

RAZVOJ RIJEČKE LUKE I NJEZINI SADRŽAJI

# Građevine koje predstavljaju svjetsku vrijednost

PRIPREMILI

Branko Nadilo i Krešimir Regan

**Krajem 19. st. Rijeka je bila najveće gradilište u ondašnjoj Monarhiji jer je ugarska vlada ulagala golemi kapital u nastojanju da negdašnje malo pristanište pretvori u svjetsku luku**

O razvoju riječke luke govorili smo posredno, obrađujući druga područja riječke industrijske baštine, pa stoga prilažemo skraćeni prikaz dugog razvoja luke i grada kroz povijest. Naime, grad Rijeka i njegova luka rasli su i razvijali se zajedno gotovo dva tisućljeća. Tome je, dakako, pogodovao povoljan zemljopisni položaj i geoprometni smještaj u najsjevernijem dijelu Kvarnerskog zaljeva, gdje se Jadransko more najdublje uvuklo u europsko kopno.

## Najstarije razdoblje u lučkoj povijesti

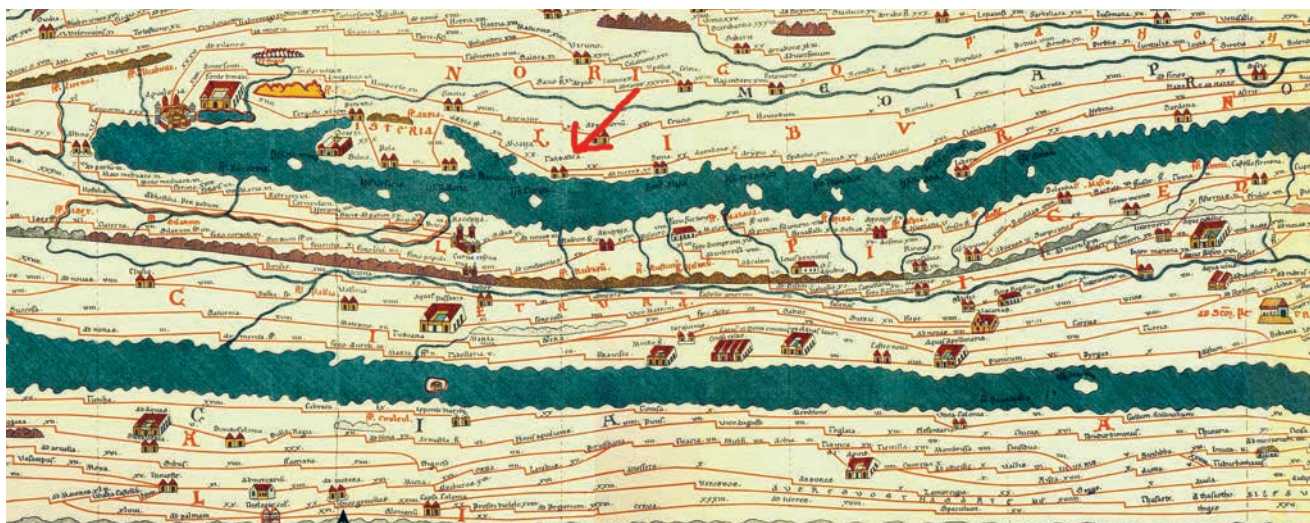
Prva se riječka luka nalazila na utoku Rječine u more koje je nekad bilo znatno sjevernije i duboko zavučeno između kozalskog i trsatskog brijega te prikladno prirodno sklonište za male splavi, brodice i galije Ilira, Rimljana, Slavena i drugih

usputnih pomoraca i ratnika. Tarsatica je zabilježena i na Peutingerovoj karti, prvoj poznatoj zemljopisnoj karti iz 230. godine koja je pronađena među rukopisima Konrada Peutingera (1465. – 1547.), njemačkog diplomata, političara i ekonomista. Naselje nastalo uz luku do 9. st. nazivalo se Tarsatika, a 800. potpuno su je razorili Franci u osvetničkom pohodu zbog ubojstva vojskovođe Erika.

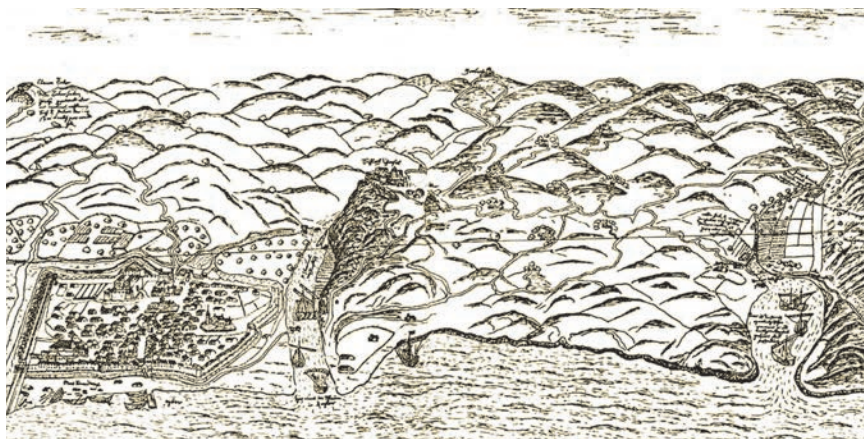
Od tada pa do kraja 12. st. o sudbini se grada uz ušće Rječine vrlo malo zna. Jedina je naznaka o postojanju hrvatskog naselja jedna isprava Otona III. (980. – 1002.), cara Svetoga Rimskog Carstva, u kojemu nagovještuje buduća njemačka osvajanja hrvatskih krajeva i osnivanje "trsatačke biskupije". Međutim, godine 1153. naselje ne spominje vrlo pouzdani arapski kartograf i geograf Muhamed el Idrisi (1099. – 1164.) koji navodi da je Lovran posljednje mjesto koje pripada akvi-

lejskom patrijarhu, a da je Bakar prvi grad zemalja koje se zovu Dalmacija i protežu duž morske obale. Stoga se pretpostavlja da je nakon smrti hrvatsko-ugarskog kralja Kolomana (oko 1074. – 1116.) Mletačka Republika pokušala uništiti hrvatsko-ugarsku državu i da je granica pomaknuta na Rječinu. To se dogodilo oko 1063. kada je istarsko-karantanijski markgrof Ulrik I. osvojio dio Istre od Labina do Rječine te kvarnerske otoke i novostečene teritorije organizirao kao Dalmatinsku marku Svetoga Rimskog Carstva. Vjerojatno su se tada stanovnici Tarsatike povukli na istočnu obalu i izgradili sadašnju utvrdnu na brdu Trsat (otud joj i naziv).

U razrušenoj i ugasloj Tarsatiki živjele su tek poneke ribarske, stočarske i poljodjelske obitelji sve do razvijenoga srednjeg vijeka kada se novo naselje ponovno počinje u povijesnim izvorima javljati imenom vodotoka (Rika, Reka, Flumen, Flumen sancti Viti, Fiume, St. Veit and Pflaum...). Grad je bio utvrđen nizom kula na istaknutim obrambenim položajima. Život je uglavnom tekao uz luku koja je bila nešto južnije, na mjestu današ-



Detalj Peutingerove karte s naznačenim imenom Tarsatike



Prikaz Rijeke iz 1578. na crtežu redovnika i kartografa Ivana Klobučarića

njeg Školića. Trgovalo se drvom, kožom, uljem, vinom, željezom, voskom i južnim voćem koje je kopnom stizalo karavanama, a morem brodovima. Zna se da su ondašnji feudalni gospodari (Devinska gospoda, Walsee i Habsurgovci) od carinskih pristojba ubirali znatne prihode. Ipak, slobodnu je trgovinu i razvoj luke ometala mletačka prisutnost na Jadranu. U početku smo napisali o riječkoj industrijskoj baštini rekli da je za povijesnu sudbinu Rijeke bila važna 1465. kada je bavarski plemić Wolfgang Walsee ugovorom o nasljeđivanju cijeli liburnijski feud prepustio Fridriku III. Habsburgu i da je Rijeka pod habsburškom vlašću ostala sve do kraja Prvog svjetskog rata.

### Presudan je događaj za razvoj riječke luke bio patent o slobodi plovidbe Jadranom koji je ukinuo stoljetni mletački monopol

Presudan je događaj za razvoj riječke luke bio patent o slobodi plovidbe Jadranom (spomenut i u prikazu razvoja luke u Kraljevici) koji je ukinuo stoljetni mletački monopol. Karlo VI. (1685. – 1740.), rimsko-njemački car te ugarsko-hrvatski i češki kralj, donio je 1717. taj patent ohrabren slabljenjem turske vlasti i mirom u Požarevcu. Za razvoj je Rijeke još važnija isprava od 18. ožujka 1719. kojom su Trst i Rijeka proglašeni slobodnim lukama. Tim je povlasticama riječka luka postala otvoreno tržište za strance i oni

su se otad slobodno nastanjivali i djelovali u gradu, a u luci su slobodno trgovali brodovi pod svim zastavama.

Uz potporu su carske blagajne sagrađena prva javna skladišta i lazaret, a uređena je i luka u ušću Rječine i dovršena Karolina kao prva cesta koja je grad povezala s prirodnim zaleđem. S radom su počele prve manufakture za preradu kože te proizvodnju užadi, svile i svijeća, a 1754. počela je s radom i prva privilegirana Rafinerija šećera. Odredbu o slobodnoj luci proširila je 1769. i nasljednica Karla VI. Marija Terezija (1717. – 1780.), i to na cijeli grad, a već je prije carskim reskriptom Rijeku kao *Corpus separatum* izdvojila iz

ondašnje provincije Austrijsko primorje i teritorijalno pripojila Banskoj Hrvatskoj. Zapravo je upravno Rijeku vezala uz ugarsku dvorsku kancelariju, a financijski uz vlastitu upravu. To je složeno pravno, političko i gospodarsko stanje potvrdila diplomom iz 1779., kojom je grad definitivno postao dijelom zemalja Krune sv. Stjepana. Iako slobodan grad i luka, Rijeka se otad razvijala u sjeni tršćanske luke i desetljećima pokušavala izgraditi sigurnu i suvremenu luku na ušću Rječine. Ali upravo je Rječina od početka 16. st. stvarala najveće poteškoće jer je velikim količinama kamena, pijeska i ostaloga nasipnog materijala zatrpavala luku i ometala sidrenje sve većeg broja brodova.

Daljnji je razvoj i Rijeke i luke ovisio o razvoju trgovačkih putova i trgovine sa zaleđem. Tako je 1803. započela gradnja Lujzinske ceste posvećene Mariji Lujzi Austrijskoj (1791. – 1847.), kćeri cara Franje I. i francuskoj carici (drugo Napoleonoj ženi). Bila je to treća cesta, uz Karolinu i Jozefinu, koja je od 1811. povezivala Rijeku s Karlovcem.

Čišćenja i uređenja luke na ušću Rječine bila su sve češća i skuplja. Posebno je bilo teško za francuske uprave (1809. – 1813.) i odmah nakon nje. Zbog velikih riječnih nanosa i neaktivnosti tijekom Napoleonovih ratova, luka je bila toliko



Kopanje materijala na Kantridi za nasipavanje prostora za gradnju luke

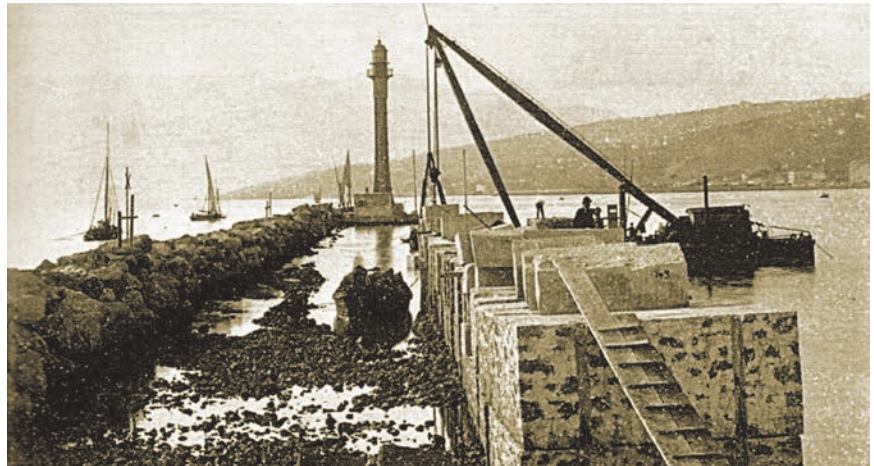
zapuštena da je postala neupotrebljiva. S radom je prestao i stari lazaret čiji su dijelovi služili za smještaj vojnika te su stoga rijetki brodovi upućivani u karantenu u susjednu Kraljevicu.

Tada se zapravo i počelo razmišljati o gradnji nove luke ispred grada. Upravo su zahtjevi i potreba za gradnjom nove luke i novog lazareta u Martinšćici bili izneseni u petici od šesnaest točaka koju su 1821. na kongresu Svete alijanse u Ljubljani riječki građani i gospodarstvenici predali caru Franji I.

Tada su počeli »pljuštati« i brojni prijedlozi za rješavanje problema riječke luke, a najviše ih je zagovaralo gradnju nove luke pred gradom na način da se produži postojeći gat pred ribarnicom, a da se stara luka u ušću Rječine uredi za manja plovila. Ne čekajući odluku ugarskog paladina koji se nije mogao odlučiti između tolikih projekata i planova, Kapetansko je vijeće u Rijeci 1846. naredilo početak gradnje luke ispred grada, i to ne prema hvaljenome rješenju riječkog inženjera s francuskim prezimenom Józsefa Bainvillea, već prema planu ing. Karla Keckesa koji je usuglasio brojne prethodne planove. Nedugo su potom počeli sustavni radovi na nasipavanju, produživanju gata ispred ribarnice i gradnji budućeg lukobrana, no radovi su brzo prekinuti zbog nedostatka novca nakon propasti mađarske revolucije i izravnog uključivanja Rijeke u sastav Hrvatske 1848. godine. Ipak, godine 1855. dovršeno je prekopavanje novog korita Rječine, i to ulijevo od mosta, preko Velike Brajde, a staro je korito između mostova, zvano Fiumara ili Mrtvi kanal, očišćeno i uređeno u zaštićenu luku u kojoj se razvio živ promet, osobito jedrenjaka. Posebna je zanimljivost da je to 1852., gotovo na početku svoje dugogodišnje vladavine od 68 godina, osobno naredio car i kralj Franjo Josip I. (1830. – 1916.), i to prilikom obilaska Rijeke nakon velike poplave Rječine 1852. godine.

### Suvremeni razvoj riječke luke

Hrvatsko-ugarskom nagodbom 1868. Rijeka je kao *Corpus separatum*, što je na bečkom dvoru nadopunjeno i tzv. Riječkom krpicom, u cijelosti pripala Ugarskoj



Sačuvana fotografija gradnje riječkog lukobrana

i potvrđena kao glavna luka za izvoz njezinih agrarnih i industrijskih proizvoda. U posljednjoj je četvrtini 19. st. Rijeka postala najveće gradilište u Monarhiji. Zapravo su se u cijelom tom razdoblju luka i njezina postrojenja neprekidno gradili i širili. Ugarska je vlada u silnoj želji da malo pristanište, koje je ipak uglavnom služilo za lokalne potrebe, pretvori u svjetsku luku ulagala golemi kapital u njezin razvoj. Pretpostavlja se da je u razdoblju od 1872. do 1908. razvoj riječke luke stajao više od 70 milijuna kruna (prije početka Prvoga svjetskog rata američki je dolar vrijedio 4,95 kruna) ili nekoliko milijardi današnjih dolara.

Ondašnja je Ugarska htjela pokazati da je dio razvijenoga europskog prostora i da Rijeka nije samo izlaz na more, već i mjesto dodira Istoka i Zapada

Uvjeti za gradnju i nisu bili najpovoljniji jer je riječka obala bila nerazvedena i duboka (između 15 i 45 m), a stjenovito je morsko dno pokrivalo debeo sloj mulja (od 17 do 29 m). Na području od ušća Rječine do Brguda bila su nužna velika nasipavanja kako bi se grad proširio prema moru od 100 do 200 m. Velika nasipavanja bila su potrebna i za gradnju lukobrana Marije Terezije, nazvanog i Molo lungo zbog dužine od 1750 m, ali i gradnju rive i gatova te željezničke mreže u zaleđu (gotovo 70

km željezničke pruge). Materijal za nasipavanje uglavnom se dovozio iz obližnjih kamenoloma u Žurkovu, Martinšćici, Preluku i Kantridi. Naime, godine 1873. Rijeka je željezničkom prugom povezana sa Sv. Petrom (Pivkom) i Karlovcem.

Glavni je projektant bio je Francuz Hilarion Pascal, projektant lukâ u Marseilleu i Trstu (tršćansku je luku projektirao Paulin Talabot, jedan od projektanata Sueškog kanala, ali je Pascal projekt razradio i djelom izmijenio). Graditelj i voditelj pothvata bio je mađarski arhitekt i inženjer Antal Hajnal (1838. – 1909.) koji je Pascalov projekt razradio i prepravio. Valja svakako istaknuti da je projekt riječke luke kao svojevrсни model predstavljen na Svjetskim izložbama u Beču (1873.) i Parizu (1878.).

Mađari su riječku luku pokušavali suprotstaviti Trstu kao austrijskoj luci. Ondašnja je Ugarska na svojem najzapadnijem dijelu željela pokazati da je dio razvijenoga europskog prostora i da Rijeka nije samo izlaz na more, već i mjesto dodira Istoka i Zapada. Mađarski su inženjeri, posebno iz područja graditeljstva, često odlazili na studijska putovanja u Europu, a omiljene su im zemlje bile Francuska, Engleska i Njemačka. S tih su putovanja stizali puni novih zamisli i iskustava koje su izravno primjenjivali u riječkoj luci.

Nakon što su ispunjeni svi osnovni uvjeti za rad luke, počele su se graditi i unutrašnje lučke građevine, posebno raznovrsna skladišta – prolazna, stalna i specijalizirana. Tijekom ugarske uprave izgrađeno

ih je šezdesetak, od kojih je gotovo polovina pripala željeznici, a petnaestak ih je bilo smješteno na pristaništima i gatovima. Glavnina ih je građena u blokovima i dugim nizovima uz obalu i tako je formiran svojevrsni pred-grad koji će zbog zatvorenoga lučkog režima zauvijek odvojiti grad od mora. Barem tako tvrdi doc. dr. sc. Nana Palinić s Građevinskog fakulteta u Rijeci koja je temeljito istražila lučka skladišta koja su vjerojatno stilski, tipološki i konstruktivno nešto najvrednije u ukupnoj riječkoj industrijskoj baštini. Uostalom, i dio su jednog od najvećih graditeljskih pothvata ikad provedenih u Rijeci i cijeloj regiji.



Ugarski "željezni ministar" Gábor Baross

U tom se neobičnom razdoblju zahvaljujući naglom rastu opsega prometa Rijeka od male luke razvila u luku europskih razmjera. Tako je 1912. s 2,5 milijuna tona opsega prometa bila na 14. mjestu među europskim lukama (prvi je bio London s 18,1 milijuna tona, Trst je imao 4,5 milijuna tona, a danas nedostižni Amsterdam 2,8 milijuna). Jedan pojedinac iz tog razdoblja zaslužuje da ga se osobno istakne jer je dao nemjerljiv doprinos razvoju luke u Rijeci, ali i njezinu prometnom povezivanju sa zaleđem. Riječ je o Gáboru Barossu (1848. – 1892.) koji je prvo bio ministar prometa, a od 1889. do prerane smrti ministar trgovine i prometa. Bio je sposoban i ambiciozan ugarski političar, zvali su ga "željeznim ministrom" i shva-

ćao je da gospodarski rast ovisi o infrastrukturi. Nacionalizirao je ugarske željeznice, poboljšao cestovni promet, učinio Dunav plovnim i u njegovu donjem toku te Rijeku pretvorio u suvremenu luku. Po njemu je još u godini njegove smrti nazvana luka za drvo u Sušaku.

Riječka je luka uoči Prvoga svjetskog rata raspolagala sa 6300 m obale te 62,2 ha zaštićenog akvatorija i 61 ha kopnene proizvodnje, a raspolagala je zatvorenim skladištima za 19.000 teretnih vagona i skladištima na otvorenom za 6000 teretnih vagona. Istodobno se razvila i u snažnu parobrodarsku putničku luku, osobito za prekomorski promet.

ku luku između Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca te Kraljevine Italije. Talijani su dobili suvremeno opremljenu luku, neki ondašnji napisi svjedoče o tome koliko su čak bili iznenađeni njezinom dobrom opremljenošću, a državljani novoformirane države znatno skromnije luke Boroš i Deltu s prostranim stovarištem za drvo. Budući da je riječka luka ostala bez svojega prirodnog zaleđa, počela je naglo propadati, sušačka se razvila u važnu jugoslavensku luku i jednu od najpoznatijih luka za prijevoz drva, a počeli su se graditi i novi lučki sadržaji. Drugi je svjetski rat onemogućio gotovo sav promet, a sušačku je luku bila zauzela Italija. Obje



Pogled iz zraka na luku Baroš

U neovisnoj je Hrvatskoj riječka luka postala glavna nacionalna luka, a opseg je prometa bio vrlo visok, ali je u međuvremenu počeo opadati

Rat je zaustavio uspon grada i luke, a cijeli je trgovački promet bio u službi vojne opskrbe. Ambiciozni je plan daljnijeg razvoja i proširivanja luke daljnjim nasipanjima za 2,3 puta, koji je izradio inženjer Jozsef Popp, spriječio raspad Austro-Ugarske.

Neriješeni je spor oko granice i teritorijalne pripadnosti grada razriješen 1924. godine. Granična je crta podijelila riječ-

su luke pretrpjele snažna, sustavna nje-mačka razaranja krajem rata u kojima su bila razorena sva pristaništa i gatovi, lučka postrojenja i skladišni prostori te lučke željezničke i cestovne komunikacije.

U obnovi je nakon rata luka dobila prioritet pa su prvo obnovljeni lukobrani i manje oštećena pristaništa i gatovi, popravljene postojeće dizalice i nabavljene nove, ali i obnovljena manje oštećena skladišta. Tako se dogodilo da je već 1949. nadmašen opseg prometa koji je postignut 1913. godine. Uslijedila je rekonstrukcija zastarjelih sadržaja te je nabavljena suvremena oprema pa je Rijeka ponovno postala glavna državna izvozno-uvozna luka koja je sposobna prihvatiti i najveće prekoceanske brodove.



Pogled na glavninu sadržaja riječke luke

Razdoblje od 1960. do 1990. smatra se najuspješnijim u povijesti luke jer su poboljšane prometne veze te izgrađeni veliki lučki silos, poseban terminal za fosfate i kontejnerski terminal na Brajdici. Izgrađeni su i skladišni kompleks Škrljevo te posebni bazeni za raznovrsne terete – bakarsko-urinjski s terminalom za rasute terete, omišaljski s terminalom naftovoda i lučki bazen u Raši za drvo i za ukrcaj stoke. Ukupni je opseg prometa već 1980. narastao na 20 milijuna tona

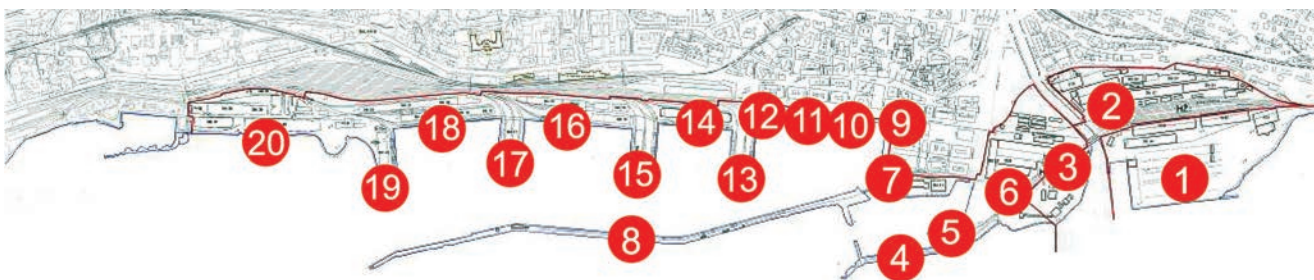
na godinu, što postojeći lučki kapaciteti više nisu mogli pratiti.

Nakon što je Hrvatska postala neovisna, riječka je luka postala glavna nacionalna luka. Opseg je prometa i dalje bio vrlo visok i čini se da je još 2007. iznosio 17 milijuna tona, ali je u međuvremenu opadao i sada se kreće oko 10 milijuna tona tereta. Nažalost, i dalje pada, vjerojatno i zato što je praktički ugašena gotovo sva riječka industrija. Glavna su ograničenja rasta opsega lučkog prometa slabe i za-

starjele željezničke veze s kontinentalnim zaleđem.

### Skladišta kao vrijedna industrijska baština

U riječkoj su luci podignute brojne vrijedne građevine u historicističkom, secesijskom i modernom stilu koje su gradili vodeći arhitekti i inženjeri, a najbrojnije su građevine bile trajna skladišta kojih je do sredine 20. st. izgrađeno četrdesetak.



Tlocrt riječke luke s naznačenim nazivima pristaništa i gatova (1 – Kostrensko pristanište, 2 – Riva galioti, 3 – Gat Brajdica, 4 – Sušački lukobran, 5 – Ružičev gat, 6 – Vinodolsko pristanište, 7 – Senjsko pristanište, 8 – Riječki lukobran, 9 – Riva boduli, 10 – Gat Karoline Riječke, 11 – Adamičev gat, 12 – Istarsko pristanište, 13 – De Francheschijev gat, 14 – Bečko pristanište, 15 – Orlandov gat, 16 – Budimpeštansko pristanište, 17 – Visinov gat, 18 – Praško pristanište, 19. – Bratislavsko pristanište, 20 – Zagrebačko pristanište)



Skladište 17 na Visinovu gatu

Građena su u blokovima na gatovima i u dugim nizovima na obalama. Tijekom sedamdesetih i osamdesetih godina 19. st. građene su jednostavne zgrade paviljonskog tipa i kosih krovova, a potom više i reprezentativnije građevine ravnih krovova, uglavnom s podrumom. Pročelja su građena u kombinaciji opeke, kamena i žbuke, a riječ je uglavnom o okvirnim konstrukcijama. Valja istaknuti da je riječka luka bila područje na kojima su se najranije počeli primjenjivati novi materijali i konstrukcije, na početku željezo i čelik, a poslije i armirani beton koji se primjenjuje od 1881. Skladište 5 sagrađeno od armiranog betona najstarija je takva konstrukcija u Hrvatskoj.

Radi lakše preglednosti odlučili smo prikazati sva zaštićena i sačuvana skladišta, i to neovisno o godini izgradnje, odnosno prema prostornom rasporedu te s lijeva na desno ili od zapada prema istoku.

#### Skladište 17

Skladište 17 (prijašnja je numeracija pisana rimskim brojkama i tada je to bilo Skladište XIV.) građeno je od 1906. u historicističkom stilu na današnjem Visinovu gatu, negdašnjem gatu Marije Valerije. Ivan je Visin (1806. – 1868.) bio pomorac i istraživač te šesti profesional-

ni moreplovac nakon Magellana koji je oplovio svijet, ali i prvi Hrvat kojemu je to uspjelo nakon Tome Skalice. Skladište se gradilo od 1906. do 1909., a arhitekt je bio Ferenc Pfaff (1851. – 1913.) kojeg su angažirale Mađarske državne željeznice i koji je bio projektant brojnih kolodvorskih zgrada (između ostalih, onih u Zagrebu i Rijeci). To je monumentalna zgrada s prizemljem čijim središtem kroz pravokutna vrata prolaze kolosijeci za vagone. Slobodnostojeće skladište 17 najveća je i najmasivnija građevina u riječkoj luci dojmljivih dimenzija (50 m široko i 100 m dugo) i velike površine (25 000 m<sup>2</sup>) jer ima podrum, visoko prizemlje i tri kata. Historicistički su utjecaji vidljivi u načinu gradnje lučnih prozora i kamene balustrade, a duh se moderne, zapravo njezine preteče proracionalizma, osjeća u

naglašenim vodoravnim linijama i povezanim balkonima na istočnom i zapadnom pročelju. Tome pripadaju i vertikalni nizovi otvora, vanjska stubišta te pilastri pretvoreni u lezene. Pročelja su plošna i jednobojna jer su izvedena od samo jednog materijala. Bilo je to prvo riječko skladište čija je konstrukcija u cijelosti izvedena u armiranom betonu (sustav Coignet-De Tedesco), što će poslije biti primijenjeno u gradnji skladišta *Metropolis*. Radove je izvodilo budimpeštansko poduzeće *Grunwald Testverek*, a nosivost je građevine poboljšana za 1500 kg/m<sup>2</sup>. S obzirom na pionirski način gradnje, važnost skladišta nije dovoljno istaknuta, a prostor se danas koristi za potrebe riječke luke.

#### Kompleks *Metropolis*

Nedaleko prema istoku idući je kompleks od pet lučkih skladišta koja se u dva reda nižu uz morsku obalu na krajnjemu zapadnom dijelu lučke slobodne carinske zone (skladišta 18 – 22). Konzervatori su ih nazvali *Metropolis* jer teatralnošću i nizanjem visećih pasaža podsjećaju na scenografiju poznatoga nijemoga znanstveno-fantastičnog filma Fritza Langa iz 1927. godine. Skladišta su građena između 1909. i 1913. prema nacrtima ma-

Kompleks *Metropolis* tijekom građenjaPogled s jugozapada na skladišta *Metropolis*



Veze između redova skladišta



Detalj Metropolis skladišta snimljen s lukobrana

đarskih inženjera Wahlera i Rolberitza, a pretpostavlja se da je idejni začetnik vjerojatno bio već spominjani Ferenc Pfaff. Nastala su kombiniranjem armiranobetonske konstrukcije i opeke kao tradicionalnog materijala, a o kvaliteti izvedbe svjedoči velika nosivost (1500 kg/m<sup>2</sup> na katovima, a u prizemlju 2000 kg/m<sup>2</sup>). Nakon što su izgrađena, godine 1914. donesena je odluka o njihovom međusobnom povezivanju, za što su bili zaduženi Ignác Bereny i Béla Enyedi. Skladišta su spojena u dva paralelna niza koja su povezana i poprečno, čime je ostvaren dojam bogate scenografije. Zidovi su dekorirani opekom kojom su uokvireni prozorski otvori s mrežastim ostakljenjima, a vertikalnost je dodatno istaknuta plitkim lezenama koje se protežu od prizemlja do potkrovlja. Neobičnom dojmu doprinose i reljefne stilizirane balustrade nad prozorima, tako da se čini da su katovi spojeni i po okomitoj osi.

Riječ je bogatoj secesijskoj dekoraciji specifične mađarske inačice koja se koristi dekorativnim elementima narodne umjetnosti. Plošna su žbukana pročelja raščlanjena izbačenim tornjevima (erkerima) i obiluju secesijskim detaljima koncentriranim uz nizove vertikalno povezanih otvora u finoj proporciji s mrežasto ostakljenim otvorima.

*Metropolis* pripada najrepresntativnijim i najpoznatijim riječkim lučkim skladištima. To što je njegov veći dio danas prazan rezultat je smanjenih aktivnosti riječke luke. Skladišta su stavljena pod konzervatorsku zaštitu jer je riječ o vrhunskim primjerima riječkog historicizma.

*Metropolis* je kompleks od pet lučkih skladišta, a ime je dobio zbog teatralnosti i nizanja visećih pasaža koji podsjećaju na scenografiju filma Fritza Langa iz 1927. godine

#### Skladišta 12 i 13

Skladišta 12 i 13 izgrađena na Budimpeštanskom pristaništu na prvi se pogled doimaju kao jedinstvena zgrada jer su međusobno spojena. Sagrađena su između 1893. i 1898. u duhu kasnog historicizma. Prvo je izgrađeno istočno skladište (broj 12), i to prema projektu Lajosa Luigija Burgstallera, projektanta

svjetionika koji je bio postavljen na vrhu lukobrana, a poslije i na Mlaki. Korištena je jedna od patentiranih konstrukcija Josepha Moniera, inače vrtlara i pronalazača armiranog betona, s mnoštvom stupova i greda te velike nosivosti (1200 kg/m<sup>2</sup>). Zbog rizalita i visokih pilastara koji se protežu do krovne atike pročelje djeluje izrazito reprezentativno. Takvom se dekoracijom pokušala istaknuti uredska funkcija tog dijela zgrade. Zapadno je skladište (broj 13) sagrađeno 1897. prema projektu slavnoga riječkog graditelja Vjenceslava Celligoija (1873. – 1916.) i mađarskog inženjera Istvana Bacsaka. Celligoj je upotrijebio jednak sustav konstrukcije skladišta, a profilaciju i dekoraciju pročelja prilagodio je već postojećemu susjednom skladištu 12.



Pogled s jugoistoka na skladišta 12 i 13



Dio riječke luke s Orlandovim gatom

Danas se skladišta koriste kao skladišni i uredski prostori, ali njihova vrijednost ipak nije dovoljno istaknuta, iako se smatraju nepokretnim kulturnim dobrom. Naime, skladišta 12 i 13 osobito su važna jer su označila početak primjene armiranobetonskih konstrukcija na našim prostorima. Naime, godine 1878. francuski je izumitelj Joseph Monier patentirao armiranobetonske grede i stropove. Bio mu je to sedmi i posljednji patent koji je imao vrlo široku primjenu i potaknuo osnivanje brojnih poduzeća, a nije se radilo o zajedničkoj primjeni željeza i betona, već o pravome armiranom betonu. Na nosivu konstrukciju od lijevanih željeznih ili čeličnih stupova polagani su čelični I-profil između kojih su betonirani tanki svodovi od armiranog betona. Na svodove su ugrađivali beton s dodatkom šljake, zatim obični beton i kao završni sloj valjani beton, a čelik i svodove povezivao je armiranobetonski umetak uz I-profil nazvan Monierov klin.

U riječkoj je luci takav sustav stropova prvi put primijenjen baš 1893. kada su istodobno izgrađene tri zgrade – skladišta 9 i 10 na prednjem dijelu Orlandova gata i skladište 12 na Budimpeštanskom pristaništu. Orlandov gat nazvan je prema Franji Ksaveru Orlandu (1723. – 1784.), isusovcu te predavaču nautike

i matematike koji je 1754. u Trstu osnovao prvu javnu nautičku školu na Jadranu, a 1774. u Rijeci i privatnu. Sva su skladišta sagrađena prema Burgstallerovim projektima. Sličan su sustav Burgstaller i Celligoi primijenili još tri puta, i to 1894. na skladištima 5 i 6 izgrađenima na mjestu skladišta s istim brojevima koja su izgorjela u požaru i 1897. na skladištu 13. Od šest skladišta s tom konstrukcijom dva su (9 i 10) uništena tijekom bombardiranja krajem Drugoga svjetskog rata, dva su (5 i 6) srušena radi osuvremenjivanja luke i na njihovu je mjestu današnje skladište 7, a ostala su skladišta 12 i 13.

**Skladišta 12 i 13 osobito su važna jer su označila početak primjene armiranobetonskih konstrukcija na našim prostorima**

*Slobodna carinska skladišta, Carinarnica i Lučka kapetanija*

Nakon što su u luci Baroš srušena dotrajala historicistička skladišta, godine 1931. sagrađen je kompleks Slobodnih carinskih skladišta, Carinarnice i Lučke kapetanije. Za projektanta je izabran Milan Čalogović (1878. – 1945.) koji se

školovao u Tehničkoj visokoj školi u Budimpešti i koji je kao građevinski inženjer djelovao u Vukovaru i Rijeci. Bio je jedan od osnivača Tehničke visoke škole u Zagrebu i pionir u uporabi armiranobetonskih konstrukcija.

Tim se kompleksom trebao osigurati samostalan gospodarski uzlet sušačke luke nakon njezina odvajanja od Rijeke. Građevine su rani primjer primjene funkcionalističkog stila u Sušaku, a Čalogović je to postigao nizanjem balkona na katovima i povišenom rampom za prihvat tereta. Drugi je kat izgrađen 1938. i 1939., a cijela je konstrukcija kombinacija armiranobetonske konstrukcije i nosivih zidova od opeke sa specifičnim gljivastim stupovima koji su omogućivali spoj sa stropovima bez greda. To je prva takva konstrukcija u Rijeci.

U interijeru je posebno reprezentativan središnji hol carinarnice iznad koje se prostire djelomično ostakljena kupola. Pročelja su oblikovana u kombinaciji opeke i bijele žbuke. Dodatna je raščlanjenost građevine postignuta na južnom pročelju gdje je središnji dio istaknut tako što je smanjen i stupnjevito uvučen. Iako je riječ o građevini s prizemljem i dva kata, doima se niskom i izduženom. Longitudinalnost je postignuta dugim balkonima na središnjem uvučenom dijelu





Kompleks skladišta i carinarnice u luci Baroš



Detalj natkrivenog trijema ispred carinskih skladišta

i vijencem između dva kata kao dekorativnim detaljem južnog pročelja. Iako su uporabljeni dekorativni i konstrukcijski elementi karakteristični za historicizam i secesiju, prevladava utjecaj moderne kojim je obilježena cijela građevina. Taj su kompleks konzervatori svrstali u spomeničku baštinu prve kategorije.

#### Remontno brodogradilište Lazarus

Mađarsko je gospodarstvo u Rijeci poticalo i brodogradnju, osobito za potrebe ratne mornarice, ali i za izgradnju putničkih i trgovačkih brodova, a za to su bila nužna domaća poduzeća za izradu pomorske opreme te remont brodova i popravak strojeva. U siječnju 1896. na snagu je stupio novi zakon koji je predviđao velike povlastice i pomoć u gradnji brodova jer je brodogradnja u Rijeci trebala biti dio mađarskog izlaza na Jadran. U skladu s tim osnovano je brodogradilište *Cantieri e bacini Howaldt & Co* (današnji *3. maj*) koje je 1906. preuzeo budimpeštanski koncern *Ganz-Danubius*. Međutim, u takva se ugarska nastojanja izvrsno uklopilo i poduzetnik Josip Lazarus, inače inženjer, rodom iz Galicije. Nije zahtijevao subvencije, već samo odgovarajuću lokaciju u riječkoj luci. Dobio je koncesiju za prostor veličine 600 m<sup>2</sup> na početku riječkog lukobrana, i to na 60 godina. Prva se faza gradnje i opremanja radionica oteglala gotovo četiri godine, neovisno o povlašteno statusu poduzeća. Lazarus je tvornicu navodno podigao o vlastitom

trošku, ali mu je mađarska vlada bila obećala status privilegiranog gospodarstvenika.

#### Remontno je brodogradilište Lazarus bilo na početku riječkog lukobrana, a iz njega je nastalo današnje brodogradilište Viktor Lenac

Puni je naziv tvornice glasilo *Fabbrica macchine caldaie e piroscafi*, a puštena je u pogon 19. siječnja 1900. Proizvodila je sidra, lance, kotlove, manje strojeve i drugu brodsku opremu i bavila se popravcima brodskih strojeva. U škveru su

se obavljali manji zavari i remont brodova. Lazarusova tvrtka bila je poznata po brojnim tehnološkim inovacijama, primjerice po izgradnji strojeva na paru u Rijeci. O Lazarusovoj sposobnosti govori i to što je usporedno s riječkom tvornicom i škverom postao vlasnik obnovljenog brodogradilišta u Kraljevići i pokušao parirati mađarskom koncernu *Danubius*. No, godine 1905. u Lazarusovoj je tvornici buknuo požar, a nanosena šteta nije dopustila ponovni oporavak. Od nekadašnjega tvorničkog kompleksa ostala je samo radionica, a brodogradilišni poslovi sveli su se na remontne poslove na brodskim strojevima i drugoj brodskoj opremi. Lazarusova mehaničarska radionica bila je, uz Skullovu i Cussarovu, jedna od važ-



Jedna od rijetkih sačuvanih fotografija Remontnog brodogradilišta Lazarus



Detalj skladišta 41

njih u gradu, o čemu svjedoči i velik broj zaposlenih kovača, ljevača, kotlara, zakovičara i drugih. Radni uvjeti bili su veoma loši, kao i mjere zaštite i sigurnosti radnika, pa su i ozljede bile česte.

Nakon Prvoga svjetskog rata *Stabilimento Lazarus* nastavio je raditi kao manje remontno brodogradilište sa šezdeset zaposlenih. Iz tog će brodogradilišta 1948. nastati brodogradilište *Viktor Lenac*. Povećana je potražnja za većim i opsežnijim remontima brodova šezdesetih godina 20. st. potaknula preseljenje brodogradilišta u zaštićeni zaljev Martinšćica, udaljen dvije nautičke milje od središnjeg dijela riječke luke.

U korišćenju se riječkog lukobrana nekad nalazila neogotička građevina. Danas od cjelokupnog kompleksa, osim iscrpnih arhivskih nacrti i rijetkih slika, nije ništa sačuvano. Postojanje je tvornice bitno za razumijevanje nastanka sadašnjeg brodogradilišta *Viktor Lenac* u Martinšćici.

#### *Skladište 41*

Lučko skladište 41 smješteno na Senjskom pristaništu luke Baroš, istočno od Čalogovičevih skladišta, izgrađeno je početkom 20. st. za potrebe skladištenja drva. Na građevini je vidljiva jasna funkcionalnost, s velikim kvadratnim otvorima namijenjenim za utovar i istovar drva. Iako vanjšina upućuje na prizemlje i prvi kat, u unutrašnjosti se radi o jedinstvenom prostoru. Projektna dokumentacija

toga hangarskog tipa skladišta nije pronađena. Skladište 41 svrstano je u spomeničku baštinu treće kategorije.

#### *Općenito o riječkim skladištima*

Riječka su lučka skladišta projektirali i izveli vrhunski stručnjaci svoga doba. Uočljivi su ondašnji prevladavajući stilovi

– historicizam, secesija i moderna. Takve su građevine rijetkost u drugim europskim i svjetskim lukama. Posebno se to odnosi na skladišta 18 – 22 na Praškom pristaništu koja su međunarodna vrijednost. Ta su skladišta vrijedna i u nacionalnim i regionalnim okvirima zbog primjene armiranobetonskih konstrukcija. Ako se graditeljstvo riječke luke uspoređuje s graditeljstvom ostalih europskih luka, primjerice s najbližim Trstom, može se zaključiti da je Rijeka bila u višegodišnjem zaostatku jer je 16 godina poslije dobila željeznicu i prvo trajno lučko skladište. Ipak, u primjeni je armiranog betona Rijeka prestigla Trst jer je prva kompletna armiranobetonska višekatna građevina (skladište 17) izgrađena šest godina prije slične građevine u tršćanskoj luci. Uostalom, samo dvije godine prije izgrađena je jedna od najranijih sačuvanih armiranobetonskih zgrada u SAD-u – Edisonova armiranobetonska radnička kuća u Union Cityju (New Jersey) iz 1908. Također, kada se usporede riječke građevine sa sličnima u Genovi, Kopenhagenu, Malmöu, San Franciscu i Lisabonu, može



Pogled iz zraka na većinu lučkih skladišta



Dizalice izložene na riječkom lukobranu

se uočiti da su riječke građevine znatno bogatije dekorirane i da prema stilskim značajkama predstavljaju svjetsku vrijednost. No, u spomenutim i drugim gradovima povijesne su luke postala nova gradska središta i izlazi na more, nove gradske rive (*waterfront*), dok se za riječku luku to ne može reći s obzirom na to da su od riječke povijesne luke ostali samo njezini ostaci (od četrdesetak je građevina sačuvano samo njih devet, a većina ih je bila predviđena za rušenje). U doba opće zaštite, valorizacije i prenamjene povijesnih luka u cijelom svijetu ne može postojati ni jedan gospodarski ni planerski argument za takav tretman vrijednih nacionalnih i međunarodnih građevina.

### Ostali vrijedni lučki sadržaji

U pregledu smo vrijednih i zaštićenih sadržaja riječke luke neke ipak preskočili, ponajprije stoga jer nije riječ o sklađištima, a ponekad ni o građevinama.

To se ponajprije odnosi na lučke dizalice na riječkom lukobranu, ali i na ostale od kojih su neke još u uporabi. Mnoge su

postavljene početkom 20. stoljeća. To su uglavnom pokretne dizalice koje su se kretale po metalnim tračnicama duž gata i tako opsluživale brodove. Njihovi su proizvođači razni, poput češke *Škode* ili slovenske *Metalne*, i najčešće su beskorisne zbog promjene tehnologije pretovara. Najdojmljiviji su gorostasi tvrtke *Ganz* iz Budimpešte (proizvedeni 1948. i 1957.) koji su kao izložci smješteni na lukobranu, inače najomiljenijem riječkom šetalištu.

U luci Baroš do danas je očuvana jedna prava graditeljska rijetkost – pokretni željeznički most na Mrtvom kanalu. Most je izgrađen 1896., a pokraj njega je mala strojarnica za pokretanje. Konzervatori su zakretni most s pripadajućom kućicom vrednovali kao zaštićeno kulturno dobro kojemu je potrebna restauracija. To je inače jedini takav očuvani most na cijelom području.

U riječkoj luci postoje i mnoge lijepe i zaštićene reprezentativne zgrade koje su sastavni dio gradskog identiteta i spadaju među najljepše riječke palače. To se ponajprije odnosi na palaču Pomorskog gubernija Rijeka odnosno Kraljevske pomorske uprave (danas upravne zgrade *Luke Rijeka*) na negdašnjem gatu *Zichy*, a današnjem *De Franceschievom* gatu. *Valentino de Franceschi* bio je građevin-



Zakretni željeznički most na Mrtvom kanalu



Zgrada lučke uprave

ski inspektor u Rijeci na početku 19. st. i izradio je osnovni geodetski plan za luku Rijeka, a obavljao je i nadzor nad gradnjom kazališta *Adamić*.

Zgradu je u historicističkom stilu projektirao Jozsef Hubert (1846. – 1916.) prema zamisli inženjera Zambonija, a podignuta je 1885. na mjestu bivšega lučkog skladišta. U prizemlju je bio smješten muzej i akvarij s 36 bazena s morskim životinjama, u prizemlju su bile kancelarije za lučke urede i prostorije za lučke pilote te spremišta. Na prvom su se katu nalazile učionice nautičke škole, a na drugom katu rezidencija Kraljevske pomorske uprave i njezine pisarne i "zdravstvenica" (pomorski sanitet).

Svakako valja istaknuti i historicističku palaču mađarskoga Brodarskog društva *Adria* (Palazzo della Società marittima *Adria*) koja je simbol pomorske moći Rijeke, a današnje je sjedište *Jadrolinije*. U vrijeme je gradnje (1894. – 1897.) bila proglašavana za "najljepšu i najbogatiju zgradu u Rijeci". Takvu je ambiciju pokazalo parobrodarsko društvo *Adria*. Arhitektonsko rješenje ponudio je Franjo Matiasić, a golemo zdanje stavljeno je pod krov 1895.

Palaču u kojoj je sjedište *Jadrolinije* izgradilo je Brodarsko društvo *Adria*, a tijekom je gradnje proglašavana najljepšom i najbogatijom zgradom u Rijeci

Većinski je kapital za osnutak društva 1882. i gradnju primjerene upravne palače osigurala *Pesti Magyar Kereskedelmi Bank* (Peštanska mađarska komercijalna banka) u mađarsko-američkom vlasništvu. Narodžbu je za gradnju dobio mađarski arhitekt Vilmos Freund koji je prema zahtjevu naručitelja predložio četverokatnicu pravokutnog tlocrta s unutrašnjim galerijskim dvorištem. Predvidio je poslovne prostore (poštansko-telegrafske urede) u rustičnom prizemlju (s kolnim prolazom za dvorište), urede na prva dva kata te prostrane stambene prostore na preostala dva kata. Prema podacima i saznanjima, autorstvo projekata palače *Adria* nije sasvim jasno s

Palača *Adria* ili *Jadran* tijekom građenjaPogled s lukobrana na temeljito obnovljenu palaču *Adria* (*Jadran*)

Povijesno brod *Galeb* na stalnom vezu

obzirom da je dr. Radmila Matejčić u knjizi *Kako čitati grad* navela da je na natječaju odabran projekt prema nacrtima Francesca Mattiassija i uopće ne spominje Freunda. Gradnja odnosno radovi na konstrukciji nove rezdencije povjereni su arhitektu Giacomu Zammattiju, odnosno njegovu poduzeću. Gradnja je započela 1894., a zgrada je pod krovom bila već 1895. godine.

Palača ima dva pročelja. Jedno je okrenuto prema luci, drugo na suprotnu stranu, prema Jadranskom trgu i oba su nadahnuta renesansnom arhitekturom. Monumentalnost građevine naglašavaju barokni portali s kamenim kolonama, iznad kojih su skulpture. Na morskoj strani su skulpture kao alegorije pomorstva, odnosno kipovi kaptana, kormilara, strojara i peljara. Pročelje prema trgu nudi pogledu na alegorije kontinenta s kojima je kompanija održavala brodske linije. Lik Japanke predstavlja Aziju, lik Indijanke Ameriku, lik Egipćanke Afriku, a lik Islandanke Europu.

Uz brodogradnju i ribarstvo brodarstvo je do današnjih dana bilo jedna od osnovnih riječkih gospodarskih aktivnosti, pa je čuvanje pomorske i brodarske baštine važno za riječki identitet. To se ponajprije odnosi na brod *Galeb* koji je već godinama stalno usidren u luci Baroš. Taj je brod izgrađen 1938. u brodogradilištu *Ansaldo* u Genovi i bio je jedan od četiriju brodova koji su građeni za talijansku kompaniju *Regia Azienda Monopol Banane (RAMB)*. Potopljen je u riječkoj luci 1944., a 1949. izvučen je iz

mora i rekonstruiran te pod nazivom *Galeb* kao školski brod uvršten u sastav ondašnje Jugoslavenske ratne mornarice. U riječkom *Brodoprojekt*u prenamijenjen je u Titovu rezidenciju i brod je u prvu tzv. misiju mira krenuo 1953. godine. Najviše je njegovih putovanja bilo vezano uz Pokret nesvrstanosti. Krajem 2007. Grad je Rijeka kao njegov privremeni skrbnik iskoristio pravo prvokupa i tako postao vlasnik tog kulturnog dobra.

O riječkoj pomorskoj tradiciji od 2005. svjedoči i brod *Uragan*, izgrađen vjerojatno krajem 19. st. u Hamburgu. Godinama je prevozio građevni materijal potreban za obnovu teško stradale luke, a potom je služio za raznorazne namjene, od istraživanja podmorja do scenografije u filmovima. Prve su radove na njegovoj obnovi izvodili volonteri riječkoga Pomorskog fakulteta, a Gradsko je poglavarstvo njegovu temeljitu obnovu povjeralo *3 maju*. Dugo je bio pokraj upravne zgrade tvrtke *Luka Rijeka*, a odnedavno je na lukobranu, ne zna se privremeno ili trajno.

U riječkog su luci trajno vezana još tri broda. To su negdašnji putnički brodovi iz flote *Jadrolinije* i *Lošinjske plovidbe*, koji su sada dio riječke turističke i ugostiteljske ponude. Brod *Nina II* (bivši *Osijek*, izgrađen 1955. u Puli) noćni je klub i *buffet*, a brod *Arka Fiumana* (bivši *Punač*, sagrađen 1966. u Puli) restoran. Uz putničku je obalu vezan i brod *Marina* (bivši *Kronprincessen Ingrid*, izgrađen 1936. u Frederikshavnu, u Danskoj) koji je preuređen u ugostiteljski objekt i hotel (botel).

Brod *Uragan* na riječkom lukobranu

## Umjesto zaključka

Grad Rijeka u svom lučkom dijelu ima vrlo vrijedne sadržaje koji su i građanima i posjetiteljima Rijeke vrlo slabo poznati, ali najčešće i nedostupni, unatoč tome što su mnogi izvan funkcije zbog zatvorenoga lučkoga carinskog i transportnog režima. Pomalo zabrinjava da uopće ne postoji ni ideja ni vizija kako bi se ti vrijedni primjerci industrijske baštine mogli iskoristiti za razvoj grada i za odgovarajuće kulturne ili zabavne sadržaje. Možda nešto promijeniti činjenica da je Rijeka ušla među četiri hrvatska grada (ostali su Pula, Dubrovnik i Osijek) koja kandidiraju za europsku prijestolnicu kulture 2020. godine.

- [1] Žic, I.: Povijest riječke luke, <http://www.lokalpatriotri-rijeka.com/forum/viewtopic.php?f=86&t=1710>
- [2] Rotim Malvić, J.: Lučka skladišta, u: Riječka luka – povijest, izgradnja, promet, Muzej grada Rijeke, Rijeka, 2001.
- [3] Palinić, N.: Povijesna skladišta riječke luke kao nacionalni i internacionalni unikum industrijske arhitekture, Zbornik I. međunarodne konferencije u povodu 150. obljetnice tvornice torpeda u Rijeci i očuvanja riječke industrijske baštine, 391-413, 2005.
- [4] Palinić, N.: Povijesna skladišta riječke luke, *Sušačka revija*, 42-43, 27-40, (2003.) <http://www.klub-susacana.hr/revija/clanak.asp?Num=42-43&C=6>
- [5] Palinić, N.: Rane armiranobetonske konstrukcije u riječkoj luci, *Građevinar* 61 (2009) 5, 435-444
- [6] Lozzi Barković, J.: Građevine povijesno-prometnog značenja u Sušaku – važnome prometnom raskrižju u razdoblju između dvaju ratova, III. međunarodna konferencija o industrijskoj baštini, Pro Torpedo, Rijeka, 2007.
- [7] Lukežić, I., Lazarusovo brodogradilište, *Sušačka revija*, II., br. 5, (1994).
- [8] Rotim-Malvić, J.: Industrija, u: Arhitektura secesije u Rijeci, MMSU, Rijeka, 2007.
- [9] Glavočić, D.: Riječke bitve, *Sušačka revija*, XII., br. 46/47, (2004)