

SJEĆANJE NA GRADNJU LUKE LATAKIJA U SIRIJI

Ivan Celmić, dipl. ing. građ.

Prije više od 50 godina, točnije početkom veljače 1953., došao sam u Siriju – u grad Latakiju. Tamo je građevinsko poduzeće *Pomgrad* iz Splita na međunarodnoj licitaciji dobilo izgradnju luke. Kako je investitor bio uvjetovao da na gradilištu mora biti laboratorij za ispitivanje betona i njegovih sastojaka, privremeno sam otišao iz *Laboratorija građevinarstva Zagreb (LGZ)* voditi tamo proizvodnju betona. Međutim, kao što je to obično slučaj na velikim gradilištima, uz osnovni sam posao s vremenom morao upoznati i sve ostale radove.

Sirija (koju Arapi zovu i El Cham) je zemlja velikih kontrasta, posebno u reljefu gdje se uz visoka i strma brda prostiru plodne ravnice i gole pješčane pustinje, ali i u sudaru starih kultura s tekovinama moderne civilizacije. Nerijetko su se, a to je i danas slučaj, po suvremenim i dobro održavanim asfaltiranim cestama mogle sresti deve u prolazu.

Sirija je zemlja na Bliskom istoku s površinom većom od 185 tisuća četvornih kilometara, a sada ima 15,5 milijuna stanovnika. Graniči s Turskom na sjeverozapadu i sjeveru,

s Irakom na istoku i na jugu, na jugozapadu s Jordanom i Izraelom, a na zapadu s Libanomom i obalom Sredozemnog mora.

me svoje izgradnje bila među većim sredozemnim lukama.

Danas Latakija ima približno 320 tisuća stanovnika, a cestovno je dobro



Plaža u Latakiji

Upravo je tu smještena Latakija (u engleskoj transkripciji arapskog naziva – Al Lādhiqīyah), glavna sirijska luka koju su izgradili hrvatski graditelji. Valja posebno istaknuti da je to bio prvi izlazak naših građevinara na inozemna gradilišta nakon Drugoga svjetskog rata, i prvo gradilište jednog poduzeća iz ondašnje Jugoslavije, te da je Latakija u vrije-

povezana sa svim većim sirijskim gradovima. Preko luke se izvoze osnovni sirijski proizvodi – bitumen i asfalt, žitarice, ulje, povrće i nadaleko poznati duhan.

Inače Latakija je vrlo stari grad. To je jedan od pet gradova koje je osnovao Saleuces I. Nicator, jedan od makedonskih vojskovođa slavnog Aleksandra Velikog, krajem 3. i početkom 2. st. pr. Krista. Čak je i ime dao po svojoj majci – Laodicea.

Na podnožju manjeg brda u istočnom dijelu grada još se nalaze ostaci rimskog slavoluka. Od 14. st. pa sve do kraja Prvoga svjetskog rata u vlasti je Otomanskog carstva. Latakijom i Sirijom od 1920. upravljaju Francuzi, a država je samostalnost proglasila 1945.

Od Latakije povijesno je još slavija uvala Minet el Beida, koja ima lijevu bijelu plažu i nalazi se petnaestak kilometara sjevernije. To je bila luka slavnog grada Ugarita, poznatog i



Magarac i deve na cesti u blizini Latakije



Polja samoniklih oleandara blizu morske obale

pod arapskim imenom Ras Shamra. Grad i kraljevstvo Ugarit značajan je po tome što su u njemu pronađene glinene ploče s prvom abecedom na svijetu.

Latakija je izrazito lijep grad s čuvenom plažom koja spada među najpopularnije u istočnom Sredozemlju. Uokolo grada, a posebno prema sjeveru, nalaze se mnoge uvale koje svojim žutim pijeskom podsjećaju na pustinske predjele u unutrašnjosti Sirije. Osobitu ljepotu gradu daje raznovrsno ukrasno raslinstvo kao što su oleandri, bugenvilije i ruže u javnim i privatnim parkovima. Odlika grada su uske ulice u kojima se peku specijaliteti na ovčjem loju, što im daje specifičan miris. Dalje od

središta prostiru se široke ulice i zgrade s lijepim vrtovima.

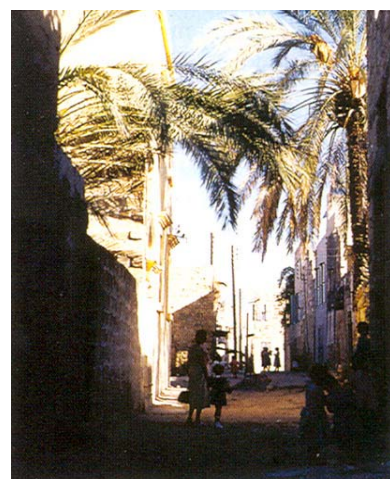
Iz Latakije u svim smjerovima vode asfaltirane ceste, a automobili su u Siriji glavno prijevozno sredstvo. Idući prema sjeveru od Latakije, osobito prema poznatom izletištu Kesab, krajolik se znatno mijenja. Dolazi se u brdovito područje pokriveno šumama, pretežno borovima ili hrastovima, a sličan se krajolik proteže sve do turske granice. Pokraj šuma prostiru se polja samoniklih niskih grmova oleandra i tamarisa. Uz glavnu se cestu na mnogim mjestima vide golemi komadi kamena serpentina, koji se na suncu prelijevaju u svojim tamnim tonovima. U blizini se nalazi i poznata crna plaža.



Pogled na luku u Latakiji tijekom gradnje

Na uzvisini od 100 m nad morem nalazi se Alepski bazen koji je najbogatiji poljoprivredni dio Sirije. U vrijeme izgradnje luke u Latakiji tu se proizvodilo 35 posto sirijske pšenice, 36 posto pamuka i 44 posto ječma. Svi su se poljoprivredni proizvodi izvozili i prije gradnje luke. Veliki su se trgovački brodovi sidrili na otvorenom moru, a teret se manjim brodovima prevezio do obale.

Nakon oslobođenja i osamostaljenja prvi je uvjet gospodarske samostalnosti bila izgradnja velike i suvremene luke, sigurne za promet tijekom cijele godine. Za takvu luku sirijska obala ima malo pogodnih mjesta.



Uličica u starom dijelu grada

Nakon temeljitog proučavanja stručnjaci tvrtke *Alexandra Gibbs Proturera* iz Londona predložili su kao najpovoljnije rješenje gradnju nove luke u Latakiji, neposredno uz drevnu malu luku. Prije početka izgradnje nove luke Latakija je imala šezdesetak tisuća stanovnika, a izgledom i načinom života bio je to tipičan orijentalni grad. Kao jedina sirijska luka, već je otprije bio trgovačko središte.

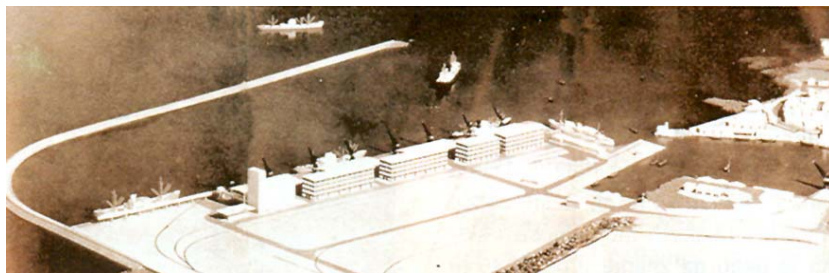
Ministarstvo građevina Sirije raspisalo je 1952. međunarodni natječaj za gradnju luke. Na temelju uspjeha naših građevinara u obnovi i izgradnji zemlje nakon Drugoga svjetskog rata, a posebno obnove stradalih lu-

ka, ondašnje je Savezno ministarstva privrede odlučilo kako je upravo to prilika da se jedno naše građevinsko poduzeća prvi put uključi u radove izvan zemlje. Osnovano je posebno tijelo koje je proučilo licitacijske dokumente i izradilo ponudu. Ponuda je u oštroj međunarodnoj konkurenciji ocijenjena kao najpovoljnija i 1953. je gradnja latakijске luke povjerena *Pomgradu* - pomorskom građevnom poduzeću iz Splita.

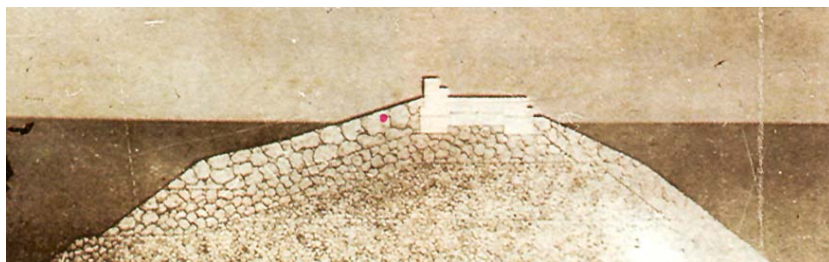
Odmah nakon potpisivanja ugovora počelo je formiranje gradilišta i angažiranje odgovarajućih stručnjaka za taj posao. Projektom je predviđeno da u luci istodobno uz obalu boraviti može biti 4 do 6 brodova i još 5 na sidrištu. Predviđena dubina mora uz obalu bila je 9 m. U ugovoru s investitorom *Compagnie Port Lattakieh* i Ministarstvom građevina Sirije, *Pomgrad* se obvezao do konca 1956. dovršiti luku, osim 300 metara betonskog zida lukobrana koji mora biti izgrađen do polovice 1957. godine. Nadzor je povjeren danskoj kompaniji *Kampsax*, inače najozbiljnijem konkurentu na licitaciji za gradnju.

Za približnu sliku o tom prvom našem inozemnom gradilištu potrebno je navesti glavne radove: zaštitni lukobran (1432 m), glavna obala (600 m), radna površina (400.000 m²) i gradnja obale za manje brodove u staroj luci.

Pripremni su radovi započeli u siječnju 1953. kada je u Latakiju stigla prva grupa stručnjaka od 10 članova. Vodili su je direktor Srećko Fabijanec i glavni inženjer Frano Žic, dipl. ing. građ. Prva im je briga bilo podizanje naselja uz pomoć građevnog poduzeća *Trudbenik* iz Beograda. Najprije se podizala zgrada za urede, nastambe i restoran. To je bilo nužno jer se dolazak većeg broja naših radnika nije mogao zamisliti bez smještaja i naše kuhinje. Sirijski način ishrane bio je neprihvatljiv, jer osim ovčjeg loja upotrebljavaju i mnogo jakih mirodija.



Maketa luke



Presjek lukobrana

Istodobno je dio skupine na čelu s Brunom Donatijem, dipl. ing. građ., iz GP *Obala* iz Splita (koja je trebala izraditi izvedbeni projekt), obavljao rekognosciranje terena, sondiranja u moru i prikupljao sve odgovarajuće podatke za detaljnu razradu.

U početku je rad bio težak u svakom pogledu. Sporazumijevanje je bilo otežano. Arapski nije znao nitko, a službeno se komuniciralo na francus-

kom kojega su znala nekolicina. Iskustva s inozemnih gradilišta nije nitko imao, a nisu bili poznati postupci i običaji službenih sirijskih organa. Gradnja naselja je bila prva teškoća i svi su vrlo brzo postali nervozni. Direktor prividno hladnokrvan mnogo je pušio i svaki čas pitao koliko je sati, a ing. Žic je nervozno čupkao obrve. Slično su se ponašali i ostali, osim Bože Roje, dipl. ing. građ., koji je uvijek uspijevao saču-



Utvor kamena na kamion u kamenolomu

vati svoj mir. Velike su teškoće bile vezane uz preuzimanje dijelova montažnih kuća, dovezenih iz zemlje. Više od deset dana ležali su na otvorenom, na kiši i nevremenu, a carinske su se formalnosti odgađale iz dana u dan. Očekivali su mito, za što uopće nije bilo nikakvih mogućnosti i svima je dano na znanje. Poslije se to pokazalo i korisnim, jer kada se spoznalo da mita nema sve se obavljalo mnogo brže, bez ucjena i problema.

Iako izgleda čudno, montažne su kuće dovezene iz Jugoslavije jer je ugovor predviđao da svi stalni objekti izgrađeni na gradilištu luke Latakija ostaju nakon dovršetka u vlasništvu investitora. Montažnim je zgradama izbjegnuta ta obveza.

Kasnila je i oprema iz Jugoslavije, a građevinski strojevi naručeni u inozemstvu imali su vrlo duge rokove isporuke. U to je vrijeme Europa bila veliko gradilište i vladala je velika potražnja za građevinskim strojevima i kamionima. Radovi su u početku kasnili pa je investitor pomalo počeo sumnjati u graditelja i njegove mogućnosti.

Ipak uspostavljeno je gradilište i stvoreni su osnovni uvjeti za solidan rad. Podignute su zgrade s uredima, nastambe za samce, kuća za direkto-



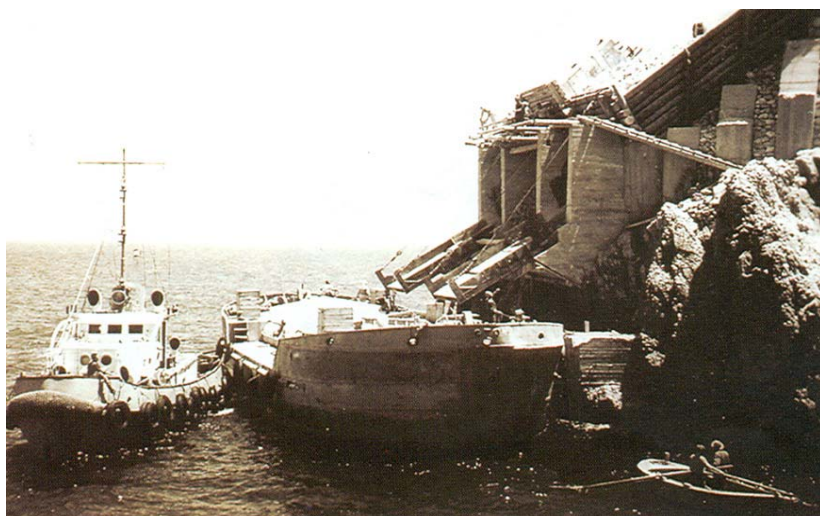
Mjesto utovara u tegljenice sa stabilnom dizalicom

ra, restoran, mehanička radionica, laboratorij, glavno skladište, stolarska radionica i električna centrala. Gradilište se i kadrovski popunjavalo pa su na gradilištu okupili diplomirani inženjeri građevinarstva: Frane Žic, Miće Kargotić, Božo Roje, Joža Kramarić, Bruno Donati i Ivan Celmić te Miroslav Zalesky, dipl. ing. rud., građevinski tehničari i poslovođe: Ante Žic i Luka Roje te drugi kojima se ne mogu sjetiti punih imena poput Juričića, meštra Bepa, Neda i Babića. Istodobno su uspostavljeni dobri kontakti s nadzornom službom,

predstavnicima vlasti i s isporučiteljima materijala i opreme.

Sirijski su se prema nama ponašali vrlo ljubazno. Na ulasku u trgovinu nudili su nas kavom ili bombonima koje se zbog uvrede nije smjelo odbiti. Čak nas je i šef policije ponudio čokoladnim bombonima. Osobito smo bili zanimljivi trgovcima. Naime, u to je vrijeme u našoj zemlji još vladala nestašica i hrane i robe. U Siriji je svakojake robe bilo u izobilju. Od jedne se plaće moglo kupiti odijelo, cipele, košulje i poslati kući dva paketa mjesečno do dozvoljenih 5 kg težine.

Slobodno smo vrijeme, kojeg je bilo vrlo malo jer se radilo od jutra do mraka (osim petka koji je bio neradni dan), uglavnom provodili u kupovini i slanju paketa. Znalo je biti nesporazuma i zanimljivih događaja. Tako su ondašnji naši carinski propisi zabranjivali uvoz *štofova* od vune. Da bi to izbjegao, jedan je naš inženjer uz kaput za suprugu priložio i pismo za carinika u kojemu ga savjetuje da zapali jednu nit kako bi se uvjerio da nije vuna. Paket je ipak zadržan i zbog toga se vodila duga prepiska. Jedan je mladi mehaničar supruzi poslao komplet modernoga donjeg rublja, a od kuće je došla dopisnica s prijekorom da su prošla



Utovar na teglenicu iz silosa u Karakolu



Laboratorij za ispitivanje betona

samo dva mjeseca, a da ju je već zaboravio “kad je posla tako male mudante”. Poslovođa Bepo cijelo je jutro kupovao nove cipele, ali je sutradan izrezao otvor na mjestu gdje je imao kurje oko. Ti su mali događaji bili velika rasonoda za ljude koji su živjeli samo za rad i bili daleko od svojih obitelji.

Tijekom 1953. dovršen je veći dio pripremnih radova i uspostavljena stabilna organizacija rada na dva glavna gradilišta – luci i kamenolomu.

Obavljene su i pripreme u kamenolomu u Burdj Islamu, smještenom uz morsku obalu, 24 km sjeverno od Latakije. I tu su podignuti zgrada s uredima, nastambe za samce, restoran, mehanička radionica, skladište, električna centrala i garaže. U kamenolomu je trebalo proizvesti ukupno 1.210.000 m³ kvalitetnog kamena, a o njegovoj proizvodnji i isporuci ovisili su svi glavni radovi.

Kamenolom je inače bio predviđen u ugovoru. Izvođač se je trebao na vlastitu odgovornost uvjeriti može li kamenolom dati potrebnu količinu kamena odgovarajućih veličina. Bio je u blizini malog i vrlo siromašnoga istoimenog sela. Za rad su uglavnom bili angažirani njegovi stanovnici.

Selu je taj prihod donio pravi preporod. Standard je rastao, a usporedno i cijena nevjesta. Prije otvaranja kamenoloma cijena mlade djevojke (obično od 15 godina) iznosila je približno 50 sirijskih lira (1 dolar = 3 lire), a cijena je 1955. bila veća od 1000 lira. A i ženidbene su svečanosti postale bogatije s većim brojem uzvanika.

Stanovnici tog dijela Sirije imali su i posebne ženidbene običaje. Mladoy su se, uz kupanje i mazanje mirisnim mastima, posebnim koštanim pincetama čupale sve dlačice s tijela. Dakako da je i mladoženjina majka prisluškivala prvu bračnu noć i ponosno iznosila plahte. Poslije ako muž nije bi bio zadovoljan, ženu je mogao



Tvornica betona

vratiti roditeljima, ali bez prava na povrat novca.

Vađenje kamena u kamenolomu tijekom 1953. uglavnom se svodilo na pripremnne radove. Jedino se pokušavalo zadovoljiti trenutačne potrebe. Tada još svi nisu bili svjesni stvarnih potreba i činjenice da je nužno prosječno proizvoditi 3000 m³ na dan. No pošto je početkom 1954. montiran veći dio mehanizacije, proizvodnja se ustalila. Bilo je problema s izborom sustava vađenja kamena jer je uz količinu trebalo postići i odrađeni postotak krupnoće (kategorije) kamena, a sve su kategorije za gradnju nasipa bile istodobno potrebne. U rješavanje tog problema bili su uključeni i profesor Alojz Poljanšek s Rudarskog fakulteta u Ljubljani te profesor Luka Marić s Tehničkog Fakulteta u Zagrebu. Izabrano je najekonomičnije rješenje s manjim komornim minama (10.000 - 15.000 m³) i dvokomornim minama (oblika T). Tako je dobivena količina kamena potrebnih veličina: kategorija A i B (10 - 250 kg) – 934.000 m³, kategorije C (250 - 2000 kg) – 232.000 m³, kategorije D (2000 - 10.000 kg) – 71.000 m³, kategorije E (10.000 - 15.000 kg) – 94.000 m³ i kategorije F (15.000 - 20.000 kg) – 61.000 m³.

U početku se kamen utovarivao ručno ili bagerom u vagonete koji su ga odvozili do mjesta utovara u teglenice (maune). U 1954. isključeni su

vagoneti, prijevoz se obavljao kamionima i velikim prikolicama, a utovar je potpuno mehaniziran. Velik je problem bio i utovar kamena u teglenice. U početku se radilo preko drvenog mosta s kojega su vagoneti punili teglenice. Poslije je izgrađen veliki silos (kapaciteta 8000 m³) iz kojega su teglenice utovarivane uz pomoć transportera. Kapacitet teglenice je bio 250 m³ i u početku je utovar trajao gotovo 4 sata. S kamionima-kiperima utovar se smanjio na 3 sata ako je more bilo mirno. Uz pomoć silosa u Karakolu (luci Buradj Islama) utovar je trajao otprilike 25 minuta. Vrijeme je utovara krupnih kategorija kamena ovisilo o veličini. Najviše je (8 sati) trajao utovar najvećih blokova uz pomoć *derik* kranova.

Kamen se do Latakije prevozio morem i to s pomoću posebnih vrsta teglenica (klapeta i prevrtaljki) koje su vukli veliki remorkeri (*Spasilac* i *Jarmuk* – ukupne snage 600 KS). Pomorski se transport obavljao uz probleme. Gradilište luke nije imalo nikakvu prirodnu zaštitu, a pristanište kamenoloma sasvim malu. Sreća da je tijekom 1954. vrijeme bilo vrlo povoljno. Jer vjetar iz smjera sjevera i sjeverozapada bio je u luci bez ikakva utjecaja, a u Karakolu se tada uop-

će nije moglo raditi. Vjetrovi s juga i jugoistoka nisu dozvoljavali radove u luci, ali nisu smetali utovaru kamena.



Jedna natovarena teglenica

Stoga je bilo nužno rješenje bržeg utovara i istovara kamena. To je ponajprije riješeno stručnošću glavnog inženjera Frane Žica. On je upravljao cijelom organizacijom, ali je i pronašao posebna rješenja problema. Njegove posude sadržaja 15 m³ mogle su se puniti i po lošem vremenu, a mogle su teglenice vrlo brzo natovariti i za lijepa vremena podizanjem jednog karaja na točno određeno mjesto. On je projektirao i silos u Karakolu koji je odigrao najvažniju ulogu u ukrcaju kamena A i B kategorije, kojega je utovareno otprilike 85 posto.

Prema projektu trebalo je 100.000 m³ betona ugraditi u zaštitni zid, blokove za lukobran (1394 od 40-54 t), blokove za obalu (1292 od 45-60 t), nadmorski zid lukobrana (35.500 m³)

i nadmorski zid obale (4500 m³). Beton za betonske blokove morao je biti postojan na djelovanje sulfata i cement nije smio imati više od 5 posto trikalcium aluminata. Takav cement naše tvornice nisu proizvodile.

Zato sam 1953. bio u tvornici cementa u Solinu, gdje sam s ing. Palaveršićem razradio proizvodnju pucolanskog cementa s dodatkom crvenog trasa (breče) iz Kumanova. Tako je pri put u nas proizveden cement od 70 posto klinkera portlandskog cementa i 30 posto dodatka (podrobno opisano u *Građevinaru* 3/1956.). Šljunak se za beton dovozio kamionima iz nalazišta Djeble i Banijas, a pijesak s pozajmišta u Latakiji.

Još 1953. počelo je betoniranje zaštitnog zida (dugog 200 m). Zid je bio zaštita gradilišta s mora. Tvornica betona mogla se početi graditi tek nakon njegova završetka.

Ugovor je predviđao i osnivanje laboratorija za ispitivanje betona. Nadzorni inženjeri su se strogo pridržavali tehničkih propisa o kvaliteti betona, čak su s štopericom znali stajati uz miješalicu. Tek kad su se uvjerili da možemo napraviti dobar beton, nepovjerenje je malo popustilo, ali je kontrola bila temeljita i redovita.

U listopadu 1953. montirana je oprema u tvornici betona (njemačke tvrtke *JBAG*) i tada su se počeli izradivati betonski blokovi. Za lukobran su se izrađivala dva tipa, a za obalu 4. Radi osiguranja rada tvornice u vrijeme kad se šljunak nije mogao dovoziti, na gradilištu je uređeno posebno odlagalište. S odlagališta se šljunak dovodio u toranj gdje se ispirao i prosijavao te potom odlagao u manje silose koji su imali posebne električne dozatore za potrebne količine pojedinih frakcija. Bile su dvije miješalice od 500 litara i radile su naizmjenično. Beton se vagonetima prevozio do ugradnje u željezne kalupe.



Ugradnja betonskih blokova



Ugradnja kamena u lukobran

Lukobran se gradio podmorskim slaganjem kamena raznih veličina. Bila su dopuštena mala odstupanja linija, a izvođač je bio obavezan osigurati da pojedine kategorije kamena budu u položaju i s pokosima kako stoji u nacrtima. Pridržavanje tih propisa nadzor je izričito zahtijevao.

Nasipanje sitnijeg kamena obavljalo se s pomoću posebnih teglenica (klapeta) koje su se na dnu otvarale. Krupnije kamenje se nasipalo iz posebnih teglenica (prevrtaljki). One su bile podijeljene u komore koje su se punile morem te se tako naginjale. Krupni se kamen slagao s plovnom dizalicom, kameni su trup lukobrana poravnavali ronionci, a potom je posebna plovna dizalica postavljala po 4 betonska bloka u redu. U gradnji lukobrana sudjelovale su plovne dizalice *Marjan* i *Divna* (nosivosti 25 i 60 t).

Blokovi su morali stajati godinu dana prije nego što bi se počeo graditi betonski zid. Trebalo je ispitati hoće li djelovanje mora izazvati ispiranje ili slijeganje. Tek tada bi se betonirao zaštitni zid (parapet). Zid se betonirao u sekcijama dugim 8 m. Modelska ispitivanja lukobrana obavljena su u laboratoriju u Delftu.

Početak gradnje glavne obale kasnio je 5 mjeseci zbog utvrđivanja konačne linije. Dodatnim bušenjima i ispitivanjima istražena je mogućnost temeljenja na podmorskoj hridi. Upravo je iskop podmorske hridi i bio najopsežniji posao. To se radilo uz pomoć posebnog razbijača, a trebalo je iskopati 37.000 m³ stijena, mjestimice i do 4,5 m. Grtalice bi razbijeni materijal utovarile u maune koje su ga odvozile u duboko more. Grtalice su iskopale i približno 47.000 m³ podmorskog mulja i pijeska. Kad je postignuta potrebna dubina, za izravnavanje terena nasut je sloj drob-

ljenca na koji su položeni betonski blokovi. Iza blokova dolazio je nasip od kamena, a potom se nasipao pijesak do visine +0,30 m. Kamioni su ga dovozili iz udaljenosti od 5 km. Tako je ugrađeno 700.000 m³. Istovareni pijesak buldožeri su gurali u more.

Potom je počelo betoniranje završnoga nadmorskog zida glavne obale. Gotovi se beton kamionima dovezio iz tvornice i s transporterom ugrađivao u montažnu oplatu. Betoniralo se u sekcijama dugim 10 m. Na kraju je nasipana zemlja (300.000 m³) te je tako dobivena projektirana radna površina od gotovo 400.000 m².

Ujedno je proširena stara luka gdje je obala dograđena za pristajanje brodova s gazom do 4 m. Obalni su zidovi izgrađeni od čeličnog žmurja (1000 t), a iza njih je potom nasut kamen, pijesak i zemlja.

Tako su uglavnom obavljani radovi prve faze gradnje luke Latakija. Mi koji nismo radili u *Pomgradu* (kapetan Antunović, voditelj pomorskog transporta, ing. Zalesky voditelj kamenoloma i ja), otputovali smo iz Latakije početkom ožujka 1956. Preostali su radovi završeni 1957. u predviđenom roku.

Posao je izveden kvalitetno, a donio je i veliku gospodarsku dobit. Kupljeni su ondašnji najsuvremeniji stro-



Nasipanje pijeska za gradnju obale

jevi, a *Pomgrad* je u Splitu izgradio poslovno-stambeni neboder u kojem mu je i danas sjedište. Takav se profit mogao ostvariti samo radom bez radnog vremena i plaćama koje su bile do 4 puta manje od onih koje su primali nadzorni inženjeri ili Englezi u susjednoj luci Banias. Međutim, kupovna moć naših prihoda u Latakiji bila je čak 10 puta veća nego u zemlji.

Solidno izvedeni radovi bili su potvrđeni činjenicom da je sirijska vlada bez natječaja povjerila *Pomgradu* gradnju obližnje ratne luke u Minet el Beidi. Potom je 1958. *Pomgrad*

gradio luku Asab u Etiopiji, po veličini sličnoj onoj u Latakiji. Sirijska je vlada 1959. istom izvođaču povjerala i gradnju luke ȚarȚūs (rok dovršetka 1964.), a potom je *Pomgrad* gradio luku Takoradi u Gani i obavljao druge manje poslove u zemlji.

Sve je to napravljeno pod vodstvom Frane Žica, dipl. ing. građ., koji je nakon Latakije postao direktor GP *Pomgrad*. Ali 1973. se *Pomgrad* podijelio na više OOUR-a. Takva je organizacija znatno otežala i onemogućila rad kakav je bio na gradilištima Latakije i Asaba. Stoga je ing. Žic napustio *Pomgrad*. Tako je to

poduzeće izgubilo svoga najboljeg stručnjaka i organizatora pomorskih radova koji je od malog poduzeća stvorio u svijetu poznato i priznato specijalizirano poduzeće. Odlaskom ing. Žica *Pomgrad* nikad više nije dostigao ondašnju razinu.

Napisao sam ova sjećanja da obilježim jednu važnu obljetnicu našeg građevinarstva. Tako sam se podsjetio na moj boravak na gradilištu, a sjetio sam se i mnogih dragih prijatelja s kojima sam proveo nezaboravne dane gradeći luku u Latakiji.

Ivan Celmić, dipl. ing. građ.