

Lidija Butković Mićin

Odjel za povijest umjetnosti
Sveučilište u Zadru
Obala kralja Petra Krešimira IV. 2
HR - 23000 Zadar

Izvorni znanstveni rad / Original scientific paper

Primljen / Received: 17. 7 2023.

Prihvaćen / Accepted: 2. 10 2023.

UDK / UDC: 711.168:711.453.4(497.572Rijeka)"19"

DOI: 10.15291/ars.4348

Rekonstrukcija putničke luke i uređenje obale Riva u Rijeci od 1945. do 1960. godine

Reconstruction of the Passenger Port and the Riva Waterfront in Rijeka (1945-1960)

SAŽETAK

U Drugom svjetskom ratu riječko-sušačka luka doživjela je devastirajuća razaranja koja su velikim materijalnim ulaganjima postupno sanirana do sredine 60-ih godina 20. stoljeća. Rekonstrukcija putničke luke i obale Riva (tadašnja Obala jugoslavenske mornarice) predstavljala je iznimku jer se nije težilo vratiti predratno stanje, već iskoristiti jedinstvenu priliku da se provedu prostorne korekcije u cilju uspješnijeg suživota grada i luke. Zalaganjem niza stručnjaka koji su u različitim fazama bili uključeni u projekt (ing. Yvonne Clerici, ing. Zdenko Kolacio, ing. Zdenko Sila, ing. Dragutin Adam i drugi), do 1960. godine putnička luka je povećana izvedbom novog Gata 29. novembar (danas Gat Karoline Riječke), obalni pojas od Žabice do Rive Boduli proširen je radi prostornog razgraničenja različitih vrsta prometa, dobio je suvremenu infrastrukturu i javnu rasvjetu, oplemenjen je drvoredima i novim gradskim parkom. Izrađeni su i planovi za neostvarene investicije, poput parobrodarske putničke stanice i reprezentativnog gradskog hotela koji je smjerao transformirati maritimnu fasadu Rijeke. U članku je prezentirana kronologija projekta, procesi odlučivanja i rezultati urbanističko-arhitektonskih zahvata.

Ključne riječi: Rijeka, riječka luka, turistički promet, lučka infrastruktura, moderna arhitektura, urbanizam

ABSTRACT

The port of Rijeka-Sušak endured substantial devastation during World War II, prompting a protracted reconstruction that lasted into the mid-1960s, with significant investments. The reconstruction of the passenger port and the Riva waterfront (formerly known as the Coast of the Yugoslav Navy) was an exception in a sense, because the aim was not to restore it to the pre-war state, but to seize the unique opportunity to implement corrections in terms of urban planning, fostering enhanced synergy between the city and the port. Due to the efforts of experts who were involved in the project at various stages, including engineers Yvonne Clerici, Zdenko Kolacio, Zdenko Sila, Dragutin Adam, and others, the passenger port was enlarged by 1960 through the construction of the new Pier 29 Novembar (today's Pier of Karolina Riječka). The coastal stretch from Žabica to Riva Boduli was expanded to spatially demarcate different types of traffic; it also incorporated modern infrastructure, public lighting, a tree-lined esplanade, and a new city park. The paper also sheds light on unrealized investments, including a steamship passenger station and a luxurious hotel intended to redefine Rijeka's maritime façade. The chronology of the project includes an analysis of the decision-making processes and the results of urbanist and architectural interventions.

Keywords: Rijeka, Rijeka port, tourist passenger traffic, port infrastructure, modern architecture, urban planning

Uvod

Od sredine 18. stoljeća do Prvog svjetskog rata urbani razvoj Rijeke određivali su merkantilni interesi Habsburške Monarhije, preobrazivši dotadašnju pomorsku i trgovačku komunu u međunarodni lučki emporij sa svim obilježjima modernog srednjoeuropskog grada. Podizanjem lučkih, industrijskih i željezničkih postrojenja na nasipanoj morskoj obali, središte Rijeke svedeno je na komunalno zapušteni Stari grad i *Civitas Novae* na zaravnjenom zemljištu uz taj „gospodarski pojas” na kojem je, uz porast stanovništva i gradskih sadržaja, bilo sve teže pomiriti pretendente na vrijedno priobalno područje. Situacija se, međutim, mijenja nakon Drugog svjetskog rata kada će se, zbog strahovitih gubitaka lučke infrastrukture, otvoriti mogućnost za medijaciju između potreba grada i pomorske ekonomije te će se borba za javni interes usredotočiti na ostvarivanje prisnijeg kontakta građana s morem. Dvije osobito potentne ideje formuliране su u neposrednom poraču: izuzimanje Delte i Brajdice iz lučke ingerencije u svrhu planiranja novog centra ujedinjenih gradova Rijeke i Sušaka te revitalizacija obale Riva i s njom povezane putničke luke koje su patile od niskog komunalnog standarda. Do 1955. godine uređeni su Titov trg i vrh Delte¹, a putnička luka i Riva do 1960. godine, no kontaktna zona luke i grada uglavnom je ostala na povijesnim postavkama. Fizičke su promjene, svakako, bile skromnije i sporije od poslijeratnim optimizmom prožetih projekata i očekivanja, te je stoga za objektivnu valorizaciju potrebno rekonstruirati kronologiju, motivaciju i aktere ostvarenih urbanističkih rješenja.

Ratna oštećenja putničke luke i prvi rezultati obnove

Riječka i sušačka luka završetak Drugog svjetskog rata dočekale su u ruševnom stanju. Teška oštećenja lučkog područja bila su posljedica višekratnih savezničkih bombardiranja od siječnja 1944. do svibnja 1945. godine koja su ciljala važna industrijska postrojenja, mostove, skladišta i ratne brodove, ali najveću devastaciju prouzročilo je miniranje cijelog obalnog poteza od Petrolejske luke do Brajdice od njemačke vojske. Detonacije akustičnih i magnetskih mina te priručnih eksplozivnih naprava deformirale su podmorske betonske blokove uzrokujući potonuća dijelova obala i velike kratere na njihovoj površini, dok su okolne ulice i lučki akvatorij bili zatrpani izbačenim materijalom.² Sumiranjem ratnih šteta utvrđeno je da se oštećenja operativnih obala, gatova i lukobrana kreću od 50 do 90%, izgubljeno je oko 50% skladišnih kapaciteta, onesposobljene su sve lučke dizalice, željeznički kolosijeci i druge instalacije.³

U komparaciji s teretnom lukom, putnički dio obale je ostao relativno pošteđen, vjerojatno jer je bio od manjeg strateškog interesa. Istarsko pristanište (pod talijanskom upravom Riva Dalmazia) upotrebljavalo se za plovila lučke kapetanije, uz obalu Riva (tada Riva Filiberto i Riva Rainer/Riva Sauro) pristajali su uglavnom jedrenjaci, gatovi San Marco i Stocco služili su samo za manje putničke brodove, dok su najvažniji segment činili Adamićev gat, rezerviran za veće putničke brodove, te Riva Boduli (Riva Colombo) koja, iako nije bila opremljena za pretovar robe kao operativne obale luke, mogla je prihvatiti brodove velike nosivosti. Iz tog je razloga bila temeljito razorena po čitavoj dužini, s trima velikim rupama promjera od 25 do 30 metara. Nijemci su procijenili da Adamićev gat nije bilo potrebno minirati jer je zbog nesolidne gradnje već u međuraću dobio duboke pukotine te se, kao jedino donekle funkcionalno pristanište, upotrebljavao za protok UNRRA-ine pomoći vitalne za opskrbljivanje grada i unutrašnjosti zemlje te osiguranje mehaničkih uređaja za građevinsku obnovu i pokretanje industrijske proizvodnje. Od Molo Stocco ostao je tek batrljak pa se nije ni pomišljalo na njegovu sanaciju, a Molo San Marco, premda većim dijelom potopljen, početkom 50-ih godina 20. stoljeća upotrebljavao se kao



1.
Ratna oštećenja putničke luke:
razoreni Molo San Marco i Stocco
i Riva Boduli (foto: Milan Pavić,
1945. /isječak/; Hrvatski državni
arhiv u Zagrebu)

War damage to the passenger port
– the demolished Piers of San Marco
and Stocco, and Riva Boduli, 1945
(Croatian State Archives in Zagreb)

priručna tvornica cementnih blokova za obnovu obalnih zidova luke.⁴ (Sl. 1 i Sl. 9) Na uglovima Istarskog pristaništa i Rive Boduli s Obalom jugoslavenske mornarice, kako su 1946. godine preimenovane nekadašnje Riva Filiberto i Riva Sauro, montirane su dizalice za prekrcavanje ugljena koji je stizao manjim plovnicama iz Raše, u toj funkciji do osposobljavanja Rive Rizzo (Praško pristanište) za taj zadatak sredinom 1946. godine.⁵

Razaranja riječke luke nanijela su kolateralnu štetu priobalnim gradskim blokovima, prometnicama i objektima lučke uprave. Monumentalne historicističke palače kojima je u posljednjoj četvrtini 19. stoljeća oblikovano metropolitansko lice mađarske Rijeke: upravna zgrada Luke na platou Istarskog pristaništa, nekadašnji hotel *Europa* i palača *Jadran* na obali Riva, srećom su zadobile tek manja oštećenja.⁶ Najteže je bio pogođen građevinski heterogeni stambeno-poslovni blok istočno od Piazze Dante (danas Trg 111. brigade Hrvatske vojske) gdje su porušeni hotel *Quarnero* i kuća *Fiamin* uz ulicu *Via Garibaldi* (danas *Adamićeva ulica*), te trokatna palača *Huber* koja je, nakon supstitucije susjedne palače *Deluppis* palačom *Rinaldi* 1890. godine, predstavljala posljednju memoriju na gabaritim skromnije, ali estetski dojmive začetke riječkog *waterfronta* u kasnom 18. stoljeću.⁷ (Sl. 2)

Do kraja 1945. godine vladalo je izvanredno stanje zbog nestašica građevnog materijala, strojeva i radne snage te, osobito na riječkoj strani, teškog prilagođavanja pravnom provizoriju koji će potrajati do zaključenja Pariškog mirovnog ugovora u veljači 1947. godine. No, i prije donošenja formalne odluke o pripajanju Rijeke SFR Jugoslaviji na međunarodnoj razini, Vojna uprava Jugoslavenske armije (VUJA), najviši organ vlasti za teritorij zone B, raspolagala je kreditnim sredstvima za obnovu riječke luke, osnovavši i Inspektorat pomorstva za vođenje lučke djelatnosti koji će se postupno ekipirati tehničkim kadrom (ing. Ratko Čičin-Šain, ing. Ivan Radonić, ing. Josip Marinović, ing. Ljubo Stipanović i drugi).⁸ U kolovozu 1945. godine osnovan je Odbor za obnovu riječke luke koji će, poduprt autoritetom VUJA-e i u stalnoj



2.
Porušeno stanje Rive Boduli i
stambeno-poslovnog bloka na
obali Riva, 1945. (Muzej grada
Rijeke)

The ruined condition of Riva Boduli
and the residential and commercial
block on the Riva waterfront, 1945
(Rijeka City Museum)

komunikaciji s nadležnim saveznim ministarstvima, određivati dinamiku i način rekonstrukcije lučkog područja. Od ožujka 1946. godine u djelokrug Odbora uključen je i sušački lučki bazen, prejudicirajući povoljno rješenje graničnog pitanja i omogućujući planiranje budućnosti objedinjene riječko-sušačke luke.⁹

Početkom 1946. godine bila su vidljiva konkretnija postignuća, poput popravka kaverni na riječkom i sušačkom lukobranu da se spriječi prodiranje mora u lučki akvatorij, te vraćanja u funkciju obala koje su imale najmodernija skladišta: već spomenuto Praško pristanište, Molo Napoli (Visinov gat) i sušački lučki kompleks.¹⁰ U putničkoj luci poduzeti su manji radovi na popločenju, kanalizaciji i željezničkoj trasi obale Riva, popravku nadmorskog dijela Adamićeva gata te zatrpavanju gata San Marco.¹¹ (Sl. 3) Prvi preoceanski parobrod s teretom UNRRA-e pristao je na Adamićevu gatu 13. siječnja 1946. godine, a u proljeće iste godine *Jadranska linijska plovidba* uspostavila je redovite veze s otocima, Opatijom i drugim bližim destinacijama.¹² Na temelju odobrenog kredita VUJA-e od lipnja 1946. godine do proljeća 1947. godine Zemaljsko građevno poduzeće Hrvatske poduzelo je radove na 190 metara dugačkoj Rivi Boduli. Pobijanjem pilota uz odronjene dijelove obale sanacija je obavljena gotovo isključivo recikliranjem uništenih blokova, uz racionalnu upotrebu teško nabavljene mehanizacije, osobito glibodera – grtličara kojima su obavljani podmorski iskopi. Rekonstruirani su i željeznički kolosijeci koji su iz Rive skretali na Rivu Boduli. Građevno poduzeće *Jadran* dovršilo je manipulativni i pješački dio obale granitnim kockama i kamenim pločama, omeđivši i površine za novi drvodred i niske nasade čime se otpočelo kultivirati okoliš putničke luke.¹³ U proljeće 1948. godine na red je došla i glava Adamićeva gata (tada zvanog Gat 1. maja) čiji je podmorski zid obložen i nadograđen, a najproblematičniji jugoistočni ugao prezidan i učvršćen armiranobetonskim zatagama i sidrenim gredama, izgrađen nadmorski zid i obnovljena gornja ploha do korijena gata, sve u režiji Pomorskog građevnog poduzeća iz Splita.¹⁴ Realizirani radovi djelomično

3.

Izgled putničke obale nakon prvih radova na obnovi (foto: Milan Pavić, 1949.; Hrvatski državni arhiv u Zagrebu)

Passenger quay after the first renovation works, 1949 (Croatian State Archives in Zagreb)

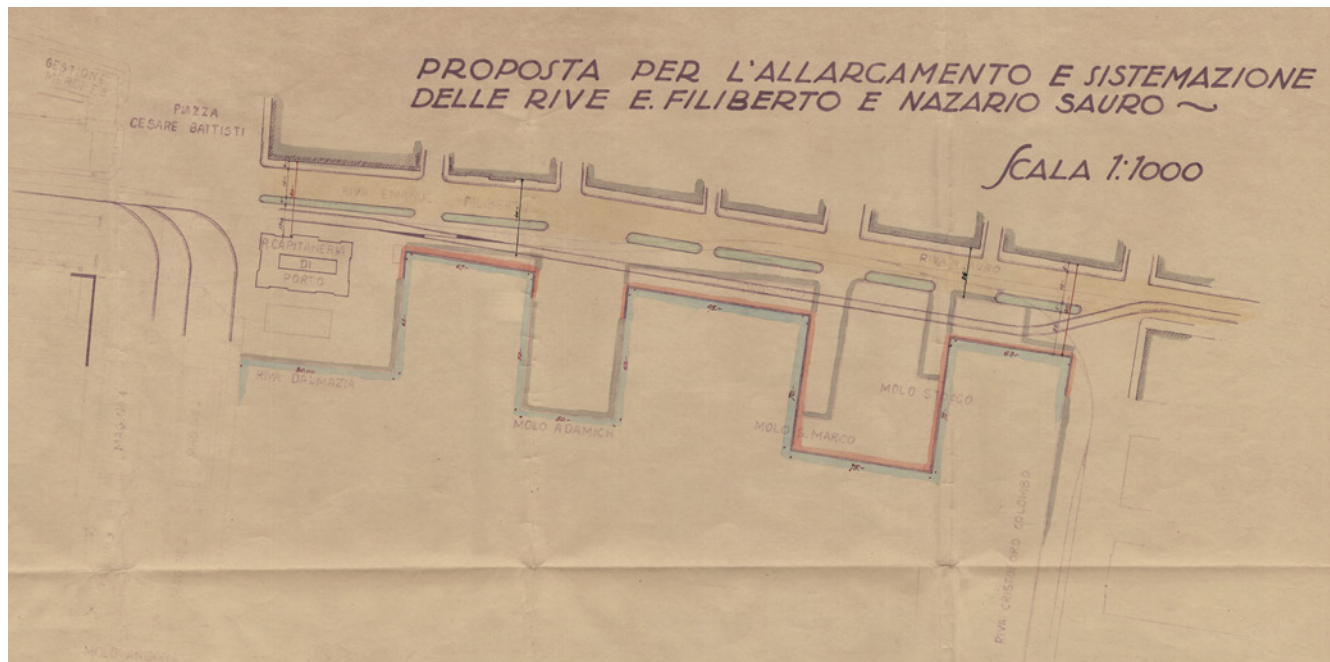


su vratili funkcionalnost putničkoj luci, doduše, tada više rabljenoj za transport robe nego putnika, međutim, glavnina investicija bila je usmjerena na trgovačko-teretnu luku kao žilu kucavicu jugoslavenske pomorske privrede i obnove zemlje. Nepovoljne okolnosti, paradoksalno, omogućit će formuliranje dugoročnije strategije razvoja putničke luke, odnosno odgodom radova izbjegnuta je konzervativna restitucija predratnog stanja, kao što je to bio slučaj s operativnim obalama riječkog lučkog bazena.

Prvi prijedlog proširenja putničke luke i obale Riva

Urgentne poslove na otklanjanju ratnih posljedica u Rijeci koordinirao je i dobrim dijelom projektirao Odjel tehničkih radova Gradskog narodnog odbora Rijeka (OTR GNO Rijeka), zadužen u prvo vrijeme i za obnovu lučkog područja. Na stručnim zadacima surađivali su zaposlenici bivših talijanskih gradskih i pokrajinskih tehničkih ureda (ing. Pietro Bacci, ing. Bruno Angheben, ing. Yvonne Clerici, ing. Giulio Dui-mich), zajedno s politički i stručno provjerenim kadrom sa sušačke strane (ing. Davor Schwalba, ing. Zdenko Kolacio) te došljacima i premještenicima koji su u riječkim službama nastavljali svoje profesionalne karijere (ing. Cvetko Premuš, ing. Josip Petrak, ing. Egon Holländer itd.).¹⁵ Premda su se maksimalno iscrpljivali na svakodnev-nim dužnostima, katkad i asistirajući u dobrovoljnim radnim akcijama, bili su spremni osmišljavati i prezentirati inicijative koje su nadilazile trenutačne potrebe (i mogućno-sti) grada, a motivirao ih je osjećaj da se nakon rata iznova „miješaju karte“, započinje korjenito nova etapa na geopolitičkom i ideološkom planu. Prepoznali su „sreću u nesreći“, odnosno, mizerno poratno stanje Rijeke smatrali su povijesnom šansom da se ispregovara uravnoteženija raspodjela prostora između industrijsko-lučkog kompleksa te socijalnih, rekreacijskih i drugih sadržaja za građane.

Među prvim inicijativama bio je upravo projekt proširenja i sistematizacije putničke luke i obale Riva, vrlo lucidan prijedlog za razrješenje kroničnog prostornog



4.
Prijedlog proširenja i
sistematizacije putničke luke i
obale Riva, ing. Yvonne Clerici,
prosinac 1945. godine (Državni
arhiv u Rijeci)

Proposal for the expansion and
systematization of the passenger
port and the Riva waterfront,
engineer Yvonne Clerici, December
1945 (State Archives in Rijeka)

problema koji je generirao neusklađeni razvoj lučkog pojasa i modernog centra grada. U prosincu 1945. godine Yvonne Clerici podastrijet će ga Odboru za obnovu Rijeke, osnovanom tri mjeseca prije, u čijem su radu sudjelovali najviši civilni i vojni dužnosnici (predsjednik GNO-a Rijeka Pietro Klausberger i zapovjednik VUJA-e pukovnik Većeslav Holjevac), a u svojstvu predstavnika OTR GNO-a Rijeka bili su izabrani Clerici i Angheben.¹⁶ Kao načelnik Hidrotehničkog odsjeka OTR-a Clerici je vodio obnovu gradskog kanalizacijskog sustava, a imenovan je i predsjednikom Odbora za obnovu riječke luke te mu je, kao iskusnom civilnom inženjeru s diplomom Tehničkog fakulteta u Budimpešti, bila povjerena analiza oštećenja lučke infrastrukture te izrada smjernica hidrotehničkih radova na njezinoj obnovi. Stoga ne iznenađuje njegov angažman u pripremi ovog projekta kojim će se precizno detektirati problem i ponuditi nimalo preuzetno rješenje svjesno nezavidnih ekonomskih okolnosti. (Sl. 4)

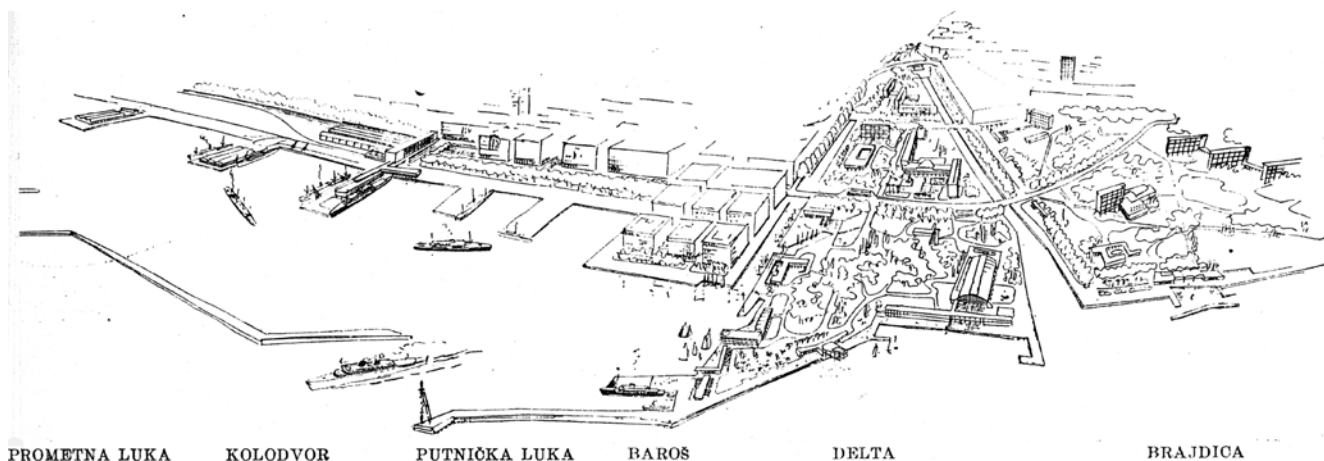
Osim uskog pločnika ispred historicističkih gradnji te kolosijeka koji je u širokom luku prolazio čitavom njezinom dužinom, obala/ulica Riva je bila urbanistički nedefiniran, neugledan prostor, opasan za promet ljudi i vozila. Željeznička je pruga opstruirala bilo kakvu racionalnu artikulaciju obalne fronte gradskog središta te je promjena njezine trase bila ključni element projekta, kao i razdvajanje pomorsko-trgovačkog i gradskog dijela obale u svrhu prometne modernizacije koja će zadovoljiti obje strane. Kako bi se razgraničili prometni koridori, bilo je potrebno povećati raspoloživu površinu Rive te je definirana nova obalna linija od Istarskog pristaništa do istaknutog kuta Rive Boduli. Na proširenu Rivu mogla bi se, potom, položiti nova prometna infrastruktura: od jednostrukog kolosijeka koji bi se pomaknuo na novi obalni nasip te se anulirao njegov spoj s Rivom Boduli, preko tampon-zone zelenila, do suvremenog kolnika i još uvijek prilično skromno naznačene gradske šetnice. Lučke površine za prihvat putnika povećavaju se povezivanjem gatova San Marco i Stocco u novi gat pravokutnog oblika koji bi mjerama približno korespondirao Adamićevu gatu.¹⁷ Međutim, u naknadnim konzultacijama GNO-a Rijeka, Inspektorata pomorstva i lokalnih nautičkih stručnjaka zaključeno je da bi ukošena glava gata bila ispravnije rješenje jer neće smetati brodskim manevrima u gornjem dijelu Rive

Boduli.¹⁸ Nakon pozitivnog mišljenja nadležnih upravnih tijela Rijeke, prijedlog je upućen Ministarstvu pomorstva u Beograd u srpnju 1946. godine koje je načelno prihvatilo korekciju obala putničke luke, no smatrali su da bi spajanje gatova išlo nauštrb ukupne dužine pristanišnih obala te nisu bili spremni podržati tu ideju. Inspektorat pomorstva uložio je formalni prigovor, no u tom im je trenutku preostalo samo obavijestiti GNO Rijeka da se prekine s nasipavanjem obale između gatova koje je poduzeto u očekivanju ipak naklonjenijeg stava centralne pomorske uprave.¹⁹ Premda u ovom trenutku nije postignut konsenzus oko buduće dispozicije putničke luke, a sudbina dvaju teško oštećenih gatova stavljena privremeno *ad acta*, Clericijev će projekt ostati referentna točka stručne diskusije o obnovi Rive i putničke luke u idućim godinama.

Putnička luka u svjetlu *Direktivne regulacione osnove gradova Rijeka-Sušak*

Kako je već rečeno, poratne godine bile su neobično plodne prijedlozima za poboljšanje neuralgičnih točaka baštinjenog urbanog tkiva, kao i zamislama prostorne integracije dotad razdvojenih gradova s obiju strana Rječine. OTR GNO Rijeka već u ljeto 1946. godine okuplja široku radnu skupinu za pripremu urbanističkog plana kojim bi se profilirala i konkretizirala zajednička budućnost Rijeke i Sušaka. Pod vodstvom načelnika ing. Davora Schwalbe i internog personala OTR-a (ing. Zdenko Kolacio, arh. Ivan Valkovich, ing. Pietro Bacci, ing. Emil Kucich, ing. Yvonne Clerici, geom. Arturo Merlato), uz konzultacije s kolegama iz sušačkog gradskog i okružnog Graditeljskog odjela (ing. Zlatko Prikrić, ing. Lujo Rac i ing. Mirko Premužić), u kratkom je roku izrađena tzv. *Informativna generalna skica urbanističkog plana Rijeke*. Nakon uspješnih prezentacija pred Izvršnim odborom GNO-a Rijeka u studenome 1946. godine te na konferenciji u Ministarstvu građevina u Zagrebu u siječnju iduće godine, odobrena je kao mjerodavna za izgradnju grada do donošenja definitivne osnove, validirajući poduzete napore riječkih i sušačkih stručnjaka. Razrada *Informativne generalne skice urbanističkog plana Rijeke* povjerena je Ministarstvu građevina NR Hrvatske, a zatim novoosnovanom Urbanističkom institutu NR Hrvatske. U veljači 1948. godine ing. Branko Vasiljević i ing. Antun Ulrich finalizirali su *Direktivnu regulacionu osnovu gradova Rijeka-Sušak*, uz podršku ing. Vlade Antolića, suosnivača i prvog direktora Instituta, koji je kao referent za urbanizam Ministarstva građevina NRH od početka bio uključen u ovaj projekt.²⁰

Preslagivanje vitalnih gospodarskih sustava grada predstavljalo je najvažniju, ali i najtežu zadaću *Direktivne osnove*.²¹ Stav izrađivača bio je da u užem gradskom području treba zadržati samo djelatnosti za čije je funkcioniranje bila nužna blizina mora, uz tendenciju reduciranja industrijskih zona. Zadržala bi se postojeća postrojenja na zapadu (Brodogradilište 3. maj i tvornica *Torpedo*), ali se predviđalo preseljenje Rafinerije nafte prema Urinju i Bakru jer je predstavljala konstantni izvor opasnosti od požara i zagađenja morskog zaljeva, kao i Petrolejska luka. Oslobođeno zemljište zauzela bi trgovačka i putnička luka, odsad glavni korisnici priobalja, uz povećanje njihovih operativnih površina. (Sl. 5) Projektni biro Glavne uprave luka i pomorskih putova u Splitu 1947. godine izradio je studiju proširenja trgovačke luke na području od Bratislavskog pristaništa do (bivše) Petrolejske luke i remize za lokomotive gdje bi se pozicionirali novi gatovi, zatvoreni i otvoreni skladišni prostori te projektirao više od kilometra dugačak novi lukobran za njezinu adekvatnu zaštitu.²² Manipulacija teretom tako bi se mogla separirati od tranzitnog putničkog prometa kojem bi se ustupio široki areal središnjeg bazena riječke luke (od De Francheschijeva gata do Rive Boduli), ali i Porto Baross (sušačka luka) koji bi bio uglavnom lišen gospodarske funkcije, osim lokalnog teretnog prometa, omogućujući da i stambeno-



5.
Direktivna regulaciona osnova gradova Rijeka-Sušak, izgled putničke luke i okolnog središta grada, 1948. (izvor: Arhitektura, 18–22 /1949./, 50)

Directive Regulatory Plan for the Cities of Rijeka-Sušak, layout of the passenger port and the surrounding city centre, 1948

poslovne insule oko Narodnog kazališta i gradske tržnice „prodišu” bez izolirajućeg obruča lučke infrastrukture. Vezovi za osobna i manja trgovačka plovila osigurali bi se i na obalama Delte i Mrtvog kanala, čineći zajedno s centralnom putničkom lukom slikovitu panoramu mediteranskog grada.²³ Na riječkom lukobranu također bi se prestao obavljati robni pretovar, koji nije ni bio rentabilan, a odstranjenjem jednog njegova dijela u dužini od otprilike 200 metara, postiglo bi se brže i komotnije uplovljavanje velikih preoceanskih brodova u bazen putničke luke.²⁴ Obala Rive transformirala bi se u široku plohu za putnički promet gradnjom novog obalnog nasipa u liniji korijena De Francheschijeva gata, koji bi inkorporirao sve postojeće gatove, te bi se projektirala dva nova gata, duboko izbačena u lučki akvatorij. Na De Francheschijevu gatu, uz južnu stranu zgrade pomorske uprave, protezala bi se parobrodarska putnička stanica kao jedan krak novog željezničkog i autobusnog terminala na zapadnoj Žabici zbog čije bi se impostacije morao porušiti obalni gradski blok do Zadarske ulice. Budući željeznički kolodvor imao bi karakter zaglavne stanice, tj. kolosijeci bi završavali slijepo u čeonj kolodvorskoj zgradi prihvaćajući isključivo putnički promet, dok bi se teretni promet usmjeravao u trgovačku luku kraj povijesne kolodvorske zgrade u Krešimirovoj ulici koja bi *de facto* izgubila svoju izvornu funkciju. Objedinjavanje putničkog prometa bitna je postavka projekta, osobito jer su tadašnji tranzitni putnici morali prevaživati veće udaljenosti između svojih dolaznih i odlaznih stajališta. Generalni urbanistički plan grada Sušaka, potvrđen 1940. godine, predvidio je slično transportno čvorište na Brajdici, tj. novu parobrodarsku stanicu sa željezničkim kolodvorom u zaleđu. No, *Direktivnom osnovom* svi terminali međugradskog, a dijelom i lokalnog putničkog prometa, definitivno se pozicioniraju u Rijeci, nauštrb već realizirane ili planirane sušačke infrastrukture.²⁵ Također, prema ovom regulacijskom planu, uklonila bi se sva željeznička postrojenja od Praškog pristaništa do Brajdice u cilju ostvarenja najradikalnije hipoteze urbanista: projektiranja novog gradskog središta na Delti i Brajdici, na mjestu nekadašnje međudržavne granice, sa slobodnostojećim zgradama i rekreacijskim površinama umjesto stovarišta i skladišta drvene građe. Eliminacijom kolosijeka riješilo bi se i osjetljivo prometno pitanje Rive kojoj se primarno namjenjuje uloga glavne magistralne cestovne komunikacije za gradski i turistički promet, u konekciji sa široko zamišljenim obalnim pojasom putničke luke. Navedeni krupni urbanistički zahvati podrazumijevaju su promišljanje alternativnog željezničkog pravca te se u *Direktivnu osnovu* ugrađuje studija željezničke obilaznice s ranžirnim kolodvorom u sušačkoj Dragi te odvojcima za manju lučku i industrijsku zonu u uvali Martinšćici kojom bi se kompenzirao gubitak lučkih površina na Delti i Brajdici.²⁶

Direktivna osnova postulirala je mogućnost pomirenja interesa luke, industrije i društvenih funkcija grada, odnosno redefiniranje prostornih obrazaca koji su Rijeku obilježavali od razdoblja prve akumulacije međunarodnog kapitala u drugoj polovici 19. stoljeća. Odlikovala se balansiranim, ali progresivnim pristupom, definirajući svoje temeljne ideje dijelom u suglasju, a dijelom u opoziciji spram naslijeđenog zorniranja gradskog prostora. Autori *Direktivne osnove* bili su svjesni financijske težine predloženih promjena te delikatne kohezije lučko-industrijskog sustava, kao i nepovoljnih političkih i ekonomskih danosti koje su proizvodile snažnu zadržku gospodarskih i upravnih subjekata prema bilo kakvom smanjenju operativnosti riječko-sušaačke luke. Stoga će se poduzeti dodatni pregovori u nadležnim institucijama te predvidjeti etapna provedba regulacijskog plana, pa i određene promjene inicijalnih zamisli, što će imati direktne reperkusije na oblikovanje putničke luke i obale.

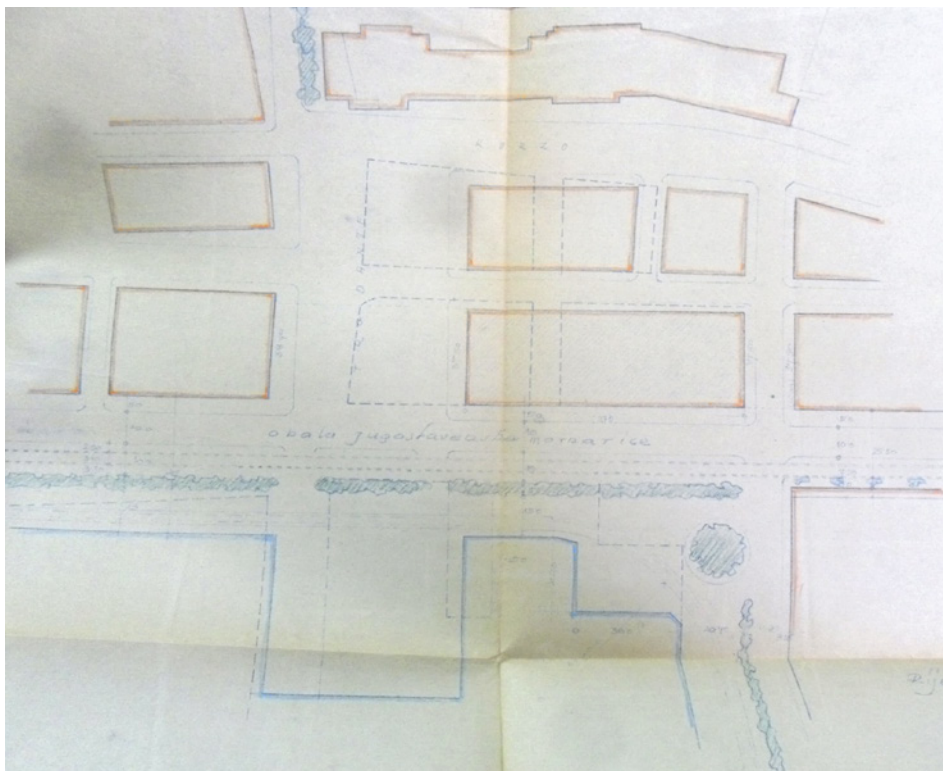
Definiranje obalne linije putničke luke: od idejnog projekta do izvedbe

Direktivna osnova detaljno je pretresena na trodnevnoj konferenciji u Rijeci početkom prosinca 1948. godine na koju su bili upućeni predstavnici nadležnih ministarstava i direkcija iz Beograda i Zagreba, uz participaciju lokalnih poduzeća i gradske uprave.²⁷ Načelno su se usuglasili oko preuređenja trgovačke i putničke luke, no naložili su razradu projekta novog željezničkog sustava koji je, zbog svojih tehničkih i financijskih specifikacija, zahtijevao podrobnija geološka ispitivanja i mjerenja te opsežnije konzultacije.²⁸ Zajednička komisija Ministarstva saobraćaja i Ministarstva pomorstva FNRJ, međutim, već je prije navedene konferencije odbila mogućnost izgradnje dvaju novih gatova u putničkoj luci te je njihovo mišljenje ugrađeno u prvi idejni projekt nasipavanja obale Riva prema odredbama *Direktivne osnove* koji datira iz studenoga 1948. godine, obuhvaćajući samo odsječak od Rive Boduli do zapadne strane bivšeg gata San Marco, u očekivanju rezultata preciznijeg mjerenja morskog tla.²⁹ Njegov autor, ing. Dragutin Adam iz Poduzeća za projektiranje pomorskih gradnja *Obala* u Splitu, svojim će projektним prijedlozima i njihovim revizijama pratiti polemike oko finalne koncepcije putničke luke do konca 1951. godine. Riječ je o turbulentnom periodu obilježenom komunikacijskim šumovima, kolebanjima mjerodavnih organa te financijskim pritiscima koji su prijetili da će prevagnuti najjeftinija, a ujedno za grad i najnepovoljnija solucija.

Tijekom službenog posjeta Rijeci početkom 1949. godine ministar pomorstva FNRJ Vicko Krstulović založio se za novu varijantu fizionomije putničke luke, suprotstavljenu ideji reprezentativne, prostrane javne obale iz *Direktivne osnove*. Predložena obalna crta, prozvana „linijom ministra Krstulovića” u daljnjoj dokumentaciji i korespondenciji, revitalizirana je verzija Clericijeva rješenja iz 1945. godine, u smislu da se novi obalni pravac povlači od kuta Rive Boduli do Istarskog pristaništa, u ovom slučaju uz neznatno manji odmak od stare obale na njezinu zapadnom dijelu. Aktualizirano je i spajanje Mola San Marco i Stocco u gat trapezoidnog, a ne pravokutnog oblika, zbog udovoljavanja nautičkim zahtjevima, kako se i diskutiralo 1946. godine. U određivanju njegova točnog položaja i dimenzija u obzir se uzimaju i neki novi urbanistički faktori. Naime, parcijalna regulacija izrađena u veljači 1947. godine vjerojatno kao studija za *Direktivnu osnovu*, razmatrala je mogućnost prostornog povezivanja velikog gata s Narodnim trgom (u međuraću Trg Dante, danas Trg Republike Hrvatske i Trg 111. brigade Hrvatske vojske), još uvijek najvažnijim riječkim javnim prostorom, formiranim na sjecištu Korza i povijesne gradske osi koja se od morske obale uzdiže do Guvernerove palače, dominantnog urbanog repera mađarske Rijeke.³⁰ Kako bi pristajanjem uz široki novi gat putnici mogli uživati u pitoresknoj panorami gradskog središta, predviđeno je

6.
Prijedlog regulacije Narodnog trga (danas Trg Republike Hrvatske i Trg 111. brigade Hrvatske vojske), 1947. godina (Arhiv Jugoslavije u Beogradu)

Proposal for the regulation of the People's Square (today's Square of the Republic of Croatia and the Square of the 111th Brigade of the Croatian Army), 1947 (Archives of Yugoslavia in Belgrade)



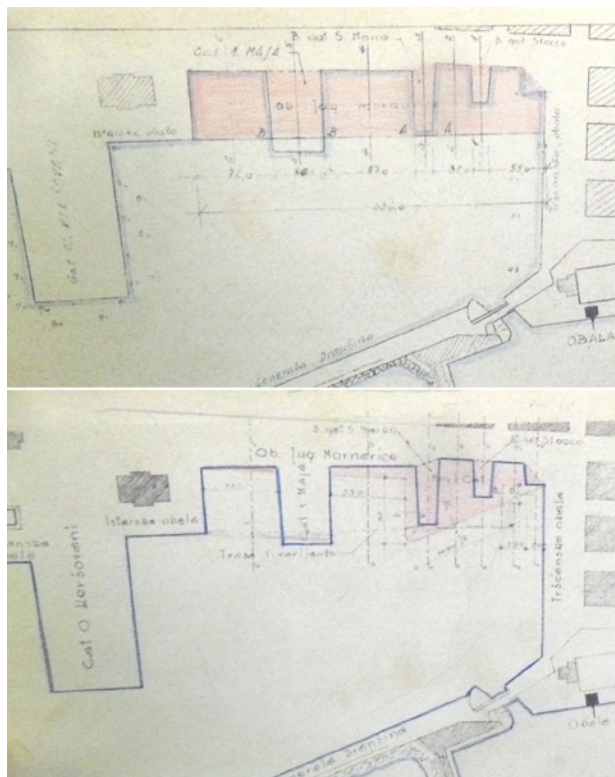
uklanjanje kuća Rinaldi, Manasteriotti i Karletzky na istočnoj strani Narodnog trga te nastavak komunalnog uređenja uspona prema Guvernerovoj palači koje je načeto podizanjem skalinade u Via XXX Ottobre (Supilova ulica) 1930. godine. (Sl. 6) Navedena rekompozicija Narodnog trga i okolnih blokova svoj povijesni presedan ima u regulacijskoj osnovi Paola Grassija iz 1904. godine, kao i njezinoj međuratnoj inačici tzv. Zelenom planu (*Piano verde*) iz 1938. godine.³¹ Proširenje Narodnog trga ugrađeno je u *Direktivnu osnovu*, pa je tako održan kontinuitet povijesnih promišljanja riječke maritimne fasade u poslijeratnom razdoblju, no dok je *Direktivna osnova* preferirala duboki, nerazvedeni profil putničke obale, plan iz 1947. godine još barata Clericijevom idejom širokog gata, no sada se njegova pozicija nastoji uskladiti s proširenim Narodnim trgom na način da bi prekrpio većinu gata San Marco, ali tek polovinu gata Stocco. Takvo rješenje je, međutim, odbačeno na riječkom sastanku početkom 1949. godine zbog troškova rušenja obalnih zidova bivših gatova, a pomak osi novoga gata nije se smatrao osobitim estetskim problemom.

Ovu verziju putničke luke s „linijom ministra Krstulovića” i trapezoidnim gatom postavljenim asimetrično u odnosu na Narodni trg, ing. Adam pretočio je u projekt u ožujku 1949. godine, određivši za obalnu konstrukciju nosivi zid od betonskih blokova težine oko 60 tona.³² Na zahtjev Komisije za reviziju idejnih projekata pri Ministarstvu pomorstva FNRJ u kolovozu 1949. godine napravljen je treći idejni projekt čiji je zadatak bio razložiti kvalitete obiju varijanti obala putničke luke – sukladno *Direktivnoj osnovi* i „liniji ministra Krstulovića” – te prezentirati najbolju opciju za izvedbu obalne konstrukcije. (Sl. 7) Elaborat je ispitao dva moguća tehnološka rješenja obalnih stijena: od pritegnutog armiranobetonskog žmurja i od betonskih blokova, te je zaključio da je potonji čvršći i trajniji preporučivši ga za obje inačice projekta. Inženjer Adam i suradnici projektnog biroa bili su rezolutni da je za funkcioniranje lučkog područja i grada dugoročno bolja ideja opsežnog platoa putničke luke na obali Riva, no ako bi se transformacija cijelog lučkog baze-

7.

Treći idejni projekt rekonstrukcije putničke luke: varijanta 1 (gore) po *Direktivnoj osnovi* i varijanta 2 (dolje) po „liniji ministra Krstulovića“, ing. Dragutin Adam, kolovoz 1949. godine (Arhiv Jugoslavije u Beogradu)

The third conceptual project for the reconstruction of the passenger port: variant 1 (above) according to the *Directive plan* and variant 2 (below) according to the “guidelines of Minister Krstulović,” engineer Dragutin Adam, August 1949 (Archives of Yugoslavia in Belgrade)



na po smjernicama *Direktivne osnove* odgađala na duže vrijeme, tada bi bilo ispravnije posegnuti za drugom varijantom koja ne smanjuje dužinu pristanišnih obala i površinu lučkog akvatorija.³³

Nakon pregleda dokumentacije Komisija je parcijalno usvojila „liniju ministra Krstulovića“ od Rive Boduli do zapadnog brida novoga gata, zatraživši detaljnije podatke za ostatak obale do Istarskog pristaništa. Splitski biro je potom napravio potrebno iskolčenje kojim se pobliže odredila linija novog obalnog zida, posebice u odnosu prema gradskim blokovima uz Rivu. Naime, činjenica da nisu svi bili položeni u istoj ravnini predstavljala je potencijalni problem za definiranje širine budućeg uličnog profila i obalnog nasipa.³⁴ Neočekivano, Komisija je doradeni (treći) idejni projekt odbila u ožujku 1950. godine odlučivši da je samo potrebno na najracionalniji način obnoviti postojeći obalni zid zapadnog dijela Rive.³⁵ Uslijedila je višemjesečna borba Odbora za obnovu riječke luke, političkog vrha GNO-a Rijeka te splitskog poduzeća *Obala* da se donesena odluka poništi te afirmira plan rekonstrukcije obale na čitavom potezu od Istarskog pristaništa do Rive Boduli u pravcu koji je paralelan s regulacijskom linijom zgrada na obali Riva, kako je i predviđeno trećim idejnim projektom. Komisija je svoje mišljenje revidirala tek kad im je iz Rijeke dostavljen idejni nacrt uređenja obalnih površina Rive od Uprave generalnog urbanističkog plana Povjereništva komunalnih poslova GNO-a Rijeka (koju tada vodi Zdenko Kolacio), a koji im je osobno rastumačio ing. Dragutin Adam, uvjerivši ih da je pomicanje obalnog zida nužno radi pravilnog odvajanja željezničko-lučkih od cestovnih i pješačkih površina, što je bila intencija projekta od njegova pokretanja.³⁶ U svakom slučaju, između izrade drugog i trećeg idejnog projekta bilo je jasno da Ministarstvo traži najekonomičniji način za obnovu putničke luke, te je, uz ostale razloge koji su usporavali (i dovodili u pitanje) provedbu *Direktivne osnove*, odabrana varijanta koja ne implicira (pre)opsežne i (pre)skepe pomorske radove, ali opet nudi poboljšanje standarda putničke luke.



8. Proširenje obalnog zida Rive ugradnjom betonskih blokova, 1952./1953. godina (Hrvatski državni arhiv u Zagrebu)

Expansion of the coastal wall at the Riva waterfront by installing concrete blocks, 1952/53 (Croatian State Archives in Zagreb)

9. Provizorna „tvornica” betonskih blokova za obnovu lučkih obala na bivšem Molu San Marco, 1952./1953. godina (Hrvatski državni arhiv u Zagrebu)

Provisional “factory” of concrete blocks for the reconstruction of the port waterfronts at the former Pier of San Marco, 1952/53 (Croatian State Archives in Zagreb)

Nakon pretresanja detalja idejnog rješenja s Ministarstvom, ing. Adam je u prosincu 1951. godine producirao glavni projekt koji je ubrzo dobio potrebna odobrenja. U odnosu na prijašnju dokumentaciju, promijenjena je samo geometrija novoga gata: zapadna je strana produžena sa 65 na 70,6 metara da uz njega mogu pristajati i najveći brodovi, dok mu je smanjen promjer kako bi se osigurao bolji manevarski prostor za brodove koji pristaju uz korijen Rive Boduli.³⁷ Gradilište je preuzela riječka terenska jedinica Pomorskog građevnog poduzeća iz Splita te je dobro napredovalo uz financijsku podršku saveznog Ministarstva pomorstva koje je rekonstrukciju putničke luke stavilo na listu prioritetnih investicija. Na dionici obale od Istarskog pristaništa do Adamićeva gata linija je pomaknuta za svega 40 cm te je bilo nužno izvesti samo betonsku oblogu starog obalnog zida, dok je na preostaloj dužini ta udaljenost iznosila do 12 metara (zbog održavanja paralelne linije s građevinama na Rivi), te je izgrađen novi obalni zid od redova betonskih blokova. (Sl. 8, Sl. 9 i Sl. 12) Djelatnici poduzeća mogli su u studenome 1953. godine prigodno proslaviti dovršetak grubih građevnih radova. Nadmorski dio obale Riva i novog gata čekala je još samo obrada čeonih zidova od klesanog kamena i popločenje nakon obveznog perioda slijeganja.³⁸

Od hotela do parka

Prestrukturiranje stambeno-poslovnih blokova od Korza do Rive, kako je postavljeno u *Direktivnoj osnovi*, imalo je zadaću konsolidirati urbano tkivo nakon ratnih razaranja, ali i dopustiti interpolaciju suvremene arhitekture na obalno pročelje grada. Prva informacija o konkretnim planovima došla je u obliku odluke o hitnom rušenju kuće Kremenšek (Riva 6) u rujnu 1947. godine radi izgradnje gradskog hotela.³⁹ Gradsko hotelsko poduzeće Rijeka uložilo je prigovor na odabranu lokaciju smatrajući je previše bučnom i zagađenom lučkim prometom da bi odgovarala potrebama hotela poslovne kategorije. Zatražili su sastavljanje komisije pri republickoj Upravi za turizam Ministarstva trgovine i opskrbe, na što je Građevinski odjel GNO-a Rijeka bio spreman pristati, iako su inzistirali da je položaj hotela razmotren u kontekstu izrade regulacijskog plana grada.⁴⁰ Službenu je suglasnost Vlado Antolić

10.
Određenje urbanističkog položaja
gradskog hotela na Rivi, ing.
Zdenko Kolacio, 1949. godina
(Državni arhiv u Rijeci)

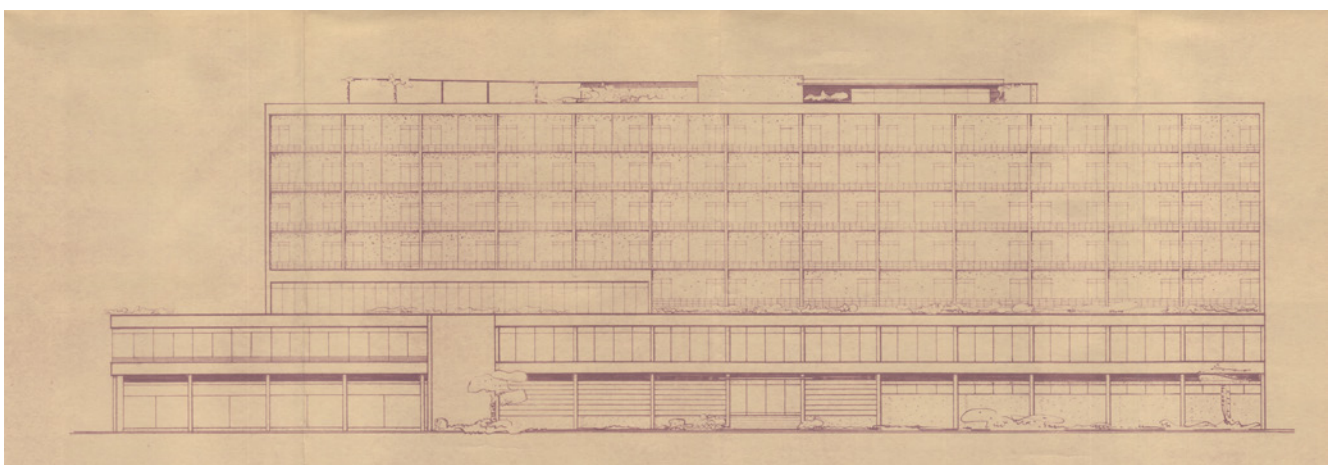
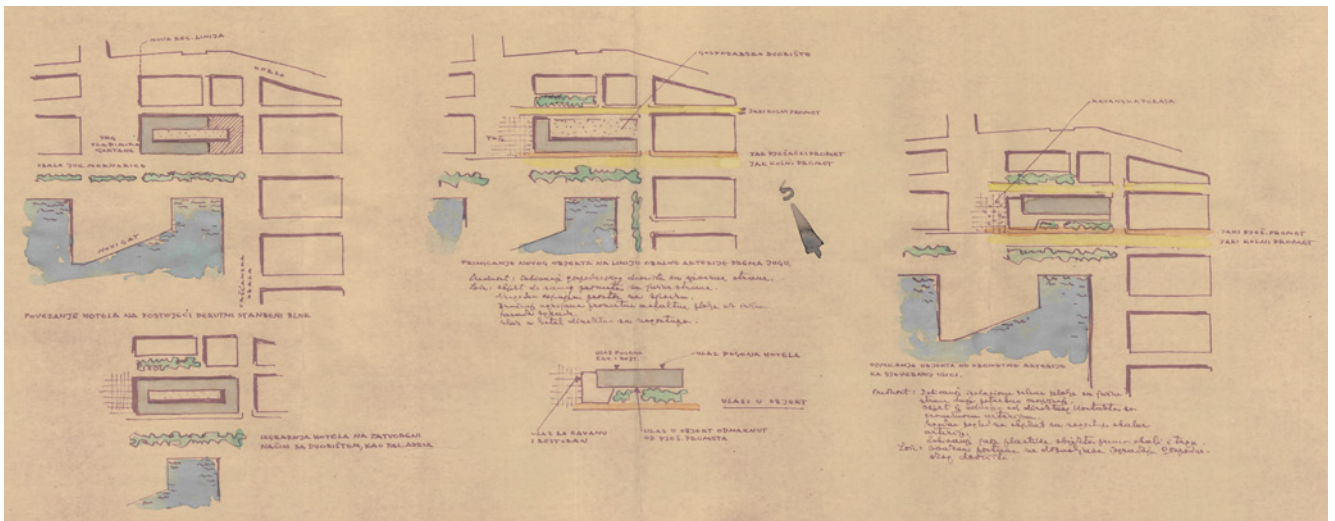
Urbanist solution for the hotel at the
Riva waterfront, engineer Zdenko
Kolacio, 1949 (State Archives in
Rijeka)

11.
Nacrt idejnog projekta južnog
pročelja gradskog hotela na Rivi,
ing. Zdenko Kolacio, ing. Zdenko
Sila i ing. Nada Šilović, 1949./1950.
godina (Državni arhiv u Rijeci)

Draft conceptual design of the
southern façade of the hotel at the
Riva waterfront, engineers Zdenko
Kolacio, Zdenko Sila, and Nada
Šilović, 1949/50 (State Archives in
Rijeka)

uime Urbanističkog instituta u Zagrebu dostavio tek u listopadu 1949. godine jer je osmišljavanje objekta ipak moralo pratiti dinamiku konzultacija oko *Direktivne osnove* i realne mogućnosti ulaganja u respektabilni gradski hotel.⁴¹ Genezu njegove arhitektonske dispozicije plastično je prikazao Zdenko Kolacio u koloriranim skicama priloženim idejnom projektu na kojem je 1949./1950. godine timski radio s kolegom Zdenkom Silom i Nadom Šilović, tada mladom arhitekticom u Građevno-projektnom zavodu u Rijeci. (Sl. 10) Odbačena je tipologija hermetičnog solitera s unutrašnjim dvorištem po uzoru na palaču *Jadran*, u korist dugačkog prizmatičnog volumena, raščlanjenog na horizontalnu bazu s kavanom i restoranom, raskošnom recepcijom, upravnim i gospodarskim prostorijama, te četverokatni blok hotelskih soba zaključen krovnom terasom dijelom natkrivenom pergolom. Morska orijentacija hotelske zgrade valorizirana je rastvaranjem čeonog pročelja uniformiranim nizom plitkih lođa i organizacijom manjeg predvrta uz glavni ulaz. (Sl. 11) Na spoju s Narodnim trgom spretno je situirano niže hotelsko krilo, optički olakšano velikim staklenim stijenama. Ugostiteljskim sadržajima moglo bi se pristupiti izravno s trga te bi podjednako služili i gostima i građanima.⁴²

S obzirom na kompleksnu urbanističku situaciju i opširan program hotela, re- vizijske komisije imale su dosta pitanja i primjedbi na koje su projektanti reagirali doradom projekta.⁴³ Na pripremu temeljenja uz GP *Jadran* u proljeće 1950. godine





12. Putnička luka i Riva nakon dovršenih pomorskih radova i uređenja parka (foto: Milan Pavić, 1954.; Hrvatski državni arhiv u Zagrebu)

Passenger port and the Riva waterfront after the completion of naval works and the park, 1954 (Croatian State Archives in Zagreb)

upućene su dobrovoljne brigade te se realizacija činila neodgodivom. U listopadu je uslijedila javna prezentacija na izložbi lokalne privrede riječke Oblasti u Hrvatskom kulturnom domu na Sušaku (tada Dom kulture III. rajona). Za tu prigodu izrađena je drvena maketa hotela, a Kolacio je u novinskoj reportaži široj javnosti približio glavne odlike projekta.⁴⁴ Nenadano, u ljeto 1951. godine objavljeno je da će na načetom gradilištu niknuti novi gradski park. O razlozima se javno nije diskutiralo, no osim što nisu bile razriješene dubioze pragmatičnog tipa, tj. funkcionalnost utilitarnih dijelova hotelskog sustava, investiciji je zasigurno presudilo i sužavanje ambicioznog plana Prve petoljetke zbog oporavka zemlje od ekonomskih (i političkih) posljedica Rezolucije Informbiroa.⁴⁵ Podrazumijevalo se da će kultiviranje zemljišta gradskim zelenilom trajati do nove građevinske eksploatacije, no Kolacio i Sila, projektanti ovog parka, ali i drugih na Školjiću, Jadranskom trgu, vrhu Delte, Plumbumu, vjerovali su da privremene prenamjene i uljepšanja ratnom destruiranih prostora pridonose normalizaciji i kvaliteti gradskog života.⁴⁶ Park je oblikovan po suvremenim načelima hortikulture struke, kao slobodna travnata površina presječena mekanim, nepravilnim pješačkim stazama i grupacijama razvijenih stabala. Neugledne zabatne fasade i začelja okolnih gradnji planiralo se kolorirati, kao i postaviti *buffet*-paviljon, kako bi se povećala udobnost, praktičnost i funkcionalnost parka u susjedstvu putničke luke.⁴⁷ (Sl. 12 i Sl. 13) Usporedno s ovim projektom, Kolacio i Sila su adaptirali dio prizemlja i polukata palače *Jadran* za Klub pomoraca koji je otvorio kavansku terasu na gradskoj promeni, obilježavajući početak društvenog oživljavanja Rive i njezina profiliranja prema uslužnim i trgovačkim djelatnostima u skladu s povećanom frekvencijom gradskog i turističkog prometa.⁴⁸ Realizacija parka predstavljala je i uvertiru u uređenje javnih površina Rive koje je, dovršetkom građevnih radova na pomorskom dijelu, napokon došlo na red.

Prometna regulacija, javna i hortikultura oprema obale Riva

Početkom 1954. godine, dok se čekalo slijeganje novog putničkog Gata 29. novembar (Gat Karoline Riječke), Zdenko Kolacio i Zdenko Sila javnosti su predstavili plan uređenja 470 metara dugačkog uličnog pojasa od Žabice do Rive Boduli.⁴⁹ Pro-

13.

Panoramski prikaz obale/ulice Riva po završetku infrastrukturnih i hortikulturalnih radova (foto: Pintar, 1962.; Hrvatski državni arhiv u Zagrebu)

Panoramic view of the Riva waterfront and street after the completion of infrastructural and horticultural works, 1962 (Croatian State Archives in Zagreb)

teklih godina nataložene prijedloge i skice autori su pretočili u operativni plan kojim će se slobodna površina Rive, u prosjeku 42 metra širine nakon pomicanja obalnih zidova, funkcionalno i estetski artikulirati slijedeći temeljni postulat razdvajanja različitih vrsta prometa. U parternoj zoni monumentalnih poslovno-stambenih višekatnica prijašnje uske, utilitarne pločnike zamijenila je široka gradska šetnica s drvoredima. Protok motoriziranih vozila reguliran je izvedbom suvremene, asfaltirane višetrakčne ceste, od manipulativnog prostora željeznice odvojene tampon-zonom zelenila. Revizijama projekta cestovni kolnik sužen je s 14 na 12 metara, a dobivena razlika iskorištena je za izvođenje parkirališnih mjesta u zelenom otoku, uz nužno smanjenje vegetacije. Putnička je obala obrađena kamenim pločama za komociju korisnika, namijenjena je odvijanju pomorskog prometa, ali i šetnji i druženju građana.⁵⁰ (Sl. 13 i Sl. 14)

Urbanističkim planom predviđeno je i opremanje putničke luke ugostiteljskim i trgovačkim sadržajima koje dosada nije pružala svojim korisnicima, a trebali su stimulirati i boravak građana na novoj gradskoj promeniadi. *Direktivna osnova* postavila je ambiciozni cilj izgradnje transportnog terminala na Žabici i u produžetku De Francheschijeva gata, no u međuvremenu su gradski planeri nastojali poboljšati uvjete putničkog tranzita na pragmatičan i, svakako, skromniji način. Autobusnom poduzeću za Istru i Hrvatsko primorje (budući *Autotrans*) već je 1947. godine odobrena lokacija autobusnog kolodvora na Trgu Žabica te su postupno oblikovani peroni, a u prizemlju obalnog bloka 1952. godine uređena je čekaonica s popratnim sadržajima po Kolacijevu projektu.⁵¹ U isto vrijeme tražilo se pogodno mjesto za



14.
Zračna snimka putničke luke
i obale Riva od Gata Karoline
Riječke do Istarskog pristaništa (s
bunkerom) (foto: Rendulić, 1960.;
Hrvatski državni arhiv u Zagrebu)

Aerial view of the passenger port
and the Riva waterfront from the
Pier of Karolina Riječka to the Istrian
Docks (with the bunker), 1960
(Croatian State Archives in Zagreb)



provizornu pomorsku stanicu te je predložen bunker na Istarskom pristaništu, izgrađen potkraj Drugog svjetskog rata za logističke potrebe njemačke vojske. Krajem 1949. godine Zdenko Sila je izradio programsku skicu „maskiranja” ovog neuglednog objekta prozračnom, ostakljenom konstrukcijom restorana i kavane iz koje bi posjetitelji mogli uživati u pogledu na užurbanu luku i morski horizont. U prizemlju bi se smjestila putnička garderoba, čekaonice, sanitarije i utilitarni pogon zgrade. (Sl. 15) Uz svesrdnu podršku Odbora za obnovu riječke luke, ideja je uključena u urbanistički plan te propagirana u medijima tijekom 50-ih godina 20. stoljeća, no koliko god se zanimljivom činila kreativna adaptacija bunkera za koji se držalo da nagrđuje Rivu, po svemu sudeći, nisu učinjeni daljnji koraci u njezinu ostvarenju.⁵² S druge strane, realizacija paviljona na Gatu Karoline Riječke, također ucrtanog u projekt putničke luke, uz brojne peripetije ipak je privedena kraju 1957. godine. Ovaj omanji objekt trebao je udomiti biljetarnicu za lokalne parobrodarske linije, telefonske govornice, javni WC, informativni punkt i kiosk, dakle, ispuniti osnovne potrebe putnika bez napuštanja lučkog područja, a prostrani trijem služio bi i kao čekaonica i garderoba na otvorenom. Tijekom izvedbe paviljona mnogo toga je pošlo po zlu, od pogrešnog proračuna željezne konstrukcije i nagiba krovništa do vrlo loše kvalitete građevnog materijala, što se pretvorilo i u lokalni skandal bacivši sjenu na cjelokupni projekt rekonstrukcije putničke luke.⁵³ (Sl. 16) Kraj paviljona, otprilike na mjestu gdje su na ondašnjem Molo San Marco talijanske međuratne vlasti podignule visoki postament sa skulpturom krilatog mletačkog lava, planirao se spomenik pomorcima

15.

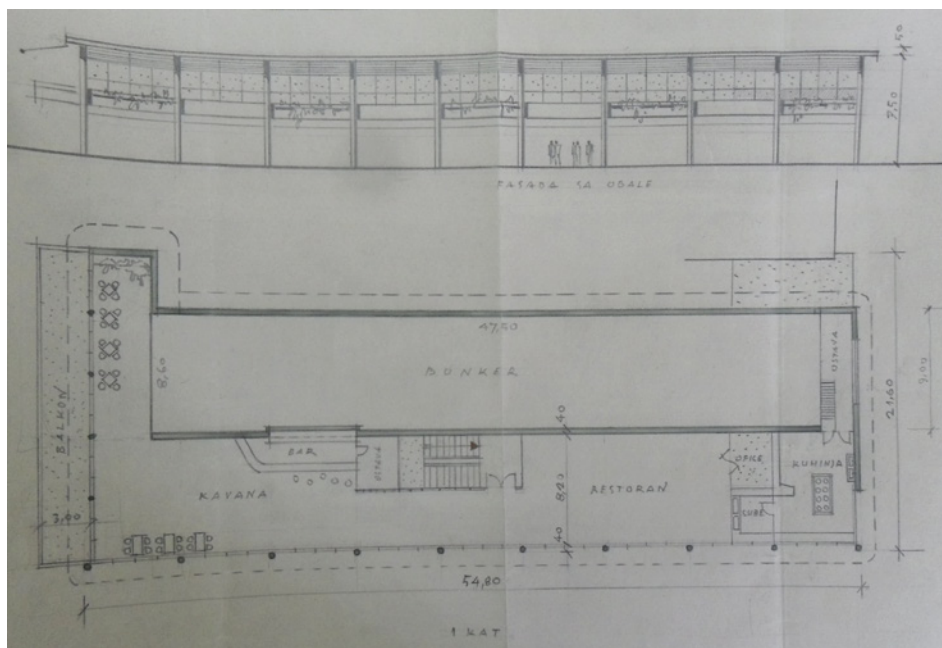
Programska skica putničke parobrodarske stanice na Istarskom pristaništu (adaptacija protuzračnog bunkera), ing. Zdenko Sila, 1949. (Arhiv Jugoslavije u Beogradu)

Program draft of the passenger steamship station at the Istrian Docks (adaptation of the anti-aircraft bunker), engineer Zdenko Sila, 1949 (Archives of Yugoslavia in Belgrade)

16.

Paviljon na Gatu Karoline Riječke, ing. Dušan Marčeta, 1954. – 1957. (foto: Pintar, 1957.; Hrvatski državni arhiv u Zagrebu)

Pavilion at the Pier of Karolina Riječka, engineer Dušan Marčeta, 1954-1957 (Croatian State Archives in Zagreb)



stradalima u NOB-u koji je, u redakciji autorskog dvojca regulacijskog plana, mogao biti izrađen u obliku visokog i širokog kamenog zida s dubokim reljefima na objema stranama koji bi prikazivali život, rad i borbu pomoraca. Da je inicijativa uzela maha, a 1955. godine lokaciju je pregledao i Vojin Bakić zainteresiran za prihvaćanje narudžbe, Rijeka bi dobila još jednu impozantnu memorijalnu vertikalu u središtu grada, pandan Spomeniku oslobođenju kipara Vinka Matkovića koji je, također angažmanom Kolacija i Sile, osvojen na visoki obelisk na vrhu Delte prigodom proslave desete obljetnice završetka rata.⁵⁴

Uređenje prometnih površina Rive ishodilo je potrebne dozvole tek 1957. godine. Razlog čekanja bili su radovi na željezničkim instalacijama. Direkcija jugoslavenskih željeznica bila je obvezna materijalno ih potkrijepiti, no njihova dinamika financiranja (i rokova izvedbe) nije bila prihvatljiva općinskim vlastima, odnosno tadašnjem

17.
Rasvjetni stupovi i standardi za
zastave u zelenom pojasu obale
Riva (foto: Kopač, 1964.; Hrvatski
državni arhiv u Zagrebu)

Light poles and flag holders in the
green belt at the Riva waterfront,
1964 (Croatian State Archives in
Zagreb)



Narodnom odboru Općine Stari grad, koji je ponudio kreditirati radove kako ne bi stagnirali ostali segmenti projekta. Bilo je potrebno demontirati postojeći kolosijek te povući novu jednokolosječnu prugu uzduž obale Rive koja će blagim zavojem nastaviti Zajčevom ulicom do mosta na Mrtvom kanalu, na čijoj se rekonstrukciji tada radilo, te tako spajati željeznički kolodvor i riječku teretnu luku s Deltom i Brajdicom. Skretanje pruge na Rivu Boduli definitivno je napušteno, tako da je putnička luka djelomično oslobođena prolazaka teretnih vagona. Riječka podružnica GP-a *Vladimir Gortan* iz Zagreba preuzela je navedene poslove, ali su se odvijali sporije od planiranog jer je trebalo ojačati nasip nove kolosječne trase da težina vlakova ne oštećuje vodovodnu i kanalizacijsku infrastrukturu. U ljeto 1958. godine konačno su dovršeni radovi, te se nakon nekoliko mjeseci slijeganja tračnica moglo prionuti popločenju sitnim kockama (kaldrmom).⁵⁵

Kako je u tom razdoblju bilo relativno teško osigurati sredstva za komunalnu infrastrukturu, NOO Stari grad je pravovremeno prijavio investicijski program obale Riva na natječaj raspisan 1958. godine za vrlo izdašan federalni fond za gradnju komunalnih objekata u cilju povećanja inozemnog turističkog prometa. Pozitivan ishod bio je očekivan jer će, u konačnici, poduzeta ulaganja služiti tomu da obala Riva, kao odsječak Jadranske turističke magistrale kroz Rijeku, pruži atraktivniji i komforniji doživljaj tranzitnim putnicima.⁵⁶ Dobivena sredstva omogućila su posljednju i najintenzivniju fazu građevnih i hortikulturnih radova od studenog 1959. do lipnja 1960. godine kojima je, nakon više od desetljeća planiranja i pregovaranja, cjelovito obnovljen ulični potez Rive. Riječkom građevnom poduzeću *Konstruktor* bili su povjereni radovi na popravku starih kanalizacijskih cijevi i izvedba cestovnih kolnika Rive, a *Elektroprimorje* je bilo zaduženo za rekonstrukciju električne mreže, odnosno podizanje novih trafostanica te polaganje podzemnih električnih kabela za gradsku rasvjetu i pogon za priključak brodova, kao i zamjenu postojećih električnih vodova zbog tekuće modernizacije gradske naponske mreže. Novim električnim instalaci-



18.
Noćna snimka obale Riva, oko
1960. godine (Državni arhiv u
Rijeci)

Night view of the Riva waterfront,
around 1960 (State Archives in
Rijeka)

jama napajala su se po dva rasvjetna tijela (živine fluorescentne žarulje) na vrhu rasvjetnih stupova – dvadesetak ih je razmješteno duž pločnika i u zelenom pojasu Rive, te još nekoliko na Rivi Boduli, a razlikovali su se u visini i dizajnu armature. Za izradu i montažu rasvjete bilo je angažirano riječko poduzeće *Svjetlost* te je posao obavljen korektno, iako je bilo primjedbi da nije dovoljno suvremeno oblikovana za ovaj reprezentativni gradski prospekt.⁵⁷ Zdenko Sila, koji je u svojstvu ravnatelja Urbanističkog instituta za Istru i Hrvatsko primorje stručno pratio realizaciju Rive, svojim je intervencijama ipak uspio podignuti kvalitetu ovog urbanog prostora. Dizajnirao je metalne nosače za zastave koji se ritmički izmjenjuju s rasvjetnim stupovima u središnjoj zoni, pridajući svečani ugođaj obali u danima praznika.⁵⁸ (Sl. 17) Njemu se pripisuje i odluka da će duž glavne šetnice Rive biti posađena stabla crnike, na zelenim otocima kombinirana s nižim ukrasnim raslinjem. Ova autohtona mediteranska stablašica zimzelenog karaktera, vrlo guste i dekorativne krošnje, odlično se adaptirala klimatskim uvjetima Rijeke. S obzirom na to da se zbog nepravilne linije gradskih blokova širina pločnika povećavala od palače *Jadran*, istočna polovina ulice dobila je dvostruki drvored.⁵⁹ Modernizacijski naponi u putničkoj luci i Rivi podjednako su se očitovali u velikim infrastrukturnim zahvatima, kao i u mikroubanističkim i komunalnim intervencijama, poput postavljanja javne česme za pitku vodu u parku na Rivi, pokretnih ugostiteljskih objekata ili podizanjem estetske razine dekora interijera gostionica i izloga trgovačkih radnji. Poratna oskudica ustupila je mjesto vidljivom napretku društvenog standarda, a „velegradsku” sliku Rijeke, kakvu se željelo utisnuti u sjećanja turista i putnika, osobito je posredovala noćna iluminacija grada s koreografiranim aranžmanom suvremene obalne rasvjete te fluorescentnim reklamama koje su krajem 50-ih godina 20. stoljeća u većem broju zasjale na gradskim pročeljima i krovovima, poput crveno-plavog natpisa *Jugolinija* na palači *Jadran*, sjedištu ovog brodarskog poduzeća, ili markantnog logotipa tvrtke *Rade Končar* na vrhu Riječkog nebodera.⁶⁰ (Sl. 18)

Zaključna razmatranja

Tijekom petnaest godina provedenih za pregovaračkim i crtaćim stolom, u zatvaranju financijske konstrukcije i, naposljetku, u fizičkoj izvedbi radova, cijeli niz arhitekata, urbanista, pomorskih i građevinskih stručnjaka dao je svoj prilog definiciji nove fizionomije putničkih pristaništa i gatova riječke luke, kao i obalne prometne arterije i gradskog šetališta Rive. Imajući na umu ne samo pragmatične već i simboličke konzekvencije, inscenirali su novu vizualnu kulisu najvažnije jugoslavenske međunarodne luke. Atraktivna impresija grada aranžirala se i za motorizirane turiste koji su mogli uživati u seriji brzo izmjenjujućih pogleda na propulzivnu luku i dotjerani profil i zeleni parspatu obalne ceste. Poduzetim ulaganjima uspio se ublažiti naslijeđeni sraz reprezentativnih stambeno-poslovnih građevina i lučkog karaktera ovog gradskog predjela, međutim, separacija funkcija nije mogla biti idealno provedena zbog upornog odvijanja željezničkog teretnog prometa kroz središte grada. Posebna vrijednost opisane epizode leži u kontinuitetu i upornosti dovođenja početne zamisli do implementacije unatoč ograničavajućim okolnostima. Ključ uspjeha bilo je nastojanje oko horizontalnog i vertikalnog umrežavanja aktera te održavanje konstruktivnog dijaloga, kao i usvajanje strategije istovremeno dugoročnog i kratkoročnog razmišljanja i djelovanja. Mali prostorni pomaci koji su nosili vrijedne lekcije o javnom interesu realizirani su paralelno s generalnim regulacijskim planovima. Urbanizam malog i velikog mjerila išli su ruku pod ruku, odnosno bili su usmjereni istom cilju koji je Zdenko Sila, tijekom prezentacije projekta uređenja Rive, formulirao ovako: „Kulturni odnosi među ljudima mogu se razvijati tek u jednom uređenom ambijentu. Taj ambijent niče iz ekonomskog stanja zajednice i stvara ga narod, svi radni ljudi, a specifični zadatak arhitekata je da utječu na stvaranje takvih ambijenata, koji će ljudima učiniti ugodan život.”⁶¹

BILJEŠKE

¹ O problemu poslijeratne integracije Delte i Brajdice u gradsko područje te realizaciji mostova na Titovu trgu vidjeti više u: LIDIJA BUTKOVIĆ MIĆIN, The Development of the Delta and Brajdica areas in Post-WWII Rijeka: Between vision and reality, *Serbian Architectural Journal*, 2 (2016.), 275–294, SRĐAN ŠKUNCA, U prigodi 70. obljetnice povezivanja grada Rijeke i Sušaka – o mogućim izvorištima projekta izgradnje riječkog „Tromostovlja”, *Zbornik radova (Građevinski fakultet Sveučilišta u Rijeci)*, 19 (2016.), 117–132.

² Riječka i sušačka luka su od 70-ih godina 19. stoljeća do 10-ih godina 20. stoljeća građene primjenom iste tehnologije: temeljni kamenomet polagao se izravno na morsko dno (zbog muljevita i pjeskovita tla nije bilo moguće temeljenje na čvrstoj stijeni), nakon čega je slijedila izgradnja četiriju ili pet horizontalnih redova betonskih blokova težine oko 25 tona izrađenih montažnim načinom. Samo manji dio obale, uključujući i istočni dio putničke luke, podignut je kalupnim santorinskim betonom *in situ*, prije

uvođenja standardiziranih blokova. Miniranjem obalnih zidova dva su gornja reda blokova bila izbačena iz ležišta ili znatno oštećena, te su se pogođeni dijelovi obala nagnuli u more, a podmorske mine bile su odgovorne za potonuća dužih segmenata obala: DRAŽEN HREŠIĆ, Uz izgradnju, miniranje i obnovu luke, u: *Riječka luka: povijest, izgradnja, promet*, (ur. Ervin Dubrović), Rijeka, 2001., 175–178.

³ JOSIP KIRINČIĆ, Luka Rijeka od 1945. do 1965. godine, *Pomorski zbornik*, 3 (1965.), 451–460, Državni arhiv u Rijeci (dalje HR-DARI), *Gradski narodni odbor Rijeka 1945.–1947.* (dalje JU-212), kut. 33, Izvještaj: Razaranje Riječke luke po njemačkoj vojsci.

⁴ Gatovi putničke luke sagrađeni su do Prvog svjetskog rata. Stari Adamićev gat (u međuraću preimenovan u Molo San Marco) datira iz prve faze formiranja riječke luke (1865. – 1867.), dok je mađarska uprava 1906. godine podignula Molo Daniel (talijanski Molo Stocco) te započela Adamićev gat čiji je središnji dio ostao nedovršen pa su u njega građani godinama bacali smeće (otud

- kolokvijalni naziv *molo scovazza*). Dvršen je 1928. godine, ali je zbog loše kvalitete ugrađenog materijala i tehnoloških pogrešaka u gradnji ubrzo počeo popuštati temeljni nasip: MILICA TRKU-LJA, Nazivi gatova i pristaništa u riječkoj luci tijekom povijesti, u: *Riječka luka: povijest, izgradnja, promet*, (ur. Ervin Dubrović), Rijeka, 2001., 268–270.
- ⁵ Arhiv Jugoslavije (dalje AJ), *Ministarstvo pomorstva Vlade FNRJ* (dalje 552), fasc. 73, Izvještaj o stanju luke, 5. 4. 1946.
- ⁶ Najpotpuniji podatci o ratnim štetama sačuvani su u formularima koje je do ljeta 1947. godine zaprimila Komisija za obnovu stambenih zgrada. Otud doznajemo, primjerice, da je palači *Jadrans* zbog oštećenja procijenjen 17 postotni gubitak vrijednosti te da su uglovnici u Zadarskoj 1, u neposrednoj blizini, gornji katovi proglašeni nenastanjivima zbog oštećenja od bombardiranja: HR-DARI, JU-212, kut. 73, Procjene ratnih šteta 1945. – 1946.
- ⁷ PETAR PUHMAJER, Stambene palače kasnog 18. stoljeća u Rijeci: prostorna i tipološka obilježja, *Ars Adriatica*, 11 (2011.), 295, MLADEN GRGURIĆ, *Rijeka - sjećamo se*, Rijeka, 2010., 20–24.
- ⁸ *, Rijeka se obnavlja brigom narodnih vlasti i uz pomoć vojne uprave JA, *Glas Istre*, 15. 6. 1946., *, Rad Inspektorata pomorstva Vojne uprave J. A. za zonu „B”, *Glas Istre*, 12. 10. 1946., ANDREA ROKNIĆ BEŽANIĆ, Uspostava i organizacija civilnih i vojnih vlasti u poslijeratnoj Rijeci, *Časopis za povijest Zapadne Hrvatske*, 6–7 (2012.), 163–168.
- ⁹ AJ-552, fasc. 73, Zapisnici sastanaka Odbora za obnovu riječke luke 7. 8. 1945. i 8. 3. 1946., *, Započelo se obnovom riječke luke, *Glas Istre*, 15. 9. 1945.
- ¹⁰ JOSIP KIRINČIĆ (bilj. 3), 453., *, Naš pomorski promet bit će brzo uspostavljen, *Primorski vjesnik*, 3. 10. 1945.
- ¹¹ AJ-552, fasc. 73, Izvještaj o izvršenim radovima u luci, siječanj 1946.
- ¹² *, Dvogodišnjica otvorenja riječke luke, *Pomorstvo*, 2 (1948.), 59–60, *, Motorni brod saobraća na pruzi Rijeka, Opatija, Ika, Lovran, Mošćenička Draga i obratno, *Glas Istre*, 4. 4. 1946., *, Kvarnerom se uspostavljaju sve bolje saobraćajne veze, *Glas Istre*, 5. 7. 1946.
- ¹³ RATKO ČIČIN-ŠAIN, Jedan pogled na obnovu riječke luke sa tehničke strane, *Pomorstvo*, 4 (1948.), 160–163, VINKO MANDEKIĆ, Dvršena je Tršćanska obala u Rijeci, *Pomorstvo*, 9 (1947.), 17–18, AJ-552, fasc. 73, Zapisnici sastanaka Odbora za obnovu riječke luke 24. 5. 1946., 31. 5. 1946., 7. 6. 1946., 14. 6. 1946., 21. 6. 1946., 28. 6. 1946., 5. 7. 1946., 12. 7. 1946., 20. 9. 1946., 15. 10. 1946., 22. 11. 1946., 13. 12. 1946., HR-DARI, JU-212, kut. 50 i 51, Zapisnici sastanaka Odbora za obnovu riječke luke 30. 5. 1947., 6. 6. 1947., 13. 6. 1947., 20. 6. 1947., 30. 6. 1947., 4. 7. 1947., *, Radovi na obnovi bivše obale Colombo u Rijeci napredovali su do danas oko 50 posto, *Glas Istre*, 24. 8. 1946., *, Rad Inspektorata pomorstva J. A. na normaliziranju pomorskog saobraćaja, *Glas Istre*, 17. 11. 1946., md, Završavaju se radovi na Tršćanskoj obali, *Riječki list*, 13. 4. 1947., *, Tršćanska obala u Rijeci potpuno dvršena, *Riječki list*, 9. 8. 1947., *, Proširenje željezničke mreže u riječkoj luci, *Riječki list*, 7. 10. 1947., *, Uređenje Tršćanske obale u Rijeci, *Riječki list*, 10. 10. 1947.
- ¹⁴ AJ-552, fasc. 74, Dopunbeni projekt za popravak istočne strane i glave Gata 1. maj, Rijeka, Poduzeće za projektiranje pomorskih gradnja *Obala*, Split, ing. Dragutin Adam, 1948., RATKO ČIČIN-ŠAIN, O radovima na obnovi riječke luke u 1948., *Pomorstvo*, 12 (1948.), 485–487, Z. D., Gat „1. Maja” bit će uskoro potpuno obnoljen, *Riječki list*, 18. 7. 1948.
- ¹⁵ Ovaj miješani radni kolektiv, s obzirom na postignute uspjehe u poratnoj obnovi, vjerojatno je uspijevao njegovati duh zajedništva. Uredska korespondencija bila je dvojezična kako se ne bi stvorila jezična barijera. Talijanski su stručnjaci postavljeni na rukovodeće pozicije odsjeka i povjeravani su im važni zadatci u obnovi. Možemo samo nagađati jesu li bili diskriminirani, no činjenica jest da je većina podnijela ostavke i odselila se u Italiju, Clerici u travnju 1947. godine: HR-DARI, JU-212, kut. 32, Popis djelatnika Ocjela tehničkih radova GNO Rijeka, kolovoz i rujna 1945., kut. 37, Ostavka ing. Yvonnea Clericija na dužnosti u OTR GNO Rijeka, 31. 3. 1947.
- Urbanist Draško Bižaca u svojoj autobiografiji prenosi da mu je ing. Ratko Čičin-Šain prepričao kako Većeslav Holjevac nije trpio talijanske stručnjake na sastancima za obnovu luke te je odgovoran za dovođenje splitskog kadra, tj. činjenicu da će Poduzeće za pomorske gradnje *Obala* iz Splita projektirati obnovu riječko-sušačkih pristaništa i gatova u poslijeratnom periodu. Riječ je o neprovjerenoj informaciji iz druge ruke, no u nedostatku drugih izvora, vrijedno ju je prenijeti. DRAŠKO BIŽACA, *Svjedok vremena: Autobiografski zapisi jednog urbanista*, Stobreč, 2015., 227.
- ¹⁶ HR-DARI, JU-212, kut. 55 i 93. Materijali Komisije za obnovu grada 1947.-1950., *, Osnovan Odbor za obnovu Rijeke, *Glas Istre*, 25. 9. 1945.
- ¹⁷ HR-DARI, JU-212, kut. 90, *Proposta per l'allargamento e sistemazione delle Rive E. Filiberto e Nazario Sauro* (Prijedlog proširenja i sistematizacije Rive E. Filiberto i Nazario Sauro), 1:1000, ing. Yvonne Clerici, 1945.
- ¹⁸ AJ-552, fasc. 73, Dopis Inspektorata pomorstva VUJA-e Ministarstvu pomorstva 24. 7. 1946.
- ¹⁹ AJ-552, fasc. 73, Odgovor Ministarstva pomorstva Inspektoratu pomorstva VUJA-e 28. 8. 1946., Zapisnici sastanaka Odbora za obnovu riječke luke 6. 9. 1946., 20. 9. 1946.
- ²⁰ Za potrebe ovog članka navedena je samo okvirna kronologija izrade urbanističkih planova Rijeke i Sušaka od 1946. do 1948. godine. Za opširniji uvid vidjeti: SRĐAN ŠKUNCA, *Razvojni pristup urbanističkom planiranju grada Rijeke do 1945. do 1974. godine*, doktorski rad, Arhitektonski fakultet, Zagreb, 2016., 8–32.
- ²¹ Od *Direktivne osnove* sačuvani su sljedeći kartografski i tekstni prilozi/opisi: AJ-552, fasc. 73, Direktivna regulaciona osnova Rijeke (tekstno obrazloženje, pregledni plan 1:5000, shema prometa 1:5000), ZDENKO KOLACIO, Obnova i izgradnja Rijeke prema direktivnom generalnom regulacionom planu, *Riječki list*, 14. 3. 1948., ANTUN ULRICH, BRANKO VASILJEVIĆ, Direktivna regulaciona osnova gradova Rijeka-Sušak, *Arhitektura*, 18–22 (1949.), 47–50.
- ²² AJ-552, fasc. 73 i 78, Rijeka-Sušak, Proširenje trgovačke luke – generalni plan, 1:5000, Glavna uprava pomorstva, Biro za projektiranje, Split, ing. Vjekoslav Sbutega, 1947., Projekat lučkih i željezničkih postrojenja u sklopu riječke luke – položajni nacrt, 1:25000, ZDENKO KOLACIO, Plan uređenja luke i industrijske zone, *Novi list*, 24. 7. 1955.
- ²³ Na sastancima u Rijeci u lipnju 1947. godine ing. Vlado Antolić naglasio je da bi prenamjena ovog dijela riječko-sušačke luke isključivo za putnički promet podignula sigurnost putnika (koji bi bili zaštićeni od kolnog i željezničkog prometa), ali bi takvo rješenje bilo pogodno i s aspekta turističke privrede, odnosno, slikovit

- izgled centra grada je važan jer će Rijeka i Sušak ostati tranzitni centar turizma sjevernog Jadrana., AJ-552, fasc. 73, Izvještaj ing. Vlade Antolića nakon boravka u Rijeci 3. 6. 1947.
- ²⁴ Zamisao prostornog i funkcionalnog razdvajanja trgovačke i putničke luke, izgradnjom novih gatova prema zapadu te probijanjem riječkog lukobrana za lakši ulaz putničkih brodova, bilo je ucrtano i u vizionarski projekt razvoja riječke luke mađarskog inženjera Jozsefa Poppa iz 1918. godine. Tu sličnosti i prestaju jer se ovim planom potenciralo proširenje Porto Barossa izgradnjom novog lukobrana i gatova te nasipavanjem obala, *Riječka luka: povijest, izgradnja, promet*, (ur. Ervin Dubrović), Rijeka, 2001., 42–43.
- ²⁵ Na Brajdici je prije rata izgrađena operativna obala, lukobran i pristanište, kao i željeznički kolodvor prema projektu arhitekce Leposave Dinić, djelatnice Ministarstva građevina Kraljevine Jugoslavije (1938./1939.). Inženjer Kazimir Ostrogović 1938. godine izradio je projekt parobrodarske stanice s potrebnim servisima (čekaonica, restoran, brijachnica itd.), unoseći regionalna, mediteranska obilježja u objekt konstruiran prema mogućnostima i principima moderne arhitekture (kamena rustika, trijemovi, pergole), JULIJA LOZZI BARKOVIĆ, *Međuratna arhitektura Rijeke i Sušaka*, Rijeka, 2015., 23, 38, 412–21, MARIJAN BRADANOVIĆ, Graditeljstvo Sušaka između dva svjetska rata, u: *Moderna arhitektura Rijeke*, (ur. Berislav Valušek), Rijeka, 1996., 136.
- ²⁶ AJ-552, fasc. 73, Tehnički izvještaj uređenja i proširenja lučkih i željezničkih postrojenja u cjelokupnom riječkom sistemu u okviru regulatornog plana grada Rijeke, ing. Čaklović i Čabrijan, 1948.
- ²⁷ Na sastanku su, pored ostalih, prisustvovali predstavnici Ministarstva građevina NRH (ing. Božidar Tušek), Građevnog odjela GNO-a Rijeka, bivšeg OTR-a (Drago Kontuš, ing. Davor Schwalba, arh. Ivan Valkovich), Urbanističkog instituta (ing. Vlado Antolić i ing. Antun Urlich) i Građevno-projektnog zavoda Rijeka (ing. Zdenko Kolacio), AJ-552, fasc. 73, Zapisnik konferencije o regulacionom planu održane u GNO Rijeka 2. – 4. 12. 1948.
- ²⁸ Problem riječkog željezničkog čvora, zajedno s kompleksnim preseljenjem Rafinerije nafte, razlozi su što *Direktivna osnova* nije dobila formalnu potvrdu i težinu zakonskog dokumenta, već će poslužiti kao orijentacija za tekuće građevne projekte i za pripremu generalnog urbanističkog plana pod okriljem GNO-a Rijeka i poslije Urbanističkog instituta za Istru i Hrvatsko primorje. Novi prijedlog projekta željezničke obilaznice izradio je ing. Cvetko Premuš 1953. godine., SRĐAN ŠKUNCA (bilj. 20), 31, 52–54.
- ²⁹ AJ-552, fasc. 75, Idejni projekt rekonstrukcije Obale jugoslavenske mornarice – 1. dio, Poduzeće za projektiranje pomorskih gradanja *Obala* Split, ing. Dragutin Adam, studeni 1948. Ovaj projekt nije pregledala Komisija za reviziju projekata Ministarstva pomorstva FNRJ.
- ³⁰ AJ-552, fasc. 75, Osnova regulacije Trga Dante, 1:1000, Rijeka, 1947.
- ³¹ U Grassijevu planu rekonfiguracije urbane strukture i novi gradski markeri planiraju se prema kriteriju utjecaja na dominantnu gradsku sliku, tj. morsku vedutu Rijeke. Rušenje „izuzetno skupih građevina” uz tadašnji Adamićev trg (danas Trg Republike Hrvatske) smatra se u tom pogledu opravdanim. Međuratna talijanska uprava je preuzela Grassijev plan u nedostatku ambicije za izradom suvremenijeg urbanističkog dokumenta, te je pokretanjem natječaja za novu gradsku vijećnicu 1937. godine, čija su se tri krila trebala smjestiti na Municipalnom trgu, Korzu i uz Via XXX Ottobre, pokušala afirmirati urbanističku osovinu Guvernerova palača – Supilova ulica – Trg Republike Hrvatske/Korzo – morska obala/Molo San Marco., JULIJA LOZZI BARKOVIĆ (bilj. 25), 217–222, OLGA MAGAŠ, Urbani razvoj Rijeke i Sušaka na prijelomu stoljeća, u: *Arhitektura secesije u Rijeci*, (ur. Daina Glavočić), Rijeka, 1997., 50–58, BRANKO METZGER-ŠOBER, Regulaijski plan grada Rijeke Paola Grassija, 1904., *Prostor*, 43 (2012.), 153–155. Djelatnici OTR GNO-a Rijeka su bili dobro upoznati s ranijim planovima Rijeke. Na inicijalnom sastanku radne grupe za izradu novog urbanističkog plana u kolovozu 1946. godine pregledane su dotadašnje regulacije Opatije, Rijeke i Sušaka da se procijeni korisnost njihovih postavki u budućem radu. Inženjer Pietro Bacci je tom prigodom pojasnio Grassijev plan, a ing. Zdenko Kolacio promjene Grassijeva plana u tzv. Crvenom planu (*Piano Rosso*) iz 1917. te Zeleonom planu iz 1938. godine, HR-DARI, JU-212, kut. 81, Zapisnik sjednice u OTR GNO Rijeka 28. 8. 1946.
- ³² U tehničkoj dopuni projekta u travnju 1949. godine umanjit će se potrebna dubina iskopa temeljne jame, nakon što su provedena geotehnička ispitivanja pokazala da je nosivost morskog tla bolja od procijenjene., AJ-552, fasc. 75, Projekt 2. varijante za obnovu Obale jugoslavenske mornarice, Poduzeće za projektiranje pomorskih gradanja *Obala* Split, ing. Dragutin Adam, ožujak 1949., Dodatak tehničkom izvještaju projekta 2. varijante, travanj 1949.
- ³³ AJ-552, fasc. 75, Treći idejni projekt za obnovu Obale jugoslavenske mornarice, Poduzeće za projektiranje pomorskih gradanja *Obala* Split, ing. Dragutin Adam, kolovoz 1949.
- ³⁴ AJ-552, fasc. 75, Dodatak tehničkom izvještaju 2. varijante iz trećeg idejnog projekta, Poduzeće za projektiranje pomorskih gradanja *Obala* Split, ing. Dragutin Adam, siječanj 1950.
- ³⁵ U obrazloženju je navedeno da, osim što je polovina obalnog zida bila u potpuno ispravnom stanju, predloženom linijom skratila bi se zapadna strana novoga gata za oko 20 metara što, u skućenim prilikama riječke luke, nisu mogli odobriti: AJ-552, fasc. 75, Rješenje Komisije za reviziju projekata pri Ministarstvu pomorstva FNRJ 18. 3. 1950.
- ³⁶ AJ-552, fasc. 75, Zapisnik sastanka u prostorijama Direkcije luka Sjevernog Jadrana u Rijeci 8. 12. 1950., Zapisnik sastanka u GNO Rijeka 13. 12. 1950., Zapisnici sastanaka Odbora za obnovu luke 8. 1. 1951., 16. 3. 1951., Nacrt za uređenje putničkog dijela luke, 1:1000, Povjereništvo komunalnih poslova GNO Rijeka, dopunjeno po Zavodu za projektiranje pomorskih gradnja *Obala* Split, datum odobrenja: 2. 4. 1951.
- ³⁷ HR-DARI, *Narodni odbor grada Rijeke 1948.-1955.* (dalje JU-16), jed. br. 26/52, Glavni projekt obnove Obale jugoslavenske mornarice Rijeka, Zavod za projektiranje pomorskih gradnja *Obala* Split, ing. Dragutin Adam, prosinac 1951., IVAN RADONIĆ, Povećanje kapaciteta riječke luke u toku obnove, *Pomorstvo*, 9 (1951.), 272–276.
- ³⁸ DRAŽEN HREŠIĆ (bilj. 2), 179. Lokalne novine rado su pratile obnovu putničke luke: *, U luci se i nadalje gradi, *Riječki list*, 20. 10. 1951., *, Radovi na putničkoj obali, *Riječki list*, 9. 11. 1951., *, Obala jugoslavenske mornarice među prioritarnim objektima, *Riječki list*, 15. 1. 1952., *, Obnova luke, *Riječki list*, 8. 10. 1952., D. G., Razdioba kredita za gradnju luka, *Riječki list*, 22. 1. 1953., *, 50 milijuna dinara je premalo za dovršenje radova na putničkoj obali, *Riječki list*, 6. 2. 1953., Lj. N., Putnička obala i sušački lukobran bit će dovršeni ove godine, *Riječki list*, 1. 3. 1953., *, Završeni su radovi na putničkoj obali u Rijeci, *Riječki list*, 14. 11. 1953.

- ³⁹ Građevinskim atestom su utvrđena teška oštećenja konstruktivnog kostura od eksplozija zračnih bombi. Na to rješenje podnesena je žalba pravnog opunomoćenika obitelji vlasnika, odseljenih u Argentinu, kojoj je priloženo mišljenje dr. Aleksandra Perca, tadašnjeg direktora Konzervatorskog odjela u Rijeci, da bi ovu skladnu klasicističku trokatnicu kao kulturni spomenik trebalo pokušati spasiti. Na dopis vlasnika stigao je negativan odgovor Planske komisije GNO-a Rijeka koja se priklonila početnom izvještaju stručnjaka Građevinskog odjela (ing. Davor Schwalba i ing. Pietro Bacci). Slučaj je okončan tek u proljeće 1948. godine jer je GGP *Jadran* naišao na otpor neiseljenih stanara i neispraznjena skladišta te je rušenje provođeno u fazama: HR-DARI, JU-212, kut. 54, Odluka Planske komisije GNO Rijeka o rušenju zgrade Kremenšek u ul. Galilei br. 2 od 18. 9. 1947. uz popratnu dokumentaciju (tehnički izvještaj, žalba opunomoćenika vlasnika kuće), kut. 57, Odgovor OTR GNO Rijeka Ministarstvu građevina NR Hrvatske na žalbu opunomoćenika vlasnika kuće Kremenšek, nedatirano (kraj 1947.), Izvještaj GP *Jadran* o obavljenim radovima u studenome i prosincu 1947. godine i kolaudacija radova 24. 5. 1948.
- ⁴⁰ HR-DARI, JU-212, kut. 55, Dopis Gradskog hotelskog poduzeća Rijeka upućen OTR GNO Rijeka 5. 11. 1947., Odgovor OTR GNO Rijeka na dopis Gradskog hotelskog poduzeća Rijeka, nedatirano (kraj 1947.)
- ⁴¹ HR-DARI, JU-16, kut. 311, Prijepis dopisa Urbanističkog instituta za GNO Rijeka 18. 10. 1949. Iznesena je primjedba da treba pomaknuti južnije sjevernu regulacijsku liniju objekta kako bi se proširila Adamićeva ulica (u začelju hotela), a hotelski otok postao uistinu slobodnostojeći te predloženo olakšavanje građevne mase pergolom na zadnjem katu. Autori projekta usvojili su navedene sugestije.
- ⁴² HR-DARI, JU-16, kut. 311, Idejni projekt hotela na Obali jugoslavenske mornarice, Građevno-projektni zavod Rijeka, ing. Zdenko Kolacio, ing. Zdenko Sila, ing. Nada Šilović, 1949./1950.
- ⁴³ Prvu je verziju idejnog projekta hotela revidirao Komitet za turizam pri Vladi NRH 10. 2. 1950., odnosno komisija koju su činili ing. Zdenko Stričić, ing. Mladen Kauzlarčić i ing. Kazimir Ostrogović, a bio je i predan Komisiji za reviziju Ministarstva građevina NR Hrvatske (18. 2. 1950.). Obje komisije sastavile su popis pitanja i/ili primjedbi, izrazivši zabrinutost oko fundiranja objekta, manjka podruma i gospodarskog dvorišta, preluksuzne opreme soba, prevelikih prostora za socijalizaciju gostiju itd., na koje su autori projekta odgovorili u tehničkom obrazloženju druge verzije idejnog projekta koja je sačuvana (bilj. 42) ili je uime GPZ-a to učinio tadašnji direktor ing. Josip Španjol: HR-DARI, JU-16, kut. 311, Korespondencija uz idejni projekt hotela, 1949./1950.
- ⁴⁴ *, Počeli pripremni radovi za izgradnju reprezentativnog hotela u Rijeci, *Riječki list*, 9. 4. 1950., *, Dobrovoljna radna brigada na izgradnji hotela u Rijeci, *Riječki list*, 16. 5. 1950., *, Izgrađujući reprezentativni hotel frontovci premašili normu za 11,5 posto, *Riječki list*, 9. 7. 1950., *, Građevno poduzeće „Jadran” izložit će model hotela, *Riječki list*, 28. 9. 1950., ZDENKO KOLACIO, S prve izložbe lokalne privrede – Arhitektura, urbanizam i hortikultura, *Riječki list*, 8. 10. 1950.
- ⁴⁵ N. B., Rijeci treba još jedan hotel, *Riječki list*, 10. 6. 1951., *, Novi parkovi u Rijeci, *Riječki list*, 10. 6. 1951., *, Uređenje Rijeke i novi park na Bodulskoj obali, *Riječki list*, 5. 7. 1951. Druga verzija idejnog projekta je kod Komisije za reviziju Ministarstva građevina NRH bila bolje prihvaćena, osobito su bili zadovoljni dodavanjem suterenske etaže, no zatražili su dostavu doradenog projekta. Dakle, hotel nije nikada bio razvijen do razine glavnog projekta te nije ishodovao građevinsku dozvolu prije obustave radova: HR-DARI, JU-16, kut. 311, Rješenje Komisije za reviziju projekata Ministarstva građevina NRH 6. 4. 1950. Nije zanemariva ni činjenica da je GP *Jadran* već u početku radova imao problema s temeljenjem zbog visokih razina podzemnih voda.
- ⁴⁶ Zdenko Kolacio (1912. – 1987.) diplomirao je arhitekturu na Tehničkom fakultetu u Zagrebu 1935. godine te je prije rata u rodnom Sušaku razrađivao Generalni urbanistički plan s Mirkom Premužićem i Velimirom Jamnickim. Zdenko Sila ((1915. – 1997.) studirao je na Tehničkom fakultetu u Ljubljani (1934. – 1941.), asistirao je Plečniku na realizaciji Sveučilišne knjižnice u Ljubljani (1937. – 1938.), a u Sušak dolazi 1941. godine. Radeći u Urbanističkom institutu za Istru i Hrvatsko primorje od 1952. do 1956. godine, Zdenko Kolacio i Zdenko Sila su gradski ambijent Rijeke i Sušaka oplemenili novim zelenim površinama, javnim spomenicima i drugom javnom opremom. O tome više: ZDENKO SILA, ZDENKO KOLACIO, Novi parkovi u Rijeci, *Arhitektura*, 3 (1952.), 40–44, LIDIJA BUTKOVIĆ MIĆIN, Istarsko-kvarnerski spomenici Zdenka Kolacija, *Anali Galerije Antuna Augustinčića*, 32–33/34–35 (2012. – 2015.), 283–298. Predanost Zdenka Sile očitovala se ne samo u praktičnom radu već i zalaganju za društvenu afirmaciju hortikulture struke. Bio je član osnivačke skupštine Hortikulturnog udruženja NR Hrvatske 1955. godine te 1957. godine Hortikulturnog društva za Istru i Hrvatsko primorje. Njegov interes za oblikovanje gradskog zelenila bit će instrumentalna za pripremu hortikulture obrade Rive: PAVLE UNGAR, Osnovano je Hortikulturno udruženje NR Hrvatske, *Hortikultura*, 1 (1956.), 1–3, *, U Rijeci osnovano Hortikulturno društvo za Istru i Hrvatsko primorje, *Novi list*, 9. 1. 1957.
- ⁴⁷ *, Uređuje se Bodulska obala, *Riječki list*, 7. 11. 1951., *, Dovršava se uređenje parka na obali, *Riječki list*, 9. 2. 1952.
- ⁴⁸ *, Otvoren Klub pomoraca, *Riječki list*, 7. 7. 1953., *, Uređuje se palača „Jadran”, *Riječki list*, 24. 10. 1953., ZDENKO KOLACIO, ZDENKO SILA, Klub pomoraca u Rijeci, *Arhitektura*, 1–6 (1957.), 44–45.
- ⁴⁹ Idejni projekt uređenja Rive izrađen je u Urbanističkom institutu za Istru i Hrvatsko primorje koji od 1952. do 1954. godine funkcionira kao podružnica Urbanističkog instituta RH, a potom kao samostalna ustanova. Predvodit će ga Zdenko Kolacio do 1956. godine kada prihvaća ravnateljstvo Urbanističkog zavoda grada Zagreba, a u Institutu će ga zamijeniti Zdenko Sila. Idejni projekt nije sačuvan, kao ni glavni projekt dovršen pod firmom Građevno-projektnog zavoda Rijeka krajem 1953. godine, već samo popratni projekt uređenja prometnih i pješačkih površina ing. Cvetka Premuša iz 1954., s doradama A. Medanića 1957. godine: HR-DARI, *Građevinski arhiv Skupštine općina Rijeka 1945.–1990.* (dalje JU-169), jed. br. 959. Srećom, Kolacio i Sila redovito su informirali lokalnu i stručnu javnost o tekućim projektima te njihovi opisi predstavljaju vrijedan izvor: *, Saznali smo u razgovoru sa Zdenkom Silom, *Riječki list*, 17. 1. 1954., ZDENKO KOLACIO, Uređenje obale jugoslavenske armije, *Riječki list*, 21. 2. 1954., ZDENKO KOLACIO, Uređenje putničke obale na Rijeci, *Pomorstvo*, 1–2 (1955.), 48–49.

- ⁵⁰ HR-DARI, JU-169, jed. br. 959, Rješenje Komisije za reviziju projekata Savjeta za komunalne poslove NO grada Rijeke 20. 5. 1955., HR-DARI, JU-169, jed. br. 102, Rješenje Komisije za reviziju projekata NO kotara Rijeka 17. 4. 1957.
- ⁵¹ HR-DARI, JU-212, kut. 54, Zapisnik sastanka za određivanje polazne stanice Autotransportnog poduzeća za Istru 11. 10. 1947., *, Autobusna postaja na Trgu Rada, *Riječki list*, 7. 3. 1948., HR-DARI, JU-16, jed. br. 1/52, Idejna skica za uređenje i adaptaciju čekaonice Autobusnog poduzeća za Istru i Hrvatsko primorje, ing. Zdenko Kolacio, 1951., *, Na Žabici se uređuje autostanica, *Riječki list*, 8. 1. 1952.
- ⁵² AJ-552, fasc. 73, Programska skica provizorija za pomorsku stanicu, ing. Zdenko Sila, prosinac 1949., fasc. 75, Zapisnik sastanka Odbora za obnovu riječke luke 30. 10. 1950., Zapisnik sastanka u prostorijama Direkcije luka Sjevernog Jadrana u Rijeci 8. 12. 1950., Zapisnik sastanka u GNO Rijeka 13. 12. 1950.
- ⁵³ Za projekt paviljona nije bila provedena revizija projekta niti formalno izdana građevinska dozvola. Željeznu konstrukciju je prema specifikacijama projekta izradilo Brodogradilište 3. maj, no nije bila dovoljno stabilna te je zahtijevala naknadna ukročenja. Ostatak gradnje izveo je GP *Jadran* s kooperantima. Pokrov krova napravljen je od pocinčanog lima jer se bakreni nije mogao nabaviti te se ubrzo svinuo i prokišnjavao, a trebalo je i proširiti kanal za odvod oborinske vode. Riječko poduzeće *Aleksandar Mamić* nekvalitetno izvedene bravarske i stolarske radove pravdalo je lošim isporučenim materijalom. *Jadranska linijska plovidba* imala ga je pravo urediti za svoje potrebe, no u međuvremenu je otvorila prodavaonicu karata u palači *Jadran* tako da je paviljon stajao uglavnom neiskorišten, služio je kao trafika i skladišni prostor. Paviljon je 2003. godine ustupio mjesto višenamjenskom objektu podignutom po projektu ing. Sonje Miculinić: HR-DARI, JU-169, jed. br. 1536, Projekt paviljona na Obali jugoslavenske mornarice, Rijeka-projekt, ing. Dušan Marčeta, 1954., jed. br. 16, Projekt javne rasvjete paviljona. Rijeka-projekt, M. Žudić, 1955., jed. br. 1615, Zapisnik kolaudacije paviljona na Obali jugoslavenske mornarice 16. 12. 1958. (popratna dokumentacija: izvještaji, računi kooperanata, dopisi i sl.), *, Na obali se gradi biljetarnica, *Novi list*, 23. 1. 1955., B. D., Moderni paviljon na obali, *Novi list*, 2. 7. 1955., *, Idu a ne odmiču, *Novi list*, 9. 5. 1956., Dj. P., „Čudo na obali”, *Novi list*, 31. 8. 1957., M. K., Poslovne prostorije koje nitko ne će, *Novi list*, 11. 2. 1958., M. K., Kuća na obali, *Novi list*, 19. 6. 1958.
- ⁵⁴ Mletački lav Sv. Marka bio je poklon Venecije D'Annunziju za vrijeme njegove kratkotrajne okupacijske vlasti Rijeke (1919. – 1921.), a postavljen je 1926. godine kao simbol talijanstva istočne obale Jadrana. Spomenik je srušen 1945. godine te potom iskorišten za obnovu gata: JULIJA LOZZI BARKOVIĆ (bilj. 25), 219., IGOR ŽIC, Riječki parkovi & spomenici, *Sušačka revija*, 78/79 (2012.), 69–70. Za spomenik palim pomorcima planirao se raspisati javni natječaj 1952. godine, no inicijativa nije zaživjela. Vojin Bakić bio je član žirija za odabir natječajnog rješenja Spomenika oslobođenju te je vjerojatno zato bio spreman razmotriti ovu narudžbu., ZDENKO KOLACIO, Gdje podignuti reprezentativne spomenike, *Riječki list*, 16. 7. 1952., ZDENKO KOLACIO, Uređenje obale jugoslavenske armije, *Riječki list*, 21. 2. 1954., *, Spomenik pomorcima u riječkoj luci, *Novi list*, 10. 7. 1955. O podizanju Spomenika oslobođenju na Delti više u: LIDIJA BUTKOVIĆ MIĆIN (bilj. 46).
- ⁵⁵ HR-DARI, JU-169, jed. br. 959, Zapisnik tehničke komisije za primitak radova na kolosijeku Obale jugoslavenske mornarice 1. 6. 1958., N. V., Konačno: postavljen novi kolosijek, *Novi list*, 10. 6. 1958., *, Putnička obala mijenja izgled, *Novi list*, 6. 12. 1958.
- ⁵⁶ HR-DARI, JU-169, jed. br. 1614, Investicioni program za uređenje Obale, ing. Ivan Valković i ing. Petar Kučić, 1958.
- ⁵⁷ HR-DARI, JU-169, jed. br. 959, Projekt električne instalacije rasvjete i pogona za priključak brodova Obale jugoslavenske mornarice, *Svjetlost*, Rijeka, ing. Mrakovčić, 1955., HR-DARI, JU-169, jed. br. 102, Kolaudacijski zapisnik za uređenje Obale jugoslavenske mornarice 26. 8. 1960., HR-DARI, *Narodni odbor općine Stari grad 1955. – 1962.*, kut. 136, Tehnički izvještaj i uporabna dozvola za rasvjetu Obale jugoslavenske mornarice 1959., kut. 163, Tehnički pregled izvršenih radova i kanalizacije na Obali jugoslavenske mornarice (za GP *Konstruktor*), 1960., N. M., Gradilište je spremno, *Novi list*, 15. 12. 1959., *, Napreduje se po planu, *Novi list*, 18. 2. 1960., *, Radi se užurbano, *Novi list*, 9. 4. 1960., *, Radovi su uglavnom završeni, *Novi list*, 8. 6. 1960.
- Zdenko Kolacio realizaciju Rive komentirao je ovako: „Ima ovdje i izvjesnih nesporazumaka u „opremi”. To ne iznenađuje, jer je rekonstrukcija – ili bolje rečeno izgradnja – trajala deset, pa i više godina. U cjelini još nije ni završena, jer u izgradnju treba uključiti i osvježenje pročelja zgrada što se nižu od „sušačke luke” do „Žabice”; ZDENKO KOLACIO, Obala Jugoslavenske mornarice u Rijeci, *Čovjek i prostor*, 113 (1962.), 7.
- ⁵⁸ HR-DARI, JU-169, jed. br. 959, Projekt stupova za zastave na Obali jugoslavenske mornarice, Građevno-projektzni zavod Rijeka, ing. S. Kršinić, 1958., Crteži stupova i prikaz temeljenja, Urbanistički institut za Istru i Hrvatsko primorje, ing. Zdenko Sila, 1958.
- ⁵⁹ Odabir crnike bio je u skladu s hortikulturnom filozofijom koju je Zdenko Sila dijelio sa svojim suradnikom i kolegom, sušačkim gradskim vrtlarom Josipom Kulfanekom (1899. – 1976.), utemeljenoj na poštovanju geomorfoloških i klimatskih osobitosti lokalne sredine te unapređenju uzgoja autohtonih biljnih vrsta. Kulfanek je uspostavio prvi sušački gradski rasadnik 30-ih godina 20. stoljeća, obrazovao prvu generaciju riječkih tehničara za hortikulturu koji su djelatnost na rekultivaciji baštinenih gradskih parkova te podizanju novih razvili unutar komunalnog društva Parkovi i nasadi GNO Rijeka osnovanog krajem 1952. godine: PETAR ŠOLIC, Josip Kulfanek – Kulfanekova riječka vrtlarska škola, u: *Dvadeset peta godišnjica organizacije vrtlarskog udruženog rada „Parkovi i nasadi” u Rijeci*, (ur. Petar Matković), Rijeka, 1977., 16–17, PETAR MATKOVIĆ, Crnika, česmina – *Quercus ilex L.* – znamenita vazdazelena hortikulturna listača našeg primorja, u: *Dvadeset peta godišnjica organizacije vrtlarskog udruženog rada „Parkovi i nasadi” u Rijeci*, (ur. Petar Matković), Rijeka, 1977., 126–136.
- ⁶⁰ LIDIJA BUTKOVIĆ MIĆIN, *Neonske reklame i natpisi trgovina u Rijeci 1950-ih godina*, katalog izložbe Lare Badurine „Turbo”, Muzej moderne i suvremene umjetnosti, Rijeka, 2015.
- ⁶¹ *, Saznali smo u razgovoru sa Zdenkom Silom, *Riječki list*, 17. 1. 1954.