

INDUSTRIJSKA BAŠTINA RIJEKE – CENTAR

Začeci hrvatske industrijske baštine

PRIPREMILI:

Branko Nadilo, Krešimir Regan

Upravna je zgrada *Rafinerije šećera* izgrađena 1752. i potom je temeljito stradala u požaru pa je obnovljena i opremljena raskošnim štukaturama i zidnim slikama u doba najvećeg uzleta kompanije

Uvodne napomene

Donijeti odluku da Rijeka bude prva među gradovima i ostalim naseljenim mjestima kojima ćemo započeti temeljite prikaze industrijske baštine i nije bilo osobito teško, ponajprije stoga jer je baš u Rijeci pokrenut suvremeni industrijski razvitak na hrvatskome prostoru. Rijeka je to dugovala svojem strateškom položaju i blizini središta europske moći u prošlosti, ali i smještaju u dijelu Kvarnera koji je relativno zaštićen od orkanskih vjetrova. Ne treba zanemariti ni činjenicu da se nalazi na ušću kratke, ali vodom bogate rijeke (po kojoj je i dobila naziv) i da je ušće u početku služilo kao prikladna luka. No čini se da su općem, pa i gospodarskome razvoju najviše kumovali neobična riječka povijesna sudbina i činjenica da je Rijeka dugo bila pod upravom Austrijanaca, Mađara i Talijana, a da je u sastavu hrvatskoga nacionalnog prostora, uz kratkotrajne prekide, tek od završetka II. svjetskog rata. Odluci da se s Rijekom krene u prikaz hrvatske industrijske baštine svakako nije naškodila ni činjenica da se u tome gradu razvila svijest o potrebi zaštite tih građevina iz naše bliske prošlosti, iako se to ne bi moglo zaključiti po njihovu općenito zapuštenom stanju. Osim toga u Rijeci djeluje *Pro Torpedo* – Udruga za promicanje i zaštitu riječke industrijske baštine koja na tu temu organizira posjećene međunarodne konferencije. Posljednja, šesta, održana je 24. i 25. rujna 2014. na Filozofskome fakultetu na temu *Čovjek i industrija s naglaskom na povijesnom iskustvu o čovjeku u industriji*.

Kratki povijesni prikaz

Tarsatica, rimsko naselje na području današnjega Starog grada u središtu Rijeke, prvi se put spominje 180. pr. Kr., nakon što su rimske legije svladale ilirske pirate i starosjedioce. Nakon toga događaja više od 14 stoljeća nije bilo spomena o ikakvome naselju na tome prostoru (što ne znači da ga nije bilo), a prvi su ga put 1230. u dokumentima spominjali mletački trgovci pod nazivom Rijeka Svetoga Vida. Poslije su Rijekom vladala Devinska gospoda i knezovi Frankopani koji su u 15. st. sagradili trsatsku utvrdu. Za daljnju je povijesnu sudbinu Rijeke važna 1465. kada je bavarski plemić Wolfgang Walsee međusobnim ugovorom o nasljeđivanju cijeli liburnijski feud prepustio Fridriku III. Habsburgu. Rijeka je potom



Gradski toranj u Rijeci koji na pročelju ima kipove careva Leoopolda I. i Karla VI.

pod habsburškom vlašću ostala sve do kraja I. svjetskog rata.

Sljedeći se podaci iz povijesti Rijeke ne razlikuju puno od podataka iz povijesti ostalih naših primorskih naselja. Tako je bilo sve do 1717. kada je car Karlo VI., ohrabren slabljenjem turske vlasti i mirom u Požarevcu, donio patent o slobodi plovidbe Jadranom (spomenut u prošlome broju uz razvoj luke u Kraljevici), čime je ukinuo stoljetni venecijanski monopol. Za razvoj je Rijeke još važnija isprava od 18. ožujka 1719. kojom je taj rimsko-njemački car, ugarsko-hrvatski i češki kralj Trst i Rijeku proglasio slobodnim lukama. To je bitno unaprijedilo razvoj tih gradova, a Rijeci omogućilo razvoj pomorstva i trgovine te urbanizaciju izvan gradskih zidina.

Najvažnija je bila isprava iz 1719. cara Karla VI. kojom je grad proglašen slobodnom lukom, što je unaprijedilo razvoj pomorstva i trgovine, ali i urbanizma

Karlo VI. također je predložio da se u Trstu i Rijeci izgrade lazareti, a to je ponovno učinio 1722. kada je zbog narasloga opsega pomorskog i lučkog prometa, radi zaštite od zaraznih bolesti naredio gradnju prihvatilišta za brodove iz rizičnih luka. Zapravo je gradnja lazareta (danas na njegovu mjestu djeluju zubarske ambulante, stručna medicinska udruženja i komanda vatrogasaca) označila začetak riječke industrijske baštine.

Sljedeći se važan događaj u povijesti Rijeke zbio 1728. kada je dolaskom cara Karla VI. u promet puštena Karolina, prva hrvatska cestovna poveznica između panonskoga i jadranskoga područja, koja je vodila od Karlovca do Bakra i Rijeke i bila duga 105,6 km. Od 1725. do 1727. gradio ju je austrijski vojni inženjer Antun Matija Weiss.



Gravura s prikazom Karoline

Godine 1750. Nizozemci su utemeljili *Riječku rafineriju šećera*, kojoj je 1752. prigradena upravna zgrada riječke tvornice šećera, a cijeli je kompleks dovršen 1754. godine. Carica Marija Terezija, jedina habsburška vladarica u povijesti (zbog čijeg je krunjenja izdana Pragmatička sankcija, ali su i izbili mnogi ratovi), izdala je 1779. detaljnu povelju *Corpus separatum* (lat. zasebno tijelo) kojom je grad Rijeka s kotarom dobio poluautonomni status u sklopu Habsburške Monarhije. Taj je status imao sve do raspada Austro-Ugarske, s kratkim prekidima za francuske okupacije i 1848. kada je Jelačić taj teritorij vratio u sastav Hrvatske. Time je Rijeka prestala biti provincija Austrijskog primorja i postala autonomnim područjem u sastavu zemalja ugarske krune. Vladarica je tim potezom izazvala brojne polemike i otvorila tzv. riječko pitanje o državno-pravnome statusu grada, a posredno omogućila i mađarsko svojatanje "riječkom krpicom" 1868., ali i talijansko prisezanje 1920. i 1924. godine.

Tijekom 1803. započeta je gradnja tzv. Lujzinske ceste, koja je naziv dobila po

Napoleonovoj supruzi, od Rijeke preko Čavla do Kamenjaka. Lujzijana je sagrađena na poticaj zagrebačkog biskupa Maksimilijana Vrhovca jer postojeće ceste od Karlovca do Rijeke odnosno Senja (Karolina i Jozefina) više nisu odgovarale gospodarskim i prometnim zahtjevima. Projektiranje i gradnju Lujzijane od Rijeke do Netretića od 1803. do 1809. nadzirao je vojni časnik, graditelj i inženjer Filip Vukasović.

Godine 1821. utemeljena je riječka *Hartera* (tvornica papira), a 1833. otvoren lazaret sv. Franje u Martinšćici jer su Francuzi 1812. zatvorili stari, a dekontaminaciju brodova i posade preselili u Kraljevicu. Potom je, kao što je već rečeno, Josip Bunjevac 1848. u ime bana Josipa Jelačića okupirao Rijeku i raspustio gradsku upravu te utemeljio Riječku županiju. Valja još dodati da je 1851. s radom započela Tvornica duhana (*Tabakera*), desetljećima najveća u Habsburškoj Monarhiji, te da su 1852. pušteni u rad prva plinara i javna rasvjeta.

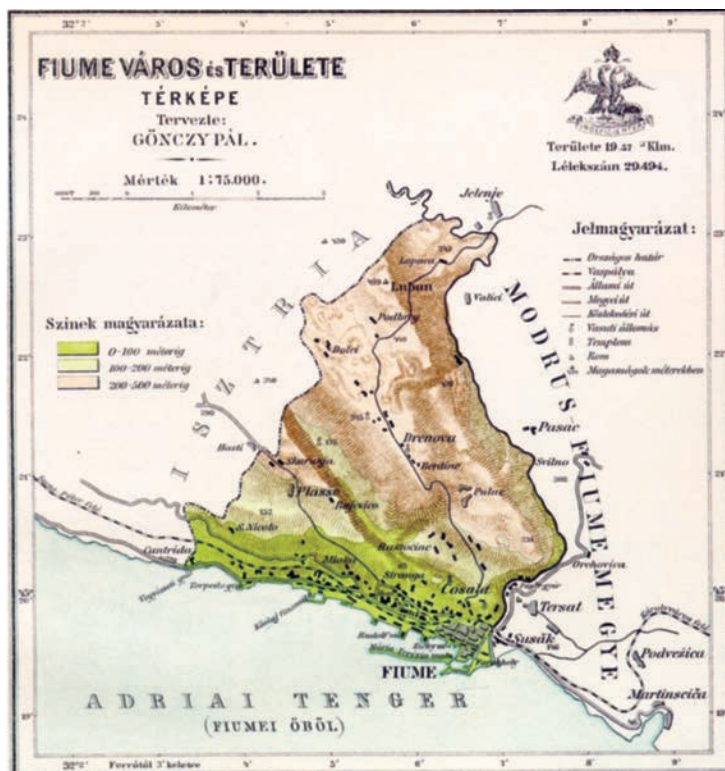
Prokopavanjem novoga korita Rječine 1855. nastali su Mrtvi kanal i Delta jer

je tok preusmjeren istočno, na područje Brajdice, a staro je korito postalo lukom za manje brodove. U Rijeci je 1866. izumljen i proizveden prvi torpedu na svijetu. Njegov je idejni začetnik bio Ivan (Giovanni) Luppis, a izum je proveo u djelo i unaprijedio Robert Whitehead.

Hrvatski je sabor 1868. usvojio tekst nagodbe između Ugarske i Hrvatske, a Rijeka je ponovno postala *corpus separatum* i došla pod izravnu upravu mađarske krune, što je izvedeno mijenjanjem članka 66. i lijepljenjem tzv. riječke krpice.

Rijeka je 1873. željezničkom prugom povezana s Karlovcem i s Pivkom (tada Sv. Petar) u Sloveniji, a 1882. utemeljena je rafinerija nafte na Mlaki i izgrađena suvremena kanalizacija, dok je 1874. u pogon puštena nova plinara jer je stara na Školjiću smetala razvoju grada.

Pred kraj 19. st. u Rijeci su zabilježena mnoga zbivanja. Godine 1885. sagrađeno je riječko kazalište, današnji HNK Ivana pl. Zajca, 1888. otvoren je hotel *Continental*, 1891. podignuta je zgrada željezničkoga kolodvora, 1896. dovršena gradnja gradskoga vodovoda, a 1899. počeo je voziti električni tramvaj.

Prikaz *Corpusa separatuma* s početka 20. st.



Granica između Italije i Kraljevine SHS na Rječini

Nakon I. svjetskog rata počela su za Rijeku dramatična zbivanja. Prvo je došla pod kontrolu Narodnog vijeća SHS sa sjedištem u Zagrebu, a nadugo je potom talijanski ratni brod ušao u riječku luku i zauzeo grad. Nakon toga je jedan francuski razarač iskrcao američke i engleske trupe koje su preuzele kontrolu nad gradom. Sve se to zbivalo krajem 1918. godine. Godine 1919. grad su okupirali crnošuljaši pod vodstvom Gabriela D'Annunzia, pjesnika, dramaturga i političara te duhovnog inspiratora Benita Mussolinija. Nakon brojnih peripetija Rimskim je ugovorom Kraljevina SHS pristala na priključenje Rijeke Italiji, a Rječina je postala državna granica.

Krajem 19. st. zabilježena su mnoga zbivanja jer je izgrađeno kazalište, otvoren prvi hotel, podignuta zgrada kolodvora, dovršen gradski vodovod i uveden električni tramvaj

Njemačka je vojska 1943. okupirala grad koji je oslobođen 3. svibnja 1945. Mirovnim ugovorom u Parizu 1947. Rijeka i Istra službeno su vraćene Hrvatskoj. Godine 1962. općine Stari Grad, Sušak i Zamet spojene su u zajedničku Općinu Rijeku. Od 1991. Rijeka ponovno (nakon 45 godina) obilježava 15. lipnja, Dan svetog

Vida, svojega zaštitnika. Krajem 1991. grad su brodom napustile posljednje jedinice JNA. Godine 1992. ukinuta je Općina Rijeka, a umjesto nje nastali su Grad Rijeka te općine Kastav, Viškovo, Kostrena, Čavle, Jelenje, Bakar i Kraljevica.

Začetak industrijske baštine u zoni centar

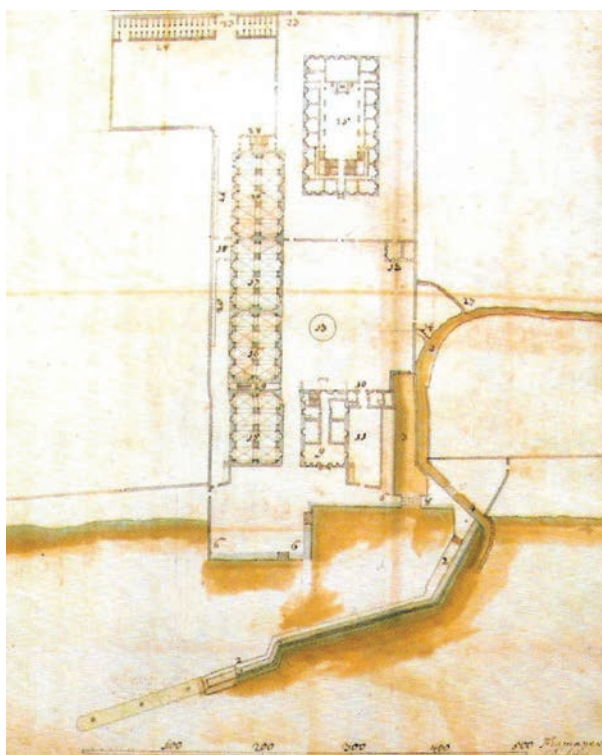
Tradicionalno se riječka industrijska baština dijeli na četiri zone, uglavnom zasnovane na prostornim sličnostima, ali i dijelom povezane vremenom nastanka. Zona centar okuplja industrijsku baštinu u središtu Rijeke koje je nekada bilo gradska periferija. Zapadna industrijska zona započinje skretanjem iz Mlake u Ulicu Milutina Barača. To je inače područje riječke Rafinerije, tvornice *Torpedo* i Brodogradilišta 3. maj. Istočna je industrijska zona uglavnom ovisila o Rječini oko koje se formirala, a glavna je građevina bila tvorni-

ca papira, ali postojala su i mnoga druga tvornička postrojenja. Zona riječke luke u sadašnjem je obliku nastala uglavnom nasipavanjem krajem 19. st. Na tome je prostoru izgrađeno šezdesetak skladišta i 70 km željezničkih pruga.

U ovome ćemo se prilogu baviti, kako je i drugdje uobičajeno, primjerima industrijske baštine u zoni centar, gdje se uostalom nalaze i neki od najstarijih primjera riječkoga industrijskoga graditeljstva.

Prvi riječki lazaret

Prvi je lazaret u svijetu osnovan 1377. u Dubrovniku radi zaštite od unošenja i širenja zaraznih bolesti. Već smo rekli da je jedna od građevina koja je označila začetak riječke industrijske baštine bio upravo Lazaret sv. Karla Boromejskog sagrađen od 1722. do 1725. Danas su sačuvani samo njegovi neznatni ostaci. Riječki je lazaret izgrađen novcem iz privatne blagajne austrijskog cara Karla VI. radi unapređenja pomorstva te osiguranja zdravlja putnika i posada brodova, ali i zaštite građana. Lazaret je bio jedan od uvjeta za prosperitet slobodne luke.



Situacija riječkog lazareta (iz projekta)

Austrijski se car Karlo VI. bio naglo okrenuo moru i jadranskoj orijentaciji i u toj su koncepciji Trst i Rijeka dobili posebno značenje. Nakon što je Rijeka 1719. proglašena slobodnom lukom, počela je njezina nagla preobrazba i u nju su počeli pristizali stručnjaci i poduzetnici iz cijele Europe. Tada je u graditeljstvu prevladavao barokni izraz, što je bila i značajka lazareta u današnjoj Krešimirovoj ulici. Lazaret se nalazio na obali i u njegovoj je blizini bilo пристаниште Mandrač (uobičajen naziv za lučice duž cijele obale, prema grčkom *mandrakion*), pokraj ušća Škurinjskog potoka. Nakon nasipavanja za gradnju željezničke pruge i obale, danas je more od ostataka lazareta udaljeno stotinjak metara.

Gradnjom lazareta i razvojem pomorskog prometa počeli su u Rijeku pristizati stručnjaci i poduzetnici iz cijele Europe

Lazaret se sastojao od kuća za priora i sanitarno osoblje te kontumaca (karantena, prema lat. *contumax* = nepokoran) i magazina za robu. Kuće za upravu i osoblje bile su jednostavne i funkcionalne zgrade bez posebnih stilskih oznaka, s četvrtastim otvorima za prozore i s kamenim ravnim doprozornicima. Takav je bio i magazinski prostor koji se pružao u dubinu i imao je ravno pročelje prema obali. Radovi su počeli 1722., o čemu svjedoči i memorijalni natpis na raskošnome portalu, jedinome sačuvanom dijelu.

Gradnja se cjelokupnoga sklopa vezuje uz ime arhitekta Antonija de Verneda (1693. – 1774.), španjolskog plemića aragonskog podrijetla, koji je u Austriju došao zajedno s Karlom VI. kada je stupio na carski tron. Školovao se za vojnog inženjera, pa je prema carskoj odluci upravljao gradnjom vojnog brodogradilišta u Kraljevici i lazareta u Rijeci. Uz postojeći je portal postojao još jedan manji, srušen 1961. kako bi u garažu mogao ulaziti autobus s fluorografom.

S porastom opsega trgovine i prometa u Rijeku su uplovljavali sve veći jedrenjaci, a u lučicu je Škurinjski potok nanosio velike



Portal kao jedini ostatak negdašnjeg lazareta.

količine pijeska i kamenja, pa je ondašnja francuska uprava zatvorila lazaret koji je napušten i predan vojsci na upravljanje. Lazaret je potom poharan u požaru.

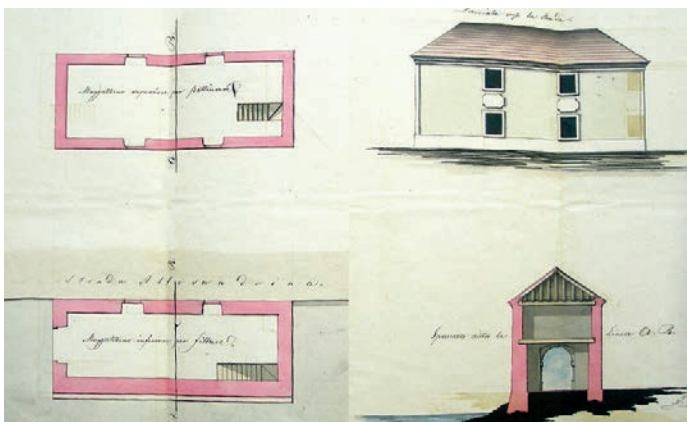
Zanimljivo je to da su svi sumnjivi brodovi i ljudi ostajali u karanteni od sedam do 40 dana. Lazaret nije imao svojega liječnika ni kirurga, već su po potrebi dolazili gradski fizik i kirurg. Prema ondašnjim zakonima, lazaret je imao preventivnu ulogu i nije djelovao kao kužna izolacijska bolnica. Sumnjiva se roba raskuživala na razne načine, ponajprije provjetravanjem, parenjem u octenim parama ili dimljenjem sumpornim dimom, a poslije su

se za raskuživanje upotrebljavale samo neke vrste trava.

U lazaretu nije smjela biti gostionica, ali ni životinje, posebno kokoši, psi ili mačke. Osobe u karanteni mogle su kupovati meso ili ribu i sami ih pripremati za jelo na ognjištu ili kaminu.

Pogonska zgrada Riječke tvornice konopa

Pogonska se zgrada Riječke tvornice konopa nalazi nešto sjevernije, u ulici Porok, i na dobro se održavanoj mrežnoj stranici Riječke industrije (<http://www.rijekaheritage.org/>) navodi kao najstariji



Tlocrti, prikazi i presjeci zgrade Tvornice konopa



Detalj glavnog pročelja zgrade

primjer gradske industrijske baštine jer je nastala 1764. u stilu historicizma. Tada je Nicolò Crespi, podrijetlom iz Riminija, otvorio manufakturu konopa, uglavnom za brodove. U izvorima se može pročitati da je 1802. ta mala tvornica imala šesnaest zaposlenih.

Njezinoj je modernizaciji znatno pridonio Giovanni Sirola, vlasnik tvornice oko 1860. Sirola je zamislio preseljenje manufakturne proizvodnje u novu, veću građevinu, a za provedbu je projekta 1901. zadužio Emiliya Ambrosinija. Riječ je o jednostavnoj građevini pravokutna oblika s naglašenim središnjim prostorom u kojem je sala za predionicu konopa. Građevina je raščlanjena nizom velikih prozorskih otvora s blagim polukružnim lukovima, a takva deko-

racija upućuje na skromne, ali uočljive secesijske elemente. Zgrada je danas bez krovišta i to je sve što je ostalo od negdašnje poznate *Riječke tvornice konopa*, koja je početkom 20. st. izrađivala konope za austrougarsku flotu u Puli, riječku *Tvornicu torpeda* i današnje Brodogradilište 3. maj. Tijekom I. svjetskog rata tvornica je zapala u krizu od koje se teško oporavila, a to joj se dogodilo i nakon II. svjetskog rata. U poduzeću su se tada počeli izmjenjivati razni vlasnici. U osamdesetim godinama prošloga stoljeća proizvodnja je preseljena na Škurinje, no tamošnje je postrojenje srušeno pri gradnji trgovačkih centara. Ipak, bila je to najdugovječnija riječka tvrtka koja je poslovala 235 godina jer je ugašena tek 1999. godine

Ostaci lijepe pogonske zgrade *Riječke tvornice konopa* još nisu pod konzervatorskom zaštitom. Zgrada je u lošem stanju i bez krovišta te prepuštena daljnjem propadanju. U njoj je čak bio i parkirališni prostor, ali se, koliko smo mogli uočiti za nedavnog obilaska, više ne koristi za tu namjenu. Nije, naime, bilo ni jednog automobila, a i ulaz je pregrađen.

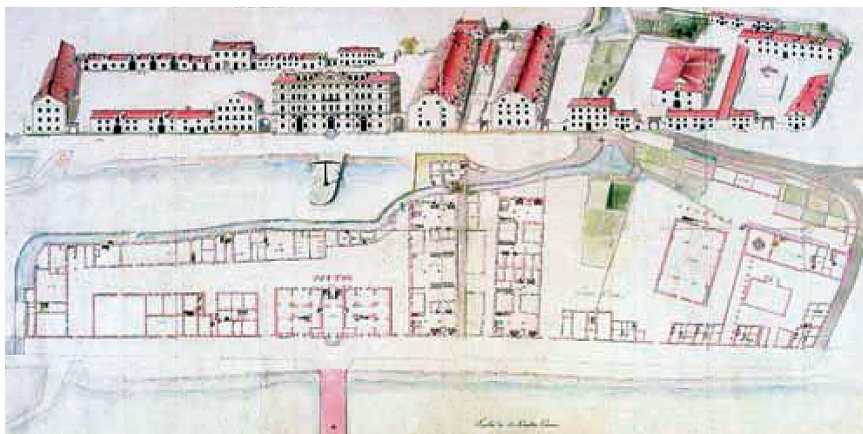
Tvornica je konopa bila najdugovječnija riječka tvrtka koja je poslovala punih 235 godina jer je ugašena tek 1999. godine

Kompleks negdašnje šećerane

Upravna je zgrada *Rafinerije šećera*, poznata i kao *Zuccheriera*, osnovana 1750. prema odluci Marije Terezije koja je pokušavala ojačati gospodarstvo ondašnjega Austrijskog primorja, pa je novoj šećerani dala brojne povlastice. Monopol je povlaštene kompanije uključivao odredbu prema kojoj su drugi trgovci šećer morali nabavljati izravno od nje, a osim što je imala prava na uvoz i izvoz šećera, kave, čaja i duhana, mogla je graditi vlastite brodove, eksploatirati rudna nalazišta, sjeći šumu i obavljati mnoge druge djelatnosti. Utemeljili su je Nizozemci, a kompleks se protezao duž negdašnje morske obale sve do starog lazareta, dok se danas nalazi u Krešimirovoj ulici, nasuprot željezničkome kolodvoru. Projekt je izveden prema planovima inženjera Francesca Saveria Bonoma. Stoga bi to ipak bio naj-



Zgrada bez krova Riječke tvornice konopa

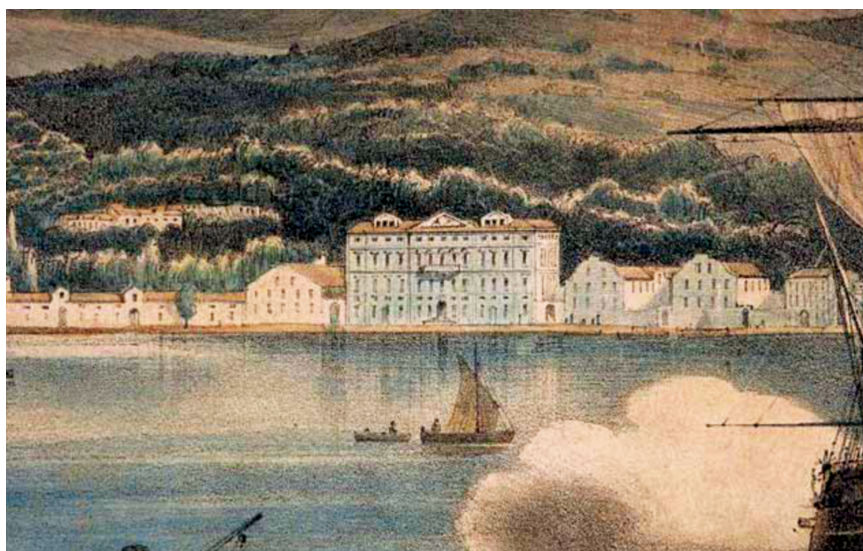


Crtež i tlocrt cijelog kompleksa *Rafinerije šećera*

stariji primjer riječke industrijske baštine, unatoč tomu što se tvrdilo da ništa nije bilo sačuvano od prijašnje glavne zgrade. Velebna je kasnobarokna palača temeljito obnovljena ili izgrađena 1786., a pretpostavljalo se, prema nekim usputnim navodima, da je to obavio arhitekt Andrea Menini. Glavno je južno pročelje jednostavne neoklasicističke kompozicije s tri monumentalna polukružna portika. Simetrije na svojevrsan način prekidaju prozori prvog i drugog kata s izmjenično polukružnim i trokutnim nadstrešnicama. Duh je nemirne barokne tradicije najistaknutiji na vijugavim linijama balkona drugog kata, gdje je bio smješten raskošni *piano nobile* (talijanski izraz za otmjeni kat na velikim renesansnim palačama). Iako suzdržane vanjštine, u unutrašnjosti je zgrade pozornim izborom dekorativskih elemenata, igrom stupova i arkatura te detaljima fresko-ciklusa i štuko-oblikovanja postignut svečani ugođaj. No najnovija su povijesna istraživanja potvrdila prijašnju pretpostavku konzervatora da upravna zgrada nije izgrađena osamdesetih godina 18. st., kako je to svojedobno pisala Radmila Matejčić pozivajući se na ploču s natpisom na glavnome stubištu, a potom svi ostali citirali. Naime, u arhivskim je spisima pronađen podatak da je izgrađena 1752., u doba direktora Arnoldta, Kennedyja i Wellensa, ali da je 1785. izgorjela u velikome požaru, nakon čega je obnovljena i raskošno opremljena već spominjanim štukaturama i zidnim slikama. To se zbio u doba najpoznatijeg direktora Petera

de Vierendeelsa. Zasad nije poznato tko je gradio i obnavljao zgradu, ali se na temelju analogija pretpostavlja da je riječ o majstorima iz Furlanije i Venecije. Tako je barem navedeno na internetskom portalu koji iscrpno obrađuje riječku povijest (http://www.formula1-dictionary.net/rijeka_3_a.html).

Uglavnom, *Rafinerija šećera* od 1752. djeluje sa središnjicom u Rijeci, a ubrzo je postala najveća privatna kompanija cijele Habsburške Monarhije na površini od 17.000 m². Područje je tvornice bilo ispresijecano brojnim vodotocima koji su bili korišteni u proizvodnji. *Rafineriju*



Pogled s mora na cijeli kompleks i na Upravnu zgradu *Rafinerije šećera*



Detalj unutrašnjosti Upravne zgrade



Današnje glavno pročelje Upravne zgrade

su vodili nizozemski trgovci i poduzetnici koji su dobili povlasticu za proizvodnju šećera na 25 godina, a ta je povlastica produžavana te je rafinerija radila sve do 1828. Na njezinu čelu bila je velika nizozemska trgovačka kuća *Arnoldt* sa sjedištem u Antwerpenu, a vlasnicu su bili Urban Arnoldt i Charles Proli. Zapošljavala je približno 600 ljudi. Na stručnim i najbolje plaćenim mjestima radili su stranci iz Nizozemske i Hamburga. Bilo je to izrazito kapitalističko društvo prilagođeno velikome austrijskome unutrašnjem tržištu, a tvrtka je imala predstavništva širom Europe (Beč, Graz, Lisabon i Levant), ali i svijeta (Philadelphia, Santiago de Chile, Krim ...). Upravna je zgrada preuređena u doba najvećeg uzleta kompanije, a ta je nova administrativna palača bila jedna od najvećih tvorničkih zgrada na Jadranu.

Tvrtka je 1826. otišla u stečaj, a posljednji je direktor bio Leo Johann Massart iz Flandrije koji je odredio rasprodaju pokretne i nepokretne imovine.

Od 1832. do 1848. u šećerani je bila smještena vojarna mađarske vojske, a 1851. u njoj je proizvodnju započela *Tvornica duhana* (popularno zvana *Tabakera*). Preuzeti je industrijski kompleks proširen novim proizvodnim zgradama pa je tako nastao najveći pogon za preradu duha-

Cjelokupni se kompleks negdašnje *Rafinerije šećera* ili *Tvornice duhana* nalazi pod zaštitom Konzervatorskog zavoda. U upravnoj se zgradi još izvode restauratorski radovi, a nakon njihova završetka u cijelom bi kompleksu trebale biti smještene institucije kulturnog sadržaja.

Ostale zgrade u kompleksu

Za osnivanje *Tvornice duhana* u Rijeci ključan je bio carski patent iz 1850. koji se odnosio na monopol u proizvodnji duhana, a stupio je na snagu u Ugarskoj, Transilvaniji, Hrvatskoj, Slavoniji i Vojnoj krajini početkom 1851. godine. Mađarska je vlada 1851. za 100.000 zlatnih dukata otkupila zgrade stare *Rafinerije šećera* i u postojećoj infrastrukturi počela proizvoditi duhan. Prvi je ravnatelj tvornice bio Josip Dechler, a potom Franjo Skodnik.



Napušteno dvorište tvornice *Rikard Benčić* koje služi kao parkirište

na u Monarhiji s velikim brojem radnika, osobito radnica. Tvornica je radila do kraja II. svjetskoga rata. Na istom je mjestu od 1945. do 1998. djelovala Tvornica motora *Rikard Benčić*.

U napuštenoj je šećerani počela proizvodnja duhana, a izgrađene su i nove zgrade pa je tako nastao najveći pogon za preradu duhana u Monarhiji s velikim brojem radnica

Tvornica je prve izmjene pretrpjela tek na izmaku šezdesetih godina 19. st. kada je kompleks proširen historičističkom trokatnicom, tzv. T-objektom. U toj je zgradi 1867. pokrenuta proizvodnja cigara *Virginia*. Nova je tvornica koristila i prostore tzv. H-kompleksa, odnosno nekadašnju pogonsku zgradu šećerane. Paviljoni su bili međusobno spojeni aneksom, pa su tlocrtno tvorili oblik slova H, odakle i naziv.

Tvornica je, kako je već rečeno, bila poznata po velikom broju radnika i u njoj je 1884. bilo zaposleno 2600 radnika,



Dio dvorišta iza Upravne zgrade

uglavnom žena. Spominjani su i dobri radni uvjeti jer su radnici imali pravo na objed, zdravstveni sistematski pregled, plaćeno bolovanje i razne druge pogodnosti. Godišnja je proizvodnja cigareta bila velika i 1880. kretala se između 150 i 170 milijuna cigareta, a već 1890. iznosila je 250 milijuna. Nakon I. svjetskog rata i pada Monarhije tvornica je nastavila raditi smanjenim kapacitetom. Radni su uvjeti bili znatno pogoršani, pa su i štrajkovi bili češći. Tako je početkom 1925. pokrenut štrajk u čijem je gušenju bila angažirana vojska. Tvornica je prestala s radom tijekom II. svjetskog rata, a njezin posljednji ravnatelj bio je Augusto Vannini. Preostali je dio već pomalo zastarjelih strojeva za proizvodnju cigara i cigareta prebačen u Rovinj. Nekoliko godina nakon prestanka rada tvornice u kompleksu je do 1998. djelovala Tvornica motora i traktora *Rikard Benčić*.

Tijekom 2014. bio je raspisan natječaj za urbanističko-arhitektonsko idejno rješenje podzemne garaže i javnih površina, a kao najbolje odabrano je rješenje izv. prof. dr. sc. Darija Gabrića s Fakulteta za građevinarstvo, arhitekturu i geodeziju iz Splita. Na natječaju za prenamjenu postojeće ciglene građevine u Dječju kuću kao najpovoljnije odabrano je rješenje zajednice ponuditelja koju su činili *Randić i suradnici d.o.o.*, *Arhitektonski biro Kuzmanić Ante d.o.o.* i *Institut IGH d.d.*, ali se na tu odluku žalila tvrtka *Wehdorn Architecten*



Detalj T-objekta

Ziviltechniker iz Beča. Osim toga Grad je Rijeka raspisao natječaj za idejno rješenje rekonstrukcije T-gradvine u Gradsku knjižnicu na kojemu je izabrano rješenje iste zajednice ponuditelja. U napisu u *Novome listu* stoji da je projektiranje zgrade H-gradvine pri kraju (nije navedeno tko to radi), ali i da je završen projekt konstruktivne sanacije Upravne zgrade. U taj bi kompleks uz knjižnicu trebali biti preseljeni Muzej grada Rijeke i Muzej moderne i suvremene umjetnosti. To kada će sve biti okončano i kada će započeti

radovi zasada nitko ne zna, a čini se da se očekuje pomoć europskih fondova. U međuvremenu se cijeli golemi kompleks koristi kao gradsko parkiralište.

Preostali sadržaji u brdovitome dijelu zone

Historicistička se zgrada bivše *Tvornice igračih karata* nalazi nedaleko od negdašnjega kompleksa *Rikarda Benčića*, na križanju Katalinićeve ulice i Ulice Viktora Cara Emina. Tvornicu je pokrenula tvrtka *Modiano*, koja je osamdesetih godina 19. st. pokrenula vlastitu tvornicu cigaretnog papira i igračih karata u Trstu. Ta je tvrtka 1915. u Rijeci izgradila novu tvornicu za proizvodnju igračih karata. Na-

lazila se u negdašnjoj *Via Goldoni* (danas *Rikarda Katalinića Jeretova 4*), a projektanti su bili arhitekti otac i sin *Ambrosini*. Pogon je bio u uporabi do 1931. kada je prestao s proizvodnjom jer je u to doba otvorena podružnica tršćanske tvornice u *Budimpešti*. Zgrada u kojoj je djelovala riječka tvornica sačuvana je i poznata pod nazivom *Uglovnica Modiano*. Nakon očeve smrti *Mario Ambrosini* dovršio je gradnju prema nacrtima *Bruna Slocovicha*, navodnog autora nacrtu građevine. Riječ je o monumentalnome secesijskom zdanju



Uglovnica u kojoj je bila *Tvornice igraćih karata*

vrlo zanimljive pročeljne dekoracije, s naglašenim masivnim istaknutim erkerima (pomolacima) i pilastrima s biljnim kapitelnim završecima.

Građevina negdašnje tvornice *Modiano* sačuvana je kao reprezentativan primjer historizma. Danas se koristi u stambene svrhe i većim je dijelom u privatnome vlasništvu stanara.

Prema karti industrijske baštine koju je izradila udruga *Pro Torpedo*, u ulici Potok, malo iznad *Tvornice konopa* uspjeli smo pronaći ostatke Tvornice likera *Ottmannich*, no poslije smo uzalud tražili neke podatke o njoj, a nisu navedeni ni u spomenutoj karti. Prema istoj karti, u Ulici dr.



Moguća zgrada *Tvornice brodskih boja*



Kolodvor snimljen s perona

Frana Kresnika možda smo uspjeli, iako u to nismo sigurni, pronaći napuštene i relativno nove pogone *Tvornice brodskih boja*, o kojoj također nismo pronašli nikakve podatke.

Zgrade u sastavu kolodvora

Zgrada željezničkoga kolodvora

Tek je 1891., sedamnaest godina nakon gradnje pruge Rijeka – Karlovac, u središtu grada izgrađena reprezentativna historicistička kolodvorska zgrada. Dotad je za potrebe putničkog prijevoza služila drvena baraka. Za projekt je građevine bio zadužen glavni arhitekt Mađarskih državnih željeznica Ferenc Pfaff, koji je tipološki slična zdanja projektirao u Zagrebu, Bratislavi, Pečuhu i drugdje na prostoru Austro-Ugarske. Zna se da je

istodobno s riječkim kolodvorom projektirao Glavni kolodvor u Zagrebu, ali i Prometni paviljon na Milenijskoj izložbi u Budimpešti. Zadani je projekt u Rijeci izvelo poduzeće Vjenceslava Celligoija, a željeznički je kolodvor proradio početkom 1891. godine. Inače je dojam da je upravo preko željeznice mađarska vlast nastojala snažno utjecati na mađarizaciju, jer je u Rijeci trajno nastanila činovnike i stručnjake. Većina ih je bila nastanjena u gotovo istovjetnim zgradama koje su izgrađene s obje strane željezničkoga kolodvora, Arhitektonski je kolodvorska zgrada jednostavna i podređena svojoj namjeni.



Glavno pročelje riječkoga željezničkog kolodvora

Građevina je temeljena na jednoetažnome paviljonskom prostoru s naglašenom dužinom (120 m). Visinom i fasadnim ukrasom posebno je istaknut središnji ulazni paviljon, dok su malo manje visine bočna dva paviljona koja su s glavnima povezana krilima. U duhu mađarske

gradnje, zdanje posjeduje skladnu klasicističku kompoziciju. Trokutni zabati poviše prozorskih otvora, krovna balustrada iznad friza s triforama te reljefna dekoracija s motivima girlandi i rizalitim pilastrima s korintskim kapitelima tek su neki od motiva kojima je mađarski ar-

hitekt, u duhu klasicizma, interpretirao antiku.

Kolodvor je projektirao glavni arhitekt Mađarskih željeznica Ferenc Pfaff koji je projektirao Glavni kolodvor u Zagrebu i Prometni paviljon na izložbi u Budimpešti

Zgrada je željezničkoga kolodvora djelomično zapuštena, iako je reprezentativan primjer rada arhitekta Ferenc Pfaffa.

Željezničko skladište IIIb

Nakon Austro-Ugarske nagodbe iz 1867. mađarski duh u Rijeci postajao je sve naglašeniji, a nastojanja Budimpešte da od Rijeke stvori veliku izveznu luku nalagala su da se velika sredstva ulože u izgradnju željeznice. Idejni je projekt željeznice i njezin položaj unutar grada izradio Jozsef Bainville. Gradnja željezničke pruge pre-



Pogled iz zraka na usporedna skladišta IIIa i IIIb



Skladište IIIb s pročelnom zgradom

ma Karlovcu započela je 1869. i unatoč mnogim poteškoćama otvorena je 1873., čime se Rijeka priključila mađarskome željezničkom sustavu. Iste je godine dovršen željeznički spoj od Rijeke do Sv. Petra (Pivka), pa je Rijeka bila povezana na željezničku prugu Trst – Beč. Ti su željeznički pravci bili nužni za ostvarivanje razvojnih planova Rijeke kao trgovačke i putničke luke. Rijeka je tako povezana s važnim carskim i europskim središtima Bečom i Budimpeštom koji su u njoj vidjeli potencijal za realizaciju vlastitih poduzetničkih nastojanja.

Usporedno s gradnjom željezničke pruge, na relaciji od Trga Žabica do Brguda (današnji 3. maj) podizala su se željeznička i pomorska skladišta namijenjena prekravanju i skladištenju robe. Već do kraja 19. st. bilo je izgrađeno tridesetak raznovrsnih skladišta historicističkih stikskih obilježja, a od željezničkih su danas sačuvana skladišta broj IIIa, IIIb i 15 (danas skladišta broj 31, 32 i 33).

Željezničko skladište IIIb izgrađeno je prema projektu inženjera Richtnitza 1881. Riječ je o izrazito funkcionalnoj longitudinalnoj građevini, smještenoj zapadno od Trga Žabica. Duž sjevernog i južnog pročelja proteže se povišeno prizemlje čija je funkcija bila olakšati pretovar robe iz vagona u skladište i obratno. Iako je zgrada utilitarnoga karaktera, na pročelju ne nedostaje dekorativnih historicističkih elemenata. Ritmiziranost pročelja postignuta je naizmjeničnim izmjenjivanjem dvaju prozorskih otvora i

jednih vrata. Taj slijed prozorskih otvora na prvome katu dodatno je naglašen plitkim lezenama.

Željezničko skladište IIIa podignuto je na mjestu negdašnjeg skladišta žita i nekoliko privremenih skladišta uz južnu stranu početka Korza Deak. Postavljeno je sjevernije i usporedno sa skladištem IIIb i s njim je tvorilo ulicu koja je izlazila na Trg Zichy (Žabica), čime je omogućeno da oba skladišta iznimno dobro prometno funkcioniraju jer je željeznički promet postavljen obodno i ne miješa se s kolnim i pješačkim prometom.

Željezničko je skladište IIIb izgrađeno prema projektu inženjera Richtnitza, a radi se o izrazito funkcionalnoj longitudinalnoj građevini, smještenoj zapadno od Trga Žabica

Znatna je graditeljska intervencija na skladištu IIIb izvedena 1890. kada je dograđen istočni dio u kojemu su bili uredi. Pročelje toga novijeg dijela gledalo je na ondašnji Trg Zichy, pa stoga ne čudi što ga se pokušalo dograditi kako bi se bolje uklopilo u vizuru trga. Svoj je prijedlog ponudio arhitekt Hühn Gyule 1895., ali nije izveden. Novo je pročelje izgrađeno nakon dvanaest godina prema vrlo sličnome projektu Ferenc Pfaffa. Riječ je o reprezentativnome, kamenom, neore-

nesansnom pročelju koje je očuvano u izvornome obliku.

Željezničko skladište IIIb ostalo je očuvano. Veći se dio skladišnih prostorija više ne koristi, a dojamu napuštenosti dodatno doprinosi neuredan okoliš. U posljednje su vrijeme vođene velike polemike jer se na mjestu skladišta IIIa i IIIb (odnosno 31 i 32), koji inače nisu zaštićeni, namjeravalo graditi novi autobusni kolodvor. (nastavit će se)

Izvori:

Klen, D.: (ur.), Povijest Rijeke, Skupština općine Rijeka, ICR, Rijeka, 1988.

Rotim Malvić, J.: Industrija, u: Arhitektura secesije u Rijeci, MMSU, Rijeka, 2007.

Bičanić, R.: Doba manufakture u Hrvatskoj i Slavoniji 1750. – 1860., JAZU, Zagreb, 1951.

Dmitrović, S.: Mala povijest duhana u Rijeci, Sušačka revija, V., (1997.), 18/19, str. 63-72

Glavočić, D.: Riječka industrijska arhitektura bivše Šećerane i Duhanjere, I. međunarodna konferencija u povodu 150. obljetnice Tvornice torpeda u Rijeci i očuvanja riječke industrijske baštine, Pro Torpedo, Rijeka, 2003.

Lukežić, I.; Nizozemci u Rijeci, Sušačka revija, XI., (2003.), 41, str. 81-86

Majer, K.; Puhmajer, P.: Palača šećerane u Rijeci, Grad Rijeka u suradnji s Hrvatskim restauratorskim zavodom, Rijeka, 2008.

Palinić, N.: Prometne zgrade – željeznica i luka, u: Arhitektura historicizma u Rijeci, Moderna galerija Rijeka, Rijeka, 2001.