

Sva riječka rušenja

Glavočić, Daina

Source / Izvornik: **Zbornik III. kongresa hrvatskih povjesničara umjetnosti, 2013, 67 - 72**

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:254:021500>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-12-26**



Repository / Repozitorij:

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

Sva riječka rušenja

Svjedočeći promjenama u urbanom krajoliku grada u posljednjih pola stoljeća, svjedočimo nekim rušenjima povijesnih građevina bez dužnog poštovanja prema zatečenom prostornom i arhitektonskom naslijeđu, kojim se taj krajolik bitno mijenja – na gore, a sve to, čini se, pod utjecajem dnevne politike, a ne stvarnih potreba. Ostaje gorka spoznaja da ljudi koji odlučuju o tako bitnim promjenama ne poštuju osnovno svojstvo, obilježja i posebnosti svekolikog identiteta i obzorja grada po čemu je baš Rijeka potpuno različita od svih drugih gradova naše obale. Upravo je ona svojim urbanim krajolikom, povijesnom arhitekturom i vizurama, u usporedbi s drugim obalnim gradovima, primjer atipičnosti. Povezano je to s geografskim smještajem i neobičnim, često promjenjivim povijesnim događanjima koja su vrlo intenzivno utjecala na razvoj gradogradnje u Rijeci od sredine 18. stoljeća do današnjih dana.

U tekstu je prikazano nekoliko slučajeva opravdanih rušenja zbog boljitka, ali i onih nepotrebnih, bez vidnog rezultata poboljšanja na mjestu srušenog jer nadomjestak nije bolji od ranijeg stanja, ili je rušenjem izazvano ogorčenje bezuspješnim protestima građana koji su životno i emotivno generacijama vezani uz gradski prostor.

Primjeri rušenja

Poznato je da se Rijeka razvila iz rimske vojne utvrde Tarsatike, građene po principu vojnog logora *urbs quadrata*, ali prilagođenog neravnom terenu, na obali mora, uz ušće živahne rijeke. Zidovlje oko grada bilo je u funkciji zaštite logora, ali i, kasnije u srednjem vijeku, zaštite grada koji se unutar zidina prilagođavao novom stanovništvu koje je, množeći se, vremenom usitnjavalo stambene kuće zbog smještaja što više obitelji. Izgled zidinama opasane Rijeke prikazao je Ivan Klobučarić na crtežu još 1579., na kojem je već vidljiv nestanak *carda* i *decumanusa* te iskorak iz zidovlja zbog gradskoga kaštela na sjevernom zidu. Tijekom 16. i 17. stoljeća polako su rušene kule kojih je isprva bilo sedam, četiri jače ugaone i po jedna na sredini zidina.

Tijekom daljnjih stoljeća grad se unutar zidina sve više dograđuje, a intenzivnim doseljavanjem novog stanovništva i povišenjem stambenog standarda nastaju i veće potrebe za širenjem gradskog područja. Na učestale zahtjeve bogatih građana, posebno posjednika i trgovaca privučenih privilegijama slobodne luke, po odluci cara i hrvatsko-ugarskoga

kralja Josipa II. naređeno je 1780. rušenje gradskih zidina, zatrpavanje rovova i njihovo pretvaranje u gradsku perifernu zonu. Time su stvoreni uvjeti za daljnje nasipavanje terena otimanog moru i planiranja izgradnje *Civitas Nove*. Dokaz rušenja obrambene radi gradnje stambene arhitekture je jedini ostatak riječkih kula, u bršljan obrasla ruševina kule Lešnjak iz 1688., da bi 1803. dala mjesto prosječnoj trokatnici, kući Slogar. Istovremeno, gubitkom zidina dolazi do osipanja zbijene urbane jezgre pa danas Rijeka nema svoj *centro storico* u prvobitnom izgledu poput tolikih europskih gradova čija je kvaliteta upravo u sačuvanoj cjelovitosti urbanog organizma.

Rušenjem bedema i kula u njima nastavilo se i u međuraću pa je 1927. srušena Slogin-kula, tzv. barutana, a 1928. na mjestu srušene kule počela je izgradnja nove zgrade talijanskog osiguranja, poslijeratne Vojne komande u kojoj su danas uredi porezne uprave.

Riječka je općina 1808. donijela odluku da se sruši kosi zvonik pred Zbornom crkvom Marijina Uznesenja; srećom je rušenje spriječila francuska okupacija (1809. – 1813.), a nakošeni je toranj danas gradska atrakcija.

Običaj rušenja javnih spomenika, posebno ako su prigodno podignuti iz politički udvorničkih razloga, u Rijeci je znakovit. Kako su Rijeku u prošlosti povremeno posjećivali predstavnici stranih vlasti, tako su Riječani podizali spomenike pokazujući time svoju odanost, premda uglavnom iz praktičnih razloga. Na uspomenu kratkotrajnoga carskog posjeta Rijeci 1852., svečano je 23. travnja 1857. postavljena Fontana Franje Josipa II. koju su financirali riječki trgovci, industrijalci i brodovlasnici. Kip cara rad je poznatog riječkoga kipara Pietra Stefanuttija. Kako je fontana bila postavljena na cestovnom raskršću, srušena je 1874. zbog ometanja prometa, a vjerojatnije zbog 1869. novouspostavljenega mađarske vlasti. Negodovanje građanstva utišano je obećanjima da su dijelovi fontane sačuvani i da će biti rekonstruirani na pogodnijem položaju, što se nikad nije dogodilo. Jedini ostatak, kip cara Josipa II., danas stoji u suterenu zgrade Državnog arhiva u Rijeci, nekadašnjoj Nadvojvodskoj vili Josipa Habsburškog, bratića cara i kralja Franje Josipa I.

Riječki veleposjednik Andrea Lodovico Adamich (1767. – 1828.), gradski bogati nasljednik Simeona Adamića, »najutjecajnija osoba u riječkom političkom, industrijskom i uopće gospodarskom životu«,¹ projektirao je i svojim novcem dao sagraditi gradsko kazalište na novonastalom nasutom te-

renu *Civitas Nove* iako na tom mjestu urbanističkim planom nije bilo predviđena tako velika zgrada. Bila je to za grad vrlo važna građevina jer su Riječani rado odlazili na predstave, posebno operne. Konstrukcija kazališta bila je drvena, a rasvjeta uglavnom otvorenom vatrom što je ugrožavalo sigurnost posjetitelja, glumaca i inventara. Bilo je problema i sa zagrijavanjem, izlazima u nuždi, novim sigurnosnim propisima za kazališta u Austro-Ugarskoj, pa je zbog preskupa adaptacije zgrada morala biti srušena 1883., istodobno s početkom izgradnje novoga, modernog kazališta. Na mjestu srušenog Adamićeva teatra, njegov je unuk, gradonačelnik Rijeke Giovanni de Ciotta (1824. – 1903.), iskoristio prisutnost poznatog bečkog ateljea Fellnera i Helmera koji su u gradu radili na izgradnji novoga kazališta, pa je naručio nacрте za Gradsku štedionicu. U ovom slučaju rušenje je dalo dvostruko kvalitetno rješenje: novo, moderno velebno kazalište u neposrednoj blizini srušenoga, na čijem je mjestu podignuta krasna historicistička poslovno-stambena palača – palazzo Modello, kakva je mogla stajati i na bečkom Ringu, čime je uljepšano gradsko središte.

Nekako u vrijeme velike gradnje kazališne zgrade i palače Modello, 1895. započelo je rušenje stare Guvernerove palače na trgu Elizabeta (današnji Jadranski trg). Pred tom niskom, već oronulom zgradom prostirao se uređen park sve do morske obale što je stvaralo lijep dojam s mora. No mađarskom je guverneru trebao luksuzniji, akropolski smještaj te je 1896. uselio u novoizgrađenu Guvernerovu palaču, današnji Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja.

Tijekom 15. stoljeća uz velika je odricanja uz sjeverni gradski bedem, na povišenju u odnosu na dio grada uz morsk obalu, izgrađen robusan Kaštel, kao sjedište riječkoga kaptana. U tu je izgradnju uloženo mnogo novca i rada; s vremenom se kaštel mijenjao, proširivao radi poboljšanja boravka u njemu i radi novonastalih životnih situacija u gradskoj povijesti. »*Merkantilni razvoj Rijeke u XVIII. i XIX. stoljeću odrazio se na oblikovanje Staroga grada; uzrokovao je njegov rast u visinu i poremetio srednjovjekovni metar gradske izgradnje.*«² No kad su krajem 19. stoljeća Mađari preuzeli vlast, nisu mnogo marili za lokalne potrebe, želje ni ambijentalne vrijednosti, pa je 1904. Kaštel srušen čime je izmijenjena ta mikrourbana zona. Na mjestu srušenog objekta, koji je dominirao manjim gradskim dvokatnicama, »*unatoč protivljenjima Riječana, a posebno povjesničara Riccarda Gigantea (...)* mađarska je administracija silom zakona naredila rušenje...«³ i u gusto je tkivo Staroga grada 1906. umetnut velebni, predimenzionirani objekt monumentalne Sudbene palače, u stilu robusne mađarske secesije, prema projektu Ferencza Cziglera iz Budimpešte. Kasnije je dograđen zatvor, pri čemu je nestao dio sjevernih gradskih zidina.

Riječki je Stari grad zbog svoje skromne i trošne pučke arhitekture neprestano bio meta rušenja pa je prije Prvoga svjetskog rata 1910. – 1911. srušen samostan benediktinki, koje su tu imale velike vrtove zahvaljujući podzemnim vodotocima Lešnjaka, a 1914. srušena je i pripadajuća crkva sv. Roka iz 1599.

Nakon Prvoga svjetskog rata u Rijeku je 1919. umarširao D'Annunzio i njegovi su arditari Gulielmo Barbieri i Alberto Tappari 4. studenoga 1919. otpilili jednu glavu dvoglavom orlu riječkoga grba na vrhu kupole gradskog tornja kako

bi izbrisali simbol prethodne, austrijske vlasti, a jednako je postupila nova riječka vlast nakon Drugoga svjetskog rata, kad je 20. siječnja 1949. s gradskog tornja uklonila 2,2 m visoku skulpturu riječkog orla, smatrajući je asocijativom na fašizam i autonomaštvo. D'Annunzio je ubrzo istjeran iz Rijeke uličnim bitkama o Krvavom Božiću 1920., ali ne bez namjernog rušenja svih mostova preko Rječine. Uslijed oštećenja od detonacija pri rušenju glavnoga graničnog mosta, moralo se srušiti i obližnju veliku kuću Simeona Adamića iz 1780. na sušačkoj obali Rječine. Na njezinu je mjestu 1925. niknula imponantna zgrada Prve hrvatske štedionice po projektu Aleksandra Freudenreicha.

De Biaze, prefekt talijanske uprave u Rijeci, u međuratnom je razdoblju nastojao provesti modernizaciju; planirao je sanaciju Staroga grada kako bi uredio postojeće kaotičnosti rušenjem malih stambenih kuća radi provlačenja dviju širokih ulica, ne uvažavajući kvalitetu cjelovitosti stare urbane jezgre, njezina povijesnog i umjetničkog humaniziranog oblikovanja. »*De Biaze, koji je bio stranac u Rijeci i emotivno nije bio vezan uz tradiciju našeg grada... nije bio u stanju da čuje otkucanje starogradskog pučkog srca koje rušenjem tradicionalne arhitekture doživljava (uza sve prednosti 'racionalizma') infarkt.*«⁴ Tako 1933. dolazi do rušenja Isusovačkoga kolegija iz 1636., seminara iz 1646. i gimnazije iz 1670. da bi na ispražnjenom terenu Bruno Angheben i Pietro Bacci 1934. izgradili veliku, modernu osnovnu školu Nicolò Tommaseo, politikom inicirano zdanje prilikom obilježavanja desetogodišnjice (1924. – 1934.) aneksije Rijeke Italiji.

Ni Sušak nije bio pošteđen rušenja povijesnih zdanja u ime nove ceste – Boulevarda, pa je tako 1894. srušena vrlo stara crkva sv. Lovre iz 14. stoljeća. Uklanjanje su također neke povijesne zgrade, svjedoci industrijske prošlosti, zbog trošnosti i opet zbog smetnje novim prometnicama. Tako je 1934. stradala zgrada Kortil iz 1800., koju su »počeli graditi crikvenički Pavlini za svoj hospicij«⁵ Zgrada je kasnije mijenjala vlasnike i namjene te završila kao industrijski objekt: nekadašnja tvornica duhana, tjestenine, likera. Nakon višegodišnjih peripetija pri izgradnji započetoj 1937., konačno je 1947. ovdje podignuto velebno zdanje Hrvatskoga kulturnog doma po projektu Josipa Pičmana i Alfreda Albinija – današnji sušački neboder, reper u prostoru i svijetli primjer moderne arhitekture Sušaka i Rijeke. Taj je neboder bio hrvatski odgovor na suparnički talijanski, riječki neboder talijanskog arhitekta Marca de Arborija iz 1942., koji je tom zgradom unio nešto američkog duha u centar Rijeke, za čiju su veličinu i smještaj platile dvije starije manje stambene dvokatnice.

Na samome kraju rata 1945. Rijeka je doživjela rušilačka bombardiranja strateških ciljeva, luke i industrijskih postrojenja, lučkih gatova, tvornice torpeda, rafinerije nafte, brodogradilišta, lijevaonice metala, no ta su rušenja bila posljedice ratovanja. U njemačkim je odmazdama pred povlačenjem iz Rijeke, ne slučajno, zapaljena historicistička velika sinagoga iz 1906., mađarskog specijalista za tu vrstu objekata, Lipóta Bamhorna. Prazna je parcela 1960-ih popunjena izgradnjom socijalističke standardne stambene višekatnice.

Još je jedno zdanje namijenjeno vjerskom okupljanju stradalo u tom turbulentnom vremenu izmjene državnih i političkih režima. Bila je to u piacentinijevskom liktorskom stilu početkom 1941. podignuta crkva sv. Otkupitelja na Mlaci,

venecijanskog arhitekta V. Vallota, koja je nakon rata pretvorena u plesnu dvoranu ali je ubrzo, 4. studenoga 1949., namjerno srušena dinamikom. Ta još uvijek nedovršena crkva, smatrana je simbolom fašizma, a izlika je rušenju kako je smetnja na trasi nove »Autostrade Narodne fronte« koja je povezala Mlaku i Kantridu (kasnije preimenovana u »Bulevard Marxa i Engelsa«, današnja Zvonimirova). Na kraju se ispostavilo da uopće nije smetala pa je, nažalost, zbog krivih razloga Rijeka ostala bez jednoga modernog sakralnog objekta.

Poslije oslobođenja, nakon raščišćavanja ruševina uzrokovanih bombardiranjem, ukinuta je granica između Sušaka i Rijeke. Građani su dobrovoljno rušili granični zid, uklanjajući ostatke bivšega fašističkog režima. Riječani, sada jugoslavenski stanovnici, rušili su nakon 1945. spomenike morskoga talijanskog režima na Rivi: monolit s mletačkim lavom iz 1926., slavoluk aneksije Umberta Gnate te spomenik sa sidrom za Emanuela Filiberta pred riječkim neboderom. U luci su na lukobranu srušene velike secesijske sojeničke konstrukcije kupališta Bagno Quarnero i veslačkih klubova, a na Rivi hidrodrom iz 1932., modernistička postaja Raula Puhalića za ukrcaj putnika na hidroavion kojim se u međuraču prometovalo s obalom Italije.

Nova je socijalistička vlast radi uklanjanja mnogih starih, oronulih i polusrušenih kućeraka u Starom gradu, stvarala nove urbanističke planove koji su tek djelomično ostvarivani pa neke ruševine stoje i danas. Rušenja pojedinih kuća uz Korzo, središnju gradsku šetnicu, koje su podignute na potezu nekadašnjih bedema, provođeno je do 1953. pa čak i 1971.

Unatoč općim tužaljka kako su Mađari odsjekli Riječani pristup moru izgradnjom lučkih skladišnih objekata uz samu obalu, nova je Jugoslavija gradeći svoju najveću luku postupala jednako pa je umjesto staroga izgorenog mađarskog žitnog silosa postavila krajem 60-ih čak dva nova silosa, betonska, mnogo veća i viša.

Doba socijalističke izgradnje u Rijeci imalo je vrlo kvalitetnog predstavnika, arhitekta Igora Emilija koji je nastojao oplemeniti gradsko središte novogradnjama uvažavajući tradiciju i *genius loci*. Na mjestu jugozapadne ugaone gradske kule sv. Jeronima nakon njezina rušenja sredinom 18. stoljeća izgrađena je kuća Henry, tj. Pošta (1770.), odnosno Kuća Steffula, koja je srušena pred Drugi svjetski rat jer se nije uklapala u postojeći ulični raster. Igor Emilij je 1968. na njezino mjesto interpolirao poslovnu četverokatnicu, tzv. Novi Kraš, ničim ne remeteći susjednu povijesnu zgradu Narodne čitaonice, tj. sjedište današnje Radio Rijeke, uspostavivši tako novu urbanu vrijednost.

Uprava nekadašnjega gradskog brodarara, poslovnog diva – Jugolinije, odlučila je krajem 20. stoljeća graditi novu poslovnu zgradu na poziciji prve obalne crte, nedaleko od stare, pretijesne upravne zgrade, Palače Jadran (1895.). Odabran je blok s dvije povijesne uglovnice: jednostavnom kućom Rotonda zaobljena ugla i kićenom historicističkom kućom Rinaldi iz 1891. riječkog arhitekta Giovannija Rubinicha. Do rušenja ta dva starija zdanja došlo je 1986. pažljivim miniranjem tako da su ostala samo dva ugaona pročelna zida kuće Rinaldi, koje je arhitekt Vladimir Grubešić uklopio u

zatvoreni blok velike novogradnje Jugolinije – Croatialinea, optočene bijelim kamenom.

Uređenje riječke luke, koje vodi Lučka uprava, zamišljeno je prije osam godina projektom *Gateway* uz financiranje Svjetske banke. Do sada su jedina dva vidljiva pomaka u realizaciji toga projekta: građanskim buntom onemogućeno rušenje velikoga kompleksa povijesnih mađarskih lučkih skladišta, tzv. Metropolisa (1914.) i izvedeno rušenje simpatične prizemne, tipično industrijske arhitekture bivšeg brodogradilišta Stabilimento Lazarus iz 1896. (obnovljenog nakon požara 1900. – 1911.) koje se nalazilo na korijenu riječkog lukobrana. Objekt je srušen 2004., da bi nakon višegodišnje izgradnje tek 2009. umjesto velebnoga putničkog terminala, prihvatne stanice za tisuće putnika velikih brodova za krstarjenje, tu izrasla vrlo jednostavna staklano-betonska katnica. Kako takvog prometa nema, objekt je tek djelomično realiziran i danas je to privatni slabo posjećen, skupi ugostiteljski objekt.

Aktualna gradska uprava u Rijeci prodala je 2003. privatnom investitoru za izgradnju podzemne garaže oveći teren parkića i igrališta Osnovne škole »Nikola Tesla«, na kojem se nalazio jedini još sačuvani ostatak srednjovjekovnoga gradskog bedema. Započelo se iskapanjem jame za nekoliko podzemnih etaža ne računajući na obilje podzemnih vodotokova izdašnog potoka Lešnjak koji je stoljećima stvarao probleme ovom dijelu grada, pa su nadošle izdašne vode ubrzo stvorile oveće jezero. Radi zaštite povijesnog spomenika i kulturnog dobra, ostatak srednjovjekovnog bedema postavljen je na betonski podest nad vodenom površinom, a zatim – sjajnim konzervatorskim zahvatom – prepiljen na pet komada složenih uz rub gradilišta kako bi u budućnosti bili sastavljeni i vraćeni na nekadašnje mjesto.

Prijašnja pozicija zida označena je niskim, crveno obojenim betonskim zidicem posred platoa nekadašnjega školskog igrališta iz kojeg strše žuti betonski blokovi čekajući daljnju gustu stambeno-poslovnu izgradnju na ovome terenu; do toga vjerojatno neće doći jer se nije pronašao investitor. Potpornji garaže statički nisu projektirani za bilo kakav dodatni teret stambeno-poslovne građevine i planirane gradske knjižnice, a vlasnik privatne garaže ih ne želi pojačati.

Poznato je da je u Rijeci rano započela industrijska proizvodnja, a najstarija je bila šećerana iz 1750., kasnije pretvorena u vojarnu pa u tvornicu duhana te nakon Drugoga svjetskog rata u tvornicu motora Rikard Benčić. Taj je kompleks s više velikih građevina bio ograđen visokim zidom. Između pogona i maloga kazališta bio je sjenoviti park s jezercem i fontanom s vodom iz podzemnog vodotoka. Nakon što je Grad Rijeka 2000. došao u posjed napuštene tvorničke nekretnine, raspisan je natječaj uređenja te enklave i zbog provedbe natječajem nagrađenog rada započelo je rušenje najprije obodnog zidovlja pa i nepotrebnih objekata: omanje prizemnice, skladišta, ljevaonice, kotlovnice, dimnjaka 2007. i 2009. U međuvremenu su se pokazale posebne vrijednosti bivše upravne zgrade šećerane s unutarnjim neobično bogatim oslikom te je započela restauracija, a jedan je objekt namijenjen novoj muzejskoj zgradi. Na mjestu svega porušenoga danas je parkiralište, a planirani muzej i hotel se ne grade zbog nekoliko propalih natječaja za javno-privatne investitore i zbog krize. Da se nije tako olako krenu-

lo u rušenje, možda bi se lakše pronašla jeftinija rješenja prenamjene tih velikih i solidno građenih objekata. Unatoč dvogodišnjim prethodnim diskusijama i građanskim protivljenjima, rušenje sušačkoga kolodvora je, uz blagoslov konzervatora, započelo u subotu rano ujutro, na praznik rada, tj. 1. svibnja 2008., zbog ceste D-404 trasirane baš preko puta te zgrade, iako se uz nju proteže brisani prostor s desetak napuštenih željezničkih kolosijeka. Sušački je kolodvor uz mnogo peripetija izgrađen 1939., opravdanim htijenjem lokalne sušačke vlasti s ciljem razvoja gospodarstva i turizma. Opetovanim molbama za dozvolu gradnje ovoga kolodvora centraliziranoj željezničkoj upravi u Beogradu nije se udovoljavalo godinama. Ipak, zgrada je skoro potpuno dovršena zbog najavljenog dolaska jugoslavenskoga kralja u posjet Sušaku. Unatoč mnogim varijantama projekata iz Zagreba i Beograda, izgrađeno je zdanje svojim izgledom trebalo parirati ladanjskim austro-ugarskim vilama sagrađenima s druge obale Rječine, u kojoj se ogledala ova živopisna zgrada od crvene cigle i bijeloga kamena, s arkadama i tornjićem. Iako je kolodvor građen u vrijeme moderne, nije tako zamišljen ni dizajniran; no ipak je predstavljao jednu lokalnu povijesnu činjenicu, solidne građe i uz funkcionalnu prenamjenu mogao je postati korisno i komercijalno gradsko zdanje.

Jedno od posljednjih traumatičnih većih rušenja bilo je sravnjivanje sa zemljom povijesnih garaža kojima se nakon Drugoga svjetskog rata služio Autotrans za svoje autobuse. Bila je riječ o građevini koja je zacrtana 1913., kao novum po građevinskom materijalu i funkciji – garažni objekt od armiranog betona, kakvih tada u Europi još gotovo i nije bilo jer nije bilo ni automobila. Garaže su započete vrlo rano, 1916. prema secesijskom projektu, a 30-ih su dobile ponešto *art déco* detalja. Srušene su zbog ravnjanja terena za prolaz nove gradske ceste koja je zacrtana pred novoizgrađenim garažama privatnog vlasništva. Na ovim sasvim svježim riječkim primjerima rušenja povijesnoga u ime danas praktičnoga dokazuje se mentalitet Riječana kojima »*prakticističko mišljenje odvajkada obilježuje sudbinu riječkog urbanog prostora. I danas, nakon mnogih iskustava, spoznaja, analiza i planova utilitarna koncepcija označuje pristupe urbanoj problematici. Prenaglašeni funkcionalizam dovodi u kušnju gradski duh i način razmišljanja o redu vrijednosti i o slijedu interesa u razvoju gradskog organizma. Utilitarnost potiskuje osjetljivost za kulturu prostora*«. ⁶

Iz svih navedenih rušenja evidentno je da se najčešće događaju zbog izgradnje prometnica, ali je očito da nekima u gradu Rijeci naročito smetaju povijesne vertikale, pa bili to tvornički dimnjaci ili pak lučke dizalice, simboli slavne riječke profitabilne prošlosti koja se, čini se, još uvijek doživljava kao nešto socijalističko, prljavo i neugodno, nešto što treba čim prije izbrisati, kako iz vidokruga, tako i iz pamćenja.

Budući da je Rijeka grad vrlo propulzivnog stanovništva, u njoj povijest uvijek započinje sada, od aktualne vlasti koja se zalaže za tercijarne, uslužne djelatnosti i urbani turizam. S obzirom na gašenje svekolike industrijske proizvodnje posljednjih deset godina, napušteni i prazni veliki industrijski kompleksi, koje je obrlila suvremena stambena izgradnja i stjerala s periferije u centar, polako padaju jedan za drugim (Rikard Benčić, Torpedo, Tvornica papira, Vulkan, Končar)

jer nema ideja novoga komercijalnog iskorištavanja. S tim kompleksima padaju i vertikale, simboli industrije – tvornički dimnjaci, iako zauzimaju minimalni prostor, a mogli bi imati, za maštovite planere, neslućeni vizualno-komercijalni potencijal.

Pred ljeto 2010. srušene su i posljednje dvije od četiri stoljetne dizalice koje su opsluživale brodove uz Molo longo, najduži lučki lukobran, navodno zbog sigurnosti šetača pripuštenih na godinama građanima nedostupan dio riječke luke, a zapravo dovedenih u loše stanje zbog dugogodišnje nebrige i neodržavanja ovih željeznih divova, simbola svakoga lučkog grada. U međuvremenu od održavanja 3. kongresa hrvatskih povjesničara umjetnosti u jesen 2010. i pisanja ovog teksta početkom 2011., na opće iznenađenje stručnjaka, privatni je vlasnik 10. prosinca 2010. dao srušiti urbanu vilu Moderne iz 1930-ih, a da nitko od odgovornih nije ni trepnuo jer je to privatno vlasništvo, ionako izvan zaštićene zone gradske jezgre, smještenu u najelitnijem dijelu Rijeke, na Pećinama. Deset dana kasnije nenadano je srezan dimnjak rafinerije nafte, jedan od dva preostala riječka dimnjaka, uz onaj u bivšoj tvornici papira. Razlog rušenju i opet je sigurnost građana (kojima je inače zabranjen pristup pogonima) i opasnost od pucanja i samourušavanja nakon prestanka aktivnosti. Taj je dimnjak stajao uz drugi, rafinerijski, najstariji, iz 1888., zaštićen od 2008. kao kulturno dobro, koji je isto tako izvan uporabe, ali kako se pokazuje – neopasan.

Zaključak

Iz navedenih primjera rušenja većih i manjih povijesnih objekata zbog zapuštenosti, oronulosti, nesređenih vlasničkih odnosa ili neke druge namjene prostora koji zahvaćaju u lokalnim planovima, vidi se neobična lakoća donošenja odluka o uklanjanju objekata umjesto o njihovoj prenamjeni, preuređenju za neku novu svrhu. Danas je daleko lakše graditi jer se smatra da je skuplje revitalizirati. Ne vodi se računa o drugoj dimenziji, o kulturnom krajoliku – zadržavanju opće slike grada, osjećaju građanske pripadnosti i ponosa boravljenja u prostorima prožetim poviješću i tradicijom koje su gradili neki prošli stanovnici u namjeri i na način da traju dugo. Rijeka je još u 19. stoljeću, kao industrijski i lučki grad povezan sa svijetom, lako prihvaćala nove ljude, ideje, nove tehnologije i materijale koji su funkcionalno primjenjivani pri gradnji objekata ili u proizvodnji začuđujuće naprednih proizvoda.

Očito je da već dugo, još od doba gradonačelnika Ciotte s kraja 19. stoljeća, Rijeka nema pravih vizija, ni dalekovidnih planera i urbanista koji bi mogli dugoročno predvidjeti i zadovoljiti život, rad i bivanje u gradu sa svim predispozicijama za ugodan život u lijepom prirodnom okružju i izuzetno povoljnom geografskom smještaju i klimi. Neke relikte bivše industrijske arhitekture, a to znači velike, funkcionalno i čvrsto projektirane, skupo je platilo nekoliko optimističnih kupaca za novu proizvodnju, ali je Domovinski rat poremetio mnoge nakane. U to je vrijeme riječko gospodarstvo počelo gasiti dotadašnje industrijske i druge poslovne subjekte pa danas, u doba sveopće krize, nema investicija i niti se naziru, a na mjestima sa zemljom sravnjenih građevina najče-

šće niču ceste ili parkirališta dok gradske ustanove, posebno one u kulturi i školstvu, vape za prostorima većih kvadratura u središtu Rijeke. Racionalnim i maštovito smjelim pristupom preuređenju i prenamjeni mnogih napuštenih industrijskih riječkih ruina mogle bi se prilagoditi novim različitim funkcijama bez ugroze njihovih temeljnih arhitektonskih i stilskih vrijednosti, a omladini usaditi ponos i svijest o pripadnosti nekad vrlo naprednom gradu.

Neizmjeno začuđuje ta današnja opsesija rušenjem u potrazi za novim prostorima umjesto rehabilitacije i rekonstrukcije starih. Na djelu je fascinantna rušilačka snaga i neopisiva destruktivnost kojom se u Rijeci brišu tragovi i dokazi vlastita postojanja, povijesnog tijeka, smisla i izgleda, kulturnoga krajolika grada koji bez povijesti nema ni budućnosti a bez povijesnih građevina poprima različni, uniformni, nezapamtljiviji izgled standardizirane gradnje stakleno-plastičnih trgovačkih centara, bezličnoga skupnog blokovskog stanovanja ili tzv. urbanih vila koje Rijeku ničim ne izdvajaju iz općih, prosječnih gradnji.

Žrtvovanje baštine strano je civiliziranom društvu, a megalomanska gradnja neprimjerenog mjerila negira zatečeno povijesno okruženje, što su u Rijeci već dokazali Mađari početkom 20., a sada to radimo sami na početku 21. stoljeća planiranim rušenjem jedinstvenog sklopa lučkih obalnih skladišta radi lučkog odlagališta kontejnera, ili najstarijih željezničkih skladišta Ferenc Pfaffa iz 1888. da bi na njihovu mjestu izgradili (potreban) autobusni kolodvor, ali utopljen u predimenzionirani sklop trgovačko-zabavno-garažnog kompleksa, čime dokazujemo da povijest nipošto nije dobra učiteljica.

Bilješke

1
RADMILA MATEJČIĆ, *Kako čitati grad*, Rijeka, 1989., 169.

2
VANDA EKL, *Živa baština*, Rijeka, 1994., 174.

3
RADMILA MATEJČIĆ (bilj. 1), 81.

4
RADMILA MATEJČIĆ (bilj. 1), 104.

5
RADMILA MATEJČIĆ (bilj. 1), 29.

6
VANDA EKL (bilj. 2), 185.



1. Teatro Adamich, 1803. – 1883. (Državni arhiv Rijeka, Zbirka razglednica)



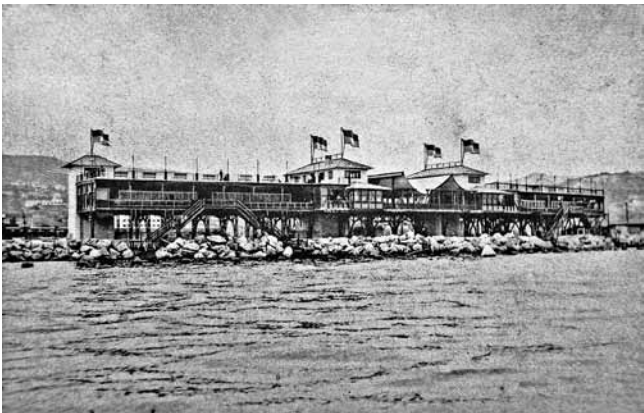
2. Sv. Rok, 1599. – 1911. (preslika iz R. Matejčić, *Kako čitati grad*, Rijeka, 2007.)



3. Lipot Baumhorn, Sinagoga, 1904. – 1944. (razglednica, priv. vl.)



6. Sušački kolodvor na Brajdici, srušen 2008. (snimila D. Glavočić)



4. Kupalište Kvarner, 1912. – 1914., 1950-ih (razglednica, priv. vl.)



5. Raul Puhali, Hidrodrom, 1932. – 1945. (razglednica, priv. vl.)



7. Lučke dizalice (snimio Ž. Stojanović)