

Maksimilijan Peč  
Rijeka

Svjedočanstva  
UDK: 656.615(497.5 Rijeka)(091)

## SJEĆANJA NA IZGRADNJU I OBNOVU RIJEČKE LUKE

Pomorstvo je nepregledna lepeza poslovanja, to je ogrlica s nizom bisera koje često ne znamo dovoljno cijeniti. U taj niz spada i izgradnja luka. Bez njih otežan bi bio promet, trgovina, napredak, zaposlenja. U lukama se razmjenjuju dobra i to ne samo materijalna. Luke su važan prsten u lancu pomorstva, zato se velika pažnja posvećuje izgradnji luka, bilo trgovačkih, putničkih ili turističkih.

Za izgradnju i razvitak luka veliko značenje ima prirodni položaj, zaštićenost od strujanja, valova, vjetrova, smrzavanja te, osobito, ekonomski položaj. Posebno treba postojati trgovačko zaleđe zemlje i tranzitno gravitacijsko područje izvan domovinskih granica. S morskoga gledišta potreban je određeni gaz. Uvučenost u kopno veoma je važno.

Luka je važna točka na obali, koja spaja kopno s pomorskom vezom, to je mjesto okupljanja brodova, mjesto za razmjenu dobara, koja je potrebna za uspješnost gospodarske politike i blagostanje zemlje. Luka nadasve mora biti spojena dobrim prometnicama: ceste, željeznica i aerodromom. Za našu domovinu luke su važne jer smo pomorska zemlje i moramo ih više koristiti.

Nakon malog uvoda zadržimo se na riječkoj luci. Kvarnerski zaljev duboko je zadro u europsko kopno, a u njega se ulazi kroz Vela vrata (Istra-Cres), Mala vrata (Krčki kanal) i Planinski kanal (Krk-terra ferma). Zaljev je okružen planinskim lancima Snježnik, Risnjak te Velika i Mala Kapela. U Riječkom zaljevu nema naglih promjena temperatura, zbog toga nema opasnosti za brodove na vezu.

Prva riječka luka nalazila se duboko u kopnu kod Tvornice papira. Nakon potresa i nanosa Rječine, preselila se niže u današnji Školjić. Grad se širio, prostora je nedostajalo pa se počelo nasipavati. Pojavila se potreba za zemljištem zbog izgradnje željezničke veze Rijeka – Sv. Petar (Pivka) i Rijeka – Karlovac. Danas je cijeli donji dio grada nasipan: od Rječine, gradskog tornja do brodogradilišta na Kantridi. Stambena naselja, a poslije kolosijeci, ranžirna stanica i prateći objekti zahtijevali su goleme površine. U tom je razdoblju došlo do promjene korita Rječine u sadašnje, dok je pravi tok sada Mrtvi kanal koji je služio kao plutajuća tržnica. Jedrenjaci su donosili drvo, vino, ulje, a južnjaci limune i naranče. Mrtvi kanal imao je dovoljnu dubinu jer su kod sadašnjeg spomenika na Delti zimovali bijeli brodovi, a malo niže prekooceanski su brodovi krcali drvo za prekomorske

krajeve. Danas je kanal zapušten, a nepokretni mostovi onemogućavaju pristup gliboderima. Negda su svi mostovi bili pokretni.

Rijeka je stalno mijenjala gospodare, a nova era počinje nakon Ugarsko-hrvatske nagodbe 1868. godine, kada dolazi do izgradnje željezničkog spoja Rijeka – Budimpešta. Rijeka postaje mađarska luka, a Trst izgrađuju Austrijanci. Službeni je jezik sada mađarski. Budimpešta pojačava izgradnju luke i prometnica da bi što brže vezala Rijeku za Ugarsku.

Za tu je svrhu razrađen plan izgradnje cijeloga lučkog postrojenja s obalama i gatovima, skladištima u pozadini s dizalicama. Gatovi su bili okomiti pa su trebale okretaljke za vagone, što je usporavalo promet. Mnogo je pažnje poklonjeno izgradnji lukobrana jer je dubina mora dostizala do pedeset metara. Cijeli lučki prostor i željeznica nastali su na nasipanom prostoru. Rezultat je to teška rada, velikog znanja i upornosti. Stoga je riječka luka – umjetna luka.

Prve obale i lučki bazen izgrađeni su 1848. godine, a luka se postupno izgrađivala do 1918. godine. Mađari su prije nego što je luka posve izgrađena, raspisali natječaj za njezino proširenje i modernizaciju. Ti su nacrti bili zaboravljeni i u Rijeci ih nitko nije posjedovao. Pisac ovih redaka došao je do spoznaje da Mladen Franko iz Münchena, podrijetlom Sušačanin, skladatelj i klavirist, posjeduje različite i originalne nacрте luke. Preko njega smo došli do dragocjenih podataka. Nacrti su vrlo zanimljivi i pokazuju dalekovidnost Mađara koji su predvidjeli nagli ekonomski i kulturni razvoj Podunavlja. Tada je došlo do natjecanja dvaju gradova – Rijeke i Trsta. Nacrt je i danas moderan i napredan. Rijeka se razvijala, podizala se industrija, tvornice motora, papira, duhana, šećerane, brodogradilišta. Otvaraju se škole, pomorska akademija, kazalište. Brajdica se trostruko povećala, bazen Baroš gotovo peterostruko, a gatovi dobivaju kosi položaj za bolje pristajanje brodova, ukidaju se željezničke okretaljke za vagone. Rat je 1918. godine poremetio zamisao, nastale su dvije države na riječkom području, a stara se monarhija raspala.

Od Prvoga svjetskog rata Rijeka je nazadovala budući da je Italiji služila samo radi prestiža. Luka Baroš (sušačka) mnogo je radila budući da je postala glavna luka na Sredozemlju za izvoz drva iz nove države.

Tijekom Drugoga svjetskog rata, osobito od 1943. do 1945. godine luka je posve stradala jer je okupator minirao obale i lukobrane. Jedino je bio pošteđen Adamićev gat. I dok su se drugi narodi mogli posvetiti modernizaciji svojih luka, mi smo, na žalost, tek morali obnoviti ono što smo imali prije rata.

Obnova srušenih obala nakon 1945. godine bio je težak zadatak. Porušen i oštećen bio je najveći dio obale, lukobrani, gatovi, dizalice, kolosijeci i ostalo. Ratom su uništena poduzeća koja su i prije raspolagala skromnim sredstvima, strojevima i napravama za pomorske radove. Zbog toga je 1947. godine u Splitu osnovano Pomorsko građevno poduzeće. Terenska grupa osnovana je i u Rijeci čija je luka najviše bila oštećena. Za obnovu su najpotrebniji bili plovni objekti, bez kojih je nezamisliv bilo koji pomorski rad, zatim tegljači, teglenice, dizalice, jaružala, grabilice, zabijala. Oprema je tijekom rata bila zapuštena i u različitim rukama i u nedovoljnom broju i za redovno održavanje, a kamoli za tako velike valove. Kapaciteti o građevnoj operativi bili su nepoznati. Najprije su trebali nacrti, a njih nije bilo, kao ni iskustva. Kadrovi su se stvarali u hodu. Tko je onda raspolagao raznim dubinomjerima, sondama, bušilicama ili ultrazvučnim

pomagalima! Rokovi za obnovu bili su prekratki, a puštanja objekata u rad, nasušna potreba. Entuzijazam i pojačani tempo rada davao je rezultate. Temeljenje na čvrstoj pećini olakšavalo je posao, ali prevelike dubine mora zadavale su brigu zbog ondašnjih oskudnih tehničkih sredstava. Na malim dubinama betonski radovi izvodili su se na licu mjesta, a za veće dubine bili su potrebni blokovi pripremljeni na tlu.

U toj utrci za vremenom, treba priznati, nije se mnogo raspravljalo o jeftinoći sustava. Rok dovršenja pojedinih obala bio je primarni zadatak. Mislilo se samo na sigurnost i da se objekti čim prije puste u eksploataciju.

To je razdoblje obnove pratio negativan trenutak koji sam osjetio kao tehnički direktor i načelnik Ministarstva. U radu nije postojalo neznanje, nespretnost, greška, pomanjkanje ljudstva, materijala, strojeva, jer se sve to smatralo "sabotažom". To je tjeralo stručnjake da se prihvate radnog zadatka, a ljude se postavljalo dekretom. To smo uspješno prevladali i postigli mnogo. Sve to ne bismo mogli bez velikog entuzijazma. Toga nam nedostaje danas. Uz povoljne šire okolnosti koje će vjerojatno nastupiti, moramo se pripremiti za novo vrijeme i dočekati ga spremno. Za velike investicije koje se spominju, valjalo bi proučiti mnoge dobre zamisli iz 19. stoljeća i ponešto od njih prihvatiti i provesti. Nastavimo uspješno na postignuća prijašnjih naraštaja.