

Anton Gnamb, modernizacija riječke luke i prometnica

Dubrović, Ervin

Source / Izvornik: **Zbornik II. kongresa hrvatskih povjesničara umjetnosti, 2007, 363 - 372**

Conference paper / Rad u zborniku

Publication status / Verzija rada: **Published version / Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:254:167652>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-01**



Repository / Repozitorij:

[PODEST - Institute of Art History Repository](#)

Anton Gnamb, modernizacija riječke luke i prometnica

Uvod

Iako je već poodavna uočena važnost carske odluke da se Rijeci dodijeli status »slobodne luke« (1719.), te su poznati i brojni planovi grada i luke, kao i projekti urbanističkog razvoja Rijeke u 18. stoljeću, nije još dokraja istražena vodeća uloga inženjera Antona Gnamba, višedesetljetnog voditelja graditeljskog ureda Riječkoga gubernija. Tek osnovani Gubernij (1776.), produžena ruka središnjih ugarskih vlasti, imao je prvenstveno zadaću da izgradi modernu luku i da podržava razvoj državne gospodarske izvozne politike. U tim je nastojanjima vrlo važna uloga prvih modernih riječkih projektanata i graditelja.

Iako se već i Radmila Matejčić podosta bavila riječkim projektantima i graditeljima s kraja 18. stoljeća, te su se njima bavili i drugi istraživači, poput Ivy Lentić Kugli i Rastka Schwalbe¹, bitan je uvid u Gnambov rad omogućen pronalaskom vrlo zanimljive građe, planova i nacrti za izgradnju nove riječke luke i promišljanja o izgradnji prometnica prema sjeveru, u Mađarskom državnom arhivu u Budimpešti (Magyar Országos Levéltár).²

Taj je materijal korišten i za rad na projektu Adamićevo doba 1780.-1830., u organizaciji Muzeja grada Rijeke, koji je upravo dovršen »monografskom trilogijom« – *Adamićevo doba 1780.-1830., Doba modernizacije, 1780.-1830. i Temelji moderne Rijeke, 1780.-1830.* Tri knjige velikog formata s ukupno više od devetsto stranica i oko pet stotina ilustracija, objavljene u rasponu od prosinca 2005. do rujna 2006., daju kompleksan uvid u riječke, hrvatske i europske prilike toga doba.³

Gnambov sam rad u okviru ovoga projekta izložio u uvodnom dijelu teksta o graditeljskom radu Andrije Ljudevita Adamića (1766.-1828.), koji je započeo svoju graditeljsku karijeru upravo u Gnambovu gubernijskom uredu.⁴

Na osnovi tih sam materijala održao i izlaganje o Gnambu na Kongresu povjesničara umjetnosti Hrvatske u Zagrebu i napisao ovaj rad, koji se usredotočuje na Gnambove napore za izgradnju »infrastrukture«, prije svega nove riječke luke i naročito na izgradnju prometnica koje Rijeku trebaju povezati s unutrašnjošću, kao ključnom strateškom prioritetu.

Stoga se u ovom radu ne bavim posebno Gnambovim urbanističkim razvojnim planovima i projektima za pojedine,

uglavnom državne zgrade u Rijeci (Gubernijska kuća, planovi za preuređenje augustinskog samostana i drugi).

Habsburška politika 18. stoljeća izabrala je 1719. Rijeku za jednu od strateških državnih izvoznih središta. Zapravo, u prvim je promišljanjima oko izbora pogodne luke izbor pao upravo i samo na Rijeku, no dogodilo se da je car Karlo VI. status »slobodne luke« dodijelio i Trstu, koji je uskoro bečkom dvoru postao važniji i postao vodećom carskom lukom. Čak je i Rijeka sredinom stoljeća podvrgnuta novoosnovanoj tršćanskoj »Trgovačkoj intendanci«, upravnom središtu Austrijskoga primorja, koje seže sve do Karlobaga i pod posebnom je pažnjom Dvorske komore, zadužene za upravljanje gospodarstvom i poticanje izvozne trgovine.

Slijed velikih dvorskih, a to znači državnih, gospodarskih ambicija izravno potiče vizije razvoja Rijeke. Kako je inicijativa carska, i prvi su projektanti i graditelji carski – Matthias (Matheus, Matija) Anton Weiss, pukovnik i šef carskog graditeljskog ureda, i njegov terenski riječki izaslanik i poslije riječki zet Antonio de Verneda. Upravo oni već 20-ih godina 18. stoljeća prvi planiraju izgradnju novoga trgovačkog grada, lučkoga sustava i razvoj komunikacija sa zaleđem. Ta tri glavna i vrlo velika zadatka postavljena u samom početku ostali su prioriteti više od dva i pol stoljeća, sve do danas. Od ambicioznih planova podosta je i izvedeno već u početku, prije svega carski lazaret na Brajdi, tada podalje od grada, uz Škurinjski potok. Bio je to cijeli kompleks za izolaciju brodova, posade, trgovaca i robe koja dolazi iz zaraženih zona – što znači da je izgrađen mandrač, hospicij, skladište za robu, bolnica i – groblje.⁵

Izgrađena je i cesta Karolina koja je grad spajala s Karlovcem. Cestom se prvi provezao sam car Karlo VI. (1728.), koji je time inicijalno i simbolički pokazao svoju potporu novome velikom državnom projektu.⁶

Sredinom osamnaestoga stoljeća prve bečke inženjere, urbaniste i arhitekta zamjenjuju tršćanski, poput Vincenza (Vinka) Struppija, Maximilliana Fremauta, Francesca Saveria Bonoma i ostalih koji povremeno dolaze i obavljaju velike zadaće, planiraju razvoj grada (Fremauta) i rade nacрте za izgradnju velike upravne palače Povlaštenog tršćansko-riječkog trgovačkog društva (Bonomo), izgradnju Jozefine, ceste između Senja i Karlovca (Struppi).

Posljednju četvrt stoljeća u Rijeci konačno obilježuju udomaćeni ili domaći inženjeri i graditelji. I ovdašnji trgovci i poslovni ljudi krajem 18. stoljeća počinju imati sve snažniji utjecaj na razvoj grada i na odluke koje se dijelom donose na riječkom guberniju, a dijelom na saboru u Požunu (Bratislavi) i na državnim gospodarskim komisijama u Pešti.

Kada je 1775. car Josip II. posjetio Rijeku i Primorje, morao je ustvrditi da se ne razvijaju dobro prvotne zamisli njegova djeda Karla o razvoju grada i luke. Kao suvladar svoje majke Marije Terezije, predlaže da se Rijeka dodijeli Ugarskoj jer je Austriji očito nepotrebna.

Osnutak riječkoga gubernija (1776.) doista je dao bitan impuls izgradnji najveće ugarske luke, što znači velikog izvoznog trgovačkog čvorišta za izvoz proizvoda Panonije, prije svega žita, i to sa širokih prostora koji sežu sve do Vojvodine i Transilvanije, jer tadašnja još nerazvijena komunikacija s Turskom, koja se tada prostire na širokim jugoistočnoeuropskim prostorima od Save i Beograda sve do Crnoga mora, još ne potiče razmišljanja o istočnom, riječnom izvoznom putu, nego sav izvozni promet i sve razvojne koncepcije sve do 90-ih godina 18. stoljeća beziznimno upućuje k Rijeci, središtu tadašnjega – Ugarskog primorja.

To za Rijeku prijelomno doba, od sredine sedamdesetih do kraja osamnaestoga stoljeća, obilježuje središnja ličnost Antona Gnamba, geometra, inženjera, hidrotehničara (sam se naziva i »hydraulic«), graditeljskog inspektora (»ispettore tecnico«, »Bauinspektor«), i glavnog inženjera (»dirigente ingegnere«) Riječkoga gubernija.⁷

I Gnamb potječe iz tršćanske građevinske uprave, no i prije upravne reorganizacije ovih krajeva, prije ukidanja Tršćanske trgovačke intendance i prije osnutka Riječkoga gubernija već radi u Rijeci i u Gorskom kotaru. Njegova je djelatnost u odnosu na današnje običaje vrlo široka; Gnamb je i geometar (izrađuje i pojedine detaljne zemljopisne karte) i projektant inženjerskih zahvata (cesta i mostova), glavni riječki urbanist (izrađuje planove riječkoga Novoga grada) a usto i hidrotehničar (projektira izgradnju nove riječke luke i osmišljava zahvate potrebne za regulaciju Kupe za plovidbu).⁸

U kontekstu strateških promišljanja važnih za razvoj gospodarstva manje su važni njegovi projekti pojedinih zgrada i redoviti poslovi, poput nadzora nad izgradnjom (ispettore tecnico) u Ugarskom primorju, kako se tada naziva područje kojim upravlja Riječki gubernij. Gnamb je prije svega autor »makroubanističkih« zahvata, koji se odnose na stalna promišljanja boljega povezivanja Rijeke s unutrašnjošću i u tom kontekstu treba razumijevati i njegove gradske, »lokalne« planove, koji su također dio općeg plana razvoja i modernizacije ugarskoga gospodarstva.⁹

Veliki planovi za izgradnju luke

Prvi ambiciozni planovi za razvoj Rijeke, nastali sredinom 20-ih godina 18. stoljeća, koncipirani su s ciljem osnivanja strateškog gospodarskog središta na jugu Monarhije, koja se

počinje i na moru nadmetati s Venecijom, koja još drži obližnje krajeve između Trsta i Rijeke, veći dio Istre, Kvarner-ske otoke, kao i cijelu Dalmaciju. Projekti su uglavnom usmjereni na uređenje postojeće luke u ušću Rječine, na istočnoj strani grada, međutim i na vrlo važnu izgradnju lazareta s lukom (zatvorenim mandračem) na suprotnoj, zapadnoj strani, dovoljno daleko od grada da se spriječi širenje mogućih zaraza.¹⁰ Tako je već početkom osamnaestog stoljeća zamišljen jedino moguć sustav odvojenih lučkih postrojenja (pristaništa i skladišta), jedan za »sigurne« i drugi za »nesigurne« brodove, terete i trgovce, one koji uglavnom dolaze s bliskistočnih ili afričkih obala i mogući su prijenosnici zaraza.¹¹

U tom kontekstu treba shvaćati Gnambova promišljanja o pogodnom položaju i oblikovanju nove luke. Njemu je među prvima jasno da već tisućljetna upotreba luke u ušću Rječine ne zadovoljava velike državne ambicije i da umjesto stalnoga čišćenja nanosa mulja konačno treba učiniti radikalna zaokret i izgraditi novu luku.

Prvi je poznati prijedlog za izgradnju potpuno nove luke smještene uz ušće Rječine, ispred Franjevačke brajde (današnja Delta), prikazan na nepotpisanom planu grada iz 1778.,¹² pa stoga ne znamo ni je li to već bila Gnambova zamisao. No njegov je, uredno potpisan i datiran, onaj donekle izmijenjen i mnogo razrađeniji plan, s nadnevkom od 6. listopada 1787., koji u posve neizmijenjenju obliku ostaje aktualan sve do kraja stoljeća.¹³

Gnambova je nova, umjetna luka sa zatvorenim bazenom, smještena odmah pokraj stare, uz ušće Rječine, uz koju bi također trebalo obaviti neke radove. Predviđeno je i da se postojeći drveni most preko rijeke zamijeni zidanim koji bi se gradio nešto južnije, na položaju koji bi bio na trasi kojom bi se sagradila nova cesta kroz franjevački vrt, da se bolje poveže riječka sa sušačkom stranom. Također bi se malo produljilo i zidanim obalama reguliralo ušće Rječine, što je nužno i zbog gradnje lukobrana nove luke. Luka je trebala imati brojne sadržaje – prije svega kao najveći je zahvat planirana izgradnja velikog polukružnog »umjetnog« lukobrana, za koji nema nikakvih prirodnih pogodnosti, nego je potrebno izgraditi nasip u dubokom moru. Unutar bazena luke predviđen je i poseban mandrač (Sanitäts Mandrachio), a operativna obala na prostoru Franjevačke brajde bila bi dobro povezana i s riječkom i sa sušačkom stranom da omogućiti čim lakšu dostupnost s kopna i bude pogodna za izgradnju skladišnih zgrada i otvorenih stovarišta.

Gnamb je dobro razradio i cjelokupno funkcioniranje lučkog sustava i osmislio prostore i objekte za zdravstvenu zaštitu, održavanje reda i obranu luke od napada s mora. Uz sanitetski mandrač predviđena je izgradnja i »sanitetskog kasina« (Sanität Casino), što se može shvatiti i kao uočavanje važnosti lučke zdravstvene službe i kao preuzimanje dijela obveza lazareta na Brajdi. Nadalje je planirana izgradnja brojnih »zaštitarskih« objekata za nadzor i čuvanje luke – stražarnica mandrača, stražarnica za lučke stražare (»soldate«) te još i stražarnica za vojsku i mala stražarnica uz Rječinu.

Od obrambenih objekata predviđene su dvije utvrđene bitnice, svaka na svojoj strani podosta uskog »procjepa« – prolaza kroz prsten lukobrana, koji ostaje jedini ulaz u velik i prostran glavni lučki bazen.¹⁴

Unutar glavne luke, na dijelu operativne obale uz Rječinu, predvidio je i izgradnju brodogradilišta, koje naziva »arsenalom za gradnju brodova«. Nije zaboravio ni duhovnu okrepu, pa je čak predvidio i crkvu za pomorce.

Uz planiranje izgradnje velikog lučkog bazena na položaju koji izaziva brojne teškoće i izuzev blizine grada nema nikakvih prirodnih pogodnosti, Gnamba luka i dalje zanima kao sustav više odvojenih pogona, pa tako predviđa i novo dislocirano pristanište za »rasute terete« koje smješta podosta izvan grada i posve odvojeno od glavne luke – na Mlaki, na zapadnoj strani grada, na predjelima gdje su na prijelazu stoljeća već počeli nicati prvi proizvodni pogoni, a uz njih i prve stambene vile.¹⁵

Gnambov prijedlog za pristanište na Mlaki, na cesti za Ponsal, nije osobito ambiciozan, no zanimljiv je kao jezgra moguće odvojene luke i kao daljnje razvijanje lučkog sustava s više odvojenih jedinica.¹⁶

Na području Mlake, kao ni pred gradom, također nema nikakva prirodnog zaklona ili zaljeva koji bi pružali sigurnost i olakšavali izgradnju sigurne luke, ali tu nije ni zamišljena nikakva ambicioznija gradnja, nego samo omanje pristanište za pretovar ugljena i drvene građe.

No prijedlog izgradnje pristaništa za pretovar ugljena i drvene građe ipak podsjeća da je to prva zamisao o lučkim pogonima na tome predjelu. Pristanište je, osim obalnom cestom, trebalo posebnim odvojkom biti povezano i s »glavnom cestom« (nazivanom i Njemačkom cestom) koja kroz Postojnska vrata vodi prema Ljubljani i Austriji.

Od izravnih je lučkih »uređaja«, uz već postojeću kuću namijenjenu za nadzornikov stan, predviđeno samo uređenje obale novim nasipavanjem i izgradnja drvenoga gata (palade) za pristajanje brodova. Isprva bi se gradilo samo jedno skladište za ugljen i drvenu građu, no predviđena je mogućnost građenja drugog skladišta jednake veličine, s jednakim pogodnostima za pretovar. Uz situacijski plan koji predočuje raspored zgrada i udaljenost od lazareta, Gnam je nacrtao i presjek dvoetažnog skladišta, u kojem bi se iz statičkih razloga prizemno skladištilo ugljen, a na katu drvena građa.

Iako je najvažnije rješenje Gnambova plana prijedlog za izgradnju glavne luke na »Franjevačkoj brajdi« (koju Gnambov plan zove franjevački vrt – Franciscaner Garten, a zapravo je današnja Delta), uz staru luku u ušću Rječine, u kojoj bi mogli pristajati i veliki brodovi, svakako je važna činjenica da Gnam kao iskusan urbanist uvijek promišlja luku kao složen sustav, koji mora biti dio još opsežnijeg prometnog i trgovačkog sustava. No njegov vrlo ambiciozan projekt koji predviđa početak radova već sljedeće 1788. ostao je zauvijek i u potpunosti neostvaren. Možda su velika ulaganja u uređenje prometnica prema Panoniji usporila gradnju riječke luke. Treba se i prisjetiti da su nakon početnog uzleta Rijeke krajem 18. stoljeća vrlo brzo nastupila

teža vremena i mnogo nepogodnije prilike, koje su bitno usporile gospodarski razvoj. Francuske Ilirske provincije (1809.-1813.) imaju drugačije prioritete, a za vrijeme nove dominacije »nasljednih« austrijskih zemalja (1813.-1822.) pored trčanske nema potrebe za riječkom lukom.

U svakom slučaju »Gnambova luka« nije nikad izrađena, a u vrijeme novih razvojnih impulsa početkom 20-ih godina 19. stoljeća, uoči ponovnog pripajanja Rijeke Ugarskoj, javlja se nova zamisao Andrije Ljudevita Adamića, nekadašnjega Gnambova suradnika, da se velika luka ne gradi uz ušće Rječine, nego pred samim starim gradom, i da se konačno posve odmakne od ušća koje ostaje nepogodno sve do polovice 19. stoljeća, kada je Rječini promijenjen tok a dotadašnje ušće pretvoreno u kanal. Ta će »Adamićeva« luka kasnije doista biti izgrađena, ali će trebati pričekati još koje desetljeće.¹⁷

Promišljanja o izgradnji prometnica

Od sve je široke Gnambove djelatnosti najvažnije hvatanje ukoštac s veličinom zahvata koji su se nametali njegovu vremenu – jer ga nisu uspjeli riješiti njegovi prethodnici. Namjera da se Rijeka dobrim prometnicama čvrsto poveže sa sjeverom, bila je ostvarena tek djelomično, cestom Karolinom koja se pokazala i preuskom i prestrmom te je bila pod stalnom opsadom razbojnika. Novi je, pak, trgovački grad, sa svim potrebnim poslovnim institucijama, u prethodno doba tek naznačen na planovima grada. A namjera da se izgradi nova, moderna i velika luka nakon izgradnje Lazareta nije dalje napredovala.

Mladi ali sposoban geometar već 1770. obavlja izmjere u Ravnoj Gori i Staroj Sušici (tada Most Sušica) u predjelima kuda je prolazila Karolinska cesta, te je izradio i kartu s precizno označenom konfiguracijom tla. Karta se radila za potrebe projekta nove ceste između Sušice i Ravne Gore, tako da se Gnam već tada upoznao s ključnim problemima komunikacije Rijeke sa zaleđem i teškoćama koje očekuju trgovce iz unutrašnjosti koji žele izvesti svoju robu. Vjerojatno je već tada upoznao i još sjevernije predjele, područja uz Kupu i Savu, koja je i kasnije obilazio, kao i Karlovac, za koji je radio i neke projekte, poput nacrtu mosta i stražarnice (1785.).¹⁸

Gnambova je djelatnost sezala od Rijeke do Karlovca i taj je ključni državni prometni smjer prema unutrašnjosti jedna od njegovih najvećih briga, te prilike ga tjeraju da se neprestano zaokuplja razvojem prometnica tim putem.

Otkad je dovršena Karolina (1728.), vidjelo se da cesta nosi mnoge prepreke i da ne zadovoljava potrebe »trgovačke ceste«.¹⁹

Pojedini su se dijelovi od početka morali poboljšavati, a rano su počela i vrlo različita promišljanja o pronalaženju najboljih mogućnosti za unaprjeđenje prometa kroz velike prirodne prepreke Gorskoga kotara.

Već se 80-ih godina 18. stoljeća intenzivirala rasprava o izgradnji kanala koji bi glavna središta Monarhije spajali s lukama na Jadranu. Ambiciozni je inženjer J. F. Maire, hidrotehničar i geograf, izradio čitav sustav kanala koji bi se kao krvožilni sustav radijalno širili od Beča, »srca Europe«, do najudaljenijih predjela i obala – a posebno do pomorskih luka. Jedan je kanal bio zamišljen i do Trsta, a drugi, prikazan u Mairovu atlasu na posebnoj Hidrografskoj karti zemalja austrijske kuće (Carte hydrographique des Etats de la Maison d' Autriche), sezao je od Beča do Kraljevice!²⁰

Kanali su trebali biti željeznica osamnaestoga stoljeća! Planova je bilo mnogo, ali većina je, čak i onih izvedivih, ostala samo na papiru. No planirano ih je i podosta gotovo neizvedivih, poput onih koji su s pomoću mnogobrojnih ustava i kompliciranih uređaja htjeli ambiciozno prekoračiti s jedne na drugu stranu Alpa. Od svih kanala koji su planirani između Beča i mora među rijetkim je izvedenima nevelika dionica do Bečkog Novog Mjesta!

U tom općem oduševljenju kanalima kao najmodernijim rješenjem za prijevoz robe, koje povezuje morske i kopnene putove, neki su planovi sezali i do Rijeke, osobito otkad je grad u ugarskom posjedu. Već se početkom 70-ih godina 18. stoljeća počelo razmišljati o regulaciji Save i Kupe, a 1785. kanalima i rijekama kao prometnom rješenju počinje se baviti i Riječki gubernij. No već početkom 90-ih, uz sjeverojadranske konkurente, pojavljuje se i nova opasnost – novi izvozni smjer. Put rijekama do novoosnovane luke Odese i drugih crnomorskih luka, nakon sklapanja mira između Austrije, Rusije i Turske, čini se vrlo pogodnim i za izvoz ugarskoga žita, pa čak i jedan obližnji trgovac, Karlovčanin Valentin Gollner, već 1791. među prvima agitira za taj put, smatrajući prevelikima teškoće koje se nameću i na tako kratkoj udaljenosti kao što je ova između Karlovca i Rijeke.²¹

O ozbiljnom pomišljanju države – Ugarske zajedno s Hrvatskom – da razvija istočni, riječni put izvoza, svjedoči i zadatak što ga je Gnamb povjerio svome suradniku Adamiću, koji je ljeti 1795. po zadatku putovao Savom, Dunavom i morem sve uokolo do Rijeke, da odvagane teškoće kopnene veze između Panonije i Rijeke s onima koje do istih sredozemnih odredišta vode istočnim riječnim putem.²²

Adamić je s ušća Dunava poslao izvještaj s kalkulacijom iz koje proizlazi da je na putu od Panonije do Genove, središta sredozemne trgovine žitom, trošak gotovo isti putuje li se preko Gorskog kotara do Rijeke ili rijekama do Crnog mora. No bitna je prednost, smatra Adamić, da u prvom slučaju novac ostaje kod kuće, da na uslugama i prijevozu zarađuju naši ljudi, a ne turski podanici!²³

U tako opasnoj političkoj klimi sklonoj da preusmjeri trgovačke puteve, Riječani moraju nešto poduzeti ne žele li ostati posve marginalizirani i ispasti iz utakmice. Stoga nije slučajno da su riječki trgovci i stručnjaci na opasnost odgovorili vrlo snažno i mjerodavno – sastavili su više iscrpnih i temeljitih prijedloga i elaborata kojima obrazlažu koncepcije razvoja gospodarstva, trgovine i izvoza preko riječke luke

(neki su prijedlozi čak i tiskani) i predali ih 1791. trgovinskom povjerenstvu Požunskog sabora.²⁴

Među najzanimljivijima je Gnambov prijedlog – Razmišljanja o preduvjetima za uspješniju trgovinu Ugarskog kraljevstva prema takozvanom Ugarskom primorju. (Riflessioni sopra l' aggievolezza d' un piu vantaggioso Commercio dal Regno d Ongheria verso si detto Littorale ongarico, Fiume, 10. giugno 1791).²⁵ Iako je poziv za podnošenje prijedloga bio upućen prije svega trgovcima, Gnamb se osjećao pozvanim i smatrao da ima što reći – ne o samoj trgovini, nego o preduvjetima za njezin razvoj, prvenstveno o komunikacijama i makroubanističkim zahvatima – o cestama i riječnim putovima koji će Rijeku čvršće povezati s unutrašnjošću i omogućiti nesmetan protok robe.

Upravo se tih godina sve više raspravlja o gotovo nesavladivim teškoćama cestovnog prometa starom cestom, Karolinom, koja se desetljećima bezuspješno popravljala. Gnamb već ima pogodnu klimu za promišljanje riječnog prometa kroz Gorski kotar sve do Karlovca, pa ga u svom prijedlogu obrazlaže mnogim prednostima. Svoje je opširno izlaganje namijenio političarima, poslovnim ljudima i trgovcima. Stoga elaborat nije ničim ilustrirao – kako bismo to očekivali od jednog inženjera. No prijedlog je temeljito razradio i, zalažući se za izgradnju novih cesta i regulaciju rijeka za plovidbu, vrlo sustavno naveo sve teškoće puta od Rijeke do Karlovca, a posebno sve prepreke što se pojavljuju između Broda i Karlovca, pokazujući koliko temeljito poznaje te krajeve koje je već davno upoznao kao mlad »terenski radnik«. Podsjetio je na sve plićake i sve brzace, kaskade, mlinove i pregrade što se nalaze na budućem plovnom putu, kao i podsjetio na močvarne predjele koje bi trebalo isušiti i meliorirati.

Naveo je i sve troškove što bi ih iziskivali veliki zahvati, ali također i da je svako novo rješenje bolje od nepotrebnog ulaganja u Karolinu. Stoga hvali i cestu koju je novom trasom, od Rijeke do Broda na Kupi, već dotad bio projektirao potpukovnik Filip Vukasović, a koja će biti mnogo pogodnija za promet od stare ceste. No Gnamb se prvenstveno posvećuje riječnim putovima. Upustio se i u izračune kojima je htio pokazati uštede koje će trgovci imati putujući li budućim vodenim putem, u odnosu na putovanje tadašnjom cestom, kojoj nedostaju i brojne nužne usluge jer prolazi teško prohodnim, rijetko naseljenim i negostoljubljujivim planinskim krajevima kojima haraju razbojnici. Kao jedan od posljednjih argumenata u prilog izgradnji vodenih putova, uperenih protiv Karoline, upotrijebio je potresan podatak o takvoj nestašici hrane zbog koje se prije desetak godina u Primorju umiralo od gladi iako je u Karlovcu žita bilo u izobilju. Umiralo se prije svega zato što ga nije bilo moguće dopremiti u dovoljnim količinama. Stoga se Gnamb, posve u duhu prosvjetiteljskog i filantropskog doba, osim na poslovnu korist novih putova u svojoj argumentaciji poziva i na – »opće dobro« (comun bene)!

Vrlo je jasno i točno predvidio i nove razvojne mogućnosti, od kojih su se neke ostvarile tek nakon više od dvadeset godina, nakon izgradnje nove ceste – Lujzijane. Tvrdio je da će

se novim putovima moći dovoziti hrastovina iz šuma kojima Hrvatska obiluje, koja je toliko potrebna za gradnju brodova, a koju dotad nije bilo moguće dopremiti do bilo koje jadranske luke. Obistinilo se njegovo predviđanje da će ta nova grana trgovine biti vrlo unosna i za državu i za razvoj trgovine prema Ugarskom primorju, u kojem će jedino Rijeka biti u stanju iskoristiti tu pogodnost.

Na kraju svoga opsežnog elaborata, u kojem se prije svega drži svoje struke hidrotehničara, geometra, Gnamb završava riječima koje i podsjećaju na njegovu ulogu vodećega riječkog urbanističkog planera: »Tko ne može uvidjeti više nego hitnu potrebu da se, prije nego što se poduzmu veliki radovi, izradi generalni plan da bi se poslije moglo radovima pristupiti razmjerno potrebama i zaslugama svakoga mjesta? Inače postoji opasnost izlaganja površnim i beskorisnim troškovima.« Gnamb je svoju sudbinu vezao uz Rijeku i proživio u njoj više od trideset godina (do smrti 1806.) i, uz brojne nerealizirane planove za razvoj grada i luke, ipak modernizirao grad, zatrpao rovove (1780.) i srušio gradske bedeme, oblikovao osnovu današnjega Korza te sagradio Gubernijsku palaču i više kuća imućnih trgovaca. Stoga se iskreno saživio s gradom u usponu, koji ga je udomio i omogućio mu da stvara velike planove za sretnu budućnost. Svoje je Refleksije (Riflessioni) završio željom koja mu se u nemirna vremena napoleonskih ratova, što su uskoro uslijedila, nije posve ostvarila: da vidi »Rijeku kao grad u kojem će procvjetati trgovina«. ²⁶ No zato je ipak uspio postaviti osnove modernizacije infrastrukture, putova prema unutrašnjosti i riječke luke, kao jedine državne (ugarske) izvozne luke.

Bilješke

1
RADMILA MATEJČIĆ, Barok u Istri i Hrvatskom primorju, u: *Barok u Hrvatskoj*, Zagreb, Institut za povijest umjetnosti, 1982., 425.; IVY LENTIĆ KUGLI, Nekoliko planova i projekata zgrade javne namjene u Rijeci u drugoj polovici 18. stoljeća, u: *Godišnjak zaštite spomenika kulture Hrvatske*, Zagreb, 4 (1988.); 5 (1989.) i RASTKO SCHWALBA, Adamićevo doba – najznačajnije razdoblje riječkog urbaniteta, u: *Novi Kamov*, V, br. 2, sv. 15, 2005.

2
Plan samt. Profile der Bauwercke so mit Bau Sistem für das 1788. Jahre zu machen angetragen wird, Fiume, 6... 8. bre 1787., Anton Gnamb, Bau.ins., MOL, 512 div XIII No 845-0013.
Riflessioni sopra l'aggrievolezza d'un piu vantaggioso Commercio dal Regno d'Ongheria verso si detto Littorale Ongarico, Fiume 10. giugno 791., Antonio Gnamb, MOL, N 104, Fasc. 9, NT. 73-c.

3
Adamićevo doba 1780.-1830., Riječki trgovac u doba velikih promjena, (priredio) ERVIN DUBROVIĆ, Rijeka, Muzej grada Rijeke, 2005.; *Doba modernizacije 1780.-1830., More, Rijeka, Srednja Europa*, (priredio) ERVIN DUBROVIĆ, Rijeka, Muzej grada Rijeke, 2006.; *Temelji moderne Rijeke, Gospodarski i društveni život*, (priredio) ERVIN DUBROVIĆ, Muzej grada Rijeke, Rijeka, 2006.

4
ERVIN DUBROVIĆ, Izgradnja Rijeke, Adamićevo kazalište i inženjerske ambicije (poglavlje: Anton Gnamb, urbanist i graditelj), u: *Adamićevo doba 1780.-1830.*, (bilj. 3), 91-109.

5
Riječka luka: povijest, izgradnja, promet, (ur.) ERVIN DUBROVIĆ, Muzej grada Rijeke, Rijeka, 2001.

6
Riječka luka (bilj. 5)

7
Ti su nazivi, osim u dokumentima, zapisani i na brojnim planovima i nacrtima što ih izrađuje sam Gnamb ili njegovi suradnici.

8
ERVIN DUBROVIĆ (bilj. 4) i NENAD LABUS, Adamić, kupski kanal i Lujzinska cesta, u: *Adamićevo doba* (bilj. 3)

9
ERVIN DUBROVIĆ (bilj. 4)

10
MARIJAN BRADANOVIĆ, Riječki lazareti, u: *Riječka luka* (bilj. 5)

11
Protjeklo je više od punoga stoljeća do izgradnje novog lazareta (1833.) u podosta udaljenoj i stoga sigurnoj uvali Martinšćica na istočnoj strani grada. Već početkom 19. stoljeća stari lazaret nije se upotrebljavao u pravoj namjeni iako su se koristila njegova skladišta i druge zgrade.
MARIJAN BRADANOVIĆ (bilj. 10)

12
Nalazi se u Kriegsarchivu u Beču.

13
Vidi bilj. 2.

14
ERVIN DUBROVIĆ (bilj. 4), 99.

15

PETAR PUHMAJER, Arhitektura Tršćansko-riječke privilegirane kompanije 1750-1828., u: *Adamićevo doba* (bilj. 3), 38-40.

16

Uz već postojeći sustav lazareta – karantene – koja iz razumljivih razloga mora biti izdvojena da bi se spriječilo širenje zaraza.

17

Prvi radovi na budućem velikom lukobranu započinju 40-ih godina 19. stoljeća, a ozbiljniji su zahvati uslijedili tek 70-ih, u vrijeme nove mađarske uprave gradom.

18

ĐURĐICA CVITANOVIĆ, Kulturna i umjetnička baština Karlovca od osnutka tvrđave do 19. stoljeća, u: *Karlovac 1579.-1979.*, Zbrnik radova, Historijski arhiv u Karlovcu, 1979., 375.

19

MLADEN GRGURIĆ, Izgradnja prometnica i trgovačkih putova, u: *Temelji moderne Rijeke* (bilj. 3)

20

NENAD LABUS (bilj. 8)

21

U svežnju spisa što su ih riječki trgovci i stručnjaci 1791. dostavili na razmatranje Ugarskom saboru, pored Gnambovih *Riflessioni*, nalazi se i Gollnerova koncepcija riječnoga izvoza do Crnog i Sredozemnog mora (Mađarski državni arhiv, Budimpešta – MOL).

22

NENAD LABUS (bilj. 8)

23

ANDRIJA LJUDEVIT ADAMIĆ, Razlaganja i izračuni (*Riflessi e calcoli*), u: *Adamićevo doba* (bilj. 3), 167-169.

24

Sačuvani u Mađarskom državnom arhivu u Budimpešti (MOL).

25

Vidi bilj. 2.

26

Riflessioni (bilj. 2)

Summary

Ervin Dubrović

Anton Gnamb: Modernization of Rijeka's Harbour and Traffic Routes

In the framework of an extensive project on Adamić's times (1780-1830), the urban development of Rijeka and its harbour, as well as the improvement of its traffic, were studied from a number of aspects, but further research is still needed in this respect.

Land surveyor, hydro-technician (*hydraulic*), architect, and urban planner Anton Gnamb, the chief engineer (*dirigente ingegnere*) of Rijeka Gubernium, pursued the Hungarian policy of the city's economic development. The strategic goal of the state was to build a harbour and modernize the city, which was to become the administrative, commercial, and industrial centre and a firm stronghold for the export of Hungarian goods.

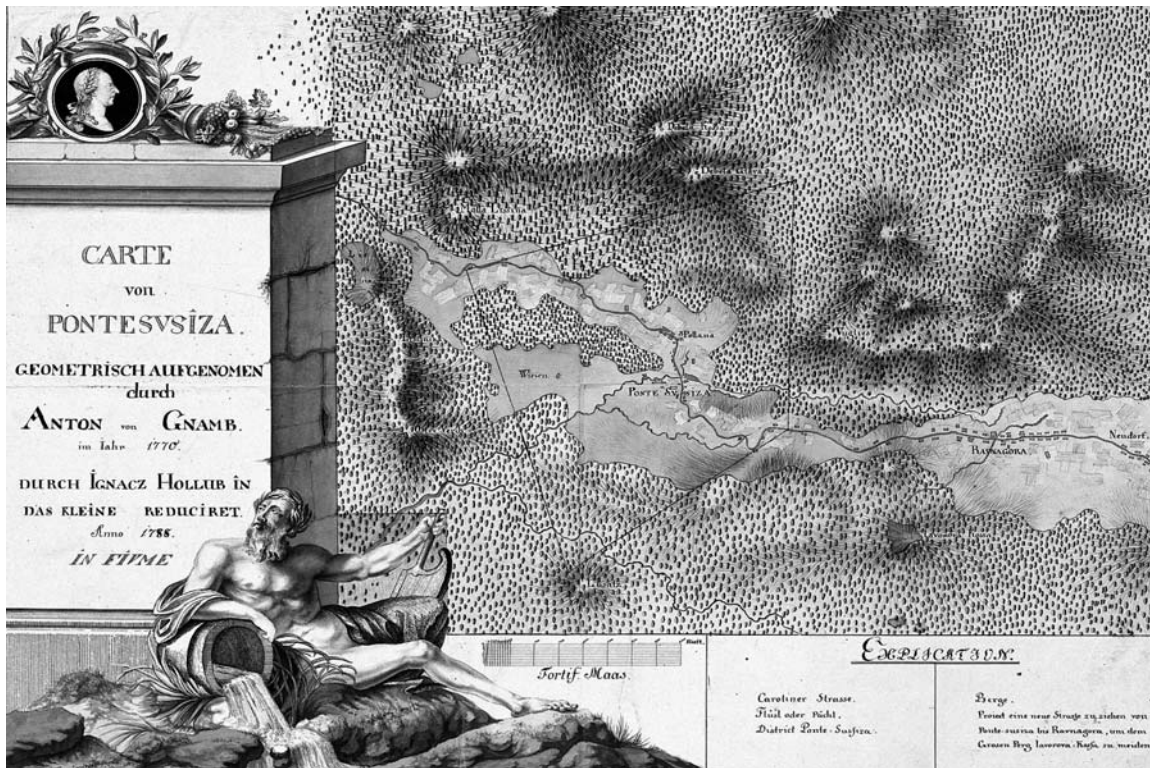
Even though Rijeka was rather small, by the end of the 18th century it had become one of the largest and most developed Croatian cities, the most important economic centre, and also the arena of intense building activity.

Anton Gnamb came to Rijeka in 1773 at the command of Trieste administration and remained there until his death (1806). When Rijeka became a *gubernium* and separated from Trieste (1776), it created conditions for faster development and a competitive position with respect to the more dominant, far larger, and more successful imperial harbour of that city.

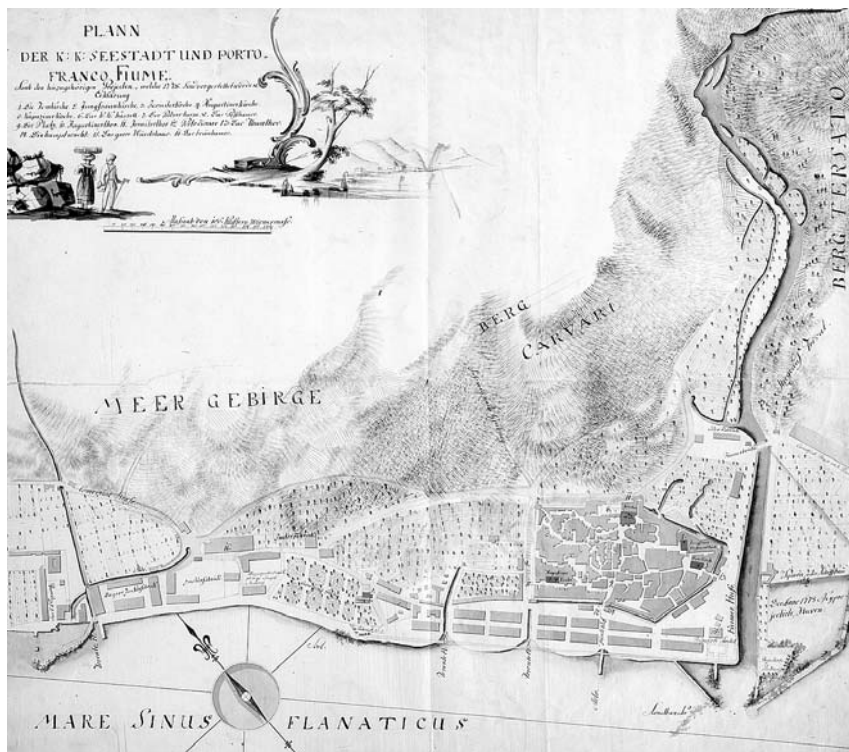
Gnamb was an architect of the »transitional« Baroque/Classicist period, which defined the last two decades of the 18th century. The question of »stylistic relations« between the earlier Baroque and the oncoming Classicist architecture would be solved only years later, when Gnamb was already in decline. The most representative example of this »mixed style« in Rijeka is the representative Baroque/Classicist administrative building of the Trade Association of Trieste and Rijeka (the so-called »Sugar Refinery«, designed by the yet unidentified authors in 1786). Gnamb's most significant architecture achievement was the Administration Palace (Gubernialhaus), but he also designed tradesmen's houses at Korzo and Fiumara (the Dead Canal).

However, his greatest merits were those in the fields of urban planning and civic engineering: in his time, the city walls around the Old Town were torn down and the »new town« (Città nuova) was built on the place of the formerly cluttered »suburbium« – the Borghi. His projects for the construction of a large harbour at the Rječina estuary are equally important, and so were his suggestions for building a road and regulating the Kupa River in order to create a traffic line from Brod na Kupu to Karlovac.

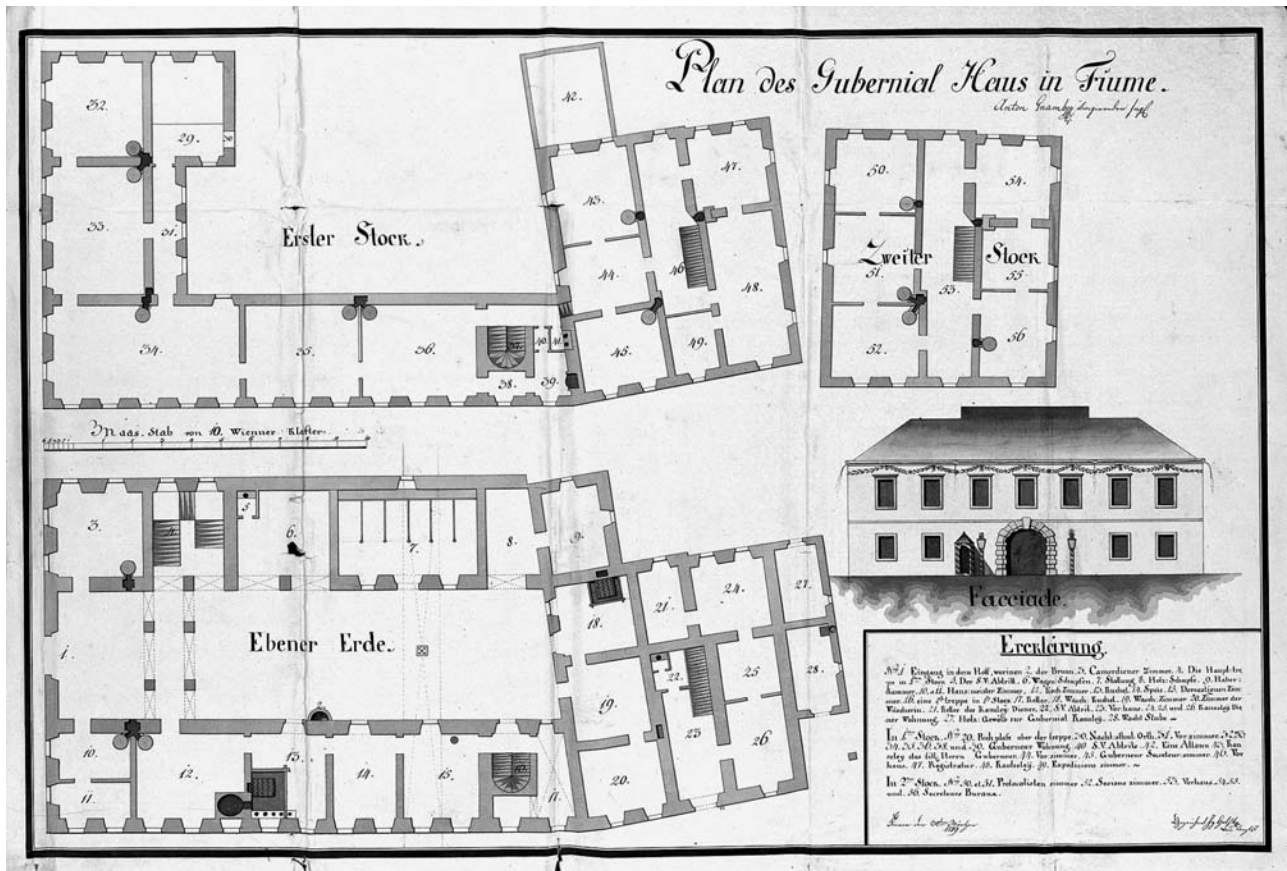
Twenty more years were to pass between Gnamb's death in 1806 and the first mature Classicist achievements. As a matter of fact, compared to the previous generation of »imperial architects« from Vienna, the building department of Rijeka Gubernium gave a far more important contribution to the new physiognomy of the city, albeit with its urbanist interventions and projects rather than its architectural achievements.



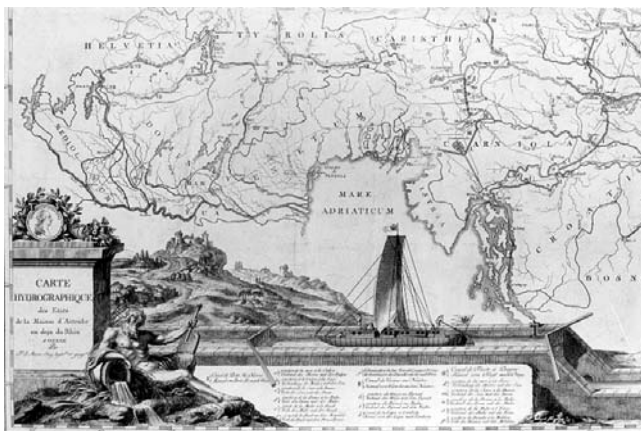
Već kao mlad geometar Gnamb radi na cestama u Gorskom kotaru. Ova rana karta (1770.) sačuvana je u kasnijem, smanjenom precrtu (1788.) Gnambova riječkog »građevinskog kancelista« Ignaca Holluba. Karta prikazuje konfiguraciju doline s okolnim bregovima između Stare Sušice i Ravne Gore, te trasu Karolinske ceste podno Javorove kose. Stara Sušica se u to vrijeme zove Most Sušica. (Magyar Országos Levéltár – Mađarski državni arhiv, Budimpešta)



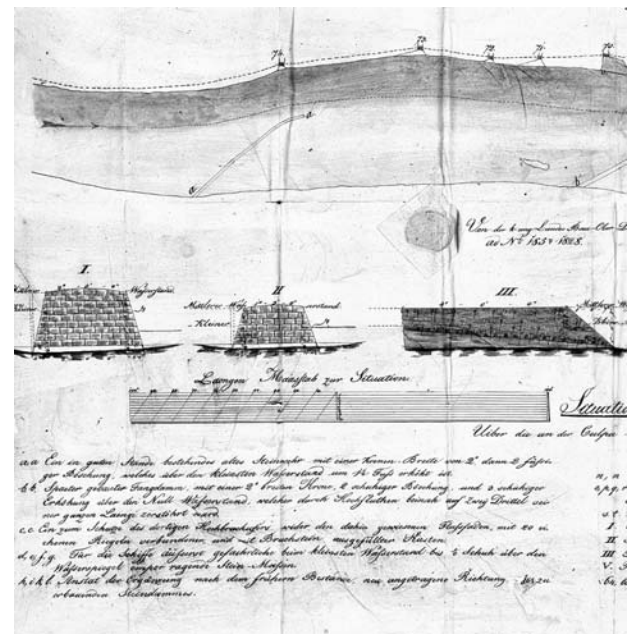
Plan »primorskoga grada i slobodne luke« Rijeka iz 1778. koji, uz prikaz postojeće luke u ušću Rječine, iznosi zamisao o novoj luci na istočnoj strani grada, pred Franjevačkom brajdom. Plan prikazuje grad u punoj širini, koju omeđuju postojeća i nova luka – na zapadnom kraju grada mandrač lazareta na Brajdi, a na istoku planirana glavna luka na Franjevačkoj brajdi (»Franciscaner garten«). Središte grada uglavnom prikazuje postojeće stanje i nekoliko tek planiranih blokova na obali pred starim gradom, koji je još uvijek opasan zidinama i jarcima s vodom, što će upravo sljedećih godina biti zatrpani (1780.). (Kriegsarchiv, Beč)



Gubernijska kuća (Gubernial Haus), izgrađena je prema Gnambovu nacrtu krajem 1770.-ih (no ovaj je nacrt izraden desetak godina kasnije, 1789.). Zgrada je središte uprave trgovačkog i lučkog Gubernija. Nepravilna je tlocrta zbog urbanističkih uvjeta, jer je u nju uklopljena i već postojeća »Trgovačka kuća« (Komerzial Haus). Oko unutrašnjeg dvorišta raspoređene su sve potrebne funkcije – guvernerovi rezidencijalni prostori, uredi (u bivšoj Trgovačkoj kući) i pomoćne prostorije – za posluđu, konjušnice i spremišta. (Magyar Országos Levéltár – Mađarski državni arhiv, Budimpešta)



Gnamb od početka 1770.-ih prati promišljanja o regulaciji Save i Kupe, a 1785. Riječki je gubernij razmatrao troškove koje bi iziskivao pothvat omogućavanja plovidbe od Karlovca do Broda na Kupi. Plovidba kanalima i rijekama smatrala se krajem osamnaestoga i početkom devetnaestoga stoljeća najpogodnijom, te je iz toga vremena i najatraktivniji od svih prijedloga široko osmišljen i objavljen (1786.-1789.) sustav povezivanja Beča sa svim europskim morima pa tako i s Jadranom – do Kraljevice. Nakon završetka rata s Turskom, početkom 1790.-ih sve više jača pomisao na plovidbu Savom i Dunavom do Crnog mora i drugih predjela Sredozemlja, pa Gnamb 1795. šalje u izvidnicu Andriju Ljudevita Adamića, novog kancelista, da istraži »kružno putovanje« rijekama i morima do Rijeke. (Kriegsarchiv, Beč)



Unatoč pojavi željeznice projekti za izradu kanala i regulaciju rijeke aktualni su još dugo nakon Gnambovih Promišljanja (Rifflessioni...), poput ovoga plana Zemaljske više građevinske uprave koja 1828. predlaže regulaciju Kupe kod Sredičkoga. (Magyar Országos Levéltár – Mađarski državni arhiv, Budimpešta)