

# Rijeka – vodeća hrvatska luka

Nikola Stražičić\*

U radu se raspravlja o geoprometnom položaju, razvoju i suvremenom značenju riječke luke. Prikazano je njezino prerastanje u složen lučki sustav i pobliže analiziran noviji porast prometa. Osnovni je preduvjet daljeg razvoja Rijeke kao vodeće hrvatske luke i tranzitne luke Srednje Europe izgradnja suvremenih prometnih veza sa zaleđem.

**Ključne riječi:** geografski položaj, lučki sustav, tranzitna funkcija, glavna hrvatska luka.

## Rijeka – the Leading Croatian Port

The paper discusses the geographic position, growth and current importance of the Rijeka harbour. Its transformation into a complex port system is shown and analysis made of the latest increase in traffic. The basic precondition for further development of Rijeka as a leading Croatian port and transit port for Central Europe is the construction of traffic links with the hinterland.

**Key words:** geographic position, port system, transit function, main Croatian port.

## GOPROMETNI POLOŽAJ – TEMELJNI ČINILAC RAZVOJA I VAŽNOSTI

Razvoj i funkcija svake značajnije morske luke proizlaze u prvom redu iz važnosti geoprometnog položaja dotične luke i zainteresiranosti gravitacijskog zaleđa za tu luku, što u punom smislu vrijedi i u odnosu na Rijeku kao glavnu hrvatsku luku i važnu tranzitnu luku.

Pogodni topografski uvjeti uz ušće Rječine – male ali vodom bogate krške rijeke, s ušćem koje je otpočetak dobro služilo kao prirodna luka – bili su bitni prirodni preduvjeti pri izboru lokacije naselja, što se odrazilo i u njegovu imenu – Rijeka. Međutim, smještaj na obali Kvarnera, kojim se Jadransko more – kao veliki zaljev Mediterana – najdublje uvuklo u europsko mediteransko pročelje i time, zajedno s Tršćanskim zaljevom, najviše približilo gospodarski razvijenom srednjoeuropskom prostoru, uvjetovao je usmjeravanje na Rijeku, odnosno na Kvarner, važnih kopnenih i pomorskih prometnih pravaca, što je osiguralo Rijeci njeno dosadašnje značenje, a bit će temeljni činilac i njenoga budućeg razvoja i funkcije<sup>1</sup>. Na Rijeku, naime, izlaze dva važna transeuropska prometna pravca, cestovna i željeznička: je-

\* Dr. red. prof., Pomorski fakultet, Sveučilište u Rijeci, Studentska 2, 51000 Rijeka, Hrvatska.

dan, iz istočnoalpskog područja – preko slovenskih Postojnskih vrata i, drugi, iz područja srednjeg Podunavlja – preko hrvatskog »Goranskog praga«, dok iz Riječkog zaljeva (Kvarnera) polaze važne pomorske rute prema Mediteranu, na jednoj strani, prema Sueskom kanalu i Indiku i, na drugoj strani, prema Gibraltarskim vratima i Atlantiku.

Prema tome, razvoj lučke funkcije Rijeke u najužoj je vezi s valorizacijom njenoga pogodnog geoprometnog položaja u odnosu na šire gravitacijsko zaleđe, usprkos ne baš osobito povoljnim topografskim uvjetima za izgradnju velike luke, s obzirom na nedostatak ravnog terena na obali koji je trebalo tek stvarati nasipavanjem dosta dubokog priobalnog mora, što znači uz velike materijalne troškove.

Sve do početka 18. st. Rijeka je mali kvarnerski gradić s jedva oko 3.000 žitelja i malom prirodnom lukom u ušću Rječine. Tek pojavom merkantilizma u doba Karla VI, kad se u srednjoeuropskom zaleđu javlja interes za uključivanje u prekomorsku trgovinu, stvaraju se konačno uvjeti za valoriziranje svih prednosti geografskog položaja Rijeke, a time i za razvoj njene posredničke uloge u trgovinskoj razmjeni između srednjoeuropskih zemalja, na jednoj strani, i prekomorskih zemalja, na drugoj strani<sup>2</sup>. Proglašenjem Rijeke slobodnom lukom (1719), izgradnjom Lazareta (1722) i prve ceste sa zaleđem (Karolina 1728), te prve riječke industrije – rafinerije šećera (1750), počinje razvoj i širenje riječke luke. Poboljšanje prometnih veza donijet će početkom 19. st. Luizinska cesta (1810)<sup>3</sup>, ali tek izgradnjom, od strane Mađarske, željezničkih veza sa zaleđem (1873), kao i novoga, umjetnog, i za ono doba velikog i tehnički dobro opremljenog lučkog bazena, Rijeka je počela u punom smislu funkcionirati kao velika europska luka.

Pogodan prirodni činilac u maritimnom smislu bio je i Riječki zaljev, prostran i od pučinskih vjetrova otocima dobro zaklonjen, dovoljno dubok i za najveće brodove i s veoma pogodnim uvjetima za sidrište, a s otvorenim morem povezan dovoljno širokim i dubokim Velim vratima.

## IZRASTANJE RIJEKE U VELIKU LUKU

Prvi veći zahvati na izgradnji riječke luke započeli su polovicom 19. st. premještanjem ušća Rječine nekoliko stotina metara istočnije u novo korito (1855), čime je formiran prostor Delte – pretežno umjetno nasut, dok je staro riječno korito, kao stoljetna prirodna luka Rijeka, pretvoreno u izgrađenu luku za jedrenjake (Fiumara – Mrtvi kanal). Istodobno, nasipavanjem mora ispred grada i izgradnjom prvog lukobrana počinje se formirati umjetni lučki bazen, ali do izgradnje nove velike luke doći će tek nakon Hrvatsko-ugarske nagodbe (1868), kada je Rijeka pripala kao »corpus separatum« Mađarskoj, koja potom u izgrađuje »svoju« luku, nasuprot »austrijskom« Trstu. Tako Rijeka preuzima funkciju glavne luke Ugarske, kao što je u to doba Trst vodeća luka austrijske polovice Austro-Ugarske Monarhije<sup>4</sup>.

U 1913, posljednjoj godini uoči prvoga svjetskog rata, promet riječke luke dosegao je maksimum s nešto više od 2 milijuna tona (oko 1,2 mil. t ukrcaj i oko 0,9 mil. t iskrcaj). Razvoj luke, koja tada obuhvaća dva lučka bazena – riječki i sušački<sup>5</sup>, praćen je izgradnjom lučke industrije, koja je koncentrirana gotovo isključivo zapadno od luke. U 1854. osnovana je Lje-

vaonica metala (Stabilimento tecnico), koja je 1864. prerasla u »Tvornicu torpeda Whitehead i Co.« – prvu takve vrste u svijetu, 1882. utemeljena je ljuštionica riže, a iste godine i rafinerija nafte. Prvo brodogradilište za parobrode osnovano je 1855, a brodogradilište na mjestu današnjeg datira iz 1890<sup>6</sup>.

Na istočnoj obali Rječine, pak, gdje je nakon izgradnje Karolinske ceste, a na podnožju brijega na kome je stari Trsat, počeo je razvoj novog naselja pod imenom Sušak, utemeljena je 1821. tvornica papira, a nešto kasnije i veliki mlinovi za žito u dolini Rječine. Na sušačkoj strani na mjestu današnje tvornice »Vulkan« bila je uoči prvoga svjetskog rata izgrađena topionica olova »Plumbum«.

Uoči i za vrijeme prvoga svjetskog rata Mađarska je planirala izgradnju nove željezničke pruge mnogo veće propusne moći i proširenje riječke luke, ali je završetak rata sasvim izmijenio dalji tok razvoja Rijeke i njene luke, a mađarski planovi ni do danas nisu realizirani.

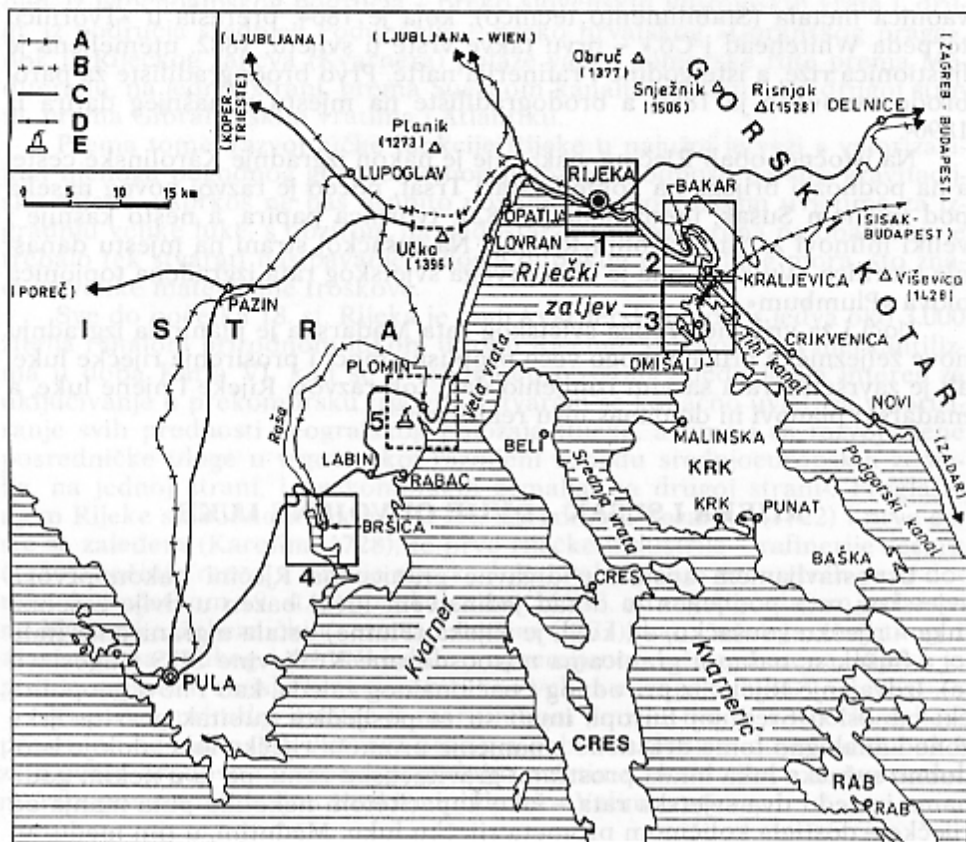
## RIJEKA I SUŠAK – DVIJE ODVOJENE LUKE

Uspostavljanjem apsurdne državne granice na Rječini nakon prvoga svjetskog rata podijeljen je dotad jedinstveni lučki bazen u dvije zasebne luke – riječku i sušačku, od kojih je Rijeka (Fiume) ostala u granicama Italije, a Sušak se našao u granicama novoosnovane Kraljevine SHS (Jugoslavije). Izdvajanje Rijeke iz prirodnog i nacionalnog zaleđa, kao i novi geopolitički odnosi u Srednjoj Europi, imali su za posljedicu gubitak gravitacijske zone i analogno tome drastično smanjenje prometa riječke luke, dok je istodobno sušačka luka imala prostranu gravitacijsku zonu, pa je u nekim godinama između dva svjetska rata – iako kapacitetom nekoliko puta manja od riječke – dostigla količinom prometa riječku luku. Međutim, u tim međuratnim godinama ukupan promet obiju luka zajedno ni u najuspješnijim godinama nije prelazio 1,5 mil. t<sup>7</sup>. Riječka je luka, dakle, u granicama Italije stagnirala, marginalizirana na periferiji države, ali ni tadašnja Jugoslavija nije ništa bitno učinila za razvoj sušačke luke niti za poboljšanje prometnih veza sa zaleđem. Istina, luka se proširila na Brajdicu i izgrađen je odvojak željezničke pruge do Bakra, ali planiranu izgradnju novoga lučkog bazena u Bakarskom zaljevu onemogućio je drugi svjetski rat<sup>8</sup>.

Na kraju rata lučka i industrijska postrojenja u obje luke, u Rijeci i Sušaku, bila su gotovo potpuno razorena, pa je nakon završetka rata neupotrebljivu luku i uništenu industriju trebalo najprije iz temelja obnoviti, ali do toga nije došlo u sasvim novim geopolitičkim uvjetima.

## RAZVOJ RIJEČKE LUKE U LUČKI SUSTAV

Nakon drugoga svjetskog rata Rijeka i Sušak postaju i u lučkom i u urbanom smislu jedinstvena cjelina pod zajedničkim imenom – Rijeka. Uključivanjem u granice matice zemlje Hrvatske, Rijeka se ponovno našla u uvjetima koji omogućuju punu valorizaciju geoprometnog položaja, pa time po-



Sl. 1 Geografski i geoprometni položaj Riječkog lučkog sustava; 1 - Riječki lučki bazen, 2 - Bakarsko-urinjski lučki bazen, 3 - Omišaljski lučki bazen, 4 - Raški lučki bazen, 5 - planirani Plominski lučki bazen, A - željeznička pruga, B - planirana željeznica, C - glavna cesta, D - naftovod, E - TE Plomin

Fig. 1 Geographical position of the Rijeka harbour system; 1 - Rijeka harbour basin, 2 - Bakar-Urinj harbour basin, 3 - Omišalj harbour basin, 4 - Raška harbour basin, 5 - planned Plomin harbour basin, A - railway line, B - planned railway, C - main road, D - oil pipeline, E - TE Station Plomin

činje razdoblje dinamičkog razvoja riječke luke, u kojemu Rijeka preuzima funkciju glavne luke Hrvatske i tadašnje SFR Jugoslavije, kao i ulogu važne tranzitne luke za Mađarsku, Austriju i Češko-Slovačku. Intenzivan porast lučkog prometa nametnuo je nužnost proširivanja luke, a kako za to nije bilo prostornih mogućnosti na području dotadašnjega lučkog bazena ispred gradske jezgre, rješenje je nađeno u izgradnji prostorno diskontinuirano lociranih novih lučkih bazena, koji čine riječki lučki kompleks, odnosno riječki lučki sustav. Naime, pored otprije postojećeg Riječko-sušačkog lučkog

bazena, koji je zadržao pretežitu funkciju prometa generalnim teretom i drvom, uz novoizgrađeni kontejnerski terminal i žitni silos, izgrađen je Bakar-sko-urinjski lučki bazen s terminalima za sipke i tekuće terete i Ro-Ro promet, potom Omišaljki lučki bazen s terminalima Jadranskog naftovoda i INA-Petrokemije, te Raški lučki bazen (luka Bršica) s terminalima za drvo i stoku<sup>9</sup>.

Međutim, osim izgradnje naftovoda, elektrificiranja željezničke pruge Rijeka – Zagreb i asfaltiranja Luizinske ceste, nije bilo potrebne potpore od strane savezne države ni u odnosu na razvoj luke niti s obzirom na nužnost izgradnje novih prometnih veza sa zaleđem, cestovnih i željezničkih, veće propusne moći od postojećih. Izostala je, nažalost, u to vrijeme i odgovarajuća potpora od strane vlastite republike, koja je u svojoj lučkoj politici sasvim zanemarivala geoprometne prednosti Rijeke u odnosu na ostale luke.

### PORAST PROMETA RIJEČKE LUKE (RIJEČKOGA LUČKOG SUSTAVA) NAKON DRUGOGA SVJETSKOG RATA

U prvim poslijeratnim godinama promet riječke luke rastao je relativno sporo, jer je porušenu luku trebalo najprije obnoviti, ali već 1949. lučki promet je nadmašio dotad rekordnu 1913. godinu. Tijekom 60-ih godina, nakon izgradnje rafinerije nafte u Urinju i terminala za sipke terete u Bakru, počinje intenzivniji rast, pa do kraja 70-ih godina ukupni lučki promet raste od dotadašnjih oko 6 mil. t na oko 14 mil. t. Stavljanjem u pogon terminala u Omišlju i naftovoda krajem 70-ih godina, pak, došlo je do novoga naglog porasta prometa, koji je u 1980. dosegao 20 mil. t. Tijekom posljednjeg decenija ukupni promet riječke luke (riječkog lučkog sustava) zadržao se, uz blage oscilacije, na približno toj količini (tabl. 1).

Tab. 1. Kretanje ukupnog prometa riječke luke i udjela međunarodnog i kabotažnog prometa (1000 t)

Godina	Izvoz	Uvoz	Tranzit	Kabotaža	Ukupno
1950.	937	851	2	593	2 383
1960.	564	1 701	1 436	358	4 059
1970.	736	4 281	3 425	1 907	10 349
1980.	1 513	12 032	4 425	2 467	20 437
1985.	1 214	11 376	3 385	2 250	18 225
1990.	1 202	12 645	4 539	1 902	20 288

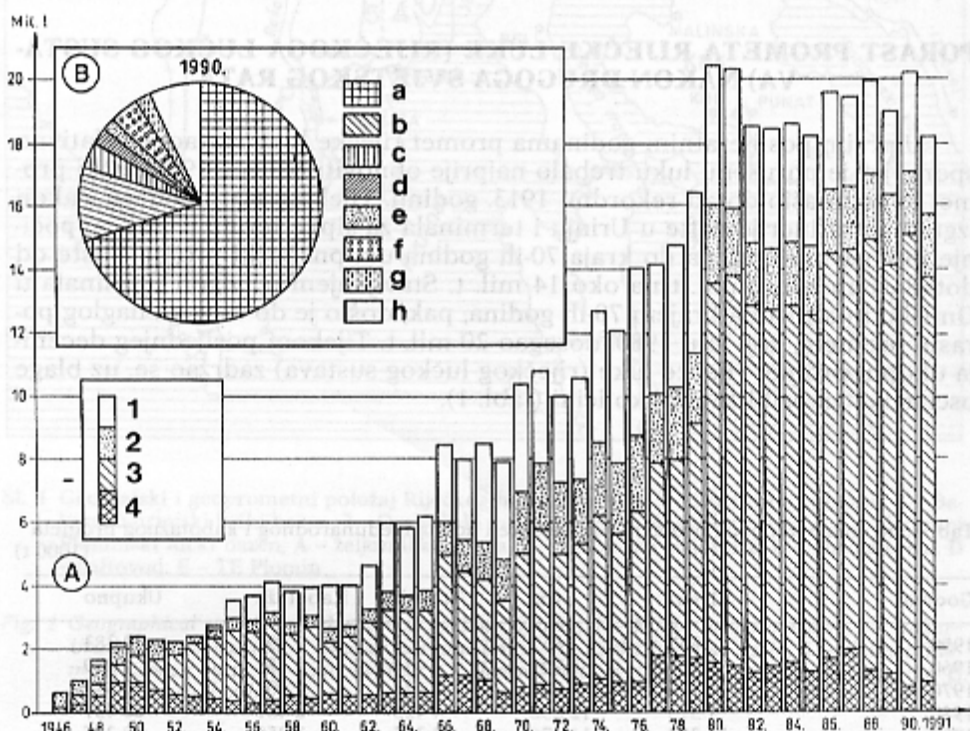
Izvori: Lučka kapetanija Rijeka, Statistika – Luka Rijeka, Statistički godišnjak Istre, Primorja i Gorskog kotara (za 1990).

U ukupnom prometu riječke luke, dakle, izrazito dominira uvoz, i to s tendencijom gotovo konstantnog rasta. U strukturi prometa, pak, zastupljene su sve glavne robne grupe: generalni, sipki i tekući teret i drvo, ali je tijekom posljednje tri decenije došlo do značajnih promjena u njihovu udjelu (tabl. 2).

Tab. 2. Struktura prometa riječke luke po glavnim robnim grupama (1960–1990)

Robne grupe	1960.		1970.		1980.		1990.	
	1000 t	%	1000 t	%	1000 t	%	1000 t	%
General. teret	1 061	26,2	2 133	20,6	1 664	8,2	1 641	8,2
Drvo	152	3,7	337	3,3	480	2,3	247	1,2
Sipki teret	2 156	53,2	2 889	27,9	5 230	25,6	3 908	19,4
Tekući teret	695	16,9	4 990	48,2	13 063	63,9	14 335	71,2
Zajedno	4 054	100,0	10 349	100,0	20 437	100,0	20 131	100,0

Izvori: Statistika – Luka Rijeka, Lučka kapetanija Rijeka.



Sl. 2 Kretanje ukupnog lučkog prometa Riječkog lučkog sustava (1946–1991.) s naznakom udjela izvoza, uvoza, kabotažnog prometa i tranzita (A), te struktura ukupnog robnog prometa u 1990. godini, po robnim grupama (B); 1 – tranzit, 2 – kabotaža, 3 – uvoz, 4 – izvoz; a – nafta i derivati, b – rude i metali, c – ugljen i koks, d – metalni proizvodi, e – gnojiva, f – žitarice, g – prehrambeni proizvodi, h – ostala roba

Fig. 2 Development of the overall harbour traffic for the Rijeka harbour system (1946–1991), denoting the share of export, import, cabotage and transit (A), and the structure of the total freight traffic in 1990 according to the type of goods (B); 1 – transit, 2 – cabotage, 3 – import, 4 – export; a – oil and derivatives, b – ores and metals, c – coal and coke, d – metal products, e – fertilizers, f – cereals, g – foodstuffs, h – other goods

U ukupnom prometu riječkoga lučkog sustava različit je udio pojedinih lučkih bazena, kako po količini tako i po vrstama robe, ali osjetne razlike u tom pogledu uočavaju se i između pojedinih godina. U 1980. godini npr., na Bakarsko-urinjski bazen otpadalo je više od polovice ukupnog prometa, dok je 1990. donijela u tom pogledu znatne promjene (tabl. 3).

Tab. 3. Promet riječke luke po lučkim bazenima (1970–1990)

Godina	Riječko-sušaćki bazen	Bakarsko-urinjski bazen			Omišalj-ski bazen	Rijačka luka ukupno
		Subi teret	Tekući teret	Ukupno		
1970.	3 717	1 662	4 970	6 632	–	10 349
1975.	3 130	2 321	5 500	7 821	–	12 029
1980.	3 746	3 842	7 842	11 666	5 025	20 437
1985.	3 245	3 924	5 761	9 685	5 295	18 225
1990.	3 367	2 429	5 740	8 169	8 595	20 131

Izvori: Statistika – Luka Rijeka, Lučka kapetanija Rijeka. (U promet Riječko-sušaćkog bazena uključen je i promet Raškog bazena).

Opadanje udjela suhog tereta u Bakarskom bazenu posljedica je u prvom redu smanjenja tranzita željezne rudače, zbog konkurencije luke Koper. Opadanje udjela tekućeg tereta posljedica je smanjenog uvoza nafte za domaće tržište, dok je porast prometa Omišaljskog terminala u 1990. godini rezultat uključivanja, prvi put, Mađarske i Češko-Slovačke u promet naftovoda (oko 1,5 mil. t).

U prometu Riječko-sušaćkog bazena u 1990. godini bilo je 1 605 000 t generalnog tereta (50,1 %) od čega 403 000 t kontejnerizirane robe (50 282 TEU), te 1 468 000 t sipkih tereta (45,8 %) i 131 000 t drva (4,1 %)¹⁰.

Unutrašnji dio Riječkoga lučkog bazena tradicionalno je namijenjen putničkom prometu. Međutim, suprotno porastu robnog prometa, u putničkom prometu riječka luka pokazuje tijekom posljednjih decenija konstantan pad broja putnika, što je posljedica zamjene konvencionalnih putničkih brodskih linija, koje su ranije svakodnevno povezivale Rijeku s kvarnerskim otocima, trajektnim vezama s tim otocima, a koje su uspostavljene u cjelini izvan riječke luke. Tako je putnički promet od 1 112 000 putnika u 1960. smanjen na 329 000 putnika u 1970. i na svega 150 000 putnika u 1990. godini¹¹.

U okviru razvoja riječke luke nakon drugoga svjetskog rata, Bakarsko-urinjski lučki bazen dobio je trostruku funkciju, za promet tekućega, sipkog i generalnog tereta. Prvi naftni terminal izgrađen je 50-ih godina zajedno sa spremnicima za tekuće gorivo na području Urinja, a njegova funkcija pojačana je 1965. izgradnjom rafinerije nafte. Nakon toga uređen je privez za tankere na urinjskoj obali, dok je terminal na obali u Bakarskom zaljevu prilagođen za ukrcaj naftnih derivata. Kasnije je u uvali Sršica izgrađen (1983) i terminal za ukapljeni plin.

Terminal za sipke terete izgrađen je 1967. i tada je bio jedan od najmodernijih pogona te vrste na Mediteranu. U početku mogao je prihvatiti bulk brodove do 100 000 DWT (dubina 15 m), a kasnije do 150 000 DWT (dubina 18,5 m). Godišnji kapacitet terminala je do 7,5 mil. t rudače¹². U prvo vrije-

me služio je gotovo isključivo za uvoz željezne rudače, a nakon izgradnje koksare u Bakru (1978) služi i za uvoz ugljena za koksiranje. Ro-Ro terminal u Bakru (izgrađen 1983) namijenjen je prije svega ukrcaju robe iz nove skladišne zone Kukuljanovo, a može prihvatiti brodove do 20 000 DWT.

Terminal Jadranskog naftovoda u Omišlju u prometu je, zajedno s naftovodom, od 1979. godine. Ima dva priveza za supertankere do 350 000 DWT i spremnike za 500 000 m<sup>3</sup> nafte. Kapacitet naftovoda je 34 mil. t godišnje, ali su crpke zasad instalirane za samo 22 mil. t<sup>13</sup>. U 1991. očekivao se promet naftom od 10 mil. t (za prvih 9 mjeseci iznosio je 8,3 mil. t), ali je – zbog srpske agresije na Republiku Hrvatsku – promet naftovodom privremeno obustavljen.

Drugi terminal u okviru Omišaljškog lučkog bazena je u uvali Sepen i služi za potrebe tamošnje petrokemijske industrije u kojoj se proizvode polietilen (oko 70.000 t) i vinil klorid monomer. Izgrađen je 1983. godine.

Terminal za drvo u Raškom lučkom bazenu (Bršića) izgrađen je 1977. godine, na mjestu ranijeg terminala za izvoz raškog ugljena. Pored njega je 1982. izgrađen terminal za ukrcaj stoke<sup>14</sup>. Kapacitet terminala za drvo je oko 200 000 t rezane građe godišnje (u 1985. ukrcano je 175 000 t, a u 1990. godini 116 000 t). Preko terminala za stoku ukrcano je 1990. godine 198 596 grla (46 575 t), pa je u toj godini ukupni promet Raškog bazena iznosio 162 575 t<sup>15</sup>.

Kao logičan slijed nekadašnje funkcije, kad je Rijeka tijekom prošloga i početkom ovoga stoljeća bila – uz Trst – jedna od dviju vodećih luka tadašnje Austro-Ugarske Monarhije, riječka luka je i nakon drugog svjetskog rata zadržala tranzitnu funkciju u odnosu na zemlje u srednjoeuropskom zaleđu (tabl. 4).

Tab. 4. Tranzitni promet srednjoeuropskih zemalja preko riječke luke (1960–1991)

Godina	Austrija		Mađarska		Češko-Slov.		Ostale zem.		Ukupno 1000 t
	1000 t	%	1000 t	%	1000	%	1000 t	%	
1960.	728	54,5	200	13,9	430	29,9	24	1,7	1 436
1970.	1 520	44,4	540	15,8	1 074	31,4	291	8,4	3 425
1980.	1 999	45,2	522	11,8	1 629	36,8	275	6,2	4 425
1989.	998	32,7	595	19,5	1 222	40,0	240	7,8	3 055
1990.	1 005	20,2	2 127	42,7	1 479	29,7	367	7,4	4 978
1991.	1 024	15,8	2 205	34,1	2 957	45,7	282	4,4	6 468

Izvori: Statistika – Luka Rijeka, Terminal Jadranskog naftovoda u Omišlju (za tranzit nafte u 1990. i 1991).

Udio austrijskog i češko-slovačkog tranzita u ukupnom tranzitu riječke luke bio je sve do 1989. osjetno ispred udjela mađarskog tranzita. Nagla promjena od 1990. posljedica je uključivanja Mađarske i Češko-Slovačke u promet Jadranskog naftovoda. U navedenoj količini mađarskog tranzita u 1990. nafta je sudjelovala s oko 1,4 mil. t, a u češko-slovačkom tranzitu s oko 150 000 t. U 1991. godini, pak, naftovod je bio u funkciji samo prvih 9 mjeseci i za to vrijeme je isporučeno Mađarskoj oko 1,7 mil. t nafte, a Češko-Slovačkoj oko 2 mil. t, pa je u toj godini nafta sudjelovala u ukupnom tranzitu riječke luke s oko 57 %<sup>16</sup>.



## RIJEKA – VODEĆA HRVATSKA LUKA

Ukupni robni promet svih hrvatskih luka u 1990. godini iznosio je oko 30 milijuna tona, a u tome je riječka luka, s prometom od oko 20 mil. t, sudjelovala sa 67 %. Realno je, međutim, očekivati da će u bliskoj budućnosti prometna funkcija Rijeke još ojačati. Naime, ponovnim stavljanjem u funkciju Jadranskog naftovoda Mađarska i Češko-Slovačka svakako će povećati uvoz nafte preko Omišaljškog terminala, a u planu je i izgradnja novoga lučkog bazena u Plominskom zaljevu namijenjenog uvozu ugljena za potrebe termoelektrane »Plomin 2«. Postoje također već od prije planovi proširenja terminala za sipke terete u Bakru, kako bi omogućio prihvrat bulk brodova do 220 000 DWT i povećao godišnji kapacitet terminala na 12 mil. t<sup>17</sup>. I kontejnerni terminal na Brajdici nije još do kraja izgrađen, a predviđena su proširenja lučkog prostora i u luci Bršici u Raškom zaljevu.

Međutim, za dugoročan dalji razvoj riječke luke i njeno uspješno funkcioniranje, i kao glavne nacionalne luke i kao perspektivne tranzitne luke za srednjoeuropske zemlje, nužno je u najkraćem mogućem roku, a da se ne bi sasvim zakasnilo u odnosu na konkurentne luke Trst i Koper, izgraditi nove suvremene prometne veze sa zaleđem (autocestu i željezničku prugu) mnogo veće propusne moći od postojećih. A koliko se u tom pogledu već kasni, dovoljno je spomenuti da su Mađari uoči prvoga svjetskog rata, dakle pred 80 godina, radili na projektu nove riječke željezničke pruge. A znano je također koliko je star plan za izgradnju plovnog kanala Dunav – Sava (Vukovar – Šamac). Prisjetimo se usput da je prije mjesec dana (25. 9. 1992) realiziran plovni put Rajna – Majna – Dunav, što će sigurno imati stanovitog utjecaja i na tranzitnu funkciju Rijeke.

Na kraju, ipak, ohrabruje činjenica što je, nakon nekoliko decenija ne-definirane lučke politike prethodne vlasti, vrhovništvo neovisne i suverene Republike Hrvatske odmah na početku dalo jasnu potporu budućem razvoju Rijeke kao vodeće hrvatske luke.

## LITERATURA

- 1 Stražičić, N. (1975) Rijeka i njezina okolica – jedinstvena regionalna cjelina. Geografija Hrvatske, 5, Zagreb, p. 59.
- 2 Roglić, J. (1953), Geografski položaj Rijeke. Rijeka – Zbornik, Zagreb, p. 9.
- 3 Blanc, A. (1957), La Croatie Occidentale. Etude de géographie humaine, Paris, p. 253.
- 4 Hauptman, F. (1951), Rijeka – Od rimske Tarsatike do Hrvatsko-ugarske nagodbe. Zagreb, p. 74–78.
- 5 Mitrović, P. – Barbalić, R. (1953), Riječka luka. Rijeka – Zbornik, Zagreb, p. 35.
- 6 Povijest Rijeke. Rijeka, 1988, p. 137.
- 7 Stražičić, N. (1989), Pomorska geografija Jugoslavije. Zagreb, p. 150.
- 8 Stražičić, N. (1971), Rijeka – razvoj i suvremeno značenje, Geografski horizont, 1–2, Zagreb, p. 8.
- 9 Stražičić, N. Pomorska geografija Jugoslavije, op. cit., p. 155–165.
- 10 Statistička služba »Luke« Rijeka.
- 11 Podaci iz Lučke kapetanije Rijeke.
- 12 Kirinčić, J. (1982), Koncipiranje razvoja »Jadranskog terminala« za ugljen i željeznu rudaču. Pomorski zbornik, 20, Rijeka, p. 308.
- 13 »JUNA oil terminal Omišalj.«

- 14 Kirinčić, J. (1983), Raški lučki bazen. Zbornik radova »Susreti na dragom kamenu«, 11, Pula, p. 289.  
 15 Statistička služba »Luke« Rijeka.  
 16 Podaci iz statističke službe Jadranskog naftovoda u Omišlju.  
 17 Kirinčić, J. Koncipiranje razvoja »Jadranskog terminala«, op. cit. 308.

## SUMMARY

## Rijeka – the Leading Croatian Port

by  
 Nikola Stražičić

An advantageous traffic and geographical position within the Kvarner bay, where the Adriatic sea, as a large gulf of the Mediterranean sea, has, together with the Gulf of Trieste, most deeply stretched into the European Mediterranean forepart, induced the construction of road communications and rail connections linking the middle European hinterland with the city of Rijeka, thus enabling the city of Rijeka to develop into a large port.

In the second half of the 19<sup>th</sup> century Rijeka was the main Hungarian port and in 1913 reached a turnover of 2 million tons of goods. Between the First and Second World War the port of Rijeka was divided, by the national boundary, into two separate ports – the port of Rijeka (Fiume) and the port of Sušak – what resulted in the decrease of both its hinterland and its total turnover of goods. After World War<sup>the</sup> Second, the city of Rijeka, as an integrated urban and port potential, was again included into its national hinterland, thus ensuring a large hinterland to its port as well, which, although without sufficient support from the part of the state, began with its expansion and became such a large port system which in the last few years had reached a turnover of almost 20 million tons of goods.

With the Republic of Croatia becoming a sovereign and independent republic, the port of Rijeka has taken over the role of the leading Croatian port. However, taking into consideration the capacity restrictions of the already existing lines of communication, it is necessary to carry out, as soon as possible, all the plans concerning new road communications and rail connections linking the city of Rijeka not only with its national hinterland but also with the European one in order to ensure the necessary preliminary conditions that have to be fulfilled if we are really concerned with a long-term and successful further development of the port of Rijeka.

Primljeno: 17. studenog 1992.

Received: November 17, 1992.