

SPLITSKI LUKOBRAN U SVOJEM TRAJANJU

UDK: 627.235 (497.5 Split) "18/19"
Pregledni rad
Primljeno: 13. V. 1999.

ANTE SAPUNAR
21000 Split, HR
Petrova 18

Nakana ovoga rada jest iznijeti kronologiju izgradnje splitskog lukobrana i stupanj (ne)zaštićenosti splitske luke prije i nakon njegove izgradnje, promjene što su nastale nakon njegove izgradnje i konačnu preobrazbu na njegovu korpusu tijekom 120 godina postojanja, kao i najnovije potrebne graditeljske intervencije.

Nakon niza radova u kojima se s raznih stajališta obrađivala splitska luka pa među ostalim i njezin lukobran, može se postaviti pitanje o potrebi pisanja o splitskom lukobranu, još i danas zvanom popularnim imenom *diga* ili *điga*. Ponajprije mislim na Novakove radove *Povijest Splita*, svezak treći, 1965., i *Split u svjetskom prometu*, 1921., zatim na čitav niz radova tiskanih u *Zborniku Društva inženjera i tehničara*, Split, 1958. (Slavko Muljačić, *Kronološki pregled izgradnje Splita u XIX i XX st.*; Stanko Dvornik, *Važnost splitske luke i njena izgradnja*; Budimir Pervan i Živko Vekarić, *Urbanistički razvoj Splita od antikle Salone do suvremenog Splita*, a nadasve opsežan rad Duška Kečkemeta, *Urbanistički razvoj splitske luke*, Pomorski zbornik II., 1962., u kojemu autor sublimira svu dostupnu građu, dokumente, crteže, planove i grafike, od 1860. i prve fotografije do slikovnog materijala novijeg razdoblja. Ovome treba pridodati i najnovije radove pripremljene za tisak: D. Kečkemet, *Prijedlog izgradnje splitskog lukobrana*, i S. Piplovića, *Prometni terminal u splitskoj luci (između prošlosti i budućnosti)*.

Glavni poticaj za ovaj rad proistekao je iz aktualnih radova na splitskom lukobranu koji se upravo privode kraju. Razlog radovima leži u relativnoj starosti lukobrana i nepovoljnom učinku južnih vjetrova, posljedica čega je njegova oštećenost i sve slabija obrana od valova. Stanje lukobrana postalo je toliko nepovoljno da je more slobodno prolazilo kroz šupljine te je prijetila stalna opasnost od njegova urušavanja za malo većega plimnog vala. Još prije desetak godina ronilačka inspekcija je utvrdila da je lukobran šupalj u dužini od oko devedeset metara i da more slobodno prolazi kroz otvore do 55 cm. Vanjski obrambeni nasip bio je utonuo i odvučen je u more, a obalni zid također je bio oštećen, od glave lukobrana, dok je prema korijenu stanje bilo nešto bolje. Jednostavno rečeno, lukobran je bio došao u takvo stanje da je postao šupljikav poput sira te ga se na nekoliko mjesta moglo preruniti i dakako da je prijetila stalna opasnost od potpunog urušavanja. Truplo lukobrana dobrim je dijelom postalo porozno, a obrambeni kamenomet (školjera) s vanjske strane lukobrana također je dobrim dijelom odvučen u more, uz očito ulegnuće operativne površine lukobrana. Razlozi ovakvu stanju vjerojatno ipak nisu bili samo u starosti ili slaboj graditeljskoj izvedenosti i udarima valova, nego i u činjenici koja se obično zanemaruje, naime, da je lukobran za Drugoga svjetskog rata pretrpio nekoliko bombardiranja, kad su bombe padale po njemu i pokraj njega. Sigurno da je i vanjska strana dobila udarce koji su rastresli obrambeni kamenomet i time pospješili njegovo kasnije urušavanje.

Stari SPLICANI sjećaju se velikih ratnih oštećenja gornje plohe lukobrana i rubnih dijelova, koji su se u velikoj dužini bili odvojili od ostalog dijela. Ne može se isključiti i potrese tijekom više od jednog stoljeća, koji su, premda slabijeg inteziteta, također mogli pridonijeti sve lošijoj stabilnosti. Ostaje činjenica da je stanje lukobrana bilo došlo do takve ugroženosti da se njegova obnova više nije mogla odgađati, pa su u lipnju prošle godine otpočeli radovi na njegovoj sanaciji.

Izvođenje radova povjereno je renomiranom splitskom poduzeću *Pomgrad*, s odličnim referencijama, dok projektne dokumenta-

ciju izrađuju stručnjaci poduzeća *Obala*, po projektima ing. Ivice Gallasa.

Obnova lukobrana nije obuhvaćala samo sanaciju obrambenog kamenometa, odnosno ojačanje postojeće konstrukcije s vanjske strane lukobrana, nego i proširenje obale i izgradnju nove pristanišne rampe. Zato je pogrešna interpretacija u dnevnom tisku kako se radi o sanaciji; radi se naime istodobno i o velikim radovima na proširenju obale saniranog dijela za čitavih osam metara i zahtjevnim podmorskim radovima. Dovoljno je spomenuti trideset i dva stupa visoka 25 metara, koji 15 metara ulaze u dno na dubini od 10 metara. Piloni su nosači armiranobetonske konstrukcije saniranog dijela lukobrana, gdje će se izgraditi ukrajno-iskrajna rampa za pristajanje feribota. Ni radove na sanaciji nipošto ne treba podcjenjivati. Dovoljno je naglasiti da je u podvodnom dijelu vanjske strane lukobrana postavljen niz slojeva kamene mase do jedne tone po komadu na dubini između 6,5 m do dna, zatim filtarskog kamena mase 400-800 kg, na dubini između 6,5 i 5 metara i na koncu slaganje zaštitnog kamenometa u sloju od 5 m ispod do 2,5 m iznad morske površine kamene mase od 3 do 5 tona.¹

Ova posljednja graditeljska intervencija tek je jedna u nizu koju je lukobran doživljavao u svom vijeku. Promjene na njegovu korpusu najbolje se mogu pratiti i vidjeti iz pomorskih karata, planova i slikovne dokumentacije s kraja XIX. i tijekom XX. stoljeća. Tako se na uljenoj veduti splitske luke iz 1892. talijanskog slikara M. Olivera, naslikanoj po narudžbi splitskog ugostitelja Š. Tocigla, između ostaloga vidi i silueta lukobrana u prvom izdanju, dok je još čitavom dužinom bio uzak, s ogradnim zidom na vanjskoj strani. Sačuvan je i veliki broj fotografija bližeg razdoblja, koje pokazuju različite faze i stanja lukobrana, čijom izgradnjom splitska gradska luka doživljava naglu prekretnicu i prerasta iz relativno malene luke u prostraniju, s većom sigurnošću, koja će mnogo bolje zadovoljavati potrebe povećanog prometa. Istodobno, završetkom ovog lukobrana jedna u nizu većih i manjih prirodnih luka splitskog poluotoka, kao što su stobrečka, poljudska, supavalska, brodogradi-

lišna, sjeverna, vranjičko-solinska, ova zapadna ili, kako je nazivaju, gradska ili putnička luka, postat će najznačajnija od svih postojećih, za razliku od sjeverne, koja preuzima transport roba i materijala, otkud joj i naziv teretna.

Splitska gradska luka s prirodnim otvorom prema jugu markirana je na ulazu dvama grebenastima brežuljcima visine oko dvadeset metara, pod današnjim nazivima Sustipan i Bačvice (Katalinića brig). Upravo geološki sastav ovih grebena od oligocentnoga numulitnog brečastog vapnenca, dakle čvrstog vapnenca, spriječio je abrazijsko djelovanje mora, da ih trvi i poništi, za razliku od većeg dijela ostale obale, koji je strukturom oligoceni flišni laporni vapnenački pješčenjak. Abrazijskim djelovanjem more je sve dublje prodiralo u teren mekog fliša (lapor, tupina)² te je u dalekoj prošlosti stvorena karakteristična potkovasta uvala i akvatorij buduće, odnosno današnje splitske gradske putničke luke.

Duboka uvučenost mora u kopno pokazuje da je ono nekoć dopiralo do današnje Mihovilove širine, koja je i svoje ime dobila po crkvi koja se u dokumentima spominje kao Sv. Mihovil na obali morskoj (*S. Michaelis de mare* ili *in ripa maris*).³ Isto potvrđuje i gradnja palače Milesi na pilonima u močvarnom i muljevitom terenu prostora današnjeg Trga braće Radića.

Vjerojatno iz istih razloga Dioklecijanova palača nije smještena na središnjem dijelu u dnu uvale, dakle, zbog mekanog terena i povećane izloženosti valovima s juga koje prirodni poluotočić s grebenom pred Palačom nije mogao čuvati čitavom dužinom njezinih južnih zidina. To je ujedno i razlogom što su temelji jugozapadne kule, stalno izloženi udarima južnjaka, s vremenom bili podlokani, zbog čega je sredinom XIV. stoljeća kula bila porušena, kao najlošije zaštićena spomenutima prirodnim i nešto pojačanim zaklonom (lukobranom).⁴

Prirodni izgled splitske uvale prije ljudske intervencije i bilo kakvih graditeljskih zahvata može se, dakako, samo pretpostaviti, kao i prvobitni izgled najstarijega dijela luke pred južnim zidinama Dioklecijanove palače, jer nigdje nije ni opisan ni prikazan.

Zanimljivo je pratiti zemljovidne prikaze splitske uvale od prvih dostupnih crteža do danas, kad ona u čitavoj veličini čini splitsku luku. Najstariji prikaz ovog prostora, još iz vremena prije izgradnje Dioklecijanove palače, je tzv. Peutingerova karta, izrađena u srednjem vijeku na temelju starijeg rimskog predloška, no ona uopće ne pruža konkretne zemljovidne detalje.⁵ Morat će proći nekoliko stoljeća da se uz pomoć zemljovidnih crteža Splita i okolice i splitske luke budu mogli pratiti njezin razvoj i promjene. Na Peutingerovoj karti i u podacima koje ona iznosi iz prvog stoljeća još nema Dioklecijanove palače i pretpostaviti je da je prvobitno naselje zasigurno bilo povezano uz prvu prirodno zaštićenu luku, koja se nalazila u samome dnu uvale, odnosno uz dvije prirodne lučice (istočnu i zapadnu), koje su postojale na poziciji današnjeg mandrača Matejuške i prostora današnjeg Gata sv. Nikole. U rimsko se doba ta mala prvobitna luka nedaleko od dviju prometnih luka, solinske i stobrečke, nije razvijala, jer je bila dovoljna za opskrbu Palače, koja je tri stotine godina bila u vlasništvu države. No nakon prihvata izbjeglica iz porušene Salone i gubitka prvotne namjene, Palača se sve više pretvara u grad, povećavajući urbanizaciju, što se odražava i na razvoj gradske luke. U prvo vrijeme pred južnim zidinama Palače nije bilo obale, iz fortifikacijskih razloga, a ako je i postojala, vjerojatno je bila podignuta uz jugoistočnu kulu, na prostoru kasnijeg Lazareta. No, nije prošlo mnogo vremena, a luka se već sastoji od izgrađene obale pred Palačom, zatim neizgrađene obale izvan zidina, već spomenutih lučica na istočnoj i zapadnoj strani, sidrišta izvan zaštićenog dijela i, naravno, ostalog obalnog pojasa splitske uvale, koji nije upotrebljavan u lučke svrhe, pa je taj obalni pojas najduže zadržao svoj prirodni oblik.

Tek od polovice prošloga stoljeća uslijedile su velike i nagle promjene, kako u razvoju grada, njegove graditeljske aktivnosti i urbanističke djelatnosti, tako i splitske luke, nadasve njezina istočnog dijela.

Razvoj splitske luke vidljiv je dakako i iz ranijih razdoblja, no to su bili tek mali pomaci i mali graditeljski zahvati.

U doba autonomne komune značenje splitske luke potvrđuje niz ugovora s ugarskim kraljevima (Koloman, Stjepan II., Gejza II., Andrija II.) i raznim gradovima, od Pise, 1169., Pirana 1192. i Trogira, 1239. Upravo u splitskoj luci obavljeno je i ukrcavanje na lađe križarske vojske kralja Andrije II.⁶

Prema živom prometu u doba autonomne komune (XIII.-XIV. st.) može se pretpostaviti i postojanje već izgrađene luke, premda joj tadašnja urbanistička fizionomija još nije ucrtana na planovima, za razliku od pisanih dokumenata, u kojima nalazimo brojne potvrde, kao primjerice u nekoliko članaka Splitskog statuta iz XIII. st. ili u zaključcima Splitskoga vijeća.

Iz odredaba Statuta zna se za postojanje lučkog prokuratora, potom za odredbu da se smeće mora iznositi izvan gradskog zida, na morsku obalu, što isključuje postojanje pristaništa na tom mjestu. Pred gradskim morskim vratima (*Porta maris*) nalazilo se istezalište za lađe, a lučki prokurator imao je kazniti svakog brodovlasnika koji je lađu držao izvučenu više od predviđenog vremena. Nadalje, lučki prokurator zahtijevali su od svake lađe koja je donosila teret da donese i veliko kamenje za popravak luke koje bi se, prema potrebi, upotrijebilo bilo za produžavanje lukobrana (porporele), bilo za obranu luke od valova.⁷

U Reformacijama (članak 66) određuje se da se mul u luci produži za dvadesetak koraka, a u članku 67. da se luka produbi prema prokuratorovu nahodjenju.

Ni dolaskom Splita pod mletačku vlast godine 1420. izgled luke se zadugo nije mijenjao, jer je Venecija raznim trgovačkim ograničenjima usporavala razvoj splitske trgovine, a time i razvoj splitske luke, koja je ipak bila najvažnija luka na Jadranu, osobito zbog karavanske trgovačke veze s Bosnom.

Nasuprot pisanih potvrda, prati li se dostupna pomorska kartografija prošlih stoljeća koja prikazuje splitsku luku, može se zamijetiti da do kraja XIX. stoljeća splitska, nazovimo je, operativna luka zahvaća tek najdublji dio splitskoga zaljeva. Uspoređujući prostorne proporcije u sačuvanim grafijama, portolanima, s današnjim

planovima luke, odmah je uočljivo da je splitska luka završavala na visini Gata sv. Nikole.

Tako je na portolanu Splita s okolicom iz godine 1571., koji je izradio Mlečanin Camoci (*Camocio, Giovanni Francesco*), najstariji grafički prikaz splitske luke površan, ali u osnovi ne i netočan. Osim obale pred Dioklecijanovom palačom nacrtan je i jedan oveći zavijeni gat i drugi, usporedan, također nešto uvijeni gat. Veliki gat ide od jugoistočne kule prema jugu, zatim zavija prema zapadu, kao valobran od juga i jugoistoka.⁸

Kod Santinija (*Giuseppe Santini*), mletačkog inženjera koji je izradio precizniji plan splitske luke iz 1666., jugozapadna kula podložna morem već je srušena, a pred Palačom i starom jezgrom postoji nekoliko gatova; izgrađen je Lazaret i pred njim obala i gat. Na ovome planu velike topografske važnosti za proučavanje urbanističkog razvitka grada i luke vidimo na zapadnom dijelu mandrač Matejuške i u njemu niz brodova.⁹ Prikaz splitske luke dvojice svjetskih putnika Engleza, Spona i Whelera (*Jacob Spon - George Wheler*) iz 1675. predočava dekadentniji prikaz u odnosu na aktualna dostignuća onodobne kartografije, tako da je pristanišni dio oskudan i na njemu u dnu luke nalazimo samo jedan okomiti gat i amorfnu izgled Lazareta s gatom u dužini zgrade.

Na prvom katastarskom planu Splita i okolice *Zorzija Calergija* iz 1765. lučka fizionomija ista je kao kod Santinija, tek se potvrđuje postojanje drugog uskog gata pred kaštelom.¹⁰

Drugi mletački kartograf *Coronelli (Coronelli Vincenzo Maria)*, inače jedan od najznačajnijih kartografa i kozmografa, na jednome od svojih planova iz znamenitog tzv. Malog izolara prikazuje generalnu urbanističku vizuru Splita 1688. godine, na kojoj se osim ondašnjeg lukobrana vide i četiri gata duž južnih zidina Palače i Lazareta.

Na detalju akvarela splitske luke Matrikule bratovštine sv. Duje i A. Andreisa iz 1688. vidljiv je lukobran bez produžetaka, tri gata i djelomično četvrti. Slični lučki izgled Splita kartografira Nizozemac *Johannes Blaeu* godine 1704., kao 53. list mape gravira mediteranskih gradova u izdanju *Pierrea Mortiera*, gdje na crtežu, premda s dosta

netačnosti, nalazimo u prvom planu nekoliko brodova, kako bi se valjda luka prikazala kao značajno pomorsko čvorište.¹¹ U prikazu Splita i njegove okolice škotskog arhitekta Roberta Adama iz 1764. u prvom planu je Dioklecijanova palača, jer se on i ponajviše zanimao za antičku arhitekturu. Kvalitetom nimalo ne zaostaje ni minuciozni kartografski obris luke veće likovne vrijednosti. Od nekoliko prikaza najslikovitiji je pogled na splitsku luku s jugozapada, gdje se na stražnjem planu vidi veći mul u produženju obrambenog zida kaštela prema moru.

Kod francuskog kartografa Bellina (*Bellin, Jacques Nicolas*) iz 1771. plan splitske luke oslanja se na prikaze i spoznaje prethodnika Coronellija, s time što donosi nešto novo: to su dubine mora u luci izražene u hvatima (*brasse*). Budući da je jedan hvat dug 1,66 m, to je prema Bellinovu planu dubina na ulazu u ondašnju splitsku luku 3,32-4,98 m, a izvan nje 6,64-13,28 m.

Drugi francuski kartograf, Roux (*Roux, Joseph-Antoine*) na planu splitske luke iz 1779. pokazuje širi interes za čitavu prirodnu uvalu na čijoj se obali nalazi splitska luka. I ovdje su zabilježene dubine, također u hvatima, s time što se za uvalu Bačvice izvan luke kao mjera rabi stopa (*pied*). Jedna stopa duga je oko 0,3 m.

Godine 1782. u Splitu boravi francuski slikar Luis-François Cassas. Osim nekoliko crteža ostavio je i tri lučke vedute, koje uvelike sličje Adamovim radovima, ali sa stanovitim razlikama, koje pokazuju da je ipak radio neovisno o svojim prethodnicima. Obilježavajući pojedine objekte, lukobran označava sa *la Mole*, a gat pred kaštelom *Petit Mole*, dok zidanu obalu pred Dioklecijanovom palačom označava sa *la Quay*.

Početak XIX. st., u doba prve austrijske uprave, nastaje novi plan splitske luke Austrijanca Gerstnera (*Gerstner, Johannes*) iz 1803., koji i dalje sadrži istovjetne obrise luke, operativnu obalu, gatove, Lazaret, bolje rečeno, nema ništa novo, ali i ništa ne nedostaje.¹²

Početak XIX. st., godine 1807., je, zahvaljujući naporima francuskoga hidrografa i kartografa Beaupreà (*Charlesa Françoisa Beau-*

temps-Beauprè), obavljena hidrografska izmjera splitske luke. Na osnovi rezultata te izmjere i drugih, kasnijih, Talijanski vojnozemljopisni institut u Milanu 1822.-1824. izrađuje Atlas plovidbenih karata Jadranskog mora. U gornjem dijelu IX. plovidbene karte Atlasa otisnut je i plan splitske luke. Uz dubine mora izražene u stopama sada se pružaju i novi podaci o tome je li dno muljevito ili je od tvrđeg mulja, zatim, je li kamenito ili hridinasto, što je za izbor sidrenja brodova bilo od presudne važnosti. Vjerojatno pod utjecajem ovoga plana splitske luke anonimni je autor iz 1824. Splitu dao kartografski rad kakav mu je pripadao prema značenju u mediteranskim pomorskim okvirima. Ovdje je kao i u nekoliko spomenutih planova kartografirana i vjetrovlja koja upućuje na strane svijeta.

Za upoznavanje pojedinih dijelova splitske luke treba spomenuti i dva nacrtu gradskog mjernika G. Gale iz godine 1808., koji prikazuju predio oko gradskog kaštela i stanje obale prije Marmontovih zahvata, odnosno rušenja isturenog dijela kaštela, kad i luka dobiva jedinstvenu obalu, tako da će se postojeća nazivati starom obalom, a nova Marmontovom obalom.

Vjerodostojan pregled splitske luke odlično daje katastarska karta iz 1831., s koje bih spomenuo stari lukobran ili Veliki mul (*Moli grande*), koji je tada uzak, s ogradnim zidom, i prelomljen u posljednjem dijelu, dok se na obali predgrađa Lučca nalaze još dva mula, a u unutrašnjosti su označena polja. Nedugo nakon toga otpočinje nagla promjena istočnog područja luke, tako da se na jednome crtežu iz 1840. već dobro uočava novo пристаниште, s kućama koje će kasnijim nasipanjem za stanični prostor ostati udaljene od mora i skrivene. Na drugom crtežu iz tog vremena G. Haasea stara i nova obala već poprimaju novu fizionomiju. Na istočnom dijelu, na žalu Lučca, izvučene su ribarske lađe.

Najbolji recentni plan splitske luke izradio je 1994. Državni hidrografski institut RH, kartografiran prema najvišim svjetskim standardima suvremene pomorske kartografije pa je njegova točnost dovedena do savršenstva, a gradska je luka sa svojim lučkim zgradama i postrojenjima postavljena u prvi plan.

Sve pouzdaniji dokaz stanja luke pa i istočnog dijela, koji je stoljećima zadržao prirodni oblik, upotpunjuju osim crteža mjernika i slikarski motivi, litografije i fotografije iz posljednjih desetljeća prošloga stoljeća.

U razdoblju austrougarske uprave akvarel A. Barača iz 1818. prikazuje svečani doček carice Karoline Auguste. Na ovoj slici prvi put se jasno vidi lučica predgrađa Lučca s malim mulom i ribarskim ladicama izvučenima na žal. Isti mul nalazimo i na tlocrtu Splita mjernika V. Curira iz 1820. Tu su još i litografije G. Wilkinsona iz 1848. i J. Hogelmülera iz istog vremena.¹³

Vraćajući se unatrag u daljnja i bliža stoljeća na ovom današnjem splitskom prostoru, od Aspalathosa do danas može se pratiti nekoliko velebnih graditeljskih pothvata, koji su stubokom promijenili prethodnu situaciju. To je ponajprije izgradnja Dioklecijanove palače, zatim baroknih utvrda, Lazareta, sklopa željezničke pruge, istočne obale i lukobrana, do najnovije izgradnje, žnjanskog platoa.

Tako primjerice splitska luka gradnjom Lazareta godine 1592. naglo mijenja svoju srednjovjekovnu fizionomiju jer ne samo da dobiva niz zgrada i još jedan mul nego daje i specifičan karakter Splitu XVII. i XVIII. stoljeća. Dovoljno je spomenuti kako je željeznički usjek razdijelio grad na dva dijela, prošao kroz predgrađe Manuš i uz predgrađe Lučac, te doveo prugu na istočnu obalu, gdje je sagrađena željeznička stanica.

Ne smiju se zanemariti ni radovi koji prethode Mediteranskim igrama 1979. godine i donose odjednom niz objekata većeg obujma: marjanski tunel, sportski kompleks u Poljudu, Koteksov kompleks na Gripama. U ovoj prigodi valja istaknuti i natkrivanje željezničkog usjeka.

Veća graditeljska aktivnost u Splitu nastaje osobito u vrijeme načelnikovanja Antuna Bajamontija (1860.-1880.) na zapadnoj obali i obližnjem prostoru, a naročito se intezivira na istočnoj strani luke, izgradnjom željezničke pruge Split - Siverić 1877., s ogrankom do Šibenika, te poslije izgradnjom uskotračne pruge Split - Sinj 1903.

Materijalom iskopanim iz usjeka nasipala se plitka istočna obala, što mijenja urbanističku kartu istočne strane lučkog akvatorija. Izgrađuje se i rub obale od Lazareta do drvenog mula 1878., i to najprije u suhozidu, poslije vezanim kamenjem te, na posljetku, dosta kasnije, i blokovima.

U istom vremenu ruši se i najistočniji gradski bastion i proširuje prolaz između tzv. Mletačkog mula (starog lukobrana) i Nove obale. Nešto sjevernije od privremenog drvenog mula zvanog mulom sv. Petra, započeta je izgradnja novoga velikog mula, dugačkog 135 m, a širokog 20 m, koji je završen 1893., a 1909. proširen za još 7 m.

Zanimljivo je da se na tom gatu, odvojenom od ostalih, mogu pratiti ne samo promjene na njegovu korpusu nego su uza nj vezane i političke prilike. Na početku nazvan je on Pristanom sv. Petra, zatim će promijeniti naziv u Gat majora Stojana i godine 1935. dobiva kraljev spomen-svjetionik; nakon Drugoga svjetskoga rata postao je Gatom proleterskih brigada i 1956. dobio spomen-svjetionik palim lučkim radnicima s brončanim reljefom (autori arh. V. Bombardeli i kipar Ž. Radmilović); na posljetku je opet dobio prvobitni naziv Gat sv. Petra.

Drugi veći mul, Gat sv. Duje, sagrađen je 1908.-1911., a poslije je dva puta produžavan; carinska skladišta na njemu sagrađena su 1935.-1938.

Pri navođenju graditeljske aktivnosti u ovoj ćemo prigodi zanimariti velik broj gradnji, počevši od Lučke kapetanije, dviju zgrada Katalinić, skladišta vina, Bujova brodogradilišta do Caffea al Porto, poslije Kavane na Novoj obali, i drugih privrednih pogona. Ovaj graditeljski boom na istočnom dijelu splitske luke posljedica je sve življeg prometa u luci, izvoza sirove rudače, boksita, tupine i ugljena, zatim podizanja na zapadnoj obali tvornice cementa, tvornice sapuna, ljevaonice zvona, tvornice Betizza i drugih industrijskih pogona.¹⁴

Ubrzani je privredni napredak uvjetovao, bolje rečeno, nametnuo je i potrebu bolje zaštite splitske luke, koja je bila stalno izlo-

žena nepovoljnim vjetrovima. Odatle se krajem prve polovice XIX. stoljeća sve više razmišlja o većoj luci i lukobranu kao akutnoj i aktualnoj potrebi.¹⁵

Prve najave izgradnje lukobrana nalazimo još 1847., kada Vlada u Beču u svrhu boljeg osiguranja luke određuje komisiju, koja predlaže produženje postojećeg lukobrana za oko 50 metara. Drugi je prijedlog, onaj Vladine komisije iz 1850., bio izgradnja novoga lukobrana, 80-ak metara južnije od postojećeg, koji bi bio dug 260 m.

Trgovačka i obrtna komora u Splitu 18. prosinca 1852. prosvjeduju, jer bi taj lukobran bio preblizu velikom gatu, što bi luku učinilo premalenom.

Velike peripetije pratile su izbor najpovoljnijeg projekta. Komisija iz ožujka 1850. preferirala je izgradnju jednoga gata kao izoliranog nasipa između rtova Sustipan i Bačvice, s mogućnošću prolaza sa svake strane.

Komisija Središnje pomorske uprave odbacila je prijedlog iz 1847., s produženjem postojećeg gata, a isto tako i prijedlog iz 1850., koji je predviđao lukobran što se ne bi naslanjao na spomenute rtove, čime bi luka imala dva ulaza, jedan s istočne, a drugi sa zapadne strane. Potonji je prijedlog komisija odbacila, uz obrazloženje da bi kroz otvore za nevremena valovi ugrožavali sigurnost luke.¹⁶

Konačno rješenje koje bi spriječilo prodor morskih valova izazvanih olujama, pronađeno je u izgradnji lukobrana koji bi se protezao od krajnjeg rta Bačvica na način da bude otprilike 437 m udaljen od krajnjeg rta Sustipana, a njegova dva kraja otprilike ravno na sjeveroistok od krajnje točke rta Sustipana. Stjecajem okolnosti, nakon predlaganja nekoliko projekata i odgađanja prihvaćen je projekt stručnjaka za vodene gradnje inž. Müllera.¹⁷

Naravno, kao po nekoj nepisanoj tradiciji, ni svi Splitsani nisu bili za gradnju lukobrana i ponovio se slučaj kao s Rodriginim Lazaretom. Izgradnji lukobrana protivili su se i neki gradovi. Neki su opet bili protiv velikih troškova, a drugi su tvrdili kako Split ima pogodniju luku u Poljudu.

Mnogi detalji vezani uz gradnju lukobrana vidljivi su iz već spomenutog rada D. Kečkemeta "*Urbanistički razvoj splitske luke*", a još više iz njegovog najnovijeg rada "*Prijedlog izgradnji splitskog lukobrana*", u kojem pored ostalog objavljuje Zapisnik sjednice Komisije Pomorske uprave u Splitu održane 30. listopada 1855., pripremljenog za 15. broj *Grada i prilozi za povijest Dalmacije*, Državnog arhiva u Splitu.

Nesporna je činjenica da Split dovršetkom lukobrana povećava svoju dugostoljetnu malenu luku u dnu zaljeva, tek djelomično zaštićenu od različitih vjetrova, južnih, istočnih i zapadnih.

Nezaštićenost te stare splitske luke na dnu istočne strane zaljeva, zaštićene tek manjim lukobranom u smjeru istok-zapad i još manjim mulom u smjeru sjever-jug isticali su mnogi autori pišući o Splitu, njegovoj luci i malenoj lučici na zapadnoj strani, nekoć zvanoj Sv. Frane, sada Matejuška, koja je služila uglavnom kao pristan za ribarske lađe.

Veliki broj pisanih izvora svjedoči o nesigurnosti splitske luke prije izgradnje lukobrana, ali isto tako i nakon njegove izgradnje, pa se ne treba čuditi da se zbog nepotpune sigurnosti i zaštite brodova u luci posljednjih godina razmišljalo o izgradnji još jednog lukobrana, od sustipanske strane, koji bi kao dopunski valobran štatio preostali, nezaštićeni dio luke.

Desetak primjera iz raznih razdoblja koje ću navesti najbolje kazuje kako su vjetrovi i valovi ne samo zadavali brige pomorcima i ribarima i obalnom stanovništvu nego su često znali nanijeti i velike štete.

Mletački sindik Giovanni Battista Giustiniani 1553. u izvještaju s puta po Dalmaciji navodi kao nepovoljnost za splitsku luku otvorenost prema jugu (oštro) ili točnije prema jugozapadu (garbin). Samo četiri godine kasnije splitski knez i kapetan Aloysije Ferro izvještava dužda o nedovoljnoj sigurnosti splitske luke, koja ne pruža nikakvu zaštitu od jugozapadnjaka (garbin) "*jer kada je oluja, udara živo more unutra*". Pritom čak traži neku staru galiju koja bi se potopila pred mulom i imala ulogu porporele (valobrana). Iz-

gradnjom Lazareta 1592. i njegovim naknadnim proširivanjem povećan promet iziskivao je poboljšanje lučke sigurnosti. Tada mletački dužd Pascalis Ciconia naređuje splitskom knezu Molinu 1592. kako "mora popraviti obale i mulete luke tako da u nju mogu sigurno pristajati galije i lađe i da more ne tuče u zidine, kao što sada čini s mnogo štete".¹⁸

Iz istih razloga knez Garzoni nadgradio je 1619. *Veliki mul* za bolju zaštitu luke od *garbinade*.¹⁹

Na putu po Italiji i Dalmaciji u Splitu godine 1675. borave Jakov Spon i George Wheller. Prvi se divi izgledu Splita s mora, ali kaže: "*Luka je velika i dobro je držana, premda je nešto otvorena prema jugu i jugozapadu.*"²⁰ Isto će primijetiti i jedan njemački putnik 1718., koji s divljenjem opisuje splitske lazarete-utvrđenja, dok za luku kaže da ima dobar položaj, ali je otvorena južnim i jugozapadnim vjetrovima.

I splitski kroničar i polihistor Julije Bajamonti krajem osamnaestog stoljeća u svojim uspomenama o Splitu piše o nezaštićenosti stare splitske luke, koja da je "*okrenuta prema jugozapadu, a izložena i jugoistoku, tako da lađe s vjetrovima iz tih smjerova stoje vrlo loše*". Tom prigodom Bajamonti prvi govori o potrebi za većom lukom jer velike lađe u njoj ne nalaze prostora pa su prisiljene na sidrenje izvan luke, iako ni tu nije dno najpogodnije.²¹ Zanimljiv je podatak kako se nova komisija za izgradnju lukobrana koji je izabrala Središnja pomorska uprava nije mogla sastati 30. listopada 1855. u ondašnjoj zgradi Lučke kapetanije i Zdravstvenog ureda na malom gatu stare obale upravo zbog jakih valova i vjetra. Članovi komisije nisu mogli pristupiti zgradi pa se ona sastala u prostorijama Komore.

Član komisije Josip de Geremije, lučki kapetan, na sastanku Komisije 1855. ukazuje na pogibelj u plovidbi, od najvećeg broda do najmanje gaete, u bilo kojoj sezoni, jer su ne samo zaljev nego čak i mala lučica kojoj je nasuprot veliki gat tučeni čestim jakim i moćnim vjetrovima i velikim valovima koji od njih dolaze u jesenskom i zimskom razdoblju pa čak i ljeti.

Drugi član komisije, Ivan Čotić Koštre, upravitelj obalne plovidbe i brodovlasnik, predlaže da se i prije izgradnje gata poduzmu neophodne mjere kako obalna plovidba ne bi trpjela daljnje havarije i potrebu pojačavanja glave mandrača sv. Frane velikim kamenjem, jer je ovaj prethodnih dana pretrpio oštećenja kad su bjesnjeli olujni vjetrovi; prijeko je potrebno i očistiti mandrač zakrčen kamenjem

...

Inače, članovi Komisije "smatraju suvišnim raspravljati o tom predmetu, budući je to već dokazano u svim prethodnim raspravama i činjenicama rušilačkih havarija i osjetnih šteta koje su se, može se reći, svakodnevno događale i događaju se pod postojanošću prevladavajućih vjetrova s juga i jugozapada".²²

Godine 1846. jako nevrijeme s vjetrom oštro-lebić oštetilo je u dnu pristaništa mul na kojem se nalazio Zdravstveni ured, što je bio dodatni razlog načelniku dr. Leonardu Dudanu da potakne akciju na zaštiti luke, koja je naišla na razumijevanje Općinske uprave i Vlade.

U izvještaju tajnika Splitske trgovačke komore Vida Nikolića iz godine 1857. između ostalih navode se i vjetrovi koji ugrožavaju sigurnost splitske luke. To su: južnjak (*ostro*), jugozapadnjak (*garbino*) i zapadnjak (*ponente*), koji su opasni za lađe na sidrištu u uvali i koji prave teške štete u luci s opasnošću za lađe.

Ovih nekoliko potvrda iz raznih vremena pokazuje da je nezaštićenost i nesigurnost splitske luke prije izgradnje lukobrana uvijek bila prisutna, isto kao i želja da se ona što bolje zaštiti.²³

Izgradnjom lukobrana napokon je splitska luka zaštićena od udara vjetra i valova, premda, mora se priznati, ne u potpunosti i ne ravnomjerno. Poznato je da je splitska uvala uvijek bila izložena južnim vjetrovima, među kojima ju je najviše ugrožavao jugozapadnjak ili, po mornarski, lebić. U Splitu ga većinom nazivaju garbin ili garbinada (tal. *garbino*). Najjači udar valova ovog nepovoljnog jugozapadnjaka u luci danas ima osovину na poziciji zapadnog dijela Obale hrvatskog narodnog preporoda, dok se prema Matejuški i Trumbićevoj obali intezitet valova smanjuje.

Prije izgradnje lukobrana najveći udar valova bio je na sredini splitskog zaljeva, odnosno na poziciji današnjeg Trga braće Radića, zbog čega se u prošlosti more tu najdublje usjeklo u kopneni dio, što je i razlogom podlokanja i rušenja jugozapadne kule Dioklecijanove palače. Neki su autori iskazivali sumnju u veličinu djelovanja valova i zanemarivali ulogu garbinade u rušenju sporne kule, premda su i sami bili svjedocima, *in vivo*, udara valova koji se rasprskavaju u bijeloj pjeni i razlijevaju po splitskoj rivi. Ove slike bile su uvijek praćene pogledima znatiželjnika i kao meta snimatelja nalazile su potvrdu u dnevnom tisku i na razglednicama²⁴

I sagrađeni lukobran nije bio imun od povremenih silnih udara morskih valova pa ga je trebalo ojačavati. Tako je 1886. Pomorska vlada u Trstu raspisala dražbu za izvođenje radova u Splitu, koji su trajali do 1894. Nedugo potom na lukobranu ponovno je popustila i Pomorska vlada raspisuje ponovno dražbu za radove, koji su izvođeni 1896. i 1897. godine.²⁵

Da bi se prikazala snaga vremenskih nepogoda i nakon izgradnje lukobrana, može se navesti nekoliko slučajeva iz ovog stoljeća koji su dokaz neprilika u odvijanju pomorskog prometa.

U prosincu 1908. linijski parobrod "Godolo" nije mogao pristati zbog nevremena te je produžio prema Gružu; i Loydov parobrod iz Trsta "Duna" stigao je u splitsku luku, ali nije i pristao.²⁶

Nekoliko vremenskih nepogoda spominje i A. Kudrjavcev u knjizi "Ča je pusta Londra". "U prosincu te olujne godine (1925) pridružila se i nezapamćena garbinada koja je izazvala velike štete u luci, a mnoge vlasnike brodova lišila njihova vlasništva."²⁷

"Što se tiče garbinade, tj. oluje čiji vjetar stiže ravno iz Splitskih vrata te neometano napada Rivu sa siroticom Matejuškom, smatra se da se jedna od najtežih dogodila 5. studenog 1930., kad su u luci stradali jedrenjaci 'Zvonimir' Nikole Ruljačića i 'Sveti Nikola' Nikole Mihovilovića, a Matejuška je bila poharana kao nikada prije ni poslije toga. Cijelu noć trajala je akcija spašavanja brodova i brodića, a valovi su, gonjeni brzinom od 75 kilometara na sat, s lakoćom preskakivali zid lukobrana. More je nesmetano provaljivalo u splitske dućane, a čak se i spomenik Marku Ma-

ruliću našao u moru." Na drugome mjestu Kudrjavcev nastavlja: "A što se tiče Marulića, on se je još jednom, za orkanskog juga u prosincu 1937, našao u moru, zajedno sa svojim trgovom i dućanima na obali. Podaci iz listopada 1939. žele svjedočiti kako su valovi garbinade prebacivali obalu u visini od 20 metara nanoseći kamenje teško više desetaka kilograma. More je tom prilikom dospjelo i do Marmontove ulice, a ne samo do Marulićeve spomenika i onih nesretnih dućana, dok je vjetar bezobrazno razbijao prozorska stakla i odvaljivao krovove."²⁸

O vremenskim nepogodama u splitskoj luci i udarima valova sigurno bi se moglo još pisati, ali i ovo je dovoljno, to više kad se znade da splitska luka spada u vjetrovito područje, nadasve u hladnijem dijelu godine, kad izmjene ciklone i anticiklone izazivaju često puhanje juga i bure kao dominantnih vjetrova ovog područja.²⁹

Vjetrovi koji na splitskom području dosežu olujnu snagu su bura (smjer NE) i jugo (smjer SE), a vrlo rijetko lebić(ada) (smjer SW ili W), odnosno, iz prvog kvadranta bura, iz drugog juga, iz trećeg lebićada. Općenito, vjetrovi jači od 3 bofora (Beaufort) pojavljuju se u više od 75 posto slučajeva godišnje. Prosječno godišnje 103 dana pušu jaki vjetrovi od 6 bofora i više.

Da bi se uočila učestalost juga i lebića, prenosim tablicu za razdoblje 1980.-1988., i to apsolutnu učestalost za petogodišnje razdoblje, iz kojeg se vidi kako jugo odskače u odnosu na lebić.

Tako se jugo s jačinom od 8 bofora javlja 20 puta, s 9 bofora 6 puta, a s 10 bofora samo 1 put. Lebić se javlja s 8 bofora 2 puta, a s 9 bofora 1 put.³⁰

Neosporno je da su valovi znali praviti štete, bilo od orkanskog juga ili lebićade, za koju se u puku govorilo da ako okrene smjer, prelazi u garbinadu. Kad se na jugozapadnom obzoru stvori "pruga" od magle, to je očit predznak garbinade, pogotovo ako i barometar počne padati.

Mnogi pokazatelji potvrđuju da su orkanski vjetrovi, a time i udari valova znali povremeno remetiti i otežavati život u splitskoj luci.³¹

No, ostavljajući po strani ulogu vjetrova u lučkom akvatoriju, bolje se opet vratiti na početke izgradnje lukobrana i navesti neke članke iz ondašnjeg tiska koji otkrivaju mnogo toga nepoznatog ili zaboravljenog.³²

Poznato je da u vrijeme izgradnje lukobrana austrijski car Franjo Josip I. godine 1875. prvi put posjećuje Dalmaciju. U Splitu boravi od 20. do 24. travnja, odakle obilazi okolna mjesta na kopnu i otocima. Boravak u Splitu iskoristio je i za obilazak dvaju velikih gradilišta u istočnom dijelu splitske luke: lukobrana (*diga*) i željezničkih postrojenja. Obilazak je obavljen u jutarnjim satima 22. travnja. Dnevni list *L'Avvenire* detaljno je opisao posjet ovim velikim radilištima. Iz odužeg članka iznosim tek neke zanimljive pojedinosti u prijevodu inž. Slavka Muljačića, koji mi je za ovu prigodu pružio niz podataka, kako iz oblasti recentnog urbanizma tako i onih posljednjih stoljeća.

"Odatle je Njegovo Veličanstvo otišlo posjetiti velebne radove na lukobranu (digi). Pod prelijepim paviljonom, baš napravljenim za tu priliku, Njegovo Veličanstvo udostojalo se razgledati predivnu maketu (piano plastico) koju je napravilo nekoliko časnika c. k. mornarice, a predstavljala je zaljev (rada) i grad Split s projektiranim lukobranom, koji se upravo gradi, a po plemenitoj zamisli lučkog kapetana viteza Leve-e ondje je bio postavljen ...

Njegovo Veličanstvo se također udostojalo da u Njegovoj Uzvišenoj prisutnosti budu postavljeni na predviđeno mjesto, pomoću naprave podignute na digi u tu svrhu, tri goleme gromade kamena izvađena iz kave³³ na brdu Marjanu i određene da oblikuju vanjski oblog kruništa lukobrana, iskazavši gospodi Brandsteinu - građevnom savjetniku c.k. Pomorske vlade, i dr. Polliju, glavnom inženjeru te iste Vlade, kao i poduzetnicima i voditeljima gradilišta gospodi (inženjerima, koji su nekoliko godina kasnije sudjelovali i u osnovi Dioklecijanova vodovoda, op. S.M.) Paolu i Luigiju, braći Palese, svoje Vladarsko zadovoljstvo za vještu i točnu izvedbu važnih radova koji su im povjereni ...

Od lukobrana, gdje je došao morskim putem, Njegovo Veličanstvo se praćeno brojnom i sjajnom pratnjom u kojoj se uz ostale osobe nalazila

i Njegova Visost ministar vitez de Chlumechu, uputilo preko široke ceste baš izgrađene da bi se gradilište dige i s njom povezana Sjeveroistočna obala, povezala s gradnjom željeznice ... Prostrano polje, već sada bonificirano (nabijeno, prosušeno, op. S. M.), predstavljalo je tu i tamo granice do kojih će niknuti razne zgrade pripojene željezničkoj postaji, koje je ulaz bio predstavljen s dva veličanstvena stupa, napravljena od motika, lopata, čekića, bušilica i minerske opreme, međusobno isprepletenih na divan način, dok je ulaz na lukobran bio označen s dvije opreme vezane za pomorsku industriju, a koje su bile slično raspoređene i s rijetko dobrim ukusom ...³⁴

Nakon posjeta Car se u kočiji uputio kući u svoju rezidenciju koja se nalazila u kući Michieli-Vitturi na Pisturi, gdje se tada nalazilo Okružno poglavarstvo.

Za sjećanje na Carev posjet u prsobranu novog lukobrana, na njegovoj sredini, postavljena je spomen-ploča na izgradnju i Carevu pomoć u tom graditeljskom pothvatu. Nad pločom je dominirao raskriljeni kameni orao. Nakon pada Austrije orao je bačen među ostalo kamenje u nasipu kraj svjetionika. Ni sudbina ploče nije bila bolja. Ugrađena negdje na polovici lukobrana ne samo da je ostala skrivena unutar trećeg od naknadno sagrađenih skladišta, već je podizanjem poda skladišta donji dio ploče pokriven betonom. D. Kečkemet zabilježio je 1962. u već spomenutom članku ono što je još bilo čitljivo. Tekst počinje uokvirenim Carevim geslom:³⁵

VIRIBUS UNITIS
JUBENTE MAJESTATE
FRANCISCI IOSEPHI I AUGUSTI
MOLI HAEC
(godina)

U svibnju 1965. *Slobodna Dalmacija* donosi fotografiju oštećene ploče s komentarom kako je 1872. počela izgradnja današnjeg lukobrana i postavljena ploča s natpisom Viribus Unitis s golemim orlom na vrhu, koji simbolizira snagu Austro-Ugarske. U povodu ovogodišnjih radova na ostarjelom lukobranu Društvo prijatelja

kulturne baštine i potpisnik ovih redaka željeli su na svjetlo dana izvući oštećenu ploču. Zbog nemogućnosti točne identifikacije lokacije ploče, koja je sada negdje pod žbukom, to se nije ostvarilo, ali se nije ni odustalo. Treba naglasiti da se pri ubiciranju ploče naišlo na susretljivost uprave poduzeća *Dalmacijavino*, no to nije bilo dostatno jer se s vanjske strane prsobrana na gornjoj plohi ispriječio odeblji sloj cementa, a u unutrašnjosti pretežno ožbukani zid prekriven ambalažom.

Po završetku radova na lukobranu i dalje se pisalo o njemu. Tako tijekom 1881. u dnevniku *L'Avvenire* nalazimo nekoliko članaka vezanih uz lukobran. U ožujku u gradskoj rubrici nalazimo članak "Baccalà per la Dalmazia" (*baccalà* - bakalar), gdje se staru korodiranu lanternu naziva arheološkim primjerkom koji će se montirati na glavi splitskog lukobrana. Upućuju se i zamjerke Kovačeviću (*Covacevichu*), lučkom kapetanu, zbog ovog svjetionika pretpovijesne civilizacije koji je tih dana vidio. U travnju opet se spominje istrošena lanterna, koja je sigurno bar dvadesetak godina "spavala" u nekom skladištu Pomorske uprave. Ipak, 28. studenog iste godine u članku "*La lanterna della Diga*" navodi se kako je u subotu 26. studenog 1881. prvi put upaljena lanterna, za čije se svjetlo kaže da je vrlo intenzivno i moći će se vidjeti iz velike daljine.³⁶

Iste godine nalazimo i nekoliko članaka o rivalstvu u zaslugama na izgradnji lukobrana. Tako se u odužem članku "*La nostra diga*" (*Naš lukobran*) od 30. studenog zahvaljuje Bajamontiju na upornosti, jer je potpomognut Pomorskom vladom u Trstu i Središnjom vladom u Beču ustrajao na izgradnji lukobrana u gradskoj luci blizu željezničke postaje, a ne daleko od grada, u Poljudu, kako su Hrvati željeli. Narodnjaci su navodno govorili kako je lukobran u luci luksuzan rad, neizvediva utopija, nepotrebno i štetno djelo. Iz članka se još doznaje kako je 1878., dok je diga bila samo djelomično upotrebljiva, već obilno korištena u vojne svrhe u doba priprema za okupaciju Bosne i Hercegovine, zatim o lučkim operacijama pretovara vina, žitarica, ugljena i ostaloga.³⁷

L'Avvenire od 14. prosinca na gotovo tri stranice donosi članak "*Ancora sulla nostra diga*" (*Ponovno o našem lukobranu*), napada se

novinara zadarskoga *Narodnog lista* (*Il Nazionale*) zbog krivotvorenja povijesti i kao pragmatičnog mistifikatora. Postavlja se pitanje tko je, a tko nije zaslužan za to da se u splitskoj luci podigla tako vrijedna građevina kakva je diga. Splitski *L'Avvenire* sve zasluge pripisuje isključivo načelniku dr. Antoniju Bajamontiju, jer kad je on 1860. došao na čelo Općine, pitanje lukobrana bilo je potpuno napušteno i definitivno odbijeno. Čak je i njegov velecijenjeni prethodnik načelnik Simeone de Michielli-Vitturi bio nedovoljno hrabar da se suprotstavi poteškoćama.

Bajamonti pak nikad nije izvedbu dige smatrao nekom svojom inicijativom i nije na nju polagao pravo "očinstva", već ju je samo smatrao urgentnom potrebom splitske luke. Naime, Bečka vlada nudila je za tu svrhu 300 tisuća fjorina, s time da Splitska općina podmiri sve troškove koji bi ispali veći od te svote. Pa ipak, on se na sjednici Općinskog vijeća založio za prihvaćanje te vladine ponude i dobio jednoglasnu podršku ...

Bajamonti je išao i u Beč da bi s dalmatinskim zastupnicima Albertijem i Lapennom poradio na tome da se uvjeti promijene, te Vlada preuzme na sebe sve troškove izgradnje splitske dige, ma koliki oni bili. I to je postigao. Dočim, zadarski *Narodni list* potpuno negira da je izvedba lukobrana "isključivo plod genija i patriotizma Bajamontijeva, koji je splitskoj općini uštedio golem novac" (*una somma ben rivalente ed onorosa*).³⁸

Petnaest dana kasnije u članku "*Ancora sulla nostra diga*" (Još o našem lukobranu) kao završni tekst (*conclusionale*) dnevnik *L'Avvenire* opet se osvrće na dva teksta objavljena u *Narodnom listu*. Te tekstove nazivaju "kretenstvom i lopovlukom" (*creteneria e furfanteria*), a napisao ih je novinar pod pseudonimom "*Bocca in Cavo*", uobičajeni dopisnik *Tribüna* i tjedni člankopisac *Narodnog lista*. Taj *Bocca in Cavo* tvrdi da je vlada u Beču jedino zaslužna za inicijativu izgradnje splitskoga lukobrana i negira bilo kakvo Bajamontijevo sudjelovanje u tome.

L'Avvenire potom prelazi u napad i pita nadležne: Zašto se ne kompletira naša diga, i to izgradnjom jedne manje dige sa Sustipan-

skog rta? Zašto ne umanje značenje Bajamontijeve plinske rasvjete i u Splitu ne uvedu sustav s patentiranim Edisonovim svjetiljkama, zašto se ne rekonstruira rimski kolosej (u Saloni) ...?

Nek se konačno izgradi i jedna luka, koja bi se mogla uspoređivati s Marseilleom i Genovom.³⁹

I u članku dnevnog lista *La difesa* iz 1884. opet se glorificira Bajamonti. Govori se o rastućoj trgovini vinom, ne samo s unutrašnjom Monarhije nego i s Njemačkom, Švicarskom i Francuskom. Još je veći promet u zimskim mjesecima, kada tisuće bačava (*migliaia di botte*) stoje poredane duž obale, a što bi bilo da brodove u luci ne zaštićuje lukobran (diga)?

Za nju se izborio gradonačelnik Bajamonti, dok su direktor javnih gradnji (*delle pubbliche costruzioni*) dr. Luchini i Hrvatska stranka bili protiv njezine izgradnje, bulazneći (*andavano strombazzando*) kako je prirodna luka Splita u Poljudu, te kako je lukobran luksuzan objekt (*opera di lusso*).⁴⁰

Sigurno je izgradnjom lukobrana on postao sastavni dio gradske luke i prepoznatljiva odrednica u panorami Splita. Usto, lukobran će, kao i čitava luka, doživljavati vremenske nepogode i raznovrsne štete od udara valova. Premda se izgradnjom lukobrana lučki kapacitet povećao nekoliko puta, ipak će 120 godina kasnije nedostatak lučkog prostora postati stvarnost.

I danas već znaju brodovi i trajekti čekati pred lukom slobodan vez. A što će biti u doglednoj budućnosti?

Split, najveća putnička luka Hrvatske i četvrta luka Mediterana, sve više zbog ograničenosti kapaciteta lučkog prostora postaje usko grlo ulaza i izlaza ljudi i roba. Upravo veliki pomak u poboljšanju odvijanja prometa je saniranje oštećenog lukobrana uz istodobno dobivanje novoga kvalitetnijeg veza. Ako bi se tražilo daljnje poboljšanje odvijanja prometa, onda je to gradnja dvaju ljetnih (pomoćnih, dopunskih) vezova. Koliko bi tek takav vez značio za odvijanje trajektne veze sa Supetrom, koji inače odnosi 50 posto cjelokupnog prometa.

Uopće, kako urediti istočni dio gradske luke, problem je s kojim Split živi 30-ak godina i živjet će sigurno i dalje, dok se ne otpočne s izvođenjem radikalnijih zahvata. Rješenja ovih problema postoje i oni nisu nepremostivi. Neki ga vide u premještanju autobusnoga i željezničkoga kolodvora iz gradske luke, što bi značilo poništavanje jedne prometne kvalitete koju ima malo koji grad na svijetu. No unatoč prostornim problemima u sadašnjem funkcioniranju putničkih terminala, odgovor je, kako reče 1990. direktor engleske luke Dover gosp. J. F. Slogget, da bi većina trajektnih luka u svijetu utrošila milijune dolara da može postići stupanj integracije prijevoza koji sada postoji u Splitu. Ovakva koncentracija željezničkoga, autobusnog i pomorskog prometa rijetkost je za jedan grad i u svjetskim razmjerima, i to se ne smije tretirati kao nepogodnost i opterećenje. Ključ uspješne integracije triju različitih vrsta prometa isključivo je u racionalnom korištenju postojećega lučkog prostora i uklanjanju svih prometnih i drugih smetnji te uopće poboljšanju urbane morfologije istočnog dijela Gradske luke.⁴¹

Dalmacijavino i *Jadranribolov* moraju potražiti novu lokaciju, kao i oni drugi koji su uzurpirali prostor objektima ili postavljenim ogradama.

Treba imati na umu da gotovo svi građevni objekti na prostoru željezničkog i autobusnog kolodvora završavaju parterom, što je neracionalno rasipanje dragocjenog prostora i zato je neophodno sažimanje objekata. Primjerice, autobusni kolodvor treba svesti na dvije razine ili samo na gornju razinu. O pretvaranju državnih objekata Hrvatskih željeznica u stambene prostore ne treba ni govoriti jer to spada u sektor apsurdna. Isto tako je apsurd da početna autobusna postaja za pravac Žrnovnica, Stobreč, Omiš itd. bude u luci, već ionako zagušenoj vozilima, a neuralgična točka u Ulici kralja Zvonimira postaje zbog slabe propusne moći još uže grlo.⁴²

Prometnu regulaciju u gradskoj luci treba restrukturirati novim kolskim prodorom za trajektnu luku i autobusni kolodvor, premošćenjem željezničkog kolodvora. Jedna od olakšavajućih okolnosti je u tome što u istočnom dijelu luke postoji razlika u razini

terena u Bregovitoj ulici, što omogućuje da se na gornjoj razini organiziraju novi sadržaji i ukonponiraju neki s partera. Proboj nove gradske ulice između Kotekstova nebodera i Bregovite ulice s postupnim spuštanjem do ulaza u uži prostor trajektne luke raste-retio bi od kolskog prometa preuski dio od Zvonimirove ulice do Biskupove palače.⁴²

Pozdraviti je rješenja po kojemu bi u Kopilici bio željeznički kolodvor za daljinske i lokalne putničke vlakove, dok bi u luci ostala reducirana putnička postaja.⁴³ Isto su tako pohvalna i rješenja gradske luke po projektu I. Galassa, po kojemu bi međunarodni trajektni promet umjesto sadašnja tri veza imao šest vezova, a tri veza s Gata sv. Duje bila bi prebačena na lukobranski dio.⁴⁴

Ako Split i njegova luka obuhvaćaju prostor u kojem se prepoznaju kulturna, duhovna i materijalna bogatstva prošlih vremena kao i vitalnost sadašnjice i napredak u budućnosti, onda se treba maksimalno angažirati da ta slika bude zaista što bolja.

Današnji Split ima šansu da razumskim rješenjem učini svoju gradsku luku spremnom za treće tisućljeće ili da to ostane još jedan u nizu debakla rođenih na ovom prostoru.

BILJEŠKE

1. Tijekom 1998./1999. radove na lukobranu često su pratili u dnevnom tisku prikazi i fotografije završnih radova.
2. Duško Kečkemet, *Urbanistički razvoj splitske luke*, Pomorski zbornik, II. Zagreb, 1962. 1393-1438 i 1395.
3. A. Cutheis, *De gestis civium Spalatinorum* u knjizi: J. Lucinus, *De regno Dalmatiae et Croatiae libri sex*, Beč, 1748.
4. D. Farlati, *Illyricum sacrum*, IV, 155.
5. Tabula Peutingeriana, repr.; Frane Bulić - Ljubo Karaman, *Palača cara Dioklecijana u Splitu*, Zagreb, 1927. sl. 3.
6. Duško Kečkemet, nav. dj. (2), 1397.
7. *Statut grada Splita*, II. izdanje, Književni krug, 1987. 255, članak XI; 367, članak LVI; 369, članak LXIII; 370, članak LIX; 368, članak LVIII.
8. Ovom prigodom korišteni su zemljovidi iz mape prof. dr. Mithada Kozličića tiskane u povodu 1700. obljetnice grada Splita, u izdanju Državnoga hidrografskog instituta.

9. Duško Kečkemet, *Mapa crteža inž. J. Santinija*.
10. Z. Calergi, *Dissegno del territorio di Clissa*, Državni arhiv Zadar.
11. Duško Kečkemet, nav. dj. (2), 1412.
12. Na portolanu J. J. Allezarda iz 1804. plan splitske luke prikazan je površno i uopćeno.
13. Duško Kečkemet, nav. dj. (2), 1415.
14. Izgled i sadržaje luke detaljno prikazuje S. Muljačić, *Historijat izgradnje priobalnog pojasa u splitskoj luci ...*; Tomislav Marasović, *Zapadna obala splitske luke u srednjem vijeku i prvim stoljećima novog vijeka*, Urbs, 1959-1960, Split, 1961, 35-42.
15. V. Lago u *Memorie sulla Dalmazia II*, Venezia, 1870, 158 kaže kako Splitu manjkaju četiri stvari: regulacijski plan, akvedukt za pitku vodu, katedrala i lukobran.
16. Duško Kečkemet, *Prijedlog izgradnji splitskog lukobrana*, članak predan za tisak.
17. Inž. Muller bio je inž. II. klase iz Tehničke sekcije Pomorske vlade u Trstu.
18. G. Novak, *Split u svjetskom prometu*, Split, 1921. 87-91; Duško Kečkemet, nav. dj., 1404-1405.
19. G. Novak, *Povijest Splita*, II. dio; Duško Kečkemet, nav. dj. (2), 1406.
20. J. Spon, G. Wheler, *Voyage d'Italie, de Dalmatie, de Grèce et du Levant, fait aux années 1675. et 1676*, Lyon, 1678.
21. Julije Bajamonti, *Zapisi o gradu Splitu*, Split, 1975, 105; Duško Kečkemet, nav. dj. (2), 1412.
22. Duško Kečkemet, *Prijedlog izgradnje splitskog lukobrana, dijelovi zapisnika Komisije Pomorske uprave u Splitu 1855*. Zapisnik je izvukao i preveo Duško Kečkemet, iz Povijesnog arhiva u Zadru, Arhiv namjesništva. Porto di Spalato, 1856. II b. 1054.
23. *L'Avvenire* br. 61/1879. navodi kako radovi na lukobranu dobro napreduju, da visina parapetnog zida seže so najgornjeg dijela zida, ali i to da je lukobran stradao od zimskih oluja. U broju 60, od 26. svibnja 1879., piše kako je podignut novi kameni obalni zid posve (*totalmente*) porušen za zimskih nepogoda.
24. Garbinada pravi neprilike i makarskoj luci i prijeti ozbiljnim oštećenjima Marineti, jer obala nije projektirana za djelovanje otvorenog mora, nego je u funkciji izgrađenog lukobrana, kojeg Makarska još nema.
25. Stanko Piplović, *Prometni terminal u splitskoj luci - Između prošlosti i budućnosti*, Kulturna baština br. 30.; Jedinstvo 12. XI. 1895. 3-Dražbeni oglas. OD 10. VI. 1896. 7, *Službeni vjestnik za Dalmaciju*, Narodni list 13. VI. 1896.
26. Isti, nav. dj. (25).
27. Anatolij Kudrjavcev, *Ča je pusta Londra*, Split, 1998. 183.
28. Isti, nav. dj., 184.
29. Neke podatke o utjecaju vjetrova koji dominiraju u splitskom akvatoriju pružio mi je Srećko Piasevoli, splitski meteorolog, na čemu mu zahvaljujem.

30. Priloženu tablicu vjetrova načinio je I. Galasso u elaboratu *Procjena utjecaja na okoliš sanacije i proširenje lukobrana gradske luke Split*, 1998. Autori: A. Barić, V. Dadić, I. Galasso, B. Grbec, M. Russo.
31. Najnoviji *Peljar Jadrana* ne pridaje veliko značenje vjetrovima splitskoga akvatorija. Na stranici 229 piše: "Bura i jugo mogu puhati olujnom jačinom. Na zapadnoj obali Gradske luke jugo uzrokuje jače valovito more; istočna obala je zaštićena. Jugozapadni vjetrovi uzrokuju jaku bibavicu u istočnom dijelu gradske luke, a valovi se mogu prelijevati preko sjeverne niske obale."
32. Jedan posjet lebićade 19. prosinca 1968. ostavio je tragove na Rivi, Matejuški, Ambasadoru, ispred hotela Marjan bila je poplavljena, a dio flote na Matejuški našao se na suhu. Valovi su raznijeli i dio Gusarova gata.
33. L'Avvenire br. 87 iz 1880. u kratkom tekstu gradske rubrike spominje kave Palese na Marjanu, što je još jedna potvrda o vađenju kamenja na Marjanu za gradnju lukobrana.
34. L'Avvenire br. 16., Ponedjeljak 26. IV. 1875. 1-2, članak *L'Imperatore a Spalato*.
35. Duško Kečkemet, nav. dj. (2), 1421; Prijedlog izgradnje splitskog lukobrana, Građa i prilozi za povijest Dalmacije br. 15. Duško Kečkemet u svojstvu direktora Muzeja grada Splita vidio je 1954. srušenog kamenog orla u nasipima lukobrana, dok ga 1961. više nije našao.
36. L'Avvenire br. 32/21. III. 1881.; br. 37/4. IV. 1881.; br. 34. XI. 1881. Svjetionik se spominje i u člancima *Il foro sulla diga di Spalato* i *Odbijeno*, Naše Jedinstvo, Split, 18. XI. 1904. 2.
37. L'Avvenire br. 137/5. XII. 1881. navodi podatak da je filoksera u Francuskoj svela proizvodnju vina na jednu polovicu to te zemlje sve više uvoze pa i naše vino.
38. L'Avvenire br. 141/14. XII. 1881. 2. *Ancora sulla nostra diga*.
39. L'Avvenire br. 147/30. XII. 1881. 2. *Ancora sulla nostra diga*.
40. La Difesa, Split, br. 71/15. XII. 1884.
41. Ljubica Vuko, *Morem lako, cestama nikako!* Kuna, gospodarski prilog Slobodne Dalmacije, 17. I. 1996.
42. Apsurdno je da se autobusni kolodvor za pravce Trogir, Sinj, ... prebacuje iz Sukoišanske ulice na Kopilicu, dok se za pravac Stobreč, Žrnovnicu, Omiš, ... i dalje zadržava na Rivi. Ako ima razuma, prebacit će ga se na današnje parkiralište u Pojišanskoj ulici, nasuprot *Depadanse*, kao jedinu preostalu upotrebljivu lokaciju.
43. B. Grgurević, *Kako urediti istočni dio splitske luke?* Slobodna Dalmacija, 16. I. 1999.; *Splitska luka - sovjetski raritet*, Slobodna Dalmacija, 18. I. 1999.
44. Grad Split - Služba za urbanizam i zaštitu okoliša izradila je u rujnu 1998. Program anketnog urbanističkog natječaja za rješenje istočnog dijela Gradske luke u Splitu, autora Draška Bižace s nizom suradnika.

45. Dana 16. siječnja 1999. održan je Međunarodni seminar pod nazivom 1700 + Prometni terminali u splitskoj Gradskoj luci koji je pružio niz optimalnih rješenja u svladavanju problema Gradske luke općenito.

THE SPLIT BREAKWATER DURING ITS EXISTENCE IN TIME

Summary

The aim of this paper is to chronologically present the construction of the Split breakwater in order to show how (un)protected the Split port was before and after its reconstruction, in order to analyze the changes caused by the construction of the breakwater and, finally to present the modifications which have been effected over the last 120 years and the latest works which should be carried out.



Izgled istočnog dijela luke

Spalato—Split



Silueta lukobrana nakon prve faze izgradnje