

O IZGRADNJI AERODROMA »RIJEKA«

Branko Buneta

Zapala me časna dužnost da u našoj sredini pozdravim čovjeka, revolucionara i graditelja svih naših progresivnih stremljenja — predsjednika SFRJ druga Josipa Broza Tita i njegovu suprugu, drugaricu Jovanku Broz.

Istovremeno pozdravljam uzvanike Savezne skupštine, SIV-a, Izvršnih vijeća republika, predstavnike JNA, općinskih skupština, te sve prisutne građane, kao i graditelje ovog aerodroma.

Drugarice i drugovi,

Zahvaljujući svom geografskom položaju, ovo je područje uvijek bilo značajan činilac u razvoju saobraćaja. Danas se otvaranjem zračne luke javlja još jedan vid saobraćajne djelatnosti, kao komponenta ne samo turističkog već i sutrašnjeg robnog prometa. Ukomponiranost u zacrtane pravce razvoja, stogodišnja tradicija turističke djelatnosti, te učešće ovog područja s 33% u jugoslavenskom turističkom prometu, odnosno 41% u SRH, bili su presudan faktor da se donese odluka o izgradnji aerodroma.

Vrijeme djelovanja aerodromskih privrednih organizacija u našoj zemlji vrlo je kratko, ali istovremeno, napose u SRH, po svom značenju i vrlo prisutno. Činjenica je da do 1962. god. u SRH nema nijednog aerodroma, koji postaju dominirajući u zračnom putničkom saobraćaju po svojoj težini i putničkim kapacitetima. U naglom trendu porasta turizma, položaj zračnog prometa u SRH trebao je da pripremi svoje adekvatno mjesto i ulogu pri unapređivanju turističkog saobraćaja. Napose je to ranije trebalo uslijediti na području ove regije, koja ima dominantnu ulogu u razvoju turizma, kako po broju ležajnih kapaciteta, tako i po tradiciji, klimatskim uvjetima i raspoloživim kadrovima. Međutim, kretanja su bila sasvim oprečna i zbog toga se aerodrom »Rijeka« izgradio među posljednjima u našoj zemlji. Razumljivo, podrazumijeva se da je riječ o aerodromima za međunarodni promet.

U takvim okolnostima, dužnost nam je istaći, uslijedila su samoodricanja radnih ljudi u privrednim organizacijama koji su svojim učešćem dali obol u izgradnji aerodroma. Općinske skupštine Rijeke, Crikvenice, Opatije i Krka pokazale su spremnost da nastupe jedinstveno u akciji oko izgradnje aerodroma, koju je Riječka banka prihvatila i svrstala među prioritetne investicije, što je izraženo na nekoliko godišnjih konferencija Riječke banke. Nije izostala ni dosljednost stavova SUCVP i JNA, napose u trenucima odlučivanja. To su faktori koji su uočili značenje razvoja zračnog saobraćaja u našoj zemlji i stvorili klimu u kojoj su se najbolje mogli ispoljiti nužnost i zajednički napor u realizaciji novog aerodromskog kapaciteta na području ove regije.

Zeleno svjetlo za početak radova upalio je drug Haramija Dragutin, tadašnji predsjednik Općinske skupštine Rijeka, što su podržale i Općinske skupštine Rijeke, Crikvenice, Opatije i Krka. Aerodrom postaje tema dana i po rješenju osnivača zadatak izgradnje aerodroma povjerava se PIA Rijeka, koje ugovorno osigurava stručni nadzor putem Aeroinženjeringa Beograd. U općem raspoloženju koje je vladalo, na samom začetku izgradnje, odustaje se od programiranog polovičnog rješenja i 22. maja 1968. god. u Njivicama su sve zainteresirane stranke usvojile novi program, tj. da se izgradi i kompletno zaokruži aerodrom »A« kategorije sa svim pratećim objektima, te prometno-tehničkim trakom propusne moći do 1600 putnika u ovršnom satu. Istovremeno SUCVP donosi odluku o proširenom programu savremene opreme, čime se omogućava procedura polijetanja i slijetanja s oba pravca, dok je to ranije bilo predviđeno samo u pravcu Rijeka. Na takvom programu dobivamo i punu podršku JNA.

Povrh ovih nekoliko uvodnih napomena potrebno je, da bi se dobila predstava o veličini ovog objekta, iznijeti nekoliko podataka koji to najbolje ilustriraju. Kompleksno urbanističko rješenje niskogradnje do detaljne razrade funkcije obradio je Lukić ing. Miloš, glavni inspektor SUCVP, koji je i tijekom izgradnje u sklopu nadzora bio glavni nosilac svih akcija na gradilištu. Organizacija Aeroinženjering IBT izradila je uglavnom projekte niskogradnje, radionavigacije, dok su infrastrukturu projektirale organizacije Rijeka-projekt, Elektropri-morje, PTT Rijeka, Geodetski zavod, a za pristanišnu zgradu s obradom interijera rješenje je dao i projekte izradio Vladislav arh. Ivković. Umjetničko rješenje, kao i samu izradu kamenog mozaika, izveli su akademski slikari Oton Gliha i drugarica Kumbatović Mila. Ekonomsku dokumentaciju i učešće u programiranju programa pristanišne zgrade dao je drug prof. Boris Prikril.

Povodom ovakvih prigoda sigurno je da cifre zamaraju, ali primoran sam da se upravo njima poslužim, kako bismo lakše procijenili veličinu uloženog rada u ljudstvu i mehanizaciji, te ugradnji svih vrsta materijala. Na objektima niskogradnje izvršeni su zamašni radovi. Površina koju obuhvaća aerodrom iznosi 847.000 m² bez aeroservisa INA

(14.000 m²). Na tom kompleksu izgrađen je novi vodovod, zaobilazna cesta oko aerodroma, PSS 2500 x 45 s pretpoljima po 100 m s obje strane, platforme 300 x 115 m, spojnice 250 x 20 m, pristanišni kompleks s pristupnim putem, prelaganje 35 i 10 kV kabla, kanalizacija oborinskih voda, propusti, kolektori za instalacije i sl. Za izvršenje pomenutih pozicija:

iskopano je	826.000 m ³
nasipano	995.800 m ³
ugrađeno betona	18.200 m ³
ugrađeno asfaltne mase	136.700 m ²
ugrađeno čeličnih i betonskih cijevi	9.870 m i
kablova	58.300 m



Govor Branka Bunete, direktora aerodroma »Rijeka« na o. Krku
(snimio: Petrović)

Na izvršenju tog zadatka učestvovala su poduzeća: »Planum« iz Zemuna, Hidroelektra iz Zagreba, Primorje iz Rijeke i Progres iz Krka, dok je glavni prijevoznik materijala s kopna na otok bila »Dalmacija-transport«. Glavnu težinu zadataka ponijeli su Hidroelektra i Planum. Zahvaljujući njihovom iskustvu, organizaciono-tehničkim pripremama, raspolaganju savremenom mehanizacijom, a napose stručnim kadrovima i elanu radnih ljudi postignuti su za ovako kratki period pozitivni

rezultati, koji mogu pomenutim organizacijama poslužiti kao referenca u daljnjim radovima. Svatko je izvršavao svoje zadatke i djelovalo se timski, zbog toga namjerno nismo imali intenciju da izdvajamo posebno zasluge svake organizacije. Smatramo da je veličina uspjeha baš u tome što se djelovalo timski, sinhronizirano, pa je koordinacija između stručnog nadzora Aeroinženjeringa te izvođača ispoljena na obostrano zadovoljstvo.

Na zatraživanju cca 90.000 m² zaštitnih pojaseva kao i estetskom oblikovanju u pristanišnom kompleksu iskopano je i ugrađeno 12.000 m³ zemlje, a radovi su povjereni organizaciji Parkovi i nasadi Rijeka.

Povodom prelaganja kablova 35 i 10 kV uz stručne ekipe Elektroprimorja učestvovala su jedinice JNA — garnizona Rijeka, pa im i ovom prilikom izražavamo veliku zahvalnost na suradnji i pruženoj pomoći.

U trenucima eksproprijacije, kao i same izgradnje, naišli smo na veliko razumijevanje rukovodstva SO Krk, napose predsjednika druga Hriljac Antona, na podršku mještana Omišlja, kao i onih vlasnika terena koji prebivaju izvan otoka Krka. Njihov je obol velik i značajan u izgradnji ovog aerodroma, pa im se s ovog mjesta iskreno zahvaljujemo.

Zasluga za redovno prebacivanje materijala s kopna na otok pripada organizaciji Jadrolinija i osoblju trajekata, pa im odajemo priznanje na izvršenom zadatku.

Zadatak visokogradnje, garaže, skladišta, tehničkog tornja i prometno-tehničkog trakta povjeren je poduzeću »Tehnika« iz Ljubljane u okviru poslovnog udruženja građevinara GIPOSS, koja je organizirala i vodila sinhronizaciju radova sa 25 kooperanata. Pošto ih je suviše velik broj, molimo za izvinjenje što ih pojedinačno nećemo nabrajati. Za izvršenje zadatka visokogradnje kao i svih instalacija za radionavigaciju, meteorološku službu i priključenje opreme izvršeno je:

iskopa	11.200 m ³
nasipa	1.200 m ³
ugrađeno betona i betonskih elemenata	
Betongrad	22.485 m ³
ugrađeno energet. telefon.	
kablova slabe struje	34.200 m
u svijetlosnu liniju, radionavigaciju,	
meteorološku i napajanje	
uređaja ugrađeno	48.500 m kabla
Znači, ukupno je ugrađeno preko	84 km kabla.

Da ne bi bilo suviše velikog nabiranja cifara, namjerno smo ostale podatke izostavili.

Složenost objekata visokogradnje, kratkoća vremena za izvedbu, te vremenske poteškoće tražili su od izvođača i kooperanata umješnost da se zadrži kvaliteta i održe planirani rokovi izvedbe. Uigranost

izvođača, disciplina i elan radnih ljudi pod stručnim rukovodstvom činili su jedinstvenu cjelinu. Uloženi su maksimalni naponi na sinhroniziranju tako velikog broja kooperanata, pogotovo ako se ima u vidu da su neki uvozni materijali kasnili više mjeseci. Kompaktnost organizacije, jedinstvo akcije i solidnost došle su do punog izražaja, pa s punim pravom mogu očekivati pozitivne reference.

U krugu SUCVP nismo naišli samo na zajedničke interese, pruženo nam je više, jer inicijativnost direktora druga Batrić Jovanovića, njegova podrška, dosljednost u provođenju zauzetih stavova, kao i u svakom trenutku ispoljena prisutnost u rješavanju tekućih zadataka svakako prevazilaze okvire poslovnih odnosa. U tom duhu, prirodno,



Tito sa suprugom promatra omišaljski narodni ples (snimio: Petrović)

djelovale su i stručne službe SUCVP, čije je iskustvo došlo do punog izražaja na reviziji projekata, montaži, sinhronizaciji radova na radio-navigacionoj i meteorološkoj opremi. Suviše je skromno odati samo priznanje, ali ovog trenutka nismo u stanju drugo uraditi.

U našoj — poslovnoj — Riječkoj banci imali smo dosljednog pratioca svih zbivanja od samog početka do sadašnjeg stanja. U rješavanju tekućih problema nije bilo formalizma i administrativnih postupaka, već je, u većini slučajeva, rukovodstvo banke bilo nosilac inicijative

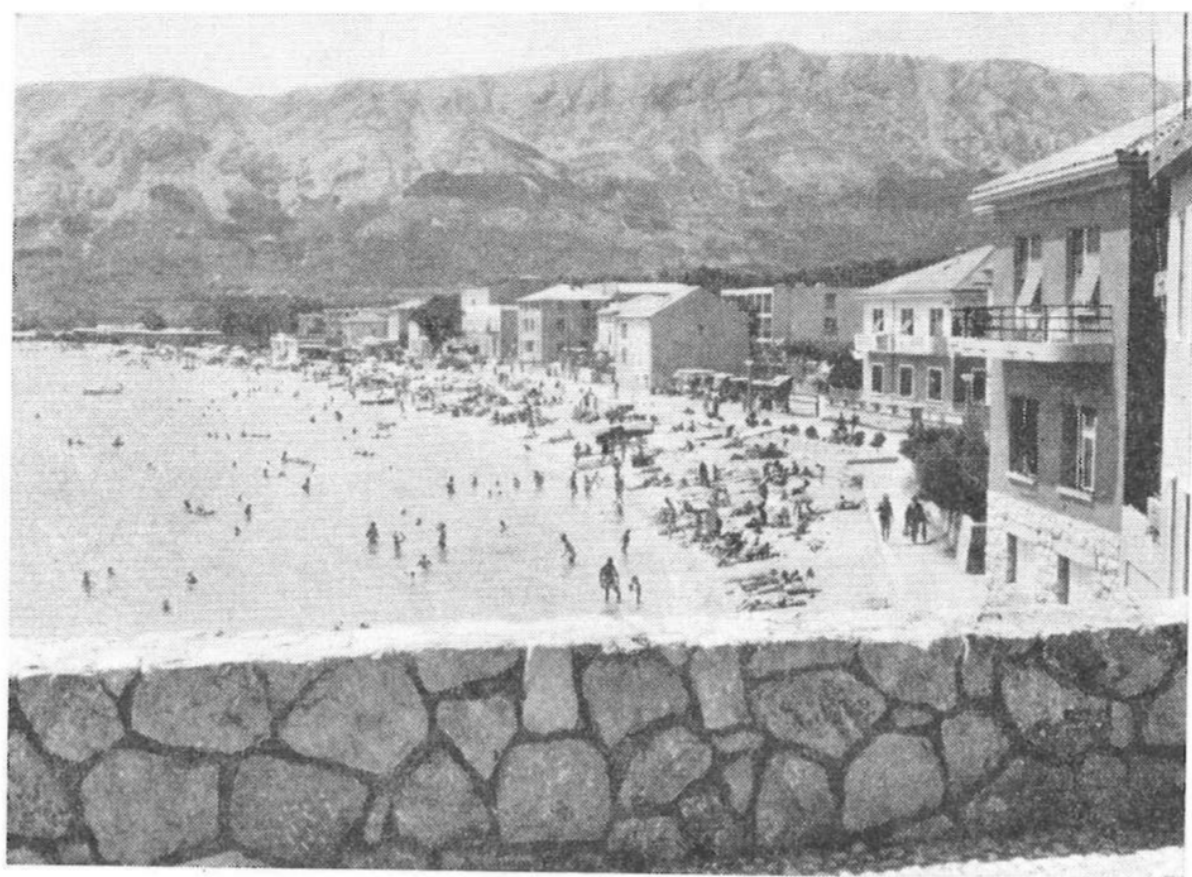
adekvatnih rješenja ili u formiranju konstrukcije po izvorima sredstava. Prirodno, u takvim uvjetima suradnja je bila iznad svakog očekivanja, što nam je omogućilo ravnomjerno izvršenje zacrtanih zadataka. Želja nam je da zadržimo takve odnose i ubuduće.

Tijekom same izgradnje primili smo razne dobronamjerne sugestije i primjedbe od svojih kolega na postojećim aerodromima, stručnim služabama SUCVP i JNA i drugih, koje su u velikoj mjeri doprinijele da postignemo optimalno moguća rješenja. Sve što nam je bilo ukazano, bilo od pojedinaca ili institucija, nastojali smo ugraditi u ovaj objekat, pa će vas obradovati kad se očividno uvjerite da su vaše sugestije i prijedlozi oživotvoreni na ovom objektu.

Posredstvom JAT-a uspostavljaju se stalne redovne veze Rijeka—Beograd i Zagreb, a istovremeno za ovu kalendarsku godinu ugovoreno je cca 270 charter letova, što ukazuje na činjenicu da će ovaj aerodrom u vrlo kratkom roku postati jedan od najfrekventnijih na našoj obali.

Na kraju, dužnost nam nalaže da se osobno zahvalimo predsjednicima općinskih skupština Crikvenice, Opatije i Krka, a napose Općinskoj skupštini Rijeka, drugu Haramiji i drugarici Nedi Andrić za dvogodišnju suradnju i njihovu angažiranost oko izgradnje aerodroma. Uvjereni smo da će takve suradnje biti i buduće u interesu ne samo kolektiva aerodroma »Rijeka« već i cjelokupnog ovog područja na razvoju turizma kao jednog od osnovnih pravaca razvoja, čime bi i društveno opravdali ovako velika materijalna ulaganja u izgradnju aerodroma.

Napomena: Referat je pročitao prilikom svečanog puštanja u promet aerodroma »Rijeka« (2. V 1970.)



Pogled na plažu u Baški



Pogled na Bašku

KRČKI ZBORNIK

2

**KRK
1971**

KRČKI ZBORNIK

POVIJESNOG DRUŠTVA OTOKA KRKA
PODRUŽNICE POVIJESNOG DRUŠTVA HRVATSKE

SVEZAK 2

Urednički odbor:

dr BRANKO FUČIĆ
PETAR STRČIĆ (glavni urednik)
RIKARD ŽIC
RUDOLF ŽIC

Ovaj je svezak uredio:

PETAR STRČIĆ

Slika na koricama: MILA KUMBATOVIĆ (Motiv grba Omišlja)