

**Mirano Hess**  
Pomorski fakultet  
Rijeka, Studentska 2

Stručni članak  
UDK: 656.615(497.5 Rijeka)(091)

## RAZVOJ RIJEČKE LUKE OD HRVATSKO-UGARSKE NAGODBE DO PRVOGA SVJETSKOG RATA

*U radu je prikazan razvoj riječke luke u vremenskom razdoblju od Hrvatsko-ugarske nagodbe 1868. godine, čime je Rijeka ponovno pripojena Mađarskoj, do početka Prvoga svjetskog rata 1918. godine. Dan je i kratak pregled stanja luke neposredno prije Hrvatsko-ugarske nagodbe – od sredine 18. stoljeća do 1868. Planiranje izgradnje luke teklo je u nekoliko faza, kao i izgradnja. To je razdoblje okarakterizirano naglim proširenjem luke – izgradnjom novih obala i gatova, skladišta, stovarišta, proširenjem i produženjem lukobrana te izgradnjom prateće infrastrukture i porastom prometa.*

### 1. UVOD

Nagli razvoj i širenje grada i luke Rijeka počinje u drugoj polovici 19. stoljeća izgradnjom novih gradskih četvrti, industrije i željeznice. Porast kopnenog i pomorskog prometa te razvoj brodarstva zahtijevao je izgradnju veće i opremljenije luke.

Riječki inženjer Józef Bainville izradio je 1842. godine plan o izgradnji riječke luke u veliku suvremenu luku. Prema Bainvilleovu planu, u prvoj bi se fazi izgradio dio luke od "gata pred ribarnicom" do velikog svjetionika, dovoljan za prihvat pedeset velikih trgovačkih brodova. Radovi prve faze mogli bi se završiti za tri godine. Prvi građevinski radovi započeli su 1847. godine. Pretežno zbog političkih razloga, radovi su sporo tekli, a potpuno su bili obustavljeni 1849. Godine 1872. započeli su ozbiljniji radovi na proširenju i preinaci riječke luke. Ti su radovi obuhvatili oblikovanje umjetnoga lučkog bazena u području današnje putničke obale, nasipanje mora i produžavanje "gata pred ribarnicom" te premještanje ušća Rječine u novo izgrađeno korito. Novoizgrađenim koritom Rječine nekoliko stotina metara istočnije, stvoren je početak današnje Delte koja se poslije širila nasipanjem mora. Staro riječno korito, Fiumara (Mrtvi kanal)<sup>1</sup> pretvoreno je u

<sup>1</sup> U tekstu se upotrebljavaju nazivi koji su bili u uporabi u razdoblju 1868.–1918., a u zagradi se navode lokalni nazivi.

luku za jedrenjake. Fiumara je služila kao plutajuća tržnica. Jedrenjaci su donosili drvo, vino, ulje, a južnjaci limune i naranče. Mrtvi kanal imao je dostatnu dubinu jer su kod sadašnjeg spomenika na Delti zimovali bijeli brodovi, a malo niže preoceanski su brodovi krcali drvo<sup>2</sup>. Danas je kanal zapušten, a nepokretni mostovi onemogućavaju pristup gliboderima. Negda su svi mostovi bili pokretni.

Nakon Austro-ugarske (1867.) i Hrvatsko-ugarske (1868.) nagodbe uspostavljena je normalizacija političkih prilika te ponovno pripojenje Rijeke Mađarskoj. To je Mađarskoj omogućilo ostvarenje njezinih ranijih ambicija o izgradnji svoje luke na Jadranu.

U namjeri da pretvori malu luku, koja je ponajprije služila za lokalne potrebe grada, u svjetsku luku, Mađarska je ulagala velik kapital u vremenu od 1872. do 1908. godine u njezinu modernizaciju i proširenje.

## 2. STANJE 1868. GODINE, PLANIRANJE I IZGRADNJA LUKE

U trenutku ponovna pripajanja Mađarskoj, riječka se luka sastojala od dva dijela, građena u različitim vremenima i pod različitim uvjetima.

1. "*Porto canale*" ili *Fiumara*, takozvana "*stara luka*" na *Rječini*. Ta je luka bila široka 33 m, a dugačka 500 m. Imala je oko 1.000 metara operativne obale, lukobran dužine 100 m napravljen od nasipa, a prostirala se na oko 1 ha vodene površine. Luka je bila uska i plitka te stoga neprikladna za uplovljavanje i manevriranje većih brodova.
2. "*Il nuovo porto*", takozvana *nova luka*. Izgrađena je koncem prve polovice 18. stoljeća, otprilike između 1830. i 1840. godine. Luka je imala oko 500 m operativne obale te lukobran dužine 280 m. Prostirala se na oko 5 ha vodene površine, a bila je dovoljno duboka za prihvat velikih brodova. U novu luku spadalo je *Molo Adamich* (Adamićev gat) 61 m dužine i 16 m širine, izgrađeno 1865.–1867, Pristanište *Lido* (Putnička obala) dužine 252 m i nasip *Oriente* dužine 95 m.

Nakon pripajanja Rijeke Ugarskoj, u razvoj i izgradnju riječke luke Mađari ulažu mnogo novca te su uspon luke i rezultati obavljenih radova bili izvanredni. Pri Mađarskoj vladi osnovana je komisija koja je dala izraditi planove za izgradnju, proširenje i modernizaciju luke u razdoblju 1838.–1907. Glavni arhitekt i nosilac projekta pri izradi plana bio je Antal Hajnal. Kao glavni inženjer u ministarstvu trgovine i prometa, između 1872. i 1879., zadužen je za izgradnju riječke luke. Od 1877. godine voditelj je Ugarskoga kraljevskoga građevinskog instituta sa sjedištem u Rijeci. Na temelju njegovih projekata o proširenju luke iz 1880. i 1884., izvođeni su radovi 80-ih i 90-ih godina 18. stoljeća.

Zbog iznimne važnosti riječke luke Mađarima, ugledni je francuski projektant Hilarion Pascal, voditelj projekta izgradnje luke u Marseilleu, zamoljen da pregleda planove i dade svoje stručno mišljenje. Hilarion Pascal pregledao je planove i proučio lokalne prilike na terenu 1870. godine. Nije se složio s planovima koji su predviđali spajanje dviju već postojećih luka te je podnio izvještaj vladi sa

<sup>2</sup> Maksimilijan Peč, Sjećanja na gradnju i obnovu Riječke luke, vidi sljedeći članak.

svojim prijedlogom. Vlada je prihvatila Pascalov prijedlog prema kojemu bi se lukobran stare luke produžio. Na lukobranu bi se ostavio otvor koji bi spajao dvije luke, i tu bi se ugradio okretni most koji bi spajao lukobran s istočnim pristaništem. Time bi se dobio osam puta veći lučki bazen nego prije, a troškovi izgradnje bi se smanjili. Lukobran bi se nastavio u postojećem smjeru čime bi se uštedio novac pri nasipanju dubljeg mora da bi se skrenuo smjer lukobrana na jugozapad, kao što je prvobitno bilo predloženo. Glavni ulaz u luku skratio bi se sa 175 m na 100 m izgradnjom poprečnoga gata dužine 75 m nasuprot lukobrana.

Preinačeni bi plan, prema Pascalovim zamislima, izgledao ovako: istočnu stranu kanala – luke Fiumara (Mrtvi kanal) trebalo bi produžiti za 540 m – od toga 200 m u smjeru stare obale kanala, a 340 m usporedno s morskom obalom u smjeru zapada. Tako bi produženi – novi gat zatvarao lučki bazen površine 8 ha. Od kraja gata do lukobrana nove luke ostao bi prolaz širok 100 m. Promet na lukobranu tekao bi preko okretnog mosta što bi se ugradio na lukobranu nove luke. Lukobran nove luke gradio bi se od kamenih blokova. Vanjski lukobran visine 0–4 m produžit će se s postojećih 400 m na 1.200 m, od čega 400 m u dotadašnjem smjeru pružanja, a drugih 400 m, 385 m od obalne crte, ali usporedno s njom tako što bi se na kraju lukobrana s poprečnim gatom (tzv. zatvarajući gat) dužine 75 m suzio ulaz u luku. Na obali će se izgraditi tri gata za pristajanje brodova: dva unutrašnja, 150 m dužine i 80 m širine, i jedan vanjski, 220 m dužine i 35 m širine. Prvi je gat trebao biti 300 m udaljen od Adamićeva gata. Određeno je da razdaljina između novoizgrađenih gatova bude 250 m. Pristaništa i lukobran izdizat će se tri m iznad nulte točke razine mora. Cijela morska površina ovako izgrađene luke iznosila bi oko 33 ha, a operativne bi obale bile dugačke oko 2.000 m, što odgovara duljini 35 brodova srednje veličine. Od tih planiranih 2.000 m obale, 1.300 m određeno je za željeznički promet, a preostalih 700 m za ostali promet. Plan je obuhvatio i izgradnju dviju tzv. predluka – jednu manju s lukobranom ispred stare luke – luka Fiumara (Mrtvi kanal) i jednu veću s lukobranom od 250 m dužine i ukupnom morskom površinom od 8 ha. Povrh toga planirana je izgradnja namjenskog pristaništa za potrebe akademije ratne mornarice. Pristanište bi se prostiralo od Carske i kraljevske pomorske akademije prema željezničkom kolodvoru. Namjensko bi pristanište imalo 15 m pristaništa te oko 1.500 četvornih metara morske površine<sup>3</sup>.

Premda neki dijelovi plana nikada nisu oživjeli u stvarnosti, a dijelovi su plana izmijenjeni, osnovna je zamisao Hilariona Pascala ostala ista.

Nakon što je Mađarska vlada prihvatila novi plan i nakon što je bio potpisan ugovor s francuskim izvođačem, radovi su započeli 1872. godine: izgradnja kamenih valobrana, zidova od umjetnih kamenih blokova i lukobrana. Za kamene nasipe koristio se kamen različitih standardnih dimenzija, od 0,15 t do 6 t po komadu. Za nasipanje se koristio mješoviti kamen sa zemljom, a jezgra je nasipa napravljena od sitnijeg kamena obložena krupnim kamenjem za zaštitu od podlokavanja. Lukobran je trebalo obložiti santorinskim betonom i kamenim pločama. Stari se lukobran prije proširenja morao pojačati, što je obavljeno 1872. godine.

<sup>3</sup> József Berkes, Izgradnja Riječke luke od 1868. do 1918. godine, Riječka luka, Muzej grada Rijeke, Rijeka 2000.

Nasipanjem priobalnog mora stvorena je osnova za izgradnju planiranih lučkih postrojenja, skladišta i željeznice te novog djela grada. Zbog razmjerno velike dubine mora u priobalnom pojasu, bile su potrebne goleme količine materijala, osobito kamena za nasipanje. Kamen se dovezio morskim putem iz različitih kamenoloma u blizini Rijeke – Martinšćica, Žurkovo, Preluka, Ponsal, Kalun, Kantrida. Umjetni kameni blokovi pravljani su od neklesana kamena, kamena praha, žbuke od santorina i gašenog vapna. Blokovi su bili teški 25 t.

### 3. LUČICA I C. I K. POMORSKA AKADEMIJA (MANDRAĆ)

Lučica je smještena u blizini južnog dijela željezničkog kolodvora. Zbog bolje povezanosti lučice s C. i k. pomorskom akademijom, tračnice su se morale premostiti, a poslovi premošćivanja završeni su 1873. godine. Sagrađeno je 60 m dugačko i 36,5 m široko pristanište, pravokutna oblika, s morskom površinom od 20,76 ari. Ulaz u pristanište široko je 10 m, a dubina mora iznosi 2,5 m. Izgrađeni su: lukobran dužine 72 m, sjeverni i istočni obalni zid, mjesta za dizalicu, most za iskrcavanje i mjerač za visinu plime i oseke. Radovi su bili završeni početkom 1879. godine. Lukobran je u međuvremenu bio urušen zbog utjecaja valova.

### 4. IZGRADNJA OPERATIVNE OBALE BR. 1 – PRISTANIŠTE SZAPÁRY (PUTNIČKA OBALA) I PRISTANIŠTE SANITÁ (ISTARSKO PRISTANIŠTE)

Da bi se povećala dubina mora Pristaništa *Szapáry* (Putnička obala) za pristajanje većih brodova, najprije se moralo pristupiti jaružanju. Radovi su počeli 1873. Nakon toga počelo se s nasipanjem i izgradnjom kamenog nasipa. Obalni zid postavljen je od klesanih kamenih blokova, a polaganje pločnika započeto je 1875. Prije početka izgradnje obalnog zida, uz obalu je trasirana željeznička pruga. Radovi na podizanju kamenog nasipa Pristaništa *Sanitá* (Istarsko pristanište) otpočeli su sredinom 1873. Zid se gradio 1877. i 1878. godine.

### 5. IZGRADNJA GATA ZICHY (DE FRANCESCHIJEV GAT) I OPERATIVNE OBALE BR. 2 – RUDOLFOV GAT (ORLANDOV GAT)

Prema planu Gat *Zichy* (De Franceschijev gat) trebao je biti dugačak 150 m i širok 80 m. Operativna obala br. 2 bila bi dužine 250 m. Na temeljni kameni nasip podizao se zid od umjetnih kamenih blokova. Godine 1873. pristupilo se nasipavanju i izgradnji kamenog nasipa, a potom izgradnji zida od umjetnih kamenih blokova. Usporedno s izgradnjom operativne obale br. 2, produžen je i odvodni kanal potoka Beli kamik. Kanal je služio za odvođenje voda s izvora Beli kamik, a završen je 1879. Izgradnja operativne obale br. 2 završena je iste godine.

### 6. PRODULJENJE I PROŠIRENJE LUKOBRANA MARIJE TEREZIJE (RIJEČKI LUKOBRAN)

Zbog proširenja luke, stari lukobran, dužine 278 m i 4 m širine, nije bio dovoljan. Za zaštitu nove i proširene luke od vjetrova i morskih valova, Hajnal je planirao produženje lukobrana za 800 m i njegovo proširenje na 12 m. Prije započetih radova

na novom dijelu lukobrana bilo je potrebno ojačati stari lukobran kamenim nasipom, što je učinjeno 1872. godine. Potom se započelo s proširenjem lukobrana, a radovi su trajali do kraja 1877. godine. Tijelo lukobrana gradilo se od kamenog nasipa koji je radi zaštite od podlokavanja obložen kamenim blokovima. S vanjske strane lukobrana, prema pučini, na samom je kamenom nasipu izgrađen valobran sa svrhom da štiti lukobran od zapljuskivanja velikih valova. Valobran se gradio od sredine 1876. do kraja 1878. godine.

Izgradnja lukobrana nije protekla bez teškoća. Gradnja se u jednom trenutku počela slijegati u dužini od 290 m. Razina slijeganja bila je najveća kod kamenog nasipa i dosizala je čak 19,4 m. Kameni je nasip potonuo u dužini od 310 m. Voda na tomu dijelu prilično je duboka (25 m – 38 m). Prema mišljenju glavnog inženjera Antala Hajnala, do slijeganja je došlo zbog toga što dno mora nije podnijelo težinu kamenog nasipa visoka 30–32 m. Slijeganje je prouzrokovalo neizbježan zastoj u radovima i kašnjenje u rokovima izvedbe te veliku štetu. Potonulo je 242 milijuna tona kamena u kamenom nasipu.

Lukobran se sastoji od podvodnog dijela i nadvodnog dijela. Podvodni su dijelovi kameni nasipi i zid od kamenih blokova. Izgradnja podvodnih dijelova započela je u travnju 1874. Kamenje se dopremalo iz kamenoloma kod Martinšćice i Žurkova te manjih kamenoloma iz okolice. Zid je građen od umjetnih kamenih blokova 3,7 m dužine, 2 m širine i 1,5 m visine. Opterećenje podvodnog zida od umjetnih kamenih blokova lukobrana provedeno je sredinom 1878. Opterećenje se izvodilo prirodnim kamenim blokovima.

Nadvodni dio tvore: obalni zid, zid s valobranom i obloga od kamenih ploča. Obalni zid leži na zidu od umjetnih kamenih blokova kojima je temelj kameni nasip, a valobran je podignut neposredno na kamenom nasipu, 12 m udaljen od obalnog zida i teče usporedno s njime. Obalni je zid izrađen od rezanog i klesanog kamena i biranih pročelnih blokova. Izgradnja obalnog zida Lukobrana Marije Terezije (Riječkog lukobrana) trajala je od sredine 1876. do kraja 1878. godine. Između 1890. i 1894. godine lukobran je produžen za još 100 m. U godinama 1900.–1901. ponovno je produžen lukobran, izgrađeno je novo pristanište u dužini od 360 m, a na Lukobranu Marije Terezije (Riječkom lukobranu) tri stovarišta ugljena kapaciteta 6.000 t.

## 7. STRUČNO SAVJETOVANJE MAĐARSKIH I INOZEMNIH STRUČNJAKA 25. VELJAČE 1884.

S namjerom daljnjeg proširenja luke, održano je 25. veljače 1884. stručno savjetovanje mađarskih i inozemnih stručnjaka. Pitanje je bilo da li graditi novo pristanište uz već postojeće ili dalje proširivati i dograđivati već gotovu luku, razmjerno porastu prometa. Prevagnulo je drugo rješenje koje se gotovo u cijelosti temeljilo na planovima Antala Hajnala. Plan je sadržavao ove elemente:

- izgradnja dviju predluka, jedne ispred tzv. velike luke, druge ispred tzv. luke na kanalu Fiumara (Mrtvi kanal)
- daljnja izgradnja i produžetak lukobrana Marije Terezije (Riječkog lukobrana)
- s obzirom na predviđeni porast prometa i veličinu brodova, određene su dimenzije novih gotova koji će se graditi

- izgradnja svjetionika na kraju lukobrana velike luke i na lukobranima luke Fiumara (Mrtvi kanal)
- izgradnja velikih, višekatnih skladišta
- izgradnja suhog doka 180 m dužine.

## 8. LUKA ZA IZVOZ DRVA

Rijeka je postala važna luka za izvoz drva. Zbog sve većeg prometa, ukazala se potreba za proširenjem skladišnog prostora. Godine 1891. i 1892. nasipan je prostor od mandrača Akademije do potoka Rečice. Kamen za nasipanje dovezio se morskim i kopnenim putem iz kamenoloma na Kantridi i Ponsalu. Budući da je promet drvom i dalje rastao, razmišljalo se o daljnjem proširenju stovarišta drva te izgradnji posebne luke za drvo. Za daljnje proširenje stovarišta najpovoljnijim se pokazao prostor u obliku delte okružen kanalom Fiumara (Mrtvi kanal) i koritom Rječine, te sušačka Brajdica. Stovarišta drva Brajdica i Delta povezana su preko Rječine dvama željeznim mostovima. Ispred starog korita Fiumare (Mrtvi kanal) izgrađen je, od 1890. do 1894. godine, manji lučki bazen, zaštićen lukobranom dugim 420 m, nazvan luka *Baross*, s akvatorijem od 6,5 ha. Luka *Baross* i glavni lučki bazen bili su povezani kanalom širine 18 m i dubine 8 m, smještenim na korijenu velikog lukobrana. Posebni kolodvor za ukrcaj i iskrcaj drva sagrađen je 1898. godine. Stalnim proširivanjem i nasipanjem, kapacitet stovarišta drva na Delti i Brajdici dosegao je 1908. površinu od 250.000 m<sup>2</sup>.

## 9. PETROLEJSKA LUKA

Početakom 80-ih godina 18. stoljeća ukazala se potreba za izgradnjom luke za promet naftom i ostalim tekućim teretima. Prostor predviđen planom za izgradnju Petrolejske luke nalazio se na mjestu bivšega gradskog brodogradilišta, zapadno od glavnoga lučkog bazena. Luka se počela graditi krajem 1882., a radovi su trajali do 1984. godine, kada je dovršena izgradnja rafinerije.

To je zapravo bio treći lučki bazen. Luka je bila dugačka 180 m, prosječna je širina iznosila 105 m, a ukupna dužina operativnih obala oko 500 metara. Morska površina luke prostirala se na oko 1,9 ha. Dubina mora u luci bila je od 6,5 m do 22 m. Cijela je luka bila zaštićena lukobranom od 250 m (poslije produženim na 360 m) dužine, te valobranom. Obala se nasipala od željezničkog kolodvora do Tvornice torpeda. Na nasipu se izgradio zid od umjetnih blokova.

## 10. BRODOGRADILIŠTE

Uz pomoć stranog kapitala izgrađena su dva plovna doka te nasipan prostor za potrebe novog brodogradilišta 1893.–1894. na predjelu Bergud. Nakon završetka izgradnje bazena, dokovi su smješteni u bazen. Spajanjem obaju dokova mogli su se primiti brodovi do 100 m duljine. Izgrađen je i lukobran bazena brodogradilišta. Bazen za dokove bio je dugačak 150 m i širok 60 m, lukobran je bio dužine 260 m.

Između 1905. i 1911. godine izgrađeno je novo suvremeno brodogradilište umjesto starog koje je propalo. Brodogradilište je opremljeno modernom opremom i strojevima tako da su se u njemu mogli graditi ne samo veliki trgovački brodovi, nego i ratni brodovi.

## 11. MEHANIZACIJA, PROMET

Godine 1891. Rijeka dobiva električnu struju koja je isprva bila namijenjena luci i željeznici. Sedmi studenoga 1892. luka je dobila električnu rasvjetu. Električni pogon bio je posebno važan bilo pri iskrcaju i ukrcaju tereta s brodova, te za premještanje tereta unutar skladišta. Prva lučka dizalica s električnim pogonom postavljena je u riječkoj luci 1910. godine.

Nakon velikog požara 1894. organizirana je protupožarna služba i izgrađen je sustav za dojavu požara. Sustav je bio povezan s protupožarnom službom u gradu, a telefonskim vezama s lučkom upravom.

Porast prometa riječke luke zahtijevao je izgradnju prometnica, željezničku prugu, kolodvore i skladišta. Pruga Rijeka – Sv. Petar na Krasu, izgrađena 1874., vezuje Rijeku na glavnu srednjoeuropsku prugu Beč – Graz – Ljubljana – Trst, koja je izgrađena 1857. Ta pruga ima vezu preko zapada s ogrankom Pragersko – Velika Kaniža – Budimpešta izgrađenim 1861. Također ima vezu prema istoku Zidani Most – Zagreb izgrađenu 1862. godine. Pruga Rijeka – Karlovac – Zagreb ušla je u promet 1873. Preko ogranaka za Budimpeštu, Osijek i Beograd, ova pruga dovodi Rijeku u vezu s unutrašnjošću i željezničkom mrežom istočne i sjeveroistočne Europe. Izgradnjom pruge Sežana – Dutovlje, Rijeka se povezuje na Taurusku željeznicu i dobiva vezu sa zapadnim dijelom Europske željezničke mreže<sup>4</sup>.

Izgradnja luke od početka je bila tijesno povezana s izgradnjom željezničkih pruga te određivanjem mjesta za izgradnju željezničkog kolodvora. Početkom 1868. godine određeno je mjesto budućega željezničkog kolodvora, a time je zapravo određeno i pružanje buduće luke. Željeznički se kolodvor gradio između 1871. i 1872. godine.

U početku, kolosijeci u luci protezali su se uzduž obale. Izgradnjom lučkih gatova, željeznički su se kolosijeci postavljali i na gatove. Budući da su gatovi bili okomiti na liniju obale, veza između obalnih kolosijeka i onih na gatovima postignuta je s pomoću vagonskih okretnica.

Lučki je promet stalno rastao te je 1893. iznosio 750.000 tona, a već iduće godine više od milijun tona. Godine 1913. promet je premašio dva milijuna tona.

Godine 1905. riječka je luka raspolagala s ukupno 6.169 m operativnih obala, zaštićenim lučkim bazenima površine 53.8 ha, lukobranama ukupne dužine 2.080 m te 60.2 ha površina za skladišta i stovarišta. Zatvorena skladišta mogla su prihvatiti 116.256 tona tereta. U tzv. slobodnoj zoni bilo je sedamnaest skladišta i dvanaest privremenih baraka. Elevator za žitarice kapaciteta oko 12.000 tona izgrađen je 1890. godine. Do prvoga je kata izgrađen od cigle, zatim od drveta. Opremljen je sa šest električnih strojeva.

Planom proširenja luke inženjera Jozsefa Poppa iz 1918. zamišljeno je izgradnja novog lukobrana i gatova te širenje luke *Baross*. Zasebna luka za putnički promet dobila bi ulaz probijanjem lukobrana. Plan je predviđao izgradnju koso položenih gatova na obalnu liniju, čime bi se izbjeglo postavljanje vagonskih okretnica za spajanje obalnih željezničkih kolosijeka s kolosijecima na gatovima.

<sup>4</sup> P. Senjanović, Riječka luka u saobraćajnom sistemu Jugoslavije, Rijeka zbornik, Matica Hrvatska, Zagreb 1953.



## 12. ZAKLJUČAK

U vremenskom razdoblju od Hrvatsko-ugarske nagodbe 1868. godine, čime je Rijeka ponovno pripojena Mađarskoj, do početka Prvoga svjetskog rata, riječka je luka doživjela nagli razvoj. U namjeri da malu luku, koja je ponajprije služila za lokalne potrebe grada, pretvori u svjetsku luku, Mađarska je ulagala velik kapital u razdoblju od 1872. do 1908. godine u njezinu modernizaciju i proširenje.

Planiranje izgradnje luke teklo je u nekoliko faza, kao i izgradnja. Izgrađuje se nova obala i gatovi, skladišta, stovarišta, željeznički kolosijeci, proširuje i produžuje lukobran te se izgrađuje prateća infrastruktura. Pomno planiranje proširenja riječke luke i realizacija radova proširenja uz velika financijska ulaganja nisu mogli a da ne postignu cilj – predviđeni, željeni porast prometa tereta.

### LITERATURA

- [1] Riječka luka, Muzej grada Rijeke, Rijeka 2000.
- [2] P. Senjanović, Riječka luka u saobraćajnom sistemu Jugoslavije, Rijeka zbornik, Matica Hrvatska, Zagreb 1953.
- [3] Pomorska enciklopedija, Jugoslavenski leksikografski zavod "Miroslav Krleža", Zagreb 1959.
- [4] Maksimilijan Peč, Sjećanja na gradnju i obnovu Riječke luke, Rijeka 2001., (kod autora).

### Summary

#### DEVELOPMENT OF THE PORT OF RIJEKA FROM THE CROATIAN-HUNGARIAN AGREEMENT TILL THE FIRST WORLD WAR

*This paper aims at presenting the development of the port of Rijeka covering the period between the 1868 Croatian-Hungarian Agreement, according to which Rijeka was again annexed to Hungary, and the beginning of the First World War in 1918. Furthermore, a brief overview of the existing situation within the port, just before the Croatian-Hungarian Agreement, has been given too, covering the period from mid 18th century till the year 1868. There were several stages in planning the development as well as in the development of the port. It was a period characterized by a rapid growth of the port - new berths, wharfs, terminals, warehouses and open storage spaces were built, the breakwater was enlarged and extended, the necessary infrastructure facilities were built and the turnover of cargo increased.*