

RIJEKA – RAZVOJ GRADA NA PRIJELAZU IZ 19. U 20. STOLJEĆE

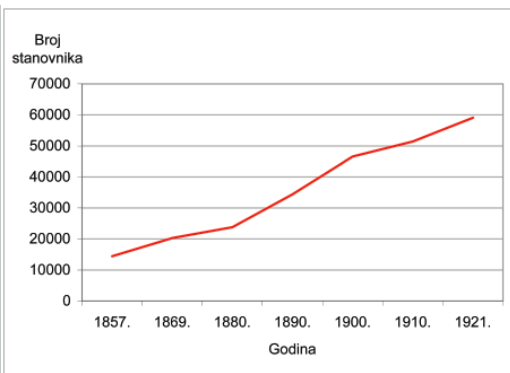
IVANA GRLJENKO

Sveobuhvatno sagledati razvoj Rijeke te razumjeti glavna obilježja i smjernice njezina urbanog, gospodarskog i kulturnog napretka prije oko stotinu godina, u razdoblju posve drugačijih društvenih i političkih odnosa, u vremenu kojega obilježava uznapredovala implementacija važnih tehnoloških dostignuća u svakodnevicu običnoga građanstva te ojačali procesi industrijalizacije i urbanizacije, znači bolje se upoznati s onodobnim političkim okolnostima Rijeke i njezine okolice, ali i s prirodno-geografskim datostima njezina smještaja i položaja u odnosu na šire područje. U ovom se radu stoga razvoj Rijeke prati kroz nekoliko ključnih, međusobno povezanih elemenata: ulogu koju je Rijeka imala unutar Austro-Ugarske Monarhije, uvjete razvoja i širenja lučke funkcije grada, prometno značenje grada (osobito u željezničkom i pomorskom prometu), izgradnju tvornica te arhitektonsko-stilske promjene u fizionomskoj strukturi grada.

MAĐARSKA DOMINACIJA

Kada se na zgradi riječkoga gradskog hrvatskoga barjaka 1868. ponovno podigla mađarska zastava, stanovnicima Rijeke i triju obližnjih općina postalo je jasno da je nakon višegodišnjih pregovora s vlastima u Beču i Budimpešti dvadesetak četvornih kilometara širega riječkog područja kao *corpus separatum* po drugi put u stotinu godina stavljeno izravno pod mađarsku krunu, gdje će i ostati sve do 1918. (Žilić 1980). Takvo je političko rješenje, kojim se posve zanemari-vala činjenica da su u to vrijeme u Rijeci od ukupnih 12 598 stanovnika 92% bili Hrvati

(1851) (Rački 1867; sl. 1) i koje je pragmatički podupiralo razvoj neposrednog mađarskoga dijela Dvojne Monarhije na račun njezina hrvatskoga dijela, posve razumljivo imalo različite, najčešće suprotne odjeke u javnosti. Dok je hrvatska politička i kulturna elita zbog nasilnoga provođenja opće, poglavito jezične i kulturne, denacionalizacije odnosno mađarizacije i talijanizacije vlastita teritorija s pravom negodovala (Žilić 1980), novopridošli mađarski, talijanski, njemački i slovenski trgovci, činovnici i industrijalci iskorištavali su sve pogodnosti proširene i unaprijeđene riječke luke.



Sl. 1. Kretanje broja stanovnika Rijeke (sa Sušakom) na prijelazu iz 19. u 20. st. Izvor: Korenčić, M. (1979): Naselja i stanovništvo SR Hrvatske 1857-1971, JAZU i RZS SR Hrvatske, Zagreb.

Unatoč tomu što je u takvoj nezavidnoj, gotovo bespomoćnoj ovisnosti o mađarskom dijelu Monarhije Rijeka izgubila na vlastitom, prirodno predodređenom mediteranskom identitetu preuzimajući «kontinentski», srednjoeuropski imidž, grad je istodobno proživljavao jedno od svojih najpropulzivnijih razdoblja u povijesti. Naime, razvojni impulsi koji su mahom u interesu širenja mađarskog utjecaja i oplemenjivanja mađarskoga kapitala dolazili iz panonskoga dijela Monarhije ostavili su i hvalevrijedne posljedice u prostornoj strukturi grada i u njegovu sveopćem gospodarskom i kulturnom razvoju, pretvorivši Rijeku u pravo srednjoeuropsko urbano središte (Đekić 2006). Dovoljno je samo spomenuti morfološki najmarkantnije prostorne jedinice u gradu, poput riječke luke, željezničke pruge i velebnoga kolodvora, prvih tvornica, kazališta ili hotela, te ih staviti u uzročno-posljedični slijed događaja koji su utjecali na razvoj Rijeke i njezine šire okolice na prijelazu stoljeća, da se uvidi kako su upravo ti ključni gradski orijentiri nastali ili se dodatno proširili

upravo u razdoblju mađarske dominacije na riječkom području.

UVJETI RAZVOJA RIJEČKE LUKE

Vjerojatno je najeklatantniji primjer silovitoga razvoja grada na početku 20. stoljeća upravo njezin najživlji, najbučniji, najdinamičniji dio, onaj dio grada koji je u isto vrijeme i nositelj i glavni preduvjet njegova cjelokupnoga gospodarskog napretka. To

Tab. 1. Promet robe pomorskim putem u riječkoj luci 1871.-1913.

Godina	Količina (u tonama)		
	Uvoz	Izvoz	Ukupno
1871-1875.	93 600	71 700	165 300
1876-1880.	66 200	165 100	231 300
1881-1885.	153 400	387 100	540 500
1886-1890.	221 600	534 800	756 400
1891-1895.	391 600	535 300	926 900
1896-1900.	429 900	623 500	1 053 400
1901-1905.	462 700	781 800	1 244 500
1905.	611 100	785 200	1 396 300
1906.	574 700	766 100	1 340 800
1907.	882 900	725 700	1 608 600
1908.	659 300	825 300	1 484 600
1909.	842 300	773 100	1 615 400
1910.	697 200	828 900	1 526 100
1911.	779 700	957 400	1 737 100
1912.	878 300	1 097 100	1 975 400
1913.	922 900	1 173 800	2 096 700

Izvor: Mitrović, P., Barbalić, R. F. (1953): Riječka luka, u: Rijeka – zbornik (ur. Ravlić, J.), Matica hrvatska, Zagreb, 35-66.



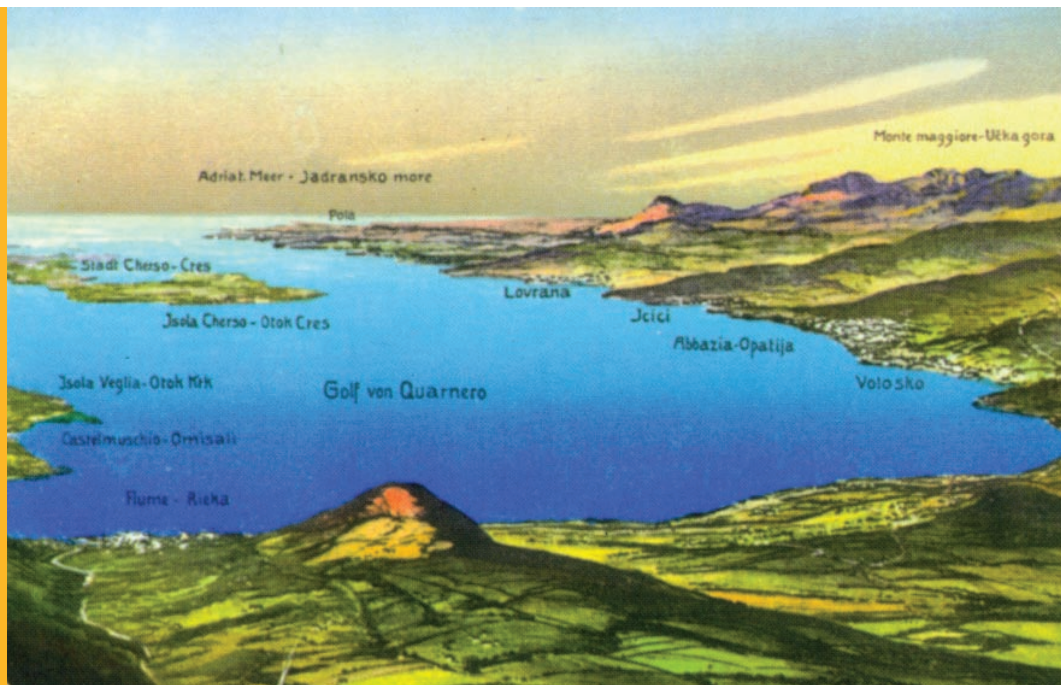
Sl. 2. Riječka luka krajem 19. st.

Izvor: Kostić, 2006.

je, dakako, riječka luka (sl. 2). Kao najprirodniju luku srednjeg i donjeg Podunavlja, glavnu mađarsku i najveću luku na istočnoj obali Jadrana na prijelazu stoljeća, lučka je prometno-trgovačka djelatnost, s ukupnim prometom od oko 1,4 milijuna tona prevezene robe (1905) (Mitrović i Barbalić 1953; tab. 1), uzdigla Rijeku na visoko deseto mjesto po ukupnom prometu među europskim lukama, da bi neposredno prije Prvoga svjetskog rata, stiješnjena između Amsterdama i Venecije, zauzela nešto slabije 14. mjesto (Bičanić 1953).

Pokretački značaj koji je luka imala za razvoj grada, Rijeka može prije svega zahvaliti svom udobnom smještaju podno Trsata, na osunčanoj, pitomoj primorskoj padini uz Riječki zaljev, u njegovu najjuvučenijem dije-

lu, na mjestu gdje se more duboko uvuklo o europski kontinent i time ju odredilo kao važan pomorski izlaz širega srednjoeuropskog prostora u Kvarnerski zaljev, odnosno u Jadransko more. Svoj su obol takvom, gotovo idealnom smještaju za razvoj luke, a osobito za razvoj industrije, dala brojna vrela i pećine, kratki i žustri vodotoci, poput nepresušne Rječine, što se s planinskoga ruba strmoglavljuju prema moru. Ne smije se pritom zanemariti i ovjenčanost grada kvarnerskim otocima, koji zbog svoga specifičnoga rasporeda u odnosu na Rijeku umanjuju snagu vjetrova iz južnoga kvadranta, pa je ta karakteristika oduvijek predstavljala blagodat za naseljavanje i preduvjet za razvoj pomorstva (Turk 1997; Roglić 1953) (sl. 3). Poput ostalih dvaju vodećih lučkih gradova na



Sl. 3. Prikaz Kvarnerskoga zaljeva
Izvor: Žic, 2000.

Jadrano sličnih prirodnih datosti, utjecajne Venecije i suparničkoga Trsta, gravitacijski utjecaj Rijeke u široj okolici ovisio je o gospodarskoj zrelosti neposrednoga zaleđa. U riječkom se slučaju neposredna okolica, što zbog planinske barijere, što zbog sveopće zaostalosti i izoliranosti ruralnoga gorskog prostora unatoč izgradnji Karoline (1726) i Lujzijane (1809), nije mogla potpuno savladati, pa se smatrala više hendikepom nego prednošću. Važnost Rijeke ovisila je i o regionalnim povijesnim okolnostima, koje su grad nemilosrdno prebacivale iz jedne vlasti u drugu, te o prometnom sustavu, koji je, kao i svugdje gdje zaživi, blagotvorno djelovao na njezin razvoj (Stražičić 1975).

DOLAZAK ŽELJEZNICE

No razvoj riječke luke nije uvijek tekao idiličnim, neometanim tokom. Štoviše, Rijeka je nakon otvaranja željezničke pruge od Beča do Trsta (1857), pomoću koje se zalaganjem Austrije izravno favorizirao razvoj Trsta u odnosu na ostale jadranske luke, postala jedan od važnijih aktera austrijsko-mađarskog suparništva. Naime, ako se uzme u obzir činjenica da su Trst i Rijeka, postavši slobodnim kraljevskim gradovima 1719., deklarativno imali zajamčene jednake uvjete trgovanja te da u topološkom i prirodno-geografskom smislu imaju slične predispozicije za razvoj, nadmoć Trsta naspram Rijeke koja je postala očigledna u svim segmentima života u sljedećih 150 godina može se objasniti ponajprije političkim razlozima,

odnosno podrškom bečkih vlastodržaca i imperijalističkim namjerama koje su nedvosmisleno išle u prilog Trstu, ali i osnaženim tendencijama monopolskoga kapitalizma zbog kojih se primjerice posavsko-jadranska trgovina, umjesto kraćim putem preko Karlovca i Rijeke, odvijala preko Siska i tako zaobilaznim putem skretala za Trst. Pošto su se izoštrile razlike u stupnju razvijenosti između dvaju najvećih istočnojadranskih suparnika, daljnji je napredak Rijeke počela kočiti blizina mnogo jače, prometnije i infrastrukturno bolje opremljene tršćanske luke s boljim prometnicama u zaleđu (Bićanić 1953; Roglić 2006). Prosperitetniji dani za riječku luku uslijedili su nakon ulaska prvoga vlaka u njezin željeznički kolodvor, pa se otada može govoriti o jednoj novoj, naprednijoj, uljepšanoj Rijeci. Statistički to znači da se u razdoblju 1867-1914. promet brodova u Trstu povećao za šest puta, dok se kroz riječku luku umnožio za čak trideset puta (Roglić 2006).

Kako se, dakle, naslućuje, Rijeku s početka 20. stoljeća ne može se u cijelosti promatrati bez razumijevanja važnosti koje je na njezin ukupan prosperitet imao dolazak željeznice 1873., najprije kao odvojka magistralne pruge Beč–Trst (Rijeka–Sv. Petar), a potom i početno-završne točke na pruzi Budimpešta–Zagreb–Rijeka (Stražičić 1975; Turk 1997; Roglić 2006). Pridruživanje Rijeke ostalim članicama povlaštenoga kluba željezničkih gradova, koje je baš kao i sama riječka luka bilo podvrgnuto interesima mađarskoga dijela Monarhije, odrazilo se ne samo na morfologiji grada, njegovu širenju uz obalu na zapad od Mlake do Kantride (sl. 4), a indirektno i u urbanističko-estetskom i kulturološkom smislu, nego i na gospodarskom planu jačanjem tranzit-

nih lučkih aktivnosti, trgovinske razmjene, parobrodarskoga pomorstva, znatnijim prodiranjem turizma te rekreativnim učinkom na razvoj moderne, litoralizirane industrije i s njom povezane 2,5 km duge industrijske zone s impresivnim kompleksima historičističkih lučkih skladišta kao pokazateljima zavidno visoke tehničke kulture sredine.



Sl. 4. Pogled na Rijeku s Trsata 1873.
Izvor: Žic, 2000.

INDUSTRIJSKI UZLET

Iako su prve riječke tvornice, kao što je šećerana (tzv. *Zuccheriera*, podignuta nizozemskim kapitalom još 1750-ih u udaljenom zapadnom dijelu grada, na mjestu gdje su mogli pristati jedrenjaci za iskrcaj šećerne trske iz prekooceanskih zemalja, a opet u neposrednoj blizini mnoštva vodotoka (Đekić 2006)), tvornica svijeća, užarija i tvornice za preradu svile i kože, proradile još u razdoblju kolskih putova i jedrenjačkoga prometa, tek je 19. stoljeće donijelo masovnije zapošljavanje Riječana u vodećoj sekundarnoj djelatnosti. Godine 1843. Rijeka se mogla podičiti s čak 62 manje i veće tvornice, od kojih su 22 bile tvornice brodova, tzv. škverovi (Klaić 1880). Već tada je bila otvorena i tvornica strojeva, likera, papira (popularna *Hartera*, čiji je prvi pogon počeo

s radom još u Adamićevo doba; u njoj je instaliran prvi parni stroj u jugoistočnoj Europi, koji je proizvodio iznimno cijenjen cigaretni papir; 1821), duhana (moćna *Tabakera* koja je kao najveća tvornica duhana u Monarhiji zapošljavala 2400 radnika, uglavnom Rijječanki, a vremenom se toliko omasovila da se 1851. morala useliti u prostorije bivše šećerane), paromlin, plinara (1850), tvornica torpeda (s godišnjom proizvodnjom od 800 torpeda, koja je s drvene lansirne rampe ispalila svoj prvi torpedo 1886., dvije godine nakon otvaranja; sl. 5) te rafinerija nafte (1883). Izgradnjom popratne infrastrukture (električna rasvjeta 1881., moderna kanalizacija 1882., električna centrala za potrebe luke i željeznice 1890., gradski vodovod 1895., električni tramvaj do Opatije i Lovrana 1899.) na prijelazu stoljeća industrija je dobila još veći uzlet pa je napredovala gotovo nezaustavljivom brzinom postajući, uz luku, glavna gradska djelatnost (Prikri i Kolacio 1953). U prvom desetljeću 20. stoljeća izdvojilo se tako šest vodećih industrija – brodogradilište, rafinerija nafte, tvornica torpeda, tvornice duhana i papira te ljuštionica riže – u kojima je dnevno na posao odlazilo 54 000 radnika iz Rijeke i bliže okolice (Stražičić 1975; Turk 1997; Vukonić 2005).



Sl. 5. Lansirna rampa torpeda
Izvor: <http://www.r-1.hr/>, 13. 6. 2008.

DALJNI URBANI RAZVOJ

Snažna industrijalizacija stvorila je povoljne uvjete za razvoj ostalih, mahom uslužnih djelatnosti, pa se, gotovo očekivano, upravo u to doba u Rijeci osnivaju prva dionička parobrodarska društva (poput mađarske *Adrie* i *Ungaro-Croate*; Vukonić 2005), otvaraju banke (Riječka banka, 1871), konzulati i strana predstavništva, a u gradu je u kratkom vremenu ojačala i njezina kulturno-obrazovna funkcija. U to tzv. *Zajčevo doba* otvoreno je i Općinsko kazalište (1885) kao prva javna zgrada osvijetljena električnom rasvjetom, koje će kasnije postati Hrvatsko narodno kazalište Ivana pl. Zajca (Đekić 2006) (sl. 6), prirodoslovni muzej (1876), a u gradu već tada postoje knjižnice, gimnazije, Vojno-pomorska akademija (1852), više kina i kazališta. Turisti koji su u to vrijeme počeli otkrivati čari Rijeke i okolnoga primorskog prostora mogli su se smjestiti u devet hotela i odande obilaziti istarske gradove i Trst izletničkom parobrodarskom linijom ili se pet puta tjedno ljeti i triput tjedno zimi do 1906. voziti na relaciji Senj – Novi Vinodolski – Selce – Crikvenica – Voz – Kraljevica



Sl. 6. Hrvatsko narodno kazalište Ivana pl. Zajca
Izvor: Đekić, 2006.

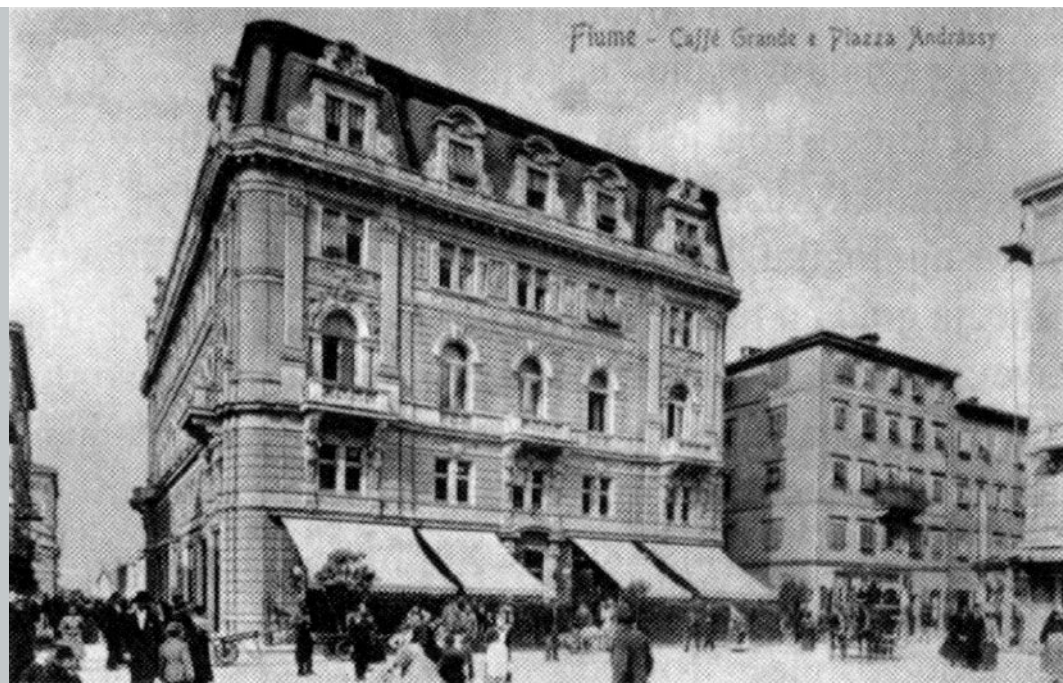


Sl. 7. Trg Dante s hotelima *Europa* i *Lloyd*
Izvor: Žic, 2000.

– Bakar – Rijeka (Žic 2000; Vukonić 2005) (sl. 7).

Rijeka sa susjednim Sušakom i njegovom novoizgrađenom lukom doslovno je postala veliko gradilište u kojem su uz domaće majstore projektirali i znameniti europski arhitekti iz Trsta, Beča, Leipziga i Budimpešte. Tako su šetača ulicama riječkoga *Donjega* ili *Novoga* grada mogle impresionirati obje zgrade riječke tržnice iz 1881. ili moćna zgrada željezničkoga kolodvora iz 1890., koju je projektirao budimpeštanski specijalist za zgrade Mađarskih željeznica Ferenc Pfaff, ili zgrada riječkoga HNK-a, koju su glasoviti arhitekti F. Fellner i H. G. Helmer osmislili kao historicističku cjelinu temeljenu na visokoj renesansi i baroku, ili palača *Modello* (sl. 8), koju je također osmislio poznati

bečki dvojac (Matejčić, 1996), ili pak neorenesansne zgrade, kao što su vebna Guvernerova palača i monumentalna palača Jadran iz 1897. – zgrada parobrodarskoga društva *Adria*, simbola pomorske moći Rijeke, smještena na jednoj od najljepših lokacija u gradu – koje su obje nastale zbog potreba Mađarske da pokaže svoju moć, utjecaj i ambicije na riječkom području. Na glavnom i najživahnijem riječkom sastajalištu – najpoznatijoj gradskoj promeni – 360 m dugačkoj ulici Korzo po kojoj se svakodnevno kretalo 50-ak tisuća tadašnjih stanovnika Rijeke (Hirc 1996) historicizam je predstavljen zdanjem *Filodrammatice*, neorenesansnom zgradom glavne pošte, klasicizam zgradom današnjega Radija Rijeke, a secesija zgradom hotela *Royal* (Đekić 2006) (sl. 9).



Sl. 8. Palača *Modello*

Izvor: Žic, 2000.

Šetnja pak *Gornjim* ili *Starim* gradom ostavljala je obično potpuno drukčiji dojam, što je ponajprije odraz bipolarnoga razvoja grada. Naime, Gornji je grad do nagloga širenja grada u 19. st., od kada je osuđen na polagano umiranje, bio i jedino gradsko tkivo. Izgrađen je u tipičnoj maniri mletačkih srednjovjekovnih gradova s uskim, krivudavim, ulicama popločenima grubim kamenim pločama, stiješnjanim trgovima, manjim stambenim kućama na kat ili dva, strmim stubama, trgovinama „na koljeno“, portunima, balaturama, skućenim kovačkim, tkalačkim, krojačkim i drugim obrtničkim radnjama i konobama, preuskim prolazima u dvorišta i vrtove. U prilično lošim materijalnim i higijenskim uvjetima u kojima je živjelo ondašnje stanovništvo potpuno je jasno da

su bilo kakve fasadne dekoracije, monumentalniji portali i balkoni bili iznimno rijetke pojave (Yriarte 1999; Đekić 2006; Kostić 2006). Ipak, ni oronulost Gornjega grada, ni sjaj Donjega grada nisu mogli zasjeniti činjenicu da se Rijeka na prijelazu iz 19. u 20. stoljeća razvijala u smjeru koji joj je i prirodno i društveno uvjetovan, a koji joj je bio zacrtan još u 18. i početkom 19. stoljeća, što se, pretvarajući ju u vodeću hrvatsku luku, u kasnijem razdoblju dodatno potvrdilo.



Sl. 9. Korzo krajem 19. st.

Izvor: Marjanović, 1953.

LITERATURA I IZVORI:

BIĆANIĆ, R. (1953): Važnost Rijeke u ekonomskom životu Hrvatske, u: Rijeka – zbornik

(ur. RAVLIĆ, J.), Matica hrvatska, Zagreb, 153-180.

ĐEKIĆ, V. (2006): Volite li Rijeku? V.B.Z, Zagreb.

HIRC, D. (1996): Hrvatsko primorje: slike, opisi i putopisi. Zagreb 1891. Pretisak - Tiskara Rijeka d.d., Rijeka.

KLAIĆ, V. (1880): Zemljopis zemalja u kojih obitavaju Hrvati. I. svezak. Društvo S. Jeronima, Zagreb.

KORENČIĆ, M. (1979): Naselja i stanovništvo SR Hrvatske 1857-1971, JAZU i RZS SR Hrvatske, Zagreb.

KOSTIĆ, V. (2006): Rijeka i okolica u starim engleskim putopisima. Adamić, Rijeka.

MARJANOVIĆ, M. (1953): Rijeka od 1860. do 1918., u: Rijeka – zbornik (ur. RAVLIĆ, J.), Matica hrvatska, Zagreb, 215-252.

- MATEJČIĆ, R. (1996): Rijeka, u: Enciklopedija hrvatske umjetnosti, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 66-68.
- MITROVIĆ, P., BARBALIĆ, R. F. (1953): Riječka luka, u: Rijeka – zbornik (ur. RAVLIĆ, J.), Matica hrvatska, Zagreb, 35-66.
- PRIKRIL, Z., KOLACIO, Z. (1953): Urbanistički razvoj Rijeke, u: Rijeka – zbornik (ur. RAVLIĆ, J.), Matica hrvatska, Zagreb, 189-200.
- RAČKI, F. (1867): Rieka prema Hrvatskoj. Brzotiskom Antuna Jakića, Zagreb.
- ROGLIĆ, J. (1953): Geografski položaj Rijeke, u: Rijeka – zbornik (ur. RAVLIĆ, J.), Matica hrvatska, Zagreb, 9-14.
- ROGLIĆ, J. (2006): Rijeka, u: Geografske regije Hrvatske i susjednih zemalja: geografske posebnosti i razvojni procesi – sabrana djela, knjiga 5 (ur. MATAS, M.), Školska knjiga i Geografsko društvo Split, Zagreb i Split, 230-248.
- STRAŽIČIĆ, N. (1975): Rijeka i njezina okolica – jedinstvena regionalna cjelina, u: Geografija Hrvatske, knjiga 5 (ur. CVITANOVIĆ, A.), Institut za geografiju Sveučilišta u Zagrebu i Školska knjiga, Zagreb, 58-98.
- TURK, H. (1997): Rijeka – geografska obilježja. Geografski horizont, 43(2), 35-45.
- VUKONIĆ, B. (2005): Povijest hrvatskog turizma. Prometej i HAZU, Zagreb.
- YRIARTE, CH. (1999): Istra i Dalmacija – putopis, Antibarbarus, Zagreb.
- ŽIC, I. (2000): Riječka gostoljubivost. Adamić, Rijeka.
- ŽILIĆ, D. (ur.) (1980): Rijeka. Otokar Keršovani – Rijeka, Opatija.
- <http://www.r-1.hr/>, 13. 6. 2008.