

Obnova riječke luke nakon Drugog svjetskog rata

Plišić, Matea

Master's thesis / Diplomski rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Rijeka, Faculty of Humanities and Social Sciences / Sveučilište u Rijeci, Filozofski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:186:544207>

Rights / Prava: [Attribution 4.0 International](#)/[Imenovanje 4.0 međunarodna](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-28**



Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Humanities and Social Sciences - FHSSRI Repository](#)



SVEUČILIŠTE U RIJECI
FILOZOFSKI FAKULTET

MATEA Plišić

OBNOVA RIJEČKE LUKE NAKON DRUGOG SVJETSKOG RATA
RECONSTRUCTION OF THE PORT OF RIJEKA AFTER THE SECOND
WORLD WAR

Diplomski rad

Rijeka, 2024.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
FILOZOFSKI FAKULTET
Odsjek za povijest

Matea Plišić

Obnova riječke luke nakon Drugog svjetskog rata

Diplomski rad

JMBAG: 0009084798

Diplomski studiji: Povijest i interpretacija baštine / Povijest umjetnosti

Mentor: doc. dr. sc. Andrea Roknić Bežanić

Rijeka, 2024.

IZJAVA O AUTORSTVU DIPLOMSKOGA RADA

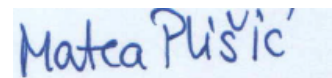
Ja **Matea Plišić** ovim potvrđujem da sam osobno napisala **diplomski rad** pod naslovom

Obnova riječke luke nakon Drugog svjetskog rata

i da sam njegova autorica.

Svi dijelovi rada, podaci ili ideje koje su u radu citirane ili se temelje na drugim izvorima (mrežni izvori, udžbenici, knjige, znanstveni, stručni članci i sl.) u radu su jasno označeni kao takvi te su navedeni u popisu literature.

Matea Plišić

A blue rectangular stamp containing the handwritten name "Matea Plišić" in blue ink.

Rijeka, rujan 2024.

Sažetak

U radu se analizom arhivskih fondova: „Inspektorat pomorstva Vojne uprave Jugoslavenske armije za Julijsku krajinu, Istru, Rijeku i Slovensko primorje (VUJA) – Rijeka (1945. – 1947.)“ te „Gradski narodni odbor Rijeka (1945. -1947.)“ proučava djelovanje Inspektorata pomorstva, tijela Vojne uprave Jugoslavenske armije u poslijeratnoj obnovi riječke luke. Cilj rada je prikazati na koji se način riječka luka, dio zone B, obnavljala pod Inspektoratom pomorstva od njegove uspostave u rujnu 1945. do likvidacije u ožujku 1947. godine. Nakon povijesnog konteksta kraja Drugog svjetskog rata u Rijeci, s posebnim naglaskom na prve poslijeratne mjesecima i ratnu štetu, rad analizira obnovu jednog od ključnih gospodarskih faktora Rijeke, luku. Opisane su i analizirane specifičnosti obnove pod vojnom upravom, ali i problemi koji su se pojavljivali. Tema promjene naziva imena gatova, obala, pristaništa i lukobrana te medijski angažman, novac neki su od aspekata kojima se nastoji prikazati mikrorazina obnove kao dio makropitanja, odnosno pitanja pripojenja Rijeke ostatku Jugoslavije i sjedinjenju sa Sušakom. Konkretnim postupcima Inspektorat je podupirao ideju sjedinjenja Rijeka s ostatkom Jugoslavije i prije službenog potpisivanja Pariškog mirovnog ugovora 1947. godine.

Ključne riječi: Rijeka, luka, Drugi svjetski rat, obnova, Inspektorat pomorstva Vojne uprave JA za Julijsku krajinu, Istru, Rijeku i Slovensko primorje, 1945. -1947.

Summary

This thesis examines the activity of the Maritime Inspectorate, a body of the Military Administration of the Yugoslav Army in the post-war reconstruction of the port of Rijeka, through the analysis of archival funds: “Inspektorat pomorstva Vojne uprave Jugoslavenske armije za Julijsku krajinu, Istru, Rijeku i Slovensko primorje (VUJA) – Rijeka (1945. – 1947.)” and “Gradski narodni odbor Rijeka (1945. -1947.)”. The aim of this thesis is to show how the port of Rijeka, part of zone B, was restored under the Maritime Inspectorate from its establishment in September 1945 until its liquidation in March 1947. After the historical context of the end of the Second World War in Rijeka, with special emphasis on the first post-war months and war damage, the thesis analyzes the restoration of one of the key economic factors

of the port Rijeka. The specifics of the reconstruction under the military administration are described and analyzed, as well as the problems that arose. The topic of changing the names of piers, banks and breakwaters and media engagement and money are some of the aspects that try to show the micro-level of reconstruction as part of the macro-issue, that is, the issue of joining Rijeka to the rest of Yugoslavia and unification with Sušak. The Inspectorate supported the idea of uniting Rijeka with the rest of Yugoslavia with specific procedures even before the official signing of the Paris Peace Treaty in 1947.

Key words: Rijeka, port, World War II, reconstruction, Maritime Inspectorate of the Military Administration of the Yugoslav Army for the Julian Territory, Istria, Rijeka and the Slovenian Littoral, 1945. – 1947.

Sadržaj

1. UVOD	1
1.1. Tema, istraživački problem i cilj istraživanja	1
1.2. Izvori i historiografija	2
1.2.1. Izvori	2
1.2.2. Literatura i historiografija	3
2. RIJEKA KRAJEM I NAKON DRUGOG SVJETSKOG RATA	5
2.1. Ratna šteta u riječkoj luci	8
3. INSPEKTORAT POMORSTVA VOJNE UPRAVE JUGOSLAVENSKE ARMIJE ZA JULIJSKU KRAJINU, ISTRU, RIJEKU I SLOVENSKO PRIMORJE RIJEKA	13
4. OBNOVA RIJEČKE LUKE	19
4.1. Dobrovoljni radnici na obnovi luke	24
4.1.1. Ronioci	28
4.2. Građevna i druga poduzeća	33
4.3. Uprava Ujedinjenih naroda za pomoć i obnovu	39
5. TEŽNJA ZA SJEDINJENJEM RIJEKE S OSTATKOM JUGOSLAVIJE	40
5.1. Mediji, tisak i dopisi	41
5.2. „Novi“ novac za zonu B	42
5.3. Nazivi obala, gatova i pristaništa	44
6. ZAKLJUČAK	48
POPIS KRATICA	49
POPIS IZVORA I LITERATURE	50
POPIS ILUSTRACIJA	55

1. UVOD

1.1. Tema, istraživački problem i cilj istraživanja

Ulaskom jedinica Jugoslavenske armije (JA) u grad Rijeku, 3. svibnja 1945. godine, grad je bio oslobođen, ali ne i formalno – pravno priključen Demokratskoj Federativnoj Jugoslaviji (DFJ) kao što je to bio slučaj s ostalim gradovima i mjestima. Grad na zapadnoj obali Rječine, morao je još gotovo dvije godine pričekati na priključenje ostatku Jugoslavije. Tih godina vođena je još jedna borba za grad, ona diplomatska. No, osim pitanja pripadnosti Rijeke po okončanju Drugog svjetskog rata ostalo je otvoreno i pitanje kome će se priključiti čitava Julijska Krajina. Sporno područje postalo je jedno od istaknutijih međunarodnih pitanja o razgraničenju, u ovom slučaju između Italije i novoosnovane Demokratske Federativne Jugoslavije¹. Potpisivanjem dvaju sporazuma u ljeto 1945. godine sporna područja podijeljena su u dvije operativne zone, zonu A i zonu B. Rijeka je postala dio zone B kojom je upravljala privremena vojna uprava, točnije Vojna uprava jugoslavenske armije (VUJA) sa sjedištem u Opatiji. Pored politički složene situacije ratna šteta koja je Rijeku zatekla po oslobođenju bila je goruće pitanje i problem grada. Saveznička bombardiranja i polaganje mina u riječki bazen Rijeku je, krajem Drugog svjetskog rata, pretvorilo u ruševan grad. Velika ratna razaranja ostavila su grad bez osnovnih infrastrukturnih i stambenih objekata. Takvo stanje dovelo je do žurnog reagiranja od strane Vojne uprave JA i Gradskog narodnog odbora Rijeke (GNOR).

Iz šire tema poslijeratne Rijeke proizlazi uža tema obnove riječke luke samim time i istraživački problem, a koji se tiče utjecaja provizorne zone B na samu obnovu jedne od ključnih jugoslavenskih luka. Točnije, cilj diplomskog rada pod naslovom „Obnova riječke luke nakon Drugog svjetskog rata“ je analiza djelovanje Inspektorata pomorstva, tijela Vojne uprave JA, u obnovi riječke luke od njegova osnivanja u rujnu 1945. do likvidacije istoga u ožujku 1947. godine. Nastojat će se dokazati kako je poslijeratna obnova riječke luke na lokalnoj razini značila osposobljavanje i obnovu dijela riječke infrastrukture dok je na makrorazini, obnova luke predstavljala element koji je poslijeratnih godina išao u prilog realizaciji želje jugoslavenskih vlasti za formalnim priključenjem Rijeke ostatku Jugoslavije. U radu se

¹ Novoosnovana Demokratska Federativna Jugoslavija službeno je proglašena 10. kolovoza 1945. godine. Po održanim izborima krajem studenoga 1945. DFJ postaje Federativna Narodna Republika Jugoslavija. Darko Dukovski, *Povijest Srednje i Jugoistočne Europe 19. i 20. stoljeća*, II dio (Zagreb: Aliena, 2005.), str. 236, 237.; Hrvoje Matković, *Povijest Jugoslavije (1918 – 1991): hrvatski pregled* (Zagreb: Naklada Pavičić, 1998.), str. 280.

korištenjem induktivne, deduktivne te metode analize nastoji dati odgovore na neka od istraživačkih pitanja:

Tko je rukovodio obnovom luke? Tko je sudjelovao u obnovi riječke luke? Je li Vojna uprava JA i na koji način obnovom luke nastojala ubrzati proces priključenja Rijeke Jugoslaviji?

Problemi koji su se pojavili tijekom istraživanja bili su vezani uz brojčano malo jedinica literature koja se uže bavi ovom temom te djelomično dislociranom arhivsko gradivo, a koje se čuva u Arhivu Jugoslavije u Beogradu u fondu Ministarstvo pomorstva Vlade FNRJ te za potrebe pisanja ovog rada nije korišteno.

1.2. Izvori i historiografija

1.2.1. Izvori

U istraživanju teme obnove riječke luke od 1945. do 1947. godine korišteni su arhivski fondovi Državnog arhiva u Rijeci, „Inspektorat pomorstva Vojne uprave Jugoslavenske armije za Julijsku krajinu, Istru, Rijeku i Slovensko primorje (VUJA) – Rijeka (1945. – 1947.)“, (dalje: HR – DARI – 349, IP) te fond „Gradski narodni odbor Rijeka (1945. – 1947.)“, (dalje: HR – DARI – 323, GNOR).

Građa arhivskog fonda „Inspektorat pomorstva Vojne uprave Jugoslavenske armije za Julijsku krajinu, Istru, Rijeku i Slovensko primorje (VUJA) – Rijeka (1945. – 1947.)“ djelomično je sačuvana, a čini je trinaest knjiga te dvadeset i jedna kutija spisa. Gradivo je pisano uglavnom hrvatskim, slovenskim te u manjoj mjeri talijanskim jezikom na latiničnom pismu. Manji broj spisa pisan je srpskim jezikom na ćirilicnom pismu. Većina spisa pisana je pisaćom mašinom, a tek pojedini rukopisom. Gradivo odgovara vremenskom rasponu djelovanja Inspektorata pomorstva od 1. rujna 1945. do 2. ožujka 1947. godine.

Građa arhivskog fonda „Gradski narodni odbor Rijeka (1945. – 1947.)“ čini djelomično sačuvano gradivo koje objedinjuje spise dvaju stvaraoca, Gradskog narodnooslobodilačkog odbora Rijeka te Gradskog narodnog odbora Rijeka. Gradivo je pisano hrvatskim i talijanskim jezikom na latiničnom pismu izuzev manjeg broja spisa pisanih na ćirilicnom pismu. Fond čini dvadeset i šest knjiga te spisi, kronološki, podijeljeni u sto i dvadeset kutija.

Osim arhivskog gradiva u radu je konzultiran onodobni tisak, točnije listovi: „Primorski vjesnik: glasilo narodno – oslobodilačkog pokreta u Hrvatskom primorju“ (dalje: PV)², „Glas Istre: glasilo jedinstvene narodno – oslobodilačke fronte za Istru“ (dalje: GI)³, „Službeni list Demokratske Federativne Jugoslavije“ (dalje: SL DFJ) te časopis „Pomorstvo: poučno – zabavni časopis za propagandu mora i unaprjeđenja pomorske privrede“ (dalje: Pomorstvo). Osim dnevnih i tjednih tiskovina u radu su korišteni „Pomorski godišnjak za godine 1941 – 1951.“ tiskan u Beogradu kao godišnjak Ministarstva pomorstva FNRJ te „Pomorski zbornik Društva za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije“ tiskan u Rijeci. Stručne analize stanja poslijeratne luke i izvještaje o obnovi osim iz ranije navedenih izvora moguće je analizirati iz pisanja brojnih inženjera i djelatnika pomorske privrede koji su objavljeni u prva dva toma „Pomorskog zbornika: Povodom 20-godišnjice dana mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942-1962.“ izdavača Jugoslovensku akademiju znanosti i umetnosti u Zagrebu. Među navedenim stručnjacima potrebno je istaknuti Radojcu Frana Barbalića, koji je tijekom života stvorio pozamašan opus raznovrsnih tema iz domene povijesti pomorstva. Upravo u navedenim izdanjima Barbalić je često izvještavao o poslijeratnoj pomorskoj privredi. Činjenica da je i sam radio u Inspektoratu pomorstva Vojne uprave JA (1945. – 1947.)⁴ Barbalića smješta u najstručnije znanstvenike koji su se bavili poviješću poslijeratne obnove pomorske privrede Rijeke i okolice.⁵

1.2.2. Literatura i historiografija

Sveučilišni udžbenici, stručni i znanstveni radovi te stručna literatura uglavnom analizira kronološki tijek Drugog svjetskog rata u zapadnoj Hrvatskoj, no tek pojedini posvećuju poglavlja analizi poslijeratne Rijeke. Izuzetak je manji broj radova kao što je neobjavljena doktorska disertacija pod naslovom „Rijeka od oslobođenja 1945. do Pariškog mirovnog ugovora 1947. godine“ autorice doc. dr. sc. Andree Roknić Bežanić kao i članak „Uspostava i

² „Primorski vjesnik“ izlazio je od svibnja 1943. do 1. ožujka 1947. godine kada mijenja ime u „Riječki list“. List je brojao uglavnom između četiri i osam listova. Neke od rubrika su bile: Kratke vijesti, Kroz Hrvatsko primorje, Razne vijesti iz svijeta, Kroz našu zemlju, Mali oglasnik i Obavijesti. List se u početku mogao kupiti za 5 kuna, a potom je cijena rasla i do 30 kuna odnosno 3 lire.

³ „Glas Istre“ izlazio je počeo izlaziti od srpnja/kolovoza 1943. godine. Tijekom godina izlaženja „Glas Istre“ izlazio je kao mjesečnik, tjednik i dnevne novine. Neke od rubrika poslijeratnog „Glasa Istre“ su: Iz naše kulturne povijesti, Franina i Jurina te različito naslovljene vijesti iz Istre i Jugoslavije.

⁴ Radojica F. Barbalić se spominje kao jedan od činovnika Inspektorata pomorstva. Kao istaknuti radnik dobio je i novčanu nagradu za svoj rad. HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 17, br. 1280/46

⁵ Hrvatska tehnička enciklopedija, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, s.v. Barbalić, Radojica Fran, URL: <https://tehnika.lzmk.hr/barbalic-radojica/> (10. 6. 2024.)

organizacija civilnih i vojnih vlasti u poslijeratnoj Rijeci“ istoimene autorice. Roknić Bežanić detaljno analizira stanje u Rijeci u razdoblju od oslobođenja grada do Pariškog mirovnog ugovora 1947. godine. Autorica analizira političke, gospodarske i ine aspekte poslijeratne Rijeke izuzev pomorske privrede koju tek dijelom spominje. U nedavno objavljenom doktorskoj disertaciji dr. sc. Vedran Dukovski bavi se temom „Vojna uprava JA i gospodarske prilike u hrvatskom dijelu Istre od 1945. do 1947. godine“. Iako je fokus doktorata na Istri Dukovski također tek spominje postojanje tijela koja su bila nadležna za poslijeratnu pomorsku privredu. Pored spomenutih doktorskih disertacija u članku prof. dr. sc. Željka Bartulovića „Iz pravno-pomorske povijesti Rijeke i Sušaka“ u završnom poglavlju ukratko se može čitati o tijelima pomorske privrede nakon Drugog svjetskog rata u Rijeci i Sušaku. Svakako se i danas ključnim izvorom za proučavanje poslijeratne pomorske privrede u Rijeci smatra članak „Pomorsko – upravna služba od oslobođenja do danas“ autora Radojice F. Brabalića.⁶

Od recentnijih radova koji se tematski bave riječkom lukom ističu se izvorni znanstveni rad „Rekonstrukcija putničke luke i uređenje obale Riva u Rijeci od 1945. do 1960. godine“ autorice dr. sc. Lidije Butković Mićin. Butković Mićin u prvom dijelu članka donosi kraći povijesni kontekst poslijeratnog stanja u riječkoj luci, a potom se detaljno bavi putničkim dijelom luke čijoj se obnovi pristupa prema prioritetu, kasnije od trgovačkog dijela luke. Butković Mićin kao viša asistentica na Odjelu za povijest umjetnosti Sveučilišta u Zadru riječkom lukom bavi se s povijesno umjetničkog stajališta. O riječkoj luci uglavnom s ciljem istraživanja povijesnih lučkih skladišta radove je publicirala dr. sc. Nana Palinić. Trenutno najsvēobuhvatniji historiografski pregled riječke luke od njene uspostave do suvremene povijesti sadrži monografija „Riječka luka: povijest, izgradnja, promet“ izdana po održanoj istoimenoj izložbi u Muzeju grada Rijeke 2001. godine. Isti izdavač nekoliko godina kasnije izdao je knjigu „Rijeka – sjećamo se“ autora Mladena Grgurića. Knjiga, popraćena velikim brojem fotografija, analizira poslijeratno stanje u Rijeci. Temom poslijeratne luke bavila se dr. sc. Brigitte le Normand, no njen se članak bavi riječkom lukom od 1947. kada je ona i službeno postala dio Federativne Narodne Republike Jugoslavije. Detaljnijih historiografskih djela o riječkoj luci u razdoblju od završetka Drugog svjetskog rata do potpisivanja Pariškog mirovnog ugovora u veljači 1947. nema.

⁶ Radojica Fran Barbalić, „Pomorsko – upravna služba od oslobođenja do danas“, u: *Pomorski zbornik: povodom 20- godišnjice dana mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942 – 1963.* (Zagreb: JAZU, 1962.), str. 1175-1181.

2. RIJEKA KRAJEM I NAKON DRUGOG SVJETSKOG RATA

U zadnjim mjesecima Drugog svjetskog rata došlo je do reorganizacije Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije (NOVJ). Točnije, Josip Broz Tito je 1. ožujka 1945. godine donio Naredbu kojom su jedinice NOVJ preimenovane u Jugoslavensku armiju (JA), a Mornarica NOVJ je preimenovana u Jugoslavensku mornaricu. Prema reorganizaciji snaga JA je bila podijeljena na četiri armije od kojih je Četvrta armija JA pod nadležnošću imala područje Dalmacije, Like, Gorskog Kotara, Hrvatskog primorja, Istre i jugoistočne Slovenije. Četvrta armija JA osnovana je 2. ožujka, a za komandanta je postavljen general – potpukovnik Petar Drapšin.⁷ Mornarica je također bila reorganizirana u tri komande od kojih je za Rijeku bila nadležna Pomorska komanda sjevernog Jadrana.⁸

Nakon preinaka u JA jedinice Četvrta armije i Jugoslavenska mornarica zajedno su od kraja travnja do početka svibnja 1945. intenzivno radile na oslobađanju dijelova Sjevernog hrvatskog primorja⁹. Tijekom navedenog perioda redom su oslobođeni Karlobag, Senj, Novi Vinodolski, Selce, Crikvenica, Kraljevica, Bakar, Kvarnerski otoci, a 21. travnja Sušak.¹⁰ No, ulaskom Četvrte armije JA u zapadni dio današnje Rijeke, 3. svibnja 1945. godine, iako oslobođen grad nije međunarodnopravno pripojen Demokratskoj Federativnoj Jugoslaviji. Do potpisivanja Pariškog mirovnog ugovora između FNRJ i Italije, 10. veljače 1947., grad i luka nisu bili dio NR Hrvatske, tj. Jugoslavije.¹¹

Prema međunarodnom pravu oslobođeno granično područje između Italije i DFJ nije priključeno Jugoslaviji već je postalo sporno pitanje o poslijeratnom razgraničenju. Talijanska

⁷ Antun Giron, *Riječka bitka* (Rijeka: Muzej narodne revolucije Rijeka, 1985.), str. 20.; *Povijest Rijeke*, ur. Danilo Klen, (Rijeka: Skupština općine Rijeka, 1988.), str. 374 – 375.

⁸ Antun Giron, n. dj., str. 17.

⁹ Prema Hrvatskoj enciklopediji pojam Sjeverno hrvatsko primorje koristio kao geografski naziv za dio koji je „obuhvaćao Istru i Hrvatsko primorje u tradicionalnom smislu“ jer se naziv Hrvatsko primorje odnosio na „cjelokupni priobalni pojas u granicama Hrvatske“. Hrvatska enciklopedija, URL: <https://www.enciklopedija.hr/clanak/hrvatsko-primorje> (10. 8. 2024.)

¹⁰ Vinko Antić, „Oslobođenje Hrvatskog primorja, Rijeke i Istre: o 20-godišnjici oslobođenja (1945 – 1965.)“, u: *Pomorski zbornik društva za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije*, knj. 3. (Zadar: Društvo za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije, 1965.), str. 42-43.; Antun Giron, n. dj., str. 46-48.; Vitomir Grbac, „Oslobođenje Hrvatskog primorja 1945. godine“, *Dometi: časopis za kulturu i društvena pitanja*, God. 8 (1975.), br. 5-7, str. 37.; Petar Strčić, „Dokumenti o bitki za Rijeku 1945. godine“, *Dometi: kultura, književnost, društvena pitanja*, God. 3 (1970.), br. 3-4, str. 98-90.

¹¹ Mirovni ugovor potpisan je 10. veljače, a na snagu je stupio 15. rujna 1947. (Budislav Vukas, ml., „Državnopravni položaj grada Rijeke od 1945. do Osimskih sporazuma 1975. godine“, u: *Prva riječka hrvatska gimnazija (1627. – 2007.)*, (Rijeka: Prva riječka hrvatska gimnazija, 2007.), str. 80; Antun Giron, *Zapadna Hrvatska u Drugom svjetskom ratu* (Rijeka: Adamić, 2004.), str. 418-423. O sjedinjenju Rijeke i Sušaka u jedan grad vidi: Sabrina Žigo, *Sušak-Rijeka 1948. : Borderline* (Rijeka: Muzej grada Rijeke, 2020.)

je država povijesno - pravno imala pravo na navedene prostore temeljem ranijih sporazuma.¹² Za Rijeku to su bili Rapalski ugovor iz 1930. i Rimski pakt iz 1924. godine. No, međunarodni pritiska, u lipnju 1945. godine, doveo je do potpisivanja dvaju sporazuma kojima je između vlada Velike Britanije i Sjedinjenih Američkih Država te Jugoslavije, s druge strane, došlo do privremenog rješenja po pitanju graničnih područja između DFJ i Italije. Vojnim sporazumom, poznatim kao Beogradski sporazum, od 9. lipnja 1945., sporno je područje podijeljeno u dvije okupacijske zone. Sporazumom je granično područje podijeljeno na zonu A i zonu B, a dijelila ih je demarkacijska linija poznata kao „Morganova linija“. Prema Beogradskom sporazumu jugoslavenska vojska morala se povući zapadno od demarkacijske linije i iz Pule, što je i učinila 12. lipnja.¹³ Potpisivanje Devinskog sporazuma, od 20. lipnja, potvrđen je Beogradski sporazum te su detaljno utvrđena načela okupacijskih zona.¹⁴ Zona A našla se pod savezničkom vojnom i civilnom upravom, a obuhvaćala je tri administrativne cjeline: tršćansko i goričko područja te općinu Pula. Grad Rijeka te ostatak područja istočno od „Morganove linije“ pripali su Zoni B odnosno najvišem upravnom organu zone, Vojnoj upravu JA sa sjedištem u Opatiji.¹⁵

Iako je Naredbom vrhovnog komandanta JA maršala Josipa Broza Tita br. 218, od 23. lipnja 1945., uspostavljena Vojna uprava JA za Julijsku Krajinu¹⁶, Istru, Rijeku i Slovensko Primorje¹⁷ prema istoj Naredbi ostali su djelovati narodni odbori, za Istru NOO, za Rijeku GNOO i Pokrajinski NOO za Slovensko Primorje.¹⁸ Gradski NO Rijeka u suradnji s tijelima Vojne uprave JA, na čelu s Većeslavom Vecom Holjevcem, radili su na poslijeratnoj obnovi Rijeke. Oko dva mjeseca od svibnja do srpnja 1945. u Rijeci je djelovala Komanda grada Rijeke koju je po ukidanju zamijenila već spomenuta Vojna uprava JA i Gradski NO Rijeka.¹⁹ Kao

¹² Budislav Vukas, ml., „Državnopravni položaj grada Rijeke od 1945. do Osimskih sporazuma 1975. godine“, u: *Prva riječka hrvatska gimnazija (1627. – 2007.)*, (Rijeka: Prva riječka hrvatska gimnazija, 2007.), str. 76

¹³ Budislav Vukas, ml., „Državnopravni položaj grada Rijeke od 1945. do Osimskih sporazuma 1975. godine“, u: *Prva riječka hrvatska gimnazija (1627. – 2007.)*, (Rijeka: Prva riječka hrvatska gimnazija, 2007.), str. 76; Darko Dukovski, *Rat i mir istarski: model povijesne prijelomnice (1943. – 1955.)*, (Pula: C.A.S.H, [2001.]), str. 171.

¹⁴ HR – DARI – 349, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 6, br. 698/46; Zdenko Radelić, *Hrvatska u Jugoslaviji 1945. – 1991.: od zajedništva do razlaza*, (Zagreb: Hrvatski institut za povijest, 2006.), str. 137.; Ivo Goldstein, *Hrvatska: 1918 – 2008*. (Zagreb: Europress holding- Novi Liber 2008.), str. 438.; Goran Moravček, *Rijeka: između mita i povijesti* (Rijeka: Adamić, 2006.), str. 132-133.; Mladen Grgić, *Mirovni ugovor između FNRJ i Italije: Pariz 1947.* (Rijeka: Muzej grada rijeke, 2007.), str. 48.

¹⁵ Vedran Dukovski, *Vojna uprava jugoslavenske armije i gospodarske prilike u hrvatskome dijelu Istre 1945. – 1947.*, doktorski rad, (Zagreb: 2023.), str. 73-75.

¹⁶ VUJA je bila najviši upravni i sudski organ Zone B. VOJA je imala zadaću nadgledanja provođenja Devinskog sporazuma kao i onog između vlade Jugoslavije, SAD-a i Engleske. Uz navedeno VUJA je imala ovlast donošenja odluka i naredbi vezanih uz gospodarstva i društvenog života Zone B te usklađivala rad narodnih odbora Istra i Juraj Hrženjak, *Istra i Slovensko primorje : borba za slobodu kroz vjekove* (Beograd: Rad, 1952.), str. 613.

¹⁷ „Naredba Vojne uprave J.A. za Julijsku krajinu, Istru, Rijeku i Slovensko Primorje o osnivanju inspektorata željeznica sa sjedištem u Rijeci“, u: GI, God 3 (1945), br. 79, 23. kolovoza 1945, str. 1.

¹⁸ Juraj Hrženjak, *n. dj.*, 612.; „Naredba vrhovnog komandanta Jugoslavije“, u: PV, God 3 (1945), br. 166, str. 1.

¹⁹ Andrea Roknić, „Uspostava i organizacija civilnih i vojnih vlasti u poslijeratnoj Rijeci“, *Časopis za povijest Zapadne Hrvatske*, God. 6. i 7 (2012), str. 168.

sastavni dio zone B Rijeka je bila administrativno odvojena od Jugoslavije te se riječki bazen od rujna 1945. našao pod upravom Inspektorata pomorstva Vojne uprave JA za Istru, Rijeku i Slovensko primorje.²⁰ Obnova riječkog (i sušačkog) bazena prepoznata je kao nužna od strane narodne vlasti stoga je Ministarstvo saobraćaja rješenjem od 18. siječnja 1946. tražilo da se svakoga mjeseca do sedmog dana u mjesecu u Beograd dostave mjesečni izvještaji o obnovi luka.²¹

Iako je prema Haškoj Konvenciji o zakonima i običajima nakon rata za područje Rijeke i dalje vrijedilo talijansko pravo djelovanje Gradskog NO Rijeka i Vojne uprave JA baziralo se na jugoslavenskom pravu.²² Predsjedništvo Antifašističkog vijeća narodnog oslobođenja Jugoslavije (AVNOJ), 23. srpnja 1945.²³ godine, je na sjednici održanoj u Beogradu usvojio Zakon o stavljanju plovnih objekata, brodogradilišta, luka i pristaništa na moru pod upravu saveznog Ministarstva saobraćaja, a koji je potom bio objavljen u Službenom listu DFJ.²⁴ U članku 3. Zakona stoji: „Sve jugoslavenske luke i pristaništa, kao i one luke i pristaništa koja se nalaze ili se budu nalazile pod vlašću Demokratske Federativne Jugoslavije stavljaju se, ukoliko do sada nisu bila pod upravom Ministarstva saobraćaja Demokratske federativne Jugoslavije, pod njegovu upravu.“²⁵ Dok je nadležnost nad Rijekom i riječkim bazenom imala Vojna uprava JA, nadležnost nad sušačkim bazenom imalo je Ministarstvo saobraćaja DFJ. Točnije, nadležnost je imalo tijelo pod nazivom Glavna uprava pomorstva²⁶ koja je bila glavna instancija u pomorstvu, a nakon njena ukidanja, 1946., sušačka luka došla je pod nadležnost novoosnovanog Ministarstva pomorstva.²⁷ Ministarstvo pomorstva osnovano je 1. veljače 1946. te su, po osnivanju, u nadležnost navedenog ministarstva prešli svi poslovi vezani uz

²⁰ Damir Drinković, *n. dj.*, 1549.; Obnova i izgradnja poslije oslobođenja, u: *Istra i Slovensko primorje* (Sarajevo: Muzej narodne revolucije u Sarajevu, 1954.), str. 97.

²¹ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 8, br. 1566/46

²² Budislav Vukas, ml., „Državnopravni položaj grada Rijeke od 1945. do Osimskih sporazuma 1975. godine“, u: *Prva riječka hrvatska gimnazija (1627. – 2007.)*, (Rijeka: Prva riječka hrvatska gimnazija, 2007.), str. 79.

²³ „Predsjedništvo AVNOJ-a izdalo je slij. saopćenja“, u: PV, God. 3 (1945), br. 179, 27. 7. 1945., str. 2.

²⁴ „Zakon o stavljanju plovnih objekata, brodogradilišta, luka i pristaništa na moru pod upravu Minsitarstva saobraćaja Demokratske Federativne Jugoslavije“, u: SL DFJ, God. 1(1945), br. 54, 31. 7. 1945., str. 481-482.; „Svi plovni objekti, brodogradilišta, luke i pristaništa na moru u Jugoslaviji“, u: GI, God. 3 (1945), br. 69., 31.7.1945., str. 2.

²⁵ SL DFJ, God. 1, br. 54, , 31. 7. 1945., str 481.

²⁶ Uredbom od 3. kolovoza 1945. pri Ministarstvu saobraćaja DFJ osnovana je Glavna uprava pomorstva na čelu s glavnim upravnikom pomorstva istom Uredbom osnovana je i Uprava pomorstva sa sjedištem u Splitu. („Uredba o osnivanju Glavne uprave pomorstva“, u: SL DFJ, God. 1 (1945), br. 61, 17. 8. 1945., str. 582-583.; *Pomorski godišnjak za godine 1941 – 1951.* (Beograd: Ministarstvo pomorstva FNRJ, 1952.), str. 12.

²⁷ Željko Bartulović, „Iz pravnopomorske povijesti Rijeke i Sušaka“, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, god. 1 (2002), br. 23, str. 262.; Marijan Ružić, „Pomorska uprava“, *Pomorstvo: poučno - zabavni časopis za propagandu mora i unaprjeđenje pomorske privrede* (dalje: *Pomorstvo*), God. XI (1956), br. 9-10, str. 393.; Željko Bartulović, „Neke lučke pravnopovijesne teme“, u: *Riječka luka: povijest, izgradnja, promet* (Rijeka: Muzej grada Rijeke, 2001.), str. 116.

pomorstvo, a koji su do tada bili pod nadležnošću Glavne uprave pomorstva u Beogradu i Uprave pomorstva u Splitu. Riječki i sušački bazeni administrativno su ujedinjeni u riječku luku 1. ožujka 1947. godine²⁸ kada je Vojna uprava JA ukinula Inspektorat pomorstva. S druge strane Uprava pomorstva ukinula je Pomorsko poglavarstvo Sušak²⁹ te je za riječku luku formirana Lučka kapetanija Rijeka.³⁰

2.1. Ratna šteta u riječkoj luci

Od rujna 1943. do kraja travnja 1945. godine Rijeka je višestruko bombardirana u jeku savezničkih bombardiranja njemačkih uporišta.³¹ No, ni njemački okupator nije poštedio grad razaranja. Kada su njemačke jedinice shvatile da je poraz neminovan započele su miniranje riječkog lučkog bazena.³²

Kako se navodi u Izvještaju Gradskog NO Rijeka, grad je u razdoblju od 7. siječnja 1944. do 24. travnja 1945. sedamnaest puta bombardiran prilikom čega je značajno stradala industrijska infrastruktura grada. Prema pisanju „Primorskog vjesnika“ od 7. ožujka 1945. vidljivo je da je od 15. do 17. te ponovno 20. veljače Rijeka nekoliko puta bila bombardirana.³³ U navedenom razdoblju potpuno je uništeno 449 zgrada, od čega 345 stambenih.³⁴ Luka i lučka infrastruktura također su oštećene, a kako u izvještaju stoji, pomorskoj privredi Jugoslavije tijekom Drugog svjetskog rata nanesena je šteta od oko 5 milijardi dinara. U ratnu štetu ušla je šteta nanesena

²⁸ Mirovnim ugovorom između FNRJ i Italije 10. veljače 1947. (na snazi od 15. kolovoza) u Parizu stvoreni su preduvjeti za sjedinjenjem Rijeke i Sušaka. Rijeka i Sušak ujedinjuju se u jedan grad 1948 (prijedlog u jesen 1947, Vinko Antić, „Sušak – Rijeka i okolica u Narodnooslobodilačkoj borbi“, u: *Rijeka: zbornik; geografija, etnologija, ekonomija, saobraćaj, povijest, kultura* (dalje Rijeka: zbornik) (Zagreb: Matica hrvatska, 1953), str. 390; Damir Drinković, *n. dj.* (Rijeka: Gradska knjižnica Rijeka, 2023.), str. 1554. i 1557; Radojica F. Barbalić, Privredni razvoj riječke luke nakon oslobođenja, u: *Rijeka: zbornik; geografija, etnologija, ekonomija, saobraćaj, povijest, kultura* (dalje Rijeka: zbornik) (Zagreb: Matica hrvatska, 1953), str. 69.

²⁹ U veljači 1946. ukinuta su Pomorska poglavarstva i osnovano je 14 lučkih kapetanija (Damir Drinković, *n. dj.*, str. 1554)

³⁰ Radojica F. Barbalić., „Privredni razvoj riječke luke nakon oslobođenja“, u: *Rijeka: zbornik; geografija, etnologija, ekonomija, saobraćaj, povijest, kultura* (dalje Rijeka: zbornik) (Zagreb: Matica hrvatska, 1953), str. 67; Damir Drinković, *n. dj.*, str. 1536.

³¹ Prema dopisu Inspektorata Pomorskoj Komandi sjevernog Jadrana godinu dana od oslobođenja, u svibnju 1946., uz lukobran riječke luke nalazilo 30 avionskih bomba. HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 12, br. 3608/46

³² Od 17. travnja do oslobođenja Rijeke 3. svibnja 1945. porušen je velik dio luke. Najsnažnije eksplozija bile u u noći s 20. na 21. travnja 1945. (Damir Drinković, *n. dj.*, str. 1536)

³³ 15. veljače avionima je bombardiran dio današnje Mlake, Kozale, Brajda i Opatija. Iduća dva dana, 16. i 17. veljače bombardirano je brodogradilište i ostatak Kantride. „Bombardiranje Rijeke od strane Saveznika“, u: *PV, God. 3* (1945), br. 143, 7. 3. 1945., str. 7.

³⁴ HR – DARI – 323, GNOR, 5. Odjel tehničkih radova, 5.1. Opći uredski poslovi, kut. 33, Izvještaj 3. 5. 1945. – 20. 2. 1946.

na 145 jugoslavenskih luka od kojih je jedna bila riječka. Cilj je bio onesposobiti luke na dulji vremenski period, a pored riječke luke značajno je stradala i splitska.³⁵ Lučka skladišta, pomoćne zgrade, operativna obala, lučka mehanizacija i lučki kolosijeci gotovo su potpuno uništeni neposredno prije oslobođenja.³⁶ Od ukupnih 4729³⁷ metara operativne obale neoštećeno su ostala 904 metra obale, a od ukupno 40 lučkih dizalica neoštećene su ostale samo tri dizalice. Značajno su stradali i skladišni prostori te je poznato da je 50% lučkih skladišta potpuno uništeno.³⁸ Među prvim dijelovima luke stradala je tzv. „Petrolejska luka“ na Mlaki, koja je krajem Drugog svjetskog rata pet puta bombardirana iz zraka.³⁹ Iako značajno oštećena „Petrolejska luka“ na obnovu je čekala neko vrijeme, a prvi „brod – cisterna“ s naftom je uplovio krajem 1946. godine.⁴⁰ Prema dopisu Inspektorata, koji je upućeno na adresu Ministarstva pomorstva, od 12. prosinca 1946., kao svojevrsan odgovor na traženje Ministarstva vidljivo je da obnova „Petrolejske luke“ nije moguća prije obnove operativnog dijela luke. Naime, Inspektorat navodi kako će projekt obnove „Petrolejske luke“ izraditi „Zemaljsko građevno poduzeće Hrvatske“ jer će isto poduzeće vjerojatno voditi obnovu kada dobije građevinsku dozvolu od Inspektorata. Iako je Inspektorat argumentirano pojasnio zašto se u navedenom trenutku još nije moglo posegnuti za obnovom „Petrolejske luke“, ipak je tražio suglasnost Ministarstva po navedenom pitanju.⁴¹

Kako bi što zornije uprizorili stanje riječke luke nakon Drugog svjetskog rata Inspektorat je dao izraditi maketu - reljef luke koja je prikazala oštećenja lučke infrastrukture. Reljef je izrađen u mjerilu 1 : 2500 te nije poznato je li sačuvan do danas. Prema opisu makete, koji se nalazi u fondu Inspektorata pomorstva, stoji da su crvenim detaljima označeni dijelovi luke koji su popravljeni do 1. prosinca 1946. godine. Ovaj podatak ukazuje da je maketa nastala nakon 1. prosinca 1946. godine. Također, iz spomenutog dopisa jasno je da je reljef s još nekoliko

³⁵ Josip Kirinčić, „Tehnička problematika naših luka“, u: *Pomorski zbornik: povodom 20- godišnjice dana mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942-1962.*, (Zagreb: JAZU, 1962.), str. 1154.; Radojica F. Barbalić, Privredni razvoj riječke luke nakon oslobođenja, u: *Rijeka: zbornik; geografija, etnologija, ekonomija, saobraćaj, povijest, kultura* (Zagreb: Matica hrvatska, 1953), str.:, str. 68.

³⁶ Aničić Vojko, „O privrednom značaju jugoslavenskih luka“, *Riječka revija*, God. 1 (1952), br. 1, str. 31.

³⁷ Više je podataka o ukupnoj duljini i duljini razorene obale. Kapetan Marko Kurtini i Josip Kirinčić navode podatak da je od ukupno 4729 m operativne obale potpuno razoreno 4459 m. (Marko Kurtini, „Važnost luka za našu privredu: napori desetogodišnje izgradnje“, u: *Pomorstvo*, God. XI. (1956), br. 9- 10, str. 384 – 387.

³⁸ Damir Drinković, *n. dj.*, str. 1536.

³⁹ Velid Đekić, „Kako je građena Petrolejska luka“, u: *Riječka luka: povijest, izgradnja, promet* (Rijeka: Muzej grada Rijeke, 2001.), str. 187.

⁴⁰ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 18, br. 8869/46

⁴¹ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 18, br. 8630/46; HR – DARI – 349, IP, kut. 15, br. 6283/46

izložaka (model svjetionika Mlaka te devetnaest slika u vlasništvu Pomorsko - trgovačke akademije) bio eksponat na, za sada nepoznatoj, izložbi.⁴²



Slika 1. Oštećena lučka infrastruktura

Izvor: Fototeka Hrvatskog pomorskog muzeja Split

Riječka luka značajno je oštećena savezničkim napadima iz zraka, ali i postavljenim minama koje su njemačke trupe postavile u lukobrane, gatove, nasipe i čitav riječki lučki bazen.⁴³ Tijekom travnja 1945. Nijemci su na svakih 30 - 50 metara riječke obale ukopali između 500 i 1000 kg eksploziva koji su potom aktivirali.⁴⁴ Prema Izvješčaju o radu od 1. rujna do 15. listopada 1945. godine vidljivo je da je Palača Adria⁴⁵, u kojoj je bio smješten Inspektorat Pomorstva, značajno oštećena tijekom bombardiranja. Navodi se da gotovo nema prostorije u kojoj prozori, vrata, zidovi i stropovi nisu razrušeni i oštećeni. Većina zgrada u kojima su se nalazili lučki uredi bile su oštećene, a namještaj uništen i/ ili pokraden.⁴⁶

⁴² HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 17, br. 8580/46

⁴³ „Popravak luke Sušak i Rijeka“, u: PV, God. 3 (1945), br. 186, 12. 8. 1945., str. 3.; *Povijest Rijeke*, str. 391.

⁴⁴ „U riječkoj luci“, u: GI, God. 3 (1945), br. 123, 29. 11. 1945., str. 3; Dražen Hrešić, „Uz izgradnju, miniranje i obnovu luke“, u: *Riječka luka: povijest, izgradnja, promet* (Rijeka: Muzej grada Rijeke, 2001.), str. 176.

⁴⁵ Na više mjesta navodi se da je u Plači Adria bila smještena Lučka kapetanija Rijeka. Obzirom da je kapetanija osnovana tek 1947. vjerojatno je riječ Pomorskom okrugu (LK) pod Inspektoratom pomorstva.

⁴⁶ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 591/45 Izvješčaj o radu, 27.10.1945.

Već u prvim danima od oslobođenja prionulo se popisivanju ratne štete i pripremi plana obnove, a podaci o ratnoj šteti višestruki su. Pojedinci su pozivani da ratnu štetu prijave jer će samo tako oni, a i država vratiti ono što je ratom uništeno.⁴⁷ Zanimljivo je da se o stanju u Rijeci pisalo i u stranom tisku pa je tako po dolasku sovjetskog književnika i novinara Ilije Erenburga u Beograd, 17. listopada 1945. godine, u nekoliko navrata isti je izvještavao o Jugoslaviji.⁴⁸ O stanju nakon razaranja Drugog svjetskog rata te stanju u zoni A i zoni B izvijestio je Erenburg u moskovskom listu „Izvjestija“ 16. studenoga 1945.⁴⁹ Iako se Erenburgov tekst više osvrće na pitanje talijanske manjine u zoni B, ukratko spominje i stanje u Rijeci. Navodi kako Rijeka tada (u trenutku Erenburgova posjeta) broji 53 000 stanovnika, a prije Drugog svjetskog rata je u gradu živjelo 60 000 duša što je pad od 7000. Također napominje da je riječka luka uništena kao i 30% stambenih zgrada te 80% industrijskih pogona.⁵⁰

Utvrđivanjem značajne ratne štete u Rijeci, Ministarstvo saobraćaja aktom br. 499/45, od 24. srpnja 1945. godine, priopćilo je Inspektoratu Pomorstva da se procjena ratne štete mora prikupiti za oslobođene teritorije van granica Jugoslavije podjednako kao što je to učinjeno za teritorije unutar granica Jugoslavije. Naglašeno je kako je potrebno odvojeno voditi popis i procjenu ratne štete za teritorije unutar i izvan granica Jugoslavije. Na osnovu članka 50 Pravilnika o prijavljivanju i utvrđivanju ratne štete, Ministarstvo Saobraćaja rješenjem br. 2887-45, od 3. srpnja 1945. godine, odredilo je osnivanje Komisije za ratnu štetu na moru,⁵¹ pri Upravi pomorstva sa sjedištem u Splitu. Komisija je bila nadležna za prikupljanje podataka i prijava o štetama pomorske privrede počinjenim i pretrpljenim tijekom rata.⁵² Ista je Komisija aktom br. 121/KRŠ, od 22. kolovoza 1945. godine, zatražila od Inspektorata Pomorstva da izrade elaborate ratne štete za teritorij pod upravom Vojne uprave JA.

Kako stoji u dopisu Ministarstva saobraćaja, od 20. rujna 1945., Inspektorat nije izradio elaborat koje je Komisija zatražila te se ponovno moli da se isti izradi.⁵³ Navedena situacija upućuje na

⁴⁷ „Važnost prijave ratne štete“, PV, God. 3 (1945), br. 203, 21.9.1945., str. 2.

⁴⁸ „Ilija Erenburg stigao je u Jugoslaviju“, u: PV, God 3 (1945), br. 215, 19. 10. 1945., str. 1.; „Ilija Erenburg u Zagrebu“, u: PV, God 3 (1945), br. 219, 28. 10. 1945., str. 4. Erenburg je Zagreb posjetio nekoliko dana kasnije.

⁴⁹ „Ilija Erenburg o Istri i Rijeci: Sloboda i bratstvo u Zoni b“, u: GI je u br. 129 od 13. prosinca 1945. na prvoj stranici donio prijepis teksta u cijelosti.

⁵⁰ Ilija Erenburg o Istri i Rijeci: Sloboda i bratstvo u Zoni b“, u: GI, God. 3 (1945), br. 129, god. 3, 13. 12. 1945., str. 1.

⁵¹ Ranije, 2. travnja 1945., donesena je Uredba o osnivanju Državne komisije za ratnu štetu. („Uredba o osnivanju komisije za ratnu štetu“, u: SL DFJ, , God. 1 (1945), br., 25, 24. 4. 1945., str. 211.; „Komisija za ratnu štetu na moru“, u: PV, God. 3 (1945), br. 186, 12. 8. 1945., str. 2.)

⁵² Djelokrug rada Komisije obuhvaćao je čitavu obalu DFJ bez obzira je li već bio priključen Jugoslaviji ili poput Rijeke nije bio. Postojalo je devet različitih obrazaca koji su se popunjavali, npr. obrazac „A“ bio je za štete počinjene dugoj, velikoj i maloj obalnoj plovidbi i jahtama. („Komisija za ratnu štetu na moru otpočela je svojim radom“, u: GI, God. 3 (1945), br. 74, 11. 8. 1945., str. 4.)

⁵³ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 1, br. 44a/45

žurnost Ministarstva u želji da se informacije o šteti na moru, iako u zoni B, dostave što prije. Nakon što je Pomorsko Poglavarstvo Sušak dostavilo elaborate štete na obalama luka Rijeke, Volosko, Opatija, Lovran, Medveje i Ike, Ministarstvo saobraćaja Inspektorat Pomorstva traži dopisom od 31. listopada 1945. da dostavi ostale elaborate.⁵⁴ Ovisno o tipu ratne štete, pojedinci su mogli ispuniti jedan od šest obrazaca i dobiti odštetu. Riječ je o različitim obrascima ovisno o kakvoj je šteti riječ, npr. smrtni slučaj, potopljen brod, uništena infrastruktura i sl. Prema zahtjevima odštete ratne štete na moru od datuma osnivanja Inspektorata do 21. prosinca 1945. pristiglo je ukupno 1691 obrazac te se stoga može zaključiti da se velik broj građana odazvao na pozive Inspektorata i prijavo ratnu štetu.⁵⁵

Iz svega navedenoga može se zaključiti da, iako je Vojna uprava JA trebala provoditi talijanske zakone, to nije bilo tako. Beogradskim i Devinskim sporazumom dogovoreno je da je Rijeka dio zone B pod upravom Vojne uprave JA te da pomorskom privredom upravlja Inspektorat pomorstva, dok s druge strane, Zakonom o stavljanju plovniha objekata, brodogradilišta, luka i pristaništa na moru upravlja savezno Ministarstvo saobraćaja. Jugoslavenske luke, kao što je bio susjedni Sušak, direktno su bile pod nadležnošću istog. No, dopisi koje Ministarstvo slalo Inspektoratu, a vezano uz ratnu štetu na moru, idu u prilog tezi da je Inspektorat u svrhu rješavanja pitanja ratne štete provodio jugoslavenske zakone i naredbe.

⁵⁴ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 1, br. 66a/45

⁵⁵ HR – DARI – 349, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, IP, kut. 5



Slika 2. Pogled na razrušenu riječku luku

Izvor: Fototeka Hrvatskog pomorskog muzeja Split

3. INSPEKTORAT POMORSTVA VOJNE UPRAVE JUGOSLAVENSKE ARMIJE ZA JULIJSKU KRAJINU, ISTRU, RIJEKU I SLOVENSKO PRIMORJE RIJEKA

Dopisom Inspektorata pomorstva, od 5. rujna 1945.⁵⁶, vidljivo je da je Naredbom br. 11⁵⁷ Vojna uprava JA, od 1. rujna 1945., uspostavljen rad tijela pod nazivom Inspektorat pomorstva sa sjedištem u Rijeci, Palača Adria.⁵⁸ U dopisu stoji da će se Inspektorat pomorstva voditi sve poslove vezane uz pomorstvo i pomorsku privredu te da će obnašati nadzor nad lučkim kapetanijama i njima podređenim uredima,⁵⁹ na teritoriju pod Komandom Vojne uprave Jugoslavenske armije.⁶⁰ Isto je potvrđeno te detaljno razrađeno Pravilnikom o organizaciji rada

⁵⁶ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 1. br. 3, Inspektorat pomorstva- osnivanje

⁵⁷ Dana 21. kolovoza 1945. Naredbom Vojne uprave JA br. 7. osnovan je Inspektorat željeznica sa sjedištem u Rijeci. („Naredba Vojne uprave J.A. za Julijsku krajinu, Istru, Rijeku i Slovensko Primorje o osnivanju inspektorata željeznica sa sjedištem u Rijeci“, u: GI, God. 3 (1945), br. 79, 23. 8. 1945., str. 1.; „Naredba br. 11“, u: GI, God. 3 (1945), br. 84, 4.9.1945., str. 3)

⁵⁸ Sjedište je bilo u Palači Adria na prvom (četiri sobe) i drugome (4 sobe) katu. Ranije je u istom prostoru bila smještena Pomorska oblasna komanda Rijeka. Tadašnji upravitelj Palače je g. Gherbez. HR - DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 1, br. 26/45; HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 1, br. 299/45

⁵⁹ Riječ je o lučkim zastupništvima

⁶⁰ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 1. br. 3, Inspektorat pomorstva- osnivanje

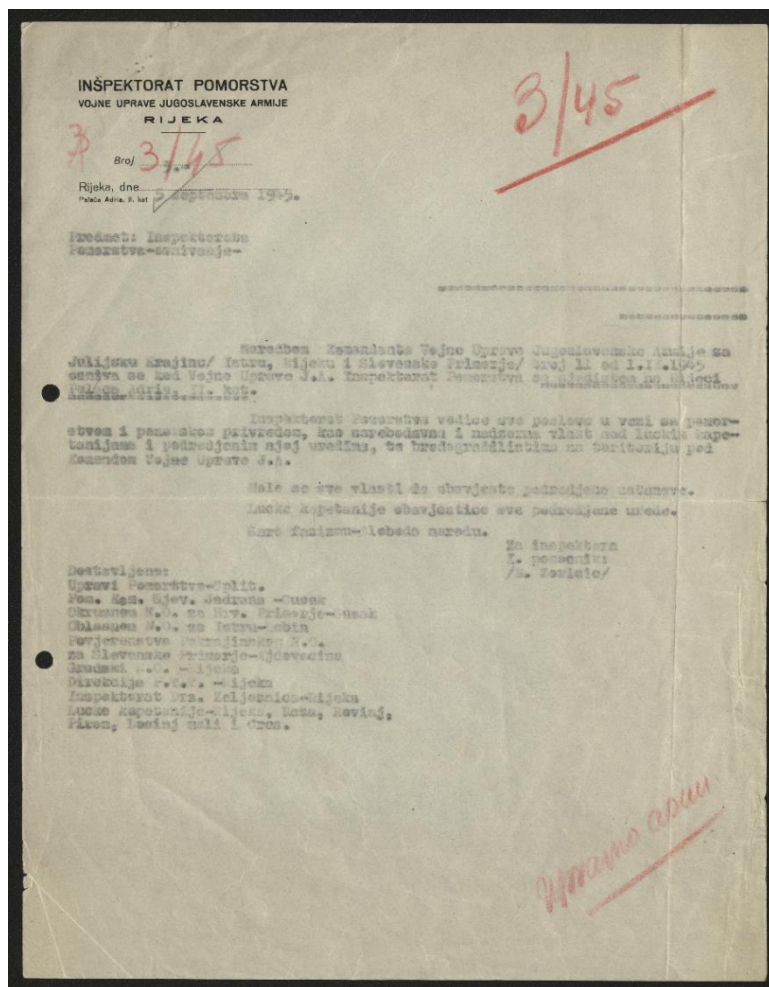
Inspektorata pomorstva VUJA. No, osim navedenog Inspektorat pomorstva nerijetko je vršio poslove izvan svoje domene, kao što je organiziranje zabave u svrhu prikupljanja sredstava za djecu pomoraca zone „B“⁶¹ ili darovanje zaposlenika Inspektorat povodom prvih božićnih blagdana od kraja rata.⁶² Člankom 1. Pravilnika jasno je definiran prostor nad kojim je Inspektorat pomorstva imao nadležnost. Riječ je o prostoru primorja Julijske krajine od Rječine do rta Grossa⁶³ (izuzev užeg područja Pule) s pripadajućim otocima. Prema teritorijalnoj nadležnosti lučkih kapetanija moguće je pratiti koji su krajevi bili pod nadležnošću Inspektorata Pomorstva. Tablica 1. prikazuje teritorij kojim je upravljala pojedina lučka kapetanija te lučka zastupstva koja su bila pod navedenom lučkom kapetanijom. U usporedbi popisa lučkih zastupništva iz Pravilnika o organizaciji rada i onome koji je naveden u predmetu Djelokrug kapetanija privremeni raspored, od 6. rujna 1945. vidljivo je da su u Pravilniku, koji je napisan kasnije tijekom 1945. godine, neka lučka zastupništva pridodana. U slučaju Pomorski okrug – Lučka kapetanija Lošinj Mali uz ranije naveden Veliki Lošinj i Nerezine pridodan je Susak.⁶⁴

⁶¹ Zabava je održana 5. studenoga 1945. godine te je prikupljen 2941 Dinar. HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 4, br. 2071/45

⁶² Inspektorat je od Istarskog d.d. nabavio sardine koje je poklonio svojim zaposlenicima i njihovim obiteljima za Božić. HR - DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 4, br. 2099/45

⁶³ Drugi naziv je „Debeli rt“, Poreč

⁶⁴ HR- DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 1, Djelokrug kapetanija privremeni raspored, br. 5/45; 3. HR – DARI -349, 3. Spisi, 3.2. Tehnički odsjek, kut. 21, Pravilnik o organizaciji rada



Slika 3. Inspektorat pomorstva – osnivanje

Izvor: Državni arhiv u Rijeci, Inspektorat pomorstva VUJA (1945. – 1947.), 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 1, br. 3/43

Pomorski okrug – Lučka kapetanija (LK)	Teritorij nad kojim LK ima nadležnost	Lučka zastupništva pod LK
Pomorski okrug – LK Rijeka	Od Rječine do južne granice općine Plomin	Opatija, Lovran, Mošćenice i Plomin
Pomorski okrug – LK Raša	Od južne granice općine Plomin do Demarkacijske linije južno od Pule sa svim pripadajućim otocima	Rabac, Krnica i Medulin
Pomorski okrug – LK Piran	Od rta Kostanjice do Debelog rta (Punta Grossa)	Umag, Novigrad, Izola, Kopar i Portorož

Pomorski okrug – LK Rovinj	Od Demarkacijske linije do rta Kostanjica	Fažana, Vrsar i Poreč
Pomorski okrug – LK Cres	Čitav otok Cres uključujući otoke: Zečevo, Galijola, Zaglav i Visoki	Osor, Martinšćica
Pomorski okrug – LK Lošinj Mali ⁶⁵	Čitav otok Lošinj Mali uključujući otoke: Unije, Kandiole Velike i Male, Susak, Sveti Petar, Orjule, Trstenik i ostali otočići istočno od Lošinja	Veli Lošinj, Nerezine i Susak

Tablica 1. Teritorijalni djelokrug Lučkih kapetanija i zastupništava pod Inspektoratom Pomorstva

Izvor: priređeno prema HR - DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.2. Tehnički odsjek, kut. 21, Pravilnik o organizaciji rada; HR-DARI 349, kut. 1, Djelokrug kapetanija privremeni raspored, br. 5/45

Prema članku 2. Pravilnika Inspektorat je proglašen vrhovnom pomorskom vlašću na navedenim području te je rješenje Inspektorata u svim postupcima konačno i izvršno, no člankom 5. Pravilnika jasno je definirano da je Inspektorat tijelo podčinjeno Vojnoj upravi JA.

Prema ustroju Inspektorat je bio podijeljen na sedam odsjeka, redom su to:

„I. Personalni odsjek,

II. (Administrativno) – Upravni odsjek⁶⁶,

III. Pravni odsjek,

IV. Komercijalno- financijski odsjek,

V. Nautički odsjek,

VI. Ribarski odsjek⁶⁷,

⁶⁵ Izvorno se u dokumentima navodi redosljedom Lošinj Mali, danas otok nosi naziv Mali Lošinj. Riječ je o permutaciji imena.

⁶⁶ Ovisno o dokumentaciji negdje se navodi „Upravni odsjek“, a negdje „Administrativno – upravni odsjek“

⁶⁷ Počeo je s radom 8. listopada 1945. (HR - DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 519/45 Izvještaj o radu, 27.10.1945.)

VII. Tehnički odsjek.⁶⁸

Na čelu Inspektorata nalazio se inspektor pomorstva⁶⁹ i dvojica inspektorovih pomoćnika koji su za svoj rad odgovarali inspektoru. U slučaju odsutnosti inspektora, jedan od dvojice inspektorovih pomoćnika preuzimao je funkciju zamjenika te je za svoj rad odgovarao Vojnoj upravi J.A. Odsjecima Inspektorata upravljali su šefovi pojedinih odsjeka, kojima su za svoj rad odgovarali referenti pojedinih odjela odsjeka. U lučkim kapetanijama odgovorna osoba je bio Upravitelj, kojemu su odgovarali za svoj rad zastupnici određenog lučkog zastupništva.⁷⁰ Navedena struktura pokazuje da se pitanje pomorske privrede zone B nastojalo jasno strukturirati kako bi se obnova provodila što efikasnije.

Do razrješenja s dužnosti, Naredbom br. 5 Vojne Uprave J.A., kap. Franjo Turnšek bio je na čelu Inspektorata kada ga je u veljači 1946. zamijenio Miroslav Dragustin.⁷¹ Na mjesto kapetana Miroslava Dragustina došao je Henrik Tončić koji je imenovan inspektorom Inspektorata pomorstva 22. studenoga 1946. godine. Tončić je bio na funkciji do kraja travnja 1947. kada je premješten iz Inspektorata na dužnost u Glavnu upravu luka i pomorskih puteva u Split.⁷² Do čestih promjena na funkciji inspektora pomorstva dolazilo je prije svega zbog nedostatka stručnog kadra koji je za posljedicu imao česte premještaje unutar institucija pomorske privrede.

Ovisno o vrsti posla za koju su odsjeci Inspektorata bili zaduženi razlikovala se njihova uloga. Uloga „Personalnog odsjeka“ je bila vođenje svih poslova koji su se odnosili na službenike Inspektorata Pomorstva. Riječ je o poslovima poput premještaja, promaknuća, zapošljavanja i otpuštanja djelatnika. Rad „Upravnog odsjeka“ dijelio se u dvije sekcije, opću i kulturno – prosvjetnu sekciju. Opća sekcija vršila je poslove administrativne prirode kao što je nadziranje pisarne, arhive i knjižnice te vođenje korespondencije o upravnim pitanjima. Kulturno – prosvjetna sekcija upravljala je i vršila nadzor nad pomorskim školama te nautičkim i pomorsko – strojarskim akademijama na području Vojne uprave J.A. Obiman posao i zaduženja Komercijalno – financijskog odsjeka bila su podijeljena na četiri sekcije: komercijalna, budžetsko – kontrolna, računovodstvena te intendanska sekcija. Komercijalna sekcija bavila se svim poslovima vezanima uz trgovačke poslove pomorske privrede. Osnovna zadaća budžetsko

⁶⁸ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.2. Tehnički odsjek, kut. 21, Pravilnik o organizaciji rada

⁶⁹ Kpt. Franjo Turnsek - Lipič

⁷⁰ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.2. Tehnički odsjek, kut. 21, Pravilnik o organizaciji rada

⁷¹ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 7, br. 1143/46

⁷² HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 19, br. 99/47; HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 17, br. 8377/46

– kontrolne sekcije bilo je sastavljanje prijedloga budžeta temeljem podataka drugih odsjeka i sekcija. Računovodstvena sekcija vodila je poslove knjigovodstva, a intendantska nabavu i izdavanje hrane i pogonskog materijala za brodove, kojima je upravljala Središnjica za plovidbu osnovana Naredbom br. 22, od 13. listopada 1945. godine, izdane od Vojne Uprave JA⁷³. Također, intendantska sekcija vodila je inventar Inspektorata, lučkih kapetanija i lučkih zastupstava. Poslovi „Nautičkog odsjeka“ bili su podijeljeni u dvije sekcije: „opća saobraćajna sekcija i sekcija za plovne objekte“ te sekcija za sigurnost plovidbe. Opća sekcija bavila se poslovima nautičke naravi, poput poslova vezanih uz baždarenje brodova, izdavanje informacija za pomorce, i sl. Upravljanje i nadzor nad svjetionicima, obalnim i lučkim svjetlima, plutačama te ostalim sigurnosnim uređajima i poslovima primjene novih i postojećih propisa vodila je sekcija za sigurnost plovidbe nautičkog odsjeka. „Pravni odsjek“ se kroz dvije sekcije, opću i pravnu, bavio pitanjima pravnog tipa kao što su izdavanje plovidbenih dozvola, upravljanje pomorsko – javnim dobrom, donošenje novih te izmjene i dopune postojećih zakona i sl.. „Ribarski odsjek“ bavio se poslovima iz domene ribarske privrede kao što je izdavanje koncesije za lov ribe pojedinim ribarskim udruženjima (zadrugama), vršio je nadzor nad lovom robe u pojedinim godišnjim dobima, nadzirao je rad ribarskih tvornica te druge poslove vezane uz ribarstvo na moru. „Tehnički odsjek“⁷⁴ svoj je djelokrug podijelio u pet sekcija: sekcija za pripravne radove, sekcija za izvršavanje radnja, sekcija za kontrolu radova, sekcija za administrativno – tehničke poslove te mehanička sekcija. Sekcija za pripravne radove izrađivala je nacрте i troškovnik za pojedine radove u vezi s gradnjom i održavanjem luka i lučkih uređaja. Izvršavanje radova i preinaka poslovi su iz domene sekcije za izvršavanje radnja. Kontrola rada i vođenje dnevnika u navedenu svrhu poslovi su iz djelokruga sekcije za kontrolu rada. Zbog širokog spektra poslova Tehnički odsjek imao je čitavu sekciju koja se bavila administrativno – financijskim poslovima prve tri sekcije. Mehanička sekcija upravljala je radionicama za popravke te je nadzirala mehanička postrojenja.⁷⁵ Danom 1. ožujkom 1946. na mjesto dotadašnjeg šefa Tehničkog odsjeka ing. Ratka Čičin Šaina pristupio je ing. Josip Paulin.⁷⁶

⁷³ Središnjica za plovidbu bilo je tijelo Inspektorata Pomorstva sa sjedištem u Rijeci. Središnjica je osnovana Naredbom komande VUJA br. 22 od 13. listopada 1945. s ciljem da regulirala pomorski promet robe i putnika na području Vojne uprave J.A. te je surađivala s nautičkim odsjekom Inspektorata. Preko Središnjice za plovidbu uvožena je sol iz Pirana preko Rijeke za Jugoslaviju. (HR – DARI -349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 5, br. 228; HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 18, br. 8609/46; *Pomorski godišnjak za godine 1941 – 1951.* (Beograd: Ministarstvo pomorstva FNRJ, 1952.), str. 14., HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.2. Tehnički odsjek, kut. 21, Pravilnik o organizaciji rada; HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 618/45, Pravilnik, 15. listopada 1945.; HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 661/45)

⁷⁴ Šef tehničkog odsjeka Ing. Josip Paulin

⁷⁵ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.2. Tehnički odsjek, Pravilnik o organizaciji rada

⁷⁶ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 8, br. 1620/46

Nakon djelovanja od oko dvije godine, kako je objavljeno u „Riječkom listu“, dana 6. travnja 1947. „Naredbom Vojne uprave JA br. 7 od 28. veljače 1947. godine s danom 2. ožujkom rasformiran je Inspektorat pomorstva u Rijeci.“⁷⁷ Po likvidaciji Inspektorata pomorstva svi poslovi koje je ranije vodio Inspektorat došli su pod nadležnost Glavne uprave luka i plovnih puteva u Splitu, točnije na LK Rijeka kao likvidatora.⁷⁸

4. OBNOVA RIJEČKE LUKE

Obnovi grada pristupilo se vrlo brzo, već na jesen 1945. započeta je organizirana obnova grada. Tijekom rujna 1945. u Rijeci je osnovano posebno tijelo pod nazivom „Odbor za obnovu Rijeke“⁷⁹. Odbor je bio sastavljen od predstavnika vojne vlasti i građevinskih djelatnika, s ciljem koordiniranja rada pojedinih ustanova. Kao jedno od ključnih pitanja na sjednicama Odbora istaknulo se pitanje obnove riječke luke⁸⁰ i lučkih uređaja.⁸¹ U prvih šest mjeseci, Tehnički ured Gradskog NO Rijeke, tj. Arhitektonski odsjek izvršio je popravak na četrdeset javnih, petnaest školskih zgrada, petnaest vojnih objekata te dvadeset i dvije stambene zgrade.⁸²

Kako stoji u „Primorskom vjesniku“, od 18. lipnja 1945. godine, Riječani su sa zabrinutošću i dozom ogorčenja promatrali razrušenu riječku luku. Iako je želja za što bržim vraćanjem luke u promet bila želja sviju prvotno je bilo potrebno s morskog dna ukloniti mine i oko 50 potopljenih brodova.⁸³ Čišćenje mina nije bilo jednostavno jer je u riječkom bazenu bilo više različitih vrsta mina. Točnije, akustične, magnetske i kontaktne mine. Uklanjanje mina bio je složen posao jer se svakoj vrsti mine trebalo pristupiti na drugačiji način uporabom različitih uređaja. Kontaktne mine naziv je za mine kod kojih dolazi do eksplozije kada dođu u kontakt s brodskim dnom. Mine ove vrste bile su usidrene na cca 2 metara ispod površine mora. Uklanjale su se brodovima malog gaza, jaružalima, koja su za sobom vukla čelične konope u formi slova

⁷⁷ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 20, „Obavijesti, pozivi i oglasi“, u: Riječki list, God 1 (1947), br. 31, 6.4.1947., str. 4.

⁷⁸ HR – DARI – 323, GNOR, 5. Odjel tehničkih radova, 5.1. Opći uredski poslovi, kut. 50, br. 2558/47

⁷⁹ Članovi odbora bili su: pukovnik Vjenceslav Holjevac, Romano Glažar, Stanko Kaušek, Viktor Matković, Teodor Hreljanović, Petar Klausberger, Anton Prodan, ing. Ivan Clerici, Ivan Kučera, ing. Tullio Holtzabek, ing. Domenico Marciano, dr. Ivan Kauten, Mario Benzan i ing. Bruno Angheben. („Odbor za obnovu Rijeke sastavljen je od predstavnika vojske i svih slojeva građanstva“, u: GI, God. 3 (1945), br. 93., 25. 9. 1945., str. 3.)

⁸⁰ O obnovi luke sa stručnog gledišta vidi: Ratko Čičin Šain, „Jedan pogled na obnovu riječke luke sa tehničke strane“, u: *Pomorstvo*, God. 3 (1948), br. 4, str. 160-163.

⁸¹ „Odbor za obnovu Rijeke sastavljen je od predstavnika vojske i svih slojeva građanstva“, u: GI, God. 3 (1945), br. 93., 25. 9. 1945., str. 3.

⁸² „Osposobljavanje grada na Rijeci“, u: GI, God. 3 (1945), br. 122, 27. 11. 1945.

⁸³ „Planovi za obnavljanje riječke luke“, u: PV, God. 3 (1945), br. 159, 18. 6. 1945., str. 3

„V“ koji su plutali nad minskim poljem sve dok kuke čeličnih konopa ne bi pretezale lance mina i iste ne bi izašle na morsku površinu. Time stručnjaci onesposobljavaju minski mehanizam. Magnetske mine bile su značajno kompleksnije za uklanjanje. Magnetske mine kao i druge u sebi su sadržavale oko deset kvintala⁸⁴ eksploziva te su bile položene na morsko dno. Ova vrsta mina eksplodira bi kada bi se u njenoj blizini našla magnetizirana željezna masa. Stoga su jaružala, kojima su uklanjane magnetne mine, bila drvene ili željezne- demagnetizirane građe, opremljena posebnim vrstama uređaja. Jedan od uređaja bio je četverokutno oblikovan kabel kroz koji bi puštanjem električne struje u području četverokuta izazvao eksploziju mina. Kao magnetske i akustične mine bile su položene na morskom dnu, a reagirale su na zvuk propelera željeznog broda. Tijekom uklanjanja ove vrste mina korištena je posebna naprava nalik avionskoj bombi unutar koje su se nalazili čekići čiji udarci o čelične stijene imitiraju šum propele. Šum koji se čekićima proizvodio bio je toliko jak da je mogao utjecati na mine u krugu od četristo metara.⁸⁵ Čišćenje riječkog bazena od mina započelo je krajem lipnja 1945., a radove je rukovodila minerska stanica.⁸⁶ Prema pisanju „Primorskog vjesnika“, od 3. listopada iste godine, od mina je očišćen „put od Bakra i put koji vodi kroz Mala Vrata do Rijeke.“⁸⁷ Sredinom listopada 1945. godine prema dopisu Komande Jugoslavenske Mornarice jaružanje usidrenih mina u riječkom bazenu značajno je uznapredovalo. No, problem je stvaralo strujanje mora uzrokovano valovima koje bi za posljedicu imalo otrgnute usidrene mine i njihovo uvlačenje u lučki prostor.⁸⁸ Završno čišćenje mina započelo je 14. studenoga 1945. u 8:00 sati.⁸⁹ No, prema Oglasu za pomorce (OZP) Hidrografskog instituta vidljivo je da je otrgnutih, plutajućih mina bilo i nakon intenzivnog čišćenja.⁹⁰

Osim uklanjanja mina, koje je bilo nužno zbog sigurne obnove luke, od travnja 1946. iz luke su uklanjane plutače koje su pripadale talijanskom „Genio Civile“ (Gradski tehnički ured) u Trstu. Plutače su za trajanja rata služile talijanskoj mornarici kao barikade. Nakon što je Inspektorat preuzeo sve poslove talijanskog „Genio Civile“ i plutače su došle pod nadležnost istoga.⁹¹ Iako je pitanje pripadnosti bilo sporno, naime Pomorska komanda Sjevernog Jadrana polagala je

⁸⁴ Kvintal ili metrička centa naziv je za stariju mjernu jedinicu mase koja se koristila do 1980. godine. Prema preračunu 10 kvintala jednako je 500 kg. Hrvatska enciklopedija, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, s.v. Kvintal, URL: <https://www.enciklopedija.hr/clanak/kvintal> (10.8.2024.)

⁸⁵ „Naš pomorski promet bit će brzo uspostavljen“, u: PV, God. 3 (1945), br. 208, 3. 10. 1945., str. 2.

⁸⁶ „Naše će luke doskora biti čiste od mina“, u: PV, God. 3 (1945), br. 164, 22. 6. 1945., str. 3.

⁸⁷ „Naš pomorski promet bit će brzo uspostavljen“, u: PV, God. 3 (1945), br. 208, 3.10. 1945, str. 2.

⁸⁸ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 3, br.

⁸⁹ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 3, br. 1368/45

⁹⁰ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 19, br.; HR – DARI – 349, kut. 17, br. 8369

⁹¹ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 10, br. 2757/46

pravo na plutače, no LK Rijeka i Gradski NO Rijeka argumentirano su naveli da plutače pripadaju LK⁹² te su rješenjem dodijeljene Inspektoratu pomorstva.⁹³

Osnutkom Inspektorata Pomorstva tehničke radove koji su ranije bili u nadležnosti Gradskog NO prešli su pod nadležnost Tehničkog odsjeka Inspektorata. Prema planu radova na potpunoj rekonstrukciji riječke luke s radovima se započelo 1. listopada 1945. godine.⁹⁴ Prema Izvješću o radu Inspektorata od 1. rujna do 15. listopada 1945. godine Inspektorat je zapošljavao 198 osoba od čega 40 u Inspektoratu Pomorstva, a ostatak u lučkim kapetanijama.⁹⁵ U istom razdoblju pod Tehničkim odsjekom izgrađena je i puštena u promet provizorna drvena konstrukcija na istočnom dijelu Gata Napoli (kasnije Gat Vladimira Gortana)⁹⁶. Inspektorat se odlučio za gradnju drvene konstrukcije jer je ista omogućila dobavu potrebnog ugljena.⁹⁷ Predviđeno je da se gat prvi obnovi jer je, za razliku od Gata Ancona, Gat Napoli duži te je na njega moguće postavljanje pet dizalica sa svake strane gata.⁹⁸ Prema podatku iz izvještaja od 15. veljače 1946. u dvotjednom razdoblju iz ugljenokopa Raše⁹⁹ brodovima je na gat Napoli dovezeno više od 13 000 tona ugljena.¹⁰⁰ Nakon provizorne obnove gat je kasnije potpuno obnavljan, a poduzeće Ing. Vladimir Šramel izvršilo radove i na obnovi glave gata.¹⁰¹

⁹² HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 10, br. 4104/46

⁹³ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 10, br. 5130/46

⁹⁴ „Naš pomorski promet bit će brzo uspostavljen“, u: PV, God. 3 (1945), br. 208, 3.10. 1945, str. 2.

⁹⁵ HR - DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 519/45 Izvještaj o radu, 27.10.1945.

⁹⁶ Radi lakšeg praćena ovdje su navedena trenutni nazivi koja su u uporabi uglavnom od 1992. godine. Riva C. Colombo – Tršćanska obala – Riva Boduli; Riva E. Fiiberto i Riva Rainer – Obala Jugoslavenske mornarice – Riva; Molo S. Marco i Molo Stocco – Gat 29. novembra – Gat Karoline Riječke; Riva Dalmazia – Istarska obala – Istarsko pristanište; Molo Ancona – Gat Otokara Keršovanija – De Franceschijev gat; Riva Duca degli Abruzzi – Ljubljanska obala – Bečko pristanište; Molo Genova – Gat Vladimira Nazora – Orlandov gat; Riva Amm. Thoan de Revel – Beogradska obala – Budimpeštansko pristanište; Molo Napoli – Gat Vladimira Gortana – Visinov gat; Riva L. Rizzo – Zagrebačka obala – Praško pristanište; Molo Palermo – Gat Ive Lole Ribara – Bratislavsko pristanište; Riva Amm. C. Ciano – Splitska obala – Zagrebačka obala; Diga Amm. Cagni (Molo longo) – Lukobran gen. Petra Drapšina – Riječki lukobran. Čičin Šain, Ratko, „Tehnički osvrt na riječku luku“, u: Rijeka: zbornik; geografija, etnologija, ekonomija, saobraćaj, povijest, kultura (Zagreb: Matica hrvatska, 1956.), str. 89.

⁹⁷ Od 1. do 15. listopada 1945. godine na gat Napoli iz Raše je u Rijeku stiglo 15 brodova s prevezenih 2254 tona kamenog ugljena. Ugljen je dizalicama istovaran direktno u vagone. Gat je imao tri električne dizalice od koji su u funkciji sredinom listopada 1945. godine bile dvije. (HR – DARI - 349, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 519/45; HR - DARI - 349, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 616/45; HR - DARI - 349, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 675/45); Josip Kirinčić, „Tehnološki razvitak riječke luke“, u: *Riječka luka: povijest, izgradnja, promet* (Rijeka: Muzej grada Rijeke, 2001.), str. 215.

⁹⁸ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 6, br. 648

⁹⁹ „Požrtvovni rad rudara ugljenokopa Raša“, u: GI, God. 3 (1945), br. 103, 18. 10. 1945., str. 2.

¹⁰⁰ HR – DARI – 349, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 7, br. 1232

¹⁰¹ HR – DARI -349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 17; HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 17, 8505/46



Slika 4. Ugljen iz Raše

Izvor: *Glas Istre*, God. 3 (1945), br. 123, 29. 11. 1945., str. 3.

Osim radova koji su vršeni u trenutku pisanja Izvještaja na gatu Napoli i pristaništu Luigi Rizzo,¹⁰² koji je u promet pušten nakon obnove 1. svibnja 1946., najavljeni su i radovi zatvaranja otvora i izgradnje zida lukobrana Cagni.¹⁰³ Danom 1. veljače 1946. radovi na lukobranu Cagni prešli su iz nadležnosti Hidrotehničkog odsjeka Odjela za tehničke radove Gradskog NO Rijeka u nadležnost Tehničkog odjela Inspektorata pomorstva¹⁰⁴, a neposredno prije potpisivanja Pariškog mirovnog ugovora, 8. veljače 1947., najavljeni su radovi na dijelu lukobrana ispred kupališta Quarnero.¹⁰⁵ Riva C. Colombo¹⁰⁶ po miniranju imala je tri kratera

¹⁰² Od ukupne duljine obale od 360 metara neoštećeno je bilo samo 40 metar obale Rizzo. „Naš pomorski promet bit će brzo uspostavljen“, u: *PV*, God. 3 (1945), br. 208, 3.10. 1945, str. 2.

¹⁰³ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 519/45 Izvještaj o radu, 27.10.1945.

¹⁰⁴ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 7, br. 1031/46; HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 7, br. 1151/46

¹⁰⁵ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 20, br. 875/47

¹⁰⁶ O obnovi Tršćanske obale vidi: Vinko Mandekić, „Dovršena je „Tršćanska obala“ u Rijeci“, u: *Pomorstvo*, God. 2 (1947), br. 9, str. 17-18.

kroz koje je prodiralo more, a obnovu obale vodilo je „Zemaljsko gradjevno poduzeće Hrvatske“, pod upraviteljem gradnje ing. Josipom Marinovićem. Riva Colombo obnovljena je kalupnim betonom koji se koristio i u obnovi drugih dijelova luke. Prema izvještaju od 20. studenoga 1946., bilo je izvršeno 85% radova, a prema statističkim podacima za razdoblje od 1. do 30. rujnu 1946. na obnovi obale Colombo utrošeno je 16055 radnih sati.¹⁰⁷ Nakon što je lukobran riječkog bazena djelomično obnovljen i dobiveno je 280 m funkcionalne obale, iz Ministarstva saobraćaja traženo je da se tri od sedam dizalica sa sušačkog lukobrana daju na riječki lukobran koji je u boljem stanju. Kako u dopisu stoji, dizalice bi se popravile i značajno bi olakšale ukrcaj i iskrcaj robe u riječkoj luci. Dizalice su odlukom od 15. siječnja 1946. preseljene sa Sušaka u riječku luku.¹⁰⁸ Od 11. veljače 1947., radove na lukobranu i na Rivi Clombo preuzelo je „Gradsko gradjevno poduzeće u Rijeci“.¹⁰⁹ Po dolasku na teren Holjevac je izrazio želju da se i obala uz Adamichev gat popravi te da se na istoj osposobi kolosijek kako bi se istovar robe s brodova ubrzao.¹¹⁰ Drugi operativni gat je bio gat Genova¹¹¹. Na gatu su bila izgrađena četiri skladišta te je služio za promet lakšom robom, ali i ljudima, iseljenicima. No, nakon Drugog svjetskog rata gat je značajno oštećen, jedno je skladište potpuno srušeno, a preostala tri značajno oštećena. Gat Palermo, zapadni i zadnji gat operativne trgovačke luke, značajno je bio miniran s istočne strane koji je po obnovi bio operativni dio gata, a zapadni je služio kao zaštitni gat. Krajem veljače 1946. godine odlučeno je da se predviđeni drveni provizorij na rivi Thacon de Revel (Beogradska obala) ipak neće graditi.¹¹²

Osim obala i gatova u luci, značajno je oštećena i lučka infrastruktura. Uz spomenuta skladišta i dizalice, to su još bili svjetionici, stražarnice i bunker. Navedeno je da je od 17 svjetionika u nadležnosti Inspektorata oštećeno njih sedam, od kojih tri potpuno uništeno.¹¹³ U svrhu osposobljavanja svjetionika tijekom studenoga 1945. vršeni su radovi na obnovi svjetionika Mlaka u režiji poduzeća Ing. Antun Draganić, svjetionika na lukobranu Cagni i Molo Palermo.¹¹⁴ Prema opisu izvršenih radova na svjetioniku Mlaka, a koji su prekinuti 2. ožujka 1946., kolaudacijaska¹¹⁵ komisija navodi kako su radovi na obnovi svjetionika izvršeni

¹⁰⁷ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 16, br. 7031/46

¹⁰⁸ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 6, br. 582/46; HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 6, br. 598/46

¹⁰⁹ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 20, br. 947/47

¹¹⁰ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 673/45, 16.10.1945.

¹¹¹ Duljina gata iznosi 190, a širina 80 metara.

¹¹² HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 8, br. 1526/46; HR – DARI – 349, IP, kut. 8, br. 1559/46

¹¹³ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 519/45 Izvještaj o radu, 27.10.1945.

¹¹⁴ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 3, Program rada, 5.11. 1945.

¹¹⁵ Kolaudacija se definira kao „(lat. collaudare – hvaliti, pohvaliti) odobrenje, potvrda; predaja nove zgrade ili kojeg drugog objekta na upotrebu“ Bratoljub Klaić, *Rječnik stranih riječi: tuđice i posuđenice* (Zagreb: Nakladni zavod MH, 1978.), str. 705.

propisno.¹¹⁶ Krajem listopada 1946. obnova svjetionika Mlaka je dovršena i stajala je 2 990 000 lira.¹¹⁷ Kasnije je, sredinom veljače 1947., dio svjetioničarskog materijala dopremljen iz Engleske UNRRA brodovima u Split iz kojeg je, prema uputama Uprave pomorstva, raspoređivan u potrebite luke.¹¹⁸

Dopisom Vojne Uprave JA Gradskom NO Odjelu za tehničke radove, od 31. srpnja 1946. godine, tražio se predračun troškova za najnužnije radnje u svrhu obnove carinskih stražarnica u riječkoj luci. U dopisu se navodi da su to bile tri „kućice- stražara“. Jedna je bila na ulazu koji je vodio na Molo Napoli, unutar ograde s lijeve strane ulaza. Druga stražarnica se nalazila na mjestu koje je vodilo na Gat Ancona unutar ograde s lijeve strane ulaza. Gat Ancona je 1945. godine miniran, a skladišta na gatu porušena stoga je jasno da je i stražarnica značajno oštećena. Treća stražarnica se nalazila na Gatu Adamich.¹¹⁹ Osim stražarnica u luci je, na Istarskoj obali, postojao i bunker čije je rušenje zabranila Jugoslavenska mornarica.¹²⁰

Neposredno prije likvidacije Inspektorata pomorstva na konferenciji održanoj 9. siječnja 1947. godine u Beogradu, donesen je program obnove luke za 1947. godinu. U zapisniku konferencije istaknuto je kako Ministarstvo pomorstva navodi potrebu obnove zapadne strane Gata Vladimir Nazor, a istočnu ukoliko bude moguće. No, prema dopisu Inspektorata predviđeno je obrnut redoslijed izvođenja radova te su na isto upozoreni.¹²¹ Prema podatku o učinjenome na obnovi od oslobođenja do 1. siječnja 1946. na obnovi je utrošeno 302 250 sati rada.¹²²

Za obnovu riječke luke u 1947. godini Uprava pomorstva Split predvidjela je da je za obnovu potrebo: „572 vagona cementa, 18 000 metara šljunka, 800 metara pilota, 300 metara rezanog drva, 7000 kg betonskog željeza, 4500 kg kovačkog željeza, 23000 tečnog goriva te 600 kg tečnog maziva.“¹²³

4.1. Dobrovoljni radnici na obnovi luke

Riječani su vrlo brzo prionuli obnovi razrušenog grada, a natpisi na zidovima poput „izgradnja“ nalazili su se posvuda.¹²⁴ U listu „Glas Istre“, od 4. rujna 1945. godine, u nepotpisanom članku

¹¹⁶ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 6, br. 509/46

¹¹⁷ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 18, br. 7405/46; HR – DARI – 349, IP, kut. 16, br. 7450/46

¹¹⁸ HR – DARI – 349, IP, Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 20, 940/47

¹¹⁹ HR – DARI – 323, GNOR, 5. Odjel tehničkih radova, 5.1. Opći uredski poslovi, kut. 45, br. 7380.

¹²⁰ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 7, br. 1368

¹²¹ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 19. br. 161/47

¹²² HR – DARI -349, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, IP, kut. 5

¹²³ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 17, 8455/46

¹²⁴ „Rijeka se obnavlja ...“, u: PV, God. 3 (1945), br. 213, 14. 10. 1945., str. 3.

pod naslovom „U popravku riječke luke trebaju svi sudjelovati“ piše: „Ne može se čekati samo na specijalne dizalice, na neke čudesne mašine koje će podići luku preko noći (tako si netko valjda zamišlja).“¹²⁵ Kako se iz samog citata vidi, osoba koja je članak pisala, smatra da su ljudi oni koji će uz pomoć uređaja izgraditi luku i da u izgradnji iste trebaju sudjelovati baš svi. O važnosti ljudi u izgradnji i obnovi luke svjedoče brojna pisanja u ondašnjem tisku. Prema pisanju istog lista, od 2. listopada 1945. godine, za rad na obnovi javilo se preko tisuću građana u želji za što bržom obnovom grada. Od oko tisuću građana iz različitih rajona radu je moglo pristupiti njih oko šesto i pedeset. Bile su to žene, domaćice, činovnice, učenici, trgovci, činovnici i radnici. Osim radnika koji su uklanjali ruševine i kasnije gradili nove dijelove luke, velik je broj tehničkih činovnika i nadzornika.¹²⁶



Slika 5. Rad na obnovi grada

Izvor: Povijesni i pomorski muzej Istre, Zbirku fotografija, negativa i fotografske opreme, PPMI-5707

Prema dokumentu Gradskog NO Rijeka o planu dobrovoljnog rada na uklanjanju ruševina od 26. rujna 1945., vidljivo je da je za čišćenje Rive C. Colombo te Rive E. Filiberto bilo potrebno 84 dobrovoljna radnika.¹²⁷ Već su prvog radnog dana, 1. listopada, dobrovoljci raskrčili oko

¹²⁵ „U popravku riječke luke trebaju svi sudjelovati“, u: GI, God. 3 (1945), br. 84, 4.9.1945., str. 2.

¹²⁶ „Gračjani Rijeke za obnovu svoga grada“, u: GI, God. 3 (1945), br. 96, 2.10.1945., str. 3.; HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 8, br. 1567/46

¹²⁷ HR – DARI - 323, GNOR, 5. Odjel tehničkih radova, 5.7. Obnova grada, kut. 80., 5.7.2. Dobrovoljni rad

tisuću metara kubičnih ruševina. Golema količina materijala odvezena je s dvadeset i sedam kamiona. O navedenom događaju novine su izvijestile, napominjući, kako je riječ tek o prvom danu masovnog rada građana.¹²⁸

Kako se navodi u izvještaju Inspektorata pomorstva za 1945. godinu, „narodne mase“ radile su na čišćenju luke od ruševina, no u samoj obnovi to nije bilo moguće jer je ona bila povjerena građevinskim poduzećima točnije njihovim radnicima.¹²⁹ Prema izvješćima, koja su građevinska poduzeća dostavljala Inspektoratu, vidljivo je da su, po završetku radova, poduzeća otpuštala radnike te potom o tome izvijestila Inspektorat kako bi radnici bili dodijeljeni nekom drugom poduzeću, zbog nedostatka istih.¹³⁰ Sredinom studenoga 1945. na obnovi riječke luke, radilo je dvjestotinjak ljudi, a predviđalo se da bi broj mogao doseći i njih petstotinjak. Iz dokumenata vidljivo je da su u obnovi sudjelovale sve društvene skupine od radnika i mornara do studenata.¹³¹ Tako je poznato da su na obnovi sudjelovala i dva zagrebačka studenta koji su u ljeto 1946. godine u Rijeku došli na praksu kao studenti „tehnike“.¹³² S vremenom radnici su se organizirali, te je 10. ožujka 1946. osnovana „Zadruga građevinskih radnika“ u Rijeci čija je zadaća bila „udarnički rad na obnovi zemlje“¹³³. Zadruga je s radom započela 1. travnja izgradnjom auto - garaže u tvornici Torpedo. Poznato je da je zadruga radila i na izgradnji Doma lučkih radnika.¹³⁴

Kao jedna od točaka plana rada Pravnog odsjeka Inspektorata tijekom mjeseca studenog 1945. našlo se i pitanje lučkih radnika u vezi s teritorijalnom politikom.¹³⁵ U zoni B, za razliku od zone A, nedostajalo je radne snage već u jesen 1945. Spisom br. 9203 Predsjedništva Narodne vlade Hrvatske vidljivo je da je veći broj službenika iz Jugoslavije selio u zonu „B“.¹³⁶ Radnici su u zonu B dolazili s raznih područja pa je tako jedna od propusnica izdana za radnika Ivana Lamzu iz Gline.¹³⁷ Najčešće su radnici dolazili iz susjednog Sušaka te su ti isti radnici ostvarivali pravo na dobivanje propusnice zbog dnevnih migracija Sušak – Rijeka. No, neki su ih posuđivali poznanicima koji iste nisu posjedovali. Kao posljedica navedenih ilegalnih radnji

¹²⁸ „Građani Rijeke za obnovu svoga grada“, u: GI, God. 3 (1945), br. 96, 2. 10. 1945., str. 3.

¹²⁹ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 6, br.

¹³⁰ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 8, br. 1874/46

¹³¹ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 3, br. 1487/45; HR – DARI -349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 10, br. 2505/46

¹³² HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 14, br. 5477/46

¹³³ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 14, br. 5648/46

¹³⁴ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 14, br. 5648/46

¹³⁵ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 3

¹³⁶ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 6, br. 535/46

¹³⁷ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 5, br. 115/4; HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 12, br. 3559/46

slijedilo je oduzimanje propusnice od strane Organizacije za zaštitu naroda (OZNA) i „milicije“, a samim time i nemogućnost odlaska na posao u riječku luku.¹³⁸

Iako je problem nedostatka radne snage bio prisutan od početka obnove to se značajno pogoršalo u prvim mjesecima od likvidacije Inspektorata pomorstva kada je došlo do nedostatka stručne radne snage. Kako stoji u dopisu Gradskog građevnog poduzeća „Jadran“, od 30. svibnja 1947. godine, 40% stručne radne snage je nestalo s 1. travnjem zbog odlaska na obrađivanje zemlje. Također navodi se da je broj ženske radne snage veći u odnosu na ožujak te se navodi: „Poznato je, da se ženska radna snaga ne može upotrebiti nego samo za sporedne radove, odakle takodjer proizlazi nagli postotak opadanja radova, u spomenutoj luci.“¹³⁹ Da će doći do nedostatka radne snage moglo se naslutiti već krajem 1946. godine.¹⁴⁰



Slika 6. Uništena postrojenja tvornice Torpedo

Izvor: Fototeka Hrvatskog pomorskog muzeja Split

¹³⁸ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 14, br. 5937/46

¹³⁹ HR – DARI – 323, GNOR, 5. Odjel tehničkih radova, 5.1. Opći uredski poslovi, kut. 50, br. 2842

¹⁴⁰ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 7, br. 1398/46

4.1.1. Ronioci

Zbog specifičnosti obnove luke, koja se dijelom vršila pod morem, a dijelom iznad morske površine, vrlo se brzo pojavio problem nedostatka ronioca te specijaliziranih ronioca zidara koji su bili osposobljeni za pripremne radove snimanja, ali kasnije zidanja i sl. Na sjednici komisije tehničkog odjela Gradskog NO Rijeka, 15. rujna 1945., zaključeno je da su za nastavak rada na obnovi riječke luke potrebni spremni ronioci koji su u mogućnosti, osim radova pod morem, raditi i kao zidari. Također, navodi se da takvih ronioca ima samo u okolici Šibenika, odnosno na Krapnju. Stoga je Inspektorat iste pozvao na rad u riječku luku na dulji period.¹⁴¹ Krapanjski ronioci su se dopisom od 30. rujna 1945. godine, odazvali pozivu Inspektorata napominjući kako dio ronioca može odmah pristupiti radovima u riječkoj luci, ukoliko nije potrebna ronilačka oprema jer se ista nalazila u Komandi Jugoslavenske Mornarice u Splitu. U dopisu je naglašeno da će, čim ishode ronilačku opremu, prionuti podmorskim radovima, popravcima i izgradnjama obala i gatova.¹⁴² Prema popisu stalnih ronioca koji su na radovima u riječkoj luci radili tijekom travnja 1946. i kasnije to su bili: Vinko Žic, Roko Žburin, Ljubo Mrakovčić te Luka Lazarić.¹⁴³

¹⁴¹ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 1, br. 42/45; HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 9, br. 2158/46

¹⁴² HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 542/45

¹⁴³ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 6, br. 576; HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 6, br. 801



Slika 7. Ronilac

HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 6¹⁴⁴

Zbog pomanjkanja ronionca u periodu intenzivne obnove riječke luke, Inspektorat je morao angažirati ronilačke ekipe iz Trsta i Pule te ih isplatiti u valuti zone A¹⁴⁵, jer su tako zahtijevali. Kako se radovi ne bi prekidali, prihvaćeni su uvjeti koje su ronionci iz zone A tražili, no intenzivno se radilo na pronalasku ronilačkih ekipa čiji bi uvjeti bili povoljniji. Nakon što su u Rijeku stigle četiri ekipe sa po četiri ronionca iz „Ronilačko – spužvarske zadruge Krapanj“,¹⁴⁶ ronionci iz zone A moglo se otpustiti. No, krapanjski ronionci zahtijevali su uvjete kao što su ih imali ronionci koji su radili na potonulom UNRRA brodu kod Izole. Obzirom da su ronionci došli iz Jugoslavije, podlijegali su isključivo Sindikalnim odredbama Jugoslavije i zone B. Nezadovoljni ronionci najavili su svoj odlazak 30. ožujka 1946. iako su bili upozoreni da će u

¹⁴⁴ Ista fotografija nalazi se i u HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 15, br. 6283/46

¹⁴⁵ Za razliku od zone A u zoni B od rujna 1945. platežno sredstvo su bile „jugo – lire“.

¹⁴⁶ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 10, br. 2573/46; O spužvarstvu Krapnja vidi: Josip Basioli, „Naše spužvarstvo na Jadranu“, u: *Pomorski zbornik društva za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije*, knj. 3. (Zadar: Društvo za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije, 1965.), str. 373.

tome biti spriječeni. No, ronioci su bez obzira na navedeno napustili Rijeku. Nakon što su ronioci otišli iz Rijeke, iako posao na obali Rizzo nije bio gotov, tijekom travnja 1946. pozvani su novi ronioci sa susjednog Sušaka.¹⁴⁷ Kao ronilac povremeno je radio i šef Tehničkog odsjeka ing. Ratko Čičin Šain, a osim ronioca s Krapnja, Inspektorat je od ožujka 1946. imao sklopljen ugovor i s tvrtkom „Rodolfo Blecich ricuperi marittimi“.¹⁴⁸ Neprestani nedostatak ronioca vidljiv je iz dopisa kojega je krajem listopada 1946. Inspektorat uputio Ministarstvu pomorstva. Naime, navode kako se zbog manjka ronioca neki od radova na obnovi odvijaju sporije.¹⁴⁹ Velik deficit ronioca dovodio je i do odgode vojne službe. Naime dvojica ronioca s otoka Krka, Ivan Mrakovčić iz Punta i Mario Maračić iz Krka kao ronioci radili su za poduzeće Ing. Šramel te su bili angažirani na radovima na glavi Mola Vladimir Gortan. Odlukom Inspektorata vojna služba im je odgođena.¹⁵⁰

Osim domaćih ronioca iz Zone B i onih koji su dolazili iz Jugoslavije, Inspektorat je angažirao i njemačke ronioce - zarobljenike pod „Komandom br. 323 Taborišča vojnih utjenikov“.¹⁵¹ Kako se navodi, na obnovi riječke luke radio je manji broj zarobljenika i to isključivo na obnovi Lukobrana gen. Petra Drapšina. U periodu od 1. veljače do 10. travnja 1946. godine ukupno je bilo zaposleno 169 zarobljenika, a za njihov rad isplaćena je svota od 20.486, 25 lira.¹⁵²

Iako je u zoni B nedostajalo radne snage, uvjeti koji su radnicima pružani dodatno su utjecali na nedostatak radnika, posebice ronioca. Naime, ronioci su vrlo često nadležnim tijelima upućivali protestne note zbog nejednakih nagrada i tarifa između ronioca koji su radili u riječkoj luci i onih koji su posao obavljali na Sušaku. Za ronioce sa Sušaka vrijedila je privremena tarifa za ronioce u Jugoslaviji od 60 dinara po satu (na dubinama do 10 metara). Za isti posao ronilac u riječkoj luci imao je tarifu od 130 lira što je 39 dinara. No, nezadovoljni ronioci u Rijeci tražili su povećanje tarife kao što je na Sušaku.¹⁵³ Na dubini od 20 do 25 metara imali su tarifu od 210

¹⁴⁷ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 6, br. 549; HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 10, br. 2531/46; HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 10, br. 2582/46

¹⁴⁸ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 9, br. 2281/46

¹⁴⁹ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 17, br. 8222/46

¹⁵⁰ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 17, br. 8139/46

¹⁵¹ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 6, br. 748; HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 15, br. 6175

¹⁵² HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 15, br. 6175/46; HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 15, br. 6929, o radu njemačkih zarobljenika na obnovi vidi: Ivo Goldstein, *Hrvatska: 1918 – 2008.* (Zagreb: Europress holding- Novi Liber 2008.), str. 436.

¹⁵³ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 6, br. 940

lira, na dubini od 25 do 30 metara 330 lira.¹⁵⁴ Prema odluci Gradsko NO Rijeka Odjel socijalne politike br. 264 tarifa po satu za ronioca je:

Tarifa po satu (u lirama)	Dubina (u metrima)
130 lira	Od 0 do 10 metara
210 lira	Od 10 do 20 metara
330 lira	Od 20 do 25 metara
420 lira	Od 25 do 30 metara
510 lira	Od 30 do 35 metara
600 lira	Od 35 do 40 metara

Tablica 2. Tarife za ronioce

Izvor: HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 13, br. 4048/46

Rizičnost posla ronioca¹⁵⁵ svakako je, za razliku od druge vrste radnika, sama po sebi potezala i pitanje plaće. Koliko je posao ronioca bio opasan i rizičan svjedoči nesreća tijekom izvođenja radova na obali Rizzo, u travnju 1946., tijekom ronilačkih radova došlo je do eksplozije mine jer se u isto vrijeme vršio proces jaružanja. Kako se u izvještaju navodi u moru su bili ronioci „koji su iz mora izvučeni s jakim udarcima“. Po izvještaju o provedenim radovima u travnju 1946. zaključeno je da ronioci ne mogu obavljati svoj posao ukoliko se u isto vrijeme provodi jaružanje.¹⁵⁶

4.1.1.1. Deficit ronilačke opreme

Osim nedostatka ronioca problem je bio i nedostatak ronilačke opreme, stoga je Inspektorat pomorstva od UNRRA tražio da im se za radove na riječkoj luci dostavi ronilačka oprema (s telefonom). Inspektor J. Dragustin je tražio da se u Rijeku pošalje englesku (*Siebe – Gorman*) i američku ronilačku opremu opremljenu telefonima. Prema opisu, inspektor navodi da je engleska oprema pogodnija za radove u Rijeci jer je lakša te se lakše prenosi dok je američka

¹⁵⁴ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 6, br. 940; HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut 14, br. 5531/46

¹⁵⁵ O roniocima vidi: Karlo Baumann, „Rad naših ronioca“, u: *Pomorstvo*, God. 2 (1947), br. 1, str. 30-31.; Karlo Baumann, „Duboko ronjenje“, u: *Pomorstvo*, God. 3 (1948), br. 2, str. 70-71

¹⁵⁶ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 6, br. 530/46

glomaznija jer ima kompresor na motorni pogon. Iako je Inspektorat pomorstva, kako stoji u dopisu od 10. svibnja 1946., tražio nekoliko puta da im se dostavi tražena ronilačka oprema UNRRA je istu dostavio u Split.¹⁵⁷

Ronilačka oprema je također nabavljana i od poduzeća koja su opremu prodavala. Zbog nedostatka financija odabrana je tršćanska tvrtka „Cacciattoli Dott. Ermanno“ koja je od tri ponude imala najjeftiniju ponudu.¹⁵⁸ Ponekad je oprema nabavljana i uvozom koji je vršilo poduzeće „Centroprom“, podružnice Trst i Beograd.¹⁵⁹ Uvoz iz Zone A vršen je i preko Uvozno – izvoznog zavoda Trst kojega je VUJA u suradnji s civilnim vlastima osnovala kako bi reguliralo uvozno izvozne poslove sa Zonom A.¹⁶⁰ Tijekom listopada 1946. Inspektorat pomorstva uvezao je 10 komada ronilačke opreme u vrijednosti od 400.000 lira. Preko Uvozno – izvoznog zavoda (UIVOD) Trst, nabavljeno je devet komada ronilačkih odijela te tri metra platna za krpanje. Cijena jednog komada odijela iznosila je 30 000 lira. Ronilačke splavi, roniocima koji su radili za Inspektorat na obnovi obale Rizzo, ustupio je GNO Rijeka.¹⁶¹

¹⁵⁷ HR – DARI – 349 , IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 6, br. 575

¹⁵⁸ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 6. br. 720

¹⁵⁹ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 10, br. 2810/46. „Centralno prometno ad.“ ili skraćeno „Centroprom“ odlukom Vlade DFJ od svibnja 1945. postalo je jedino spoljnotrgovinsko poduzeće u Jugoslaviji. Centroprom, URL: <http://www.centroprom.rs/onama.html> (7.8.2024.)

¹⁶⁰ Vedran Dukovski, Vojna uprava jugoslavenske armije i gospodarske prilike u hrvatskome dijelu Istre 1945. – 1947., doktorski rad, (Zagreb: 2023.), str. 182.

¹⁶¹ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 10, br. 2512/46

4.2. Građevna i druga poduzeća

Javno objavljenim Pozivom br. 388/45 Inspektorata pomorstva, od 6. listopada 1945. godine, pozvana su građevinska poduzeća, ukoliko žele sudjelovati u obnovi riječke luke, da se obrate Inspektoratu od kojega će dobiti upute za izvršenje radova prvog reda, do kraja 1945. godine. Prema Pozivu, ponude građevinskih poduzeća trebalo je dostaviti do 17. listopada 1945. godine.¹⁶² Neka su se poduzeća obratila Inspektoratu i ranije, poput „Gradbene direkcije Slovenije – državno gradjevno poduzeće u Ljubljani“, koja se 22. rujna 1945. dopisom obratila Inspektoratu pomorstva nudeći usluge popravaka u riječkoj luci.¹⁶³

Po održanom sastanku, 11. listopada 1945. godine, između predstavnika četiri građevinska poduzeća i predstavnika Inspektorata pomorstva Odlukom Tehničkog odsjeka Inspektorata, od 12. listopada 1945. godine, povjerena je obnova dijela riječke luke sljedećim poduzećima:

„Gradjevno poduzeće Lado Inocente Stipanovic – Rijeka,

Gradjevno poduzeće Ing. Vladimir Šramel¹⁶⁴ – Ljubljana¹⁶⁵,

Gradjevno poduzeće Ing. Bezić i Lamza d.d. Zagreb¹⁶⁶,

Gradjevno poduzeće Ing. Dražen Gogolja – Zagreb¹⁶⁷“.

Iako se ne navodi da je „Gradjevno poduzeće Buneta & Vlah“ sudjelovalo na spomenutom sastanku Rješenjem Inspektorata pomorstva br. 825. spomenutom poduzeću je odobreno da od

¹⁶² HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 1, br. 396/45

¹⁶³ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 1, br. 106/45

¹⁶⁴ Vladimir Šramel bio je slovenski građevinski inženjer rođen 1901. godine u Trstu. Zbog nemogućnosti školovanja u Italiji preselio se u Sloveniju gdje je 1920. maturirao u Mariboru. Iste godine upisao je Tehnički fakultet u Ljubljani, no zbog neimaštine ubrzo se morao zaposliti. Od 1927. godine radio je kao tehnički voditelj u poduzeću „Tehna“. Diplomirao 1932. te stekao zvanje inženjera građevine. Nakon Drugog svjetskog rata sudjeluje u obnovi zemlje osnovavši vlastito građevinsko poduzeće. Od 1947. Šramel radio je za vodeće slovensko građevno poduzeće „Gradis“. Neki od istaknutijih projekata na kojima je Šramel radio bio je sanatorij u Golniku, vodovod u Beloj krajini, ladanjske vile Herta i Joana te obnova riječke luke. („Ing. Vladimir Šramel – petdesetletnik“, *Gradbeni vestnik: glasilo sveta za gradbene in komunalne zadeve lrs ter društva gradbenih inženirjev in tehnikov lrs*, God. IV (1951), br. 7-8, str.192.; Dejanira Burmas Domančić, „Ladanjska arhitektura u Hvaru u razdoblju između dva rata“, *Prilozi povijesti otoka Hvara*, God. XIV (2019), br. 1, str. 264.

¹⁶⁵ Ured poduzeća se nalazio na Rivi C. Colombo 8 (HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 782/45)

¹⁶⁶ Poduzeću Marin Bezić i poduzeću Lamza zajedno je povjeren rad na obnovi Molo Napoli aproksimativne vrijednosti od 40 000 000 lira. (HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 835/45; HR –DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 836/45)

¹⁶⁷ Poduzeću Ing. Dražen Gogolja povjereni su radovi na obnovi obale Rizzo aproksimativne vrijednosti od 16 000 000 lira. (HR -DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 834/45)

10. listopada pristupi radovima na obnovi zgrade Lučke kapetanije.¹⁶⁸ Iako je djelomično poslovima obnove rukovodio Inspektorat pomorstva nadležno tijelo za zgradu lučke kapetanije je bila Uprava pomorstva Split. Intervencije koje je na obnovi imao Inspektorat mogu se smatrati i iskazivanjem kršenja pravno-pomorske podijele vlasti između one u zoni B i Jugoslaviji.¹⁶⁹

Prema Programu rada za period od 10. studenoga do 30. studenoga 1945. vidljivo je da je Tehnički odsjek Inspektorata pregovarao s državnim poduzećima Hrvatske i Slovenije glede poslova na Rivi Abruzzi, Molo Adamich i drugim dijelovima operativne obale.¹⁷⁰

Poduzećima je Inspektorat povjerio radove na Molo Napoli¹⁷¹ i pristaništu Luigi Rizzo¹⁷² s naglaskom da će Inspektorat svim poduzećima dodijeliti podjednak obujam posla. Po donošenju Odluke o ovlaštenju poduzeća su pristupila pripremnim radovima.¹⁷³ Građevno poduzeće „Ing. Vladimir Šrnel“ započelo je s radom 16. listopada 1945. godine.¹⁷⁴ Radove na obnovi obale Rizzo izvodili su poduzeća: „ing. Lado i Innocente“¹⁷⁵, „Nikola Žic“¹⁷⁶, „Dražen Gogolja“ i „ing. Vladimir Šrnel“.¹⁷⁷ Prema popisu poduzeća koja su bila pozvana na sastanak u Tehnički odsjek 1. prosinca 1945. godine na obnovi riječke luke u navedenom trenutku su radili: „Ing. Vladimir Šrnel“, „Ing. Dražen Gogolja“, „ing. Draganić“¹⁷⁸, „ing. Lado & Innocente“, „Ing. Marin Bezić & Lamza d.d.“, Građevno poduzeće Slovenije „Gradis“ te „Zemaljsko građevno poduzeće Hrvatske“.¹⁷⁹ Prema planu radova prema odsjecima Inspektorata u periodu od 5. do 25. studenoga 1945. Građevno poduzeće Slovenije „Gradis“

¹⁶⁸ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 828/45; HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 829/45

¹⁶⁹ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 10, br. 2551/46; 3294/46

¹⁷⁰ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 3, br. 1415/45

¹⁷¹ Duljina 120 m. Prvi naziv je bio Maria Valeria Molo prema austrijskoj vojvotkinji. Naziv Molo Napoli gat nosi od vremena talijanske uprave, a nakon Drugog svjetskog rata preimenovan je u Gat Vladimira Gortana. Danas gat nosi naziv Visinov gat te mu se s lijeve strane nalazi Budimpeštansko pristanište, a sa zapadne strane Praško pristanište. Milica Trkulja, „Nazivi gatova i pristaništa u riječkoj luci tijekom povijesti“, *Riječka luka: povijest, izgradnja, promet* (Rijeka: Muzej grada Rijeke, 2001.), str. 273.; URL: <https://arcaadriatica.eu/?pr=iiif.v.a&id=13880> (6.7.2024)

¹⁷² Kada je izgrađeno nosilo je naziv Novo pristanište, a za vrijeme talijanske uprave nosilo je naziv Riva Luigi Rizzo. Nakon Drugog svjetskog rata pristanište nosi naziv Zagrebačka obala, a od 1992. godine Praško pristanište.

¹⁷³ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 519/45, Odluka

¹⁷⁴ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 782/45

¹⁷⁵ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 10, br. 2507/46

¹⁷⁶ Pojavljuje se i poduzeće Žic – Orlić, no nije jasno je li riječ o istom ili o dva različita poduzeća. HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 5, br. 30/46

¹⁷⁷ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 6, br. 127/46

¹⁷⁸ Ing. Antun Draganić iz Karlovca sklopio je ugovor s Inspektoratom 23. studenoga 1945. (HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 4, br. 2036/45)

¹⁷⁹ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 3, br. 1811/45

započelo je s pripremnim radovima na pristaništu Duca degli Abruzzi.¹⁸⁰ Ugovor između Inspektorata i Građevnog poduzeća Slovenije „Gradis“ o radovima na pristaništu Abruzzi sklopljen je 27. studenoga 1945. godine. Ugovor se temeljio na odredbi Narodne vlade Slovenije, Ministarstva za trgovinu i opskrbu V/166/1 od 1. kolovoza 1945.¹⁸¹ Zemaljsko građevno poduzeće Hrvatske u istom je razdoblju započelo s pripremnim radovima na putničkom dijelu luke¹⁸², obali Emanuele Filiberto¹⁸³ i Rainer s gatovima Stocco, S. Marco i Adamić.¹⁸⁴

Nakon radio objave na radiostanici Zagreb II, Inspektoratu pomorstva javio se dipl. ing. Miloš L. Savić iz Zagreba koji je u dopisu navodi kako, ukoliko je riječ o potpuno novoj izgradnji luke, nudi poslovnu vezu s većom danskom građevinarskom tvrtkom koja se specijalizirala u sličnim poslovima.¹⁸⁵ Temeljem radio poziva na radiostanici Zagreb II Inspektoratu se javilo i poduzeće „Perša Franjo i arh. Vladimir Auer“. Kako navode po dovršetku radova na obnovi tvornice pokućstva „Kruljac“ u Novoj Gradišci bili su spremni doći u Rijeku u svrhu obnove riječke luke.¹⁸⁶

Osim građevinskih poduzeća koja su izvršavala građevinske radove u riječkoj luci Inspektorat je surađivao i s tvrtkama od kojih su dobavljali potrošni materijal i uređaje. „Prva bosanska asfaltna industrija a.d. Beograd“ prema nacrtima Inspektorata, izradila je dizalicu od 40 tona¹⁸⁷ te je u suradnji s poduzećem „Kosmaj“ „Prva Bosanska Asfaltna Industrija a.d.“ radila na obnovi riječke obale. Nekoliko uglavnom lokalnih, riječkih, poduzeća radilo je na popravcima oštećenih i dotrajalih uređaja kao što je poduzeće „Matteo Skull Rijeka“ koje je radilo na popravku onesposobljene dizalice na gatu Napoli.¹⁸⁸ Isto poduzeće lijevalo je bitve za riječku luku. Iz dokumentacije je vidljivo da su bitve koštale 45 lira po bitvi, a željezo koje je

¹⁸⁰ Po izgradnji pristanište je nosilo naziv Riva Stefania, pod talijanskom upravom mijenja naziv u Riva Duca degli Abruzzi. Obnovom pristaništa nakon Drugog svjetskog rata došlo je do nove promjene naziva u Ljubljansku obalu što je zanimljivo jer je upravo ljubljansko poduzeće radilo na obnovi pristaništa. Danas je riječ o Bečkom pristaništu. Milica Trkulja, „Nazivi gatova i pristaništa u riječkoj luci tijekom povijesti“, *Riječka luka: povijest, izgradnja, promet* (Rijeka: Muzej grada Rijeke, 2001.), str. 271.

¹⁸¹ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 3, br. 1969/45

¹⁸² Ugovor je sklopljen 27. 11. 1945. (HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 10, br. 2768/46)

¹⁸³ Na konferenciji održanoj 24. siječnja 1946. u prostorijama Odjela tehničkih radova razgovaralo se o pitanju proširenja obale Filiberto i Sauro. (HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 6, br. 521/46)

¹⁸⁴ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 3, Program rada, 5. 11. 1945.; HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 6, br. 681

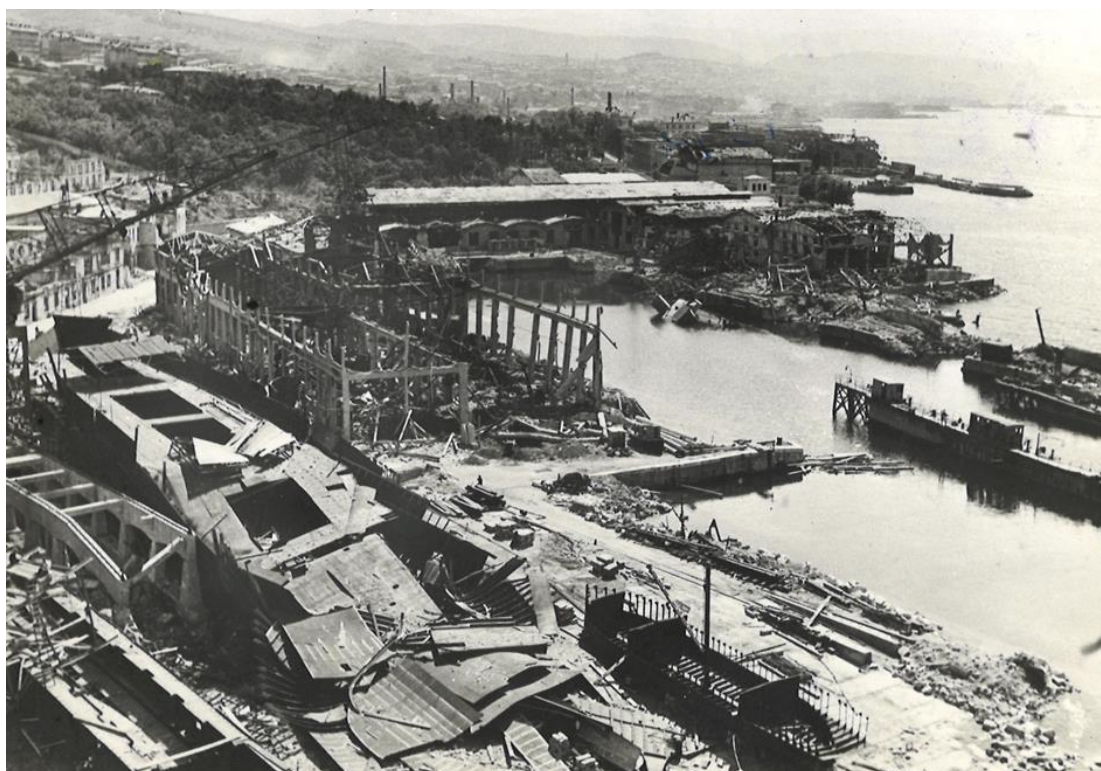
¹⁸⁵ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 605/45, Izgradnja riječke luke, 15. 10. 1945.

¹⁸⁶ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 697/45, 18. 10. 1945.

¹⁸⁷ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 895/45, Odgovor na pismo od 15. 10. 1945., 23. 10. 1945.

¹⁸⁸ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 737/45, Popravak dizalice na molo Napoli, 20. 10. 1945.

korišteno kao materijal nije bilo uključeno u cijenu već ga je Inspektorat osigurao, riječ je otpadnom željezu koje je sačuvano nakon čišćenja ruševina.¹⁸⁹ „Kvarnerska Brodogradilišta d.d.“ također su sudjelovali u obnovi izgradnjom pontonskih dizalica. Jedna takva dizalica bila je „IMPOM 1“.¹⁹⁰ Brodogradilište je za obnovu luke izradilo i bager „IMPOM 2“.¹⁹¹ Poslove osvjetljenja Inspektorat je povjerio poduzeću „Elettromeccania Mario Blasich Rijeka“.¹⁹² Od poduzeća „Antonio Stanflin Rijeka“ naručen je kancelarijski namještaj za opremu uredskih prostora.¹⁹³



Slika 8. Uništena postrojenja Kvarnerskih brodogradilišta d.d.

Izvor: Fototeka Hrvatskog pomorskog muzeja Split

Velik broj poduzeća koja su radila na obnovi riječke luke ide u prilog činjenici da su jugoslavenske vlasti riječku luku smatrale, budućom, glavnom teretnom lukom Jugoslavije. Iako je i splitska luka bila značajno razrušena, Ministarstvo saobraćaja i Uprava pomorstva Split

¹⁸⁹ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 7, br. 1235

¹⁹⁰ Hr – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 10, br. 2639/46; HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 11

¹⁹¹ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 18, br. 8811/46

¹⁹² HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 4, br. 1970/45

¹⁹³ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 5, br. 41/46

uvidjeli su da 60 - tonska dizalica „Jadranskog brodogradilišta Split“ treba biti ustupljena riječkoj luci kojoj je, kako se u dopisu navodi, potrebitija.¹⁹⁴ Iz dopisa Glavne uprave pomorstva od 20. studenoga 1945., vidljivo je da će dizalica „Jadranskog brodogradilišta Split“ biti će upućena u Rijeku tek kada se dovrše poslovi u Splitu i njena doprema u Rijeku bude sigurna od mina koje se još uvijek nalaze u luci.¹⁹⁵

Građevinski i potrošni materijal dijelom je nabavljan u Rijeci i susjednom Sušaku, no i iz dijelova Jugoslavije. Poznato je da je „Zemaljsko građevno poduzeće Hrvatske“ po dobivanju posla u riječkoj luci dopisom od 9. siječnja 1946., tražilo je od Gradskog NO Rijeka dozvolu za vađenje kamena iz kamenoloma kod groblja na Kozali.¹⁹⁶ Osim kamena iz kamenoloma Kozala, bijeli kamen za obnovu riječke luke stizao je i iz kamenoloma Veli Vrh koji je dobavljala „Klesarsko kiparska zadruga Kastav“.¹⁹⁷ „Klesarsko kiparska zadruga Kastav“ i ranije je surađivala na obnovi riječke luke. Iz dopisa kojega je zadruga tijekom svibnja 1947. uputila Gradskom NO Rijeka vidljivo je da zadruga već neko vrijeme radi na obnovi riječke i sušačke luke te moli za premještaj ureda iz Kastva u Rijeku.¹⁹⁸ Dopisom od 1. studenoga 1945. poznato je da je „Istarska tvornica portlandcimenta Koromačno – Labin“¹⁹⁹ započela s radom. Iz tvornice su se obratili Inspektoratu kako bi saznali kolike količine cementa su potrebne Inspektoratu za obnovu riječke luke.²⁰⁰ No, iz kasnijih dopisa koje je uprava tvornice poslala Gradskom N.O. Rijeka vidljivo je da se dugovi prema tvornici nisu podmirivali na vrijeme te je uprava navela da se traženja por. Z. Kukoča o isporuci nove pošiljke cementa za izgradnju mosta Sušak – Rijeka neće izvršiti dok se navedeni dugovi s obračunatom kamatom ne podmire.²⁰¹ Krajem travnja 1946. Inspektorat pomorstva dopisom se obratio tvornici cementa navodeći kako Inspektorat više ne odgovara za isporuke cementa koje naručuju građevinska poduzeća koja rade na obnovi riječke luke stoga komunikacija između tvornice i Inspektorata

¹⁹⁴ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 900/45

¹⁹⁵ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 3, br. 1693/45

¹⁹⁶ HR – DARI - 323, GNOR, 5. Odjel tehničkih radova, 5.1. Opći uredski poslovi, kut. 39, br. 512

¹⁹⁷ HR – DARI - 323, GNOR, 5. Odjel tehničkih radova, 5.1. Opći uredski poslovi, kut. 51, br. 3061

¹⁹⁸ HR – DARI - 323, GNOR, 5. Odjel tehničkih radova, 5.1. Opći uredski poslovi, kut. 50, br. 2504

¹⁹⁹ Istarska tvornica portlandcimenta Koromačno je najstarija tvornica u Labinu otvorena 1926. godine. Prvi direktor po obnovi nakon Drugog svjetskog rata je bio Viktor Paliska. (Holcim Hrvatska d. o. o. Koromačno. Istarska enciklopedija (2005), mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2024. Pristupljeno 8.7.2024. <https://istra.lzmk.hr/clanak/holcim-hrvatska-d-o-o-koromacno>), o tvornici vidi: „Tvornica cementa u Koromačnu“, u: GI, God. 3 (1945), br. 79, god. 3, 23. 8. 1945., str. 3; Julija Lozzi Barković i Ketrin Miličević Mijošek, „Koromačno-tvornica cementa; planirano industrijsko naselje u Labinštini (Istra) u razdoblju između dva rata“, *IV. Međunarodna konferencija o industrijskoj baštini posvećena temi Rijeka i brodograđevno naslijeđe: jučer - danas – sutra* / Đekić, Velid ; Palinić, Nana (ur.). (Rijeka: Pro Torpedo Rijeka), str. 715-728.

²⁰⁰ HR - DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 3, br. 1154/45; HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 10, br. 2919/46; 2020/46

²⁰¹ HR – DARI - 323, GNOR, 5. Odjel tehničkih radova, 5.1. Opći uredski poslovi, kut. 45, br. 7389

prestaje.²⁰² U obnovi luke korišten je tzv. podmorski beton, tj. „puzzolan – cement“ pomiješan s gašenim vapnom. No, zbog reagiranja gašenog vapna s morskom vodom umjesto gašenog vapna prema uzoru na raniju podmorsku gradnju predloženo je bilo korištenje crvene zemlje (*terra rossa*).²⁰³ Materijal za popločavanje obala riječke luke nabavljen je od slovenske tvrtke „Granitolom Rečenjak“ te poduzeće „Granitolom Lenarčić“ iz Josipdola. Prema dopisu upućenom poduzeću iz Josipdola vidljivo je da su za popločenje tražene kocke dimenzija 20 x 20.²⁰⁴

Potrošni materijal i pogonsko gorivo za rad na riječkoj luci nabavljan je od „Jugopetrola“, podružnice Sušak.²⁰⁵ Opskrbu *dissou* plinom vršila je tvornica „La Dalmatienne“, no nakon nestašice to je preuzela „Tvornica za dušik d.d. Ruše“, Maribor.²⁰⁶

Bez obzira na činjenicu da je većina poduzeća, posebice onih građevinskih, imalo sjedišta izvan zone B po dobivanju posla otvarali su podružnice u Rijeci. Jedno takvo je poduzeće „ing. Vladimir Kerdić“ iz Zagreba. Kerdić je naveo kako je već sudjelovalo na obnovi zemlje te se interesirao za radove betonske i armirano betonske izgradnje u riječkoj luci.²⁰⁷

Iako su poduzeća dolazila raditi na obnovi u Rijeku, između zone „B“ i ostatka Jugoslavije postojala su ograničenja od strane carinskih vlasti. Naime, iz Jugoslavije se nije moglo uvoziti ili izvoziti u zonu B bez dozvola²⁰⁸, a koje je izdavalo Predstavništvo uprave spoljne trgovine u Zagrebu temeljem priloženog računa.²⁰⁹ Kao što su postojale propusnice za prelazak radnika u zonu B postojala su potvrde nakon čijeg bi izdavanja poduzeća mogla u riječku luku dovoziti određene strojeve i alat iz Jugoslavije. Tako je poduzeće „Ing. Marin Bezić & Lamza d.d.“ krajem veljače 1946. od Inspektorata zatražilo navedenu potvrdu koja je omogućila dovođenje dviju betonskih miješalica.²¹⁰ Navedeni alat poduzeće „Državne željeznice Zagreb“ vlakovima su prevozile poduzećima iz Zagreba u Rijeku.²¹¹

²⁰² HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 6, br. 508; HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 6, br. 592/46

²⁰³ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 7, br. 1389/46; HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 18, br. 8745/46

²⁰⁴ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 6, br. 657; HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 6, br. 656

²⁰⁵ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 3, br. 1876/45

²⁰⁶ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 5, br. 10/46

²⁰⁷ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 7, br. 1117/46

²⁰⁸ Primjer uvoznog odobrenja vidljivo je u HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 4, br. 2379/45

²⁰⁹ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 3, Jugopetrol, 21. 11. 1945.

²¹⁰ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 8, br. 1591/46

²¹¹ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 840/45

Iz svega navedenoga može se zaključiti da je odaziv na poziv Inspektorata pomorstva bio velik te da su u velikoj mjeri u obnovi sudjelovala jugoslavenska poduzeća. Iako je lokalno stanovništvo značajno pomagalo u obnovi važnost radnika iz Jugoslavije i zone A neizostavan je kotač u obnovi. Poduzeća su se prije svega na rad odazivala kako bi u teškim poslijeratnim uvjetima došli do zarade, no dijelom i zbog želje za što žurnijom obnovom riječke luke.

4.3. Uprava Ujedinjenih naroda za pomoć i obnovu

Uprava Ujedinjenih naroda za pomoć i obnovu (engl. *United Nations Relief and Rehabilitation Administration* – UNRRA) osnovana je krajem 1943. godine s ciljem pružanja pomoći stradalim državama nakon Drugog svjetskog rata s kojima je sklopila ugovor. UNRRA prestala je s radom 1947. godine, a do tada je zemlje opskrbljivala hranom, odjećom, alatom i dr. Vlada DFJ je u ožujku 1945. potpisala sporazum s Upravom UN-a za pomoć i obnovu o opskrbi Jugoslavije hranom i ostalim potrepštinama. Sa sjednice Politbiroa CK KPH održane početkom lipnja 1945. poznato je da je u Rijeci vladala glad te da su radnici koji su radili na obnovi prijetili obustavom radova.²¹² U isto vrijeme u Jugoslaviju, točnije u Split²¹³, stigao je prvi brod natovaren UNRRA robom. Riječ je o teretnom brodu „Dubrovnik“ koji je u Split došao natovaren s 3300 tona pomoći. Brod je dovezao mješovit teret: kamione, lijekove, hranu, poljoprivredni materijal i dr.²¹⁴ Iako je UNRRA roba stizala kao međunarodna pomoć u jugoslavenske luke Split i Sušak bila je razvrstavana i za pomoć u zoni B. Nekoliko dana kasnije, 18. srpnja, predsjednik DFJ Josip Broz Tito u Beogradu je ugostio šefa²¹⁵ misije UNRRA za Jugoslaviju Mihaila Sergejčika.²¹⁶

Tehnički odsjek Inspektorata, 23. studenoga 1945., naručio je od UNRRA hitno potreban alat i materijal za obnovu riječke luke. Prema popisu to su bili kompresori, plovne dizalice, betonske miješalice, pumpe, plovna jaružala, čekići, drobilice, teretne automobile i dr.²¹⁷

²¹² Ivo Goldstein, *Hrvatska: 1918 – 2008*. (Zagreb: Europress holding- Novi Liber 2008.), str. 429.

²¹³ U sušačku luku prvi UNRRA brod pristao je 19. listopada 1945. godine. Radojica F. Barbalić, *Privredni razvoj riječke luke nakon oslobođenja*, u: *Rijeka zbornik*, str. 68.

²¹⁴ „Prvi brod UNRRA stigao u Split“, u: *PV, God. 3 (1945)*, br. 163, 20. 6. 1945., str. 4.

²¹⁵ „Maršal Tito primio šefa UNRRA-e za Juoslaviju“, u: *PV, God 3 (1945)*, br. 177, 22. 7. 1945., str. 1; „Šef UNRRA- misije za Jugoslaviju o položaju naše zemlje u pogledu ishrane“, u: *PV, God 3 (1945)*, br. 176, 20.7.1945., str. 1.

²¹⁶ „Šef UNRRA- misije za Jugoslaviju o položaju naše zemlje u pogledu ishrane“, u: *PV, God 3 (1945)*, br. 176, 20. 7. 1945., str. 1.

²¹⁷ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 3, br. 1657/45

Dopisom Građevinskog odsjeka Pomorskog poglavarstva Sušak, od 13. prosinca 1945., Glavnoj pomorskoj upravi Beograd vidljivo je da je UNRRA dao pet dizalica od kojih dvije Glavnoj upravi pomorstva i tri Ministarstvu građevina.²¹⁸ U jednoj od UNRRA pošiljaka na Sušak je dopremljeno 30 „derrick“ dizalica. Inspektor Dragustin naveo je kako bi navedene dizalice bile od iznimne koristi za riječku luku. Navedene dizalice zamijenile bi dosadašnje portalne dizalice ispred Palače Adria koje bi onda bile na gatu Napoli i služile u istovaru ugljena iz Raše. Portalne dizalice na tadašnjem mjestu nisu bile maksimalno iskorištene jer, iako su pomične, pomicale bi se svega 10 metara. „Derrick“ dizalice služile bi kao zamjena.²¹⁹

Upravo je prvi veći parobrod koji je uplovio u riječki bazen 13. siječnja 1946. godine, a riječ je bio parobrod „Ivan“ (1.310 BTN²²⁰), brod koji je natovaren UNRRA- materijalom pristao na Gat „Prvi maj“.²²¹ Do dolaska parobroda „Ivan“, na gat su pristajali uglavnom jedrenjaci koji su u prevozili ugljen iz Raše, sve do puštanja u promet prvih nekoliko metara Zagrebačke obale i Gata Vladimira Nazora.²²² Sredinom iste godine (lipanj, 1946.) u riječku je luku uplovio prvi brod pod stranom zastavom „Orfeus“ (1.030 BTN) također s paketima UNRRA.²²³

Zaključno potrebno je napomenuti kako je UNRRA također podržala obnovu riječke luke svojim čestim donacijama, ali kako su to činili i jugoslavenski gradovi kao što su Split i Sušak koji su dio UNRRA robe odvajali upravo za obnovu riječke luke.

5. TEŽNJA ZA SJEDINJENJEM RIJEKE S OSTATKOM JUGOSLAVIJE

Nekoliko je aspekata iz kojih se može iščitati želja privremene Vojne uprave JA da se Rijeka priključi ostatku Jugoslavije. Te aspekte moguće je podijeliti u tri skupine. Prva skupina odnosi se na medije i tisak koji je člancima i oglasima pozivao na realizaciju ideje o priključenju Rijeke Jugoslaviji. Osim medija i tiska, novac je također odigrao značajnu ulogu u promicanju navedene ideje. Iako je nova valuta u zonu B uvedena zbog priskrbljivanja dovoljne količine novca za obnovu, isti je novac imao i simboličnu ulogu „bratskog“ novca jugoslavenskog dinara. Treća kategorija je promjena imena gatova, luka, lukobrana i pristaništa. Naime, pojava promjene imena neprestano se ponavlja kroz povijest, ovisno o vladajućoj strukturi. No, kada

²¹⁸ HR –DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, 13. 12. 1945.

²¹⁹ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 7

²²⁰ Bruto tonaža broda

²²¹ „Dvogodišnjica otvorenja riječke luke“, u: *Pomorstvo*, God. III (1948), br. 2, str. 59.-60.

²²² „Dvogodišnjica otvorenja riječke luke“, u: *Pomorstvo*, God. III (1948), br. 2, str. 59.-60.

²²³ Damir Drinković, *n. dj.*, str. 1554.

je Vojna uprava JA, koja je trebala provoditi talijanske zakone, već u jesen 1945. dijelove luke nazvala „novim“ hrvatskim nazivima, vidljivo je da je promjena imena još je jedan od aspekata kojim se, na mala vrata, pokušalo riječku luku obilježiti kao jugoslavensku.

5.1. Mediji, tisak i dopisi

Iako su novine, kao što su „Glas Istre“ i „Primorski vjesnik“, novine koje su izvještavale o područjima čija je pripadnost u poraću bila sporna, brojnim člancima nastojali su iskazati stav urednika i/ ili naroda o pitanju Julijske Krajine te posebice Rijeke. Naslovi poput: „Narod Istre se ponovno izjavljuje za Titovu Jugoslaviju“, ²²⁴ „Cijela Julijska Krajina s Trstom Jugoslaviji“, ²²⁵ „Radnici Rijeke i Sušaka zajedno dobrovoljno rade na spajanju oba grada“, ²²⁶ „Na današnjim izborima Rijeka će potvrditi svoju odlučnost za priključene FNRJ“²²⁷ tek su neki od naslovima kojima se u tisku jasno iskazivala želja za priključenjem navedenih krajeva Jugoslaviji. Osim lokalnih novina o pitanju Rijeke izvještavali su i strani novinari koji su u petak 8. lipnja 1945. u Rijeku stigli preko Beograda, Zagreba i Trsta. Došli su američki, francuski, i švicarski novinari, dopisnici američke agencije „Associated Press“ (William B. King) i francuske agencije „Agence France – Press“ (Vincent Lapteffu), američkog lista „Newsweek“ te švicarskog lista „Weltwoche“.²²⁸

Uključivanje radio stanice Zagreb II u obnovu riječke luke također je zanimljiv primjer angažmana medija kojim je Inspektorat pozivao poduzeća diljem Jugoslavije da mu se jave radi poslova obnove u Rijeci.²²⁹

Osim medijskih i tiskovnih dopisa, iz dopisa koji su dio korespondencije Inspektorata i Uprave pomorstva u Splitu, također se mogu pratiti težnje za pripojenjem Rijeke ostatku Jugoslavije. Iz dopisa koji je 4. veljače 1947. uputila Uprava pomorstva iz Splita u Rijeku vidljivo je da se je već o riječkoj luci, iako još uvijek dijelu zone B, razmišljalo kao dijelu FNRJ. U dopisu, čiji je cilj bilo izvještavanje o unaprjeđenju sigurnosti plovidbe, navedeno je: „...sve lučke urede opskrbili naročitim knjigama za registraciju obavijesti o sigurnosti plovidbe, ... Kod štampanja

²²⁴ „Narod Istre se ponovno izjavljuje za Titovu Jugoslaviju“, u: GI, God. 3 (1945), br. 103., 18. 10. 1945., str. 1.

²²⁵ „Gradjani Rijeke za obnovu svoga grada“, u: GI, God. 3 (1945), br. 96, 2. 10. 1945., str. 1.

²²⁶ „Radnici Rijeke i Sušaka zajedno dobrovoljno rade na spajanju oba grada“, u: PV, God. 4 (1946), br.250, 13. 1. 1946., str. 1.

²²⁷ „Na današnjim izborima Rijeka će potvrditi svoju odlučnost za priključene FNRJ“, u: PV, God. 4 (1946), br. 271., 3.3.1946., str. 1.

²²⁸ „Saveznički novinari posjetili Rijeku“, PV, God 3 (1945), br. 159, str. 3

²²⁹ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 605/45; HR DARI 349, IP, kut. 2, br. 697/45

pomenute knjige predvidili smo lučke urede zone „B“, koje ćemo opskrbiti čim odnosni teritorij bude priključen F.N.R.J. i njeni lučki uredi potpadnu pod nadležnost ove Uprave.“²³⁰ Iz citata vidljivo da je svega nekoliko dana prije formalnog priključenja Rijeke FNRJ isto se dalo naslutiti čak i u domeni sigurnosti plovidbe. Želja za priključenjem zone B Jugoslaviji istaknuta je i u dopisu GNO Lovrana, od 30. siječnja 1947., u kojem se navodi „Mi ispaceni poslije 27 godina ropstva svi skupa želimo, da u sastavu F.N.R.J. cvatemo i razvijamo u svakom pogledu a ne da se natrag vraćamo.“²³¹ U prilog hipotezi da obnova nije isključivo osposobljavanje luke već da se istom nastojalo Rijeku pripojiti Jugoslaviji, ali i Rijeku i Sušak ujediniti u jedan grad svjedoči još jedan dopis. Ovoga puta riječ je o dopisu Gradskog NO Rijeka od 17. prosinca 1946. Naime u dopisu stoji da je potrebno izraditi skicu generalnog regulacijskog plana „grada Rijeka – Sušak“. U svrhu izrade skice regulacijskog plana 19. prosinca 1946. održana je konferencija.²³²

Članci u tisku, dopisi i radiooglasi formulirani su i osmišljeni s ciljem da se Rijeku prikaže kao jugoslavensku te da će se privremeno stanje razriješiti u korist priključenja Rijeke Jugoslaviji.

5.2. „Novi“ novac za zonu B

Od listopada 1945. VUJA je započela s odobravanjem kredita za obnovu u zoni B za svaki predviđeni posao pojedinačno. Točnije Privredno odjeljenje Vojne uprave JA reguliralo je odobrenje kredita za obnovu pojedinog dijela luke.²³³

Nakon što se zona B našla u teškom financijskom stanju Oblasni NOO za Istru, Gradski NOO Rijeke i Pokrajinski NOO za Slovensko primorje, 17. rujna 1945. godine, su donijeli odluku o osnivanju „Gospodarske banke za Istru, Rijeku i Slovensko primorje“ sa sjedištem u Rijeci i nekoliko podružnica.²³⁴ Svega dan kasnije, 18. rujna, Naredbom Vojne uprave JA br. 26 u opticaj su uvedene „nove“ lirske novčanice.²³⁵ Kako je navedeno u Naredbi „zbog nedostatka novca u opticaju sa željom za daljnjim napretkom Vojna uprava naređuje, 18. listopada 1945.

²³⁰ HR – DARI -349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 20, br. 891/47

²³¹ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 20

²³² HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 18, br. 8902/46

²³³ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 10, br. 2829/46

²³⁴ Jedna od podružnica bila je u Opatiji. HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 19, br. 138/47; Julijan Dobrinčić, *Riječka numizmatika: riječki novci i novci s riječkim obilježjima : 1848.-2002.* (Rijeka: Muzej grada Rijeke, 2005.), str. 134.

²³⁵ HR – DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, br. 747/45

godine, da „Gospodarska Banka za Istru, Rijeku²³⁶ i Slovensko primorje“ pusti u opticaj nove lirske novčanice u apoenima od 1, 5, 10, 20, 50, 100, 500 i 1000 lira²³⁷ s napomenom da će vrijednost novčanica biti ista kao starih (M- lire, *Banca d' Italia*) koje su u odnosu na dinar DFJ²³⁸ jednake tečaju 1 dinar = 3,33 lira.²³⁹ Danom stupanja na snagu Naredbe, novčanice su postale zakonsko platežno sredstvo zone B.²⁴⁰ Novčanice su bile poznate pod nekoliko naziva, a neki su: „nove lire“, „B- lire“, „Jugo-lire“ ili „barkete“. Naziv „B-lire“ skovan je jer su bile u opticaju samo u zoni B, a nazivom „Jugo – lire“ htjelo ih se determinirati od M- lira izdanih od *Banca d' Italia*. Naziv „barkete“ (tal. *barchette*) dobile su prema motivima jedrenjaka koje su se nalazile na većini apoena valute.²⁴¹ Novčanice su tiskane u Zagrebu i Ljubljani te im se dimenzije razlikuju ovisno o apoenu. Odnos dimenzija i apoena je takav da manji apoen ima manje dimenzije.²⁴² Lire su u Zagrebu tiskane u vrijednosti od 197,370. 000 lira, a u Ljubljani u vrijednosti od 100,000.000 lira što je značajno premašilo glavnica od 100,000.000 lira. U gradu Rijeci je krajem 1946. godine za razliku od ostatka zone B uveden FNRJ dinar kako bi se Sušak i Rijeka valutno izjednačili. U ostatku zone B „jugo-lire“ su ukinute i povučene 17. rujna 1947. godine. Krajem listopada iste godine Gospodarsku banku preuzela je Narodna banka.²⁴³

Iako je „jugo – lira“ uvedena u opticaj s ciljem nadomještanja nedostatka novca za obnovu, sam naziv „jugo“ odabran je sa svrhom da se valuta razlikuje od talijanske lire. Samim odabirom naziva iskazana je jasna želja da se zona B priključi Jugoslaviji. Posebice je to bilo izraženo nakon donošenja odluke o uvođenju FNRJ dinara u gradu Rijeci.

²³⁶ Banka je osnovana kako bi se riješio problem financiranja obnove. Sjedište banke bilo je u Rijeci s podružnicama u drugim mjestima. (*Primorski vjesnik*, God. 3 (1945), br. 192, 28. 8. 1945., str. 1.; „Osnivanje gospodarske banke za Istru, Rijeku i Slovensko primorje“, u: PV, God 3 (1945), br. 203, 21. 9. 1945., str. 2.

²³⁷ Apoen od 2 „jugo- lire“ nije bio prihvaćen za tiskanje te se pretpostavlja da se rijetki primjeri nalaze u Italiji i Zagrebu.

²³⁸ U razdoblju od 30. lipnja i 9. srpnja 1945. u Jugoslaviji se izbacuju strane valute Kuna, Lira i Penge te se uvodi jedinstvena valuta Dinar DFJ (Din. DFJ); „Izmjena novčanica u Hrvatskoj“, u: PV, God. 3 (1945), br. 168, 1. 7. 1945., str. 2.

²³⁹ „Odnos Dinara DFJ i talijanske lire“, u: GI, God. 3 (1945), br. 65, god. 3, 21.7.1945., str. 4.

²⁴⁰ HR- DARI - 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 2, Naredba broj 26

²⁴¹ Svi apoeni izuzev apoena od 1 B- lire imali su motiv *barchette*.

²⁴² Julijan Dobrinić, n. dj., str. 136.

²⁴³ Julijan Dobrinić, n. dj., 135.



Slika 9. Novčanica od 100 „jugo-lira“ (avers - gore, revers – dolje)

Izvor: Muzej grada Rijeke, MGR_N_1186; MGR_N_1186_rv

5.3. Nazivi obala, gatova i pristaništa

Ovisno o vladajućoj strukturi u gradu tijekom prošlosti imena gatova, obala i pristaništa mijenjala su nazive. Pregledan popis promjena u nazivima imena obala, gatova i pristaništa kroz lučku povijest objavila je Milica Turkalj u monografiji „Riječka luka: povijest, izgradnja, promet“, 2001. No, proučavanjem arhivskog gradiva Inspektorata pomorstva, posebice dokumentacije građevnih i drugih poduzeća koji su od 1945. do 1947. radili na obnovi luke vidljivo je da su „novi“ nazivi na hrvatskom jeziku usvojeni iako se luka tada nalazila u zoni B i pitanje razgraničenja s Italijom još nije bilo riješeno. Za vrijeme talijanske uprave uglavnom su odabirana osobna imena zaslužnika, posebice iz domene pomorstva. Prije svega riječ je o

istaknutim mornarima, zapovjednicima, ali i istraživačima. Nacrt luke s istaknutim nazivima na talijanskom jeziku iz 1943. godine čuva se u Pomorskom i povijesnom muzeju Hrvatskog primorja Rijeka (PPMHP 113471).²⁴⁴ Imena koja navedeni dijelovi riječke luke dobivaju po okončanju Drugog svjetskog rata i kasnije pripojenjem Rijeke Jugoslaviji, uglavnom su osobna imena istaknutih boraca tijekom Drugog svjetskog rata ili nazivi jugoslavenskih gradova.²⁴⁵

Prema dokumentima, koji su dio arhivskog fonda HR – DARI – 349 Inspektorat pomorstva, moguće je pratiti da je od jeseni 1945. nadalje došlo do promjena u nazivima obala, gatova i pristaništa unutar riječkog bazena. Istovremeno se navode nazivi na talijanskom jeziku te, novi, na hrvatskom jeziku. Prema popisu koji se čuva u fondu Gradskog narodnog odbora Rijeka, kutija 36²⁴⁶, navedeni nazivi nisu usvojeni jer se za „Molo Palermo“ navodi novi naziv „Molo Spalato“, a poznato je iz dokumenata koji se tiču obnove luke da je „Molo Palermo“ kasnije preimenovan u „Gat Ive Lole Ribara“.²⁴⁷ Popis nije datiran, stoga nije jasno je li riječ o ranijoj verziji prijedloga preimenovanja. U tablici 3. se nalazi prijepis predloženog popisa s navedenim starim, talijanskim, i novim, hrvatskim, nazivima koji nije usvojen.

Stari naziv (na talijanskom jeziku)	Novi naziv (na hrvatskom jeziku)
Diga Cagni	Lukobran Dalmacija
Riva Marco Polo	Obala Krk
Riva Costanzo Ciano	Lošinjska obala
Riva Duca degli Abruzzi	Viška obala
Riva Nazario Sauro	Obala Jugoslavenske mornarice
Riva Rizzo	Creska obala
Molo Napoli	Šibenski gat
Molo Palermo	Splitski gat
Molo Ancona	Trogirski gat
Molo Stocco	Senjski gat
Molo San Marco	Kotorski gat

²⁴⁴ E – kultura, Zbirka geografskih karata, planova i arhitektonskih nacрта, Plan riječke luke iz 1943., URL: <https://ekultura.hr/items/2922521> (21. 6. 2024.)

²⁴⁵ Iznimka je Trst koji nije bio Jugoslavenski grad, no jasno je da se odabirom Trsta u imenu pretenziralo na sam gard.

²⁴⁶ U HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 14, br. 5600/46 nalazi se novinski isječak iz kojeg se vidi da su ti nazivi bili objavljeni i utisku.

²⁴⁷ HR – DARI – 323, GNOR, 5. Odjel tehničkih radova, 5.1. Opći uredski poslovi, kut. 36, br. 29

Tablica 3. Popis starih i predloženih novih naziva za obale, gatove i lukobrane

Izvor: HR – DARI – 323, GNOR, 5. Odjel tehničkih radova, 5.1. Opći uredski poslovi, kut. 36, br. 29

Osim navedenog popisa postojalo ih je još nekoliko prije onog konačnog. Prema sačuvanom popisu, od 30. srpnja 1946. godine, „Riva Amm. Costanzo Ciano“ trebala je nositi novi naziv „Sarajevska obala“, „Molo Palermo“ trebao je dobiti naziv „Gat Učka“, „Molo Napoli“ trebao je dobiti naziv „Gat Pohorje“, „Molo Genova“ prema istom popisu trebao je dobiti naziv „Gat Kozara“, „Molo Ancona“ trebao je dobiti naziv „Gat Biokovo“, a „Molo Adamich“ trebao je dobiti naziv „Partizanski gat“

No, odlukom Vojne uprave JA br. 2833/46, od 3. kolovoza 1946. godine, odlučeno je da se odmah izmjene nazivi u riječkoj luci koje je Inspektorat predložio 2. kolovoza, a to su:

„Obale: „Riva Luigi Rizzo“ u „Zagrebačka obala“, „Riva Ammiraglio Thaon de Revel“ u „Beogradska obala“, „Riva Duca degli Abruzzi“ u „Ljubljanska obala“, „Riva Dalmazia“ u „Istarska obala“, „Riva Christoforo Colombo“ u „Tršćanska obala“, „Riva Ammiraglio Constanzo Ciano“ u „Splitska obala“. Gatovi: „Molo Palermo“ u „Gat Iva Lola Ribara“, „Molo Napoli“ u „Gat Vladimira Gortana“, „Molo Genova“ u „Gat Vladimira Nazora“, „Molo Ancona“ u „Gat Otokar Keršovani“, „Molo Adamich“ u „Gat Prvi maj“, lukobran: „Diga Ammiraglio Cagni“ u „Lukobran gen. Petra Drapšina“ te luka: „Porto Petrolio“ u „Petrolejska luka.“²⁴⁸

Ploče s natpisima naziva obala, gatova i lukobrana na hrvatskom jeziku izradio je kipar Vinko Matković sa Sušaka. Nakon što su tražene ponude klesara za navedeni posao, Matković je svoju ponudu poslao 9. kolovoza te je ista prihvaćena od strane Inspektorata 12. kolovoza. Matković je nove nazive uklesao u umjetnički bijeli mramor te je u roku od 15 dana trebao izraditi prvu pošiljku ploča od ukupno 27 naručenih. Za posao je dobio 16000 dinara.²⁴⁹ Kako stoji u ranije citiranom izvještaju, ploče s novim nazivima već su bile u izradi te su po dovršetku trebale biti postavljene u luci.²⁵⁰ Izmjene u nazivima Inspektorat dao je objaviti u „Glasu Istre“ i „Voco

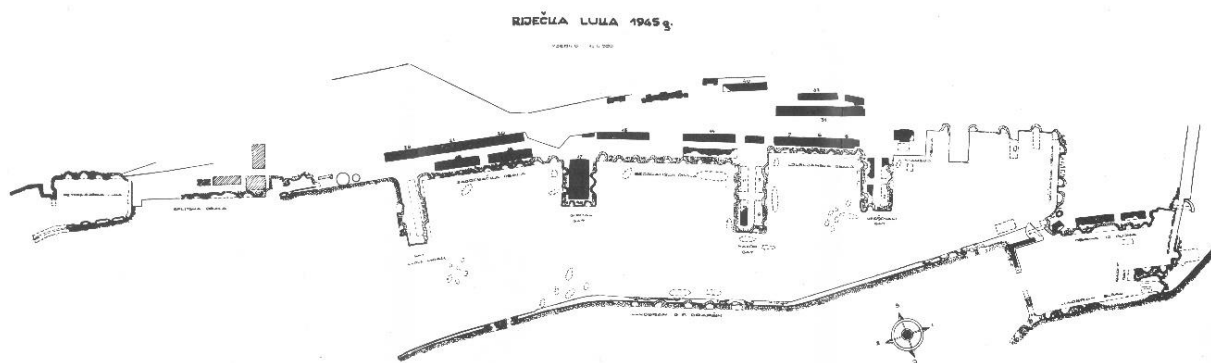
²⁴⁸ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 14, br. 5600/46

²⁴⁹ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 14, br. 5600/46

²⁵⁰ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 14, br. 5600/46

del Popolo“ tijekom listopada 1946. Iz dopisa koji su upućeni uredništvu listova doznaje se da su se mramorne ploče tada već nalazile u luci.²⁵¹

Iako su, po oslobođenju, nazivi gatova, obala i lukobrana bili na talijanskom jeziku Vojna uprava JA već je u jesen 1945. započela s izmjenama u nazivima. Iako su navođeni i „stari“ talijanski nazivi pretežno su se koristili „novi“ hrvatski nazivi. Prije svega nazivi nisu odabrani slučajno. Riječ je o osobnim imenima istaknutih antifašista ili toponimi većih jugoslavenskih gradova, izuzev Trsta. Također pored navedenoga jedan je gat nosio i naziv prema datumu praznika rada, 1. svibnja (maj). Sve navedeno može se smatrati idejom kojom je Vojna uprava JA „potpomagala“ realizaciju ideje jugoslavenskih vlasti o priključenju Rijeke Jugoslaviji.



Slika 10. Plan riječke luke s upisanim nazivima obala, gatova i lukobrana na hrvatskom jeziku, 1945.

Izvor: Josip Kirinčić, „Luka Rijeka od 1945. do 1965. god.: osvrt na tehničku opremljenost“, u: *Pomorski zbornik društva za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije*, knj. 3. (Zadar: Društvo za proučavanje i unapređenje pomorstva, 1965.), str. 456.- 457.

²⁵¹ HR – DARI – 349, IP, 3. Spisi, 3.1. Opći spisi, kut. 14, br. 5600/46

6. ZAKLJUČAK

Nakon oslobođenja zemlje, s težnjom što bržeg gospodarskog i političkog oporavka oslobođenih dijelova, ali i onih koji će tek biti priključeni Jugoslaviji, krenulo se u masovnu obnovu. Jugoslavenske luke, posebice riječka, bile su značajna karika za izgradnju poslijeratnog jugoslavenskog gospodarstva, stoga su se nerijetko upravo luke prve obnavljale. Iako Rijeka i riječki bazen nisu po oslobođenju postali pravnoutemeljeni dio Jugoslavije do 1947. i potpisivanja Pariškog mirovnog ugovora, privremena uprava Vojne uprave JA u Rijeci je započela s obnovom.

Nedostatak radne snage u zoni B, nedostatak novca, pitanje uvoza materijala i roba te promjena naziva gatova, obala, pristaništa i lukobrana na mikrorazini mogu se gledati kao problemi i aspekti obnove riječke luke. No, ukoliko sve navedeno sagledamo sa stajališta da se je Vojna uprava JA u zoni B trebala voditi talijanskim zakonima sve dok Pariškim mirovnim ugovorom nije odlučeno da će se Rijeka pripojiti ostatku Jugoslavije ipak tome nije bilo tako. Niz je primjera u kojima je Vojna uprava JA iskazivala „prikrivenu“ težnju za priključenjem Rijeke Jugoslaviji. Angažman jugoslavenskih poduzeća, jugoslavenskih radnika i ronioaca, promjene u nazivima na makrorazini mogu se tumačiti kao iskazivanje ideje da je Rijeka i tada bila dio Jugoslavije.

Stoga se može zaključiti da je obnova riječke luke pod Inspektoratom pomorstva od rujna 1945. do ožujka 1947. bilo razdoblje u kojem se luka značajno obnavljala, ali i razdoblje tijekom kojeg se nastojalo približiti Rijeku Jugoslaviji i izbrisati granicu između dvaju susjednih gradova Rijeke i Sušaka.

POPIS KRATICA

AVNOJ – Antifašističko vijeće narodnog oslobođenja Jugoslavije

BTN – bruto tonaža broda

CK KPH – Centralni komitet Komunističke partije Hrvatske

DARI – Državni arhiv Rijeka

DFJ – Demokratska Federativna Jugoslavija

FNRJ – Federativna Narodna Republika Jugoslavija

GI – Glas Istre

GNO – Gradski narodni odbor

GNOR – Gradski narodni odbor za Rijeku

JA – Jugoslavenska armija

LK – Lučka kapetanija

NOO – Narodnooslobodilački odbor

NOVJ – Narodnooslobodilačka vojska Jugoslavije

NR – Narodna republika

OZNA – Odjeljenje za zaštitu naroda

OZP – Oglas za pomorce

PV – Primorski vjesnik

SL DFJ – Službeni list Demokratske Federativne Jugoslavije

UIVOD – Uvozno izvozni zavod

UNRRA – *United Nations Relief and Rehabilitation Administration* (hrv. Uprava ujedinjenih naroda za pomoć i obnovu)

VUJA – Vojna uprava jugoslavenske armije

POPIS IZVORA I LITERATURE

Izvori:

Državni arhiv u Rijeci, Inspektorat pomorstva Vojne uprave Jugoslavenske armije za Julijsku krajinu, Istru, Rijeku i Slovensko primorje (VUJA) – Rijeka (1945. – 1947.)“, (HR – DARI – 349, IP)

Državni arhiv u Rijeci, Gradski narodni odbor Rijeka (1945. – 1947.), (dalje: HR – DARI – 323, GNOR)

Tisak:

Glas Istre: glasilo jedinstvene narodno – oslobodilačke fronte za Istru, 1945.

Primorski vjesnik: glasilo narodno – oslobodilačkog pokreta u Hrvatskom primorju, 1945., 1946.

Službeni list Demokratske Federativne Jugoslavije, 1945.

Riječki list, 1947.

Literatura:

Aničić, Vojko, „O privrednom značaju jugoslavenskih luka“, *Riječka revija*, God. 1 (1952), br. 1, str. 31 – 34.

Antić, Vinko, „Sušak – Rijeka i okolica u Narodnooslobodilačkoj borbi“, u: *Rijeka: zbornik; geografija, etnologija, ekonomija, saobraćaj, povijest, kultura* (Zagreb: Matica hrvatska, 1953.)

Antić, Vinko, „Oslobođenje Hrvatskog primorja, Rijeke i Istre: o 20-godišnjici oslobođenja (1945 – 1965.)“, u: *Pomorski zbornik društva za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije*, knj. 3. (Zadar: Društvo za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije, 1965.), 5. – 43.

Barbalić., Radojica F., „Privredni razvoj riječke luke nakon oslobođenja“, u: *Rijeka: zbornik; geografija, etnologija, ekonomija, saobraćaj, povijest, kultura* (Zagreb: Matica hrvatska, 1956.), str. 67 – 84.

Barbalić, Radojica F., „Pomorsko – upravna služba od oslobođenja do danas“, u: *Pomorski zbornik: povodom 20- godišnjice dana mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942 – 1963.* (Zagreb: JAZU, 1962.), str. 1175 - 1181.

Bartulović, Željko, „Neke lučke pravno-povijesne teme“, u: *Riječka luka: povijest, izgradnja, promet* (Rijeka: Muzej grada Rijeke, 2001.), str. 107 – 116.

Bartulović, Željko, „Iz pravno-pomorske povijesti Rijeke i Sušaka“, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, god. 1 (2002), br. 23, str. 243. - 266.

Bauman, Karlo, „Rad naših ronioca“, u: *Pomorstvo*, God. 2 (1947), br. 1, str. 30-31.

Bauman, Karlo, „Duboko ronjenje“, u: *Pomorstvo*, God. 3 (1948), br. 2, str. 70-71.

Burmas Domančić, Dejanira, „Ladanjska arhitektura u Hvaru u razdoblju između dva rata“, u: *Prilozi povijesti otoka Hvara*, God. XIV (2019), br. 1, str. 249 – 268.

Čičin Šain, Ratko, „Jedan pogled na obnovu riječke luke sa tehničke strane“, u: *Pomorstvo*, God. 3 (1948), br. 4, str. 160-163.

Čičin Šain, Ratko, „Tehnički osvrt na riječku luku“, u: *Rijeka: zbornik; geografija, etnologija, ekonomija, saobraćaj, povijest, kultura* (Zagreb: Matica hrvatska, 1956.), str. 85 – 92.

Dobrinić, Julijan, *Riječka numizmatika: riječki novci i novci s riječkim obilježjima : 1848.-2002.* (Rijeka: Muzej grada Rijeke, 2005.)

Drinković, Damir, *Riječki ljetopis: Rijeka u pisanim izvorima* (Rijeka: Gradska knjižnica Rijeka, 2023.)

Dukovski, Darko, *Rat i mir istarski: model povijesne prijelomnice (1943. – 1955.)*, (Pula: C.A.S.H, [2001.]

Dukovski, Darko, *Povijest Srednje i Jugoistočne Europe 19. i 20. stoljeća*, II dio (Zagreb: Aliena, 2005.)

Dukovski, Vedran, *Vojna uprava jugoslavenske armije i gospodarske prilike u hrvatskome dijelu Istre 1945. – 1947.*, doktorski rad, (Zagreb: 2023.)

Đekić, Velid, „Kako je građena Petrolejska luka“, u: *Riječka luka: povijest, izgradnja, promet* (Rijeka: Muzej grada Rijeke, 2001.), str.181 – 188.

Giron, Antun, *Riječka bitka* (Rijeka: Muzej narodne revolucije Rijeka, 1985.)

Giron, Antun, *Zapadna Hrvatska u Drugom svjetskom ratu* (Rijeka: Adamić, 2004.)

Goldstein, Ivo, *Hrvatska: 1918 – 2008.* (Zagreb: Europress holding- Novi Liber 2008.)

Grbac, Vitomir, „Oslobođenje Hrvatskog primorja 1945. godine“, *Dometi: časopis za kulturu i društvena pitanja*, God. 8 (1975.), br- 5-7, str. 34. – 39.

Grgić, Mladen, *Mirovni ugovor između FNRJ i Italije: Pariz 1947.* (Rijeka: Muzej grada rijeke, 2007.)

Grgić, Mladen, *Rijeka: sjećamo se* (Rijeka: Muzej grada rijeke, 2010.)

Hrešić, Dražen, „Uz izgradnju, miniranje i obnovu luke“, u: *Riječka luka: povijest, izgradnja, promet* (Rijeka: Muzej grada Rijeke, 2001.), str. 165 – 180.

Hrženjak, Juraj, *Slovensko primorje : borba za slobodu kroz vjekove* (Beograd: Rad, 1952.)

Kirinčić, Josip, „Tehnička problematika naših luka“, u: Pomorski zbornik: povodom 20-godišnjice dana mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942-1962., (Zagreb: JAZU, 1962.), str. 1153. - 1174.

Kirinčić, Josip, „Luka Rijeka od 1945. do 1965. god.: osvrt na tehničku opremljenost“, u: *Pomorski zbornik društva za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije*, knj. 3. (Zadar: Društvo za proučavanje i unapređenje pomorstva, 1965.), str. 451.- 460.

Kirinčić, Josip, „Tehnološki razvitak riječke luke“, u: *Riječka luka: povijest, izgradnja, promet* (Rijeka: Muzej grada Rijeke, 2001.), str. 213 – 232.

Kurtini, Marko, „Važnost luka za našu privredu: naponi desetogodišnje izgradnje“, u: *Pomorstvo*, God. XI. (1956), br. 9- 10, str. 384. – 387.

Mandekić, Vinko, „Dovršena je „Tršćanska obala“ u Rijeci“, u: *Pomorstvo*, God. 2 (1947), br. 9, str. 17-18.

Matković, Hrvoje, *Povijest Jugoslavije (1918 – 1991): hrvatski pregled* (Zagreb: Naklada Pavičić, 1998.)

Moravček, Goran, *Rijeka: između mita i povijesti* (Rijeka: Adamić, 2006.)

„Dvogodišnjica otvorenja riječke luke“, u: *Pomorstvo*, God. III (1948), br. 2, 59.-60.

Pomorski godišnjak za godine 1941 – 1951. (Beograd: Ministarstvo pomorstva FNRJ, 1952.)

Povijest Rijeke, ur. Danilo Klen, (Rijeka: Skupština općine Rijeka, 1988.)

Premuš, Cvjetko, „Urbanistički razvoj riječke luke“, u: *Pomorski zbornik: povodom 20-godišnjice dana mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942-1962.*, (Zagreb: JAZU, 1962.), str.

Radelić, Zdenko, *Hrvatska u Jugoslaviji 1945. – 1991.: od zajedništva do razlaza*, (Zagreb: Hrvatski institut za povijest, 2006.)

Roknić Bežanić, Andrea, „Uspostava i organizacija civilnih i vojnih vlasti u poslijeratnoj Rijeci“, *Časopis za povijest Zapadne Hrvatske*, God. 6-7 (2012.), str. 163 – 177.

Roknić Bežanić, Andrea, *Rijeka od oslobođenja 1945. do Pariškog mirovnog ugovora 1947. godine*, doktorski rad, (Zagreb, 2012.)

Ružić, Marijan, „Pomorska uprava“, *Pomorstvo: poučno - zabavni časopis za propagandu mora i unaprjeđenje pomorske privrede*, God. XI (1956), br. 9-10, str. 393.

Strčić, Petar, „Dokumenti o bitki za Rijeku 1945. godine“, *Dometi: kultura, književnost, društvena pitanja*, God. 3 (1970.), br. 3-4, str. 97. – 118.

Trkulja, Milica, „Nazivi gatova i pristaništa u riječkoj luci tijekom povijesti“, *Riječka luka: povijest, izgradnja, promet* (Rijeka: Muzej grada Rijeke, 2001.), str. 267 – 282.

Vukas, Budislav ml., „Državnopravni položaj grada Rijeke od 1945. do Osimskih sporazuma 1975. godine“, u: *Prva riječka hrvatska gimnazija (1627. – 2007.)*, (Rijeka: Prva riječka hrvatska gimnazija, 2007.)

Istra i Slovensko primorje (Sarajevo: Muzej narodne revolucije u Sarajevu, 1954.)

„Ing. Vladimir Šramel – petdesetletnik“, u: *Gradbeni vestnik: glasilo sveta za gardbene in komunalne zadeve lrs ter društva gradbenih inženirjev in tehnikov lrs*, God. IV (1951), br. 7-8, str. 192.

Mrežni izvori:

E – kultura, Zbirka geografskih karata, planova i arhitektonskih nacрта, Plan riječke luke iz 1943., URL: <https://ekultura.hr/items/2922521> (21. 6. 2024.)

Hrvatska tehnička enciklopedija, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, s.v. Barbalić, Radojica Fran, URL: <https://tehnika.lzmk.hr/barbalic-radojca/> (10. 6. 2024.)

Hrvatska enciklopedija, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, s.v. Hrvatsko primorje, URL: <https://www.enciklopedija.hr/clanak/hrvatsko-primorje> (10. 8. 2024.)

Hrvatska enciklopedija, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, s.v. Kvintal, URL: <https://www.enciklopedija.hr/clanak/kvintal> (10.8.2024.)

Istarska enciklopedija (2005), mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, s.v. Holcim Hrvatska d. o. o. Koromačno. 2024. URL: <https://istra.lzmk.hr/clanak/holcim-hrvatska-d-o-o-koromacno> (8.7.2024.)

Virtualni muzej Mala barka, s.v. Zgrada Lučke kapetanije Rijeka, URL: <https://muzejmalabarka.com/?pr=i&id=10867> (21. 6. 2024.)

POPIS ILUSTRACIJA

Slika 1. Oštećena lučka infrastruktura.....	10
Slika 2. Pogled na razrušenu riječku luku	13
Slika 3. Inspektorat pomorstva – osnivanje.....	15
Slika 4. Ugljen iz Raše	22
Slika 5. Rad na obnovi grada.....	25
Slika 6. Uništena postrojenja tvornice Torpedo	27
Slika 7. Ronilac	29
Slika 8. Uništena postrojenja Kvarnerskih brodogradilišta d.d.	36
Slika 9. Novčanica od 100 „jugo-lira“ (avers - gore, revers – dolje)	44
Slika 10. Plan riječke luke s upisanim nazivima obala, gatova i lukobrana na hrvatskom jeziku, 1945.	47
Tablica 1. Teritorijalni djelokrug Lučkih kapetanija i zastupništava pod Inspektoratom Pomorstva ...	16
Tablica 2. Tarife za ronioce.....	31
Tablica 3. Popis starih i predloženih novih naziva za obale, gatove i lukobrane	46

ZAHVALE

Želim se redom zahvaliti osobama koje su mi stručno, znanstveno, ali i moralno pomagali pri pisanju ovog diplomskog rada. Prije svega mojoj mentorici i uzoru doc. dr. sc. Andrei Roknić Bežanić. Posebna zahvala mojoj obitelji, roditeljima i sestri te Antoniu na strpljenju i svakoj pomoći tijekom čitavog procesa obrazovanja. Također se želim zahvaliti nizu pojedinaca i institucija koji su mi nesebično pomogli i pomagali me svojim iskustvom i znanjem. Redom se želim zahvaliti: Državnom arhivu u Rijeci, posebice ravnatelju prof. Markusu Leidecku, Zrinki Tolić Nikolić, prof. te dipl. soc. Borisu Zakošek, Knjižnici Teološkog fakulteta u Rijeci, posebice knjižničaru Branku Benčiću, Zavodu za povijesne i društvene znanosti HAZU, Rijeka, posebice dr. sc. Maji Polić, Muzeju Grada Rijeke, posebice muzejskoj savjetnici Sabrini Žigo i v.d. ravnatelju Mladenu Uremu, Pomorskom i povijesnom muzeju Hrvatskog primorja Rijeka, Pomorskom i povijesnom muzeju Istre, posebice višoj kustosici Lani Skuljan Bilić, Hrvatskom pomorskom muzeju Split, posebice višoj kustosici Petri Radić, dr. sc. Nana Palinić te Sveučilišnoj knjižnici Rijeka, posebice knjižničaru Nikoli Olujiću.