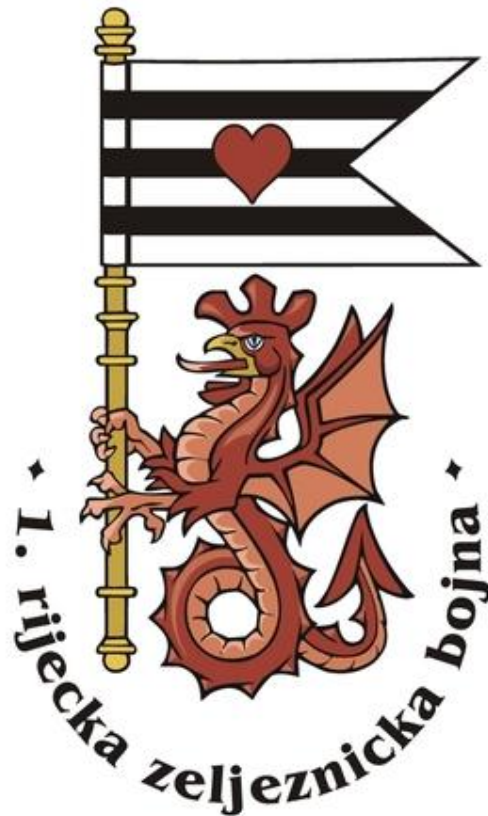




NEKADAŠNJA ŽELJEZNIČKA STANICA (KRCALIŠTE) IVANI

By Pfaff



Rijeka, Siječanj 2010.

© Marko Krema II
Tići 22a
51000 RIJEKA
marko.krema@ri.t-com-hr

Kako je i red, da počnem od početka...

U početku bijaše Bakarski zaljev i u njemu starodrevni grad Bakar. I u gradu Bakru bijaše luka još u doba hrvatskih velikaša Frankopana koji preko Bakra izvožahu proizvode sa svojih golemih imanja u pozadini, prvenstveno drvo i drvene prerađevine (dužice za bačve) te željezne proizvode iz topionica u Fužinama i Tršću.

Onda je razvojem Rijeke kao glavnog magyarskog emporija na sjeveru Jadrana, Bakar počeo polako propadati. Iako je između dva rata, točnije 1931. godine, otvoren ogranak željezničke pruge od Škrljeva do Bakra, to nije pretjerano pridonijelo obnovi grada i njegova gospodarstva. Od stare slave ostadoše mu naraštaji vrsnih pomoraca izobraženih u čuvenoj nautičkoj školi, nešto sportskih plovila u staroj luci i pristan na polovici zaljeva odakle su u najmračnije doba jednoulja nepoćudni odvoženi na Goli otok da tamo okajavaju partijske grijeha disidentstva i gaje svoje gorčine i nadu u bolji život (sveudilj tucajući kamen). Od svekolike industrije bila je tu jedino nadasve poznata zloglasna čađara tamo negdje na kraju željezničke pruge na čiji su povremeni gusti crni dim već ranih 50-ih rogoBORILI Bakrani i ne znajući da su u biti začetnici pokreta zelenih.



Slika 1.

Bakarski zaljev – pogled s Križišća

Gradnjom rafinerije u Urinju i susjedne joj termoelektrane "Rijeka" preselila se industrija na vanjsku, kvarnersku stranu kostrenskog poluotoka, a u Bakru je sagrađen tek manji pristan (prekoputa onoga za Goli otok koji je sad već bio van funkcije jer su disidenti već bili preodgojeni na ovaj ili onaj način) gdje su se krcali manji tankeri koji su razvozili derivate duž jadranske obale.

Onda je krenulo. Najprije su u Brazilu negdje 60-ih godina otvorili goleme rudnike visokokvalitetne željezne rudače. Onda su austrijske čeličane, prvenstveno iz Linza, potpisale dugoročne ugovore za uvoz te iste rudače, a onda su mudraci shvatili da je Jadran plitko more i da nema ni jedne pogodne luke s dovoljno dubokim gazom u koju bi mogli pristajati veliki brodovi za prijevoz rasutog tereta (bulk carrieri). Osim Bakra čiji je zaljev izrazito dubok. I tako je na sjevernoj strani zaljeva sagrađena luka za iskrcaj rasutog tereta, skladištenje istog te ukrcaj na željeznicu. Kako su čađaru u međuvremenu ugasili (objekt postoji i dan-danas), Bakar je sada umjesto crne patine dobio nježno crvenkastu. Zato im je krvna slika vjerovatno bila savršena.

Bila su to vremena burnog razvoja tadašnje jugoslavenske industrije u čemu je ona imala apsolutnu prednost. Svi su se resursi nemilosrdno iskorištavali za potrebe industrijalizacije i nitko nije pitao (niti smio pitati) za cijenu i posljedice. Činjenica je da je otvorena hrpa radnih mjesta i da su ljudi od toga jako dobro živjeli.

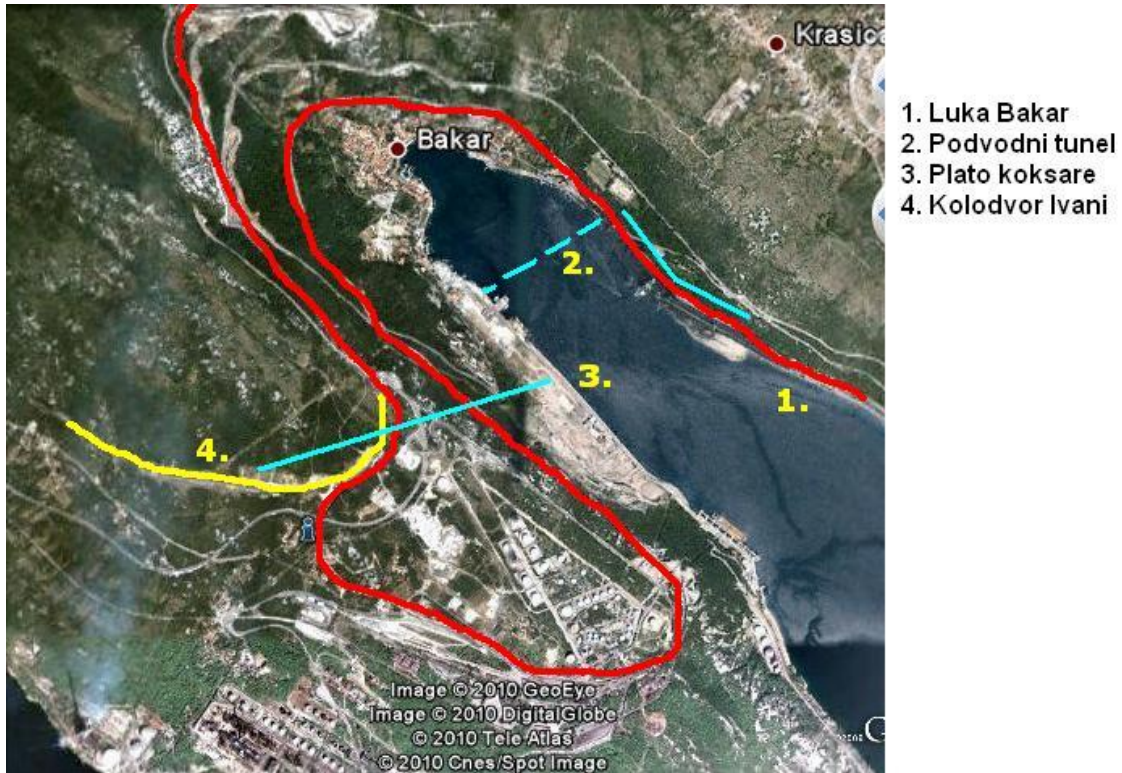
Sve u svemu, to nije čak ni bilo jako tragično. Sve su se te ekološke svinjarije dešavale na sjeveroistoku od samog grada, željezna prašina je relativno teška pa ne pluta zrakom tek tako, osim za povremene bure, ali bi nakon toga jugo opralo Bakar pa boh! A stari prezidi (gromače) iznad iskrcajne luke na kojima su nekoć domaći ljudi iz Krasice teškom mukom i velikim marom uzgajali grožđe i pravili čuvenu "Bakarsku vodicu" su ionako bili zapušteni.

Onda se netko sjetio da je Bakar idealno mjesto za sagraditi koksaru. Koks je za proizvodnju željeza jednako tako potreban kao i željezna rudača, a proizvodi ga se tako da se u posebnim komorama ugljen podvrgava procesu suhe destilacije čime se iz ugljena (visokokvalitetnog) izdvaja suvišno, a ostaje gotovo čisti ugljik. Sličnim se postupkom dobiva i drveni ugljen za roštilj. Luka je imala sve potrebne kapacitete za iskrcaj bulk carrieria s ugljenom (ne sjećam se odakle su ga dovozili) pa je sad samo trebalo sagraditi koksaru i krenuti u posao.

Na strani gdje je luka nije jednostavno bilo mjesta pa su brdo prekoputa (sjevernu stranu kostrenskog poluotoka) dobro poglodali i napravili plato na kojemu su sagradili pogon za koksiranje s viiisokim dimnjakom kojim su se plinovi nastali koksiranjem odvodili u više slojeve atmosfere i, ovisno o meteorološkoj situaciji, trovali naše susjede Talijane odnosno Austrijance. Bar su oni tako tvrdili! Napravili su i velike površine na kojima se skladištio ugljen jer za to isto tako nije bilo mjesta na prostoru luke. Da bi ugljen mogli transportirati iz broda izravno na plato koksare, sagrađen je podmorski tunel od betonskih cijevi popreko zaljeva kroz kojeg su provukli transporter koji je beskonačnom trakom vozio ugljen.

Gotov je koks nakon otvaranja komora za koksiranje gašen vodom što je otprilike jednom dnevno stvaralo golem bijeli oblak vodene pare i sumpornog smrada koji je znao satima lebdjeti nad Kvarnerom (opet ovisno o Hrvatskom hidrometeorološkom zavodu). Za te je potrebe sagrađen i novi vodovod čiji su vidljivi objekti danas skriveni novom petljom riječke obilaznice visoko gore iznad samog dna zaljeva.

Na slijedećoj strani je satelitska slika Bakarskog zaljeva s naznačenim objektima o kojima pričam.



Slika 2.

Satelitska slika Bakarskog zaljeva

Idemo malo objekte pogledati iz bližeg...



Slika 3.

Pogled na uređaje luke za rasute terete u Bakru



Slika 4.

ŽCPR na pruzi prema luci



Slika 5.

Sjeverni portal podmorskog transportnog tunela

Likvidacijom koksare donesena je odluka da se svi uređaji moraju demontirati, a čvrste građevine srušiti i otpad zbrinuti tj. otpremiti. Od svega su još vidljivi ostaci nekadašnjeg platoa koksare na kojem se danas odvijaju neke gospodarstvene djelatnosti vezane prvenstveno uz more, ali je konačna namjena još uvijek nedefinirana jer se, među ostalim, stalno povlači pitanje radioaktivne zagađenosti kao posljedice manipuliranjem ugljenom. Nisam stručnjak pa ne bih to komentirao.

Ostali su još tu i tamo neki temelji transportera koksa koji je iz koksare vodio prema krcalištu Ivani i podmorski transportni tunel. Sve ostalo, koksnu bateriju, dimnjak i golemi ukrcajni silos u Ivanima, srušeno je do temelja i materijal je odvezen. Nema više ničega.

Podmorski transportni tunel je još do pred dvije godine bio prohodan za posvećene, a onda je organiziran posljednji službeni prolaz za političare i gospodu iz medija, a onda je zbog opasnosti blokiran. Posto je opasan jer su ga – napali prstaci (sic!) koji neumitno prave rupe u debelom betonskom plaštu, a onda će jednog dana provaliti voda. Kako sad stvari stoje, nema sredstava za rušenje i vađenje sekcija tunela.



Slika 6.

Početna sekcija tunela



Slika 7.

Pogled na luku

Lučki uređaji za iskrcavanje sastojali su se izvorno od dva portalna elevatora (mislim) od slovenskog "Litostroja". To je onaj sivi uređaj u sredini slike br. 7. Jedne godine mu je blizanca bura jednostavno otrešla u more i to na takav način da nije bilo druge nego ga razrezati *in situ* i odvesti u "Metis".

Kasnije je Lučka uprava Rijeka ušla u dugoročnu poslovno-tehničku suradnju s koreanskim "Samsungom" pa su svi novi lučki uređaji kosookog porijekla uključivo i ova dva tamnozelena na slici.



Slika 8.

Južni portal podmorskog transportnog tunela



Slika 9.

Završna sekcija tunela



Slika 10.

Plato nekadašnje koksare

Na gornjoj slici vidi se trasa željezničke pruge za Bakar i to u dva nivoa. Skroz na vrhu vidi se podzid po kojem ide pruga prije nego napravi veliku petlju kroz Šoiće (prolazi kroz pogone INE) da bi se spustila na nižu razinu. Tamo gore je i nekadašnja rasputnica s prugom za Ivane. Lijepo se vidi jaki pad trase pruge i stupovi kontaktne mreže.

Sivi tragovi na padini točno ispod podzida su oštećenja krajolika na mjestima gdje je nekoć išao transporter koksa za Ivane.



Slika 11.

Plato koksare i željeznička pruga Škrljevo - Bakar



Slika 12.

Sačuvani temelj transporter koks prema Ivanima



Slika 13.

Pogled niz prugu prema Bakru. U pozadini petlja riječke zaobilaznice



Slika 14.

Pogled uz prugu prema Šoićima



Slika 15.

Nekadašnja rasputnica za Ivane



Slika 16.

Rasputnica i mali izvlačnjak



Slika 17.

Pruga prema Ivanima

Odvojak za Ivane je relativno kratak i počinje na gornjoj razini pruge prije nego ona uđe u petlju prema Šoićima i Bakru. Odmah se dolazi na plato nekadašnje stanice.

Elektrificirana su bila samo dva glavna kolosijeka tako da je lokomotiva mogla obići kompoziciju. Ukupno je bilo sedam kolosijeka i koliko se sjećam, uvijek je bilo puno vagona i obično jedna manevarka (Jenbach) koja ih je preslagivala iako se znalo dogoditi i da elektra vuče kompoziciju praznih vagona ispod silosa za krcanje.

Najjužniji kolosijek je obično služio za vagoni koji su bili neispravni i taj mi je bio najdraži jer su ih prije odvoza na popravak morali isprazniti pa se lijepo moglo nakopati koksa "za domaću uporabu" (ne, nemam topionicu, ali sam u nekadašnjem stanu imao etažno grijanje na koks, ali to je već neka druga priča...)

Negdje kraj staničnog objekta, na sredini stanice (slike s platoa kolodvora nisu moje pa nemam ni jednu dobru, ali to je otprilike na mjestu koje prikazuje slika br. 18.) bio je veliki silos u kojega se transporterom dopremao koks iz Bakra. Onda su vagoni zastajali ispod otvora za krcanje, a operater bi otvarao vrata... Onda se vagalo pa korak dalje i tako to...

Objekti koji su bili dio infrastrukture su, kako već rekoh, srušeni do temelja, ali je željeznička infrastruktura dobrim dijelom ostala. Naši tamnoputi sugrađani su ponešto odvukli, ali je većina stupova nosača KM i najveći dio tračnica još uvijek na mjestu.

Plato nekadašnjeg krcališta



Slika 18.

Ivani – ranžirni plato



Slika 19.

Ostaci kolodvorske zgrade



Slika 20.

Šema kolosijeka i napajanja – crveno je označen elektrificirani dio



Slika 21.

Ulazna skretnica i signal

3		4		5		6		7		8		1		2		3		4		5		6		7		8			
62205																													
S40				3 10		3 14						616.8		Drivenik															
		S40		65		23						609.6		Fužine															
S40				3 34								600.9		LOKVE															
62211 R														62213															
35S				6 35								12.0		BAKAR RDV A I B-62 AS R-3		35S								7 40					
				50		45						5.7		Solći				50						50					
				47								3.9		Ivani										52					
35S		S35		6 53		7 13						641.2		SKRLJEVO		S35		35S						7 58		8 18			
40		S40		60		22						633.3		Meja		40		S40		60				8 28		30			
40		S40		60		32						625.9		Plase		40		S40								42			
		S40		65		44						616.8		Drivenik		S40								54		9 02			
		S40		65		53						609.6		Fužine				S40		65				9 12		17			
S40				8 04								600.9		LOKVE		S40				65				9 29					
62212 R														62214 R															
40S				22 05								563.2		S. MORAVICE RDV A I B-62 AS R-3		40S								23 20		čeka re 60180			
S40				22 15		21						570.5		Brod Moravice				S40						30					
		S40		65		36						579.6		Skrad		S40				65				23 41		46			
				44								586.5		Zalesina												56			
												587.1		st = 40															
S40				51								592.4		Delnice		S40										0 03			
S40				23 00		23 07						600.9		Lokve		S40		S40		65				0 13		25			
		S40		55		20						609.6		Fužine		S40		S40								36			
		S40		55		30						616.8		Drivenik		S40		S40								46			
S40		40		55		41		51				625.9		Plase		S40		40		55				57		1 01			
40		S40		55		0 02						633.3		Meja		S40		40		55				1 11		16			

Slika 22.

Nekadašnji VR iz 1993.



Slika 23.

Skladišni plato i ostaci ranžirnih kolosijeka

Ponekad je dolazilo do zastoja u odvozu koksa. Najvjerojatnije zbog manjka vagona ili zagušenosti skladišta primatelja pa se proizvedeni koks (koksna se baterija kao i visoka peć ne gasi bez velike štete) skladištio na južnom dijelu platoa stanice. Tu su znala biti golema brda koksa kojeg su onda utovarivačem trpali u vagona. Pruga na kojoj se to događalo bila je tik do onog malog usjeka desno na slici, a visina stijene je bila taman visine vagona.



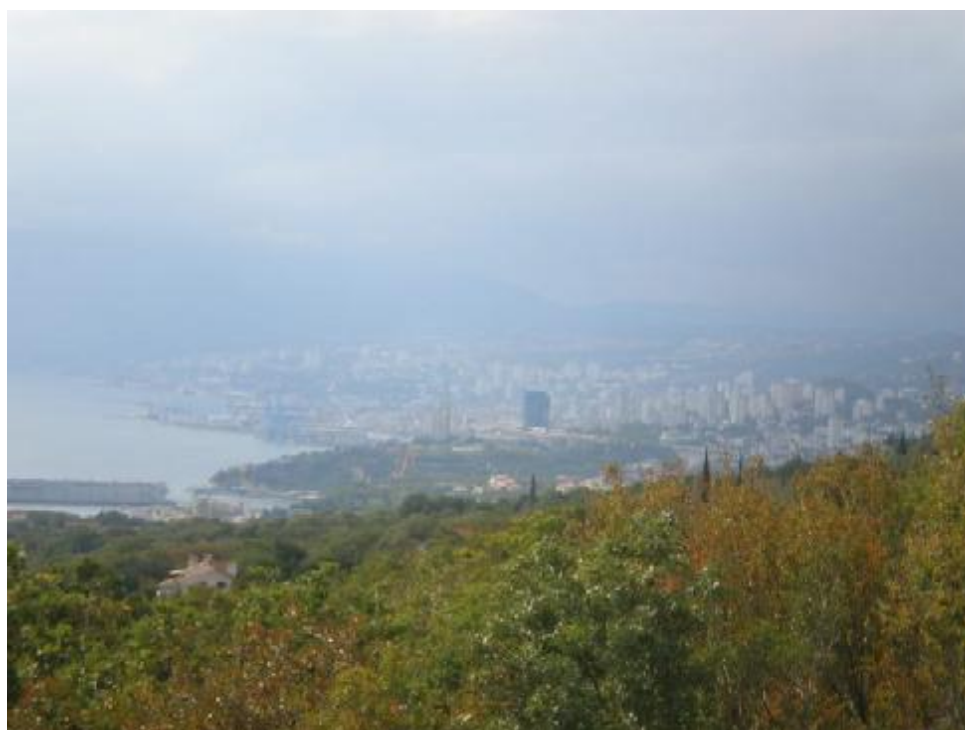
Slika 24.

Nekadašnji silos za ukrcaj koksa



Slika 25.

Zavoj pruge u Šoićima (INA) i Krčki most



Slika 26.

Pogled prema Rijeci. Tamni objekt je Tower centar

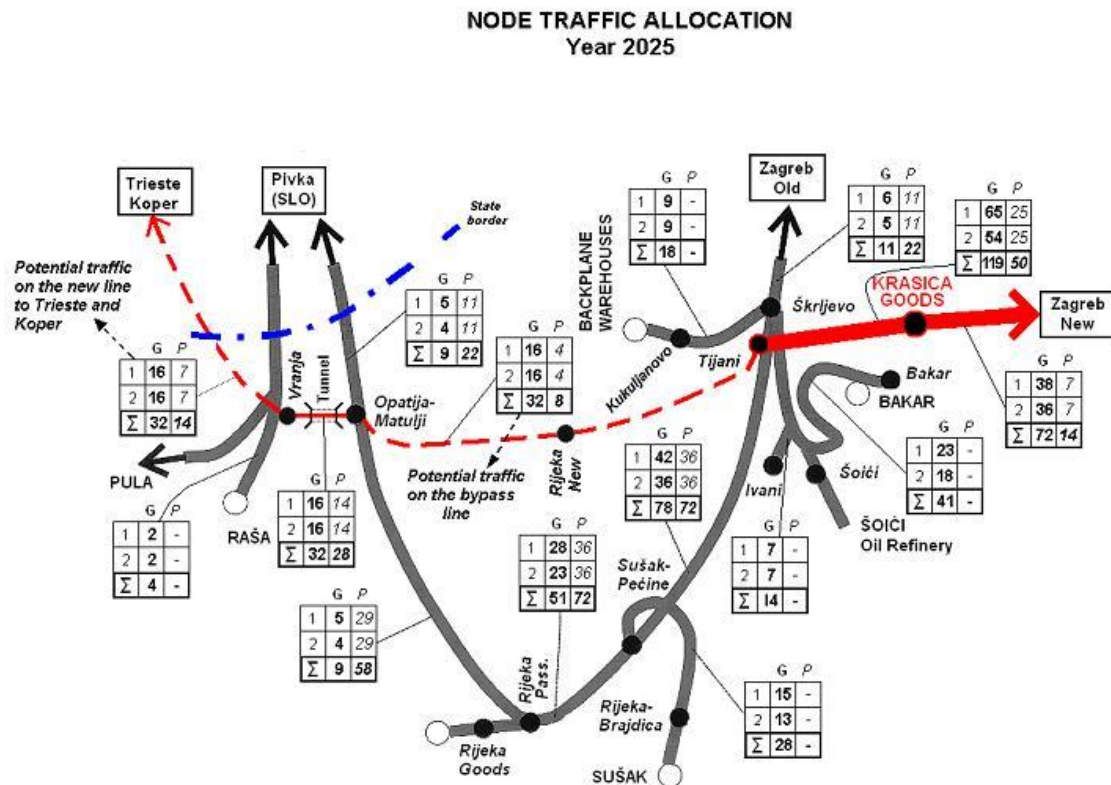


Slika 27.

Tower centar iz suprotnog smjera – kolodvor Sušak-Pećine

Koja je dalja sudbina nekadašnjeg kolodvora/krcališta Ivani?

Po nekim projektima HŽ-a, na Ivanima bi se trebao urediti pomoćni ranžirni kolodvor na kojem bi se pripremale kompozicije za buduće Zagrebačko pristanište na zapadnom dijelu riječke luke kao i za kontejnerski terminal. Također bi se trebala urediti i praonica vagona jer su postojeći kapaciteti na teretnom dijelu riječkog kolodvora mali i nespretni. No, to je sve vezano uz ideju općeg uređenja riječkog željezničkog čvora koji podrazumijeva izmještanje teretnih operacija na Krasicu i izravni spoj na Matulje i željeznički tunel kroz Učku što je sve, dakako, da jako dugačkom štapu...



Slika 28.

Shema razvoja riječkog željezničkog čvora do 2025. godine

Priznanja i zahvalnosti

Slike 1. i 3. – 18. su moje

Slika 2. je skinuta s Google Earth-a

Slike 19. – 23. i 25. – 27. © Kristian Krok

Slika 24. je iz monografije "110 godina riječke pruge"

Slika 28. je iz jednog projekta HŽ-a