: la fine del XIX e la fine del XX secolo. Ancora nella prima metà dello scorso secolo questa zona era quasi disabitata. Solo all'estermità settentrionale sorgevano alcune case appartenenti al sobborgo di Lučac con alcuni piccoli moli per l'ormeggio delle barche e un modesto cantiere. Il mandracchio per l'approdo delle imbarcazioni era in fondo all'insenatura davanti al palazzo di Diocleziano d'un tempo, dove era ubicato già nel medioevo.

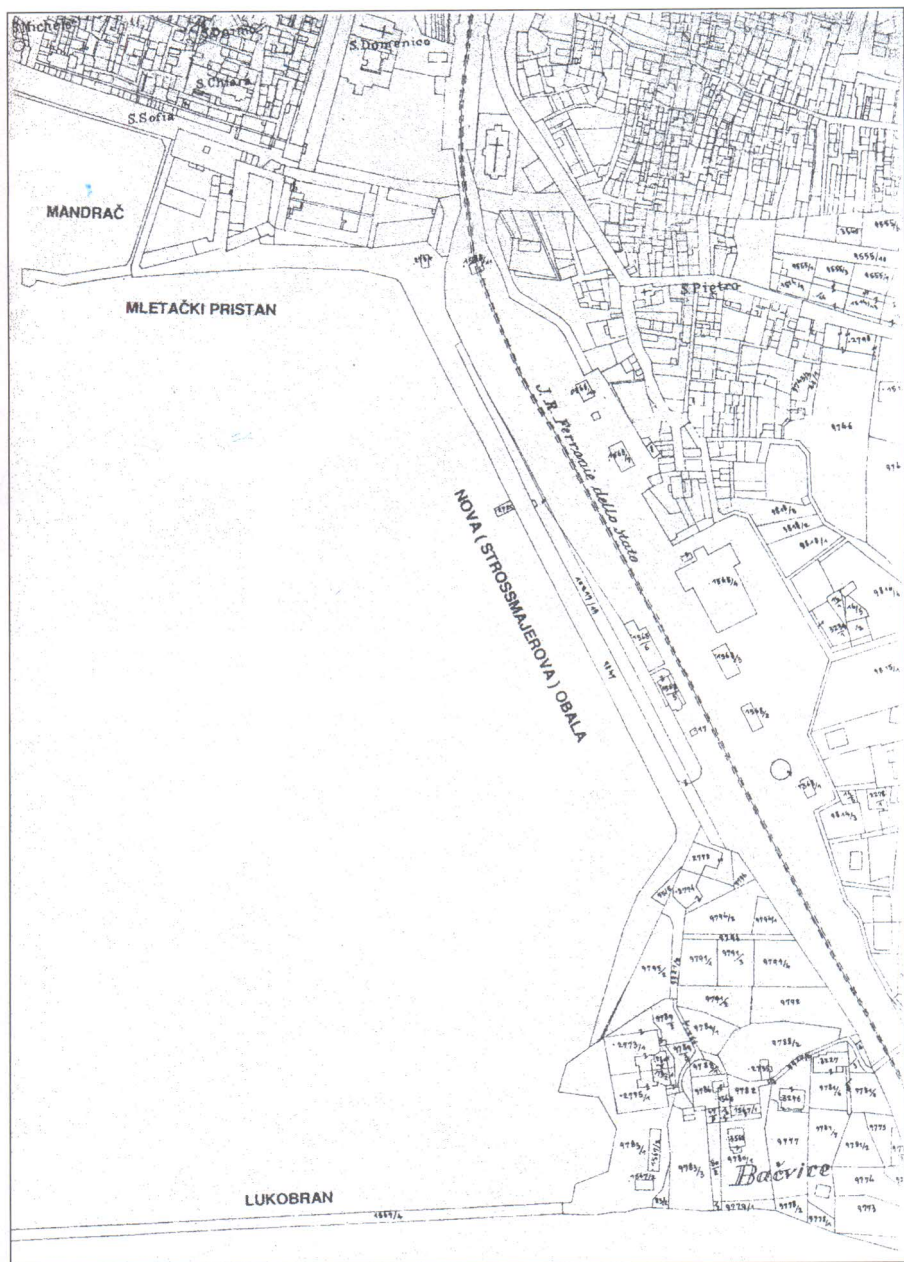
Nella seconda metà del secolo scorso Spalato ebbe una rapida crescita. Perché potesse progredire era indispensabile collegare la città al retroterra con

la ferrovia. Furono proposti diversi piani, non trattandosi solo di una questione economica, ma anche politica. Infine, nel 1877, fu realizzato il collegamento Spalato-Siverica che continuò poi fino a Zagabria. Si decise di costruire la stazione ferroviaria ad est dell'insenatura che si apre davanti a Spalato. Per raggiungere questo luogo la linea ferroviaria attraversava la città, e a causa della configurazione del terreno fu necessario eseguire uno scavo. Così il tracciato attraversò il quartiere di Manuš e lo spiazzo tra la Città e il quartiere di Lučac.

Condotti i binari fino alla costa, si dovette spianare l'area destinata alla stazione. A tale scopo fu scavata una propaggine del terreno e la gran massa di terra ricavata fu versata in mare, ottenendo in tal modo una riva più ampia e una notevole profondità del mare, ottimale per l'approdo delle navi in questa nuova parte del porto. Successivamente sulla riva nuova, fino alla prima guerra mondiale, furono costruiti i frangiflutti e i moli, e il porto così ingrandito servì ottimamente al traffico mercantile e passeggeri in crescita. Questa si rivelò per quei tempi, quando la città aveva in tutto 14.000 abitanti, un'idea brillante. Il collegamento della stazione ferroviaria e marittima nelle immediate vicinanze della città assicurò la comodità dei viaggiatori e la manipolazione razionale delle merci. Le risorse spaziali e le infrastrutture con le loro proporzioni hanno risposto alle esigenze della città, accresciutasi del doppio, fino a tempi recenti.

L'ingrandirsi progressivo di Spalato ha aggravato la situazione del porto. Per questo motivo, dopo la seconda guerra mondiale, il traffico mercantile è stato trasferito nel porto a nord della città. La situazione è con questo migliorata, ma l'introduzione delle linee traghetto ha rappresentato un ulteriore aggravio. La situazione è peggiorata da quando è stata costruita la stazione delle corriere. Oggi abbiamo, nel cuore di Spalato, un'area in stato di abbandono che per attrezzature e aspetto non è all'altezza delle esigenze odierne. Considerata l'ubicazione, le strutture e lo sviluppo previsto, rappresenta uno dei più complessi problemi urbanistici di Spalato.

Oggi la riprogettazione della riva orientale entra in una nuova fase, d'importanza decisiva. Nei quarant'anni passati, prendendo in considerazione tutti i fattori e la crescita prevedibile della città, sono state avanzate diverse proposte per un'evoluzione ricca di prospettive. Nel 1998 è stato ultimato il nuovo Programma per la sistemazione della parte orientale del porto della città di Spalato. L'elaborato è fondamentale per bandire il concorso urbanistico. Questo programma è stato ripreso dalle soluzioni precedenti e da quanto in esse si è rivelato positivo, na con l'introduzione di innovazioni legate al progresso della disciplina. La sua premessa fondamentale è che la concentrazione di tutti i traffici in un unico luogo rappresenta un'importante qualità che dev'essere mantenuta.



Detalj katastarskog plana istočnog dijela splitske luke i željezničke stanice. Prikazano je stanje koncem XIX. stoljeća kada gatovi još nisu bili izgrađeni
(Državni arhiv Split)



Josip Bratanić: stara splitska luka 1864. godine



Nova obala i željeznička stanica prvih godina XX. stoljeća. Pogled s juga



Pogled s jugozapada na željezničku stanicu na Novoj obali u Splitu



Zgrada kavane na Novoj obali kod gata sv. Petra sagrađena 1885.