

Revitalizacija zgrade carinskog skladišta bivše luke Metković

Bezić, Antonia

Master's thesis / Diplomski rad

2014

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:

University of Split, Faculty of Civil Engineering, Architecture and Geodesy / Sveučilište u Splitu, Fakultet građevinarstva, arhitekture i geodezije

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:123:974071>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-09-21**



Repository / Repozitorij:

[FCEAG Repository - Repository of the Faculty of Civil Engineering, Architecture and Geodesy, University of Split](#)



UNIVERSITY OF SPLIT



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

FAKULTET GRAĐEVINARSTVA, ARHITEKTURE I GEODEZIJE
SVEUČILIŠTE U SPLITU
ak. god. 2013./2014.

DIPLOMSKI RAD: **REVITALIZACIJA ZGRADE CARINSKOG SKLADIŠTA
BIVŠE LUKE METKOVIĆ**

TEMA ODABRANOG PODRUČJA: **UTJECAJ LUKE NA RAZVOJ GRADA METKOVIĆA**

MENTOR: prof. NIKOLA POPIĆ, d.i.a.

KOMENTOR: dr. sc. IVAN JURIC, povjesničar

KANDIDATKINJA: ANTONIA BEZIĆ

SADRŽAJ:

UVOD		1
UTJECAJ LUKE NA RAZVOJ GRADA METKOVIĆA		2
ANALIZA		13
POSTOJEĆE STANJE - TLOCRT PRIZEMLJA	M 1:200	15
POSTOJEĆE STANJE - TLOCRT KATA I PRESJECI	M 1:200	16
POSTOJEĆE STANJE - FOTOGRAFIJE		17
RASKLOPLJENA AKSONOMETRIJA		20
KONCEPT		21
SITUACIJA	MJ 1:1000	22
TLOCRT PRIZEMLJA	MJ 1:100	23
TLOCRT KATA	MJ 1:100	24
TLOCRT KATA	MJ 1:100	25
PRESJEK A-A; PRESJEK B-B	MJ 1:100	26
PRESJEK C-C; PRESJEK D-D	MJ 1:100	27
JUŽNO I SJEVERNO PROČELJE	MJ 1:100	28
ISTOČNO I ZAPADNO PROČELJE	MJ 1:100	29
ISKAZ POVRŠINA		30
IZVORI		31

UVOD

Metković je grad zanimljive povijesti, grad koji je odredila trgovina i njegova luka, koja je omogućila da se iz neznatnog naselja pretvori u značajno trgovište.

Sada, kada luka stagnira, i gotovo ne postoji, potrebno je tom prostoru naći novu namjenu, jer, iako je luka imala veliki značaj za grad, svojim izgledom narušava vizure i onemogućava korištenje atraktivnog prostora grada - trgovinskog središta južne Dalmacije, koji to više nije.

Teretna luka, smještena na desnoj obali rijeke Neretve, formirana je uzdužno uz obalu, radi mogućnosti pristajanja što većeg broja brodova, a izgradnjom željezničke pruge, njen položaj je u potpunosti određen.

Obzirom na današnje stanje lučkih građevina, od kojih većina više ne postoji, jedna se građevina - carinsko skladište, koja je u dobrom stanju - prenamjenjuje.

Osnovna ideja je kreirati nukleus razvoja, koji će potaknuti pozitivne promjene.

Spomenuto skladište sada dobija tri nova sadržaja: veslački klub, restoran i hostel, koji su međusobno povezani prostorno ili/ vizualno.

Uz obalu je formirana šetnica i trim staza, te parkovi, kao refleksija gradskog parka na lijevoj obali koji je oduvijek imao veliki značaj za grad, privlače korisnike sa obje strane rijeke.

Razlika između lijeve i desne strane rijeke Neretve



UTJECAJ LUKE NA RAZVOJ GRADA METKOVIĆA

1. POVIJESNI PREGLED

2. RAZVOJ GRADA METKOVIĆA

2.1. - I. faza

2.2. - II. faza

2.3. - III. faza

2.4. - IV. faza

3. INFRASTRUKTURA

4. RAZVOJ LUKE

4.1. Luka na Unki (1716. - 1865.)

4.2. Luka na Postružju (1865. - 1885.)

4.3. Luka na današnjem prostoru (1885. - danas)

5. PROBLEMATIKA NERETVANSKOG PODRUČJA

UTJECAJ LUKE NA RAZVOJ GRADA METKOVIĆA

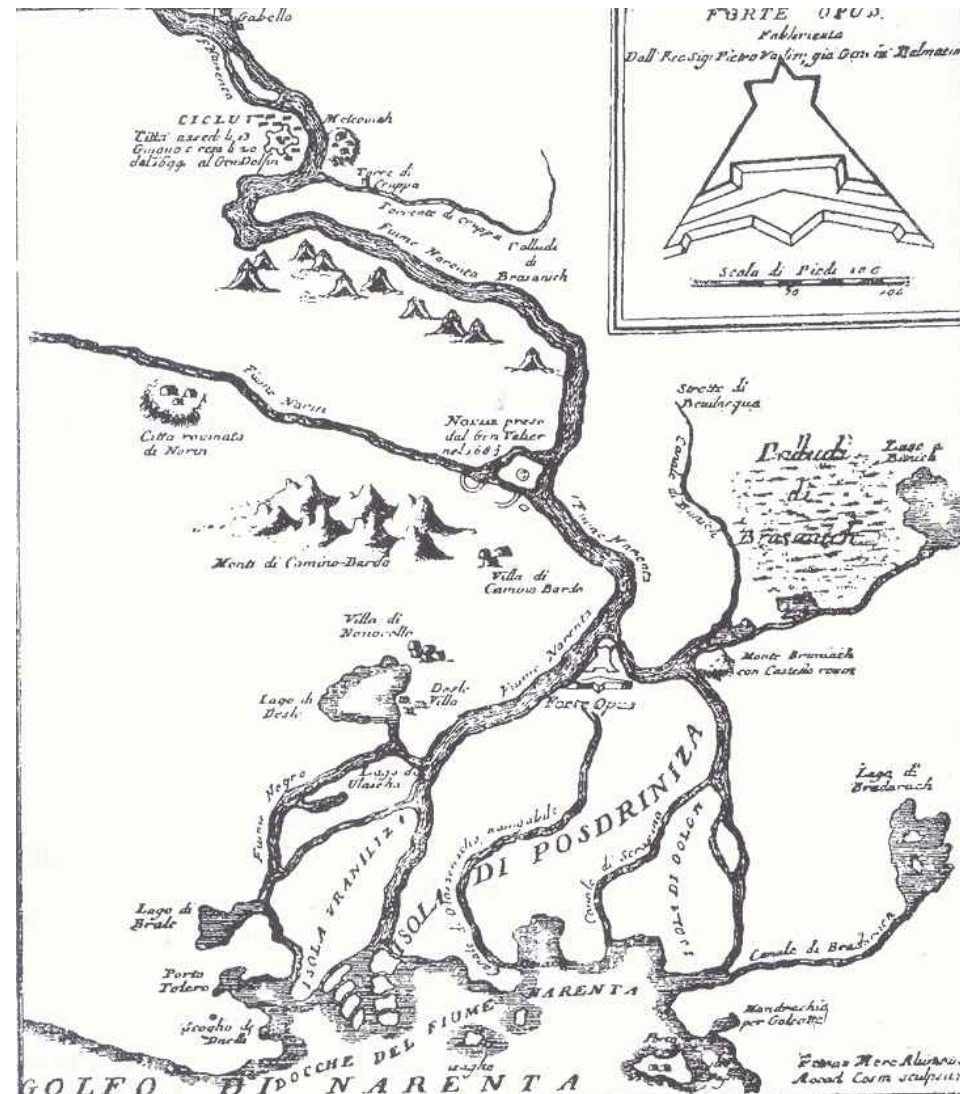
1. POVIJESNI PREGLED

Točni podaci o nastanku Metkovića ne postoje, no, poznato nam je da se prvi put spominje 1422. godine, kao naselje koje je svoj razvoj započelo na lijevoj obali Neretve, na južnoj padini brda Predolca. Obzirom da su uz rijeku postojali dobri uvjeti za razvoj stočarstva i ratarstva, može se pretpostaviti razlog nastanka naselja, kao i njegov položaj na padini brda - radi očuvanja plodnog tla - ali i radi obrane od komaraca iz obližnjih močvara (česte epidemije Malarije - što je postala vrlo bitna stavka u formiranju naselja), te sigurnosti samog naselja. Na ovom području nije sačuvan nikakav kulturno-povijesni spomenik, pa se može zaključiti kako u to doba naselje nije imalo nikakav strateški ni administrativni značaj; stočarstvo, ratarstvo, lov i ribolov su, pretpostavlja se, bili dugo glavna zanimanja u naselju.



Metković, 1955. g. "gnjezdo" na Predolcu

Mletačka mapa delte Neretve



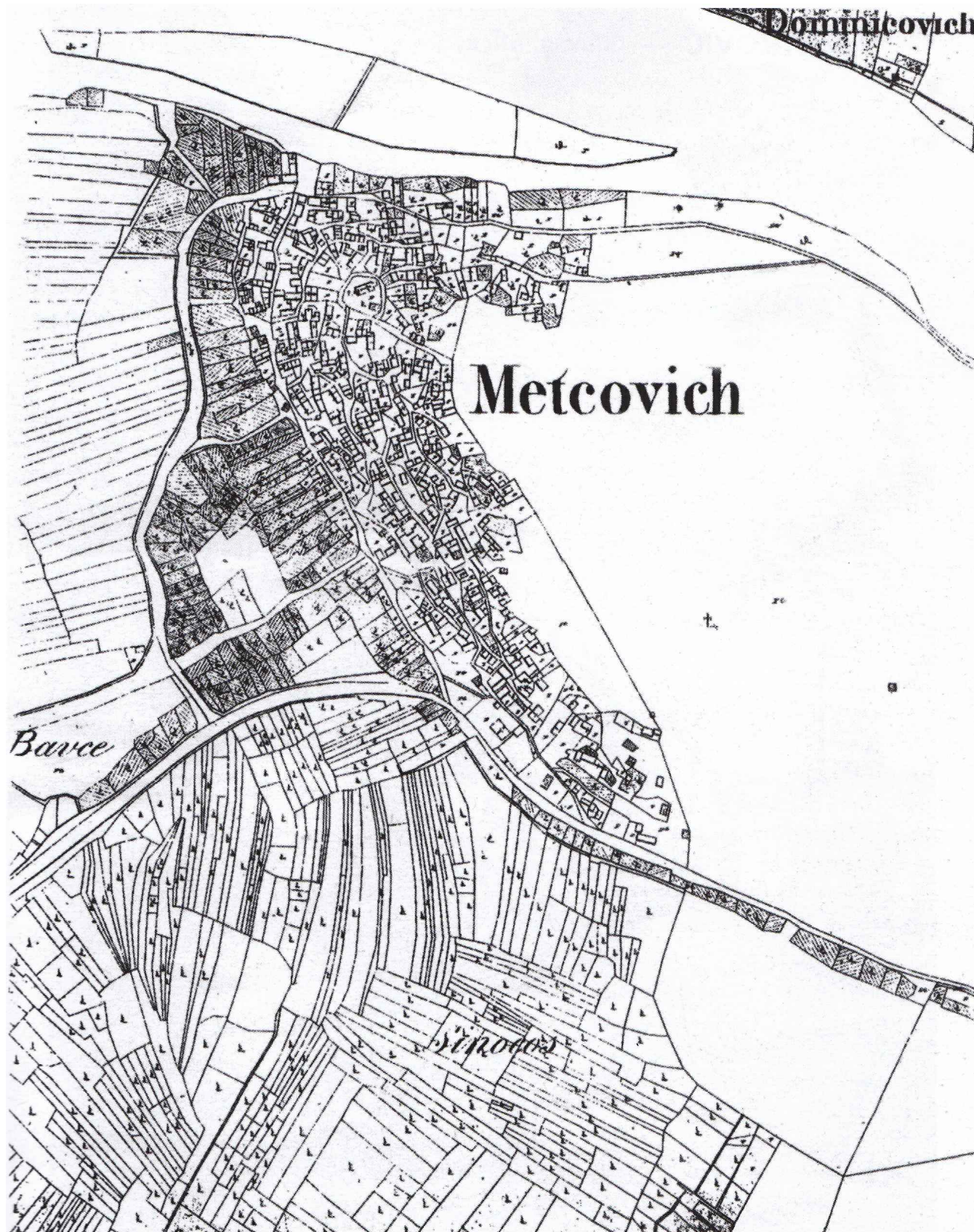
Rijeka Neretva, tijekom stoljeća mijenjajući svoj tok, formirala je riječne otoke, od kojih se jedan (zvan "Pisak") nalazio u podnožju Predolca, te je, zajedno sa močvarnim rukavcem ("Liman") odvajao Metković od rijeke, i time onemogućavao uspostavljanje odnosa rijeke i naselja. Sva su naselja na suprotnoj obali, stoga, bila povezana s Opuzenom, tadašnjim upravnim središtem Donjeg Podneretavlja.

Razvoj i prostorno širenje grada, dakle, bilo je uvjetovano zatrpavanjem kanala Limana, spajanjem Predolca sa riječnim otokom, te izgradnjom mosta preko rijeke.

Zbog toga, luka se mogla formirati već 1716. godine.

Trgovina i promet u tom razdoblju postaju sve intenzivniji, pa se i prometnicama počinje davati veće značenje u razvoju i širenju trgovine i naselja. Promet na ovim prostorima poprima veći značaj od dotadašnjeg lokalnog, stoga izgradnja prometnica postaje prometno-strateška potreba.

Rekonstruirale su se stare, a prišlo se i izgradnji novih cesta, željezničke pruge te regulaciji rijeke Neretve od ušća do Metkovića, u svrhu uspostavljanja kvalitetnog plovnog puta, jer karavanska trgovina nije mogla podmiriti rastuće potrebe luke u koju već počinju pristizati omanji parobrodi.



Mapa Metkovića iz 1836. godine - riječni otok "Liman" odvaja naselje i rijeku

Zahvaljujući zemljopisnom položaju i rijeci kao dobroj prometnoj vezi, već od sredine XIX. stoljeća Metković postaje gospodarsko, upravno i kulturno središte Donjeg Podneretavlja. Postaje središte razvoja trgovine, obrta i tranzitnog turizma, te privlači brojne poslovne ljude. Tako možemo reći da su zahvaljujući trgovini nastali luka i grad Metković.

2. RAZVOJ METKOVIĆA

Grad Metković se, od neznatnog naselja do jednog od najvažnijih trgovišta na ovim prostorima, razvijao dugo sa periodima stagnacije.

Sam razlog formiranja trgovišta može se pripisati povoljnom geografskom položaju, naime, već je u najstarijim vremenima uočeno značenje doline Neretve za promet i trgovinu, a poznato je i da su stari Grci ovaj predio koristili kao trgovačke veze s unutrašnjošću.

Razvoj i širenje Metkovića možemo podijeliti u nekoliko faza.

2.1. I. faza: - sve do sredine XIX. stoljeća zbijeno naselje u obliku konjske potkove nije se gotovo nimalo širilo. Na vrhu brda, kao i kod većine naselja, smještena je crkva i groblje, a ulice nepravilno vijugaju niz brdo kako bi se ublažila padina. Obzirom da je svaki, pa i najmanji komad zemlje iskorišten za gradnju kuća, u ovom dijelu naselja nema trgova. Oni se formiraju u dolini, sa širenjem Metkovića.

Kuće se zidaju od kamena, i sve do procvata trgovine te bogaćenja grada i njegovih stanovnika, nemaju posebnih stilskih obilježja.

U to vrijeme, kuće se pokrivaju kamenim pločama, dok se crijepom počinju oblagati tek pod kraj XIX. stoljeća.

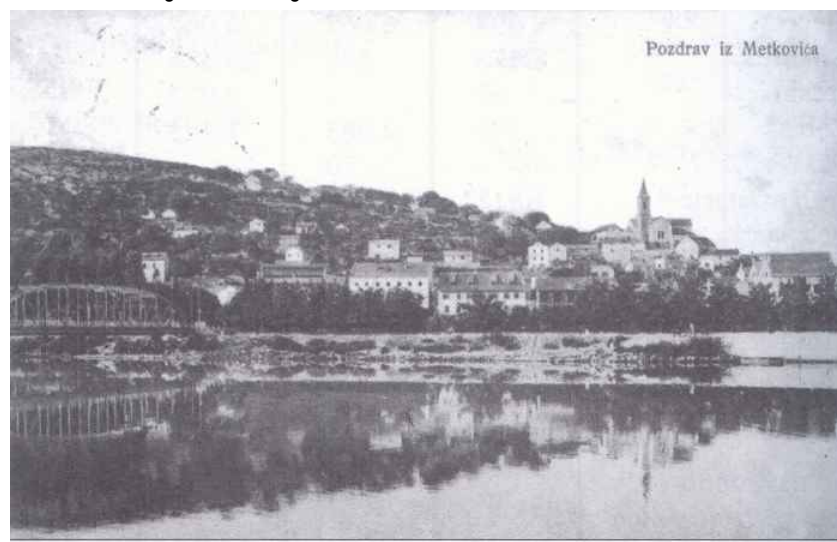
Gradnja se odvijala neplanski, prema potrebama ondašnjih stanovnika, a uz njih su se obično gradile staje za stoku. Ratarstvo i stočarstvo bila su glavna zanimanja ondašnjih stanovnika.

Spajanjem Predolca sa riječnim otokom, te izgradnjom mosta - prvo drvenog, a potom željeznog - razlozi su radi kojih se već 1716. godine mogla formirati trgovačka luka (lokacija na Unki). Trgovina i promet u ovom razdoblju postaju intenzivniji, pa se prometnicama počinje davati veće značenje u razvoju i širenju trgovine i naselja.

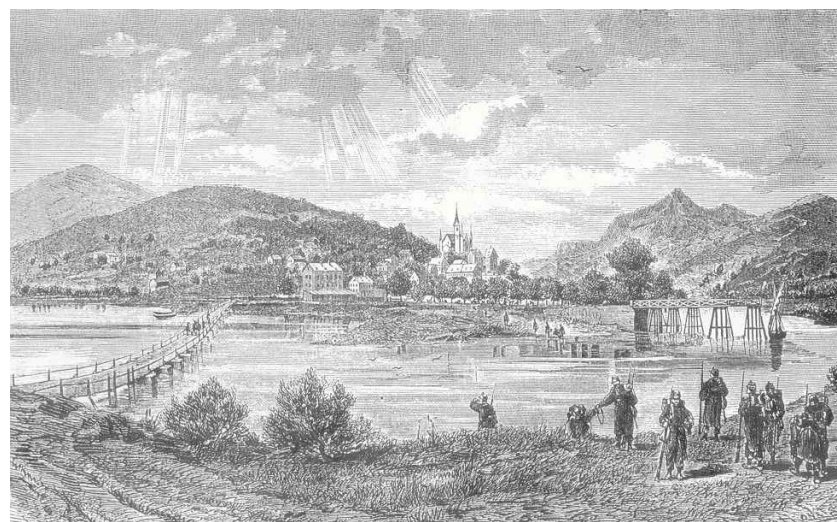
Lade na Neretvi kod Kule Norinske



Metković na razglednici, oko godine 1915.



Drveni most u Metkoviću godine 1878.



2.2. II. faza: - od sredine XIX. stoljeća uvjeti za razvoj trgovine postaju sve povoljniji, a kako je nestalo barijera, bavljenje trgovinom dopušteno je bilo svima koji su se njome željeli baviti, u početku su to bili najviše stranci, koji su imali iskustva.

U to vrijeme pojavljuje se i građanstvo koje je postalo nositeljem gospodarskog i kulturnog preobražaja grada. No, od poljoprivrede još uvijek živi najveći broj stanovnika koji još nije spreman prilagoditi se novim uvjetima.

Arhitektura se sada odlikuje masivnijim kućama - prizemnicama, jednokatnicama, dvokatnicama, te trokatnicama, još uvijek zidanim u kamenu, gdje su se gospodarski i poslovni prostori uvijek nalazili u prizemlju, a na katovima stambeni prostori vlasnika, te prostori za iznajmljivanje. Građene su ponajviše uz nastalu cestu - glavnu ulicu (Mostar - Metković) - a gradile su se uglavnom stambeno-poslovne zgrade, te ugostiteljski objekti. Na području nekadašnjeg riječnog otoka, uz glavnu ulicu, formira se centar naselja na kojem će se urediti park (koji će dugo vremena biti vrlo značajan gradski element), a kasnije i gradski trg.

Naselje mijenja svoju tadašnju fizionomiju, i polako se pretvara od neznatnog sela u vrlo živo trgovište. No, kako urbanističkog plana naselja nije bilo, interesi trgovinom obogaćenog građanstva najviše utječu na oblikovanje naselja.

No, monumentalne građevine neke veće arhitektonske vrijednosti gotovo da se i nisu gradile, tek u drugoj polovici XX. stoljeća pojavljuju su objekti od opće-društvenog značaja bez kojih se ne može zamisliti gradsko naselje (općinska vijećnica, škola, sudska zgrada, zdravstvena ustanova i sl.). Stanovnici su radije ulagali u zemlju nego u životni standard, te je upravo iz tih razloga i radi nedostatka urbanističkog plana, naselje imalo nebrojeno mnogo negostataka. Higijenske prilike, u to vrijeme vrlo loše, uzrokovale su opasnost od epidemija zaraznih bolesti. Osim kuća bogatijih trgovaca, obrtnika i ugostitelja, rijetko koje su imale sanitarije.

III. faza: - počinje izgradnjom drvenoga mosta - krajem XIX. stoljeća. Adekvatnim spajanjem dviju obala naselje se počinje širiti na desnu obalu u vidu građevina izgrađenih u službi trgovine, jer se luka u ovom razdoblju konačno gradi na današnjoj lokaciji, u blizini mosta, te počinje brži razvoj grada.

Metković tako postupno dobiva fizionomiju grada, koja je vidljiva i danas.

Panorama Metkovića, razglednica iz 1939. godine



Most carice Jelisave (željezni most), razglednica.



Zaprežna kola



U ovoj fazi počinje se razvijati i turizam, što je relativno rano, radi blizine antičke Narone, lova na močvarice, te dobre kopnene i pomorske veze.

Turisti su se u mjestu često zadržavali kraće vrijeme, da bi potom nastavljali putovanje.

Prema popisima stanovništva, pučanstvo je Metkovića u drugoj polovici XIX. i početkom XX. stoljeća znatno raslo, što možemo pripisati velikom procvatu trgovine. Tome je prethodila izgradnja željezničke pruge i regulacija rijeke Neretve, koja je omogućila veće plovne mogućnosti, a time i više prilika za zapošljavanje.

Obrtnici proširuju svoje poslovanje kako bi zadovoljili nastale potrebe povećanog pučanstva Metkovića, no neka zanimanja, konkretnije ugostiteljska, kovačka i uslužna, podmiruju potrebe i ostalih koji su radi raznoraznih razloga dolazili u Metković.

2.4. IV. faza: - druga polovica XX. stoljeća - nakon II. svjetskog rata dolazi do naglog širenja Metkovića na obje obale rijeke. Novi, željezni most, izgrađen 1985. godine uvelike doprinosi tomu.

Razvoj luke i trgovine privlači stanovnike ruralnih naselja, ponajprije onih koji su na području oko Metkovića imali zemljišne posjede.

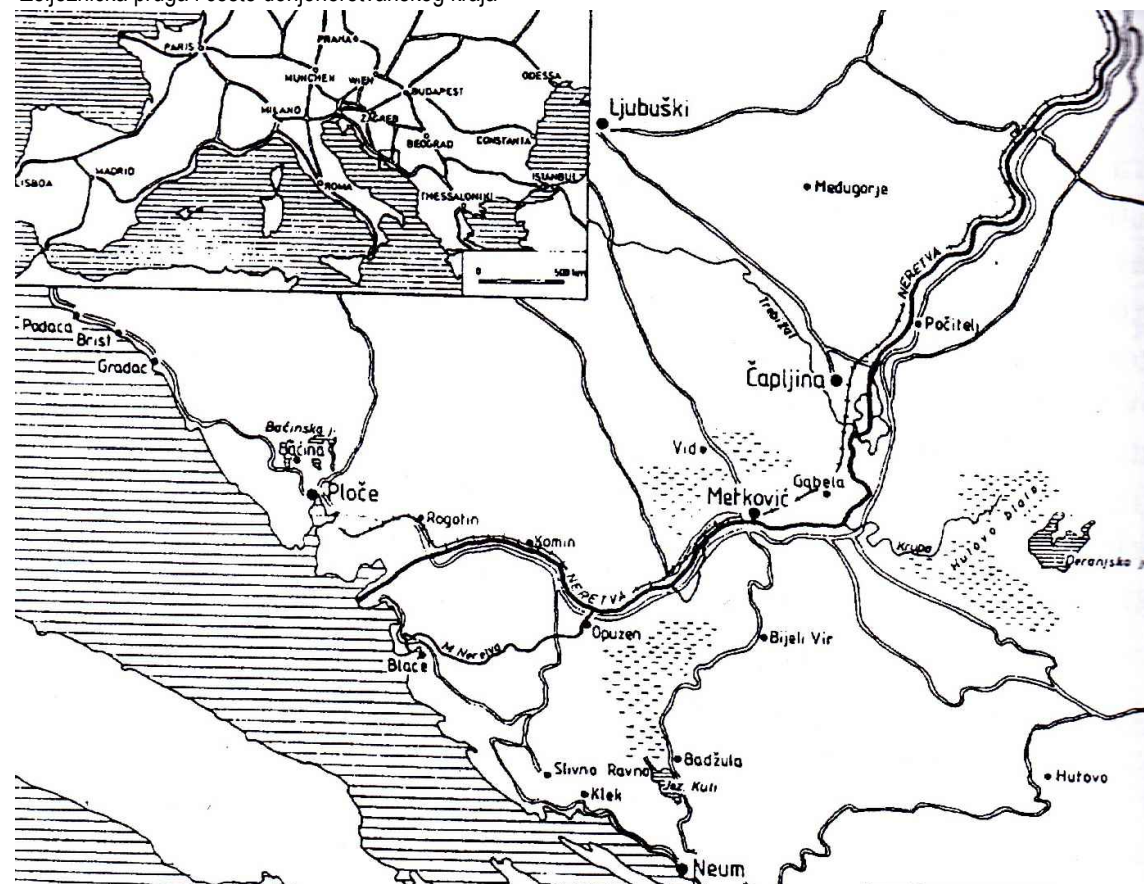
3. INFRASTRUKTURA

Karavanski putevi i mostovi bili su u vrlo lošem stanju; u razvoj infrastrukture nije se nimalo ulagalo, a takva situacija kočila je razvoj trgovine dolinom Neretve. Sav prijevoz preko rijeke odvijao se preko pontonskog mosta, što je u zimskim mjesecima bilo vrlo otežano radi visokog vodostaja. Često su putnici i roba morali čekati prijevoz u prenočištima.

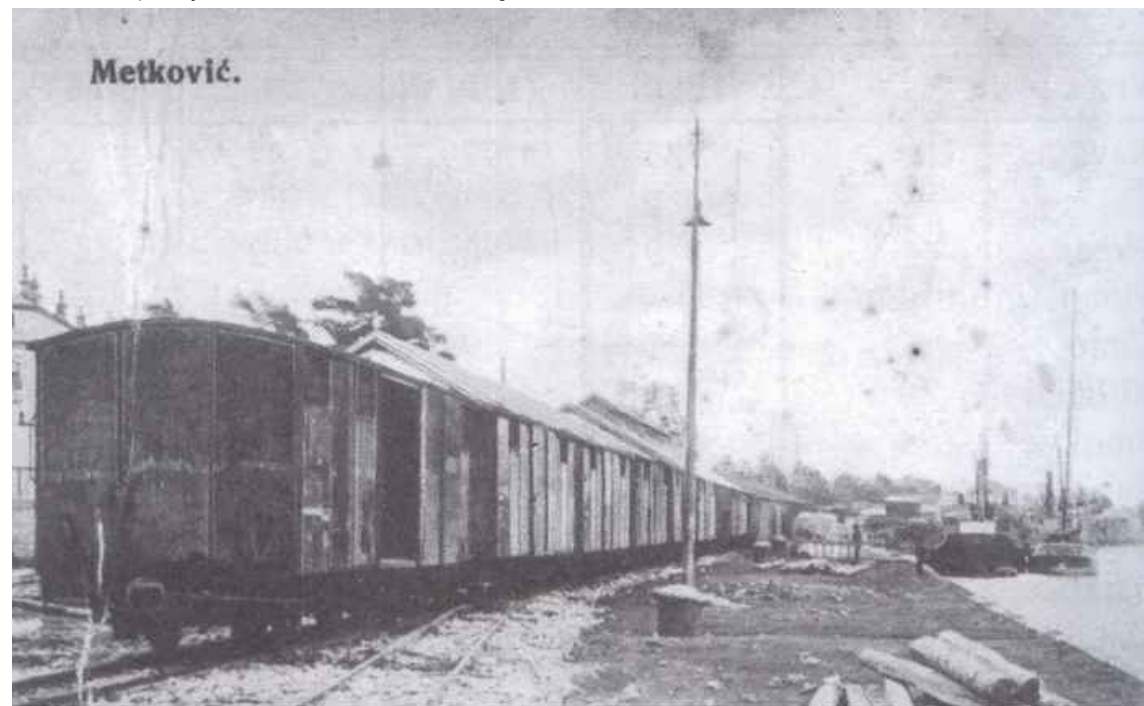
Razvoj trgovine, kako je već napomenuto, ubrzava izgradnja prometnica prema unutrašnjosti (Metković-Mostar, 1865.), te željeznička pruga, također do Mostara, izgrađena 1885. godine.

Novoizgrađena prometnica postaje glavna ulica u naselju, po čijem obodu počinju nicati poslovno-stambene zgrade, hoteli, obrtničke radionice i slične građevine

Željeznička pruga i ceste donjoneeretvanskog kraja



Teretna kompozicija uz luku - utovar / istovar, oko godine 1910.



Ova ulica je i danas glavna ulica, no širenjem grada pojavljuju se problemi. Naime, za ono vrijeme, njen profil, te količina prometa dozvoljavala je povremeno usporavanje prometa i zaustavljanje radi novoizgrađenih objekata, te je i bila generator širenja naselja. U novije vrijeme, međutim, znatnim povećanjem prometa - postaje barijera između stambenog dijela grada sa trgovom i gradskog parka i šetnice. Građevine uz ulicu zadovoljavaju potrebe pješaka, a njen profil više ne odgovara glavnoj gradskoj ulici.

Izgradnjom lučkog pristaništa na Unki, pojavljuje se potreba za premošćivanjem rijeke Neretve, a potreba se povećala izgradnjom ceste Metković-Mostar, odnosno, izgradnjom prvih kuća u dolini kod Predolca, na lijevoj strani rijeke.

S obzirom da je izgradnja mosta bila preskupa, bez obzira na sve potrebe, vlada je u Metkoviću 1873. godine uvela "povodnicu" (skela za prijevoz ljudi i stoke preko rijeke) koja je povoljno utjecala čak i na širenje naselja na desnu obalu Neretve.

Radi izgrađenih obližnjih vojnih skladišta, pojavila se potreba za mostom, koji je izgrađen krajem 1870-ih, stotinjak metara uzvodno od položaja današnjeg mosta. Na rijeci Neretvi, od ušća do Mostara, ovo je bio jedini most - drveni most.

Ovaj drveni most Neretva je često rušila u bujicama, a osim toga, Metković dobija željezničku prugu na desnoj obali, te postojeći most više nije adekvatan.

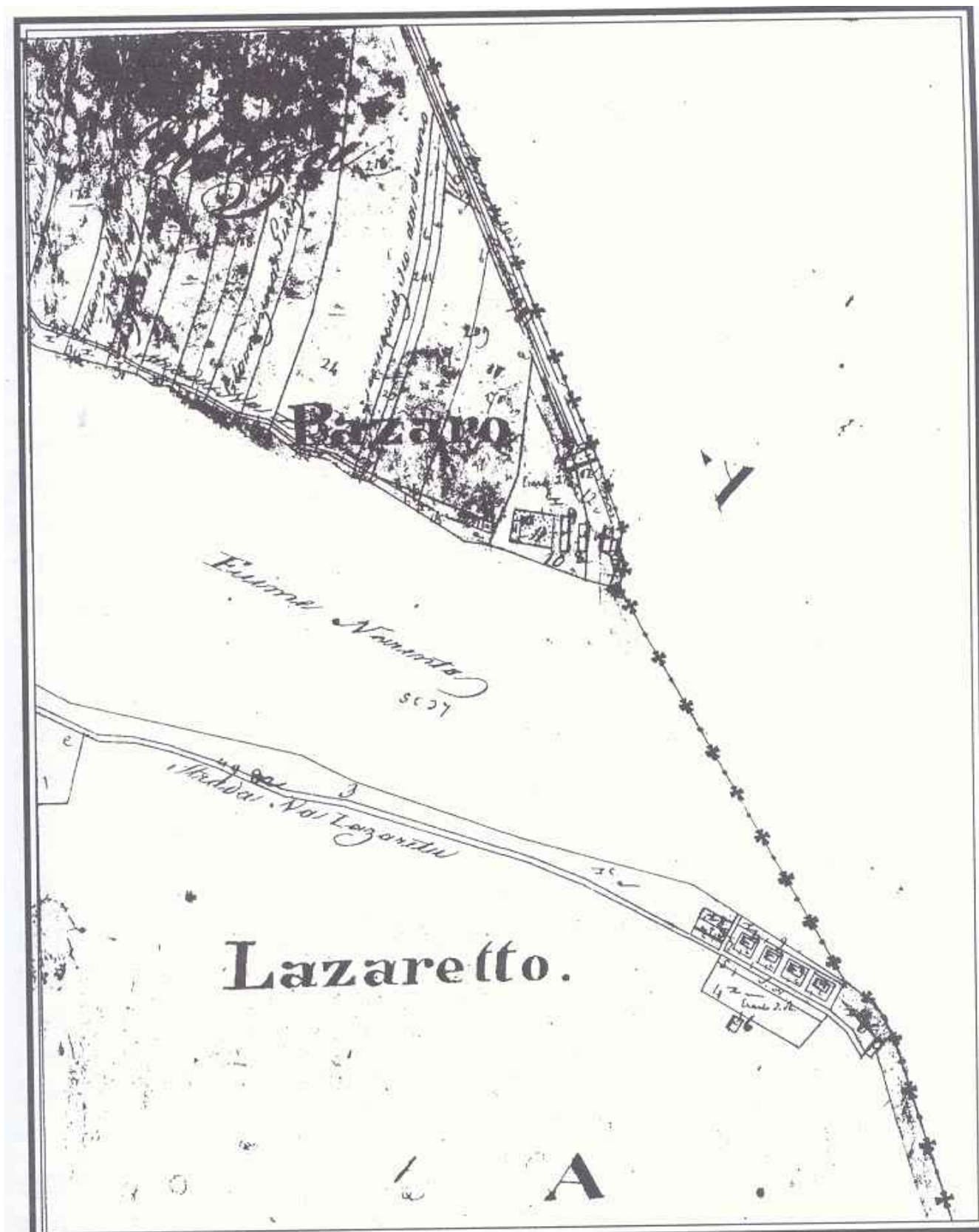
Regulacija korita rijeke Neretve, kao što je već napomenuto, povećava promet robe preko metkovske luke, te je izgradnja novog, stabilnijeg i trajnijeg mosta bila neodgodiva.

Izgrađen je tek 1985. godine, čak stotinu godina poslije određivanja lokacije i početka predradnji. No, most je tu - prelijepi željezni lučni most, građen na stabilnim zidanim stubovima, na koje se naslanja i današnji, novi most.

Izgradnjom ove infrastrukture, u potpunosti su riješeni svi problemi oko povezivanja dviju obala rijeke Neretve, te se, radi procvjetale trgovine, smatrala vrlo značajnim gospodarskim pothvatom. Most je, radi svog velikog značaja za grad, postao na neki način zaštitni znak metkovske trgovine, a zbog svog lijepog izgleda, pojavljivao se i na razglednicama, trgovinskim reklamama i memorandumima kao grafički znak.

Izgradnja željezničke pruge također je utjecala na promjenu trgovačkih prilika u Metkoviću. Pristigla roba više se nije zadržavala u lučkim skladištima, već se odmah tovarila na vagone i nastavljala svoj put prema odredištu. Također, nije više bilo brojnih karavana i velikog broja ljudi, od kojih su metkovci imali veliku korist.

Faksimil mape Luke na Unki uz Pazar i Lazareta iz godine 1836.



4. RAZVOJ LUKE

S obzirom na povoljan zemljopisni položaj i relativno dobre prometne veze, luka u Metkoviću zauzimala je veoma značajno mjesto u pomorskoj trgovini Dalmacije. U određenom razdoblju (od 1857. do 1860.), bila je vodeća luka među ostalim dalmatinskim lukama u tranzitnoj trgovini.

Ova luka je ujedno i prva dalmatinska luka koja je dobila direktnu željezničku vezu.

No, luka je imala također i niz nedostataka. Među najvećima je bio taj što u nju nisu mogli uplovljavati brodovi većeg gaza, bez obzira na sve poduzete zahvate, te što nije mogla primiti više brodova u jednom trenutku (brodovi su morali čekati na ušću).

Od godine 1870.-e, luka Metković pada na zadnje mjesto na ljestvici uspjeha u poslovanju, i to zato što su se ostale dalmatinske luke poprilično razvile. Metkovska luka, međutim, polako stagnira.

Luka Metković, nastala 1716. godine, razvijala se u tri faze:

1. Luka na Unki
2. Luka na Postružju
3. Luka na današnjem prostoru

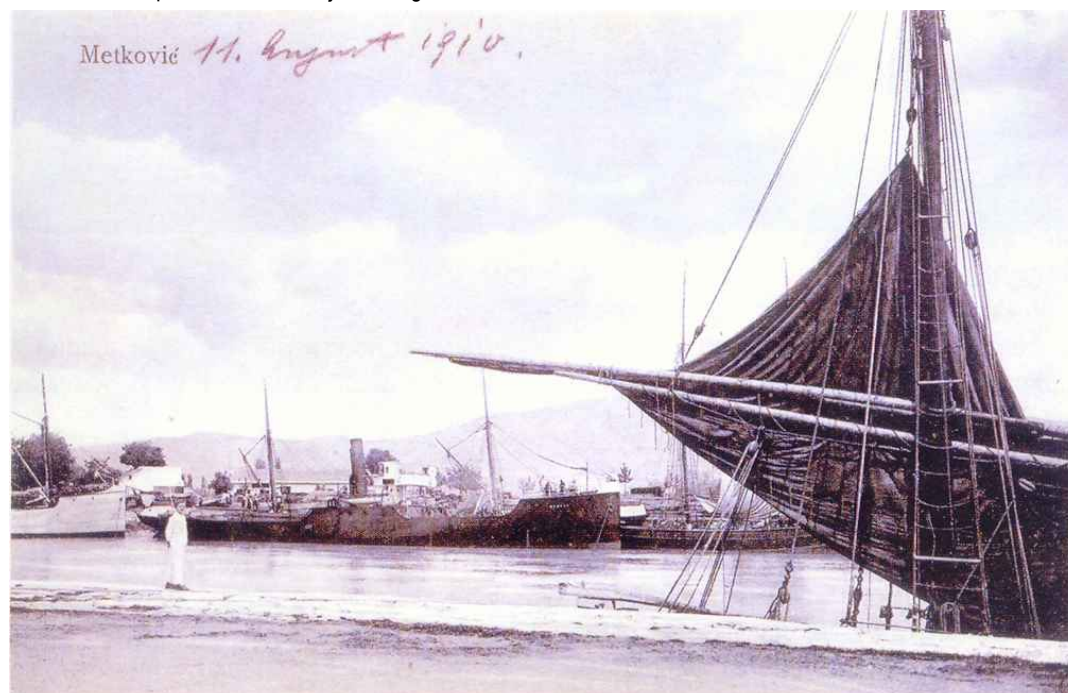
Treća faza bila je presudna za razvoj Metkovića, s obzirom da je bila smještena u središtu grada i to na obje obale rijeke Neretve povezane lučkim mostom. Bila je organizirana tako da se na lijevoj "gradskoj" obali nalazila putnička luka, a na desnoj teretna, koja je ujedno i imala izravnu vezu sa željeznicom.

4.1. Luka na Unki (1716. - 1865.)

Nalazila se na desnoj obali rijeke, jedan kilometar uzvodno od današnjeg mosta. Luka, koliko god neznatna razmjena robe bila, imala je veliki utjecaj na naselje Metković, koje se već tada počelo razvijati ka suvremenom trgovištu.

Austrija za vrijeme svoje vladavine u početku nije nimalo investirala u naselje i luku, a pojava kuge 1818. imala je još više negativnih utjecaja na njen rad. Bila je riječ o gotovo potpunoj stagnaciji, i to radi posebnog režima rada i Lazareta, koji je za tih prilika izgrađen na lijevoj strani, nasuprot luke.

Luka Metković početkom XX. stoljeća, razglednica



Luka oko godine 1960.-e, razglednica



U to vrijeme, lučki su objekti bile jedine građevine na desnoj strani rijeke.

Taj dio Neretve bio je poprilično plitak, pa su samo manji brodovi mogli doploviti do luke, te se roba sa velikih morala pretovarati na manje brodove, što nije bilo povoljno po samu luku. Također, zbog velikog broja riječnih sprudova, jedrenje do luke u Metkoviću bilo je prilično opasno, pa su se brodovi posebnim procesom dovozili u luku.

Tek se sredinom XIX. stoljeća trgovina počela naglo razvijati, i to zahvaljujući ukidanju karantenske i carinske mjere. Godine 1865. završena je cesta Metković-Mostar, pa je to bio poseban poticaj trgovini, no, cesta je prolazila lijevom stranom rijeke, a luka se nalazila na desnoj, što je uzrokovalo potrebu za potražnjom novog mjesta za luku.

4.2. Luka na Postružju (1865. - 1885.)

Mjesto za novu luku nađeno je oko jedan kilometar nizvodno od Metkovića, na mjestu gdje je rijeka formirala meandar, koji je za to vrijeme bio mjesto prikladnije čak i za veće brodove, a pristanište je bilo izrađeno od greda i dasaka.

No, kao i prošla lokacija, i ova je odabrana dalje od centra naselja, kako ne bi došlo do onečišćenja Metkovića.

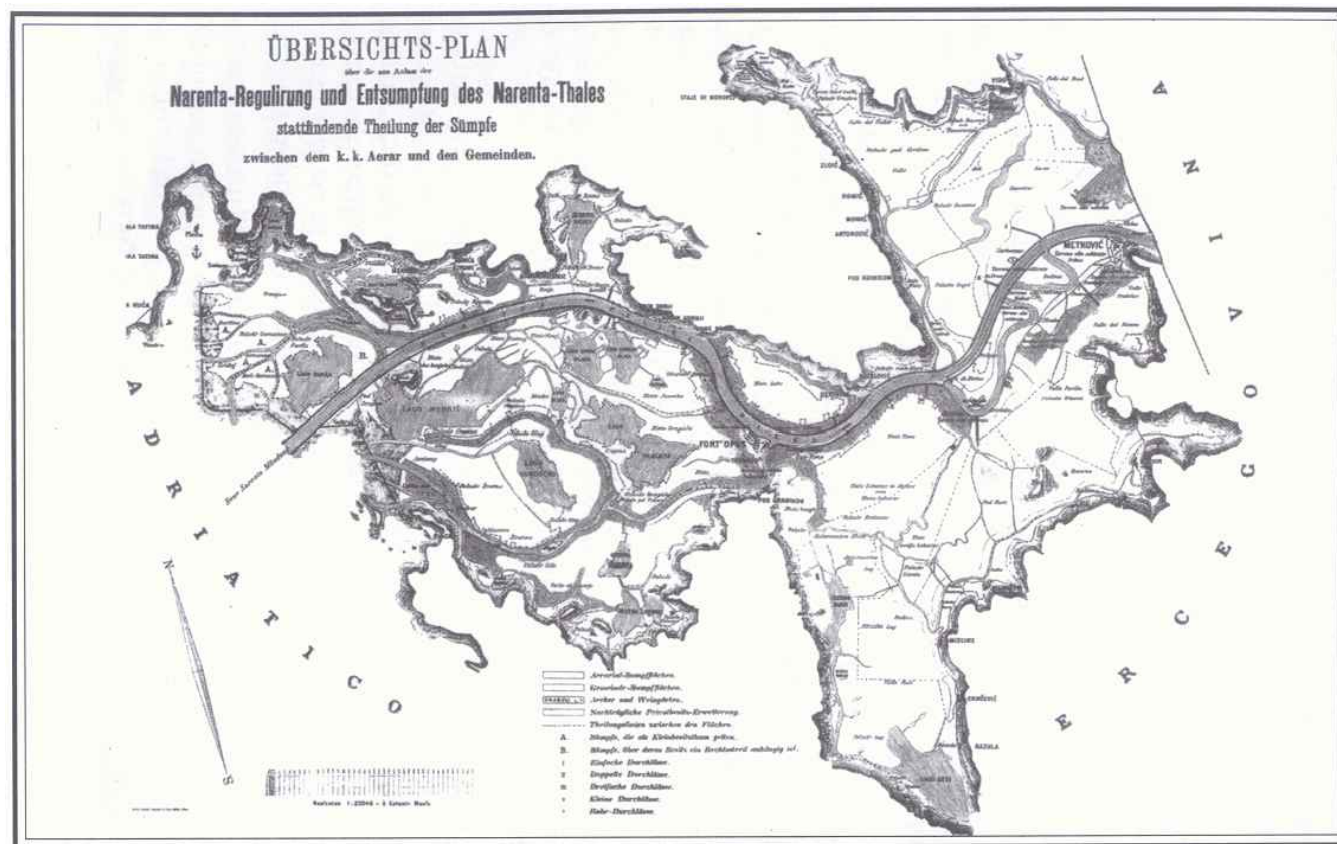
Regulacijom rijeke i izgradnjom željezničke pruge, ponovno je trebalo pronaći mjesto za položaj luke, te je određeno da se luka premjesti u samo naselje.

4.3. Luka na današnjem prostoru (od 1885. do danas)

Luka je smještena ovog puta na obje obale, na taj način da je na lijevoj strani organizirana putnička luka, a na desnoj teretna, te ih je novi željezni most povezo u jednu cjelinu.

U svrhu zaštite od poplava izgrađene su "male rive" koje su služile razlijevanju Neretve za vrijeme poplava i time usporavanju protoka kroz luku. Za vrijeme normalnih vodostaja, male rive, u tom slučaju iznad razine rijeke, služile su za pristajanje lađa i trupa koje su lokalni stanovnici koristili u svakodnevnom prijevozu.

Plan regulacije Neretve od Metkovića do ušća iz godine 1870.



Plan regulacije - detalj



5. PROBLEMATIKA NERETVANSKOG PODRUČJA

Rad luke ometale su samo prirodne pojave, i to visina vodostaja, te nanosi mulja koji su relativno brzo smanjivali dubinu rijeke. Najveći vodostaji, jesenski i zimski, prijetili su poplavama donjeg toka Neretve, a najniži, obično u mjesecu kolovozu, bilježili su u poslovnim knjigama znatno manji broj brodova.

Nanosi materijala, kao dio prirodnog procesa erozije stijena, u blizini luke i samog ušća stvarali su najviše neprilika. Međutim, erozija se događala i na potezu Metković-ušće, te je rijeka Neretva time polako mijenjala svoj tok, te erodirajući malo na jednu, malo na drugu obalu, formirala meandre, a time i ugrožavala prometnice i naselja.

Za vrijeme poplava, veliki problem predstavljala je erozija riječnog korita koja je plovidbu dovodila u opasnost, a taloženjem tog materijala plovidba većim brodovima bila je u potpunosti nemoguća.

Kako bi se prijevoz brodova mogao održati, bilo je potrebno redovito čistiti korito rijeke. Ti zahvati bili su vrlo skupi, jer je bilo potrebno nabaviti poseban brod (jaružalo), no, premda je

država od luke u Metkoviću imala veliku korist, nije smatrala za svoju obavezu financirati kupnju broda - pa su se čišćenja korita provodila vrlo rijetko. Plovidba se, stoga, dugo vremena odvijala stihijski, pa se roba često sa većih pretovarala na manje brodove, koji su, za razliku od velikih, bili u mogućnosti stići do Luke.

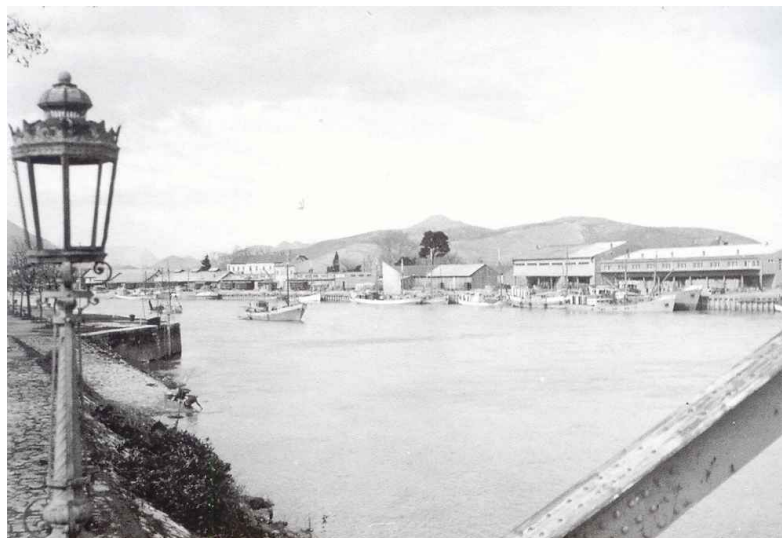
Prirodnom formacijom meandara, plovidba je gotovo u potpunosti onemogućena, pa se konačno 1882. godine pristupilo melioraciji močvarnih područja i regulaciji riječnog korita.

Regulacijom rijeke Neretve nastaje potpuno novi plovni put koji je odigrao mnogo veću ulogu u povećanju putnika i robe nego postojeće ceste i željeznica. Prosječna dubina plovnog kanala sada je iznosila oko 6 do 7 metara, i unatoč svim manama, teškom održavanju plovnosti i daljnjim zahvatima koji uključuju nasipe i izgradnju obale, ovaj plovni kanal predstavljao je veliko nacionalno dobro, pogotovo sada, kada su njime mogli ploviti nešto veći brodovi. Osim jedrenjaka, koji su nakon regulacije postali novost, pravu atrakciju izazivala je pojava manjih parobroda.

Pogled s Predolca, oko godine 1955.



Luka oko godine 1960.



Luka, 1958. godine



Sve je to donijelo spajanje plovnog kanala i željezničke pruge, kada Metković postaje značajna pomorska luka.

No, plovni kanal je i dalje trebalo redovito čistiti.

Operativna obala u Metkoviću "izdubljena" je na 3.40 do 4 metra dubine, što je za današnje prilike previše plitko, no dublje se nije moglo ići zbog opasnosti od urušavanja "željezničke obale" te propadanja armirano-betonskog nasipa.

Poplave i nakupljanje većih količina nanosa nisu izbjegnute u potpunosti, pa je 1894. godine došlo do znatne stagnacije prometa robom, jer su trgovci, nezadovoljni takvom situacijom, tražili alternativne načine prijevoza.

Privremenim čišćenjima i intervencijama jednostavno se nisu postizali željeni rezultati, a brodovi i jedrenjaci često su morali čekati na sidrištu na ušću, što je bilo vrlo opasno, s obzirom na nanose mulja koji su znali koji put "zarobiti" brod. Potrebe za održavanjem bile su prevelike, a metkovska trgovina nije mogla osigurati potrebna sredstva.

Ustanovljeno je da se svakih 4 do 5 godina trebalo očistiti oko 100 000m³ mulja i pijeska iz korita i na ušću rijeke, a to je bilo prijeko potrebno kako bi se nastavilo korištenje plovog kanala.

Luka Metković do 1878. godine ima ulogu tranzitne luke prema BiH, no poslije se njeno gravitacijsko područje povećava, pa sve do godine 1918. (kada nastaje luka Ploče) metkovska luka ima ulogu uvozne-izvozne luke za BiH.

Iznimka u radu je vrijeme iza 1818., kada se uvode karantenske mjere radi epidemija. Za to vrijeme poslovanje luke bilo je slabo, ali samo do sredine XIX. stoljeća, kada ukidanjem ovih mjera dolazi do naglog povećanja trgovačkog prometa.

Postanak i razvoj luke u Metkoviću zapravo je prirodna posljedica njezinog zemljopisnog položaja, te ju je upravo ta činjenica "održavala na životu" usprkos razvoju splitske i dubrovačke luke koje su imale bolje uvjete za razvoj. Godine 1945. - izgradnjom luke Ploče i plovidbom većih teretnih brodova koji ne bi mogli stići do Metkovića - njen rad znatno slabi, da bi se sveo na današnjih nekoliko malih brodova godišnje.

Metkovska luka nekad



Sama Luka je svojim formiranjem na Unki, zatim njenim premještanjem nizvodno od Metkovića, te konačnom gradnjom u centru grada - na suprotnoj obali - definirala daljnji razvoj Metkovića. Naime, neposredna blizina Luke bila je uzrokom naglog rasta i razvoja grada. Već spomenuti mostovi, uporna nastojanja da se dvije obale povežu, spojile su Luku i grad u nerazdvojnu cjelinu.

Međutim, daljnji razvoj desne strane Metkovića nije mnogo doprinio povezivanju dviju obala, ponajviše radi željeznice, koja je uvijek predstavljala svojevrsnu barijeru.

Razvojem industrije i prijevoznih sredstava, a najviše promjenom u veličini i nosivosti teretnih brodova, Luka Metković gubi na značaju. Veliki problem predstavljali su i, već spomenuti, česti zahvati produblivanja korita i njegova održavanja. Tada primat u trgovini preuzima Luka Ploče, koja je održala važnost do današnjih dana, a Luka Metković, ostavši u funkciji pretovara šljunka i cementa, naglo stagnira, te je u zadnjih nekoliko godina njena funkcija svedena na minimum, na puko (ne)održavanje nekadašnje tradicije.

Tako se Metković, nekadašnji lučki grad ponovno okrenuo poljoprivredi, te u najnovije vrijeme turizmu. No tradicija je još uvijek utisnuta u memoriju grada, jer, iako Luka gotovo da i nije u funkciji, iako je većina lučkih građevina porušeno a područje gotovo napušteno, grad kojega je luka stvorila, a koja je naposljetku klonula, još uvijek ga snažnim vezama drži.

Luka danas





Pješački potez mosta



Lijeva obala, iako relativno uređena, radi velikog sjenovitog područja, idealno je šetalište samo u ljetnim mjesecima u ranojutarnjim i večernjim satima, dok ostatak godine nije ugodno. Nasuprot tome, postojeće šetalište na desnoj obali osunčano je tokom cijele godine, te privlači brojne šetače, mada nije dovoljno opremljeno pratećom urbanom opremom. Problem također predstavljaju pješački dijelovi mosta, koji nisu dimenzionirani kako bi privukli prolaznike.

Naposlijetku, uz sve navedeno, te nepristupačno područje teretne luke, stanovnik na lijevoj obali, osim ako baš ne mora, obično ni ne želi prelaziti rijeku. Upravo iz tog razloga, potrebno je stvoriti klicu budućeg razvoja ovoga dijela grada.

Sama obala sada postaje šetalište uz koje je formirana trim staza. Gradski park, Metkovicima jako bitan, oblikovan je i na desnoj obali kao zanimljiv završetak mosta. Na samom mostu dodana je intervencija u obliku pješačke staze konzolno povezane sa mostom, kako bi se stvorila jasna i čvrsta pješačka poveznica. Postojeći objekt koji je u dobrom stanju sada postaje veslački klub, restoran i hostel.

Metković je, od početka razvoja trgovine, postalo naselje tranzicijskog turizma - a tu ulogu ima još i danas. Radi obližnjeg Vida i rimske Narone, Međugorja i ne tako dalekog pješanog ušća, putnici se često zadrže nekoliko dana prije nego nastave putovanje.

U gradu djeluju samo tri hotela, nijedan hostelskog tipa, a za što postoji potreba.



Grad Metković, poznat po sportu, u svom rukometnom, nogometnom i veslačkom klubu, formirao je mnoge značajne sportaše.

Prostori veslačkog kluba "Neretvanski gusar", koji se nalazi na Unki (na području gdje je nastala prva luka) nisu adekvatni. Nekadašnje zdanje djelomično je obnovljeno prije nekoliko mjeseci, no, potrebna površina je mnogo veća.

Osim spremišta brodova i malog ureda, nema nikakvih drugih sadržaja. Veslački treninzi, osim veslanja na vodi, uključuju i vježbanje u veslaoni (ukoliko vremenske prilike ne dopuštaju izlazak van), trčanje, te rad u teretani.

Veslaona je također vrlo bitna za početnike, obzirom da su brodovi vrlo skupi, a za pravilno veslanje potrebno je savladati tehniku.

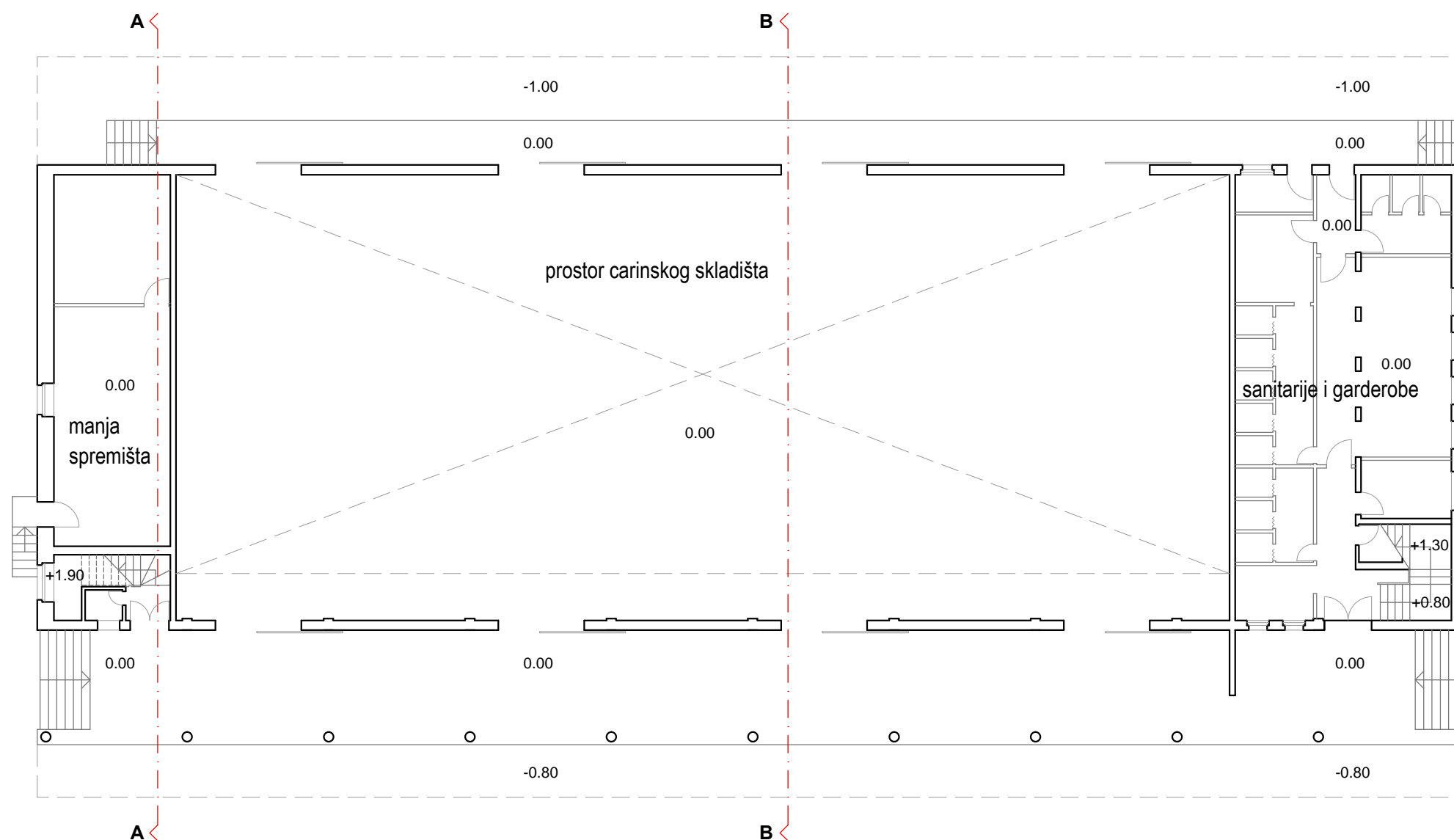
Metkovski veslači koriste javne teretane, koje nisu uvijek dostupne za veće grupe. Zanimljivo je da, unatoč uvjetima i starim brodovima (na natjecanjima bi katkada posuđivali brodove) postižu uspjehe.



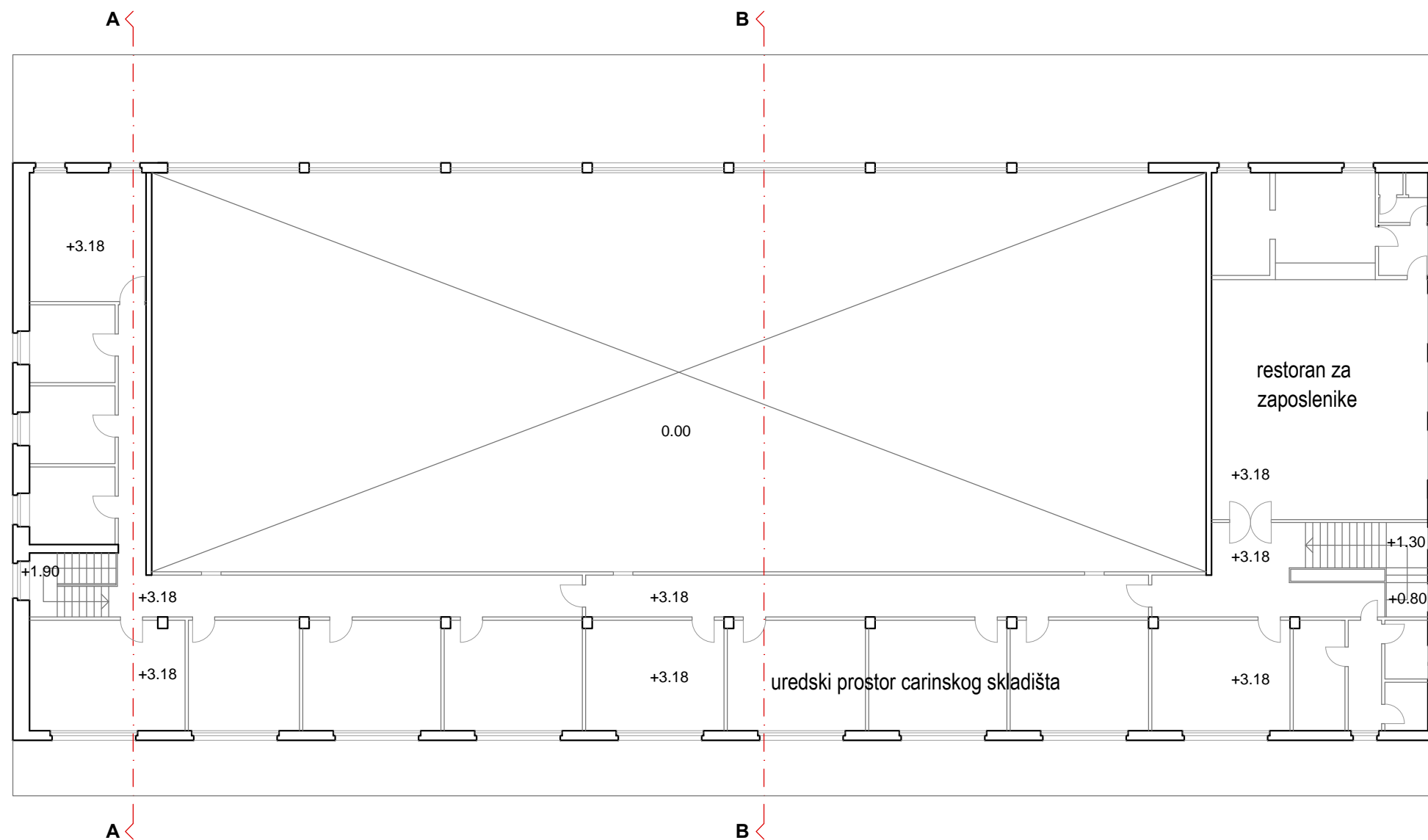
Rijeka Neretva pruža velike mogućnosti za veslače. Kako bi trening bio dobar, poželjno je što duže veslati u jednom smjeru, prije okretanja broda, što Neretva omogućuje. Također, blaga klima je pogodna za održavanje treninga tokom cijele godine. Stoga nije ni čudno što se često zimski treninzi iz slavonskih veslačkih klubova održavaju upravo u Metkoviću.

Veslači na Neretvi, 1970. godine

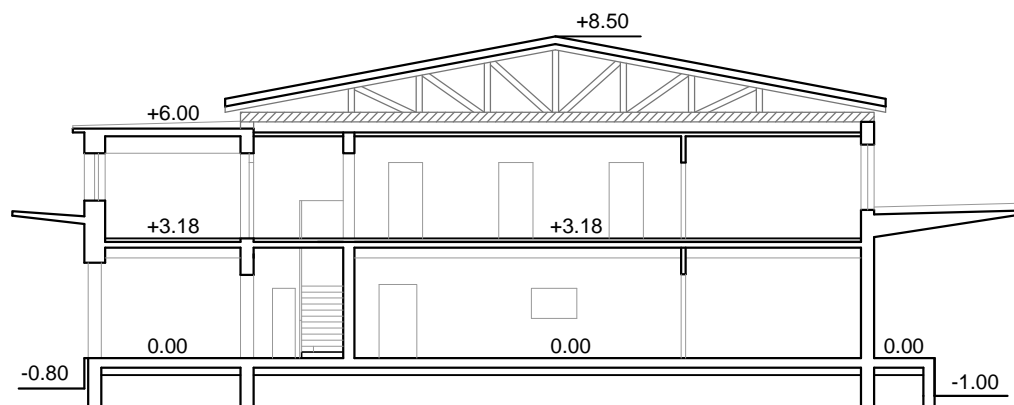




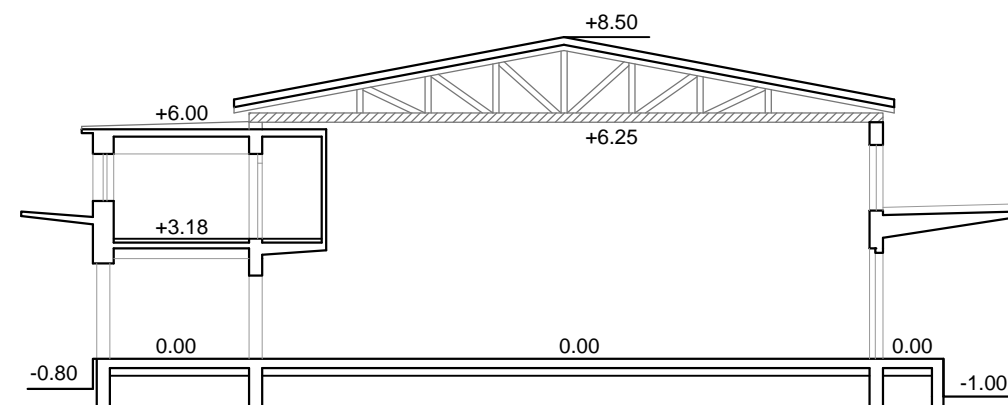
Carinsko lučko skladište izgrađeno je 1960.-e godine - površine 1074 m².
 Armirano-betonska konstrukcija bez toplinske izolacije. Konstruktivni sustav sastoji se od stupova i greda u pravilnom rasteru.
 Krovna konstrukcija je drvena i u dobrom stanju
 Objekt je podignut na podest visine 80 cm radi lakšeg utovara robe u skladišta.



PRESJEK A-A



PRESJEK B-B

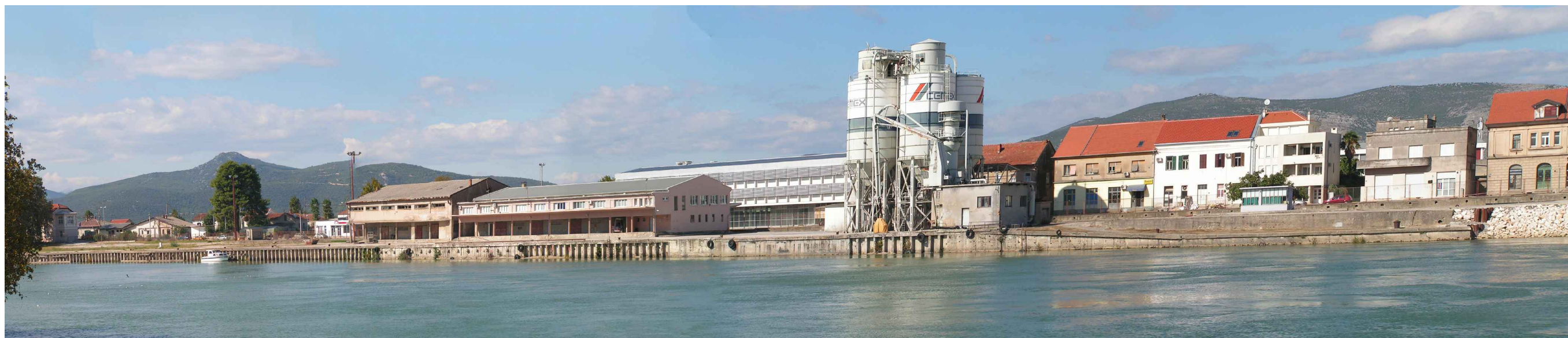




Pogled sa lokacije luke na lijevu stranu Neretve i brdo Predolac

Pogled sa lokacije luke na lijevu stranu Neretve - gradski park





Pogled na luku sa lijeve obale Neretve

Pogled na dva preostala lučka skladišta - lijevo je u vrlo lošem stanju te je predviđeno rušenje





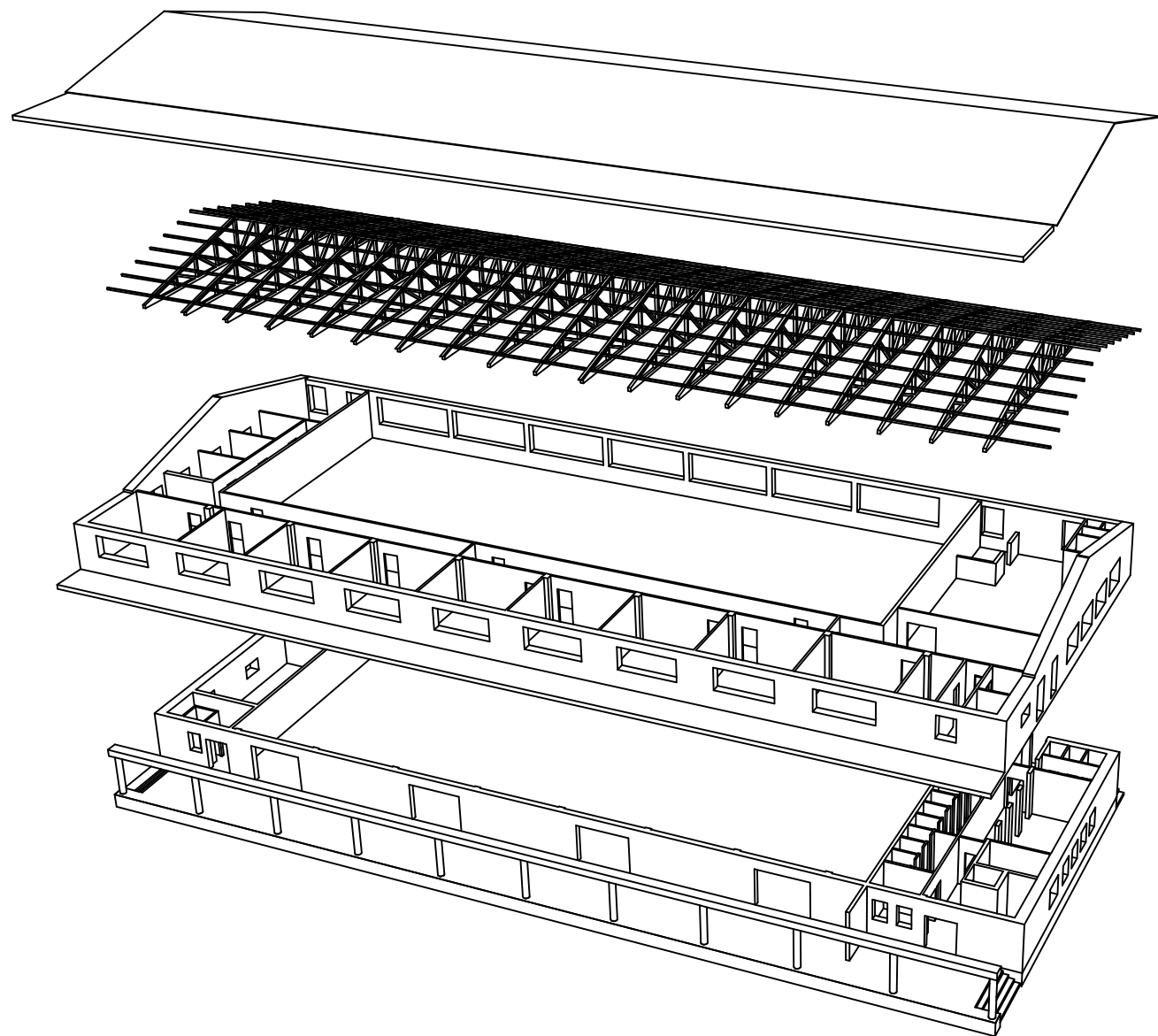
Sjeverni rub lučkog obuhvata



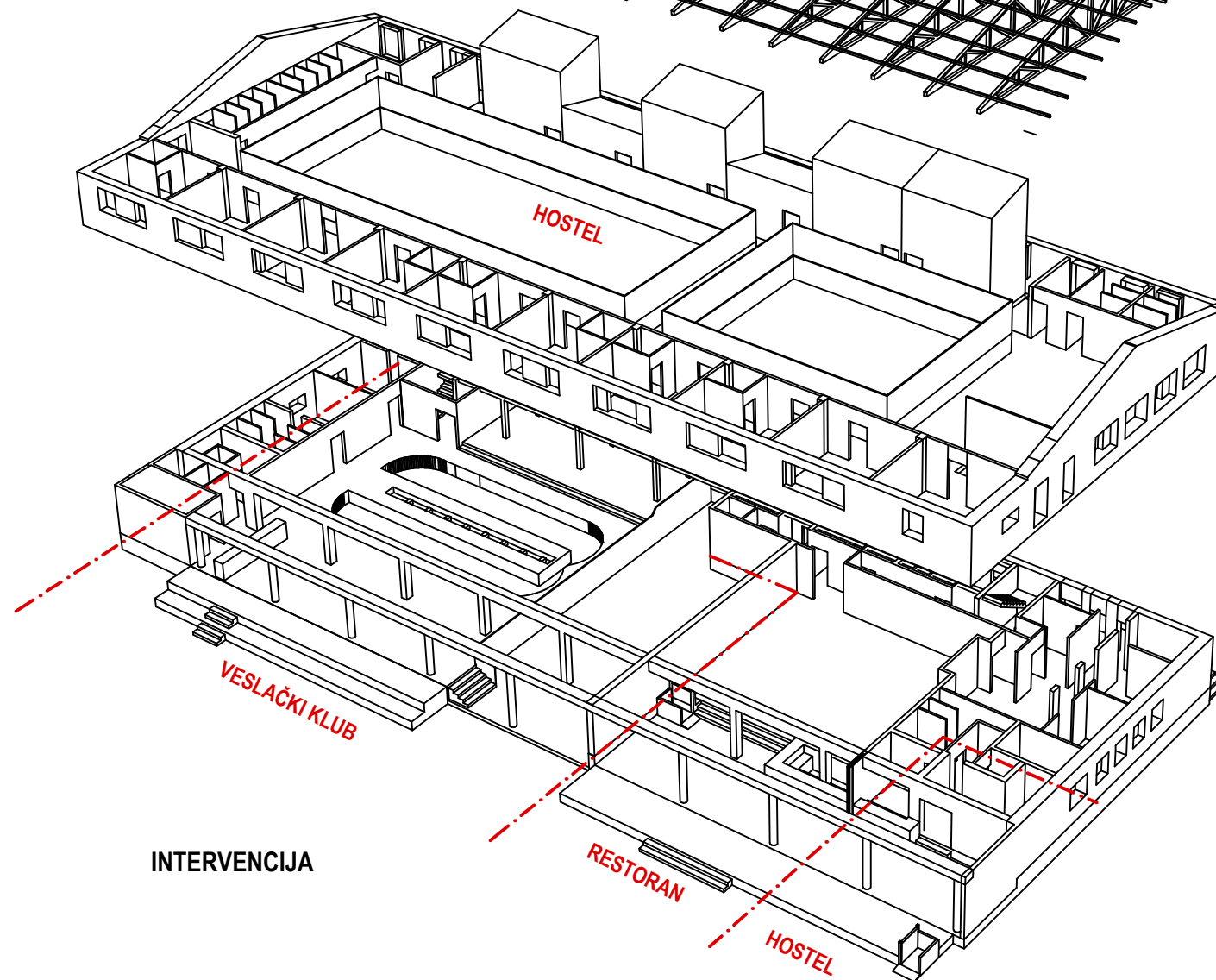
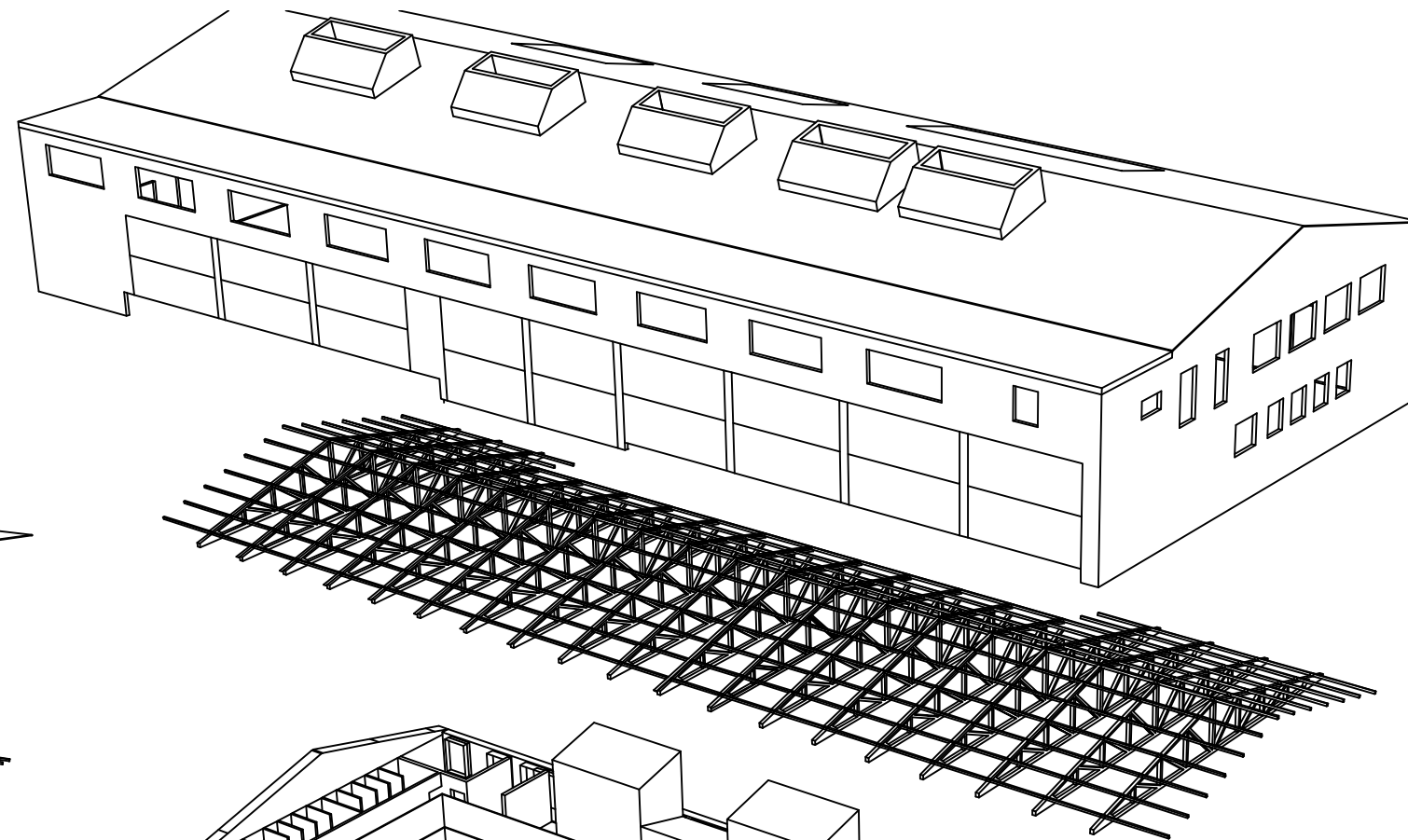
Postojeći prostor restorana za osoblje



Hodnik sa uredskim prostorima



POSTOJEĆE STANJE



INTERVENCIJA

Sadržaji unutar objekta tlocrtno su jednostavno posloženi. Veslački klub prostorno je odvojen od restorana, dok je caffe restorana izravno povezan sa ulaznim prostorom (repcijom) hostela i prostorom za odmor. Ova dva sadržaja, kada je to potrebno, jednostavno se mogu odijeliti kliznim panelima i time potpuno odijeliti.

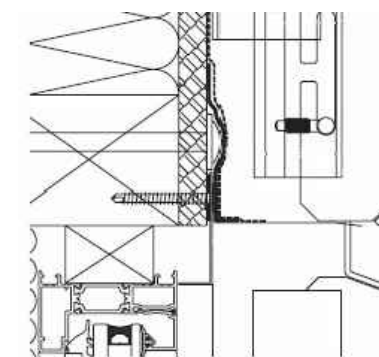
Hostel na ulaznoj etaži zauzima vrlo malo površine, gdje su smješteni recepcija i prostori za osoblje. Drugu etažu u potpunosti zauzima hostel sa sobama, sanitarijama i društvenim prostorima. Cijela etaža organizirana je galerijski i ima vizualnu komunikaciju sa prizemljem - staklena stijena - koja omogućava zadržavanje neželjenih zvukova triju različitih namjena.

Dva postojeća stubišta su zadržana, a dodana su još dva, te most na drugoj etaži.

Objekt je obložen pločama termo izolacije te "obučen" - kortenom, te ostaje u memoriji grada kao lučki prostor koji je nekada bio vrlo značajan za grad.

Također, obzirom da se novi otvori ne podudaraju sa postojećima, upuštanjem nove fasade u staru prezentira se bivše lučko skladište.

Detalj spoja korten ploče, izolacijske ploče i prozora



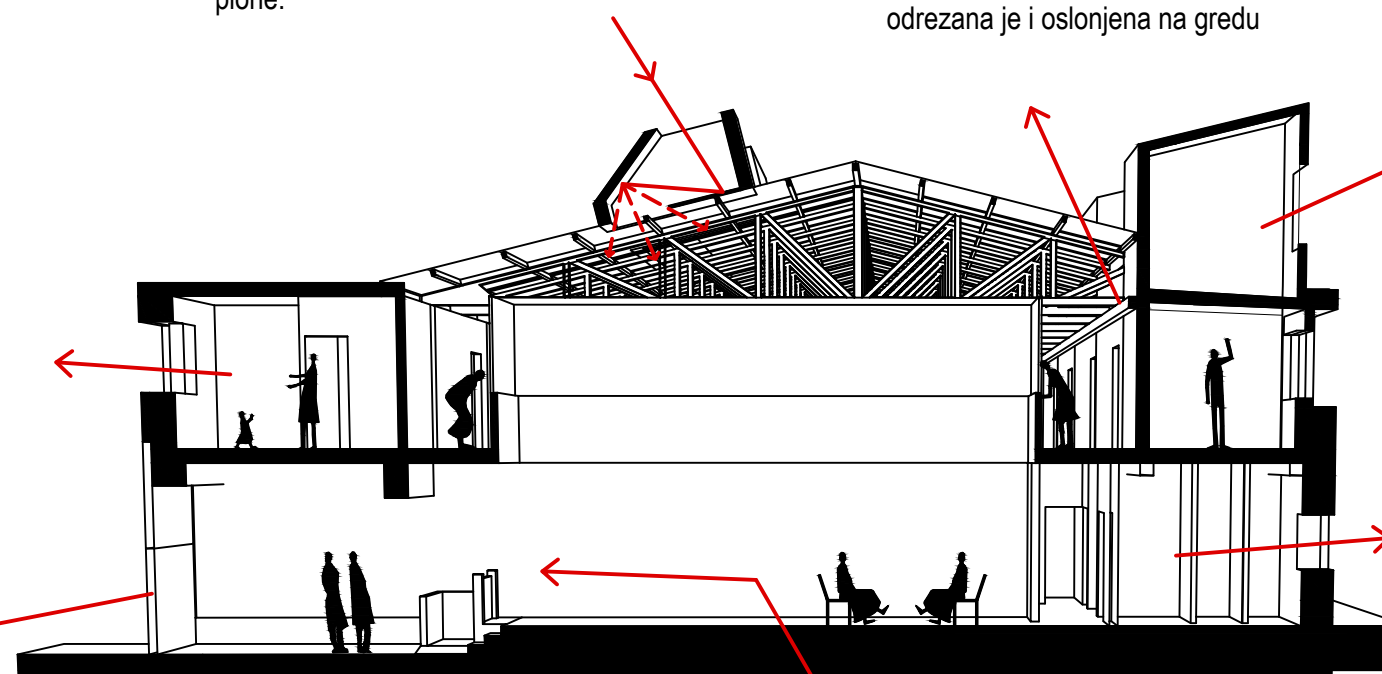
Osvjetljenje nije dovoljno pa je potrebno uvesti zenitalno, koje za potrebe restorana a posebno veslačkog kluba mora biti difuzno.

Svjetlo se, ulaskom kroz otvor, odbija o plohe.

Krovna konstrukcija je zadržana, a na mjestima gdje su dvoetažne sobe, odrezana je i oslonjena na gredu

Sobe na jugu imaju pogled na lijevu stranu Neretve i na centar Metkovića

Južno pročelje ulazne etaže je ostakljeno (pogled), a zaštita od sunca su grilje (korten), koje otvorene formiraju nadstrešnicu. Njihov položaj (otvoreno/zatvoreno) jasno pokazuje koja od triju funkcija se u nekom trenutku koristi (veslački klub, restoran ili hostel).



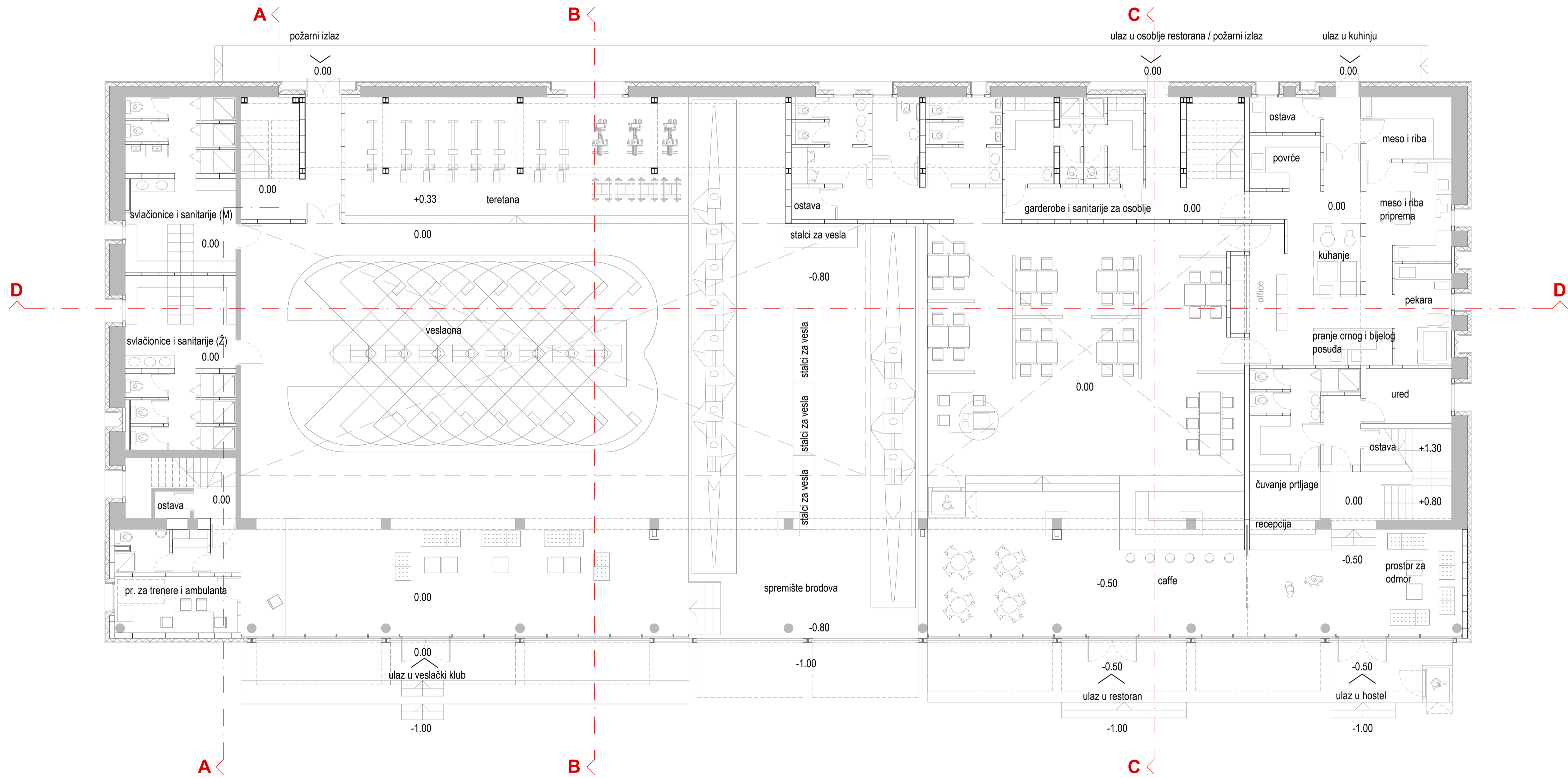
Ove sobe su okrenute prema sjeveru i nemaju pogled na lijevu obalu Neretve, zato su izdignute iznad krova kako bi mogle imati pogled na Vid.

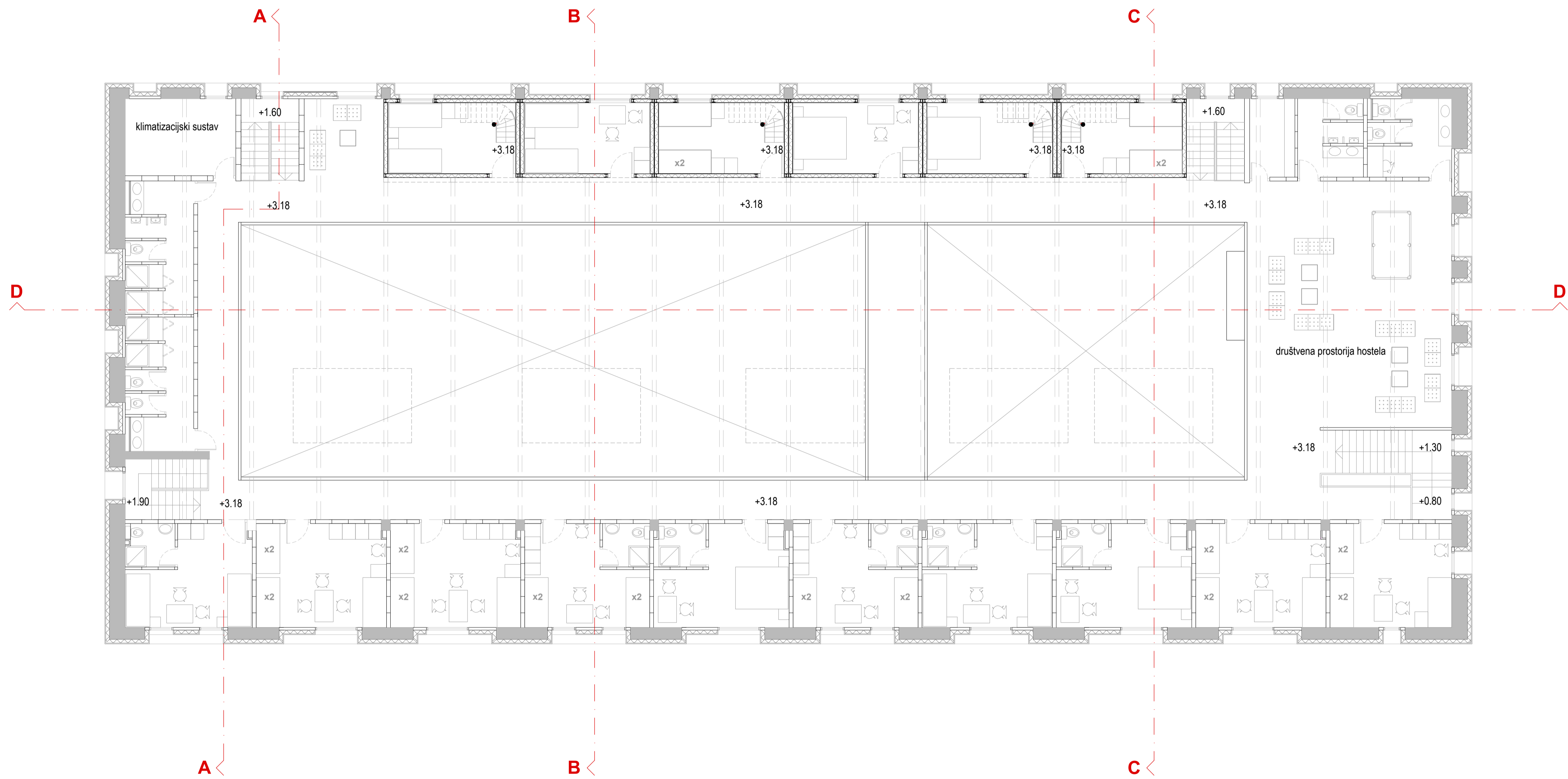
Zato je na donjoj etaži spavaća zona - manje svjetla, manji otvori - a na katu dnevna zona

Sekundarni prostori smješteni su na sjevernoj strani.

Prostor caffe-a je upušten kako bi gosti restorana imali nesmetan pogled







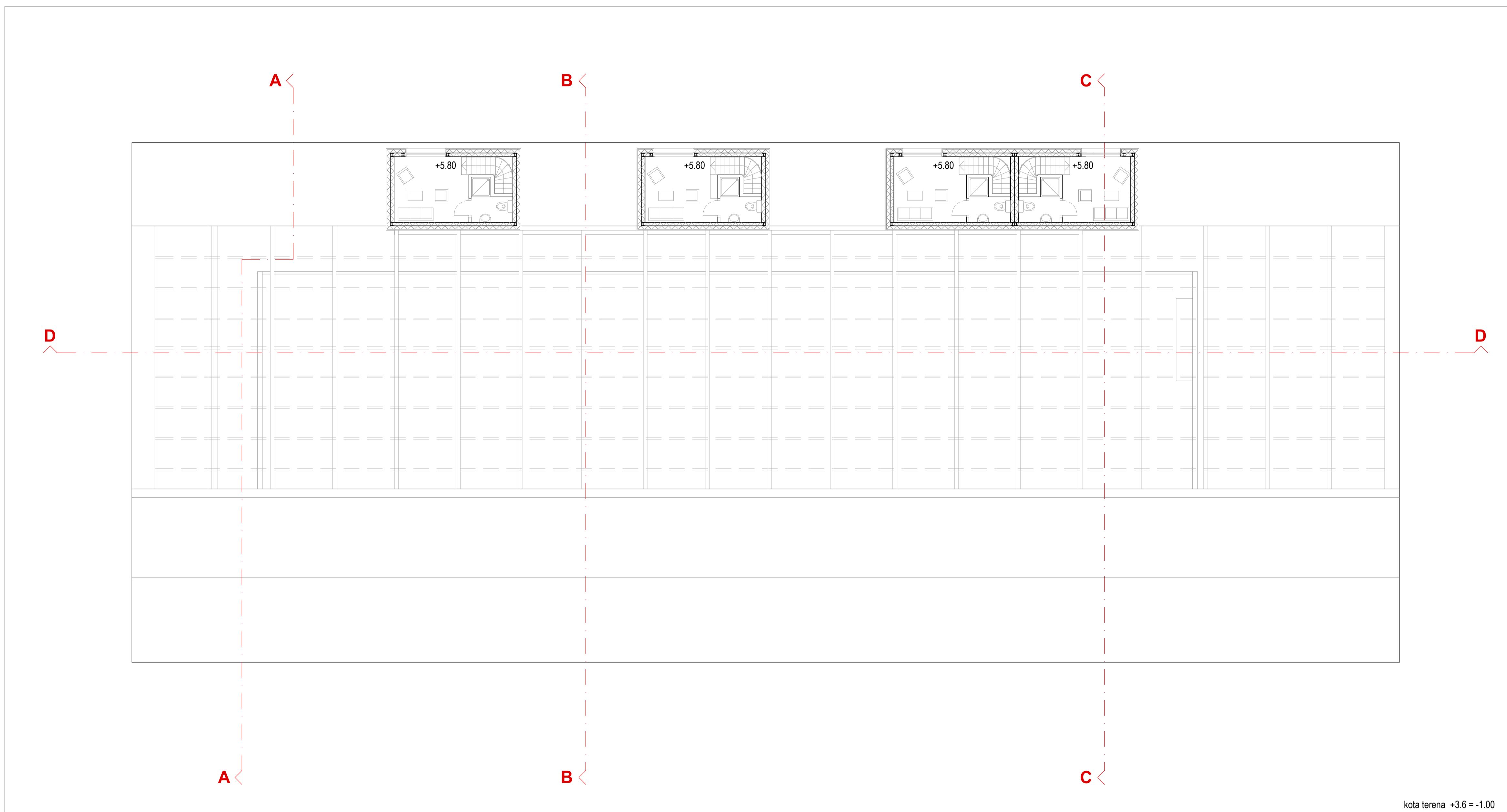
kota terena +3.6 = -1.00

TLOCRT KATA

MJ 1:100



24



kota terena +3.6 = -1.00

TLOCRT KATA

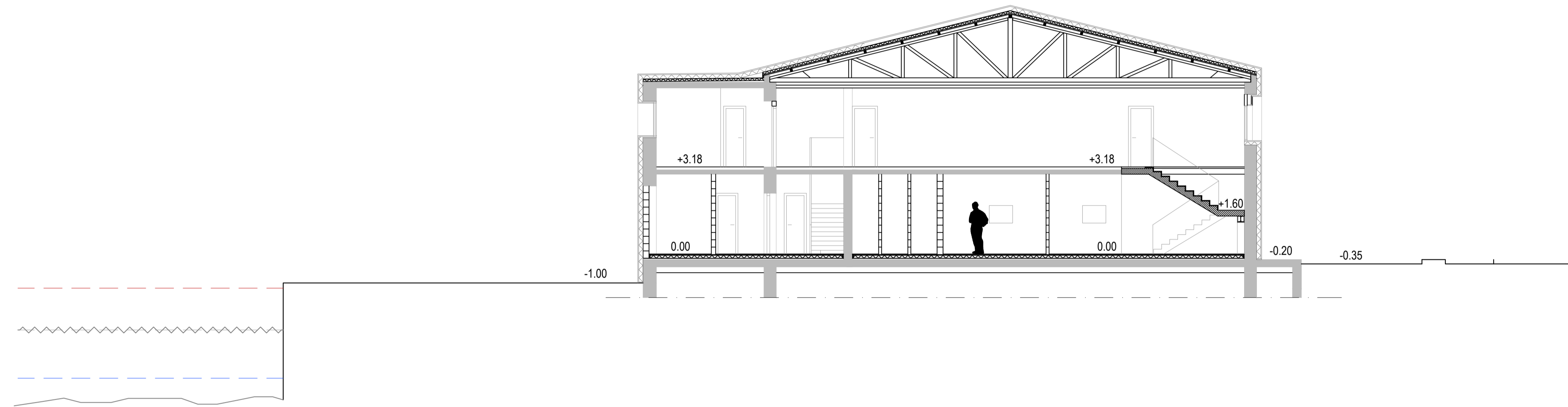
MJ 1:100

0 1 5m

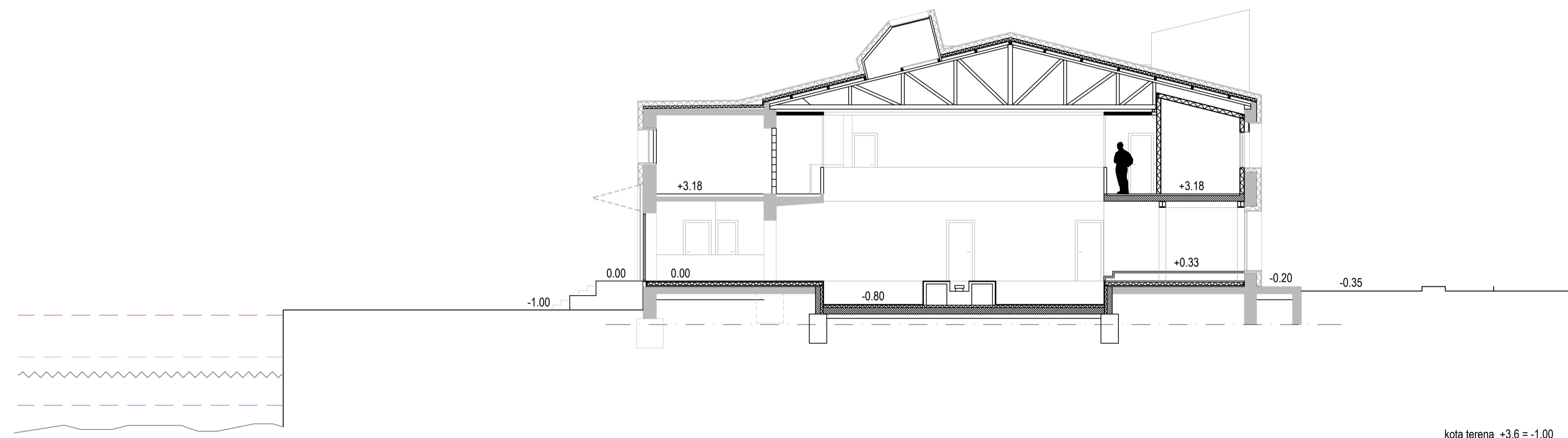


25

PRESJEK A-A

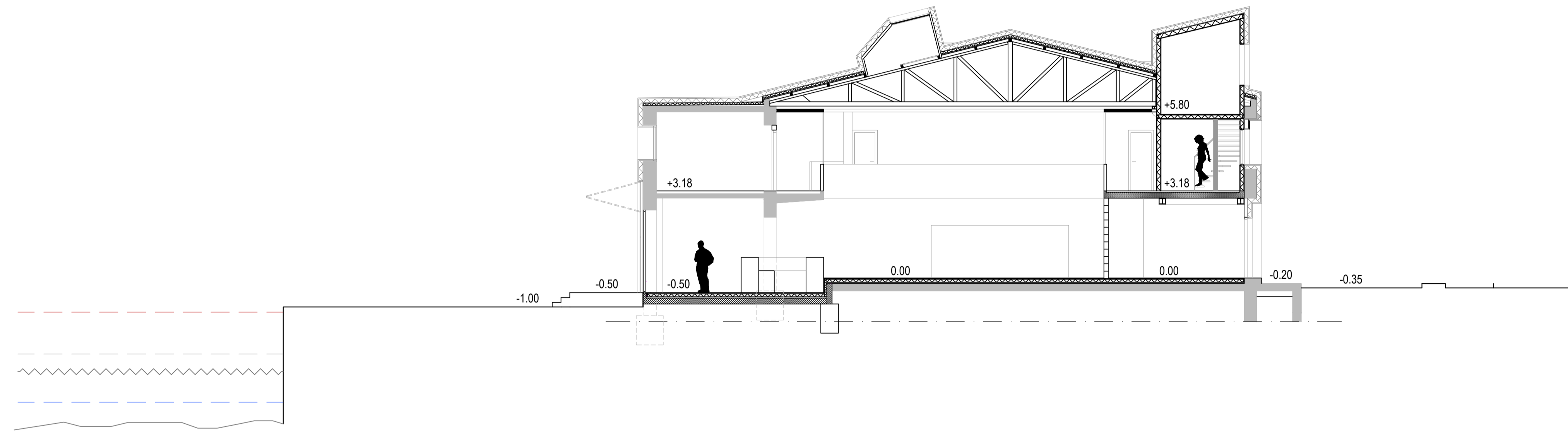


PRESJEK B-B

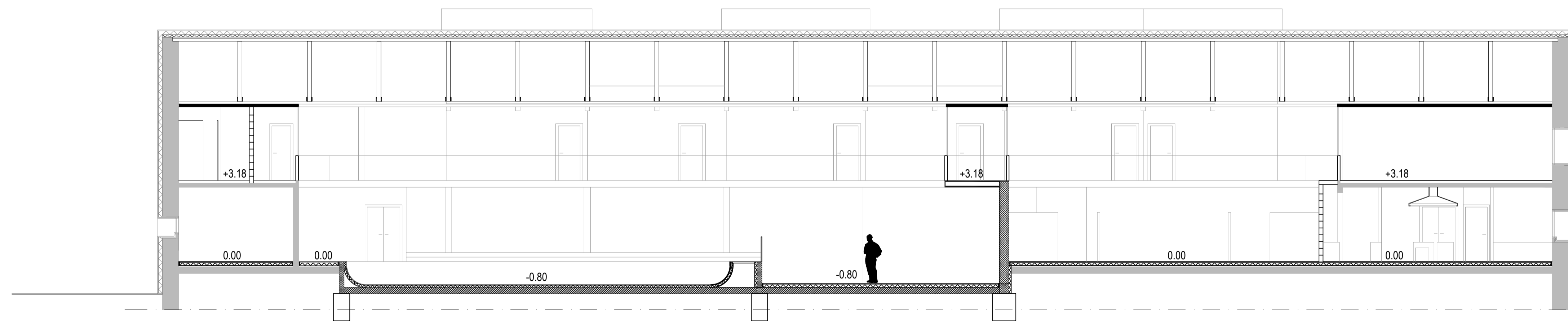


kota terena +3.6 = -1.00

PRESJEK C-C

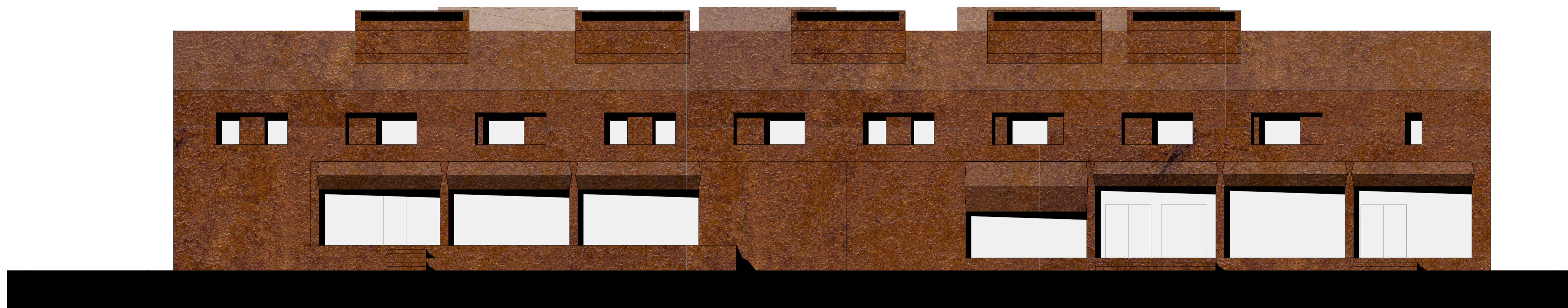


PRESJEK D-D



kota terena +3.6 = -1.00

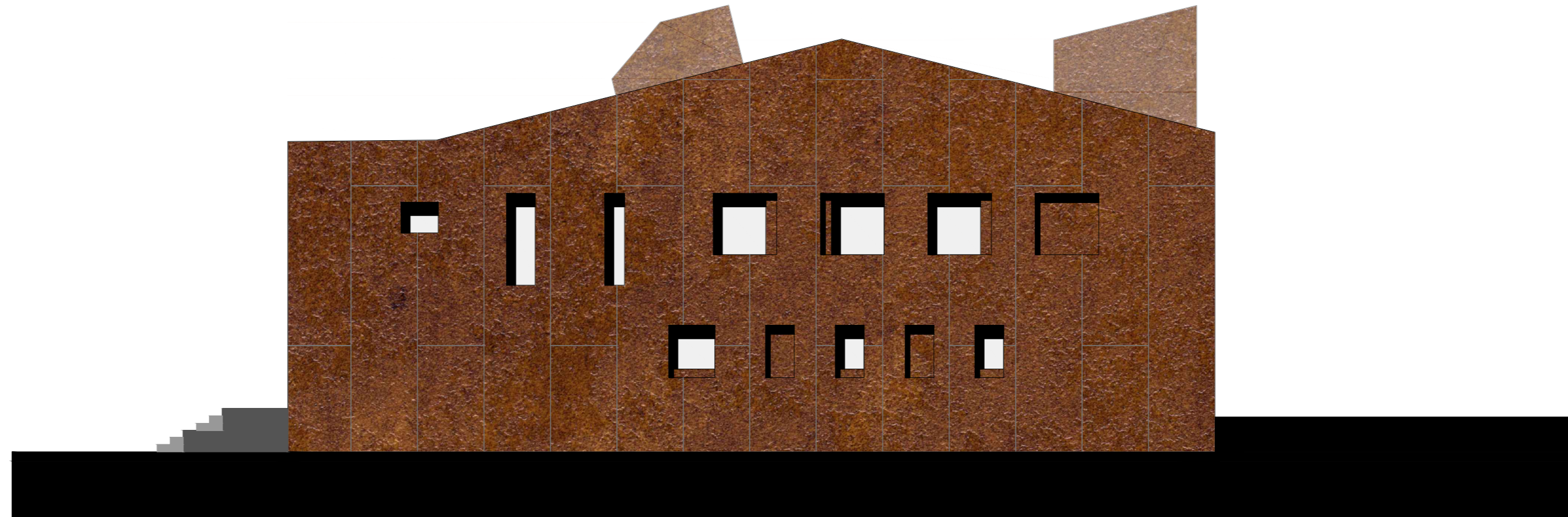
JUŽNO PROČELJE



SJEVERNO PROČELJE



ISTOČNO PROČELJE



ZAPADNO PROČELJE



ISKAZ POVRŠINA:

VESLAČKI KLUB

- ULAZNI PROSTOR	22m ²
- PROSTOR ZA ODMOR	48m ²
- VESLAONA	190m ²
- TERETANA	62m ²
- GARDEROBE I SANITARIJE:	56m ²
- PROSTOR ZA TRENERE I AMBULANTA	10m ²
- SVLAČIONICA I SANITARIJE ZA TRENERE	6m ²
- SPREMIŠTE BRODOVA I VESALA	155m ²

VESLAČKI KLUB UKUPNO: 550m²

RESTORAN:

- CAFFE (22 mjesta)	74m ²
- PROSTOR ZA GOSTE (38 mjesta)	115m ²
- SANITARIJE ZA GOSTE	24m ²
- OSTAVA	2m ²
- GARDEROBE I SANITARIJE ZA OSOBLJE	18m ²
- KUHINJA	80m ²

RESTORAN UKUPNO: 313m²

HOSTEL

- ULAZNI PROSTOR I PROSTOR ZA ODMOR	20m ²	
- RECEPCIJA	20m ²	
- URED	7m ²	
- SVLAČIONICE I SANITARIJE ZA OSOBLJE	11.5m ²	
- ZAJEDNIČKE SANITARIJE ZA GOSTE	26.5m ²	
	18m ²	
- ZAJEDNIČKA PROSTORIJA	70m ²	
- SPREMIŠTE	5m ²	
- PROSTOR ZA KLIMATIZACIJSKI SUSTAV	12m ²	
SOBE (50 kreveta)		
- SPAVAONICE (5 KREVETA, BEZ KUPAONICE)	20m ²	x4
- SOBE (4 KREVETA SA KUPAONICOM)	20m ²	x4
- TROKRETVETNE SOBE (SA KUPAONICOM)	26m ²	x2
- DVOKRETVETNE SOBE (SA KUPAONICOM)	20m ²	x3
	26m ²	x2
- DVOKRETVETNE SOBE (BEZ KUPAONICE)	13m ²	x2

HOSTEL UKUPNO: 527m²

SVEUKUPNO: 1390m²

IZVORI

LITERATURA:

Jurić, Ivan, Gospodarski razvoj luke i trgovišta Metković 1850.-1918., Metković, 2000.

Jurić, Ivan, Ulice, trgovi i mostovi grada Metkovića, Metković, 2007.

IZVORI FOTOGRAFIJA:

www.metkovic.hr

privatne zbirke - Ivan Jurić, Marijo Talajić i Zlatko Huzek

www.vk-ngusar.hr