

**U prigodi 70. obljetnice povezivanja  
gradova Rijeke i Sušaka  
O MOGUĆIM IZVORIŠTIMA PROJEKTA  
IZGRADNJE RIJEČKOG "TROMOSTOVLJA"**

On the Occasion of the 70th Anniversary of the  
Cities of Sušak and Rijeka Union

ON THE POSSIBLE ORIGINS OF THE PROJECT FOR  
THE CONSTRUCTION OF RIJEKA TRIPLE BRIDGE

**Srđan Škunca\***

**Sažetak**

*Svega godinu dana po oslobođenju Rijeke i Sušaka i uklanjaju granice između dotad autonomno razvijanih gradova, u listopadu 1946. godine dovršeno je njihovo fizičko povezivanje novim mostovima. Po opsegu izgradnje, koji je obuhvatio izvedbu cestovnog mosta, od njega odijeljenoga pješačkog mosta-trga, te nasipavanjem i natkrivanjem Mrtvoga kanala, nastao je posve nov urbani prostor ikoničkih osobina. Iako izvedeno u uvjetima skromnih tehničko-tehnoloških mogućnosti i izrazito suženim izborom materijala, riječko "tromostovlje" pripada samom vrhu poslijeratnih realizacija javnih prostora na području Hrvatske i tadašnje SFR Jugoslavije. Istraživanja nastanka opisanog kompleksa ukazuju da je projekt nastao kao dio urbanističkog rješenja povezivanja Rijeke i Sušaka korištenjem Delte kao pješačke zone mješovite namjene, ali se mogu prepoznati i utjecaji ranijih planova i studija, poput Generalnoga regulacijskog plana grada Sušaka iz 1940, studije Zdenka Kolacija iz 1941, kao i studije Delte talijanskih okupacijskih vlasti iz 1942. godine.*

**Ključne riječi:** Rijeka, Sušak, cestovni most, pješački most, Mrtvi kanal, Delta

---

\* Grad Rijeka, Titov trg 3, Rijeka  
E-mail: srdjan.skunca@rijeka.hr

### Abstract

*In October 1946., just a year after the liberation of Rijeka and Sušak and the removal of the border between these two separately developed towns, construction of new bridges designated their physical integration. Constructing the detached road bridge and the pedestrian bridge-square as well as shortening the Mrtvi kanal channel bed by filling and bridging it, a new urban space of iconic characteristics arose. Although performed with very scarce technical and technological potentials as well as a very reduced choice of construction materials, Rijeka Triple Bridge represents one of the top public spaces realised in socialistic Croatia and Yugoslavia in the early postwar period. Researches of the genesis of the Project design show it was part and the result of urban development design conceived to integrate the towns of Rijeka and Sušak using Delta area as a new pedestrian mixed-use zone. But it is important to underline the influence of some earlier documents and studies like the Master plan of the town of Sušak, approved in 1940, the urban design of the Delta area, studies by the architect Zdenko Kolacio in 1941, as well as the Project of the urban arrangement of the Delta area made by Italian architects in 1942. at the request of the Italian occupation administration.*

**Key words:** *Rijeka, Sušak, road bridge, pedestrian bridge, Mrtvi kanal, Delta*

## 1. Uvod

Kada je 22. listopada 1946. godine upriličena "svečana predaja prometu mostova preko Rječine" [1], na kojoj su se okupili predstavnici saveznih, republičkih i gradskih vlasti Vojne uprave zone "B" Julijske Krajine, sindikata i desetak tisuća građana, tim je činom okončan kratak, ali slojevit, i do danas dojmljiv proces jer unatoč neriješenom državno-pravnom položaju Rijeke, tadašnje političke elite šalju posve jasnu poruku o stvarnoj pripadnosti grada. Poruka je izražena upečatljivim graditeljskim zahvatom funkcionalne, urbane i estetske vrijednosti, čime se nova vlast legitimira sposobnom i dostojnom upravljanja složenom urbanom cjelinom Rijeka-Sušak.

Iako sve tri nove konstrukcije povezuju Rijeku i Sušak, samo prva dva mosta udovoljavaju stvarnim komunikacijskim potrebama dviju gradskih cjelina, a treći zahvat omogućava dodatnu komunikaciju prema tadašnjim lučkim površinama Delte. Zbog karaktera svojevrsne slijepe komunikacije koja će potrajati sve do kasnih 60-ih godina, te okolnosti da je konstrukcija premoštenja Mrtvog kanala izvedena u skromnim dimenzijama i samo s jednim licem, u prostornom, konstruktivnom i funkcionalnom pogledu taj će zahvat trajno ostati u sjeni cestovnog i pješačkog mosta.

## 2. Tijek pripreme za izgradnju

Opisani kompleks, kojemu je prethodilo uklanjanje pograničnih građevina i srušenog mosta, izgrađen je u vrlo kratkom razdoblju od nepunih osam mjeseci (od veljače do listopada 1946.), a brojne poteškoće su proizašle iz oskudice materijala, građevinskih strojeva i opreme te radne snage. U organizacijskom, a djelomično i tehničkom pogledu, realizacijom projekta upravlja Odbor za gradnju mosta i pješačkog prelaza preko Rječine, čiji rad možemo pratiti u sačuvanim zapisnicima u razdoblju od osnutka u siječnju do rujna 1946. godine [2]. Odbor čine predstavnici *Vojne uprave* (potpukovnik Mirko Lenac i poručnik Zdenko Kukoč), *Građevinskog odjela Okružnoga narodnog odbora Hrvatskog primorja* (ing. Mirko Premužić), *Odjela tehničkih radova Gradskog NO-a Rijeka* (inženjeri Davor Schwalba, Emil Kuchich, Zdenko Kolacio, Ervin Matzner i Yvone Clerici), *Okružnoga državnoga građevnog poduzeća* (Krsto Šojat i ing. Maks Peč), *Gradskoga građevnog poduzeća* (ing. Milan Schwalba), *Zemaljskoga građevnog poduzeća* (ing. Makso Pahor / ing. Ivan Vidulić), te prema potrebi i predstavnici *Gradske fronte Sušak* (Vilim Ružić / Janja Mittel), *Gradske fronte Rijeka* (Zvonko Petrinović) te *Sindikata Sušak* (Anđelka Bijelić). Zapisnici sjednica Odbora, koje su se održavale tjedno, vjerno odražavaju potrebe i poteškoće, ali i tehničko-tehnološki, organizacijski i graditeljski napredak koji se od početka travnja 1946. prate u kategorijama: *Kolni most preko Rječine* (ili samo Kolni most), *Pješački prelaz* odnosno *Pješački most*, *Mrtvi kanal* i *Uređenje okoliša*.

Iz raspoloživih je izvora nedvojbeno kako je Zemaljski građevno-projektzni zavod Hrvatske (iz Zagreba) do siječnja 1946. pripremio rješenje povezivanja Rijeke i Sušaka (Slike 7 i 8) pod nazivom *Projekt Sušak – Rijeka*, (oznaka projekta R 91), koji je izložen u Rijeci u dva koraka.

Na sjednici održanoj 24. siječnja 1946. predstavnicima *Vojne uprave* (Mirku Lencu i Zdenku Kukoču), *Ministarstva građevina NR Hrvatske* (Krunoslavu Tonkoviću i Vladimiru Leskovcu), *Okružnoga NO-a Hrvatskog primorja* (Ljubi Marušiću, Mirku Premužiću i Mladenu Tomiću), *Gradskog NO-a Sušak* (Luji Racu), *Gradskog NO-a Rijeka* (Davoru Schwalbi, Emilu Kuchichu, Zdenku Kolaciju i Ervinu Matzneru), *Zemaljskoga građevnog poduzeća* iz Zagreba (Nenadu Petroviću i Ivanu Grbcu) i *Okružnoga građevnog poduzeća Sušak* (Krsti Šojatu), ing. Tonković je izložio samo projekt novoga cestovnog mosta preko Rječine sa svijetlim otvorom od 23 metra radi hidrauličkih potreba, kao konstrukcijsko rješenje koje omogućava kasnija proširenja, a umanjuje troškova temeljenja i prilagodbu nagiba nivelete mosta urbanističkim zahtjevima. Izgradnja mosta stoji 4,5 mil. tadašnjih dinara, a uređenje okoliša zahtijeva još "*nekoliko milijuna*" [3]. Na kraju izlaganja utvrđene su preporuke za izradu glavnoga ("*detaljnog*")

projekta mosta, među kojima su posebno indikativne one kojima ing. Schwalba, načelnik Odjela tehničkih radova GNO-a Rijeka, traži da se *"obalni zid više mosta na riječkoj strani izvede odmah tako da se može upotrebiti kao upornjak kod proširivanja mosta na bar 30 m"* te da se most izvede *"simetrično sa svim nosačima na jednakim razmacima kako se ne bi onemogućilo eventualno proširenje mosta na nizvodnoj strani"*. Posljednja preporuka, tj. *"da se već kod sadašnjeg rasporeda nosača uzme u obzir eventualno daljnje proširenje mosta, najprije na 30, a onda na 40 m, kako je to predviđeno u skici regulatornog plana"* [3], ostaje nejasna jer se može povezati s pješačkim mostom koji nije bio temom izlaganja.

Dan kasnije, 25. siječnja, održava se konferencija usredotočena tek na analizu projekta pješačkog mosta, pa su prisutni samo predstavnici *Građevnog odjela Okružnog NO-a Sušak* (Mirko Premužić i Mladen Tomić), *Ministarstva građevina NR Hrvatske* (Juraj Šiprak i Boško Rašica), *Gradskog NO-a Rijeka* (Davor Schwalba, Emil Kuchich, Zdenko Kolacio, Ervin Matzner i Bruno Angheben) i *Gradskog NO-a Sušak* (Luj Rac) [4]. Konferencija je okončana donošenjem nekoliko važnih zaključaka, koje iznosim prema temama (citati zaključaka istaknuti su kurzivom):

A/ o projektu mostova:

- niveleta pješačkog mosta mora biti u *visini nogostupa uz Rječinu na sušačkoj strani*
- *konstrukcija kolnog mosta ima se zadržati tako da se ne isključi mogućnost eventualnog proširenja u budućnosti*
- istovremeno treba izvesti i sve radove uređenja okoliša.

B/ o urbanističkom rješenju:

- zbog dobrog građevinskog stanja ne prihvaća se rušenje uglovnica bloka prema Ul. žrtava fašizma i Školjiću. Stoga treba... *naći drugo rješenje kojim bi se omogućilo ... promet između novog mosta i Via Roma.*
- *posljedično, potrebno je omogućiti što bolju prometnu vezu mosta s ulicama uz zgradu na trgu Oberdan, tj. na Školjiću.*

C/ o organizaciji projektiranja:

- konačne planove i projekte treba podnijeti Gradskom NO-u Rijeka, Okružnom NO-u Hrvatsko primorje i Gradskom NO-u Sušak na uvid i odobrenje. Međutim, najprije treba dovršiti projekt cestovnog mosta kako bi započela izgradnja temelja, a potom i pješačkog mosta.

Postupak izlaganja i zaključci sjednica otkrivaju da jedinstveni projekt ipak nema (makar u početku) jedinstvenog nositelja izvedbe. Naime, nakon izlaganja projekta, poručnik Kukoč traži da se zapisnički utvrdi kako je Vojna uprava voljna pokriti troškove izgradnje mosta, ali ne i uređenja okoliša, za koje radove bi trebalo *"angažirati široke slojeve, dakle rad na dobrovoljnoj bazi"*, te u tom smislu od Ministarstva građevina traži iskaz radova koji su *"uvjetno nužni u vezi s izgradnjom mosta"* i troškove njihove

izvedbe koje bi pokrila Vojna uprava[3]. Na istoj sjednici, Kukoč dodjeljuje izgradnju mosta Okružnome građevnom poduzeću, o čemu se Vojna uprava obvezuje i pismeno očitovati. Iako će krajem svibnja Primorski vjesnik, između ostaloga, izvijestiti građanstvo kako izgradnju mostova "*financira Vojna uprava*" [5], zapisnici sjednica Odbora pokazuju da predstavnici Vojne uprave rješavaju sve potrebno za izgradnju cestovnog mosta, povremeno obećavaju pomoć u natkrivanju Mrtvoga kanala, ali nikada ne sudjeluju u raspravama o izgradnji pješačkog mosta! Po svemu sudeći, izgradnja pješačkog mosta i natkrivanje Mrtvoga kanala s pratećim radovima, ako ne u financijskom ali svakako u organizacijskom smislu, bila je prepuštena drugim dionicima, ponajprije Ministarstvu građevina NR Hrvatske, te gradskim NO-ima Rijeke i Sušaka.

### 3. Plan i projekt izgradnje mostova i moguća izvorišta

Tijekom izlaganja projekta cestovnog mosta, na sjednici održanoj 24. siječnja, Davor Schwalba pojašnjava kako su "*i sa strane O.T.R. Rijeka studirani razni projekti, te smatra na osnovi toga da će projekti Ministarstva građevina odgovarati*" [3]. Ulogu gradskih stručnih službi naglašava i već spomenuti napis Primorskog vjesnika, navodeći da je "generalni projekt" izgradnje mostova izrađen u projektном zavodu Ministarstva građevina NR Hrvatske "*u sporazumu sa Gradjevnim odjelom Primorsko-Goranskog Okružnog Narodnog odbora, te Odjelom Tehničkih radova Gradskog NO-a Rijeka i Gradjevinskim otdjelom Gradskog NO-a Sušak*" [5]. Svojevrsnu sintezu prethodnih navoda donosi Izvještaj o rješavanju problema spajanja Rijeke i Sušaka s nadnevkom 10. V. 1946, koji je za potrebe Vojne uprave JA pripremio Odjel Tehničkih radova Gradskog NO-a Rijeka (odnosno, prema sačuvanom autografu, Zdenko Kolacio) [6]. U izvještaju se ne spominje niti jedan problem izgradnje, ali se iznosi aktualno urbanističko i programsko razmišljanje o načinu spajanja Rijeke i Sušaka navodeći: "*Do spomenutih zaključaka došlo se studijem sušačke i riječke regulacione osnove, osim toga isti su rezultati održanih sastanaka sa stručnjacima Ministarstva građevina iz Zagreba, a u vezi s izgradnjom mosta preko Riječine i ...željezničkog vijadukta na pruži Rijeka-Sušak*" [6]. Navođenje željezničkog vijadukta, građevine koju Odbor nije ni razmatrao, nedvojbeno upućuje na zaseban okvir djelovanja u kojem su inženjeri Odjela Tehničkih radova temeljito razmatrali mogućnosti povezivanja Rijeke i Sušaka, te došli do rješenja za koje je Zemaljski građevno-projektни завод razradio projekt, premašujući njime utilitarna očekivanja Vojne uprave. Na to upućuje i novinska objava iz siječnja 1946, o izgradnji jednog mosta u dvije faze: "*Nakon demontiranja mosta izvesti će se odmah nova spona Rijeke i Sušaka, ali ne tako da pruža sliku mosta, već neprimjetljivu vezu...obala Rječine. Ta će veza biti s vremenom*

proširena od 15 metara - koliko će iznositi početno pokrivanje, na 30 - 35 metara tako da će čitavi prostor obih strana činiti jednu cjelinu" [7].

Ipak, neovisno o navedenom, nužno je razmotriti na koji se to način "studirala" riječka i sušačka regulacijska osnova.

### **3.1. Riječka regulacijska osnova**

Predratni generalni plan Rijeke, tzv. Zeleni plan / Piano verde iz 1938. godine trebao je svojim rješenjima odraziti novu prostornu stvarnost grada, nastalu temeljem Rimskog ugovora, kojim je 1924. potvrđena pripadnost Rijeke Kraljevini Italiji. Budući da je granica između dviju država neopozivo utvrđena sredinom Rječine i zapadnom obalom Mrtvoga kanala, plan ne predviđa izmjenu prostornih odnosa.



**Slika 1.** Regulacija dijela područja od Grivice do Fiumare u Regulacijskom planu arh. Paola Grassija iz 1904. godine [8]

Najveći doprinos u osmišljavanju povezivanja Rijeke i Sušaka su u tim poslijeratnim okolnostima mogli dati Bruno Angheben, Pietro Bacci i Yvone Clerici. S kontinuitetom rada u gradskim stručnim službama, u Arhitektonskom odsjeku Odjela tehničkih radova Gradskog NO-a Rijeka, Bacci djeluje u pododsjeku za zgradarstvo, a Angheben je imenovan šefom pododsjeka za regulaciju, koji vodi sve do odlaska iz Rijeke početkom travnja 1946. godine [9]. O bogatom iskustvu govori i podatak da su Angheben i Bacci, kao projektanti zgrade osnovne škole izgrađene ranih tridesetih u Via Daniele Manin (današnja OŠ "Nikola Tesla"), izravno provodili Regulacijski plan grada Rijeke arhitekta Paola Grassija iz 1904. (Slika 1).

### 3.2. Sušačka regulacijska osnova

Generalni regulacijski plan grada Sušaka (u daljnjem tekstu: GRPG Sušaka), na snazi od siječnja 1940, teži stvaranju cjelovitog gradskoga prostora, koncepcijski, funkcionalno i na razini urbanih formi. Sve su kvalitete, ali i dvojbe tog plana, izuzetno dobro poznavali arhitekti Zdenko Kolacio i Mirko Premužić jer su upravo oni izravno sudjelovali u njegovoj razradi tijekom dvogodišnjeg boravka Vladimira Jamnickog u Sušaku, od travnja 1937. do travnja 1939. godine [10:154]. Ne čudi stoga da je po dolasku u Odjel tehničkih radova NO-a Rijeka 10. svibnja 1945. Zdenko Kolacio raspoređen na mjesto referenta Arhitektonskog odsjeka (mjesto voditelja, prema tadašnjem ustroju Odjela), a uz postojeću dužnost, već u rujnu 1945, postaje i šefom pododsjeka za zgradarstvo, koji će voditi do reorganizacije Odjela u ožujku 1947, kad je raspoređen u odsjek za planiranje [9].



**Slika 2.** Regulacija središta Sušaka u Generalnome regulacionom planu grada Sušaka [11:10-11]

U GRPG Sušaka je područje Sjeverne Delte planirano za razvoj novih gradskih sadržaja, gradske tržnice duž zapadne obale Rječine, te novoga gradskog bloka južno od nje. Ovi se sadržaji mostovima povezuju s povijesnim gradskim središtem, ali i novoplaniranom zonom prometnih terminala i pošte na Brajdici (Slika 2). Novim težištem obalnog dijela Sušaka i graničnim mostom, očito se željelo Jelačićev trg učiniti rubnim prostorom.

### **3.3. Ratne studije Zdenka Kolacija, lipanj 1941.**

Na samom početku Drugoga svjetskog rata Kraljevina Italija anektira Sušak stvarajući novu prostornu poziciju dotad odijeljenih gradova. Stoga potpuno iznenađuju skice (izrađene na tzv. *skicn* papiru, datirane, nepotpisane) i planovi (iscrtani na paus papiru, potpisani i datirani) u kojima Zdenko Kolacio već početkom lipnja 1941. promišlja o mogućnosti uređenja Delte kao središnjeg prostora Rijeke i Sušaka [12].

Rješenje Delte iz GRPG Sušaka, Kolacio uzima kao polazište, a istraživanje urbanih formi dovodi do posve neočekivanih rješenja. Središnje mjesto nove urbane matrice Kolacio prepoznaje u površini trga kojim povezuje Rijeku i Sušak, a koji svojim formatom negira vodene površine i uspostavlja novo mjerilo prostora. U jednoj inačici (Slika 3) novi gradski trg položen je preko Mrtvoga kanala i Rječine od Školjića do Ulice žrtava fašizma i od bloka Hrvatske štedionice (istočno od hotela "Kontinental") do novog bloka uvučenoga u odnosu na postojeći uz Fiumaru. U drugoj inačici (Slika 4) novi trg je zamišljen kao prostor jasne kružne tipologije, a njegovu centripetalnu prometno-prometnu ulogu Kolacio naglašava novim polukružnim strukturama na Školjiću i u zoni današnjeg spoja s ulicama Račkoga i Ružičevom te podupire bulevarima, koje razvija na površinama natkrivenih vodnih lica Mrtvoga kanala i Rječine (čak i na uzvodnoj strani trga) do novoplanirane osi Jelačićev trg – Cindrićeva ulica. Duž novih bulevara na sjevernoj Delti, Kolacio planira kompaktne urbane forme, gradske blokove u rasteru postojećih s obje obale, i u takvom rasteru uspostavlja kontinuiranu, cjelovitu uličnu / prometnu mrežu, neograničenu mjestima premoštenja.

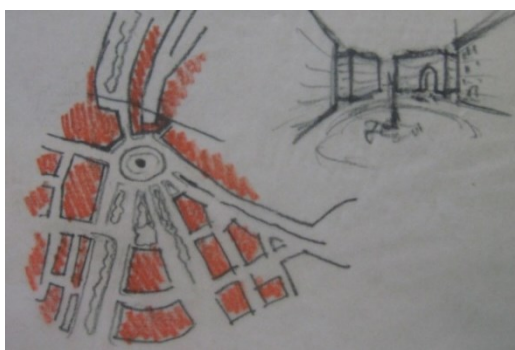
Iako su kompaktnim urbanim formama u GRPG Sušaka rješavani brojni prostori, Kolaciova rješenja ipak otvaraju dodatna pitanja. Smjelost natkrivanja vodenih površina nadilazi usporedbu s bilo kojim zahvatom tijekom razvoja grada i neodoljivo upućuje na slične zahvate provedene, primjerice, u Genovi ranih 30-ih, natkrivanjem korita bujice Bisagno u dužini od preko 1300 metara i uređenjem novoga gradskog bulevara od željezničke postaje do mora. Zbog izrazito kratkog vremenskog odmaka od donošenja GRPG Sušaka se može pretpostaviti kako je Kolacio želio istražiti strukturiranje novoga obalnoga gradskog središta jedinstvenoga grada i u svijetlu primjedaba iskazanih na prijedlog GRPG o izgradnji glavnoga gradskog središta Sušaka na širem području igrališta "Orijent" [13:68]. Na bavljenje ovom temom upućuje i promišljanje nove komunikacije na osi Jelačićev trg – Cindrićeva ulica, kojom su sadržaji planirani na Brajdici lako dostupni i s riječke strane, a daljnje povezivanje sugerira se i novom strukturom ispod navedene komunikacije. Ostaje, ipak, upitno koliko su Kolaciovi monumentalni blokovi sjevernog pročelja novoga gradskog trga,



a posebno detalj perforiranja jednoga od njih (Slika 4) refleks arhitekture talijanskog racionalizma i suvremene urbanističke prakse rekonstrukcije i izgradnje pojedinih gradskih središta, a u kojoj su mjeri ishod isključivo vlastitih prostornih studija.



**Slika 3.** Situacija, prema GRP-u grada Sušaka (lijevo) te inačica povezivanja Rijeke i Sušaka zajedničkim trgom (desno) [12]



**Slika 4.** Inačica povezivanja trgom i bulevarima (lijevo) i kompaktnim sjevernim pročeljem novoga trga i njegovom vizualizacijom (desno) [12]

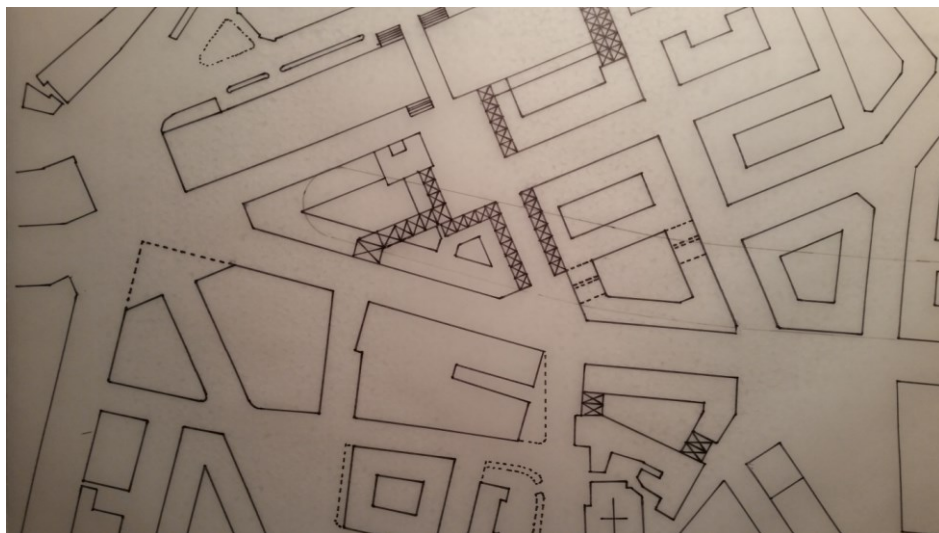
### **3.4. Ratne studije okupacijskih vlasti, razdoblje 1941. - 1943.**

U prilogu već spomenutog Izvještaja, Odjel Tehničkih radova Gradskog NO-a Rijeka dostavlja Vojnoj upravi grafiku *Progetto di massima di un piano d'unione tra Fiume e Sussa* (u daljnjem tekstu: Projekt) u mjerilu 1:1000, za koji navodi kako su ga izradili talijanski stručnjaci za vrijeme okupacije Sušaka 1941. - 1943 [6].

Riječ je, međutim, o studiji koja je izrađena najkasnije početkom 1942. godine, a takav zaključak izvodim iz prepiske vođene tijekom prve polovine

1942. između Ministarstva javnih radova (Ministero dei Lavori Publici) i Riječke prefekture, koja, uz ostale, traži državna sredstva i za projekt "*Copertura del fiume Eneo tra Fiume e Sussa*" [14]. Naslov projekta ne treba zbunjivati: pojmovno nasljeđe poima Mrtvi kanal izvornim tokom Rječine – Enea [15:346]. Za spomenuti projekt navodi se kako je "*Per tale copertura è stato presentato dall' Ufficio del genio Civile di Fiume il progetto di massima e quello esecutivo di un primo stralcio per ili tratto in corrispondenza dell'esistente ponte in ferro...*" [14], tj. "Za to prekrivanje predložen je ... plan uređenja kao i izvedbeni projekt prvog zahvata na potezu postojećega željeznog mosta...".

Zasad nepoznati autori Projekta osmislili su vrlo slojevito rješenje povezivanja Rijeke i Sušaka. Natkrivanjem Mrtvog kanala duž Fiumare, a do Kazališta, u gradskom se središtu Rječina ističe kao jedina vodena os. Duž natkrivenog korita Mrtvog kanala i zapadne obale Rječine razvijaju se nova ulična pročelja gradskih blokova, koji dimenzijama i pravilnim rasterom pravilnih geometrijskih oblika, odgovaraju zatečenim blokovskim strukturama i rasterima Rijeke i Sušaka.



**Slika 6.** Projekt povezivanja Rijeke i Sušaka, detalj - precrt [6]

Središnje mjesto u novoplaniranoj urbanoj matrici ima kompaktna cestovno-pješačka površina – trg, koja povezuje Rijeku i Sušak na mjestu tadašnjeg mosta. Pravokutna forma nad koritom Rječine položena je tako da se u njezinu geometrijskom središtu susreću "sušačke" osi Strossmayerove ulice i trsatskih stuba, ali i novoplanirane "riječke" dijagonale perforiranog bloka između Ulice žrtava fašizma i Školjića, (čiji je kut prema Rječini

odsječen tako da zapadno pročelje trga bude protuteža istočnome, koje čini pročelje tadašnje Hrvatske štedionice) te ulice na Školjiću i Vrhu Delte, na kojemu se uspostavljanjem bloka trokutne osnove uspostavlja svojevrsna protuteža bloku hotela Kontinental. Neki detalji projekta upućuju na dobro poznavanje i razumijevanje GRPG Sušaka. Tako je u dijelu blokova na Sjevernoj Delti predviđena izvedba trijemova, čestog motiva korištenoga u planiranju gradskih trgova, ali i tržnica iz doba talijanskog racionalizma! Ipak, u već spomenutom Izvještaju, Kolacio će blokove ocijeniti zastarjelim i nehigijenskim načinom planiranja [6].

Nova mreža uspostavlja promišljene komunikacije između bitnih mjesta s riječke strane (Jelačićeva trga i Šporerove ulice), sistematizirana ranih 30-ih godina, te sušačke strane, prema kojoj se predviđa i gradnja manjega pješačkog mosta u osi današnje Ulice R. Šupića, ali i izvedba glavne cestovne veze položene po osi Jelačićev trg – Podhumskih žrtava te Zajčeva ulica – Cindrićeva ulica (približno), čime se ta posljednja podudara s trasom iz regulacijskog plana Sušaka.

### **3.5. Sušak-Rijeka, Predio Delta, Skica, 1946.**

Kao sastavni dio projekta povezivanja Sušaka i Rijeke, Zemaljski građevno-projektni zavod Hrvatske izradio je početkom 1946. godine u mjerilu 1:5000 urbanističko rješenje Delte s rubnim područjima (oznaka R91/2), nazvano *Sušak-Rijeka, Predio Delta, Skica* (u daljnjem tekstu: *Skica*) [6]. Prostorno rješenje, čvrsto zasnovano na tradiciji moderne, onemogućuje jednostavne usporedbe s opisanima. Već samim posezanjem za cjelokupnom površinom Delte, na kojoj se negira lučka funkcija, što je potpuna novost, te lociranjem raznovrsnih sadržaja (koji nisu opisani, ali se tipologijom građevina sugeriraju), uključujući i sportske površine i građevine, autori Skice integraciju temelje na ideji funkcijskog prostora jedinstvenoga za oba grada. Nove su forme, neopterećene mjerilom i rasterom naslijeđenih, smještene u zelenom ambijentu između riječnih i morskih obala, ili su, čak postojeće strukture duž obale Rječine dijelom uklonjene radi otvaranja slobodnih vizura u dubinu kanjona (Slika 7).

Napuštanje čvrste urbane matrice te prometnica zamišljena kao nastavak Zajčeve ulice na liniji željezničkog kolosijeka preko Delte i dijela Brajdice (što će se realizirati tek početkom 21. st.) bitne su novine novog prijedloga, dok je komunikacija na potezu Jelačićev trg – Podhumskih žrtava razmatrana i prostorno artikulirana i u ranijim studijama, a potpuno uklanjanje bloka između Ulice žrtava fašizma i Školjića na tragu je ideja djelomičnog uklanjanja koje su razmatrali i Kolacio i talijanski autori.



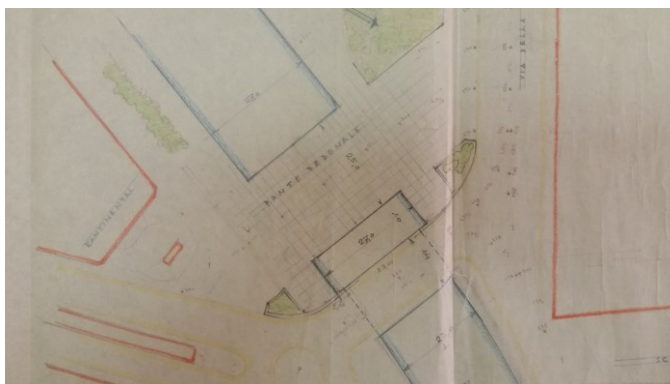
**Slika 7.** Prostorno rješenje povezivanja Rijeke i Sušaka i uređenja Delte, 1946. [6]

Najizravnije povezivanje Rijeke i Sušaka, za razliku od prethodno razmatranih primjera, Skica rješava s dva mosta od kojih je sjeverniji u funkciji cestovnog prometa, a južni, višestruko veći, zamišljen kao dio sustava javnih pješačkih površina. Novi pristup, međutim, zadržava vodna lica i Rječine i Mrtvog kanala, pri čemu se od zadnjega natkriva samo dionica u zoni raskrižja Ulice žrtava fašizma i Fiumare (što je gotovo identično jednoj od Kolaciovih inačica), i to iz funkcionalnih razloga, tj. povećanja pješačke površine u nastavku pješačkog mosta te pristupa Vrh u Delte iz Ul. žrtava fašizma. Zanimari li se tipologijska podjela, u formatu planiranih prostora Skica nema posebnih poveznica s rješenjem talijanskih autora, a pokazuje veliku bliskost Kolaciovom razmišljanju iz 1941. godine. Ipak, zbog već opisane temeljne razlike u pristupu, i od njega se bitno udaljava u svima drugim komponentama urbanističkog rješenja.

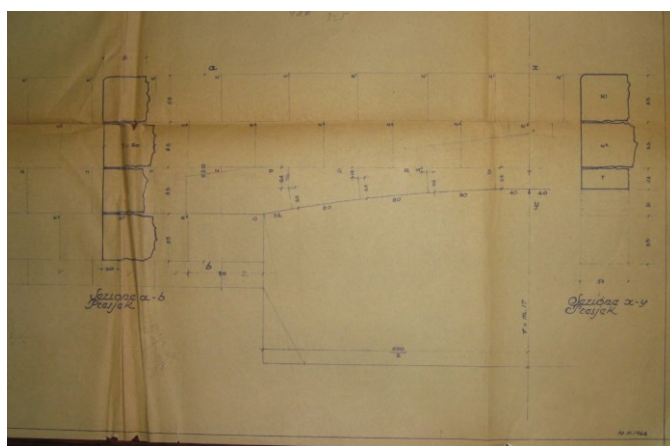
### **3.6. Projekt cestovnog i pješačkog mosta, 1946.**

Već spomenuti projekt Zemaljskoga građevno-projektne zavoda sadrži i prilog *Regulacija trga – Predio mosta*, oznake R 91/3 (u daljnjem tekstu: Regulacija) [16]. Izrađena u mjerilu 1:500, Regulacija utvrđuje dimenzijska obilježja svih zahvata, a kako se to vidi iz datacije projekata i sačuvanih zapisnika, dio njih razrađivao se u razdoblju siječanj – travanj 1946, suradnjom projektanata Zavoda i djelatnika Odjela tehničkih radova, posebno Zdenka Kolacija. Iz ovjere projektnih podloga [16] se vidi da je Kolacio, kao predstavnik Odjela, izravno uključen u određivanje nivelacije ulica s obje strane cestovnog mosta, oblikovanje detalja opločenja, ograda, uređenje zelenih otoka i drugih elemenata estetike mostova.

Regulacijom je predviđena izgradnja cestovnog mosta raspona 23 metra i širine 14 metara, izvedba kružnog toka na sušačkoj strani, izgradnja novoga obalnog zida sjeverno od cestovnog mosta i smanjenje širine korita Rječine na 23 metra, izgradnja pješačkog mosta širine 25 m i dužine 27 metara, od cestovnog mosta udaljenoga 10 metara, nasipavanje Mrtvog kanala u dužini od oko 35 metara, s izvedbom nove svodne konstrukcije nad zonom ušća potoka iz Vodovodne ulice [17:37], premještanje kapelice svetog Ivana na nasutu površinu Mrtvoga kanala, izvedba više zelenih otoka na površini pješačkog mosta, odnosno površini dobivenoj nasipavanjem Mrtvoga kanala kao i "nekih objekata" [5] te promjena nivelete dijela Fiumare u zoni pristupa cestovnom mostu, uključujući i prilagodbu trase tramvajske pruge (Slike od 8 do 10).



**Slika 8.** Projekt novih mostova, Rijeka-Sušak, ožujak 1946. [16]



**Slika 9.** Projekt zasipanja Mrtvoga kanala – detalj oblaganja lica mosta kamenim blokovima [18]



## 4. Zaključak

Izgradnja riječkog tromostovlja je izravan plod nastojanja nove poslijeratne državne vlasti za fizičkom integracijom Sušaka i Rijeke u jedinstven grad. Iako je riječ o funkcionalno zaokruženoj cjelini, istraživanja pokazuju kako je riječ o zahvatu koji je jedno od uporišta urbanističke koncepcije koja 1946. prepoznaje cjelinu prostora Delte u funkciji povezivanja Rijeke i Sušaka. Osnove takvog pristupa mogu se prepoznati već u GRPG Sušaka, donesenoga 1940. godine, a u daleko izraženijoj mjeri u dvjema studijama koje su otkrivene tijekom ovog istraživanja, i to studiji Zdenka Kolacija, iz lipnja 1941. te talijanskih autora iz 1942. godine. Iako je njihov prostorni obuhvat područja Delte bitno manji, u objema studijama predstavlja jedno od glavnih žarišta interesa istraživanje rješenja povezivanja Rijeke i Sušaka na širem području tadašnjega graničnog mosta.

Analize tijeka planiranja i projektiranja šireg područja "tromostovlja" upućuju na zaključak kako su navedene studije morale biti predmetom interesa stručnjaka Odjela tehničkih radova NO-a Rijeka uključenih u rješavanje zadatka povezivanja Rijeke i Sušaka na mjestu srušenoga graničnog mosta, ali i stručnjaka Zemaljskoga građevno-projektnog zavoda tijekom projektiranja. S obzirom na obvezu međusobne suradnje, u razvoju projekta Zemaljskog zavoda prepoznatljivi su utjecaji Zdenka Kolacija. Naime, iako se po morfologiji i prometnoj podjeli izvorno rješenje razlikuje od Kolaciove studije iz 1941. godine, na njezin utjecaj upućuju zahtjevi Odjela za izgradnjom pojedinih konstruktivnih sklopova na način koji će omogućiti daljnje širenje mostova uzvodno i nizvodno, a koji su dijelom i ostvareni proširenjem pješačkog mosta tijekom gradnje.

## Literatura

- [1] xxx. 23.10.1946. *Završeno je djelo spajanja Rijeke i Sušaka*, Primorski vjesnik.
- [2] *Zapisnici Sjednica odbora u razdoblju od 24. 1.- 10. 9 1946.* DARI. JU 212. K 84.
- [3] *Zapisnik sjednice održane dne 24. I. 1946.* DARI. JU 212. K 84.
- [4] *Zapisnik Konferencije održane u Okružnom Narodnom odboru Gradjevni Odjel Primorsko Goranski u Sušaku, dne 25. januara 1946. u pogledu rješenja mosta i pješačkog prelaza Sušak - Rijeka.* DARI. JU 212. K 84.
- [5] xxx. 31.5.1946. *Svijesno radništvo i narodna vlast rade na spajanju Sušaka i Rijeke.* Primorski vjesnik.
- [6] *Izveštaj o rješavanju problema spajanja Rijeke i Sušaka.* DAR. JU 212. K 41.
- [7] xxx. 13.1.1946. *Radnici Rijeke i Sušaka zajednički dobrovoljno rade na spajanju oba grada*, Primorski vjesnik.
- [8] DAR JU 51. Mapa 2.
- [9] *Organizacija Odjela tehničkih radova.* DARI JU 212. K 32.

- [10] Mlinar, I. *Prolegomena za opus arhitekta i urbanista Velimira Jamnickog*. 2001. Prostor broj 9. 149-161. Zagreb.
- [11] xxx. *Moderna arhitektura Rijeke*. 1996. Moderna galerija Rijeka. Rijeka.
- [12] DAR JU 48-K 61a
- [13] Lozzi Barković, J. 2015. *Međuratna arhitektura Rijeke i Sušaka*. Adamić. Rijeka.
- [14] *Dopis Ministarstva javnih radova od 25. travnja 1942. upućen Prefektu Rijeke i Okružnom inspektorju javnih radova u Trstu*. DARI JU6. K 319.
- [15] xxx. 1953. *Rijeka*. Zbornik. Matica hrvatska. Zagreb.
- [16] DAR JU 51. K 110.
- [17] Stražičić, N. 1999. *Riječki izvori i vodotoci*. Izdavački centar Rijeka. Rijeka.
- [18] DAR JU 212. K 87.
- [19] xxxx. 12. 7. 1946. *Radovi na izgradnji mostova preko Rječine ulaze u završnu fazu*. Primorski vjesnik.
- [20] xxx. 29. 9. 1946. *Pred skorim puštanjem u promet mostova između Sušaka i Rijeke*. Primorski vjesnik.
- [21] *Zapisnik sjednice održane dne 19. travnja 1946*. DARI. JU 212. K 84.