

NASTANAK SUŠAKA I ZAKLJUČNI OSVRT NA RIJEČKU BAŠTINU

Kako spasiti i sačuvati bogato nasljeđe?

PRIPREMILI

Branko Nadilo i Krešimir Regan

U posljednjih je dvadesetak godina u Rijeci izgubljeno više od 30.000 većinom proizvodnih radnih mjesta, ali je sada proces zaustavljen, možda i zato jer više gotovo da i nema što propasti

Uvodne napomene

U četiri smo nastavka pisali o bogatoj riječkoj industrijskoj baštini, uvažavajući pritom činjenicu da je u tome našem najvećem lučkom gradu krajem 19. i početkom 20. stoljeća bilo koncentrirano 50 posto ukupne ondašnje industrijske proizvodnje u Hrvatskoj. Ostatke smo vrijedne industrijske i tehničke baštine prikazali onako kako to čine gotovo svi oni koji su dosad o njoj pisali i koji su je podijelili na središnje, zapadne, istočne i lučke dijelove, no pritom su izostavljeni neki manji industrijski sadržaji na Sušaku koje se nikako ne bi smjelo preskočiti. U mnogim prikazima taj se dio riječke baštine obično priključuje lučkim sadržajima, što mi nismo učinili iz dva razloga. Naime, prikaz lučkih sadržaja ionako je bio predug, a trebalo je i nešto reći na kraju ovoga ukupnog predstavljanja. Odlučili smo se stoga to učiniti u posebnom napisu.

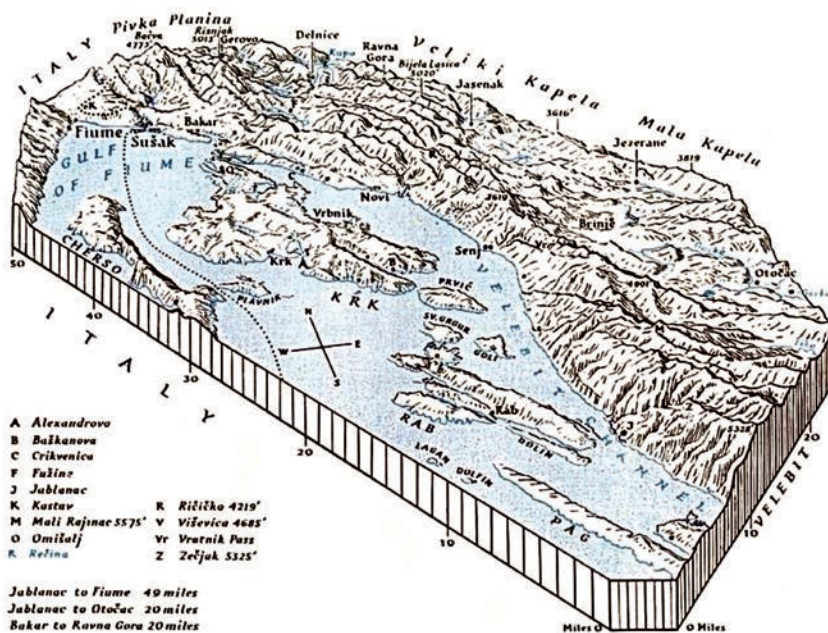
Osnovni podaci o Sušaku

Sušak se smjestio na lijevoj obali Rječine na sjevernom kraju Jadranskoga mora i u zatonu koji se od davnina naziva Kvarner. Taj se naziv na početku odnosio samo na morski tjesnac između otoka Cresa i Istre. Mletački mu je naziv glasio Quarnero i Carnaro, a prilagođeni hrvatski Karner i Kvarner. Jezikoslovac Skok smatra da potječe od romanske riječi *quadragenarius* (ono što broji 40), ali budući da je tu brojku teško objasniti, ponudio je mogućnost da je izvedena iz riječi *quaternarius*, iz izraza *funis quaternaria* (uže savijeno iz četiri uzice), dakle da označuje četverostrano

pomorsko raskrižje. Premda nastanak naziva zaljeva nije raščišćen, oko naziva Sušaka nema nikakve dvojbe jer on potječe od riječi suh odnosno sušiti, no postoje dva tumačenja njegova nastanka. Prema prvome tumačenju, puk je na tome mjestu sabirao lišće i granje, a prema drugome, naziv potječe od naziva za mjesto na kojem se pralo i sušilo rublje.

[Prvi se put naziv Sušak pojavio početkom 18. st., a odnosio se na posjed između današnjeg Bulevara oslobođenja i stubišta do Piramide prema zgradi Gimnazije](#)

Krajem 17. st. na cijelom prostoru Sušaka nije bilo ničega što bi bilo vrijedno spomena, tek poneki maslinik ili vinograd uz morskou obalu te neugledna krčma na ušću Rječine i koliba vozara preko rijeke. Prostor se nazivao i Tergovina jer je služio kao mjesto za sajmove, a drugi su nazivi bili Pul Fiumare i Pod Tersatom, poslije i Na most, Ad pontem, Sv. Lovreč i Franjevački vrt (Hortus Franciscanorum). Postanak se Sušaka povezuje s gradnjom Karolinske ceste kada se nedaleko od kapele sv. Lovre razvilo malo naselje. Prvi se put naziv Sušak (Sussach) pojavio početkom 18. st., a odnosio se na posjed između današnjeg Bulevara oslobođenja i stubišta do Piramide (gradskog dijela koji je naziv dobio po oznaci za završetak *Karoline*) prema zgradi Gimnazije. U drugoj se polovini 18. st. naziv širi na prostor ispod Trsata, od mora do Piramide. U to je doba bila ukinuta Severinska županija, pa je na obalnom području od Rijeke do Senja formirano tzv. Ugarsko primorje,



Reljefni prikaz Kvarnera kada je bio granično područje s Italijom



Jedan od najstarijih prikaza Sušaka

podijeljeno u tri kotara – riječki, bakarski i vinodolski. Tada je područje Trsata, Sušaka, Vežice i Drage pripalo bakarskom kotaru. Za francuske uprave (1809. – 1813.) tim je prostorom upravljao Riječki magistrat i tako je ostalo sve do 1834. i odredbe cara Franje II. prema kojoj je Rijeka morala vratiti to područje Bakru. Ipak, godine 1874. došlo je do nove podjele te je osnovana trsatska općina kojoj su pripadala područja Sušaka i Vežica. Sjedište je kotara prvo bilo na Trsatu, a 1882. preseljeno je na Sušak.

U to se vrijeme Sušak počeo naglo razvijati pa se preobrazio iz seoske neurbanizirane naseobine u pravo gradsko naselje, a znatno je porastao i broj stanovnika. Građene su upravne, zdravstvene, školske i druge javne zgrade, ali i komunalne građevine poput cesta, vodovoda, javne rasvjete i sličnog. Gradska je općina Sušak obuhvaćala naselja Sušak, Trsat, Podvežicu, Dragu, Kostrenu sv. Barbare i Kostrenu sv. Lucije, na površini od približno 25 km².

Začetak je industrijalizacije Sušaka označilo osnivanje Tvornice papira 1821. na lijevoj obali Rječine, a velik je poticaj gospodarskom razvoju bio uređenje korita i ušća te rijeke 1855., no preporodu je najviše pridonio snažan gospodarski razvoj Rijeke kojoj je prostor uz drugu obalu Rječine postajao sve zanimljiviji. Dolazilo je i sve više naseljenika, uglavnom Hr-

vata iz bliže i daljnje okolice u potrazi za poslom.

Najstarije su sušačke prometnice bile ceste *Karolina*, *Lujzijana* i *Doroteja* te željezničke pruge iz smjera Zagreba i Ljubljane. Pomorski je promet tekao na vrhu Mrtvog kanala, Delti i Brajdici, a poslije je na Grobničkom polju djelovala i zračna luka. Ipak, o ondašnjem položaju i ulozi Sušaka najbolje svjedoči činjenica da Sušak nikako nije mogao dobiti željeznički kolodvor, i to unatoč zamolbama, izaslanstvima i preporukama, iako su "neznatna mjesta kao Zlobin, Meja, Sv.

Kuzam i dr. imali štaciju, Lič je pače imao dvije", kako je to svojedobno primijetio trsatski plovani i sušački povjesničar dr. Andrija Rački. Pritom je dodao kako ga je Sušak dobio tek nakon ujedinjenja u Kraljevinu SHS. Naime, Mađari su Rijeku nazivali "biserom ugarske krune" i činili su sve da taj grad trgovački podignu, pa je, primjerice, prijevoz od Pešte do Rijeke stajao manje nego do Zagreba. Vjerojatno su smatrali da bi željeznički kolodvor u Sušaku škodio Rijeci.

Gospodarske su se prilike znatno promijenile početkom Prvoga svjetskog rata, iako se to naizgled nije primjećivalo pa je Sušak i dalje živio privedom mirnog života. No mnogi su otišli na bojišnicu, neki i u emigraciju, a zamirala je i trgovina. Tijekom rata na Sušaku su, kao i u cijeloj Banskoj Hrvatskoj, bili zabranjeni svi javni skupovi, premda to nije vrijedilo i za Rijeku.

Promjene su započele 29. listopada 1918. kada je Hrvatski sabor prenio svoje ovlasti na Narodno vijeće Slovenaca, Hrvata i Srba, što je bio početak državne tvorevine koja je trajala do 1. prosinca 1918. i ujedinjenja u Kraljevstvo Srba, Hrvata i Slovenaca. Sušak je bio u sastavu i jedne i druge države, iako je 16. studenoga 1918. talijanska kopnena vojska ušla u Rijeku, a preko Grobnišćine i na Sušak. Okupirali su Sušak do mosta sv. Ane na Podvežici, obje Kostrene, Martinšćicu,



Zgrada željezničke postaje Sušak – Pečine



Suvremena fotografija Sušaka

prostor Škrljeva te Grobnišćinu sve do Kastva. Tako je počelo doba savezničke i talijanske okupacije. Potom je 12. rujna 1919. Gabrielle D'Anunzio preuzeo vlast u Rijeci, a bio se pronio glas da će okupirati i Sušak, što se ipak nije dogodilo. Nakon dugogodišnjih natezanja Talijani su 1921. ispraznili zonu od Sv. Ane i Martinšćice te Grobnišćinu do Orehovice. Nakon pregovora u Opatiji 1923. sklopljen je sporazum o evakuaciji Sušaka, a tek 24. veljače 1924. ispražnjeni su luka Baroš i Delta.

Valja istaknuti da je u međuvremenu, ukazom prestolonasljednika Aleksandra od 23. listopada 1919., Sušak proglašen gradom, a na izborima 1923. premoćno je pobijedila lista Jugoslavenskog kluba koja se razvila iz Demokratske stranke. Uzrok je takvoga političkog opredjeljenja bio završetak talijanske okupacije, očekivanje da će Jugoslavenski klub ubrzati gospodarski razvoj grada te da će jugoslavenska politika, koje se nije odricala hrvatstva, biti najbolja brana protiv talijanskog iredentizma.

Nakon formalne aneksije Slobodne Države Rijeka 16. ožujka 1924. Sušak je postao granični grad s Kraljevinom Italijom. Tada se osobito razvila luka Baroš kao glavna luka za drvo na Sre-

dozemlju, a uslijedio je i daljnji gospodarski uspon.

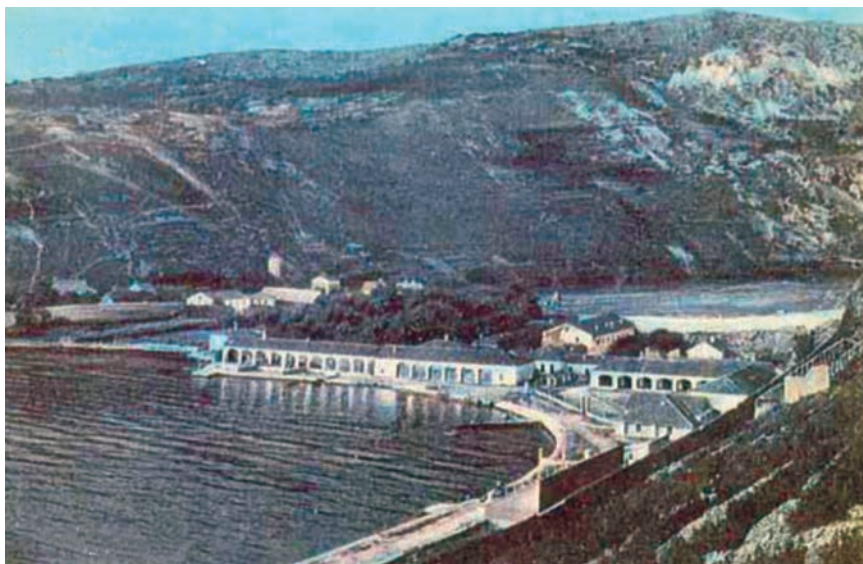
Sušak je 16. ožujka 1924. postao granični grad s Kraljevinom Italijom i tada se osobito razvila luka Baroš kao glavna luka za drvo na Sredozemlju, a uslijedio je i daljnji gospodarski uspon

Ono što se poslije događalo dobro je poznato. Sušak je od 1941. bio pod talijanskom okupacijom koju je 1943. zamijenila dvadesetomjesečna njemačka okupacija. Sušak i Rijeku oslobodile su jedinice Jugoslavenske armije 21. travnja 1945. Nakon što je na snagu stupio Pariški ugovor između Federativne Narodne Republike Jugoslavije (FNRJ) i Italije 15. rujna 1947. započelo je sjedinjavanje gradova Rijeke i Sušaka. Nakon izbora za zajednički Gradski narodni odbor Rijeke, na prvoj sjednici 12. veljače 1948. donesena je odluka o ujedinjenju. Tako je gradska općina Sušak prestala postojati kao zasebna upravna jedinica, iako je kao III. rajon djelovala u sastavu gradske općine Rijeka sve do 1962. godine.

Sadržaji gospodarske baštine

Lazaret i brodogradilište u Martinšćici

Već smo pisali o tome da je austrijski car Karlo VI., koji je ujedno bio hrvatski kralj Karlo III., najprije proglasio pravo neomećane plovidbe Jadranskim morem (1717.), a potom Rijeci dodijelio status slobodne luke (1719.). U skladu s tim 1722. otvoren je riječki lazaret sv. Karla Boromejskog s malom lučicom nazvanom Mandrač, ujedno prvom riječkom umjetnom lukom. Njegov je položaj odredio potok Brajda koji je Lazaret snabdijevao svježom vodom, a brojne je nevolje uzrokovao Škurinjski potok čije su bujice nanosima zatrpavale lučicu. Budući da pred riječki lazaret nisu mogli pristajati veći brodovi, za francuske je uprave 1812. ukinut i premješten u Kraljevicu, a dvije je godine poslije pod habsburškom vlašću opet vraćen u Rijeku. Godine 1816. odlučeno je da će se karantena za pomorce urediti u uvali Martinšćica, a postojeći sadržaji u Rijeci ustupiti vojsci na korištenje. Pod nazivom Martinšćica nekada se podrazumijevao zaljev, koji je od središta Rijeke udaljen četiri kilometra, gdje je 1833. uređen i izgrađen lazaret sv. Franje, ali i dolina koja se protezala sjeverno do crkve sv. Antuna Pustinjaka u Sušačkoj Dragi.



Jedan stari prikaz lazareta u Martinšćici

Martinšćica je odabrana za lokaciju karantene zbog prirodne luke, obilja vode iz vodotoka Javor i Potok te posebnog izvorišta koju su koristili i žitelji uz staro brodogradilište. Odluka je donesena 1825. kada je od Andrije Ljudevita Adamića kupljeno zemljište s pripadajućim kućama. Iako je riječki guverner Ferencz Ürmeny namjeravao cijeli posao završiti za tri godine, poslovi su se produljili na punih sedam. Graditelji su najveće probleme imali s nasipavanjem terena i gradnjom obale, a radove je otežavao i močvarni teren na ušću spomenutih potoka. Usporedno s lazaretom gradila se i pristupna cesta *Doroteja*, koja je naziv dobila prema suprugi nadvojvode Josipa, ugarskog palatina, i koja se na Sušaku odvajala od *Karoline* i pružala obalom sve do Martinšćice. Gubernijska je komisija na javnom nadmetanju dogradnju zidane obale i gatova te ostalih sadržaja povjerila građevinskom poduzetniku Domenicu Tonellu, ali je na kraju kao pripomoć angažirala i poduzetnike Pietra Ferrarija i Valentina Vallea.

Kompleks se prema izvornoj zamisli sastojao od tri osnovna dijela: čistog dvorišta s upravnim sadržajima, nečistog dvorišta sa zgradom kontumaca i skladišnih prostora. U čistom je dvorištu bila prizemna prijamna zgrada s trijemom, a poslije je izgrađena zgrada priorata, vjerojatno na mjestu srušene crkvice sv.



Razglednica lazareta i Martinšćice (u prednjem planu brodogradilište)

Martina po kojoj je uvala dobila naziv. Nečisto su dvorište dijelili zgrada za vojnu stražu i gostionica, a kontumacijska je zgrada bila u središtu.

Lazaret se u Martinšćici sastojao od tri osnovna dijela – čistog dvorišta s upravnim sadržajima, nečistog dvorišta sa zgradom kontumaca i skladišnih prostora

Kontumacijska je zgrada na svakoj od dvije etaže imala po sedam ćelija koje su bile predviđene za boravak od triju do

četiriju osoba. Naknadno je u dvorištu izgrađena ograđena bolnica za zarazne bolesti. Skladišta su bila izgrađena nadomak operativnoj obali, a sumnjiva je roba odlagana u najveće skladište u obliku slova L. Cijeli je prostor bio ograđen kamenom ogradom koja većim dijelom postoji i danas. Do 1869. i osnutka trećega tršćanskog lazareta u mjestu Milje (Muggia) bila je to najsuvremenija i graditeljski najvrednija takva ustanova na području cijele Monarhije.

Lazaret je svečano otvoren 2. lipnja 1833., a prvi je u njega uplovio brigantin *Ernest* kapetana Mate Lazarića s teretom žita iz Odese. Iako su lazareti u Splitu i Dubrovniku postupno zamirali, lazaret je u Martinšćici radio sve do početka Prvo-

ga svjetskog rata, a potom je na istome mjestu otvorena vojna bolnica. Nakon rata prostor su neko vrijeme koristile vojne postrojbe Italije i Jugoslavije, a potom je cijeli kompleks prenamijenjen u dječje odmaralište. U Drugom svjetskom ratu, pri povlačenju njemačkih postrojbi teško je oštećen dio kompleksa, koji unatoč namjerama nije obnovljen već srušen. Prostor je uglavnom bio napušten sve do početka šezdesetih godina prošlog stoljeća kad je cijeli kompleks, ali i cijelu uvalu, zaposjelo remontno brodogradilište *Viktor Lenac*, odnosno negdašnje brodogradilište *Lazarus* koje je gradilo i popravljalo austrougarske i talijanske



Detalj brodogradilišta *Viktor Lenac* snimljen kroz ogradu

trgovačke i ribarske brodove, a sadašnji naziv nosi od 1948. prema bivšem radniku i narodnom heroju koji je poginuo tijekom Drugoga svjetskog rata.

Priča o tom brodogradilište pomalo je i zbunjujuća i ohrabrujuća. Desetak godina nakon otvaranja stečaja i duga od gotovo milijardu kuna *Viktor Lenac* jedno je od najvećih brodogradilišta u djelatnosti remonta i preinaka te *offshor* platformi na Sredozemlju. Njegovi su najveći dioničari *Tankerska plovidba* (36,95 posto) i *Uljanik* (34,67 posto), a preostale su dionice u vlasništvu države i malih dioničara. Brodogradilište posluje s dobiti, a između ostalog raspolaže s tri doka i visokokvalificiranom radnom snagom. Ima petstotinjak stalno zaposlenih, a ovisno o projektima zapošljava i do 400 kooperanata.

Svi su preostali sadržaji negdašnjeg lazareta danas u uporabi i gotovo nepromijenjeni, ali je od negdašnjih vrijednih građevina očuvano vrlo malo. Najvredniji su bili paviljoni klasicističkih karakteristika, uz koje je bio park sa središnjom okruglom kapelom posvećenom sv. Franji. U sklopu je lazareta nekad bio i parlatorski, mjesto susreta pomoraca iz karantene i njihovih posjetitelja, ali i groblje koje je bilo podijeljeno na katoličko, pravoslavno i židovsko.

Svi su preostali sadržaji lazareta u Martinšćici u sastavu *Viktora Lenca* i danas u uporabi, ali je od negdašnjih vrijednih građevina očuvano vrlo malo

Činjenica da je u Martinšćicu preseljeno jedno brodogradilište i nije toliko neobično jer je u toj uvali još 1822. jedno zabilježeno. Vjerojatno ih je bilo i više, ali su



Žičara za dostavu rudače iz luke u pogone *Plumbuma*

tijekom Francuske revolucije i dugotrajnih ratova prestali s radom. Uostalom, već su sljedeće godine na sadašnjemu sušačkom području otvorena tri nova, i to jedan na Sušaku i tri na Pećinama. Najpoznatije je bilo brodogradilište Mate Kozulića na Pećinama koje je djelovalo sve do 1928. godine. Sačuvani su podaci o brojnim brodovima koji su u tim brodogradilištima građeni tijekom 19. st. Najpoznatiji škver (kako su se oduvijek nazivala brodogradilišta na Jadranu) bio je onaj u Martinšćici, što ga je u dvadesetim godinama 20. st. kupio Srećko Turina, poduzetnik koji se kao četrnaestogodišnji dječak otišao na more i poslije živio u Americi. Njegov je sin Marijan (1896. – 1968.) studirao brodogradnju u Glasgowu i nakon očeve smrti preuzeo vođenje brodogradilišta. Škver je uspješno poslovao sve do kraja Drugoga svjetskog rata, iako su ga Talijani i Nijemci bili podredili svojim interesima. Dolaskom partizana nova je vlast konfiscirala brodogradilište i Turininu obiteljsku kuću. Inženjer Marijan Turina bio je osuđen i na dvije godine zatvora zbog tobožnje suradnje s okupatorom, no presuda je ipak brzo poništena pa je do umirovljenja bio profesor na Srednjoj tehničkoj školi u Rijeci. Uživao je veliki ugled i poštovanje svojih učenika, koji su ga posjećivali i nakon umirovljenja te od njega tražili savjete.



Pogoni *Plumbuma* i *Vulkana* snimljeni s morske strane (*Vulkanov* neboder prvi s desna)

Od Plumbuma do Vulkana

Po jednoj je tvornici, sagrađenoj na brdu sa zapadne strane uvale Martinšćica, cijeli jedan dio iznad Pečina na istočnoj strani današnje Rijeke dobio naziv – Plumbum. Tako se naime nazivala talionica olova na Podvežici koja je bila izgrađena iznad istočnog dijela današnje Ulice Janka Polića Kamova.

Njezina je izgradnja započela prije Prvog svjetskog rata, točnije 1911., kada je dioničko društvo *Metallverhüttungs und chemische industrie-aktien-gesellschaft* iz Frankfurta na Majni kupilo građevinsko zemljište od zemljišne zajednice Podvežica. Izgrađeni se kompleks, koji je završen 1913., sastojao od devet zgrada. Paralelno s gradnjom tvornice građena je posebna žičara koja je rudaču s brodova u Martinšćici dostavljala izravno do pogona. Zapravo je izgrađen dio obale s lučkom instalacijom za prihvat brodova u zaljevu koja je visećim vagonima (tzv. žičnom željeznicom) dovozila rudaču do talionice. Talionica je ujedno posjedovala vlastiti željeznički kolosijek.

Od početka 1914. talionica je radila punim kapacitetom i zapošljavala približno 500 radnika te proizvodila 12.000 tona olova, što je približno onoliko koliko je uvozila ondašnja Austro-Ugarska Monarhija. Zanimljiv je i detalj s početka njezina rada kada su vlasnici donijeli proglas vezan uz higijenu, u kojem je istaknuto

da se svaki radnik, a na raspolaganju su imali i posebno kupalište, mora okupati barem svaki drugi dan.

Sirovine potrebne za rad tvornice dovozele su se iz Australije te iz njemačkih kolonija u Africi, a potom se olovo s manjim količinama srebra prevozilo u razna podružja Monarhije ili u Njemačku. Energiju je osiguravala električna centrala s dva dizelska generatora od po 147 kW. Prvi je ravnatelj bio francuski inženjer Henri Steiner.

Vulkan je u najboljim vremenima zapošljavao i više od tisuću zaposlenika, a za radnike je 1973. u blizini pogona izgrađen veliki stambeni neboder

Tijekom Prvog svjetskog rata zbog nemogućnosti dovoženja sirovine proizvodnja je bila obustavljena, ali je nakon rata obnovljena. Potom je 1923. osnovano Dioničko društvo za taljenje kovina i kemičku industriju *Plumbum*, prema latinskom nazivu za olovo. Dođuše, u nekim izvorima stoji da je i početni investitor imao slično ime te da nije bio iz Njemačke, već iz Ugarske i da se društvo zvalo *Magyar femkoho es vegyispar reszoenyntanasag* (*Ugarsko dioničko društvo za taljenje kovina i kemičku industriju*).

U dvadesetim godinama prošlog stoljeća talionica se ponovno našla u problemima, pa je 1931. završila u stečaj. Cijeli je kompleks tada dospio u vlasništvo *Jugoslavenske udružene banke d.d.*, a potom su ga otkupili poduzetnici Ivo Kolombo i braća Vitomir i Zvonimir Richtmann za potrebe svojih tvrtki – *Kolombo & Richtmann* za veletrgovinu i *Tranzitno-prometno d.d.* za špediciju. Te su tvrtke prestale poslovati 1941. nakon dolaska Talijana i tada su u skladištima bile smještene talijanske okupacijske jedinice. Tek se 1948. u prostore negdašnje talionice smjestila tvornica *Vulkan* koja je proizvodila dizalice te prijevozna sredstva i opremu za brodogradnju, industriju i građevinarstvo.

Buduća je tvornica *Vulkan* osnovana 1929. kao mehanička radionica u skućenim prostorima u Ružičevoj ulici na Sušaku. Naime, nakon razgraničenja s Rijekom na zapadnoj je strani Rječine osim Tvornice papira i brodogradilišta u Kraljevici bilo malo većih proizvodnih pogona. Budući da se luka razvijala, javila se potreba za popravcima brodova i njihove opreme jer su se svi popravci obavljali u Rijeci ili u Zagrebu koji je bio udaljen 200 km. To su bili razlozi za nastanak mehaničke pomorske radionice, ali je ondašnja gospodarska kriza uvelike ometala njezin daljnji razvoj. Radionica je 1931. postala poduzeće pod nazivom *Sila*, koje je 1933. registrirano kao tvrtka *Vulkan* – pomorska mehanička radionica i ljevaonica i bila je



Hostel *Dharma* u jednom preuređenom pogonu *Vulkana*

u vlasništvu pomorskog kapetana Metoda Tomljenovića. U *Vulkanu* je bilo zaposleno prosječno 80 radnika, a radili su za mnoge pomorske tvrtke i brodovlasnike te izvodili uspješne remonte i održavanja svih sušačkih tvornica.

Nakon rata poduzeće je poslovalo pod nazivom Tvornica dizalica i ljevaonica *Vulkan*, a osnovna mu je djelatnost bila proizvodnja palubne opreme i odljevačka te remont industrijskih postrojenja. Nakon preseljenja u napuštene prostorije *Plumbuma* i preuzimanja strojeva iz ratne oštete dograđene su postojeće zgrade i izgrađene nove. U njoj su se proizvodila razna vitla i dizalice te izrađivali odljevi legiranog i visokolegiranog čelika, a poslije čelični odljevi za brodske motore. Tvornica je u najboljim vremenima zapošljavala i više od tisuću radnika, a za svoje je radnike 1973. u blizini pogona izgradila veliki stambeni neboder, koji je projektirao cijenjeni i nagrađivani arhitekt Ninoslav Kučan (1927. – 1994.). Djelovala je sve do 2000. kada je otišla u stečaj. Kompleks je danas djelomično revitaliziran te u sklopu njega posluju hostel, trgovački centri, stanica za tehnički pregled vozila i dr. Dio prostora koristi tvornica dizala i brodske opreme *Vulkan – Nova* kao nominalni nasljednik negdašnjeg *Vulkana*.

Od *Plumbuma* nije sačuvano gotovo ništa, a od *Vulkana* je također malo toga ostalo, iako se manji dio koristi i danas. Ostatak je kompleksa prenamijenjen za

je kompleksa do danas sačuvan u sklopu pogona *Istravino* d.d., ali nema ni jednog od negdašnjih brojnih dimnjaka. Iz arhivskih je izvora uočljivo da se radilo o velikom industrijskom pogonu, zapravo kompleksu zgrada stambene i tvorničke namjene.

Zna se da je u tvornici 1938. radilo 200 radnika. Proizvodili su se unakrsno lijepljeni furniri (*sperplatten*) za izradu pokućstva te unutrašnje uređenje željezničkih vagona, automobila, brodova, zrakoplova i slično. Godišnji je kapacitet tvornice iznosio gotovo 10.000 m³ sirovine ili otprilike 4000 m³ gotovih proizvoda, a skladišta je imala u Beogradu, Zagrebu, Ljubljani, Splitu i Sarajevu.



Crtež zgrade UKOD-a iz projektne dokumentacije

razne djelatnosti (hostel, teretana, prostorije vjerskih zajednica i sl.).

Ostali primjeri industrijske baštine

Nešto sjevernije, u današnjoj Ulici Tome Stričića 8 (nasuprot KBC-a na Sušaku), godine 1930. bila je otvorena *Prva jugoslavenska tvornica ukočenog drva* d.d. Dio



Sadašnji pogoni *Istravina* u Rijeci

Prva takva tvornica u ondašnjoj zajedničkoj državi bila je poznata i po kratici UKOD, ali preostale građevine gotovo da nemaju nikakve povijesne ni umjetničke vrijednosti.

Jugozapadno na Pečinama, na Šetalištu XIII. divizije 28 (državna cesta D-8), od 1895. postojala je *Riječka parna tvornica konjaka i žestokih pića* u vlasništvu tvor-

ničara I. Csilllaga. Njezin je pogon bio smješten uz more, ali iako je prenamijenjen i pregrađen, zgrada je do danas ostala sačuvana. To je jednostavna dvokatnica pravokutnog oblika s nizom prozorskih otvora i stubištima na bočnim stranama. Pročelje je skromno, ali



Zgrada bivše tvornice konjaka i talionice kovina

dojmljivo jer je profilirano prozorskim otvorima i zabatom od opeke i istaknuto zaglavnim kamenom. Historicistički je izgled građevina dobila 1899. kada je adaptirana prema rješenju projektanta Giovannija Randicha.

Pretpostavlja se da je tvornica u prvim godinama 20. st. prešla u vlasništvo obitelji Cosulich, poznatoj po brodarskoj djelatnosti. Od tog doba na istome mjestu djeluje *Talionica kovina i kemička industrija*.

Na Sušaku je početkom 20. st. djelovala uspješna tvornica likera, a poslije je na istom mjestu izgrađena stambena i tvornička palača u kojoj je bila tvornicu konzervi

Zna se da je to bio industrijski pogon za taljenje olovnih i bakrenih rudača. Iz razdoblja

intenzivnog rada tvornice (1913.) sačuvana je jedna pritužba gospođe Pajkurić, udane Blondina, koja se žalila Kotarskoj oblasti Sušak i prigovarala zbog otrovnih plinova i smrada koji su izlazili iz talionice. To sasvim sigurno potvrđuje činjenice o lošem smještaju tvornice. Zgrada je sačuvana u malo promijenjenom obliku jer je na sjevernom pročelju nadograđeno nekoliko ulaza, ali je konzervatori nisu zaštitili.

Nešto zapadnije u istoj ulici, na mjestu današnje Palače *Littorale*, u drugoj je polovini 19. i početkom 20. stoljeća djelovala Tvornica likera *Pfau & Co*. Zgrada je izgrađena 1867. i tada je bila u posjedu obitelji Ružič. Tvornica je navodno dobro poslovala jer se još početkom 20. st. planiralo proširenje pogona u Rijeci.

Tvorničar je Bluhweiss 1905. na mjestu propale tvornice likera dao izgraditi Palaču *Littorale* u koju je smjestio i tvornicu limesnih konzervi. Građevina je imala stambenu i tvorničku namjenu, ali je i zanimljivo graditeljski realizirana. Sjeverno je jednokatno pročelje zgrade okrenuto prema Šetalištu XIII. divizije i ističe se raskošnim historicističkim i secesijskim motivima, a na južnoj, morskoj strani zdanje nije nimalo reprezentativno. Naime, spušta se niz liticu i produžuje s još tri dodatna kata koja su bila namijenjena za tvornički pogon.



Pogoni tvornice likera *Pfau & Co*.



Palača *Littorale* iz ptičje perspektive

Nakon Prvoga svjetskog rata kompleks s palačom kupio je Oskar Mikšić. Osim stambenog dijela koji je osobno koristio, ostatak je zgrade iznajmljivao za razne djelatnosti. Nakon Drugoga svjetskog rata palača je nacionalizirana, a od pedesetih godina prošlog stoljeća u njezinim je prostorima djelovala tiskara *Tipograf*. Palača je *Littorale* sačuvana kao vrijedan primjer secesijske gradnje na riječkim Pećinama. Restaurirana je i to donekle sprječava njezino propadanje s obzirom na to da se uopće ne koristi.

Gotovo na istome mjestu, ali s druge strane ulice, djelovao je ljekarničko-kozmetički laboratorij koji je 1926. utemeljio ljekarnik Vladimir Kezele. Sjedeće se godine udružio s ambicioznim Dinkom Budakom, majstorom u pripravljanju domaćih lijekova, od kojih je jedan pripravak bila i tekućina *Alga* po kojoj je laboratorij dobio naziv. Uspješan je rad te farmaceutske tvrtke kulminirao u tridesetim i četrdesetim godinama 20. st. kada su njezini proizvodi postali poznati u cijeloj Kraljevini Jugoslaviji. Iz tog su razdoblja

sačuvane brojne reklame koje su izlazile u dnevnim novinama i časopisima te prospektima, ali i na voznim redovima i kalendarima. *Alga* je izdavala i brošure nazvane *Pučki liječnik i priručni savjetnik* i *Zdrava hrana – dugo zdravlje*. Laboratorij se od ostalih ljekarni razlikovao samostalnom proizvodnjom većine proizvoda. Uz *Algu* koja je služila za masažu, najpoznatiji su proizvodi bili *Energin* za jačanje krvi, živaca i apetita, krema *Vema* za brže zarastanja rana te pločice *Vale* kao lijek za respiratorne organe.



Crtež zgrade Ljekarničko-kozmetičkog laboratorija *Alga* iz vremena gradnje



Današnji izgled negdašnje zgrade Laboratorija

Zbog velike potražnje tih lijekova na domaćem i inozemnom tržištu te priznanja na zdravstvenim izložbama u Parizu, Londonu, Bruxellesu i drugdje, vlasnici su uložili u izgradnju nove zgrade za pogon i upravu, a riječ je o sačuvanoj zgradi na Šetalištu XIII. divizije 11. Idejni je nacrt izradio David Bunetta 1931., a radove je tijekom godina izvodio Boren Emili. Završena je 1937. S obzirom na to da je građena planski za potrebe laboratorija i smještaj administracije, ne začuđuje da je u cijelosti podređena funkcionalnosti. Djelovanje se *Alge* može pratiti sve do kraja Drugoga svjetskog rata kada je likvidirana, a dio su ljekarničkog asortimana naslijedile *Pliva* i *Neva*. Zgrada nekadašnjega ljekarničko-kozmetičkog laboratorija sačuvana je u izvornom obliku i u njoj su i danas stambeni i poslovni prostori.

Riječki gospodarski uzleti i stagnacije

Iako se o tome dosta pisalo, pomalo zbuňuje gospodarski uzlet Rijeke u protekla nešto više od dva i pol stoljeća. Sasvim je razumljivo da je tome pridonio njezin strateški položaj na Kvarneru, dakle na sjevernom dijelu Jadranskog mora koji najdublje zadire u europsko kopno. To je, primjerice, glavni razlog razvoja luke i grada Trsta koji je, što se položaja tiče, još bolje smješten, no nije sasvim jasno zašto glavnom lukom našeg dijela sjevernog Jadrana nije postao Bakar koji se nalazi u znatno povoljnijem zaljevu i koji je već bio priznato središte pomorstva i trgovine. Očigledno je da to nisu uvjetovali samo geostrateški, već i politički razlozi.

Zna se da je već u počecima gospodarskog razvoja Bečki dvor počeo tretirati i razvijati Rijeku kao "corpus separatum" te da ju je pripremao, baš kao i Trst, za jedno od uporišta svoje pomorske trgovine, zapravo kao mjesto za uvoz i izvoz roba, ali i razvijene manufakture. Ipak, teško je reći što je u tome, osim blizine, bilo presudno. Potom je taj isti "corpus separatum" potaknuo ojačali ugarski dio Monarhije da od Rijeke pokuša napraviti vlastitu uvozno-izvoznju luku, čak i di-



Kompleks negdašnje Tvornice papira

jelom vlastitog teritorija. Stoga su ipak politički razlozi prevagnuli da se jedna ne odveć prikladna luka na ušću bujične rijeke s mnogo naplavina izabere za jednu od glavnih luka velike Monarhije. Uostalom, politički su razlozi usmjerili i prometne tokove. Naime, nakon što je Rijeka u jednoj godini dobila izravne željezničke veze s Bečom i Budimpeštom, Bakar je počeo trajno propadati i taj proces nije zaustavljen do danas.

Politički su razlozi prevagnuli da se jedna ne odveć prikladna luka izabere za jednu od glavnih luka velike Monarhije, a politika je usmjerila i prometne tokove

Prof. dr. sc. Nada Šišul, ugledna umirovljena profesorica s riječkoga Ekonomskog fakulteta, u svojim je javnim predavanjima isticala da se Rijeka dosad razvijala u tri razvojna ciklusa: prvom od 1750. do 1805., drugom od 1870. do 1914. i trećem od 1950. do 1990. godine.

U prvome merkantilističkom razdoblju Rijeka je bila jedno od uporišta bečke pomorske politike, ali ju je i izravno podupirao najvažniji gospodarski projekt Bečkog dvora – *Tršćansko-riječka privilegirana kompanija*. Ta je kompanija u obliku dioničkih društava razvijala cijeli koncern poduzeća i poslova. Bila je najveće poduzeće Austrijskog Carstva, jedno od najvećih u Europi i poznato u svijetu, a poslo-

valo je od 1750. do 1828. godine.

U drugom se ciklusu, kao važne za razvoj, uključuju selekcionirane industrijske djelatnosti. Počinju se koristiti nove energije (para, nafta i električna struja) koje znatno obogaćuju i unapređuju proizvodnu strukturu u Rijeci. Pojavljuju se rafinerija nafte, proizvodna i remontna brodograđilišta i tvornica papira (negdašnja manufakture), a industrijaliziraju se pomorski, lučki i željeznički promet. Ujedno dolazi do specijalizacije trgovine za potrebe industrije i urbanog središta, a pojavljuju se i bankarstvo te poslovni i rekreativni turizam. Rijeka je zapravo emporij – velika svjetska luka i tržište vlastitim proizvodima te pomorska prometnica koja je sa svijetom povezana onim što stvara, a ne onim što troši.

Uspješnost je državno-interventnog poticanja i usađivanja industrijskih djelatnosti u prvom i drugom ciklusu istodobno uvjetovala i selektivnost ljudskih resursa, posebno tehničkog i poslovno-poduzetničkoga kadra ("bijeli ovratnici"), s kojim neizostavno dolaze i specijalistički majstorski i zanatski stručnjaci ("plavi ovratnici"). U prvom je ciklusu dolazak stranaca u Austriju i izbor Rijeke bio uvjetovan poznavanjem vještina pomorskog i trgovačkog poslovanja, obrta i umjetničkog stvaranja ili posjedovanjem kapitala. To je i poticano zajamčenom carskom zaštitom poslova trgovačke i vojno-sigurnosne prirode, carinskim preferencijama u robnom prometu, zaštitom od razbojstva po cestama, povlasticama u školovanju,



Detalj iz riječke luke

dozvolama za osnivanje vjerskih općina, ali i gradnjom njihovih svetišta. U drugom je razvojnom ciklusu za dolazak stranaca još izraženije bilo stručno znanje (obrazovanje, iskustvo i vještina), ali i poduzetnička imaginacija i inovacije. Dakle, u Rijeku su dolazili ljudi koji su se svojim radom znali održati i razvijati.

Ekonomska je snaga Rijeke u oba razvojna uzleta ovisila o materijalnim dobrima, ali i o internacionalizaciji njezinih stanovnika (poslovnih ljudi i građana), načinu korištenja kapitala (dioničarstvo i složeni poslovni sustav poduzeća) te kulturi i navikama jedne otvorene gradske sredine. Rijeka je u oba ciklusa stvorila objektivnu mjeru svoje uspješnosti, ali i istaknula svoje posebnosti te bila cijenjena u partnerskim odnosima.

Zbog toga je i treći razvojni ciklus, onaj od pedesetih do devedesetih godina prošlog stoljeća, bio snažno uvjetovan. Uz brojne poratne nedaće poput srušenih tvornica, prometnica te poslovnih i stambenih zgrada te promjene državno-teritorijalnog prostora i političkog ustroja trebalo se prilagoditi sasvim drugim relacijama. Prevladali su ljudi željni reda i rada, a

dolazak je novih stanovnika dijelom potaknut "neodoljivom" morskom privlačnošću. Obnavljaju se i uvode novine u industrijske djelatnosti, pa su se Rijeka i njezino gravitacijsko područje osposo-

bili i razvojno usmjerili. Riječka se proizvodna struktura obogatila proizvodima kemijske, metaloprerađivačke i brodograđevne industrije te građevinarstva. Jačali su brodarstvo, osuvremenjeni su



Slavna teleskopska spremišta nafte u kompleksu Riječke rafinerije



Detalj skladišta u riječkoj luci nazvanih *Metropolis*

cestovni i željeznički (elektrifikacija) promet, kompletiran je i prijevoz te izgrađen aerodrom na Krku, a specijalizirale su se i ostale uslužne djelatnosti – trgovina, bankarstvo i turističke aktivnosti.

Rijeka je bila najveća luka jugoslavenske federacije, ali je i proizvodnja dostizala 70 posto izvoza i u njoj je bilo 92 tisuće radnih mjesta, od kojih su 48 posto činile žene

Unatoč objektivnoj razvojnoj ograničenosti i centralističkom planiranju, Rijeka je postala najveća i najvažnija luka na razini federacije, ali je i afirmirala svoje višeslojne posebnosti. U to je vrijeme grad s užim gravitacijskim područjem ukupnim proizvodnim rezultatima mjerenima vrijednošću društvenog proizvoda dostizao udio i od 70 posto izvoza. Ostvarene su i visoke stope zaposlenosti pa je povremeno bilo približno 92 tisuće radnih mjesta, a čak su 48 posto zaposlenih činile žene. Povoljan "vjetar u jedra" dala je i decentralizacija, posebno visokog obrazovanja. Ukratko, u trećem je razdoblju

Rijeka ostvarila osuvremenjenu verziju davno postavljene odrednice – da postane svjetski poznata luka s vlastitim proizvodima sekundarnog i tercijarnog sektora proizvodnje i da ostvaruje svojevrsnu "kulturu učinkovitosti", i to unatoč tomu što je u protekla dva i pol stoljeća proživjela čak sedam državno-pravnih režima s kojima je živjela ili živi.

Sve je to prof. Šišul izgovorila u više navrata, priželjkujući i najavljujući mogući razvojni ciklus koji nikako da stigne. Ipak priznaje da je u međuvremenu Rijeka "umirovljena na hrvatski način", a ti su "rezultati" zaista dojmiljivi. Procjenjuje se da je u posljednjih dvadesetak godina u Rijeci izgubljeno više od 30.000 radnih mjesta, uglavnom u proizvodnim zanimanjima. Nepovratno je nestala *Croatia Line* (bivša *Jugolinija*) s 3000 zaposlenih i više od 50 brodova koji su grad povezivali sa svim krajevima svijeta. Isto vrijedi i za prateću metalnu industriju koja se naslanjala na brodogradnju i pomorstvo kao što su *Rikard Benčić*, *Vulkan* i *Torpedo* u kojima je radilo više od 4000 radnika. Još je približno toliko radnika izgubljeno u stečajevima *Hartere*, *Tvornice konopa* i *Brodmaterijala*. Cijelo je riječko građevinarstvo propalo, a netragom je nestao i

građevinski div GP *Primorje* koji je u najboljim vremenima zapošljavao i 9000 radnika. Uostalom, prodana je i *Riječka banka* koja je i bila osnovana za poticanje riječkoga gospodarstva.

Mora se reći da se u posljednje vrijeme taj trend usporava, ali to je stoga što više gotovo da i nema što propasti, kako je jetko zapisao jedan od novinskih komentatora. Primjerice, *Ina* u Rijeci ima jedva stotinjak zaposlenih, a ugašeni su ili su se odselili iz Rijeke *Adriainpekt*, *Eletromaterijal*, *Elektroluks* i *Magma*, a *Hrvatski telekom* i *Hrvatska pošta* su velik dio radnika premjestili iz Rijeke. Robna marka *Lero* s približno 80 radnika se odselila, najavljeno je i preseljenje *Istravina*, a u stečaju je *Transadria* koja je s negdašnjih više od 400 radnika pala na jedva stotinjak zaposlenih. Situacija nije bolja ni u okružju, primjerice s *Dinom-Petrokemijom* u Omišlju ili *Finvestom* u Čabru. Preživjeli su *Luka Rijeka*, *Jadrolinija* i *3. maj*, najviše stoga što su bili ili su i sada u državnom vlasništvu. Zapravo su preostale samo dvije prave proizvodne tvrtke – *Jadranski galenski laboratorij* i već spominjani *Viktor Lenac*. Dakako, uz spomenuti *3. maj* čija je sudbina i dalje neizvjesna.

Činjenica je da se posljednjih godina u luci smanjuje opseg prometa, ali je isto tako činjenica da Rijeka gotovo više ni nema proizvoda koji bi mogla izvoziti. Opći nedostatak posla nadopunjuje i činjenica da po pitanju luke ni na državnoj ni na lokalnoj razini nema pravih vizija i ideja o tome što bi se zapravo trebalo učiniti. Dovoljno je reći da se u luci grade dva kontejnerska terminala, iako sve veće luke u svijetu zbog operativnosti bježe iz matičnih gradova. Tužnu sliku dopunjuje činjenica da je gotovo u cijelosti nestao putnički prijevoz jer je jedina svakodnevna brzobrodsko linija ona koja Rijeku preko Raba povezuje s Novaljom. U Rijeku rijetko navraćaju i kruzeri, iako tamo zapravo imaju najbolje uvjete. Ove ih je godine najavljeno desetak, što je zaista malo u odnosu na njih 200 ili 300 koliko ih godišnje pristaje u Splitu ili Dubrovniku. No ipak najviše zbuñuje izo-

stajanje bilo kakvog nezadovoljstva ili prigovora bivšim ili sadašnjim političarima.

Za Rijeku i njezin gospodarski razvoj mnogo su učinili snažni i nadahnuti velikani, neovisno o tome jesu li bili Riječani ili pridošlice ili čak u njoj nisu ni živjeli

Mnogobrojni se zaljubljenici u riječku industrijsku tradiciju i baštinu vole pozivati na slavne izumitelje i znanstvenike koji su rođeni u tom gradu ili su u njemu stvarali. Često se tako spominje profesor i znanstvenik Peter Salcher (1848. – 1928.), predavač na Mornaričkoj akademiji i voditelj riječke meteorološke stanice koji je 1886. uspio snimiti ultrabrze fotografije

puščanog zrna i dokazati hipotezu svog prijatelja Ernsta Macha o "udarnom valu" odnosno "zvučnom zidu" (jedinica Mach ili Ma omjer je brzine tijela i brzine zvuka). Spominje se dakako i Ivan Lupis (Vučić), izumitelj torpeda (njega smo svojedobno iscrpno predstavili). Ističe se i Erasmo Ben Tićac (1904. – 1968.), rođen u obližnjem Žurkovu, glavni projektant *Savannah*, prvoga trgovačkog broda na atomski pogon. Često se navodi i Riječka rafinerija koja je 1908. bila najveća u Europi i prva koja je naftu prerađivala na industrijski način, ali i *Etelka*, prvi i jedini tanker Austro-Ugarske Monarhije. Spominje se *Szent István*, jedan od najvećih europskih ratnih brodova, koji je 1914. izgrađen u riječkom brodogradilištu *Ganz-Danubius*, a potopljen 10. lipnja 1918. pokraj Premude. Stradao je od jednoga drugoga riječkog proizvoda – torpeda.



Unutrašnjost lansirnice torpeda na riječkoj obali

No unatoč toj razumljivoj zaljubljenosti u vlastiti grad, treba reći to da su za Rijeku i njezin razvoj mnogo više učinili snažni i nadahnuti velikani, neovisno o tome jesu li bili Riječani ili pridošlice ili u njoj nisu ni živjeli. Takve smo velikane riječke industrijske prošlosti predstavili u ovom napisima, a vrijedi ih još jednom spomenuti: trgovac i poduzetnik Andrija Ljudevit Adamić, gradonačelnik i začetnik industrijalizacije Giovanni Ciotta, kemičar i direktor rafinerije Milutin Barač, poduzetnik Đuro Ružić stariji i Gábor Baross, ugarski "željezni ministar". Čini se da takvih sposobnih i nadahnutih pojedinaca danas u Rijeci nema. Oni tek trebaju doći, a možda se još nisu ni rodili.

Što učiniti s industrijskom baštinom?

Spominjanje aktualnog stanja riječkoga gospodarstva bilo je funkciji prikaza sadašnjeg i budućeg stanja bogate riječke industrijske baštine. Industrijska je baština u Rijeci najbolje i najtemeljitiše opisana, što možda i ne iznenađuje kada se zna da je i najopširnija i najbogatija. Zbunjuje međutim to što za mnoge vrijedne sadržaje, koji uz prikladnu obnovu i namjenu mogu biti dragocjena kulturna i turistička vrijednost, nema praktički nikakvog rješenja. Ne čudi što ga nema za lučke sadržaje jer grad se s njima nije nikad stopio i bili su, a i sada su uglavnom ograđeni posebnim ogradama, no nema ga ni za veliki kompleks *Torpeda* ni za cijelu Baračevu ulicu, ali ni za slavnu i živopisnu *Hartera* i sve industrijske sadržaje uz Rječinu. *Torpedo* je iznajmljen raznoraznim manjim gospodarskim subjektima, a *Hartera* je uglavnom prazna. Nedostaje sustavno i cjelovito rješenje, svojevrsni plan što bi se s pojedinim prostorima moglo ili trebalo napraviti. Ako



Andrija Ljudevit Adamić – slavni riječki trgovac i poduzetnik

već nema ni ideja ni planova, nije teško raspisati natječaj, čak i međunarodni, koji bi od kandidata tražio prijedloge kako bi se svrhovito i najbolje mogli iskoristiti pojedini najvrjedniji dijelovi bogate industrijske baštine. Uostalom, dobilo bi se mnogo novih ideja koje bi se mogle razraditi ili bi one mogle potaknuti nastanak novih.

Čak i kada se zna, kao što je to slučaj s prostorom propalog *Rikarda Benčića*, odnosno Rafinerije šećera ili Tvornice duhana, pitanje je gdje pronaći novac za temeljitu obnovu kada ga nema jer je gospodarstvo gotovo u kolapsu. Primjerice, u kompleksu je *Benčića* predviđen Muzej suvremene umjetnosti i on će tamo jednog dana biti, možda i uz državnu pomoć, no idejno rješenje u jednoj od zgrada predviđa i hotel, a za to, kako se čini, nitko nije zainteresiran. Stoga vjerojatno treba zaboraviti bilo kakvo uključivanje privatnog kapitala jer se zna da su takve adaptacije mnogo skuplje od novogradnje.

Na temelju svega navedenoga dolazi se do pomalo bizarnog zaključka. Industrija je propala zbog nedostatka posla ili odgovarajućeg proizvoda, a iz istog tog razloga propadaju zgrade i hale u kojima je ta industrija nekad poslovala.

Postoji li za to ikakvo rješenje?

IZVORI

- [1] Rački, A.: Povijest grada Sušaka, *Tisak Primorskog štamparskog zavoda d.d.*, Sušak, 1929.
- [2] Matejčić, R.: Kako čitati grad, *Adamić*, Rijeka, 2007.
- [3] Klen, Danilo (ur.), Povijest Rijeke, Skupština općine Rijeka, *ICR*, Rijeka, 1988
- [4] Bradanović, M.: *Riječki lazareti*, u: *Riječka luka-povijest, izgradnja, promet*, Muzej grada Rijeke, 2001.
- [5] Karmelić, J.: Lazaret u Martinšćici, *Sušačka revija*, 2/3, (1993)
- [6] Pauer-Paškvan, R.; Paškvan, I.: Martinšćica u srcu – naša stara Martinšćica i život u njoj, *Katedra Čakavskog sabora Kostrena*, 2012.
- [7] Ipšić, N.: Sušačka luka, *Sušačka revija*, 6/7, (1994)
- [8] Mišković, Č., Marijan K.: Transitno-prometno d.d. Sušak, *Sušačka revija*, 6/7, (1994)
- [9] Delbello, P.: Modiano – od Trsta do Rijeke, *Modiano*, 2013.
- [10] Trkulja, M.: Riječka luka – povijest, izgradnja, promet, *Sušačka revija*, 33, (2001)
- [11] Trkulja, M.: Rijeka – središte manufakturne proizvodnje, u: *Temelji moderne Rijeke*, Muzej grada Rijeke, 2006.
- [12] Šišul, N.: O razvojnim ciklusima Rijeke, *Sušačka revija*, 57, (2008.)
- [13] Đekić, V.: Industrijska i tehnička baština, <http://www.kvarner.hr/kultura/industrija.html> (pristupljeno: 3. 9. 2015.)