

Rijeka u drugoj polovici 20. stoljeća: od obnove preko ubrzanog razvoja do stagnacije

Za grad Rijeku uvriježilo se mišljenje da predstavlja lučko središte, grad brodogradnje i industrije. Međutim, takav njen status, premda ga je gradila od 19. st., nije bio ničime zajamčen. Uzlet koji Rijeka doživljava u drugoj polovici 20. st. činio se teško zaustavljivim, no time je kasnije bilo teže prihvaćati realnost sve većeg gubitka ranije navedenih odrednica grada. Ovaj rad predstavlja samo kratki pregled riječke obnove nakon Drugog svjetskog rata, njenog intenzivnog razvoja i etabliranja, kao i postupnog zamora i stagniranja kako 20. stoljeće bude izmicalo.

Čitavo 19. st., točnije razdoblje od 1779. kada postaje *corpus separatum*¹ u sklopu Habsburške Monarhije, za Rijeku je bilo izrazito plodno. I kasnije, nakon *Riječke krpice*² i pod mađarskom upravom (od 1868.), grad se ekonomski snažno razvija te poprima današnje urbane konture. S druge strane, iduće 20. st. gradu na Rječini u cjelini nije bilo toliko naklonjeno. Prvi svjetski rat donosi sa sobom i dulji period konfuzije, kada će status Rijeke desetljećima biti ili nezavidan ili nejasan.

Od prvog poslijeratnog danunnzijskog perioda preko dva desetljeća fašizma pod Italijom do Drugoga svjetskoga rata Rijeka je bila rastrgana između političke represije i ekonomske stagnacije, uzrokovane i talijanskom lučkom politikom koja je favorizirala druga lučka središta. Također, nemalu ulogu odigralo je i to što je Rijeka bila odsječena od svog zaleđa (koje je ostalo dio Jugoslavije). Također, ne treba zaboraviti da je ono što će kasnije biti objedinjeno kao jedan grad sve do kraja Drugoga svjetskoga rata bilo podijeljeno na dva grada i u dvije države: na Rijeku (Stari grad i Zemet) kao dio Italije i Sušak kao dio Jugoslavije. Te cjeline ujedinjenje će *de facto* dočekati 1945. Tek tada moći će biti riječi o sveobuhvatnom razvoju.



Pogled na Riječku uru 60-ih godina

Oslobođenje i povratak matici

Dana 21. travnja 1945. jedinice IV. Armije NOVJ-a ulaze u Sušak. U Rijeku će pak ući tek 3. svibnja i to nakon teških okršaja s njemačkim snagama zbog čega će grad zateći u prilično razrušenom stanju. Rijeka (tj. njen zapadni dio) bio je među najrazrušenijim lučkim gradovima u Europi. (Povijest Rijeke, 1988: 391)

Ipak, usprkos toj teško izvojevanoj pobjedi status Rijeke i dalje neće biti formalno određen. U periodu neposredno nakon oslobođenja grad je bio pod privremenom upravom koju su dijelili Gradski narodni odbor i Vojna uprava. Oni su se suočavali s teškoćama organizacije svakodnevnog života u porušenom gradu kojemu su prijetili glad, bolesti i neredi. To je vrijeme kada iz Rijeke odlazi talijanska manjina, „optanti“³, kao

1 *Corpus separatum* (lat. zasebno tijelo), povijesni je naziv za pravni položaj Rijeke koji joj je posebnom poveljom 1779. osigurala austrijska carica Marija Terezija. Koristeći pogodnosti slobodnog grada Rijeka time započinje svoj gospodarski uspon.

2 „Riječka krpica“, u hrvatskoj historiografiji i pravu, naziv je za umetak kojim je na bečkom dvoru promijenjen izvorni članak 66 Hrvatsko-ugarske nagodbe iz 1868. godine. Time je Rijeka prepuštena Ugarskoj.

3 Optanti su ljudi koji su nakon rata odabrali (optirali) odlazak iz Jugoslavije, među kojima je bilo i riječkih Hrvata i ljudi iz miješanih brakova.

i drugi protivnici novog režima. Procjenjuje se kako je nakon rata, do sredine 1947., grad napustilo preko 20 tisuća ljudi. (Šantić, 2012: 12) Bio je to dio tada u Europi prevladavajućeg načina rješavanja pitanja manjina, čime su nastale nove etničke granice Srednje Europe i Balkana. (Dukovski, 2005: 210)

No, istovremeno pristiže i novo stanovništvo. Devastirani se grad obnavlja. Riječani se vrlo brzo mobiliziraju kroz radne akcije i dobrovoljni rad tako da već u ljeto 1945. u gradu funkcioniraju osnovni proizvodni pogoni. (Povijest Rijeke, 1988: 414) Do siječnja 1946. biva obnovljeno 250 industrijskih, stambenih i javnih objekata, a posebna se pažnja, logično, posvećuje obnovi luke. (Povijest Rijeke, 1988: 399.) Godine 1946. obnova mosta na Rječini (što spaja Rijeku i Sušak), koji je pored vitalnog imao i simbolični značaj, bila je prigoda da Rijeku posjeti i Josip Broz Tito. Time je jasno stavljeno do znanja da jugoslavenske vlasti ne odustaju od tog područja te da ga smatraju sastavnim dijelom vlastitog teritorija. No, tek Pariškim mirovnim ugovorima, sklopljenima u veljači 1947., Rijeka, Liburnija, otoci Cres, Lošinj, Susak i Unije te najveći dio Istre i formalno-pravno sjedinjeni su sa zemljom maticom Hrvatskom u sklopu FNRJ.

Obnova i intenziviranje razvoja

S obzirom na vitalni značaj za grad i okolicu ne čudi što je desetljećima nakon rata upravo industrija bila na prvom mjestu. Riječka industrija razvijala se u nekoliko osnovnih grana: metaloprerađivačka industrija, brodogradnja, drvna i prehrambena industrija. (Karaman-Aksentijević, 2012: 28–29)

Tijekom rata uništeno je 70-80 posto riječkog industrijskog kapaciteta, postrojenja poput rafinerije i brodogradilišta bila su teško oštećena, a tvornice torpeda, duhana i papira zbog nedostatka repromaterijala u prvi mah nisu mogle nastaviti s radom. (Povijest Rijeke, 1988: 395) Obnova Rijeke i njene industrije potrajala je desetak godina. Za to se vrijeme ona razvila u respektabilno lučko središte čitave Jugoslavije. Dovoljno govori podatak kako je u devastiranoj riječkoj luci 1946. ukupni promet iznosio 622.000 tona, već 1955. dostiže 3,5 milijuna tona da bi se do 1980. popeo na 20, 4 milijuna tona. Time je Rijeka naposljetku postala luka preko koje se odvijalo 50 posto jugoslavenskog lučkog prometa i čak 80 posto lučkog tranzita. (Povijest Rijeke, 1988: 410, 422) Usporedbe radi, danas riječka luka ima promet nešto veći od 9 milijuna tona. Također, riječka rafinerija nafte 50-ih godina doseže razinu od 200.000 tona prerađene nafte što je bilo 37,6 posto ukupne prerade u tadašnjoj državi. (Žic, 2010: 171)

Takva pozitivna ekonomska kretanja već u prvim poslijeratnim godinama valja smjestiti i u kontekst

tadašnje politike vladajuće KPJ, koja je, po uzoru na sovjetski model, težila čitavu zemlju mobilizirati na industrijalizaciji. U prvom petogodišnjem planu 1947. – 1952. bilo je zadano kako se industrijska proizvodnja mora povećati čak pet puta. (Bilandžić, 1999: 238) Takvom ambicioznošću nisu se mogle pohvaliti ni puno razvijenije zemlje. Posvemašnja vjera u progres spojena sa snažnom propagandnom djelatnošću bili su ključni u brzom postizanju rezultata, premda je tome, doduše, pridonijela i velika, *de facto* zapadna, pomoć UNRRA-e (*United Nations Relief and Rehabilitation*) u vrijednosti od pozamašnih 415 milijuna dolara. (Bilandžić, 1999: 237) Tadašnja brzina rasta industrijske proizvodnje kao i jugoslavenskog nacionalnog dohotka ostat će nedostižni u svim kasnijim razdobljima.⁴

Sam Riječki kotar kroz deset poslijeratnih godina po visini BDP-a postaje jedan od najrazvijenijih dijelova Hrvatske i Jugoslavije. Uz to se i povezuje s ostatkom zemlje pri čemu je važan element razvoja bila i obnova ceste Rijeka – Zagreb. (Povijest Rijeke, 1988: 418–419)

Među riječkim privrednim granama iznimno je važno mjesto zauzimala i brodogradnja, posebno tri najveća brodogradilišta u okviru Zajednica općine Rijeka (ZOR): „Uljanik“ u Puli, „3. maj“ i remontno brodogradilište „Viktor Lenac“. Uz to u pogonu je bilo i manje brodogradilište za popravke i gradnju malih brodova na Kantridi, kao i obližnje „Titovo brodogradilište“ u Kraljevici. Tako će, primjerice, u periodu od 1977. do 1986. ta brodogradilišta u društvenom proizvodu regije sudjelovati s visokih od 21 do 17 posto. (Šišul, 2012: 36) U periodu do 1991. brodogradnja je, uz sve poteškoće i državne dotacije, ipak pokazivala značajnu sposobnost opstanka i prilagodbe na svjetskom tržištu. Svoj uspjeh imala je zahvaliti i izvoznoj orijentaciji čemu je pridonosila i vanjska politika Jugoslavije sa svojim sudjelovanjem u Pokretu nesvrstanih, čije su zemlje članice (tj. njihova poduzeća) rado naručivale brodove upravo u navedenim brodogradilištima. (Šišul, 2012: 39)

Odmah nakon Drugoga svjetskoga rata osnivaju se u Rijeci velike broderske kompanije: Jugoslavenska linijska plovidba i Jugoslavenska slobodna plovidba (kasnije objedinjene kao Jugolinija) te Jadranska linijska plovidba i Jadranska slobodna plovidba (kasnije Jadrolinija). (Povijest Rijeke, 1988: 411)

Također, s vremenom, opadanjem udjela industrijske djelatnosti, otvarao se prostor za razvoj uslužnih djelatnosti (tercijarni sektor), premda je istovremeno onaj

4 Godine 1947. fizički opseg industrijske proizvodnje iznosio je 120 posto onog iz 1939., a već 1948. 150 posto, pri čemu su sredstava rada 1947. bila 241 posto, a 1948. 352 posto. Nacionalni dohodak je od 264,2 milijarde 1939. do 1947. porastao na 319,6 milijardi, a 1948. na 441,1 milijardu. (Bilandžić, 1999: 239)



Riječka luka u doba procvata

kvartarni ostajao na niskim granama, sa svega 2,6 posto udjela. (Karaman-Aksentijević, 2012: 31–32) Turizam će u životu toga kraja početi igrati važnu ulogu tek sredinom 60-ih, točnije od 1966. kada je novi Društveni plan razvoja privrede (1966–1970) turizam postavio kao prioritetnu privrednu djelatnost. (Blažević, 2012: 76)

I kroz 60-e i 70-e Rijeka se ubrzano razvija. Zanimljivost je da se u Rijeci 1972. otvara prva tvornica parafinskih šibica, to je i vrijeme gradnje industrijske zone Škrljevo-Kukuljanovo, gradi se i most kopno-Krk (tada „Titov most“). U to vrijeme posluju i tvornice papira, konopa, industrija odjeće, trgovačko poduzeće *Brodokomerc* kao i vrlo uspješna građevinska poduzeća (*Jadran*, *Konstruktor* i *Kvarner*). U Rijeci su svoje sjedište pronašle i dvije banke: „Riječka banka“ i „Jugobanka“. Sedamdesetih godina grade se i velike robne kuće: „Korzo“, „RI“ i „Varteks“. (Povijest Rijeke, 1988: 426) Neki od bitnih onovremenih infrastrukturnih projekata su i riječka



Nova riječka arhitektura

zaobilaznica, koja je u punom profilu završena tek 2009., Termoelektrana „Rijeka“, Jadranski naftovod s terminalom u Omišlju, Zračna luka „Rijeka“ (1970.) itd. Tih godina, u

skladu s društveno-političkim i ustavnim promjenama i riječki društveni i privredni život biva organiziran, kao i u ostatku Jugoslavije, na samoupravnom principu, dakle kroz niz radnih organizacija, kasnije i organizacija udruženog rada (OUR) te samoupravnih interesnih zajednica (SIZ) u čijim su nadležnostima bile kulturne, obrazovne i društvene potrebe. Tako je kroz samoupravni sustav u proces odlučivanja naposljetku bilo uključeno preko 20.000 ljudi, tj. svaki šesti odrasli stanovnik. (Povijest Rijeke, 1988: 419) No, time je, s druge strane, povećana i osnažena neučinkovita birokracija pa će te promjene ujedno označiti i početak gospodarske stagnacije. Jedan od kobnih simptoma te stagnacije je svakako i posustajanje brodogradnje kao ključne djelatnosti koja dugoročno nije mogla pratiti tehnološke zahtjeve vremena što je dodatno potencirano pojavom konkurencije na Dalekom Istoku gdje Japan, Južna Koreja, a kasnije i Kina kroz tipiziranu proizvodnju plasiraju jeftinije proizvode. No, tako važna gospodarska grana nije se predavala bez borbe. U „3. maju“ tako će primjerice, zbog pada potražnje za isključivom brodogradnjom, dolaziti do preorijentacije i na ostale djelatnosti, poput izrade TIBO (montažnih) kućica. (Povijest Rijeke, 1988: 422) Time se nastavljala bitka za održanjem propulzivnosti te djelatnosti.

Stanovništvo

U razdoblju od 1948. do 1981. broj stanovnika u Rijeci povećao se sa 68.780 na 164.081, tj. za 140 posto. Nakon početnog poslijeratnog demografskog pada već 50-ih Rijeka doživljava demografski uzlet koji će se, premda ponešto usporeno, nastaviti i u narednim desetljećima kao dio općeg povećanja udjela gradskog stanovništva u tom periodu, a samim time i napuštanja seoskih domaćinstava što je bio dio politike uništenja sela tadašnjih jugoslavenskih vlasti (deagrarizacije). Procjenjuje se da je do 1955. selo napustilo 9,2 milijuna ljudi. (Dukovski, 2005: 239–240) Takav porast stanovništva uvjetovao je i promjenu izgleda Rijeke, posebno njenog zapadnog i istočnog dijela u kojima je od početka 50-ih do kraja 60-ih izgrađeno čak 13.370 novih stanova. (Povijest Rijeke, 1988: 447)⁵

Rast gradskog stanovništva je značajno usporen 80-ih godina, da bi u narednom desetljeću, zbog migracijskih i prirodnih razloga, bila zabilježena i značajna

5 Porast riječkog stanovništva bio je najveći tijekom 50-ih i 60-ih, a kasnije se usporava. Razlog za to nije samo smanjeni dotok stanovništva sa sela već i bolje povezivanje grada s okolicom zbog čega raste broj tzv. „dnevni migranata“ koji rade u gradu, a žive izvan njega. Također, 80-ih godina ni općinske vlasti nisu željele da gradsko stanovništvo premaši brojku od 200 000 jer se više pozornosti htjelo posvetiti poboljšanju kvalitete života postojećeg stanovništva. (Povijest Rijeke, 1988: 448–449)



Riva 60-ih - parkiranje je i tada predstavljalo problem kao i sada

demografska regresija što biva ublažena relativnim napretkom riječke periferije. Rijeku 90-ih napuštaju i neki od pripadnika srpske i drugih nacionalnih manjina, čiji su mnogi pripadnici bili oficiri u sastavu JNA. No, promjene brojnog stanja valja pripisati i čestim promjenama teritorijalnih definicija kojima je čas širen, čas sužavan prostor grada i općine. Od 1948. kada se i formalno stapaju Rijeka (sa Zametom) i Sušak u skladu s novom teritorijalno-administrativnom podjelom NR Hrvatske osniva se kotar Rijeka u sastav kojeg tada ulazi 12 okolnih mjesnih odbora: Bakar, Cernik-Čavle, Grobnik, Hreljin, Jelenje, Kastav, Klana, Kraljevica, Krasica da bi 1967. bili ukinuti. U skladu s ustavom SFRJ iz 1974. i ugovorom sa Saborom SRH utvrđeno je područje Zajednice općina Rijeka (ZOR) koju je sačinjavalo 19 općina Istre, Hrvatskog primorja, Kvarnerskih otoka i Gorskog kotara sa sjedištem u Rijeci. (Povijest Rijeke, 1988: 407) Takav ustroj ukinut je 1990. kada se općine članice ZO-a osamostaljuju. Time je započela tendencija nerealnog rasta broja općina na području cijele Hrvatske.

Kultura, obrazovanje, sport

U Rijeci se nakon 1945. obnavlja djelatnost kulturnih institucija poput Gradske biblioteke, Gradskog muzeja, Državnog arhiva, Narodne čitaonice itd. U to vrijeme izlaze dva dnevna lista *La Voce del Popolo* i *Riječki list* (od 1954. *Novi list*). Kasnije, 1952. biva pokrenut i značajan časopis za kulturu *Riječka revija*. (Žic, 2010: 171) U Rijeci se širi i muzejska djelatnost, osnivaju se Muzej narodne revolucije (danas Muzej grada Rijeke), Pomorski i povijesni muzej, Prirodoslovni muzej, Moderna galerija. I kazališna publika dolazi na svoje kroz četiri kazališne ustanove: „Ivan Zajc“ (danas HNK Ivana pl. Zajca), Kazalište lutaka, Pionirsko kazalište, kazalište „Viktor Car Emin“. (Povijest Rijeke,

1988: 435–436)

U sferi popularne kulture valja izdvojiti dva trenutka. Godine 1963. održan je prvi festival „Melodije Istre i Kvarnera“ (MIK) čija je zadaća bila zaštita i popularizacija čakavštine i domaćeg autohtonog melosa inkorporiranih u zabavno glazbenu matricu. MIK je ostao jedan od rijetkih domaćih festivala te vrste koji je opstao i do današnjih dana. Ipak, paralelno se javljaju i alternativne kulturne i glazbene forme. Tako će se 60-ih u Rijeci početi razvijati i rock-scena, da bi od 1979. započela i manifestacija „Ri-rock“ što će do danas ostati jedan od riječkih brendova pa i važan dio sveukupnog riječkog identiteta.

Naravski, poslijeratno povećanje stanovništva moralo je biti popraćeno odgovarajućom obrazovnom infrastrukturom. Od 1945. u Rijeci se ponovno otvaraju hrvatske škole, 1947./1948. iz Kastva u Rijeku seli i Učiteljska škola. Valja istaknuti kako je u razdoblju od 1965. do 1990. kroz samodoprinos⁶ renovirano i izgrađeno više od 50 osnovnih i srednjih škola te obrazovnih centara u Rijeci i okolici. (Giron, 2012: 128–129) Sudjelovanjem građana Rijeci je uspjelo iznijeti i neke druge ključne projekte kao što su izgradnja specijalističke poliklinike pri Dječjoj bolnici Kantrida, nova zgrada Zavoda za zaštitu zdravlja, sportsko igralište na Zametu, plivački bazen na Kantridi, Dvorana mladosti na Trsatu, sportska dvorana na Kozali, Dom umirovljenika na Kozali, Muzej narodne revolucije, obnova zgrade HNK itd. Od godine 1973. Rijeka postaje i sveučilišni grad. Pod riječko Sveučilište su u to vrijeme spadali: Medicinski fakultet (1955), Tehnički fakultet (1960), Ekonomski fakultet (1961) čijim je dijelom bio i Hotelijerski fakultet, Pedagoški fakultet (1977) koji će kasnije postati Filozofski fakultet, Pravni fakultet (1973), Fakultet graditeljskih znanosti (1969–1973), Fakultet za pomorstvo i saobraćaj (1978). (Giron, 2012: 132–133) Rijeka od 1948. ima i Naučnu biblioteku koja se od 1979. združuje sa Sveučilištem i poprima funkciju sveučilišne knjižnice. (Povijest Rijeke, 1988: 433)

Vrijeme napretka Rijeke, njenog društvenog i kulturnog standarda ujedno je i vrijeme kada ona otkriva dobar dio svoje povijesti (da ne kažemo pretpovijesti). Kroz 60-e i 70-e uslijed velikih građevinskih zahvata u centru Rijeke otkriveni su nalazi nekadašnjih rimskih termi i bedema, a tada se konzervira i dio srednjovjekovnih gradskih bedema. Istovremeno i povijesna Trsatska gradina biva pretvorena u kulturno-zabavni (turistički) centar. (Matejčić, 2010: 530) Time Rijeka počinje otkrivati i svoj turistički potencijal, pri čemu će do danas ostati

6 Samodoprinos – izdvajanje dijela osobnog dohotka od strane građana radi poboljšanja stanja u školstvu, zdravstvu, kulturi, komunalnoj infrastrukturi itd. O tome žele li građani „samodoprinjati“ pojedinom projektu odlučivalo se putem referenduma.

razapeta između želje da se profilira s jedne strane kao turističko središte, a s druge da obnovi svoju lučku i industrijsku sadržinu.

Od značajnih riječkih sportskih uspjeha valja prije svega istaknuti nogometni klub „Kvarner“ osnovan 1946., a koji od 1953. pod ustaljenim nazivom NK „Rijeka“ također postaje jedan od simbola grada. U poslijeratnom periodu njegovi su najveći uspjesi osvajanje kupa Jugoslavije 1978. i 1979. Riječka sportska scena u to vrijeme bilježi i uspjehe u vaterpolu i plivanju (klub „Primorje“), košarci, atletici i mnogim drugim sportovima i sportskim disciplinama. Također, dugo godina vrlo poznate auto-moto utrke, relevantne i u svjetskim okvirima, održavale su se na lokacijama u blizini Rijeke, tj. na Preluku i Grobniku. (Povijest Rijeke, 1988: 442–444)

Neizvjesne 80-e

I desetljeće između 1970. i 1980. vrijeme je velikih investicija i razvoja. Osjećalo se to i na osobnom standardu Riječana. Početkom 80-ih Rijeka je po broju zaposlenih prema broju stanovnika bila drugi grad u Hrvatskoj, odmah iza Zagreba, a BDP po stanovniku od 5.500 dolara bio je za 53,1 % veći od hrvatskog prosjeka, a o jugoslavenskom prosjeku da ne govorimo. (Povijest Rijeke, 1988: 428–429) No, 80-e su u Jugoslaviji i godine velikih ekonomskih poremećaja, eksplozije dugovanja, trgovinskog deficita, inflacije itd. To je i za Rijeku period velike neizvjesnosti. U to vrijeme sudbina nekih djelatnosti postaje upitna, posebno industrije u kojoj se javlja problem tehnološke dotrajlosti. Također, brodogradnja sve više gubi na snazi kao komparativna prednost Rijeke i riječkoga kraja. Općenito, orijentiranje Rijeke na složene i krupne industrijske djelatnosti poput energetike (elektroprivreda, prerada nafte i ugljena), brodogradnje i metaloprerađivačke industrije koje su činile čak 80 posto ukupne riječke industrije (dok su sve ostale činile 20 posto) bilo je veoma rizično jer su promjenama na svjetskom tržištu te grane vrlo lako mogle izgubiti na svojoj konkurentnosti i profitabilnosti. (Povijest Rijeke, 1988: 423)

Upravo promjene na svjetskom tržištu nafte, njeno poskupljenje 70-ih godina, u svjetlu Izraelsko-arapskog rata te svjetska energetska kriza označit će početak negativnih kretanja i u riječkom gospodarstvu. Kasniji rat i surova tranzicija te negativne procese će samo dovesti do vrhunca.

Ipak, 80-e su i godine kada Rijeka počinje ispisivati novu stranicu (ili čak poglavlje) svog identiteta. Kao svojevrzni kontrapunkt nadolazećem ekonomski tmurnom razdoblju 1982. prvi put je riječkim Korzom prošla organizirana karnevalska povorka. Kasnijih godina

to će se razviti u međunarodno priznati Riječki karneval, čime su Rijeka i primorski kraj dio svoje tradicije odaslali u svijet. Tako će Rijeka, sa svojim karnevalskim povorkama, zakoračiti i u devedesete.

Devedesete – „ča je bilo toga više ni“

Početak 90-ih, demokratske promjene kao i neposredna ratna opasnost vrlo brzo odrazili su se i na život Rijeke i Riječana. Godina 1991. u Rijeci je ponajprije obilježena napetim zbivanjima oko izmještanja, tj. povlačenja 13. riječkog korpusa JNA koji je zauzimao vojarne u Klani, Permanina, na Katarini i Trsatu. Pregovori oko tog povlačenja nisu bili nimalo jednostavni. Tadašnja JNA se nevoljko odrekla riječke luke. O dramatičnosti tadašnjih zbivanja godinama kasnije svjedočit će sam zapovjednik 13. korpusa general Marijan Čad. On će priznati kako je u studenom 1991., nakon pokušaja od strane hrvatskih snaga da zauzmu skladišta oružja u Delnicama, postojalo jasno naređenje tadašnjeg načelnika generalštaba JNA Blagoja Adžića za razaranje Rijeke, tj. svih vitalnih gradskih objekata: rafinerije, termoelektrane, Krčkog mosta, 3. maja, luke itd. Na temelju tog svjedočanstva možemo reći kako je u danim okolnostima velikim dijelom zahvaljujući neposluhu pribranog Slovenca Čada Rijeka pošteđena razaranja, možda vrlo sličnog onom kakvo ju je zadesilo krajem Drugog svjetskog rata.

No, i bez takvih destruktivnih planova Rijeci, njenoj industriji i proizvodnji u ratnim uvjetima „smiješili“ su se crni dani. U to vrijeme promet riječke luke vrlo je brzo pao na 2 milijuna tona što je praktički značilo povratak na razdoblje prije Prvoga svjetskoga rata. (Žic, 2012: 184)

Propada i niz nekada uspješnih poduzeća kao što su *Croatia Line* (bivša *Jugolinija*), Tvornica papira, brojna građevinska poduzeća, a brodogradilišta prepovoljuju svoju djelatnost i započinju dug period tavanja na državnim *jaslama*. Neki autori skloni su, referirajući se na dotično razdoblje, govoriti o svojevrstnom „umirovljenju Rijeke“. (Šišul, 2007: 69) Gubitak unutarnjeg jugoslavenskog tržišta i nemogućnost značajnijeg iskoraka na vanjsko tržište uvjetovali su propadanje proizvodnje. Grad se polako i sigurno deindustrijalizira, napušta koncept teške devetnaestostoljetne industrije, ali bez spremnog zamjenskog koncepta. Posljedice tog razdoblja i tih trendova određuju i današnji život Rijeke.

Stoga je do danas Rijeka postala i ostala uglavnom grad ugostiteljskih objekata i još više trgovačkih centara koji su je, „načičkani“ na periferiji i u predgrađima, stisnuli u svoj obruč. Pritom ti trgovački centri i kafići uglavnom servisiraju potrebe rastuće birokratske (neproizvodne)



Tvornica papira - nakon 180 godina poslovanja ugašena je 2005.

klase koja je zauzela centar grada. Ono pak što se nekada nazivalo „radničkom klasom“ zapravo više ne postoji. No, to naravno nije samo riječki specifikum već puno širi problem i izraz duha i stvarnosti jednog novog vremena koje će uslijediti nakon propasti socijalizma u Istočnoj Europi 1989., ali ne manje i u svjetlu „povlačenja“ socijalne države na Zapadu.

Zaključak

Rijeka, grad u procijepu između blistave prošlosti, ne tako blistave sadašnjosti i neizvjesne budućnosti. Ona i danas, usred drugog desetljeća 21. stoljeća, kao da se nalazi u limbu, ne znajući treba li joj potpuno pročišćenje ili novo „zagađenje“ tj. neka maglovita reindustrijalizacija, pokretanje proizvodnje, premda nitko još ne zna čega i na koji način. Ima li Rijeka snage za još jedan snažni razvojni ekonomski ciklus sličan onom kakve je imala krajem 18., u 19. i drugoj polovici 20. stoljeća, ili je njena sudbina u turističko-marketinškom iskorištavanju bolje prošlosti, čime bi se makar malo lagodnijom učinila i budućnost? Hoće li se Rijeka umjesto nekadašnjeg industrijskog i lučkog grada uspjeti profilirati kao studentski grad i grad kulture? Jesu li rock festivali i bendovi koji su okupirali nekadašnje riječke tvorničke hale samo privremeni podstanari ili nešto što sada već treba prihvatiti kao svršen čin? Ovakav upitni niz mogao bi se nastaviti. Svim tim pitanjima zajedničko je samo to da definitivnih odgovora nema. Niti od strane lokalnih niti od strane državnih (ili pak europskih) elita. U tom spletu pitanja bez odgovora Rijeci možda preostaje još samo čekanje. Možda se, kako je to već i ranije znalo biti, naposljetku ovaj grad pokrene više tuđom nego vlastitom zaslugom.

Summary

Marino Badurina, *Rijeka in the second half of the 20th century: from recovery through rapid development to stagnation*

The city of Rijeka is commonly perceived as a port, a centre of shipbuilding and industry. However, that reputation, despite having been built since the 19th century, was not backed by any definite, particularly strong

guarantees. Ascent which Rijeka had experienced in the latter half of the 20th century seemed nigh unstoppable, but that made it harder to accept the reality of the loss of the above mentioned characteristics. This work is a short survey of the urban renewal of Rijeka after the Second World War, the city's rapid development and economic positioning, as well as the creeping languor and stagnation with the passing of the 20th century.

Literatura

1. Bilandžić, Dušan, 1999. *Hrvatska moderna povijest*, Golden marketing, Zagreb
2. Blažević, Branko, 2012. *Turizam – izvanredna uloga u razvoju nerazvijenoga jadranskog područja*, u: *Rijeka i regija u Titovo doba*, Društvo Josip Broz Tito, Rijeka, str. 72–89.
3. Dukovski, Darko, 2005. *Povijest srednje i jugoistočne Europe 19. i 20. stoljeća*, Alinea, Zagreb
4. Giron, Manon, 2012. Školstvo – temelji za uključivanje u „Europu znanja“, u: *Rijeka i regija u Titovo doba*, Društvo Josip Broz Tito, Rijeka, str. 122–133.
5. Karaman-Aksentijević, Nada 2012. *Gospodarstvo – razvojna obilježja gospodarstva*, u: *Rijeka i regija u Titovo doba*, Društvo Josip Broz Tito, Rijeka, str. 26–35.
6. Matejčić, Radmila, 2013. *Kako čitati grad – Rijeka jučer i danas*, Naklada Kvarner, Novi Vinodolski
7. *Povijest Rijeke*, 1988., Izdavački centar Rijeka i SO Rijeka, Rijeka
8. Šantić, Neven, 2012. *Društveno-politički sustav*, u: *Rijeka i regija u Titovo doba*, Društvo Josip Broz Tito, Rijeka, str. 10–23.
9. Šišul, Nada, 2007. *O razvojnim ciklusima Rijeke*, Sušačka revija, god. XV, Rijeka, str. 67–70.
10. Šišul, Nada, 2012. *Brodogradnja – vodeća brodograđevna središta*, u: *Rijeka i regija u Titovo doba*, Društvo Josip Broz Tito, Rijeka, str. 36–43.
11. Žic, Igor, 2010. *Kratka povijest grada Rijeke*, Adamić, Rijeka

Internetski izvori

1. *Slovinci obaraju rekorde: Luka Kopar ima dvostruko veći promet od Rijeke*, Novi list, 5.I.2014. <http://www.novolist.hr/Vijesti/Gospodarstvo/Slovinci-obaraju-rekorde-Luka-Kopar-ima-dvostruko-veci-promet-od-Rijeke> (10.9.2014.)
2. *Čovjek čiji je neposluh spasio Rijeku*, Novosti, 14.V.2010., br. 543. <http://www.novosti.com/2010/05/covjek-ciji-je-neposluh-spasio-rijeku/> (20.9.2014.)