

Razvoj radničkog životnog standarda - na primjerima u Rijeci

Pešić, Raul

Master's thesis / Specijalistički diplomski stručni

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Rijeka, Faculty of Civil Engineering / Sveučilište u Rijeci, Građevinski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:157:395876>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-14**



Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Civil Engineering - FCERI Repository](#)



image not found or type unknown

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
GRAĐEVINSKI FAKULTET**

Raul Pešić

Razvoj radničkog životnog standarda - na primjerima u Rijeci

Diplomski rad

Rijeka, 2022.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
GRAĐEVINSKI FAKULTET**

**Specijalistički diplomski stručni studij
Graditeljstvo u priobalju i komunalni sustavi
Projektiranje u visokogradnji**

**Raul Pešić
0069059532**

Razvoj radničkog životnog standarda - na primjerima u Rijeci

Diplomski rad

Rijeka, rujan 2022.

IZJAVA

Diplomski rad izradio sam samostalno, u suradnji s mentorima i uz poštivanje pozitivnih građevinskih propisa i znanstvenih dostignuća iz područja građevinarstva. Građevinski fakultet u Rijeci je nositelj prava intelektualnog vlasništva u odnosu na ovaj rad.



Raul Pešić

U Rijeci, 14. rujan 2022.

ZAHVALA

Ovim putem se zahvaljujem na ukazanoj prilici za izradu Diplomskog rada pod mentorstvom izv. prof. dr.sc. Ive Mrak mag.arh i komentorstvom dr.sc. Denisa Ambruša dipl.ing.arh. Kolegiji koje su profesori održali na diplomskom studiju Građevinskog fakulteta u Rijeci te kvalitetom održavanja nastave zauvijek će, vjerujem ne samo meni, već i ostalim studentima ostati u dobrom sjećanju.

SAŽETAK

U diplomskom radu razrađena je tematika radničkog životnog standarda stanovanja i njegovog razvoja u gradu Rijeci od 19. stoljeća do danas. Radnički životni standard mijenjao je i razvijao svoje karakteristike usporedno gradnjom suvremenih industrijskih postrojenja koje kataliziraju eksponencijalni nastanak snažne industrijsko-trgovinske sredine popraćene vojno-edukacijskim centrima promatranog područja grada Rijeke.

Analizom i utjecajima prisustva industrije i vojske na području grada Rijeke, kroz promatrano razdoblje ostvarila su se nova radna mjesta s promjenjivim uvjetima rada, izgradila su se stambena radnička naselja i popratni sadržaji poput trgova, parkova, tržnica i kupališta koji svojom pojavom odgovaraju na pitanje što čini radnički životni standard u gradu Rijeci.

Ključne riječi: Radnički životni standard, standard života, grad Rijeka, radnička naselja, industrija, vojska, tvornica, vojna građevina, javne površine

ABSTRACT

The subject of the workers living standard and its development in the city of Rijeka from the 19th century to the present is elaborated in the thesis. The workers standard of living changed and developed its characteristics in parallel with the construction of modern industrial facilities that catalyzed the exponential emergence of a strong industrial-commercial environment accompanied by military-educational centers in the observed area of the city of Rijeka.

Through the analysis and impacts of the presence of industry and the military in the area of the city of Rijeka, during the observed period, new jobs with changing working conditions were created, residential workers settlements and accompanying facilities such as squares, parks, markets and swimming areas were built, which with their appearance answer the question of what constitutes the working standard of living in the city of Rijeka.

Keywords: Workers standard of living, standard of living, city of Rijeka, workers' settlements, industry, army, factory, military construction, public areas

SADRŽAJ

UVOD	1
1. URBANISTIČKI RAZVOJ PROMATRANOG PODRUČJA OD 19. STOLJEĆA DO DANAS	3
1.1. Crvena zona – Industrijska zona promatranog područja	7
1.1.1. Tvornica torpeda	8
1.1.2. Rafinerija na Mlaci (ROMSA – Raffineria di Olli Minerali Società Anonima)	12
1.1.3. Riječko brodogradilište 3.MAJ (Howaldt & CO, Danubius, Kvarnersko brodogradilište)	20
1.2. Plava zona – Vojno obrazovna zona grada Rijeke	26
1.2.1. Vojarna baruna Jelačića (Caserma Comunale Fiume – Ekonomsko obrazovni centar)	27
1.2.2. Nova vojarna baruna Jelačića (Caserma Diaz, Tehnički fakultet, Prirodoslovna i grafička srednja škola)	30
1.2.3. Vojno pomorska akademija (KBC Rijeka)	33
2. RAZVOJ RADNIČKOG ŽIVOTNOG STAMBENOG STANDARDA OD 19. STOLJEĆA DO DANAS	35
2.1. Utjecaj industrije na razvoj radničkog životnog stambenog standarda	36
2.1.1. Utjecaj industrije na razvoj radničkog životnog stambenog standarda od 19. stoljeća do završetka Prvog svjetskog rata	37
2.1.2. Utjecaj industrije na razvoj radničkog životnog stambenog standarda od završetka Prvog svjetskog rata do kraja Drugog svjetskog rata	50
2.1.3. Utjecaj industrije na razvoj radničkog životnog stambenog standarda od završetka Drugog svjetskog rata do danas	57
2.2. Utjecaj vojne prisutnosti i edukacijskog sustava na razvoj radničkog životnog stambenog standarda	71
3. ČIMBENICI RADNIČKOG ŽIVOTNOG STAMBENOG STANDARDA OD 19. STOLJEĆA DO DANAS	87
3.1. Školske ustanove	87
3.2. Trgovi, parkovi, tržnice, kupališta, osobine radničkog standarda	93
ZAKLJUČAK	121
POPIS LITERATURE	124

POPIS SLIKA

Slika 1 - Karta Rijeke iz 1940. godine (Izvor: www.igor.kramarsic.com , preuzeto: 05.05.2022.).....	3
Slika 2 – Karta objekata i zona opisanih u radu koja utječu na životni standard stanovanja radnika (Izvor: Izrada autora, 2022.).....	4
Slika 3 – 3D dijagramski prikaz objekata i zona opisanih u radu koja utječu na životni standard stanovanja radnika (Izvor: Izrada autora, 2022)	6
Slika 4 - Područja koja pripadaju crvenoj zoni promatranog područja (Izvor: Izrada autora, 2022., prema : www.igor.kramarsic.com , preuzeto: 05.05.2022)	7
Slika 5 – 3D dijagramski prikaz industrijskih pogona koji pripadaju crvenoj zoni promatranog područja (Izvor: Izrada autora, 2022., prema : www.igor.kramarsic.com , preuzeto: 05.05.2022).....	8
Slika 6 - Tvornica Fonderia Metalli, 1850 (Izvor: www.muzej-rijeka.hr , preuzeto 10.05.2022).....	8
Slika 7 – Situacijski prikaz Tvornice Torpedo 1901. godine (Izvor: Državni arhiv u Rijeci, preuzeto 10.05.2022).....	10
Slika 8 - Pogonske zgrade Tvornice Torpedo (Izvor: Državni arhiv u Rijeci, preuzeto 10.05.2022).....	10
Slika 9 – Maketni prikaz stanja tvornice Torpedo nakon bombardiranja potkraj Drugog svjetskog rata (Izvor: www.muzej-rijeka.hr , preuzeto 27.3.2022).....	11
Slika 10 - Raffineria di Olli Minerali Società Anonima (Izvor: www.lokalpatrioti-rijeka.hr , preuzeto 10.05.2022).....	12
Slika 11 - Idejni nacrt situacije riječke rafinerije (Izvor: Državni arhiv u Rijeci, preuzeto 10.05.2022).....	13
Slika 12 – Agitator za rafinaciju petroleja (Izvor: www.riekaheritage.org , preuzeto 10.05.2022).....	14
Slika 13 - Tlocrtna dispozicija prizemlja upravne zgrade ROMSA i prikaz južnog pročelja građevine (Izvor: Državni arhiv u Rijeci, preuzeto 10.05.2022).....	16
Slika 14 - Tlocrtna dispozicija kata upravne zgrade ROMSA i prikaz sjevernog pročelja građevine (Izvor: Državni arhiv u Rijeci, preuzeto 10.05.2022).....	16
Slika 15 - Rafinerija INA na Mlaci (Izvor: www.ina.hr , preuzeto 10.05.2022).....	17

Slika 16 - Prijedlog rješenja Sveučilišta u Rijeci o prenamjeni prostora Ine (Izvor: www.ina.hr , preuzeto 16.05.2022)	18
Slika 17 - Prijedlog idejnog rješenja Sveučilišta u Rijeci o prenamjeni prostora Ine (Izvor: www.ina.hr , preuzeto 16.05.2022)	19
Slika 18 - Katastarski plan iz 1890. godine na kojem je ucrtano prostorno stanje brodogradilišta Howaldt 1898. godine. (Izvor: Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci, 2005, Rijeka, str. 64, 65)	20
Slika 19 - Tvornica kemijske industrije " Stabilimento prodotti chimici". (Izvor: www.rijekaheritage.org , preuzeto 10.05.2022)	21
Slika 20 - Situacija brodogradilišta Howaldt, 1894. godine (Izvor: 3. Maj – Složena organizacija udruženog rada brodograđevne industrije, Monografija, Rijeka, 1985)	22
Slika 21 - Situacija brodogradilišta Danubius, 1909. godine (Izvor: 3. Maj – Složena organizacija udruženog rada brodograđevne industrije, Monografija, Rijeka, 1985)	22
Slika 22 - Pročelje proizvodne zgrade parnih kotlova u tvornici Danubius 1905. godine (Izvor: Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci, 2005, Rijeka, str. 70, 71)	23
Slika 23 - Kopija zahtjeva uprave Danubiusa za izdavanjem građevinske dozvole u brodogradilištu u Kraljevici predanog na „slavnoj kraljevskoj kotarskoj oblasti“ Sušaka (Izvor: 3. Maj – Složena organizacija udruženog rada brodograđevne industrije, Monografija, Rijeka, 1985)	24
Slika 24 - Proširenje brodogradilišta dodjelom zemljišta ukupnog iznosta 176 000 m ² (Izvor: 3. Maj – Složena organizacija udruženog rada brodograđevne industrije, Monografija, Rijeka, 1985)	24
Slika 25 - Skica prostornog širenja i rasta brodogradilišta Howaldt i Danubius na Brgudima po razdobljima od 1894. do 1913. godine (Izvor: 3. Maj – Složena organizacija udruženog rada brodograđevne industrije, Monografija, Rijeka, 1985)	25
Slika 26 - Područja koja pripadaju plavoj zoni grada Rijeke (Izvor: Izrada autora, 2022., prema : www.igor.kramarsic.com , preuzeto: 05.05.2022)	26
Slika 27 - Vojarna baruna Jelačića (Izvor: www.Lokalpatrioti-rijeka.hr , preuzeto 18.05.2022)	27
Slika 28 - Vojarna baruna Jelačića (Izvor: Matejčić, R., Kako čitati grad , Adamić, Rijeka, 2007)	28
Slika 29- Vodovi i desetine pripadnika kopnene vojske na vježbalištu ispred Vojarne baruna Jelačića (Izvor: www.Lokalpatrioti-rijeka.hr , preuzeto 18.05.2022)	28

Slika 30 – Rekonstrukcija stare vojarne (Izvor: www.lokalpatrioti-rijeka.com , preuzeto 18.5.2022.).....	29
Slika 31 - Caserma Armando Diaz (Izvor: www.lokalpatrioti-rijeka.hr , preuzeto 21.5.2022.).....	31
Slika 32 - Ostaci nekadašnje Stožerne zgrade , slika betona zida ili dijela temelja (Izvor: fotografija autora).....	32
Slika 33 - Tehnički fakultet Rijeka (Izvor: fotografija autora).....	32
Slika 34 - Vojno pomorska akademija (Izvor: Kako čitati grad, Radmila Matejčić, knjiga, izdavač: Adamić, 2007, Rijeka. str:201)	33
Slika 35 – 3D dijagramski prikaz lokacija radničkih naselja od kraja 19.stoljeća na promatranom području (Izvor: Izrada autora, 2022.)	36
Slika 36 - Tvornica papira, 1831. godina (Izvor: www.Lokalpatrioti-rijeka.hr , preuzeto 07.06.2022.).....	37
Slika 37 - Prostor krparnice u tvornici papira (Izvor: www.Lokalpatrioti-rijeka.hr , preuzeto 07.06.2022.).....	38
Slika 38 - Predstavljanje tehnologije torpeda stranim investitorima (Izvor: www.Lokalpatrioti-rijeka.hr , preuzeto 07.06.2022.).....	40
Slika 39 - Situacijski prikazi stambenih objekata naručenih od Roberta Whiteheada namjenjenih radnicima tvornice torpeda (Izvor: www.Lokalpatrioti-rijeka.hr , preuzeto 07.06.2022.).....	41
Slika 40 - Tlocrt prizemlja objekata Whiteheadovog naselja (Izvor:Državni arhiv u Rijeci, preuzeto 27.03.2022)	42
Slika 41 - Tlocrt kata objekata Whiteheadovog naselja (Izvor:Državni arhiv u Rijeci, preuzeto 27.03.2022)	42
Slika 42 - Radničko naselje "San Nicolo" (Izvor: www.googlemaps.com , preuzeto 27.6.2022.).....	43
Slika 43 – Kopija primjerka proglasa štrajka u Danubiusu iz 1913. godine. (Izvor: 3. Maj – Složena organizacija udruženog rada brodograđevne industrije, Monografija, Rijeka, 1985).....	46
Slika 44 - Stambene trokatnice naselja Torreta (Izvor: www.googlemaps.com , preuzeto 10.06.2022).....	47
Slika 45 - "Szent Istvan" vojni brod nastao u Riječkom brodogradilištu Danubius (Izvor: 3. Maj – Složena organizacija udruženog rada brodograđevne industrije, Monografija, Rijeka, 1985)	49

Slika 46 - Masovno stanovanje namjenjeno radnicima brodogradilišta – slika današnjeg stanja jednog bloka (Izvor: www.googlemaps.com , preuzeto 13.06.2022).	51
Slika 47 - Radničko naselje ROMSA (Izvor: www.googlemaps.com , preuzeto 13.06.2022).	53
Slika 48 - Tipski stanovi naselja San Nicolo i Borgomarina (Izvor: Glavočić, D., Malvič, J.R., Škunca, S., Riječka radnička naselja).	55
Slika 49 – Radničko naselje Torpeda(Silurificio) na području Zameta (Izvor: www.googlemaps.com , preuzeto 28.06.2022.)	55
Slika 50 - Posljedica savezničkog bombardiranja - Gat Karoline Riječke (Izvor: www.Lokalpatrioti-rijeka.hr , preuzeto 28.05.2022).	56
Slika 51- Razorena Industrijska ulica – Hotel Emigranti tada vojna baza (Caserna Savoia) (Izvor: www.Lokalpatrioti-rijeka.hr , preuzeto 28.05.2022)	57
Slika 52 - Radničko naselje na Zametu (Izvor: www.googlemaps.com , preuzeto 28.6.2022).	59
Slika 53 – Tlocrtna dispozicija stanova unutar zgrade radničkog naselja na Zametu (Izvor: Glavočić, D., Malvič, J.R., Škunca, S., Riječka radnička naselja)	59
Slika 54 - Slika tabelarnog prikaza broja ozljeda radnika raspodjeljenog po godinama unutar tvornice 3.MAJ. (Izvor: 3. Maj – Složena organizacija udruženog rada brodograđevne industrije).	60
Slika 55 – Tabelarni prikaz broja zaposlenih u brodogradilištu 3.MAJ u periodu od 1946. do 1980. godine (Izvor: 3. Maj – Složena organizacija udruženog rada brodograđevne industrije).	61
Slika 56 - Naselje Čikovići 1972. godine (Izvor: 3. Maj – Složena organizacija udruženog rada brodograđevne industrije).	62
Slika 57 – 3D dijagramski prikaz lokacija stambenih tornjeva na promatranom području (Izvor: Izrada autora, 2022.)	64
Slika 58 - Tlocrtna dispozicija nebodera na području Podmurvica (Izvor: Stipeč Brlić, G., Grad među oblacima)	65
Slika 59 - Neboderi na Kantridi, isprepleteni s nekadašnjim radničkim naseljem Borgomarina (Izvor: www.lokalpatrioti-rijeka.hr , preuzeto 14.06.2022)	66
Slika 60 - Tlocrtna dispozicija nebodera na području Kozale (Izvor: Stipeč Brlić, G., Grad među oblacima)	66
Slika 61 - Prikaz radničkog naselja "Centocelle" i stambenih nebodera „Eševa“ na Rastoćinama (Izvor: www.googlemaps.com , preuzeto 15.6.2022).	67

Slika 62 - Tlocrtna dispozicija stanova u neboderima na Rastoćinama (Izvor: Stipeč Brlić, G., Grad među oblacima)	68
Slika 63 - Ul. Vitomira Paje Širola (Izvor: www.googlemaps.com, preuzeto 15.06.2022.)	69
Slika 64 - Kronološki pad broja stanovnika grada Rijeke i okolice (Izvor: www.lokalpatrioti-rijeka.hr, preuzeto 15.06.2022.)	70
Slika 65 – 3D dijagramski prikaz vojnih objekata na promatranom području koji pripadaju plavoj zoni (Izvor: Izrada autora, 2022.)	72
Slika 66 - Oficiri na vježbalištu tijekom vježbi ispred stožerne zgrade, orijentirani prema zgradama Vojarne (Izvor: www.lokalpatrioti-rijeka.hr, preuzeto 20.05.2022.).....	74
Slika 67 - Naselje Centocelle orijentirano prema nekadašnjim Vojarnama (Izvor: www.googlemaps.com, preuzeto 20.05.2022)	75
Slika 68 - Nacrt dvojne kuće iz naselja Centocelle (Izvor: Glavočić, D., Malvič, J.R., Škunca, S., Riječka radnička naselja).....	76
Slika 69 - Vojni objekt s mogućom konjušnicom ispred Vojarne (Izvor: www.googlemaps.com, preuzeto 20.05.2022)	77
Slika 70 - Zgrade namjenjene stanovanju viših i nižih činovnika (Izvor: www.googlemaps.com, preuzeto 20.05.2022)	78
Slika 71 – Grafički prikaz nadzemnih etaža dvije poluugrađene stambene građevine namijenjene višim činovnicima na koje se naslanja vojno-oficirska muška škola (Izvor: Izrada autora, 2022.).....	79
Slika 72 - Tlocrtna dispozicija nadzemnih etaža stanova namjenjena višim činovnicima (Izvor: Izrada autora, 2022.)	80
Slika 73 - Ulazni Hall oficirske zgrade vojnog kompleksa (Izvor: Fotografija autora, 2022.).....	81
Slika 74 – Ulaz u sklonište (Izvor: Izrada autora 2022.).....	82
Slika 75 – Prikaz ulazaka u tunele kojima je povezano vojno područje na današnjim Podmurvicama (Izvor: fotografija autora, 2022.).....	83
Slika 76 - OŠ Gelsi (Izvor: www.googlemaps.com, preuzeto 20.05.2022.)	84
Slika 77 - Ostatak dimnjaka u parku Mlaka od OŠ Gelsi, i stambene zgrade (Izvor: Fotografija autora, 2022.)	84
Slika 78 - Vojarna financijske policije (Izvor: www.lokalpatrioti-rijeka.hr, preuzeto 20.05.2022.).....	85

Slika 79 - Caserma Savoia u periodu između 1930 – 1943. godine (Izvor: www.lokalpatrioti-rijeka.hr , preuzeto 20.05.2022.)	86
Slika 80 - Caserma Duca delle Puglie (Izvor: www.lokalpatrioti-rijeka.hr , preuzeto 20.05.2022.).....	86
Slika 81 - Današnja zgrada Prve hrvatske riječke gimnazije (Izvor: Matejčić, R., Kako čitati grad.).....	88
Slika 82 – Mađarska državna mješovita osnovna škola (Izvor: www.lokalpatrioti-rijeka.com , preuzeto 18.06.2022.)	88
Slika 83 - Pomorski fakultet u Rijeci (Izvor: www.googlemaps.hr , , preuzeto 18.06.2022.)	89
Slika 84 - OŠ Nikola Tesla Rijeka (Izvor: www.os-ntesla-ri.skole.hr , preuzeto 17.06.2022.).....	90
Slika 85 - Projekt osnovne škole Turnić 1912. godine (Izvor: www.os-turnic-ri.skole.hr , preuzeto 18.06.2022.)	91
Slika 86 - Medicinski fakultet u Rijeci, zgrade Braće Branchetta (Izvor: www.medical-studies-in-english.com , preuzeto 18.06.2022).....	92
Slika 87 - Kampus Sveučilišta u Rijeci (Izvor: www.rijeka.hr , preuzeto 20.06.2022.) ...	93
Slika 88 – Piazza Elizabeta na mjestu nekadašnje Guvernerove palače, zgrada današnje Jadrolinije na mjestu nekadašnjeg Elizabetinog parka (Izvor: www.rijecani.com , preuzeto 18.06.2022.).....	94
Slika 89 – Jelačićev trg početkom 19. stoljeća (Izvor: www.rijecani.com , preuzeto 18.06.2022.).....	94
Slika 90 – Riječki karneval 1911. godine na Korzu (Izvor: www.lokalpatrioti-rijeka.com , 17.06.2022.).....	96
Slika 91 – Park Nikole Hosta 1800-ih godina (Izvor: www.lokalpatrioti-rijeka.com , preuzeto 17.06.2022.)	97
Slika 92- Zoološki vrt u parku Nikole Hosta (Izvor: www.prirodoslovni.com , preuzeto 17.6.2022.).....	98
Slika 93 – Park Mlaka 1914. pod nazivom Giardino Pubblico (Izvor: www.muzej-rijeka.hr , 18.06.2022.).....	99
Slika 94 – Crkva Krista Spasitelja na Mlaci, srušena 1949. (Izvor: www.skyscrapercity.com , 17.06.2022.)	99
Slika 95 – Kazališni park krajem 19. stoljeća (Izvor: www.muzej-rijeka.hr , preuzeto 18.06.2022.).....	100

Slika 96 – Zgrade glavne tržnice Rijeka (Izvor: www.lokalpatrioti-rijeka.com/ , preuzeto 19.06.2022.).....	101
Slika 97 – Stara i nova ribarnica na glavnoj tržnici Rijeka (Izvor: www.lokalpatrioti-rijeka.com/ , preuzeto 19.06.2022.).....	102
Slika 98 – Tržnica Brajda danas (Izvor: www.lokalpatrioti-rijeka.com , preuzeto 19.06.2022.).....	103
Slika 99 – Zgrada kompleksa koji okružuje tržnicu Brajda (Izvor: www.lokalpatrioti-rijeka.com , 19.06.2022.).....	103
Slika 100 – Tržnica Fiumara u 19.st. (Izvor: www.hungaricana.hu , preuzeto 19.06.2022).	104
Slika 101 – Kupalište na gatu Marije Terezije (Molo longo) (Izvor: www.fiuman.hr , preuzeto 20.06.2022.).....	105
Slika 102 – Kupalište Neptun, Brgudi (Izvor: www.klub-susacana.hr , preuzeto 20.06.2022)	106
Slika 103 - A FIUME, 10 centesimi, žeton gradskog kupališta (Izvor: www.lokalpatrioti-rijeka.com , preuzeto 20.06.2022.)	107
Slika 104 – Bazen na Školjiću za vrijeme plivačkog natjecanja (Izvor: www.lokalpatrioti-rijeka.com , preuzeto 20.06.2022.)	107
Slika 105 – Kompleks bazena na Kantridi prije i poslije rekonstrukcije (Izvor: visitrijeka.hr , 20.06.2022).....	108
Slika 106 - Tramvajski javni gradski prijevoz, slika prikazuje vremenski period od 1899. - 1914. (Izvor: www.primorskihrvat.hr , preuzeto 20.06.2022.)	109
Slika 107 - Tramvajska karta s popisom tramvajskih stajališta (Izvor: www.primorskihrvat.hr , preuzeto 20.06.2022.)	110
Slika 108 - Ceirano c50, prvi autobus na području grada Rijeke (Izvor: www.mytransportblog.files.wordpress.com , preuzeto 20.06.2022.)	111
Slika 109 - Trolejbus na području grada Rijeke (Izvor: www.autotrolej.hr , preuzeto 20.06.2022.).....	112
Slika 110 - Prikaz izgorenog autobusa Autotroleja u periodu od 2018. - 2019. godine (Izvor: www.kanal-ri.hr , preuzeto 20.06.2022.).....	113
Slika 111 - Fiat 509 (Izvor: www.en.wikipedia.org , preuzeto 20.06.2022.).....	114
Slika 112 - Benzinska postaja u Krešimirovoj ulici (Izvor: Sušačka revija br.60, Dmitrović S.: Automobil u Rijeci, članak, 2009, Rijeka).....	115

Slika 113 - Fiat 509 u Via Carducci (Ciottinovoj ulici) u tridesetim godinama 20. stoljeća (Izvor: Sušačka revija br.60, Dmitrović S.: Automobil u Rijeci, članak, 2009, Rijeka).	115
Slika 114 - Slika tabelarnog prikaza broja registriranih vozila u Rijeci u vremenu od 2007. - 2017. godine (Izvor: Sušačka revija br.60, Dmitrović S.: Automobil u Rijeci, članak, 2009, Rijeka)	116
Slika 115 - Nogometni klub Atletico fiumano s Fiorellom La Guardia (Izvor: Sušačka revija br.58/59, Burburan F.,Moranjak Z.,: Kratka povijest Riječkog nogometa)	118
Slika 116 - Stadion Borgomarina 1905. godine (danas stadion Kantrida) (Izvor: Sušačka revija br.58/59, Burburan F.,Moranjak Z.,: Kratka povijest Riječkog nogometa)	118
Slika 117 - Igralište INA na Podmurvicama (Izvor: www.googlemaps.hr).....	119
Slika 118 - Kupaonica stana za najam (Izvor: www.riportal.net.hr , preuzeto 22.06.2022)	120
Slika 119 - Udio mladih u dobi od 25-34 godine koji žive s roditeljima, 2019. (Izvor: www.ec.europa.eu , preuzeto 22.06.2022.)	120

UVOD

Radnički životni stambeni standard u gradu Rijeci svoj je značajniji razvoj počeo bilježiti krajem 19. stoljeća eksponencijalnim rastom industrije, trgovine i vojne prisutnosti na promatranom području. Područje promatrano ovim diplomskim radom proteže se od rijeke Rječine na istočnom dijelu, do ruba granice na zapadu formirane za vrijeme Austro-Ugarske Monarhije, te ne analizira razvoj istočno od Rječine isključivo zbog obima rada.

Promatrani razvoj lokacije i okoline analiziran je iz pogleda graditeljstva kroz: osnove arhitekture gdje se ističe secesija kao dominantan stil gradnje većine stambenih objekata i vojno-obrazovnih centara; tehnologiju građenja primjenom čelika i armiranobetonskih konstrukcija (proizvodne hale Tvornice Torpedo, brodogradilište Danubius) i predgotovljenih montažnih armiranobetonskih elemenata (neboderi); urbanizam kao prostorno širenje grada i formiranje stambenih industrijskih i vojnih zona; prometnu infrastrukturu izgradnjom prometnica, tramvajskih kolosijeka, popločavanjem pješačkih površina (Korzo); izgradnjom obalnih građevina (lukobran, navozi u brodogradilištu); uređenjem okoliša (parkovi, šetnice,...); i tako dalje.

Grad Rijeka izgrađen je na temeljima burne i bogate povijesti pod izraženim industrijskim i vojnim utjecajem. Naglašena povezanost između razvoja, izgradnje i napretka industrije, te vojne prisutnosti dovedena je u korelaciju zbog potrebe zaštite područja na kojem se obavlja izražena razmjena dobara i usluga.

Industrijski i vojni razvoj grada kreirao je razne utjecaje kroz više razina društva, gdje su na sloj radništva kroz povijest ostavili trag od zanemarivanja do osiguravanja stambenog pitanja, kroz zdravstvene i sigurnosne promjene u radnim uvjetima, kroz organizaciju i stvaranje popratnih sadržaja, javnog prijevoza, uređenja trgova, parkova, tržnica i kupališta, itd. Promjene su usko povezane s platežnom moći radničkog sloja društva kroz povijest, te sveprisutnom potrebom napredovanja i uklapanja u ostatak društva.

Cilj ovog rada je odgovoriti na pitanje što su važni prostorno-tehnički elementi radničkog životnog stambenog standarda na promatranom području, kako se taj standard mijenjao kroz godine, te što je sve utjecalo na standard.

Ovaj rad sastavljen je od tri glavne cjeline. Prva glavna cjelina bavi se urbanističkim razvojem grada Rijeke od 19. stoljeća do danas kroz podjelu na dvije podcjeline od kojih

prva podcjelina opisuje razvoj crvene zone (tako definirane od strane autora rada) odnosno industrijske zone grada Rijeke, a druga podcjelina opisuje plavu zonu (također tako definirane od strane autora rada) odnosno vojno obrazovnu zonu. Prva podcjelina obuhvaća tri podcjelina koje su tvornica torpeda, rafinerija na Mlaci i brodogradilište. Druga podcjelina glavne cjeline urbanističkog razvoja promatranog područja od 19. stoljeća do danas koja obrađuje tematiku razvoja plave zone odnosno vojno obrazovne zone grada Rijeke podijeljene na tri podcjelina od kojih je prva podcjelina vezana uz tematiku vojarne baruna Jelačića, druga podcjelina bavi se tematikom nove vojarne baruna Jelačića, a treća podcjelina obrađuje temu tada vojno pomorske akademije.

Druga glavna cjelina obrađuje temu razvoja radničkog životnog stambenog standarda od 19. stoljeća do danas kroz podjelu na dvije podcjelina. Prva podcjelina govori o utjecaju industrije na razvoj radničkog životnog standarda kroz podjelu na tri podcjelina od kojih prva podcjelina obuhvaća temu utjecaja industrije na razvoj životnog standarda od 19. stoljeća do završetka Prvog svjetskog rata, druga podcjelina govori o utjecaju industrije na razvoj radničkog životnog standarda od završetka Prvog svjetskog rata do kraja Drugog svjetskog rata i treća podcjelina obuhvaća period utjecaja industrije na razvoj radničkog životnog standarda od završetka Drugog svjetskog rata do danas. Druga podcjelina druge glavne cjeline obrađuje tematiku utjecaja vojne prisutnosti i obrazovnog sustava na razvoj radničkog standarda.

Treća glavna cjelina obuhvaća čimbenike radničkog standarda od 19. stoljeća do danas podjelom na dvije podcjelina. Prva podcjelina obrađuje školske ustanove, a druga podcjelina obrađuje trgove, parkove, tržnice, kupališta i približava osobine radničkog standarda.

1. URBANISTIČKI RAZVOJ PROMATRANOG PODRUČJA OD 19. STOLJEĆA DO DANAS

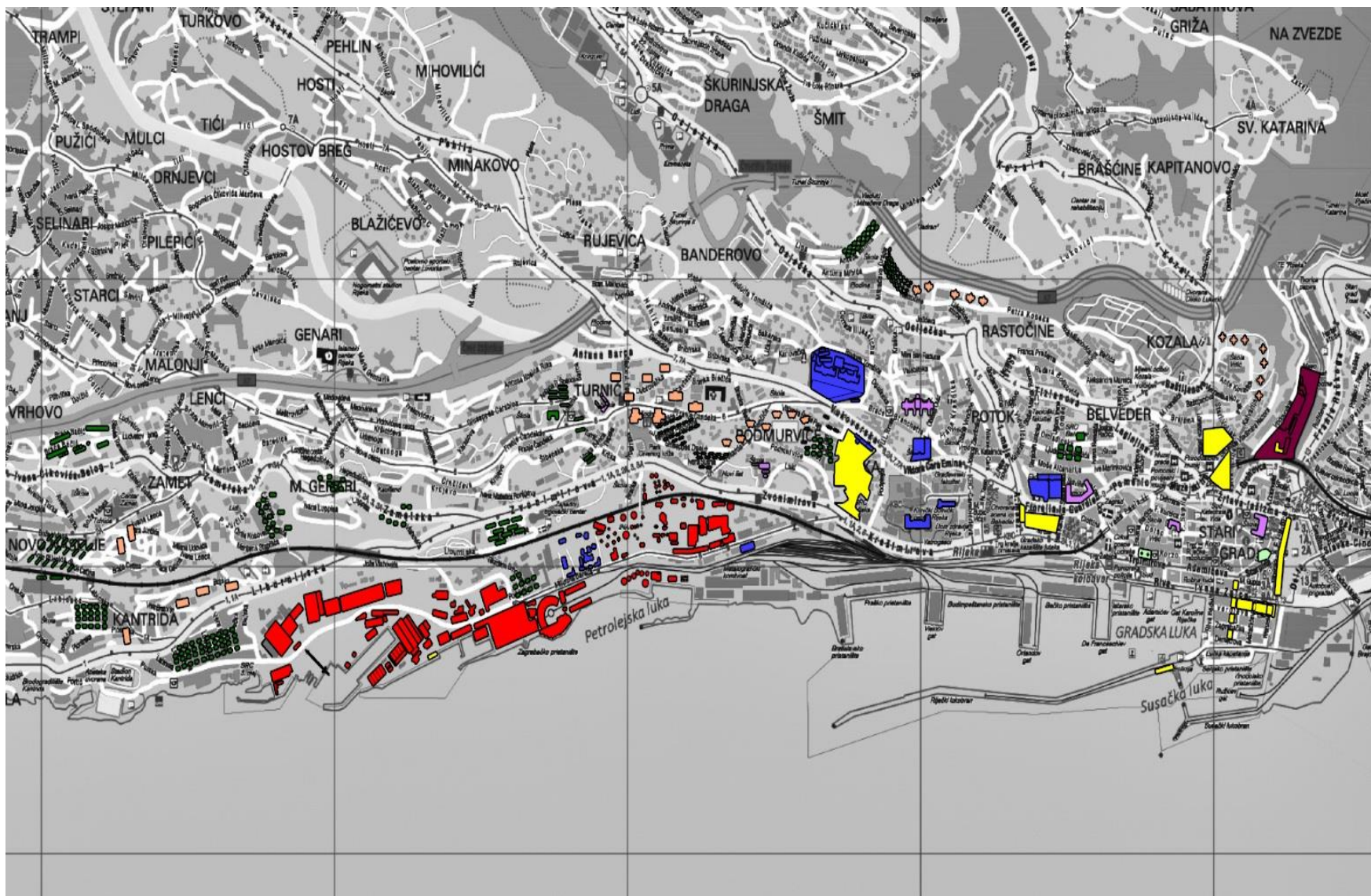


Slika 1 - Karta Rijeke iz 1940. godine

Promatrano područje autor je podijelio na zone koje okupljaju područja grada razvijana usporedno s razvojem industrije i izgradnjom stambenih naselja namijenjenih radnicima, no također i obilježene vojnom prisutnosti i utjecajem vojno obrazovnih centara koji su također izvor brojnog zapošljavanja, te na taj način predočava radničko okruženje i uvjete života od sredine 19. stoljeća do danas.

Promatrano područje je podijeljeno na dvije zone, crvenu odnosno industrijsku zonu, te plavu zonu odnosno vojno-obrazovnu zonu. Podjela grada na taj način proizlazi iz značaja utjecaja vojske i industrije na formiranje promatranog područja, kroz povijest pa sve do danas, kao i na standard življenja radnika. Rad se usredotočuje na dio Rijeke od rijeke Rječine te ne analizira razvoj istočno od Rječine isključivo zbog obima rada. Crvena i plava zona su svojim površinama isprepletene što je posljedica širenja i razvoja promatranog područja. Crvena i plava zona ne obuhvaćaju samo industrijske pogone, vojne ustanove i stambene zone i naselja, već i brojne javne površine poput trgova i parkova koji čine sastavni dio životnog standarda stanovanja u gradu, te su opisani u zadnjoj glavnoj cjelini: Čimbenici radničkog životnog standarda stanovanja od 19. stoljeća do danas.

U nastavku se nalaze karta, legenda, i 3D dijagram prikaz objekata i zona opisanih u radu koji utječu na standard života radnika na promatranom području.



Slika 2 – Karta objekata i zona opisanih u radu koja utječu na životni standard stanovanja radnika

LEGENDA:

INDUSTRIJSKA ZONA (crvena boja na karti)

1. **Torpedo**
2. **Brodogradilište 3. MAJ**
3. **Riječka rafinerija**

VOJNO-OBRAZOVNA ZONA (plava boja na karti)

1. Vojna pomorska akademija (KBC Rijeka)
2. Vojarna baruna Jelačića (Caserma Comunale Fiume – Ekonomsko obrazovni centar)
3. Nova vojarna baruna Jelačića (Caserma Diaz, Tehnički fakultet, Prirodoslovno i grafička srednja škola)
4. Oficirski smještaji
5. Vojarna financijske policije (Učenički dom)
6. Caserma Savoia (Ex. Hotel Emigranti)
7. Caserma Duca delle Puglie (Metis)

ŠKOLSKE USTANOVE (ljubičasta boja na karti)

1. Prva hrvatska riječka gimnazija
2. Pomorski fakultet u Rijeci
3. Osnovna škola Nikola Tesla
4. Medicinski fakultet Rijeka
5. Mađarska državna mješovita osnovna škola“ (danas – zgrada Elektrotehničke srednje škole)
6. Osnovna škola Turnić

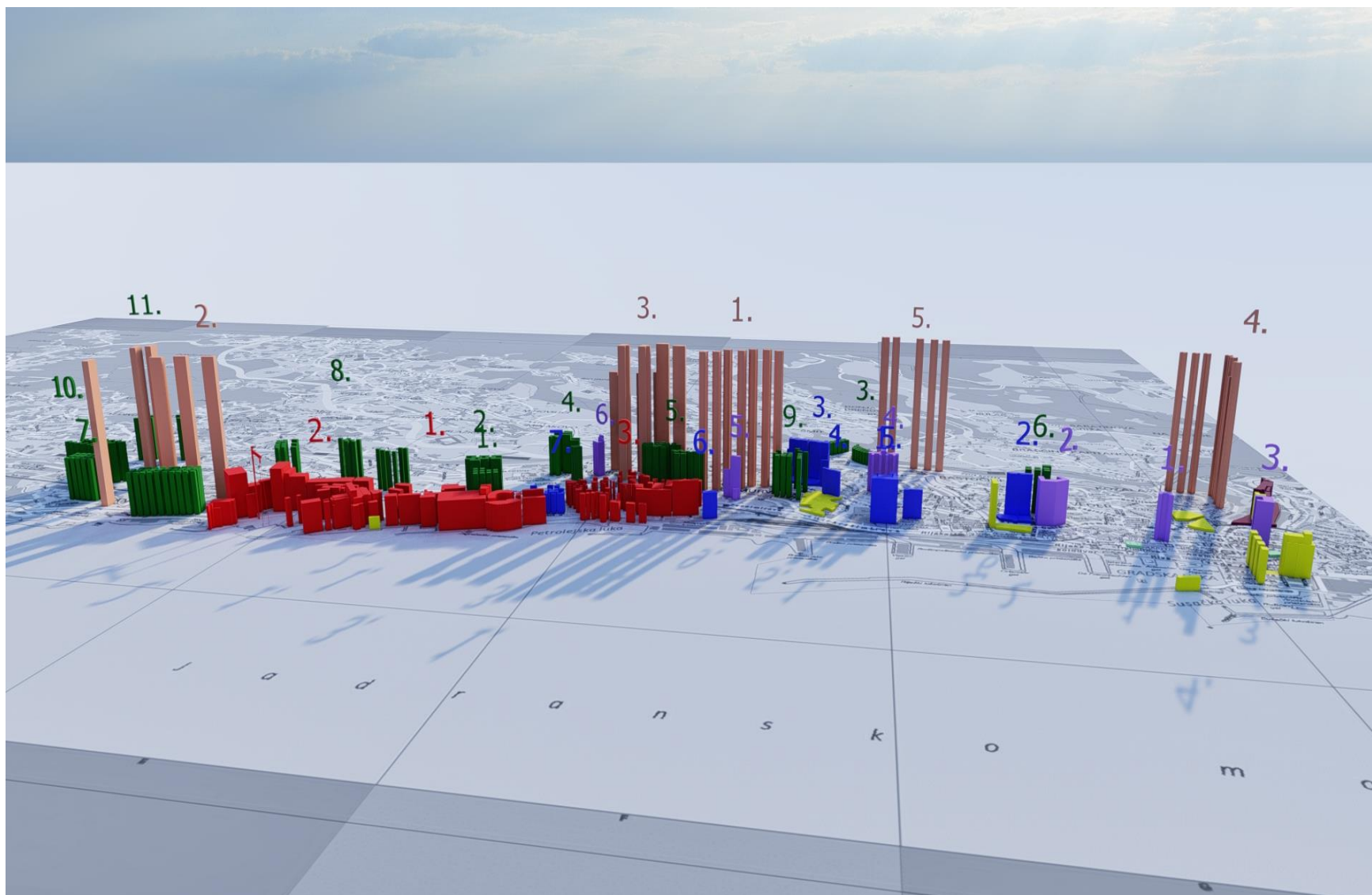
RADNIČKA NASELJA (zelena boja na karti)

1. Whiteheadovo radničko naselje
2. Radničko naselje „San Nicolo“
3. Radničko i niže činovničko naselje „Centocelle“
4. Radničko naselje „Torreta“
5. Radničko naselje „ROMSA“
6. Radničko naselje „Campetto“
7. Radničko naselje „Borgomarina“
8. Radničko naselje „Torpedovo naselje“
9. Radničko naselje brodogradilišta „Cantieri Navali del Quarnero“
10. Radničko naselje „Zamet“
11. Radničko naselje „Malonji“

NEBODERI (narančasta boja na karti)

1. Neboderi „Podmurvice“
2. Neboderi „Kantrida“
3. Neboderi „Turnić“
4. Neboderi „Kozala“
5. Neboderi „ Rastoćine“

TRGOVI, PARKOVI, TRŽNICE, KUPALIŠTA (žuta boja na karti)



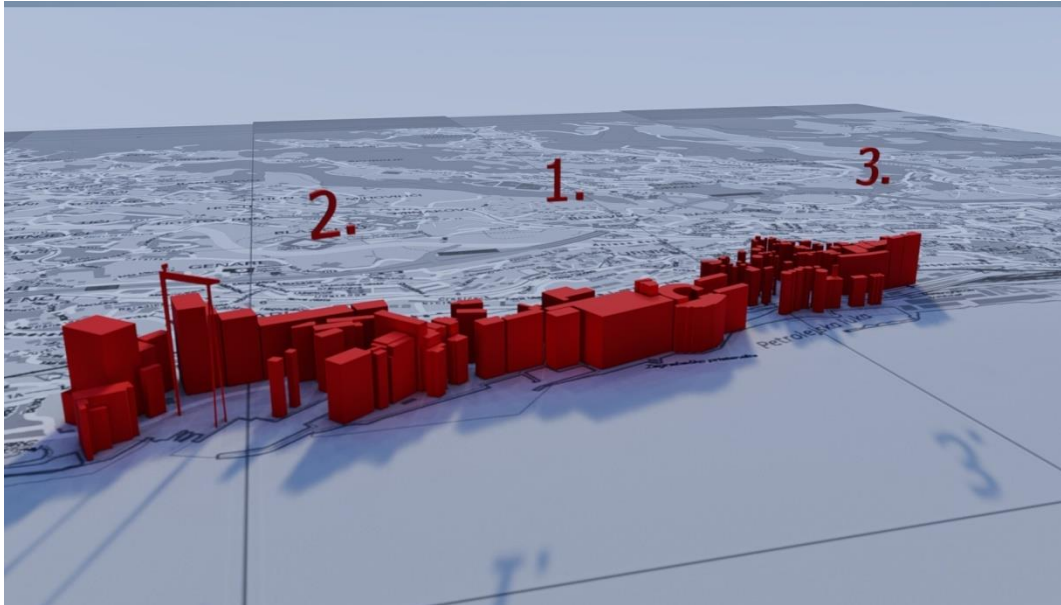
Slika 3 – 3D dijagramski prikaz objekata i zona opisanih u radu koja utječu na životni standard stanovanja radnika

1.1. Crvena zona – Industrijska zona promatranog područja



Slika 4 - Područja koja pripadaju crvenoj zoni promatranog područja

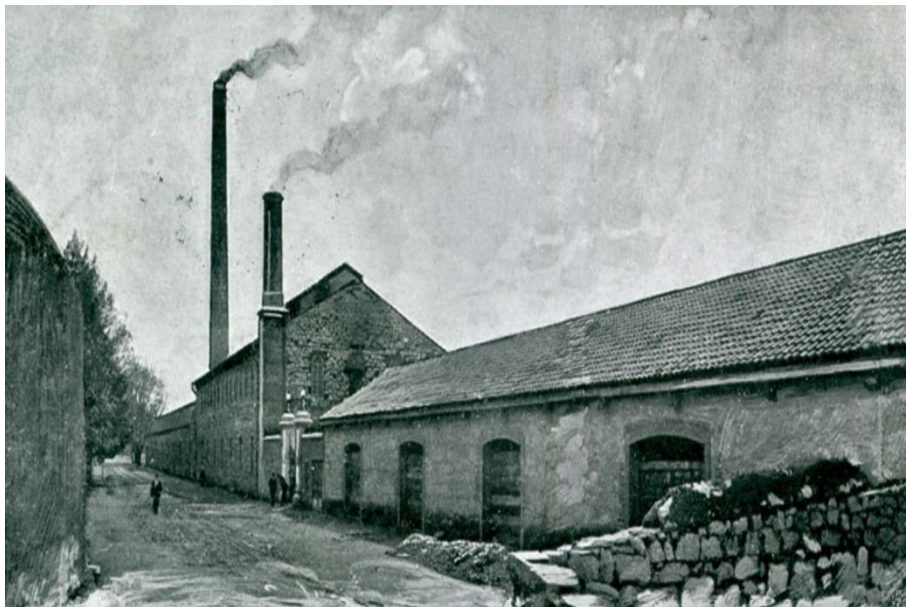
Crvena zona označava područja koja pripadaju industrijskim pogonima na promatranom području. U obzir treba uzeti kako se sva riječka industrija nije nalazila na označenom lokalitetu, već i na istočnom i središnjem dijelu grada, ali su se glavni industrijski pogoni, odnosno katalizatori razvoja grada upravo tu smjestili. Razvitkom industrije Rijeka postaje sve poželjnijim mjestom za život, stoga se javlja velika potražnja stambenih prostora namijenjenih stanovnicima. Također, bitno je napomenuti, kako su radnici i zaposlenici u opisanim industrijskim pogonima, provodili većinu svoga dana na radnom mjestu, ponegdje se i radni dan sastojao od preko 12 radnih sati, što nameće logični početak razrade teme rada kroz analizu najutjecajnijih i najrazvijenijih industrijskih centara poput tvornice torpeda, brodogradilišta i rafinerije prikazanih na sljedećem 3D dijagramskom prikazu, a objašnjenih u potonjim podcjelinama ove glavne cjeline.



Slika 5 – 3D dijagramski prikaz industrijskih pogona koji pripadaju crvenoj zoni promatranog područja

Na gornjem 3D dijagramskom prikazu, broj 1 predstavlja Tvornicu Torpedo, broj 2 brodogradilište 3. MAJ i broj 3 Rafineriju INA.

1.1.1. Tvornica torpeda



Slika 6 - Tvornica Fonderia Metalli, 1850

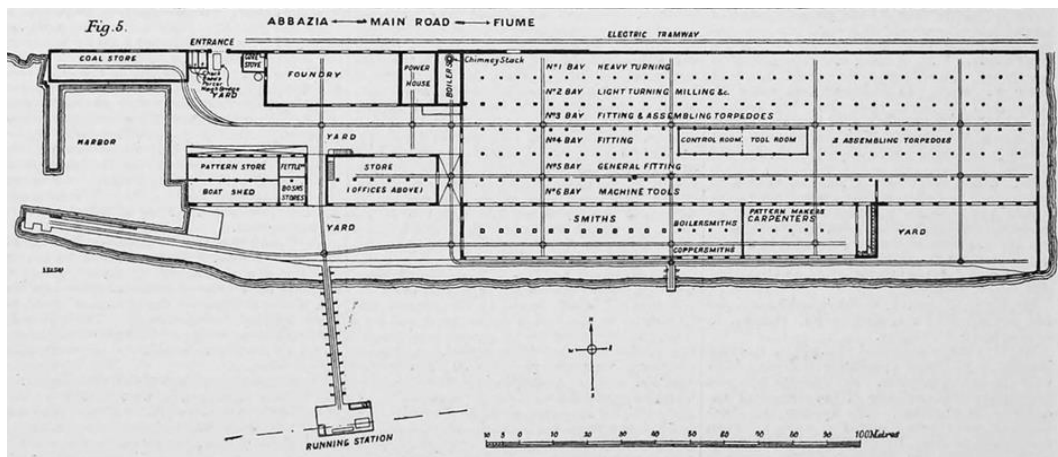
Tvornica Torpedo nastala je idejom riječkih poslovnih vizionara iz „Fonderia Metalli“ kao najnaprednija industrija lijevanja i obrade metala. Bavila se proizvodnjom sidra i

popravicima brodova sve do dolaska engleskog brodstrojarskog inženjera Roberta Whiteheada 1856. godine, kada se proizvodnja orijentira ka motorima namijenjenim ratnim mornaricama. Ivan Vukić, pomorski časnik ratne mornarice, 1860. godine radi na izumu prvog torpeda. Prvo idejno rješenje bilo je poprilično, različito od konačnog produkta torpeda kakav je danas znan. Naime, Vukić je htio iskoristiti malene i brze brodice ispunjene eksplozivom nazvavši ih „Spasiocima obale“, namijenjene za razaranje vojnih plovidbenih objekata. Robert Whitehead ideju smatra dobrom, ali idejno rješenje skromnim, stoga u potpunosti rekonstruirao ideju: eliminira korištenje brodova jer ih smatra lakim i uočljivim metama, pa samim time mijenja s površinskog u podmorni način plovidbe. Robert Whitehead predstavlja svoj prototip torpeda - brod-mine („Minenschiff“) Austro-Ugarskoj Mornarici 1866. godine¹

Dvije godine nakon, Whitehead ugrađuje prve lansirne cijevi za torpedo na brodu „Gemse“. Masovna proizvodnja je započela 1870. godine.

Pristup tvorničkom kompleksu bio je omogućen kolnim, pješakim, tramvajski pristupom iz Industrijske ulice, morskim putem do marine unutar kompleksa Torpedo, te željezničkim prometom, do stanice za okretište vlaka. Glavni objekti tvornice Torpedo su pogonske zgrade, željezničko okretište, lansirne stanice, marina i drugi poslovni objekti te čine jednu poslovnu funkciju smještenu u neposrednu blizinu jedno drugom, kako bi smanjili duljinu međusobnih komunikacija i poboljšali savladavanje iste za vrijeme poslovnih zadataka koji su iziskivali maksimalne točnosti i preciznosti, jer se naravno radilo o eksplozivnim tvarima. Komunikacije za djelatnike su bile odličnih karakteristika, no i one za posjetitelje, novinare, strane investitore nisu bile u zaostatku. Visine zgrada, pripadajućih funkcija su ujednačene, pa tako glavni objekti ne odudaraju svojom visinom i geometrijom jedni od drugih, te je na taj način postignut osjećaj usklađenosti. Željeznička okretnica i depo je jedini glavni objekt koji svojom geometrijom odudara od ostatka zgrada poslovne funkcije tvorničkog kompleksa Torpedo, no opet se svojom visinom, bojom i stilom pročelja uklapa u cjelokupnu vizuru. Kompleks tvornice torpeda prati prostornu organizaciju i zadržava pravilo horizontalnih paralelnosti s obzirom na obalu, pa tako objekti i pogonske zgrade prate svojom većom geometrijskom dužinom obalu, prometnice, kolosjeke, tvorivši tako prostorni sklad.

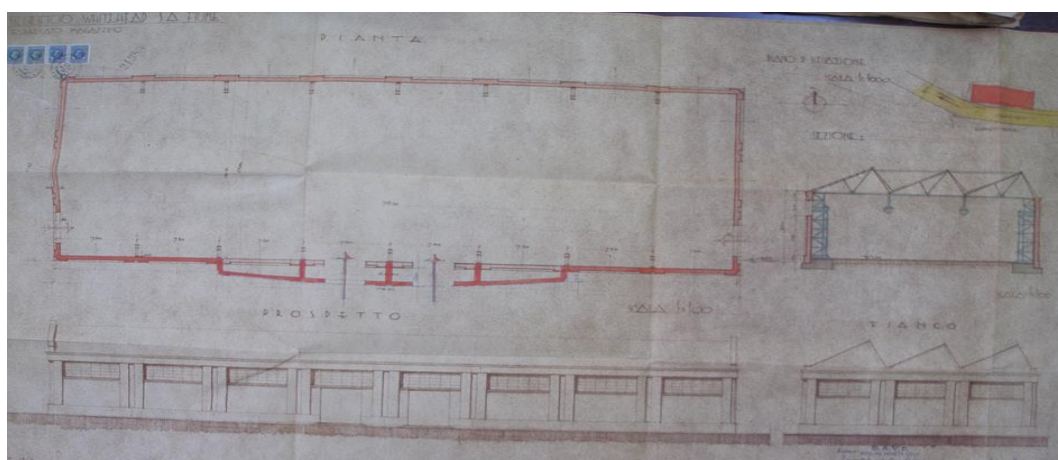
¹ Smolčić, I., Jermen N., Jecić Z.: "Analiza enciklopedičke relevantnosti na primjeru hrvatske tehničke baštine." Studia lexicographica 9, br. 1(16) (2015): 133-160. Sveučilište Jurja Dobrile u Puli, Pula, 2020.



Slika 7 – Situacijski prikaz Tvornice Torpedo 1901. godine

Pogonske zgrade tvornice Torpedo nalazile su se u blizini željezničkog okretišta lokomotiva, stoga je doprema materijala, sirovina, raznih posjetioca, radnika koji nisu živjeli u blizini bila olakšana. Također, kako je već spomenuto, u blizini su se nalazili i sporedni objekti kompleksa, odnosno zgrade stambene namjene za djelatnike tvornice.

Proizvodne hale sačinjene od armiranobetonskih elemenata nosivih verikalnih i horizontalnih serklaža, čelične konstrukcije, visećih čeličnih sajli za pokretne rampe, limenog pokrova, ustegnutog na čeličnim gredama rešetkastog krovnog nosača. Svjetlost je omogućena putem svijetlih otvora duž cijelih tvorničkih hala, a nosivost omogućuju stupovi na rasponu svakih 8 metara duljine osnog razmaka. Izvedbom stupova, umjesto punih zidnih pregrada, osim veće efektivne površine, dobivena je i veća količina sunčeve svjetlosti koja prodire dublje u unutrašnjost hala.



Slika 8 - Pogonske zgrade Tvornice Torpedo

Za vrijeme Prvog svjetskog rata tvornica orijentira cijelu svoju proizvodnju za proizvodnju ratnog naoružanja.

Bombardiranje pred kraj Drugog svjetskog rata uništilo je veći dio tvornice, proizvodne hale, mehanizaciju, skladišta, čime zaposlenici koji nisu mobilizirani, ostaju bez mogućnosti rada. Završetkom rata, dijelovi tvornice koji nisu bili razrušeni nastavljaju s jednostavnijom proizvodnjom lokota, upaljača i sličnih proizvoda stoga se manja skupina radnika vraća na posao.²



Slika 9 – Maketni prikaz stanja tvornice Torpedo nakon bombardiranja potkraj Drugog svjetskog rata

Skupa sa njemačkom tvrtkom Deutz 1975. godine, usvaja se proizvodnja dizel motora, preko koje se proizvodi izvoze u mnoge zemlje svijeta. Od 1985. godine, Torpedo ulaže u razvoj svojih traktora. 1990. godine nastaju financijski problemi kod tvrtke Torpedo. Prvi stečajni postupak pokrenut je 23. ožujka 1990. godine na trgovačkom sudu u Rijeci.³

Nakon pokretanja stečajnog postupka, 2007. godine, ulaganjem 10.000.000 kuna uređeno je 1600 kvadratnih metara prostora bivše tvornice, u svrhu otvaranja Veletržnice ribe Rijeka. Veletržnica je slabo poslovala, stoga je 2012. godine projekt napušten i ulazi ponovno u stečajni postupak.⁴

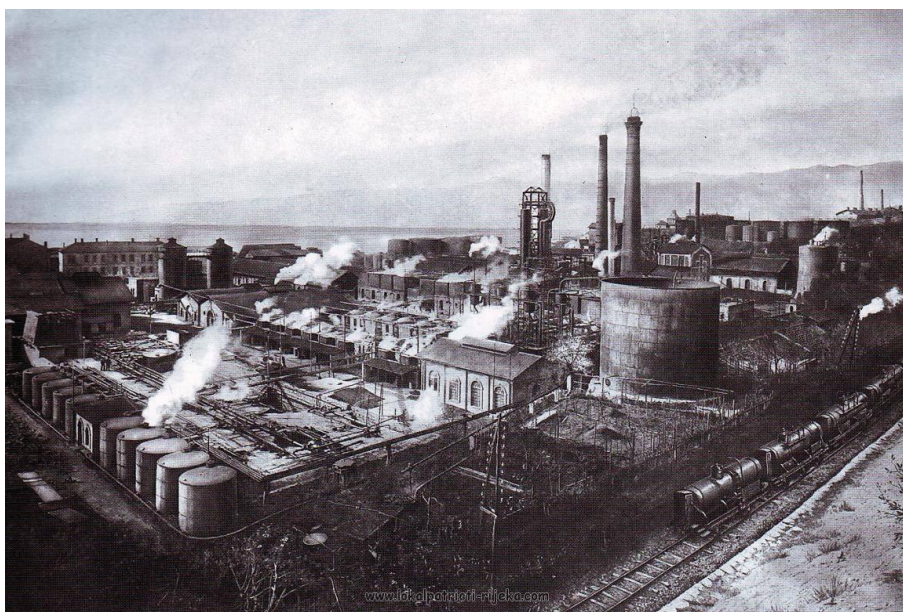
² Giron, A., *Zapadna hrvatska u drugom svjetskom ratu*, Adamić, Rijeka, 2004.

³ Golomboš, M. *Industrijska baština i razvojne perspektive : Nacionalni muzej industrijske baštine*, Diplomski rad, Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2021.

⁴ Vežnaver F., *Zašto je propala Veletržnica: Prebrzi osnivači i prespora država nasukali burzu ribe*, Novi List, Rijeka, 2014.

Nažalost, danas su prostori i okoliš Tvornice Torpedo velikim dijelom napušteni, a tek se manje dio koristi, bez ikakvog ulaganja u njihovo održavanje, rekonstrukciju ili planova za budućnost.

1.1.2. Rafinerija na Mlaci (ROMSA – Raffineria di Olli Minerali Società Anonima)



Slika 10 - Raffineria di Olli Minerali Società Anonima

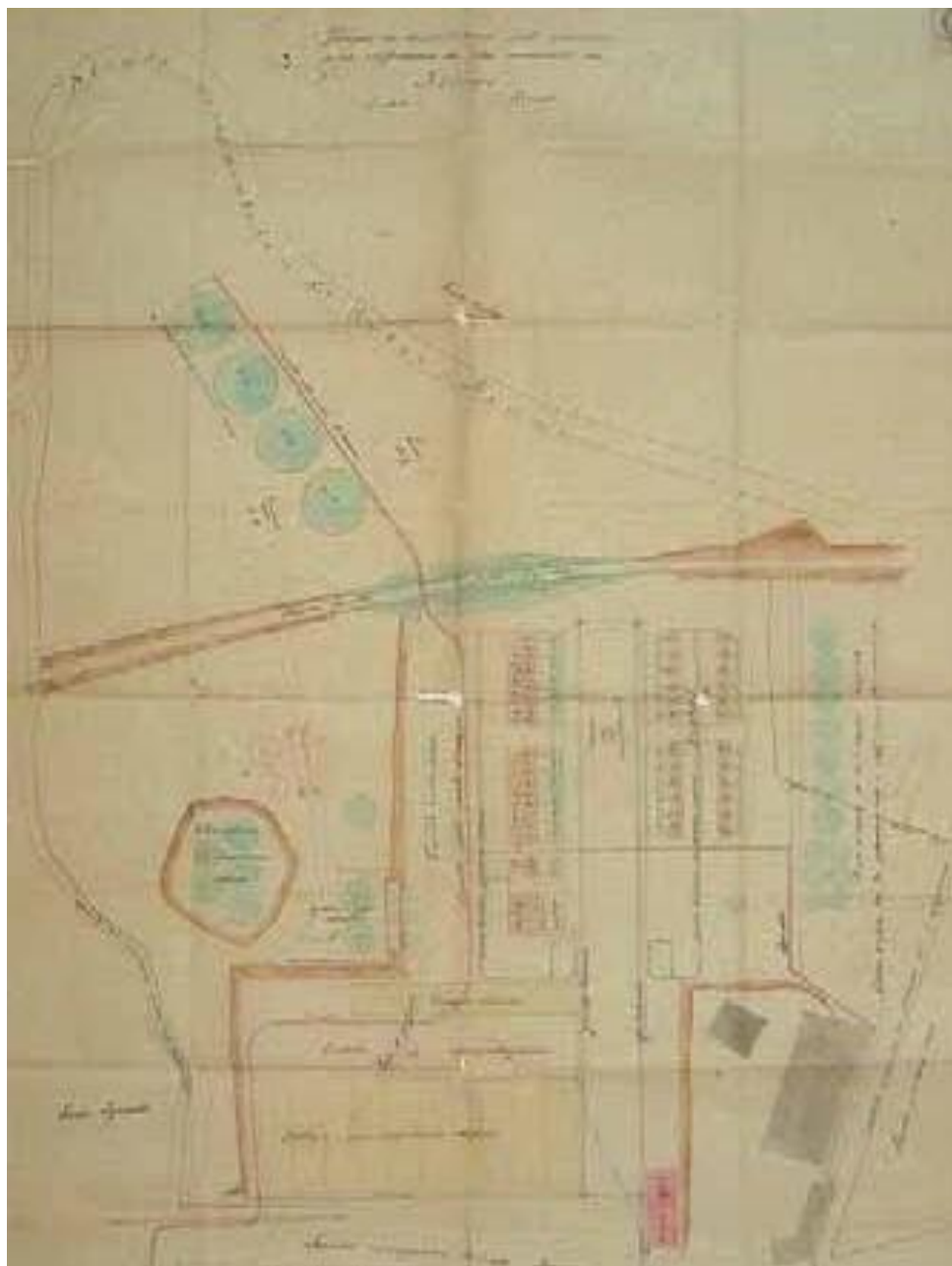
Potreba za naftom i naftnim derivatima datira od kraja 19. stoljeća, te povijest bilježi prvu veliku rafineriju otvorenu u Rumunjskoj, točnije u Ploiesti, povijesnoj Vlaškoj pokrajini 1856. godine. Otkrićem, ali i preradom nafte, nastaje ogroman potencijal za razvitak grada. Ploiesta je grad udaljen od plovnih puteva, a željeznica nije bila izgrađena sve do 1882. godine, stoga je postojao problem distribucije nafte. Kako je Rijeka tada imala izgrađenu željeznicu i izvanredan prirodan položaj za pretovar i distribuciju nafte, predstavljala je logičan odabir za poziciju nove rafinerije.

Dioničko društvo „Kőolajfinomító gyár reszvénytársaság“ 1882. godine, zasniva Rafineriju mineralnog ulja, s ciljem podizanja nove, suvremene, moderne i profitabilne rafinerije, te sve njene građevinske objekte i mehaničke pogone.

Obitelj Rothschild je bila vlasnikom izrazito većinskog paketa dionica Društva, time ujedno i vlasnikom buduće riječke Rafinerije.⁵

⁵ Đekić, V., *Rothschildi, baruni riječkog ekonomskog uzleta?*. www.mojarijeka.hr, Rijeka, 2011.

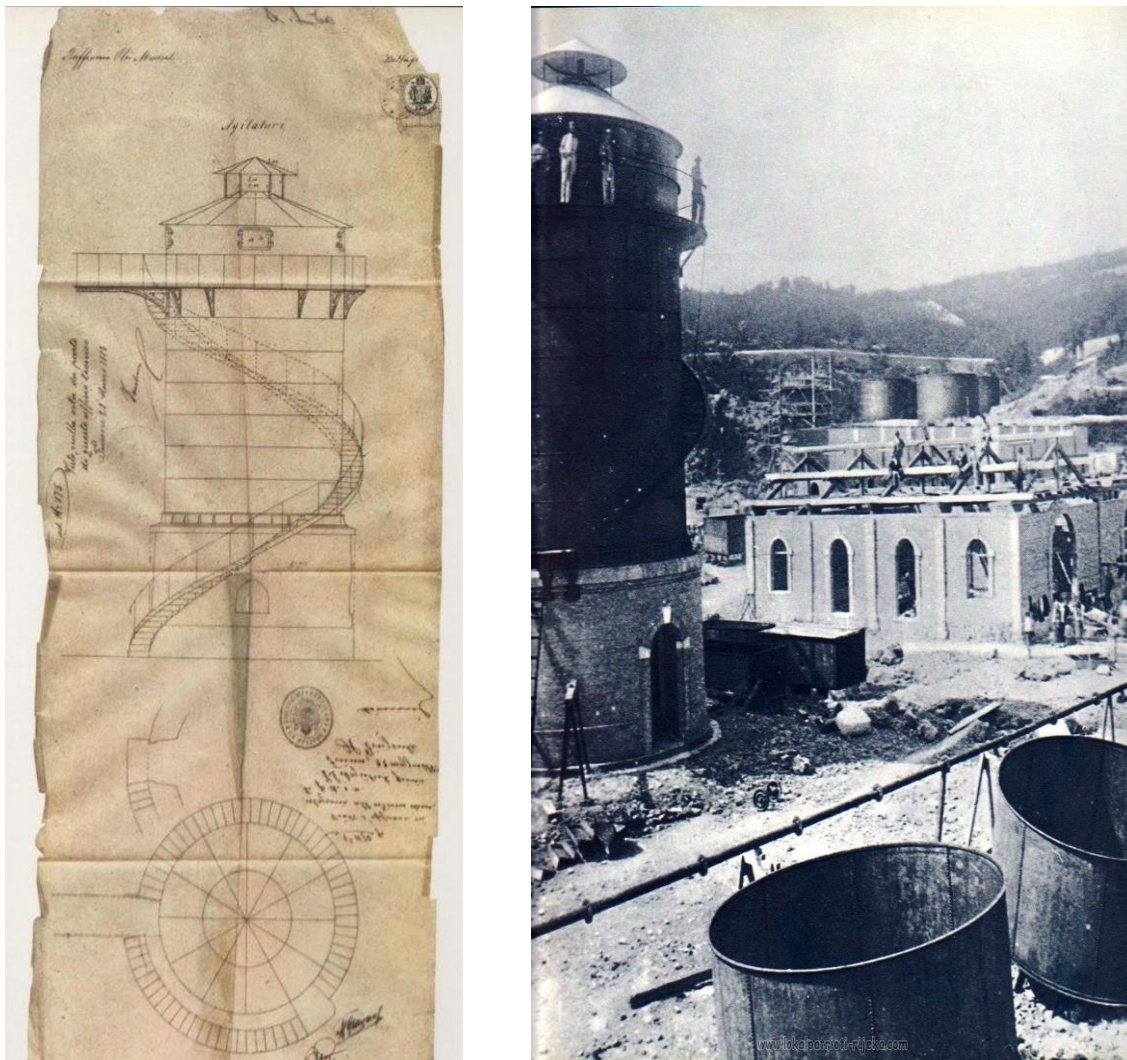
Svega četrdeset dana nakon zasnivanja dioničkog društva, kupljeno je zemljište u današnjoj Industrijskoj ulici. Izrađena je Idejna situacija riječke rafinerije, građevinskih inženjera Mate Glavana i Milutina Barača unutar mjesec dana od kupovine građevinskog zemljišta.



Slika 11 - Idejni nacrt situacije riječke rafinerije

Građevinsko zemljište je zahtjevno, brežuljkasto i kršovito, te se za potrebe rafinerije, teren ravna miniranjem, a ostaci građevinskih nakupljenih materijala u količini od 430.000 tona kamenih agregata, iskorištavaju se u izgradnji Petrolejske luke ispred same rafinerije.

Rafinerija je u potpunosti izgrađena 1883. godine i već tada se rade idejna rješenja o situacijskom širenju njezine površine. U pogon je puštena 13. rujna. 1883. godine te proizvodi rasvjetni petrolej, parafin i motorna ulja, a parafin postoje njenim glavnim izvozom, te 1902. godine broji proizvodnju od 140 tona godišnje⁶.



Slika 12 – Agitator za rafinaciju petroleja

Početak Prvog svjetskog rata većina radnika (većinom hrvatske nacionalnosti), odvedeni su na ratna bojišta, rafinerija gomila velike padove proizvodnje, a spremnici nafte se ispražnjavaju. Nema novih narudžbi, radnika, niti dobave materijala, tako da rafinerija propada.

Krajem Prvog svjetskog rata nizozemski dioničari Photogen, postaju vlasnici rafinerije koja svojim proizvodima opskrbljuje talijanske ratne mornarice i druge vojne elemente,

⁶ Đekić, V., *Rafinerija nafte Rijeka – europski pionir u preradi crnog zlaza*, INA Rafinerija Rijeka, Rijeka, 2010.

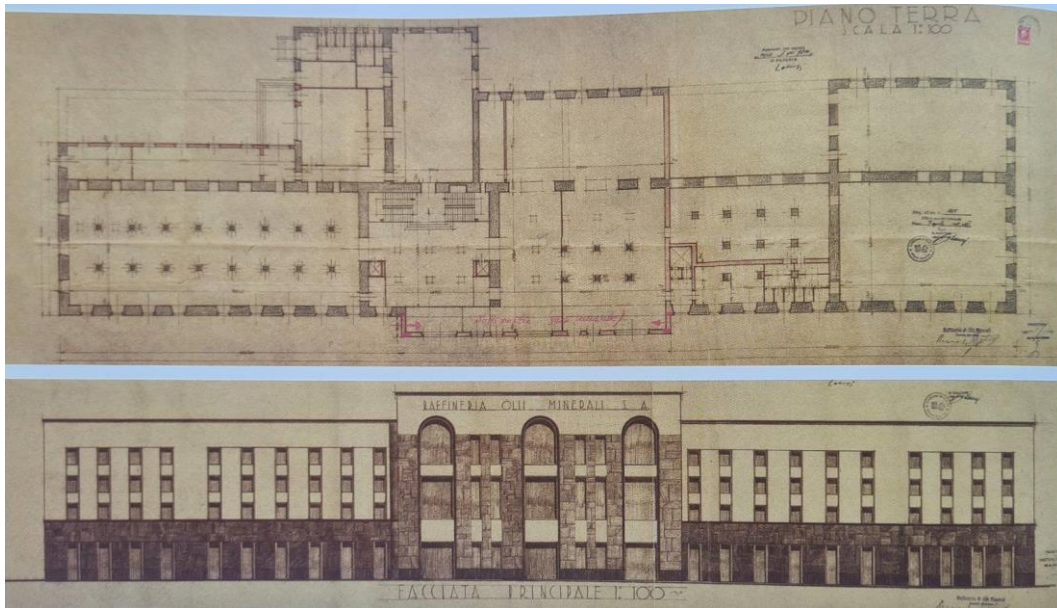
prerađujući naftu iz Rumunjske. Photogen, zajedno s talijanskom i ugarskom stranom zasniva „Raffineria di Olli Minerali Società Anonima“ – ROMSA.

Sjedište ROMSE se 1924. godine iz Rima seli u Rijeku, a tvornica započinje s novom proizvodnjom i zapošljavanjem velikog broja građana. ROMSA posluje s velikim profitom, gradi nova postrojenja, te preuzima objekte tvornica koje se nalaze neposredno uz nju.

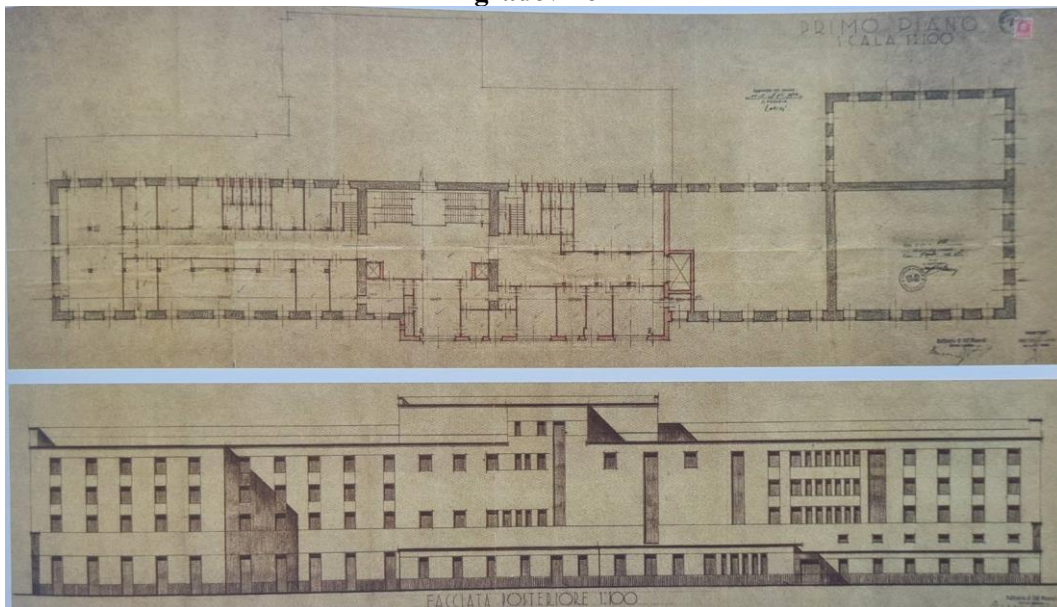
„Ekspanzijom pogona na teren ugasle ljuštionice riže, značajan graditeljski opus u okviru industrijske tipologije ostvaruje Nereo Bacci: 1938. projektira Energanu (u suradnji s inž. Vittorinom Angyalom) i Tvornicu tehničkih masti (kasnije kompresorsku stanicu), zatim 1940. objekt dekoloracije, halu deparafinacije, te jednoetažnu strojarsku radionicu s ukopanim halama i ljevaonicom, zgradu koja smještajem u neposrednoj blizini dopolavora stepenastim nizanjem volumena prati uspon terena. Gabaritima i konstrukcijski najimpresivnija je energana koja armiranobetonskim vertikalnim podupiračima i visinskim rasponima interijera asocirana modernu katedralu. Njezin vanjski izgled karakteriziraju asimetrično komponirani volumeni s pojasevima od staklenih prizmi koje su naknadno premazane zelenom bojom radi ublažavanja „eksplozije“ svjetlosti u interijeru“.⁷ Zgradu bivše ljuštionice riže, ROMSA kupuje za potrebe upravne zgrade, zbog dobre lokacijske pozicije i blizine naftnim postrojenjima. Iako se obnova upravne zgrade nije planirala u skorijem vremenu, odlučeno je ipak uložiti u njezinu rekonstrukciju i prenamjenu prostora usporedno s izgradnjom radničkog naselja.

Projektant Enea Perugini zadužen je za projekt rekonstrukcije, prema zaslugama za prijašnje pothvate projektiranja tržnice na Belvederu i mjesnog okupljališta na Kantridi. Projekt započinje urušavanjem centralnog dijela građevine, gdje Perugini osmišljava rizalito izbačen reprezentativni ulaz u građevinu. Kako bi naglasio da nije riječ o proizvodnoj hali, ulaz u objekt izvodi kao vertikalni istak, koji eliminira dojam prijašnje tvornice riže. Zgrada je dugačka 136 metara te se danas koristi kao upravna zgrada INA-e.

⁷ Lozzi-Barković, J., *Međuratna arhitektura Rijeke i Sušaka: usporedba i europsko okruženje*, Adamić, Rijeka, 2015. str. 389-390.



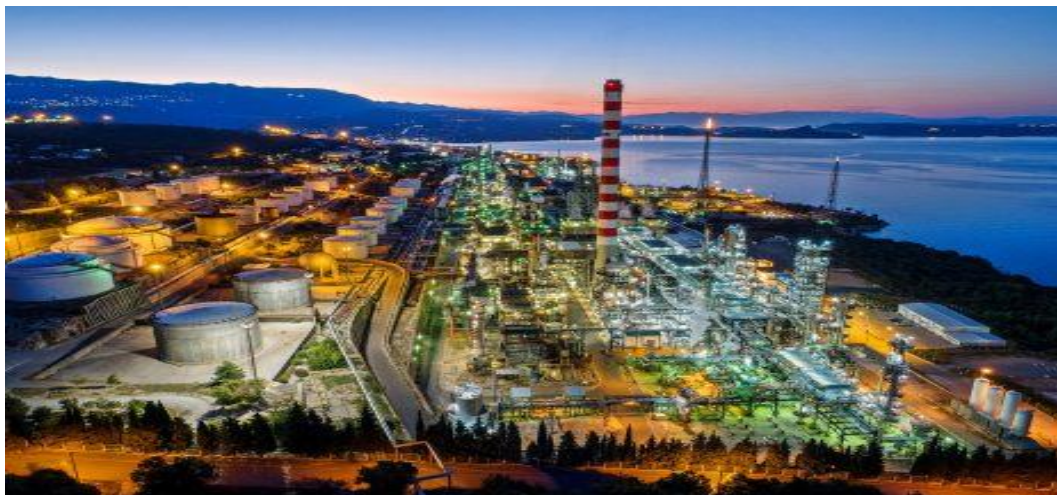
Slika 13 - Tlocrtna dispozicija prizemlja upravne zgrade ROMSA i prikaz južnog pročelja građevine



Slika 14 - Tlocrtna dispozicija kata upravne zgrade ROMSA i prikaz sjevernog pročelja građevine

Početak i odvijanje Drugog svjetskog rata narušilo je radni standard rafinerije ROMSA. Većina strojarskih pogona transportirana je u Italiju, a za vrijeme njemačke okupacije ostaju bez sirovina. Većina radnika je mobilizirana, što podsjeća na situaciju prilikom Prvog svjetskog rata, dok su neki od njih i pobjegli na prividnu sigurnost. Britansko-američka bombardiranja tvornice započinju 1944. godine te nanose ogromne štete koje su teško nadoknadive, ostavljajući iza sebe razrušena pogonska postrojenja, radne hale, pristupne ceste i razne opreme i uređaje koji čine sastavni dio rafinerije na Mlaci.

Krajem Drugog svjetskog rata, započinje obnova pogona, no broj radnika je oskudan. Iako se tvornica nameće kao glavni dobavljač i distributer motornih ulja za benzinske i dizel motore Jugoslavije, broj radnika 1963. godine iznosi 1100 radnika.



Slika 15 - Rafinerija INA na Mlaci

Spajanjem Naftplina i Rafinerije nafte Sisak započinje era INA-a koja preuzima prostor na Mlaci te uspješno djeluje s velikim brojem radne snage naročito iz radničkog sloja riječkog stanovništva; sve do 2003. godine, kada Vlada Republike Hrvatske objavljuje odluku o privatizaciji državne tvrtke Ine, što uključuje Rafineriju nafte Rijeka, ali i rafineriju Maziva Rijeka na području Urinja.

Prihvatanjem ponude mađarske kompanije Mol-a 2003. godine, započinje kraj jedne od djelatnosti koja već više od 100 godina čini radni identitet grada Rijeke.

Već 2008. godine pogoni se gase, proizvodnje više nema niti nabave sirovina. Iz razloga neodržavanja, 2010. godine, srušen je dimnjak koji datira iz 1907. godine zbog opasnosti od urušavanja.

Rafineriji na Mlaci, 2011.godine, oduzeta je mogućnost izlaska na more.

„Odlukom Upravnog vijeća Lučke uprave Rijeka Ina gubi koncesiju za upravljanje i gospodarenje na pomorskom dobru na Mlaci, te će rafinerijska luka u daljnjem postupku prijeći u okrilje Lučke uprave, koja bi na navedenom području trebala razvijati nove sadržaje, vjerojatno vezane uz projekt izgradnje novog kontejnerskog terminala na Zagrebačkoj obali.... Trenutno u rafineriji na Mlaci radi svega oko 80 radnika, što i

*doslovno rafineriju stavlja u kategoriju srednjih tvrtki, koja čak niti u devastiranom riječkom gospodarstvu nema mjesto među prvih deset najvećih poduzeća“.*⁸

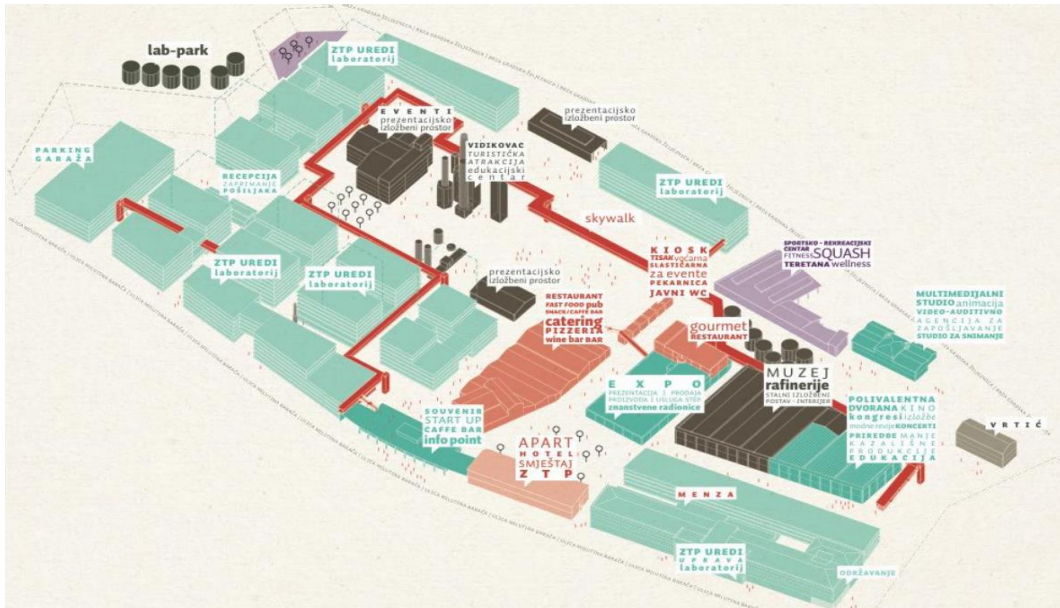
Prostori rafinerije danas predstavljaju ogromnu investicijsku priliku, jer se prvenstveno treba uraditi studija o potrebi renaturalizacije površine veće od 100.000 kvadratnih metara atraktivnog i vrijednog terena. Sveučilište u Rijeci je 2017. godine izradilo idejno rješenje „Prenamjena bivše rafinerije nafte Rijeka – Mlaka u znanstveno-tehnološki park i interpretacijski centar industrijske baštine“.



Slika 16 - Prijedlog rješenja Sveučilišta u Rijeci o prenamjeni prostora Ine

Idejno rješenje se sastoji od prenamjene postojećih pogonskih zgrada u tehnološki park s objektima poslovno–ugostiteljske namjene, te bi takav park sadržao suvenirnicu, apartohotele, ugostiteljske objekte – restorane, pizzerije, kafiće, sportsko-rekreacijski centar, kino dvoranu, te objekte poslovne namjene urede i laboratorije, muzej rafinerije, parking garaže itd.

⁸ Pajić, D., *Zadnja rupa na svirali: Ina ne zna što bi s rafinerijom na Mlaci*, Novi List, preuzeto 16.05.2022.



Slika 17 - Prijedlog idejnog rješenja Sveučilišta u Rijeci o prenamjeni prostora Ine

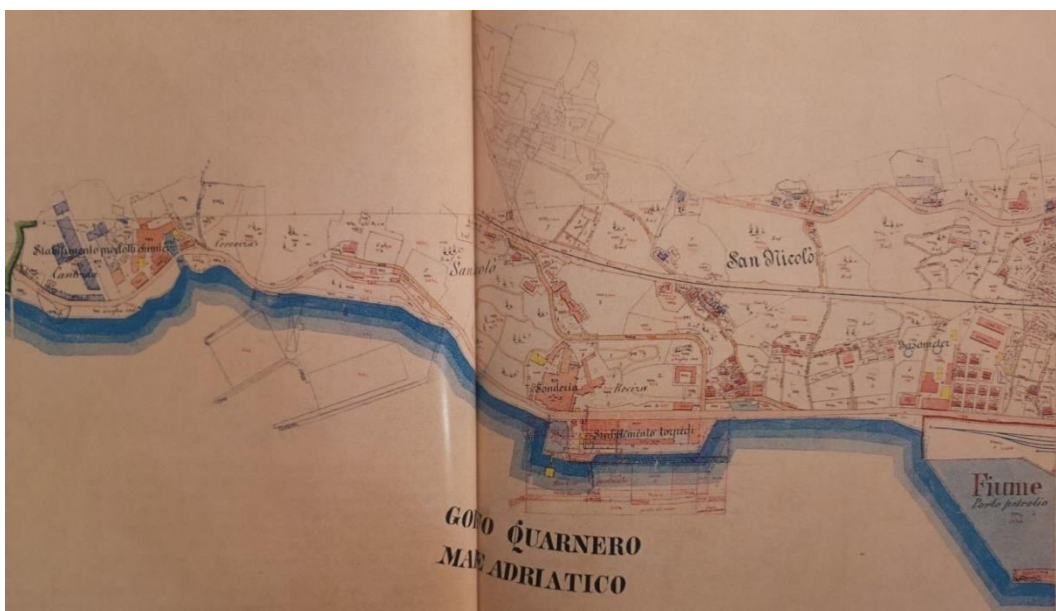
Pored spomenutog rješenja, rješenje daje i Arhitektonski biro Turato, koje predlaže prenamjenu postojećih pogonskih objekata u stanove i druge prostore održavanja kulturnih sadržaja, ugostiteljskih objekata, šetnica itd.

Usprkos prijedlozima, rafinerija je danas napuštena, predstavljajući više od same bogate povijesti industrijalizacije prostora na Mlaci.

Prema riječima bivšeg djelatnika INA-e, nekada zaposlenog u upravnoj zgradi Inine rafinerije, krajem 20. stoljeća, u upravnoj zgradi INE, bilo je 730 zaposlenika, a pogonske radne snage broje se u tisućama.⁹ Vremenom, ostalo je zaposlenih svega 80 ljudi zaduženih za pogon rafinerije u 2011. godini, dok danas nema niti jednog zaposlenika u održavanju pogona rafinerije, a u upravnoj zgradi je preostalo svega 20-30 zaposlenika koji se uglavnom bave marketinškim oglašavanjem i trgovinom.

⁹ Bivši djelatnik INA-e. – Intervju, 16.05.2022.

1.1.3. Riječko brodogradilište 3.MAJ (Howaldt & CO, Danubius, Kvarnersko brodogradilište)



Slika 18 - Katastarski plan iz 1890. godine na kojem je ucrtano prostorno stanje brodogradilišta Howaldt 1898. godine.

Rijeka je oduvijek imala proizvodnju brodova i jedrenjaka. Godine 1862. bilo je na području Rijeke 12 škverova sa 150 radnika, godine 1871. taj se broj djelatnika povećao čak za 723, ali je poslije toga počeo opadati tako da je njihov broj 1882. bio manji od stotine.¹⁰

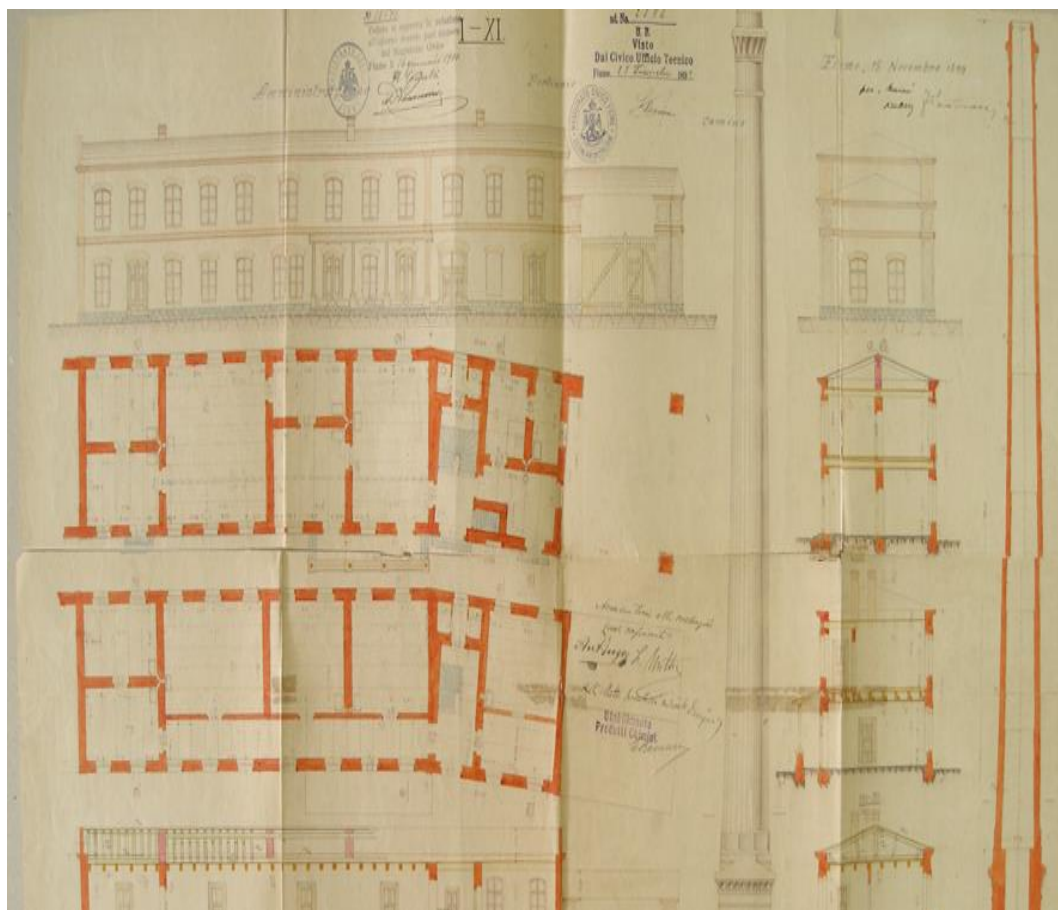
Polovicom 19. stoljeća, primjenom željeznih parobroda i njihove povećane učestalosti u Kvarnerskom zaljevu, dovelo je do potražnje stručnog pregleda i eventualnog popravaka parobroda, no male riječke kovačnice i metalske radionice nisu bile u stanju obavljati navedene zahtjeve. Tadašnja brodogradilišta, kovačnice i ljevaonice, odnosno mjesta popravaka nisu imali potrebnu tehnološku opskrbnost, niti su imali dovoljnu količinu prostora i osigurane dubine za pristanište takvih brodova.

Prepoznajući Rijeku kao gospodarski i industrijski važnim mjestom, 1892. godine u Rijeci je osnovano Društvo za brodogradnju Howaldt & Co, a 1883. godine u Budimpešti je potpisan ugovor o gradnji doka i brodogradilišta.

Na prostoru Brguda, 1894. godine započinje izgradnja ceste za Volosko, te nasipavanje površine namijenjene brodogradilištu. Kako je u planu veliki projekt brodogradilišta, jedini

¹⁰ Bujan, J., 3. Maj – Složena organizacija udruženog rada brodograđevne industrije, SOUR brodograđevne industrije 3. maj, Rijeka, 1985.

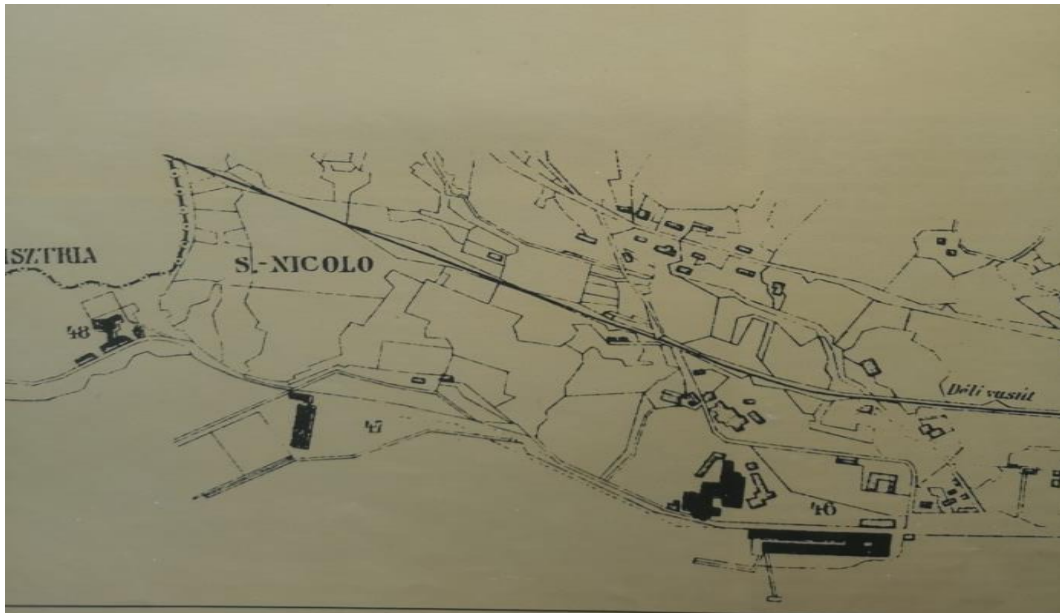
površinom dostatan teren nalazio se na samom rubu ondašnje austrijske granice na mjestu Brgudi, pored tvornice Kemijske industrije „Stabilimento prodotti chimici“, koja danas pripada tvorničkom kompleksu brodogradilišta 3.MAJ. Topografski i datumom očito je da je ova kemijska industrija postojala prije brodograđevne djelatnosti u Brgudima, a poslije je nastavila raditi uz sam brodogradilišni kompleks.¹¹



Slika 19 - Tvornica kemijske industrije " Stabilimento prodotti chimici".

Krajem 1884. dovršeno je nasipavanje i uređenje terena, izgrađeni su navozi za gradnju brodova maksimalnog težinskog kapaciteta do 2000 tona, potrebne radionice i hale, te dva doka, od kojih je jedan bio dugačak 60 m, širok 17 m, i u mogućnosti prihvata težinskog opterećenja do 2200 tona, a manji dužine 40 m, širine 17 m, te u mogućnosti prihvata podizanja brodova i do 100 metara dužine, i nosivosti preko 3500 tona.

¹¹ Klen, D., *Povijest Rijeke*, Skupština općine Rijeka, ICR, Rijeka, 1988.



Slika 20 - Situacija brodogradilišta Howaldt, 1894. godine

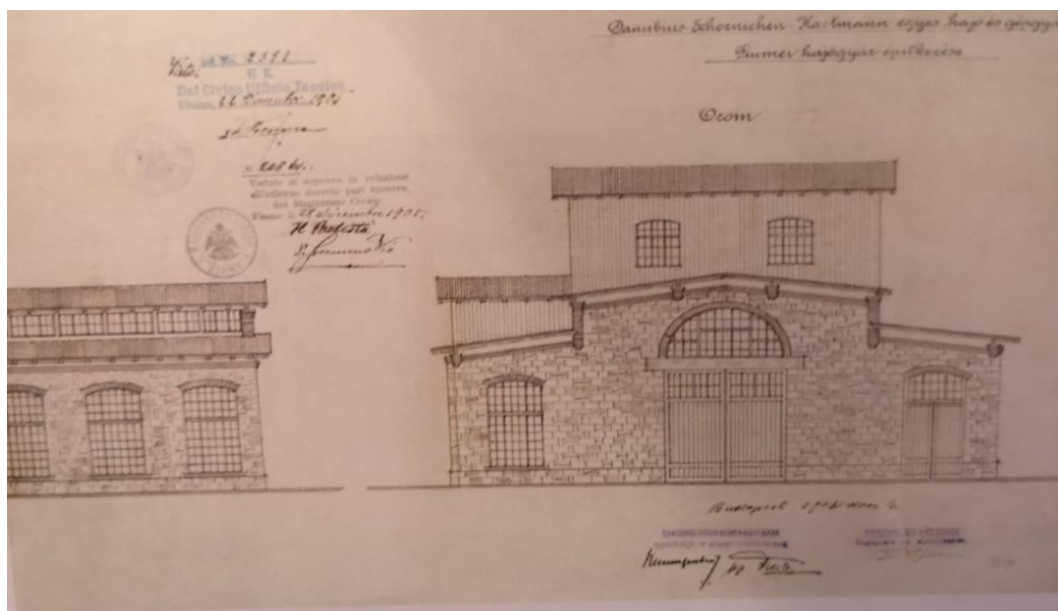
Iako u smislu građevinske tehnologije i izgradnje u kratkim vremenskim periodima, brodogradilište je bilo među modernijima u Europi, no tvrtka Howaldt & Co, doprema zastarjele strojeve, slabe tadašnje tehničke opremljenosti, te nije u mogućnosti ispuniti zadane rokove naručenih brodova. Odlaskom Howaldta iz Rijeke zbog cjenovne nekonkurentnosti, stotine radnika ostaje bez zaposlenja i novčanih primanja.



Slika 21 - Situacija brodogradilišta Danubius, 1909. godine

Prazna i napuštena brodogradilišta 1905. godine preuzima tvrtka Danubius, koja prvenstveno radi na dogradnji postojećeg brodogradilišta, izgradnjom novih hala, dokova

za porinuće brodova, te postojeće izgrađene hale dodatno ukružuju armirano-betonskim stupovima, izgrađuju novi kolosijek radi lakšeg transporta i dobave materijala.¹²



Slika 22 - Pročelje proizvodne zgrade parnih kotlova u tvornici Danubius 1905. godine

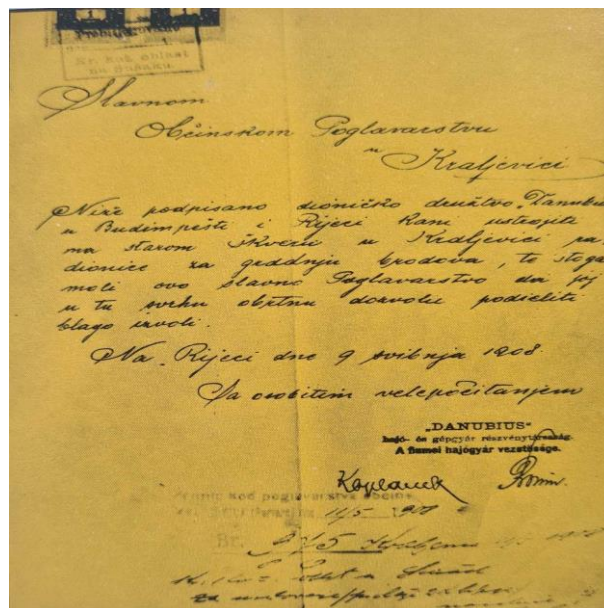
Građevinski radnici ali i brodograditelji, koji su danonoćno radili na projektu izgradnje i modernizacije brodogradilišta, a većinom Riječani, ne primaju plaću u cijelosti, te se osjećaju iskorišteno i organiziraju prve prosvjede kako bi postigli poboljšanje plaća, što im i na koncu uspijeva.

Danubius započinje s radom 1907. godine, prije potpunog dovršenja, te premašuje sva očekivanja i zadana ekonomska postignuća.

Uspješno izvršenje ukupne narudžbe od 14.5 milijuna kruna omogućilo je ostvarenje bruto dobiti u visini 3.5 milijuna kruna odnosno čiste dobiti 440 753 kruna¹³, te zbog toga dobiva i prostor u Kraljevici za izgradnju još jednog brodogradilišta za kojim, zbog poslovne pretrpanosti i zarade ne poseže do 1908 godine.

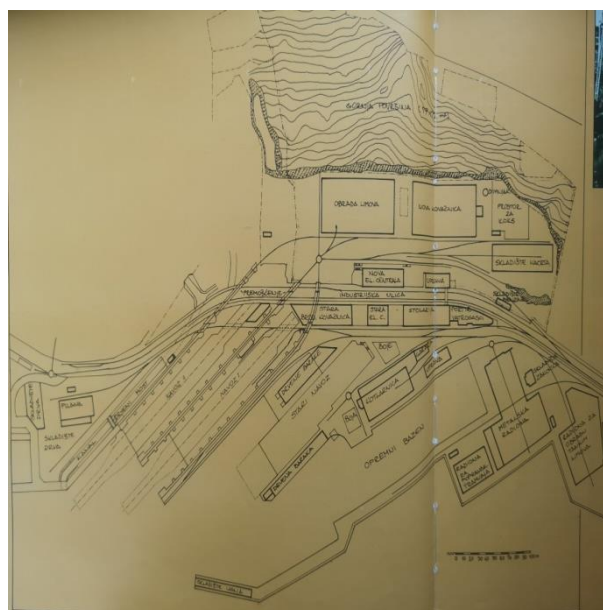
¹² Bujan, J., 3. Maj – Složena organizacija udruženog rada brodograđevne industrije, SOUR brodograđevne industrije 3. maj, Rijeka, 1985. str. 70.

¹³ Ibid. str. 71.



Slika 23 - Kopija zahtjeva uprave Danubiusa za izdavanjem građevinske dozvole u brodogradilištu u Kraljevici predanog na „slavnoj kraljevskoj kotarskoj oblasti“ Sušaka

Tvrtki Danubius, je zbog dobrog poslovanja dodijeljena ukupna površina čestice u iznosu od 176.000 kvadratnih metara, a prostirala se od tvornice Torpedo, do granice s Istrom. Prvotna se proširenja zbog skučenosti prostora na Brgudima, planiraju ostvariti u Kraljevici, no međutim u Kraljevici se nametnuo problem povezanosti brodogradilišta sa željezničkim prometom, stoga su osim spomenutog kolosijeka, izvedeni opsežni i skupi radovi rekonstrukcije prometne povezanosti tramvajima, namijenjenih prijevozu radnika.



Slika 24 - Proširenje brodogradilišta dodjelom zemljišta ukupnog iznosta 176 000 m²

Uoči Prvog svjetskog rata brodogradilište orijentira svoju proizvodnju u vojne svrhe i radi na projektima vojnih brodova od kojih su poneki izgrađeni i bez presedana.¹⁴



Slika 25 - Skica prostornog širenja i rasta brodogradilišta Howaldt i Danubius na Brgudima po razdobljima od 1884. do 1913. godine

Krajem Prvog svjetskog rata brodogradilište je preimenovano u Kvarnersko brodogradilište, odnosno „Cantieri navali del Quarnaro“ te brodogradilište zapada u dugove i stagnaciju. Proizvodnja u potpunosti staje, a povlačenjem njemačke vojske 1945. godine, odnosno bijegom, eksplozivom su razoreni svi strojevi veće važnosti. Izuzev Njemačkog uništenja, brojne štete su nanese savezničkim bombardiranjima. Rijeka je oslobođena 3. svibnja 1945. godine, a brodogradilištu je bilo potrebno danonoćno saniranje oštećenih elemenata, te je 1948. godine, postignuvši mogućnost proizvodnje, brodogradilište izmijenilo svoj naziv u onaj kakav je i danas, odnosno 3. MAJ, u spomen na dan oslobođenja grada Rijeke. Proizvodnja se u potpunosti okreće gradnji trgovačkih brodova, a vremenom brodogradilište radi i na razvitku vlastitih pogonskih motora. Uspješnim poslovanjem brodogradilište se nameće, uz rafineriju, kao najprofitabilniji industrijski pogon na prostorima Rijeke. Propadanje 3.MAJ-a započinje u 90-im godinama 20. stoljeća te se brodogradilište do danas ne uspijeva oporaviti. O brodogradilištu 3.MAJ, uvjetima rada, životnom standardu zaposlenika, detaljnije je opisano u drugoj i trećoj glavnoj cjelini ovog diplomskog rada.

¹⁴ Bujan, J., 3. Maj – Složena organizacija udruženog rada brodograđevne industrije, SOUR brodograđevne industrije 3. maj, Rijeka, 1985. str. 70.

1.2.Plava zona – Vojno obrazovna zona grada Rijeke



Slika 26 - Područja koja pripadaju plavoj zoni grada Rijeke

Plava zona se sastoji od vojnih kompleksa koji su utjecali na život Riječana. Na karti je plavom bojom označeno područje koje je bilo pod utjecajem vojno-edukacijskih centara u gradu Rijeci. Prisutnost vojske na ulicama nije budila znatiželju i čuđenje već je bila dijelom svakodnevice. Za zahtjeve vojske izgrađene su brojne zgrade čija su idejna rješenja izrađivali najpriznatiji europski arhitekti, a o kvaliteti izgradnje i stilskog izražaja oblikovanja pročelja, svjedoči i današnje postojanje istih zgrada koje svojom pojavom i dalje izazivaju divljenje. Zgrade su održavane te se velike vojarnje i danas koriste kao mjesta edukacijskih centara, oficirski smještaji su danas namijenjeni stanovnicima grada Rijeke, odnosno funkcije zgrada se nisu pretjerano vremenom promijenile, no detaljniji prikaz je dan u sljedećim podcjelinama: Vojarna baruna Jelačića (Caserma Comunale Fiume – Ekonomsko obrazovni centar), Nova vojarna baruna Jelačića (Caserma Diaz, Tehnički fakultet, Prirodoslovno i grafička srednja škola), Vojno pomorska akademija (KBC Rijeka), a o utjecaju vojnih centara na životni standard stanovnika grada Rijeke dan je u podcjelini: Utjecaj vojne prisutnosti i edukacijskog sustava na razvoj radničkog standarda.

1.2.1. *Vojarna baruna Jelačića (Caserma Comunale Fiume – Ekonomsko obrazovni centar)*



Slika 27 - Vojarna baruna Jelačića

Rijeka je oduvijek bila grad s izrazito izraženim vojnim djelovanjima iako se danas predstavlja prvenstveno kao grad bogate industrijske povijesti i baštine.

„Naime, dok je grad bio opasan zidinama svi su građani Rijeke u slučaju opsade bili obavezni vršiti vojnu službu, a u mirno doba oni su prema utvrđenom rasporedu nadgledali grad. Od 1754. nekoliko je prostorija u Kaštelu služilo kao vojarna, a kasnije, 1809., za tu je namjenu bila preuređena zgrada bivšeg isusovačkog Kolegija. Nakon toga se vojarna preselila u zgradu bivše Cukeriere, dok su u isto vrijeme časnici smješteni kod uglednih riječkih obitelji.“¹⁵

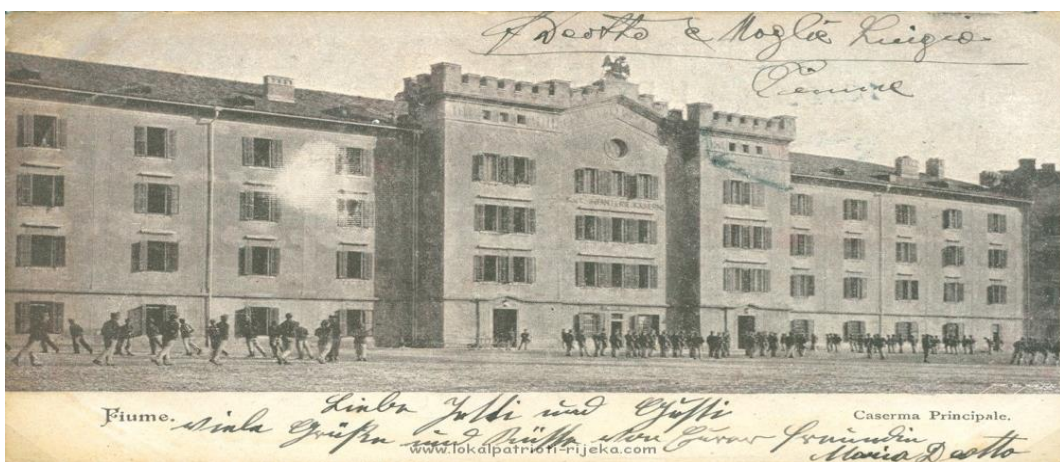
Sredinom 19. stoljeća, grad je bio u problemu pronalaska idealne lokacije za izgradnju vojarne ali i za smještaje vojnika i oficira koji su zbog svojeg vojnog ranka, ali i pripadnosti građanskom sloju morali biti odvojeni, pa su tako oficiri i časnici često noćili kod uglednih riječkih obitelji, dok su se vojnici snalazili na druge načine jer obližnje radničko naselje Campetto nastaje tek 1893. godine. Grad 1853. godine otkupljuje veliku površinu zemlje na području današnjeg Campetta, te ulaže u izgradnju nove vojarne koja neće niti arhitekturom, niti građevinskim umijećem odudarati od bečkih i talijanskih javnih zgrada.

¹⁵ Matejčić, R., *Kako čitati grad*, Adamić, Rijeka, 2007. str:386-387



Slika 28 - Vojarna baruna Jelačića

Vojarnu baruna Jelačića u Rijeci projektirao je Adam Olf, preuzevši bečke utjecaje stila i arhitekture javnih i državnih građevina „gotico quadrato“, na način primjene željeza i tehnoloških dostignuća toga vremena, uzimajući u obzir i vizuru urbanog krajolika grada Rijeke. Izgradnja komunalne vojarnje započinje 1856.godine, a izgrađena je u stanju gotovosti 1858. godine, te je svojim volumenom dominirala okruženjem, što je u ono vrijeme bilo dostatno jednog takvog vojnog objekta. Ondašnji grad nije bio urbaniziran u smislu guste izgrađenosti, već je vojarna imala slobodan pogled prema moru i pomorskoj akademiji na Mlaci, te je bila utvrda strateške pozicije u obrani od eventualne vojne opsade i drugih ratnih agresija. Prostori vojarnje bili su namijenjeni za tri bataljuna baruna Jelačića (bojni) – taktičkih postrojbi kopnene vojske sastavljene u onom periodu od 5 – 10 satnija, odnosno od 500 do 1000 vojnika i zapovjednika, stoga je i sama zgrada volumetrijski određena prema načelima i smještajnim kapacitetima vojnih objekata.¹⁶

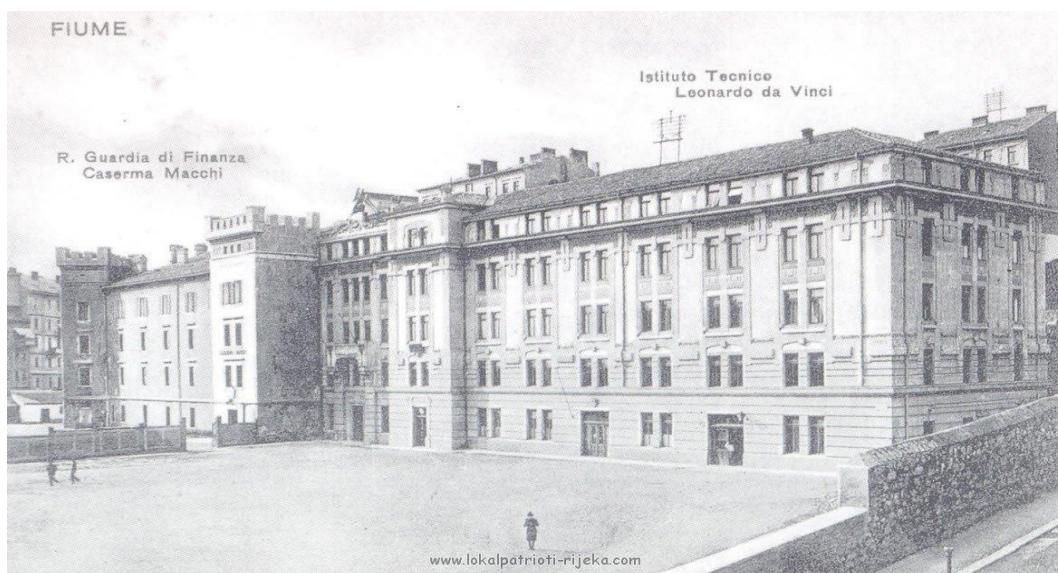


Slika 29- Vodovi i desetine pripadnika kopnene vojske na vježbalištu ispred Vojarne baruna Jelačića

¹⁶ Matejčić, R., *Kako čitati grad*, Adamić, Rijeka, 2007. str:384.

Zgrada je projektirana na način reprezentativnog središnjeg dijela prednjeg pročelja ulaza u objekt i naglašenih četvrtastih stražarskih tornjeva okrunjenih grudobranima na bokovima i u središtu prednjeg pročelja objekta. Vojarna je samo dio izgrađenog vojnog kompleksa koji se sastojao od stražarnica, vježbališta ispred ulaza u vojarnu, pomoćnih objekata za ispitivanje i zelene površine, parka. Pojavom ručnih eksploziva 1906. godine izgrađeno je i obližnje sklonište.

Širenjem grada, vojarna se ubrzo nalazi u širem središtu grada, te su tri bataljuna vojnika, svojom pojavom i kretanjima previše za stambeno naselje u blizini, ali se ne uklapaju u urbanističke planove, te se 1904. godine planira izgraditi novi vojni kampus na rubu grada iznad naselja Gelsi, tj. na Podmurvicama gdje će se vojnici moći smjestiti, a postojeća zgrada prenamijeniti u druge svrhe, a nasuprot nje izgraditi muzeji, znanstveni zavodi, odnosno planira se jedna mirna četvrt ispunjena javnim i uslužnim zgradama. Bataljuni regimenta Jelačićeva su 1912. godine preseljeni na novu lokaciju na Podmurvicama, a vojska ustupa polovinu istočne strane vojarne gradu za prenamjenu, no zgrada postaje 1914. godine policijskom upravom, a pročelje tog dijela zgrade dobiva novi secesijski stil. Na četvrtoj etaži su se nalazile zatvorske ćelije, a za potvrdu navoda i danas možemo vidjeti željezna vrata na brojnim manjim prostorijama koje služe kao spremišta.¹⁷



Slika 30 – Rekonstrukcija stare vojarne

Talijanskim preuzimanjem Rijeke, situacija vojarne se bitno ne mijenja. Lijeva „stara“ polovica zgrade pripada financijskoj policiji, a desna „nova“ polovica zgrade postaje

¹⁷ Matejčić, R., *Kako čitati grad*, Adamić, Rijeka, 2007. str:386.

talijanskom školom „Istituto Tecnico Leonardo da Vinci“, kojoj se ubrzo priključuje trgovačka akademija s područja Sušaka. Danas se nekadašnja vojarna i dalje koristi kao prostor obrazovne namjene, odnosno prostore stare vojarnje koristi Ekonomski fakultet, a prostori policije, Ekonomska srednja škola i Pomorski fakultet čine jedan obrazovni kompleks, isprepleten stambenim i poslovnim površinama.

1.2.2. Nova vojarna baruna Jelačića (Caserma Diaz, Tehnički fakultet, Prirodoslovna i grafička srednja škola)

U nastojanjima širenja grada Rijeke, uzimajući u obzir poziciju blizine tadašnje Austrijske granice, ali i druge vojne objekte i industrije namijenjene vojnom djelovanju, stratešku obrambenu visinu s pogledom na industrijske pogone i more, smještenu uz samu prometnicu, ne preostaje druga lokacija nego područje današnjih Podmurvica. Zapravo spomenuti dio grada vjerojatno je osmišljen kao jedna vojna zona ili sigurnosni pojas od potencijalnih vojnih intervencija drugih zemalja, a naročito sa zapadne strane grada. Prebacivši vojarnu baruna Jelačića, morali su se riješiti i smještaji namijenjeni vojnicima.

„Projektom za regulaciju i proširenje grada Rijeke“ iz 1904. godine, koji je izradio u općinskom uredu mladi i vrlo nadareni arhitekt Paolo Grassi, bila je na hrptu brijega Plase predviđena izgradnja velike vojarnje“. ¹⁸ Vjerojatno je baš primarni cilj “Projekta za regulaciju i proširenje grada Rijeke“ bio izraditi vojarnu i njezine prateće sadržaje: vježbalište, stražarnice, smještaje za vojnike, smještaje za časnike i oficire, zgradu za stožer, časničku školu, policijsku upravu, zatvore, širenje prometnice današnje Vukovarske ulice, vodoopskrbni sustav i kanalizaciju što je zahtjevalo velika ulaganja. Isto tako su uslijedile i prenamjene postojećih građevina u vojne namjene pa su 1912. godine izgrađene zgrade Vojarne s vježbalištima.

Objekti su isprojektirani u duhu secesije, ali s najelementarnijim obilježjima stila na svojim pročeljima. Građevinski radnici i izvođači primili su velike pohvale od vojnih vlasti za brzu i brižljivu izvedbu novog vojnog kompleksa. Ubrzo se uz dotadašnja tri premještena bataljuna Jelačićeva, pridodaje pojačanje od prvo jednog pa kasnije drugog bataljuna, kao da se „predosjećalo“ skori početak Prvog svjetskog rata. Smještaji vojnika (radnika) i oficira objašnjeni su u sljedećoj glavnoj cjelini, te njihova poveznica i utjecaj na vojni - radnički standard.

¹⁸ Matejčić, R., *Kako čitati grad*, Adamić, Rijeka, 2007. str:386-387



Slika 31 - Caserma Armando Diaz

Poslije Prvog svjetskog rata vojni kompleks mijenja ime u „Caserma Armando Diaz“ i služi za smještaj 26. pješačkog puka. Vojarna Diaz služi kao mjesto vježbališta i vojne obuke, sve do početka Drugog svjetskog rata. Tijekom Drugog svjetskog rata, dvije velike zgrade vojarne Diaz poprimaju drugačiju funkciju. Iako ne postoje podaci o točnoj raspodjeli funkcije po objektima, jedna od zgrada vojarne poprima namjenu logora za ratne zarobljenike, a druga kao koncentracijski logor za jugoslavenske civilne internate.

Dokumentirani su različiti pokušaji partizanskih intervencija koji su vojnim aktivnostima sprječavali transporte interniranih civila u Rijeku.

„U svakom slučaju, 7. kolovoza 1942. u Rijeku su zasigurno internirane 374 osobe. To potvrđuju i dva popisa imena (prvi od 186 osoba, drugi od 188 ostalih) "važćih muškaraca u dobi od 18 do 55 godina uhićenih radi internacije na području divizije 'Isonzo' i interniranih u Rijeci" .¹⁹ Godine, 1943., Vojarne Diaz su u potpunosti uključene u popise koncentracijskih logora, te su označene brojem 83, koji je predstavljao broj dodijeljen logoru za ratne zarobljenike, te u vojarni se nalazi 876 interniranih „vojnika“ koji su svi odreda muškarci. Vremenom u koncentracijske logore dovođeni su žene i djeca čiji je broj prelazio broj zarobljenih muškaraca.²⁰

¹⁹ Pallota, E.: *Situazione campi concentramento P.G. (prigionier di guerra) al 31 marzo 1943*, DPG27, www.campifascisti.it, preuzeto 21.05.2022

²⁰ Ibid.



Slika 32 - Ostaci nekadašnje Stožerne zgrade , slika betona zida ili dijela temelja

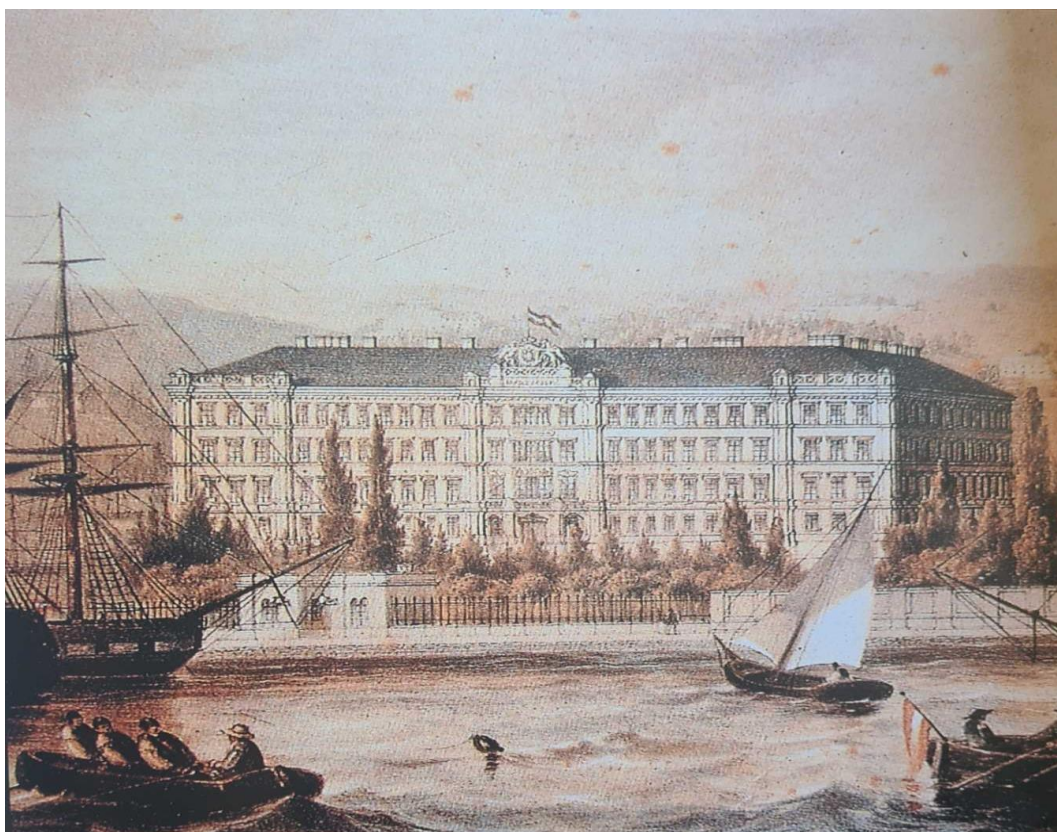
Bombardiranjem tijekom Drugog svjetskog rata razrušena su oba objekta smještena u parku ispred zgrada vojarne koja nikad nisu obnovljena, već je prostor oformljen kao zelena površina s fontanom, a 1960 godine, zgrade vojarne poprimaju i današnju funkciju Tehničkog fakulteta Rijeka i kasnije Prirodoslovne i grafičke škole.



Slika 33 - Tehnički fakultet Rijeka

1.2.3. Vojno pomorska akademija (KBC Rijeka)

Pomorska akademija iz Venecije premješta se u Trst, te ima zadaću štiti područje Trsta, Venecije, Rijeke kao i ostalih morskih obala Austrije. Trst je bio najbliža luka Monarhiji, ali nije bio u mogućnosti ponuditi podesni smještaj, stoga Rijeka 1851. godine, nudi jedinstvenu poziciju uz more. Rijeka otkupljuje teren, te tim aktom 1855. godine započinje izgradnja pomorske akademije, a dovršena je 1857. godine.²¹



Slika 34 - Vojno pomorska akademija

Kompleks se sačinjavao od glavne zgrade akademije, zelenih površina parkova, stražarnica i luke i bio je smješten na glavnoj, današnjoj Krešimirovoj, ulici. Izgradnjom željezničkog prometa i polaganjem kolosijeka 1873., Akademija gubi svoj pristup luci, tlo se nasipava, te je sada ona udaljenija od mora, a luka se smješta kilometar zapadnije.

„Zgrada Pomorske akademije građena je u obliku: potkove, u četiri etaže, sadržavala je kapelu, 19 učionica, 164 stambena prostora za 100 pitomaca, te prostorije za nastavnike i poslugu.“²²

²¹ Matejčić, R., *Kako čitati grad*, Adamić, Rijeka, 2007. str:200

²² Ibid. str:200

Vojno pomorska akademija je bila prepoznata u svjetskim razmjerima. Austro-Ugarska Monarhija je bila 6. pomorska sila svijeta, te su osim državljana Monarhije, akademiju upisivali i strani studenti za admiralske i druge časničke činove, gdje primjer poljskih apsolviranih zaslužnih za zasnivanje i razvitak poljske ratne mornarice, svjedoči o uspješnosti rada Riječke institucije.

Početak Prvog svjetskog rata, već 1914. godine, u Rijeku su počeli stizati prvi vojni ranjenici Ugarske monarhije, većinom Riječani, s ratnih bojišta putem parobroda. Mnoge javne zgrade i prostori uz more pružali su smještaje za privremene bolnice, no broj ranjenih je bio sve veći, a uplovljavanja sve češća. Bolnice su se punile, te su uspostavljene točke kretanja ranjenika između privremenih pomoćnih bolnica primjera: Hotel – Emigranti na Mlaci i postojećih gradskih bolnica, primjer Gradske bolnice Sv. Duh. Transporti su bili dugotrajni, a komunikacija između istih onemogućena ili vrlo slaba. Bolnica „Emigranti“ je služila kao mjesto tretiranja lakših zadobivenih rana, te je teže ozlijeđene preusmjeravala u opremljenije bolnice.

Kako bi riješili problem efikasnosti liječenja i nesretnih slučajeva prilikom dužeg transporta, pripadnici „Bijelog Križa“ započinju potragu za građevinom u blizini privremenih bolnica sa lako savladljivim terenom.

Vojno pomorska akademija 1914. godine, brzom humanitarnom akcijom dobiva potrebnih 500 kreveta te postaje privremenom vojnom bolnicom. Zapravo to su počeci premještaja bolnice Sv. Duh s područja Brajde iako službeni podaci navode 1924. godinu kao godinu premještaja. Odlukom odbora „Consiglio Nazionale di Fiume“ iz 1919. godine, kompleks akademije dodijeljen je gradu radi preuređenja u novu gradsku bolnicu. Premještanje iz bolnice Sv. Duh, traje godinama, te je u početku 1919. godine samo treća etaža služila kao prostor bolnice, a u ostatku objekta djeluje vojska. Premještanje je utjecalo na stanovnike grada Rijeke, a naročito na one koji si nisu mogli priuštiti privatne doktorske preglede, jer su se zdravstveni odjeli godinama selili po principu jednostavnosti transporta čitavog odjela i osoblja, a ukoliko se uzme u obzir da je vojska još uvijek bila prisutna, slobodno kretanje stanovnicima unutar novog bolničkog kompleksa bilo je otežano, a ponekad i onemogućeno. Vremenom visokoškolsko obrazovanje pomorstva nestaje s područja Rijeke i taj nedostatak traje do 4. travnja 1949. godine kada se osniva Viša pomorska škola u Rijeci, koja potom prerasta u Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, te neprekidno djeluje na području Brajde, no djeluje isključivo kao obrazovni centar, bez vojnog obrazovanja.²³

²³ Manojlović, Z.. *Ratna bolnica Crvenog križa u Rijeci (1914.–1918.)*. Acta medico-historica Adriatica: AMHA 15, no. Supplement 1, Rijeka: , 2017. str. 47-66

2. RAZVOJ RADNIČKOG ŽIVOTNOG STAMBENOG STANDARDA OD 19. STOLJEĆA DO DANAS

Radnički životni stambeni standard se mijenja tijekom raznih utjecaja država pod kojima se grad zatekao. Ulaganjem u infrastrukturu i industriju otvorena su brojna radna mjesta, izgrađena radnička stambena naselja, otvorene školske ustanove, uređenje javne površine itd. Popisima stanovništva razaznaje se kako je početkom 1900. godine broj stanovnika Riječkih područja snažno porastao. Razvitku grada svjedoči i promet luke koji je porastao za šest puta, gdje djeluju tvornice Torpedo, Brodogradilište Howaldt & Co., Riječka Rafinerija, Ljuštionica Riže, Tvornica papira...itd. Otvorena su mnoga radna mjesta, te broj stanovnika iznosi i do sedam puta umnoženu vrijednost broja stanovnika susjednog Sušaka i Trsata koji broje 5.447 stanovnika.

„U Rijeci je te godine bilo 2.507 zgrada. Od toga 2.141 stambenih, 67 tvorničkih, 97 zgrada trgovačkih poduzeća i novčanih zavoda, 12 školskih zgrada. Godine 1900. gradu je bilo 871 zaposlen u poljoprivredi, 6285 u industriji, 2307 u trgovinskim i kreditnim zavodima, 2304 u prometu. Osim toga bilo je još 1445 službenika, 897 vojnika i policajaca, 2872 nadničara, težaka i posluge.“²⁴

U relativno kratkom vremenskom periodu, 1953. godine grad Rijeka broji 75.328 stanovnika.²⁵ što ukazuje na ubrzan rast i razvoj grada.

Također, iste godine, Rijeku je posjetio 70.421 turist, te je ostvareno preko 200.000 noćenja, koja se mogu usporediti sa 31.000 turista koji su iste godine posjetili Opatiju, prikazujući grad Rijeku ne samo industrijskim i trgovačkim gradom, već i poželjnom turističkom destinacijom.²⁶ Prikaz utjecaja industrije i vojne prisutnosti na stanovnike grada Rijeke, ali i promjene grada te vlasti koje su krojile životni standard, a naročito radnika detaljno je opisan u sljedećim podcjelinama: Utjecaj industrije na razvoj radničkog životnog stambenog standarda i Utjecaj vojne prisutnosti i edukacijskog sustava na razvoj radničkog životnog stambenog standarda počevši od sredine 19. stoljeća do danas.

²⁴ Crnković, G., Bősze, S. *Inventar fonda Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci: 1870.-1918.*, Držani arhiv, Rijeka, 2011.

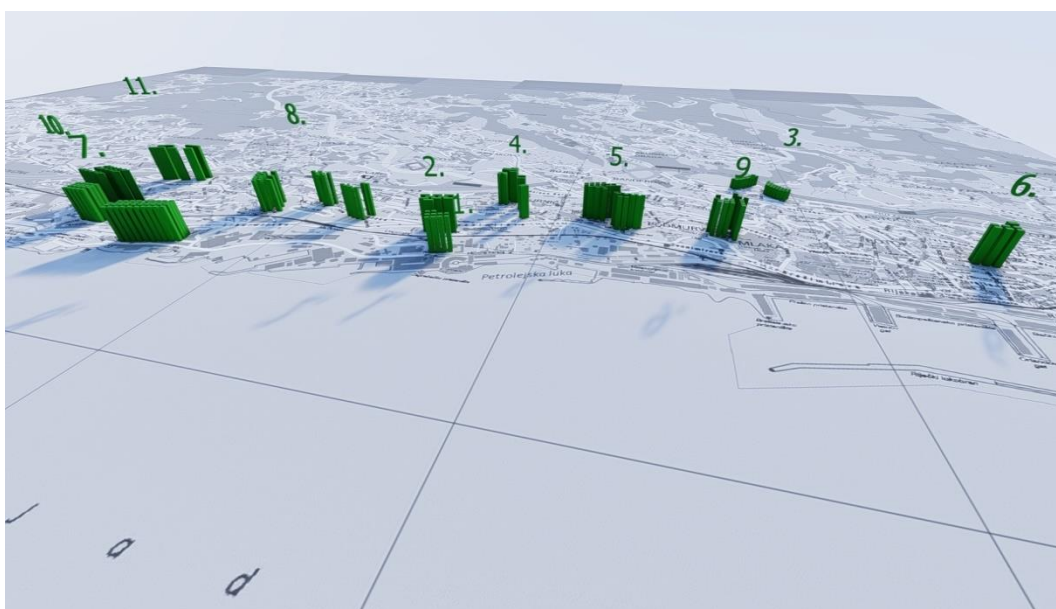
²⁵ Klempić Bogadi, S., *Utjecaj migracije na demografski razvoj riječke aglomeracije*, Hrvatski geografski glasnik 70, no. 1, Rijeka, 2008.

²⁶ Žic, I., *Povijest riječkog hotela Bonavia*, www.yumpu.com, preuzeto 07.06.2022.

2.1. Utjecaj industrije na razvoj radničkog životnog stambenog standarda

Utjecaj industrije na razvoj radničkog životnog stambenog standarda donio je izgradnju stambenih radničkih naselja proporcionalno razvitku industrije u gradu.

Na slici u nastavku nalazi se prikaz izgrađenih radničkih naselja označenih brojevima: 1. Whiteheadovo radničko naselje, 2. Radničko naselje „San Nicolo“, 3. Radničko i niže činovničko naselje „Centocelle“, 4. Radničko naselje „Torreta“, 5. Radničko naselje „ROMSA“, 6. Radničko naselje „Campetto“, 7. Radničko naselje „Borgomarina“, 8. Radničko naselje „Torpedovo naselje“, 9. Radničko naselje brodogradilišta „Cantieri Navali del Quarnero“, 10. Radničko naselje „Zamet“, 11. Radničko naselje „Malonji“.



Slika 35 – 3D dijagramski prikaz lokacija radničkih naselja od kraja 19. stoljeća na promatranom području

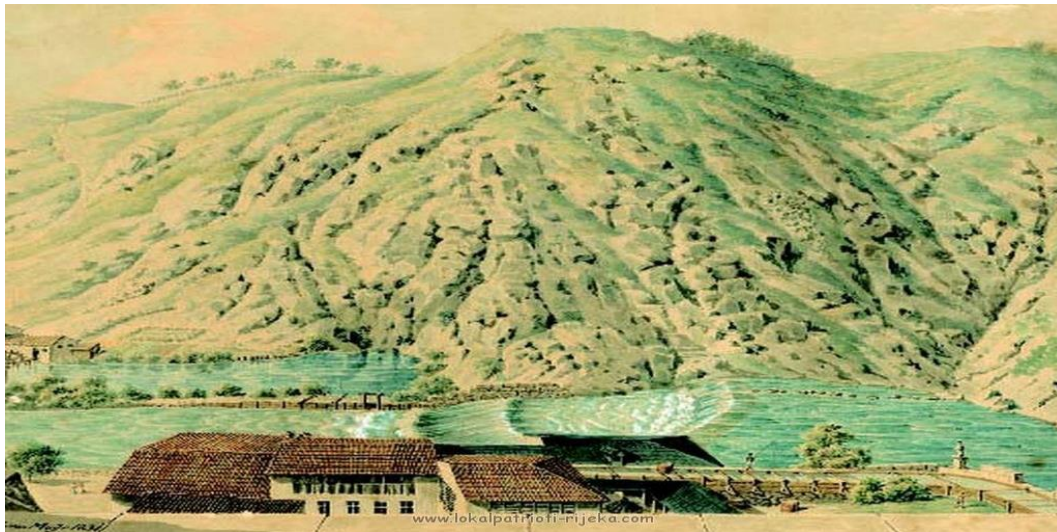
Rijeka je još od početka 19. stoljeća grad s velikim trgovačkim i industrijskim potencijalom. Izgradnjom i rekonstrukcijom prometnica, grad se povezuje s unutrašnjosti Hrvatske i postaje poželjnim mjestom za strana ulaganja, a samim time u samo 50 godina, za otprilike dvostruko se povećava broj stanovnika od 8.000 početkom 19. stoljeća do 15.000 stanovnika 1857. godine. Usporedno s razvojem prometnica, jača i gospodarstvo na području grada Rijeke, zbog zasnivanja brojnih manufakturnih poduzeća, poput ulaganja trgovaca u zasnivanje Rafinerije šećera 1750. godine, potom, zasnivanje tvornice voska, tvornice papira i mnogih drugih tvornica i radionica namijenjenih za proizvodnju brodske opreme i drvene građe.

2.1.1. Utjecaj industrije na razvoj radničkog životnog stambenog standarda od 19. stoljeća do završetka Prvog svjetskog rata

Razvojem industrije proporcionalno raste i zahtjev za razmjenu proizvoda, a naročito širenjem u unutrašnjost Hrvatske i Europe. Kvalitetan proizvod poput Riječkog papira, prodavao se cijelom Austro-Ugarskom, a preuzimanjem i osuvremenjivanjem tvornice od strane novih vlasnika Engleza Waltera Craftona Smitha i Francuza Charlesa Meyniera 1827. godine, prodaja papira seže izvan granica Austro-Ugarske Monarhije.

„Austrijska proizvodnja zaostaje tehnološkim procesom i kvalitetom, u čemu će se riječka tvornica istaknuti. Proizvode se „proste“ vrste papira, ručno, dok se finiji papir uvozi. Riječki papir odiše engleskom čvrstoćom i ljepotom, te se uz izvoz u gotovo sve dijelove svijeta, predstavlja na svjetskim industrijskim izložbama, svojevrsnim sajmovima tehnoloških i industrijskih noviteta. „²⁷

U 19. stoljeću stanovništvo je bilo podijeljeno u tri sloja, najbogatiji – najelitniji, najviši sloj odnosno patricijat, te niži građanski sloj i najniži radnički sloj.



Slika 36 - Tvornica papira, 1831. godina

Mogućnosti zaposlenja nisu garantirale i dobre radne uvjete za upravo najniži i najmnogoljudniji sloj građanstva odnosno radnike. Od 1820. godine odnosno godine osnivanja Tvornice papira, bilo je zaposleno 20, a 1888. godine oko 800 radnika. Iako je

²⁷ Pandža, K., *Harterom bez harte, o strojevima kojih više nema i radnicima koji više ne rade nakon dvije stotine godina Tvornice papira u Rijeci*, Časopis za povijest Zapadne Hrvatske 16., br. 1, Rijeka, 2021., str.18.

produkcija modernizirana uvjeti rada u tvornici su loši. Smjene se odrađuju po 12 sati rada dnevno, uz sat vremena namijenjenog za okrijep i odmor.²⁸



Slika 37 - Prostor krparnice u tvornici papira

Radnici tvornice papira nisu imali radne odore, niti ikakve oblike zaštite u radu, stoga su ozljede bile česte. Ukoliko se uzme u obzir da je to vrijeme kada su cijene hrane i potrepština bile jako velike, u opticaju su bile dvije valute, a zbog iznimno visokih cijena stambenih prostora bilo je često nagomilavanje više obitelji radničkog sloja u omanjim stambenim prostorima, životni radnički standard općenito i stambeni posebno je vrlo nizak. Zbog stambenog stanja odnosno nagomilavanja, tvorničkog načina rada i marenja za radnikom, česte su bile virusne i bakteriološke bolesti od kojih su mnogi oboljeli. Važno je spomenuti i epidemiju kolere koja se u valovima javljala od 1831. godine, a obuhvaćala je grad, te se kao izvor zaraze upravo spominje riječka tvornica papira, jer su prljave prnje od kojih se proizvodio papir sadržavale bakterije.

„Podaci o smrtnosti kolere se nisu vodili sve do 1886. godine kada je u matičnoj knjizi umrlih župe Rijeka zabilježeno 149 smrtnih slučajeva na području grada Rijeke

²⁸ Pandža, K., *Harterom bez harte, o strojevima kojih više nema i radnicima koji više ne rade nakon dvije stotine godina Tvornice papira u Rijeci*, Časopis za povijest Zapadne Hrvatske 16., br. 1, Rijeka, 2021., str. 18

*uzrokovanih kolerom. Više od trećine preminulih od kolere rođeno je u Rijeci (38,93%). Ostatak žrtava epidemije bili su doseljenici rođeni izvan grada (59,06%).*²⁹

Dakle, u tvornici se ne vodi računa o higijensko – tehničkim uvjetima rada, ne postoje niti kupaonice s tuševima. Prnje, odnosno proizvodni materijal se nije dezinficirao prije obrade, stoga su se upravo često javljale bolesti. Krparnice i sortirnice su bile izvori bolesti, gdje su uglavnom zaposlene žene, kao i djeca od 12 godina starosti. Godinu prije vala epidemije kolere javlja se i bolest cunjavine („cunja“; naziv stare krpe) od kojih smrtno stradavaju radnice Tvornice papira. Uvođenjem celuloze i dalje ne prestaje primjena prnja i krpa, a bakteriološki problem se rješava uredbom datom u Narodnim novinama 5.travnja 1888. godine, koja traži povećanje za jedno „prozračivanje“ od dotadašnjih dva prozračivanja prostora krparnica dnevno.³⁰

U Tvornici papira, iako svojom lokacijom pripada Sušaku, rade mnoge riječke djevojke i djeca, a kako bi se dobio pravi dojam teškog odnosa prema radniku od strane vlasnika Waltera Craftona Smitha i Charlesa Meyniera, treba uzeti u obzir radne uvjete i standard radnika tvornice na riječkom području zapadno od rijeke Rječine koja je poslovala u isto vrijeme.

Robert Whitehead 1858. godine dolaskom iz Italije u Rijeku preuzima, modernizira i reformira tvornicu Torpedo. Iako engleske nacionalnosti, živi i radi u Rijeci te stvara radno okruženje visokog standarda.

Tvornica torpeda se na svjetskim razmjerima smatrala postrojenjem srednje veličine, u kojem je 80-tih godina 19. stoljeća bilo zaposleno više od 400 ljudi. Neposredno uz tvornicu torpeda nalazilo se brodogradilište Howaldt & C.O. i rafinerijsko postrojenje ROMSA, no brodogradilište je brojalo svega par stotina zaposlenika, a rafinerija približno tvornici torpeda. Radnici Torpeda su uglavnom potjecali iz Rijeke i bliže okolice, no na radnom mjestu su se mogli zateći i radnici iz talijanskih pokrajina.³¹

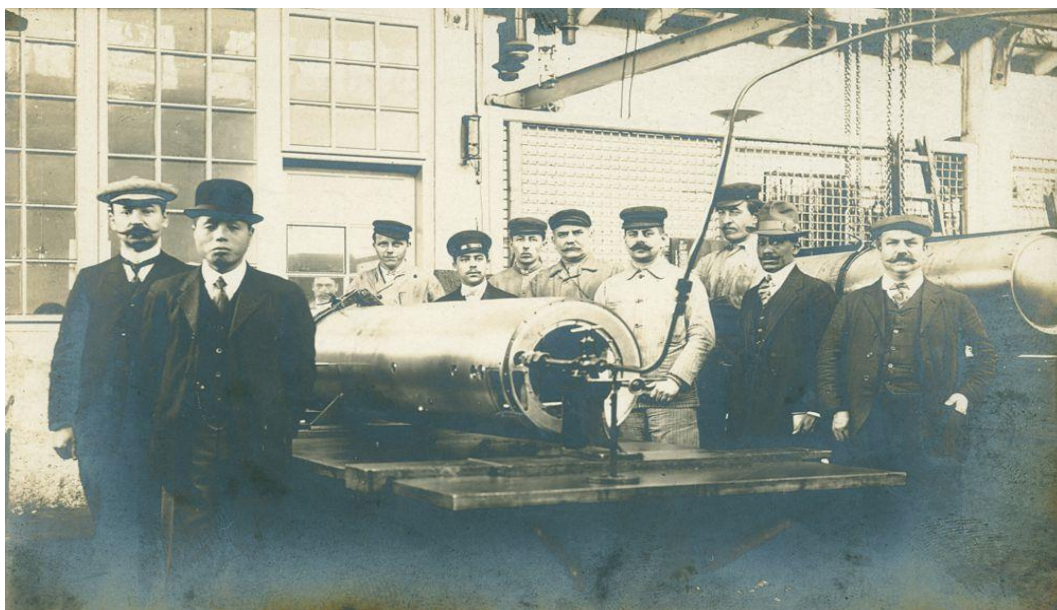
Tvornica torpeda je za razliku od tvornice papira imala kvalitetne uvjete rada, bili su izgrađeni sanitarni prostori kupaonica s tuševima, radnici su imali radne odore, zaštitne

²⁹ Mišur, I., Buterin, T., Muzur, A. i Doričić, R., *Vježbanje života i smrti: nove spoznaje o epidemiji kolere u Rijeci 1886.*, Radovi Zavoda za hrvatsku povijest Filozofskoga fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, 53 (1), Zagreb, 2021.

³⁰ Pandža, K., *Harterom bez harte, o strojevima kojih više nema i radnicima koji više ne rade nakon dvije stotine godina Tvornice papira u Rijeci*, Časopis za povijest Zapadne Hrvatske 16., br. 1, Rijeka, 2021., str. 21.

³¹ Ukić, Š., *Povijest hrvatske industrije, Kemija u industriji* : Časopis kemičara i kemijskih inženjera Hrvatske, Vol. 69 No. 7-8, Zagreb, 2020., str. 434.–435.

rukavice, naočale, radili su na najnaprednijim industrijskim tehnologijama tog vremena, te su imali najviše plaće. Pristup tvornici bio je omogućen cestovnim, pješačkim, željezničkim, a kasnije i tramvajskim putem, gdje su zaposlenici Torpeda imali besplatne vožnje na posao i s posla.



Slika 38 - Predstavljanje tehnologije torpeda stranim investitorima

Whitehead je razumio da u vojnoj industriji mora pružati radnicima razlog za zadržavanjem na radnom mjestu usprkos razvoju rafinerije i brodogradilišta, jer u suprotnome riskira tada nadomještanje kvalificirane postojeće radne snage s nekvalificiranom, pritom izdvajajući isti mjesečni iznos naknade za rad.

Kako su stanovi bili izrazito skupi za čitavi radnički sloj građana, a epidemije i razne bolesti haraju gradom, zavid grupnog stanovanja, Whitehead je odlučio poboljšati radnički standard života i njihovih smještaja izgradnjom stambenog naselja uz tvorničke pogone na zapadnom priobalnom području Rečice; današnje Industrijske ulice. Osim radničkih naselja, Whitehead je posjedovao i veliko građevinsko zemljište na kojem gradi vlastitu stambeno-poslovnu vilu.



Slika 39 - Situacijski prikazi stambenih objekata naručenih od Roberta Whiteheada namjenjenih radnicima tvornice torpeda

Naselje pripada lokaciji San Nicolo (Sv. Nikola) kao i iduće opisano. „Projektom je radničko naselje planirano uza samu glavnu prometnicu Via Volosca, koja se protezala duž morske obale. Naselje je smješteno između terena nove plinare (zapadno), Južnih željeznica (sjeverno) i mađarske rafinerije (istočno).“³²

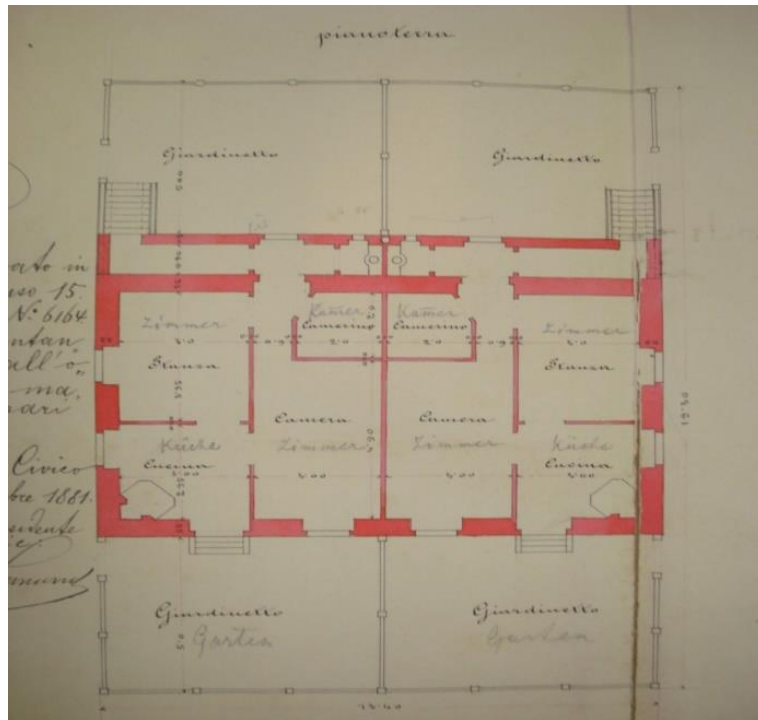
Naselje se gradilo etapno. Planirana je prvo izgradnja četiri stambena objekta, koja su završena do 1885. godine, a potom još četiri.

Stanovanje za radnike bilo je omogućeno u klasičnom primjeru četverodomki, odnosno stambenog objekata s četiri stana izrađenog od vezanog kamenog materijala, ponegdje opeke i armiranog betona, dok su podne i međukatne konstrukcije izrađene od drvenih greda. Naselje se nalazilo zapadno od pogonskih zgrada, te su radnici bili u neposrednoj blizini posla, što je omogućavalo laganu i brzu komunikaciju između pogonskih zgrada i drugih poslovnih objekata kompleksa Torpedo s vlastitim domom.

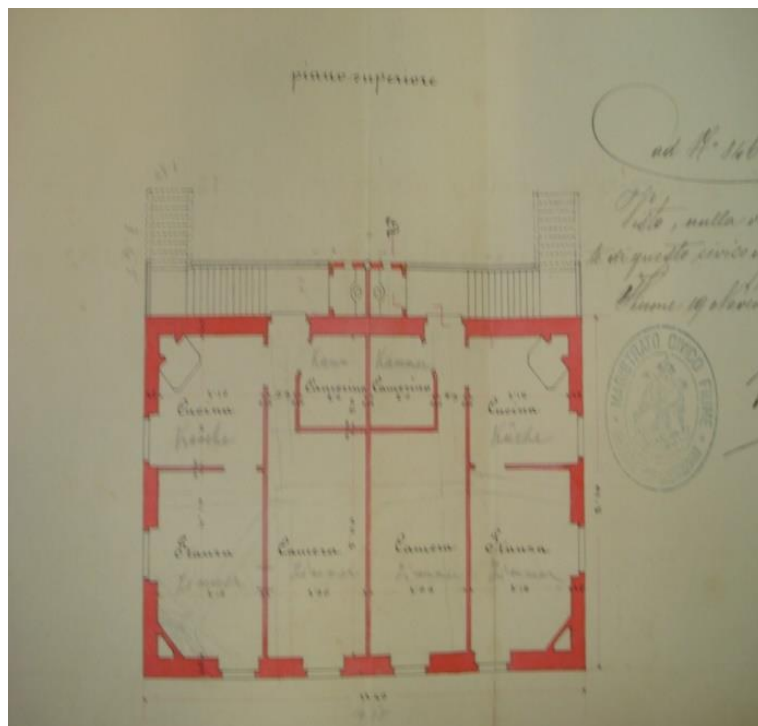
Temelji su plitki, armiranobetonski, a krov je izgrađen od drvene građe. Tlocrtni raspored je dan na slikama 40 i 41 za prizemnu i katnu etažu. Tlocrtna dispozicija rasporeda soba je ista za sve stanove, klasičnog oblika, te se sastoji od spavaće sobe, kuhinje, blagovaone, kupaonice, te pripadajućih vrtova koji se nalaze ispred i u poleđini objekta. Wc je posebna prostorija, te se za stanove u prizemnoj etaži nalazi pored dodatnog spremišta ispod stubišta odnosno ulaza u stanove na katnoj etaži, dok je wc za stanove na katnoj etaži izveden izvan samog gabarita stana. Pročelja zgrada imaju detaljizirane rubove objekta,

³² Glavočić, D., Malvič, J.R., Škunca, S., *Riječka radnička naselja*, Pro Torpedo, 2017, Rijeka, str:26

krovni vijenac, erte na svijetlim otvorima. Sve sobe izuzev kupaonica imaju doseg dnevnog svijetla.

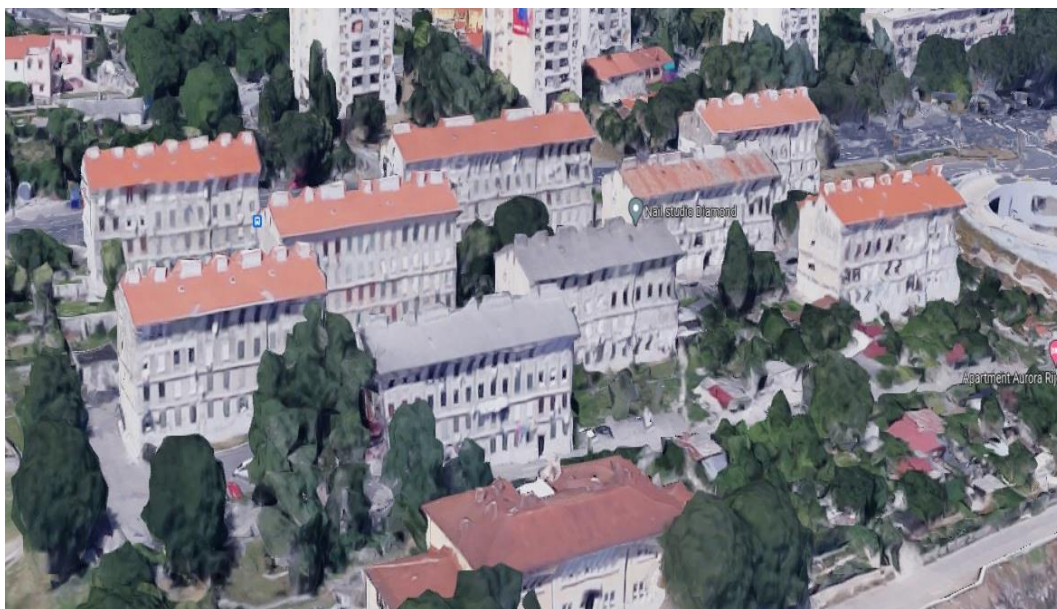


Slika 40 - Tlocrt prizemlja objekata Whiteheadovog naselja



Slika 41 - Tlocrt kata objekata Whiteheadovog naselja

Pored 8 stambenih objekata namijenjenih 48 obitelji, u planu je bila izgradnja i dvije posebne zgrade planirane kao dječji boravak i dvorane za rekreaciju, podižući standard radničkog sloja, na skoro vojno - časničku razinu standarda tog vremena koje je opisano u sljedećoj glavnoj cjelini ovog rada. U planovima iz 1884. godine iscrtane su i dvije zgrade u vlasništvu Whiteheada, namijenjene također u stambene radničke svrhe, ali za samce. Sasvim je jasno kako Whitehead nije samostalno financirao izgradnju radničkog kompleksa, već ga je financirala ili sufinancirala Ugarska, a potvrdu toga, osim izgradnjom brojnih industrijskih pogona poput ROMSA-e, vidimo i izgradnjom naselja iznad Plasea; (lokaliteta Whiteheadovog naselja, današnja Industrijska zona) San Nicolo krajem 19. stoljeća.³³



Slika 42 - Radničko naselje "San Nicolo"

Naselje je dobilo ime prema obližnjoj crkvi San Nicolo (Sv. Nikola), a bilo je namijenjeno radnicima i niže rangiranim službenicima Kraljevske Mađarske željeznice.

Naselje je komponirano od devet troetažnih višestambenih objekata, u kojima, ovisno o kućnom broju, ovisi i tlocrtna dispozicija skromnih stanova. Zgrade sa neparnim brojem skromnih su tlocrtnih rješenja, sa kuhinjom, sobom i WC-om bez kupaonice, gdje je najveći stan 36 kvadratnih metara, dok zgrade sa parnim brojem, pored navedenih prostorija, imaju i dodatnu sobu, veći su, stoga se može zaključiti kako su brojevima odijeljeni stanovi namijenjeni radnicima i stanovi namijenjeni nižim službenicima.³⁴

³³ Glavočić, D., Malvič, J.R., Škunca, S., *Riječka radnička naselja, Pro Torpedo*, 2017, Rijeka str:28

³⁴ Ibid, str:31.

Pažnja prema stambenom pitanju radnika se vidi u malom broju primjera. Rafinerija ROMSA, iako je potkraj 19. stoljeća imala zaposlenih više stotina radnika, o stambenim smještajima nije reagirala, sve do Nizozemskog–Talijanskog partnerstva i preuzimanja rafinerije 1928. godine. Budući da stanovanje nije bilo riješeno do 1940. godine, lako se može zaključiti kako se niti novim–tadašnjim vlasnicima nije žurilo stambeno osigurati svoje radnike. Stanje u brodogradilištu Howald't & C.O je bilo na rubu propasti, stoga su radnici bili prepušteni sami sebi, niskoj plaći i visokim cijenama stanovanja.

Ukoliko se u obzir uzme mogućnost prihvata svih dotadašnjih izgrađenih stanova namijenjenih radnicima, vidi se kako je tek nekolicina mogla useliti s obitelji. Na primjeru tvornice Torpedo vidimo kako su izgrađeni stambeni objekti bili namijenjeni 48 obitelji, odnosno 48 radnika s obitelji, što je manje od 5% ukupnog broja zaposlenih u tvornici torpeda. Stoga pitanje stambenog smještaja nije niti približno riješeno. Brodogradilište Howald't propada, hale i pogonske zgrade se napuštaju, a ljudi su nezaposleni, te tvrtka Danubius preuzima brodogradilište, zapošljava ljude, no radnički standard ne napreduje sukladno očekivanjima najsiromašnijeg sloja. Stanovništvo grada je bilo sve mnogobrojnije, industrijska eksplozija prisutna, a radnički životni standard neizmijenjen, pa su radnici tvornica često pokušavali bolji životni standard postići prosvjedima i organiziranim štrajkovima.

Jedan od najmnogoljudnijih prosvjeda organiziran je u Rijeci 20. veljače 1906. godine. Radnici tvornica ROMSA-e, tvornice čokolade, tvornice za preradu riže, ali i Sušačke Tabakere, prosvjeduju zbog lošeg životnog standarda, te zahtijevaju kraće radno vrijeme, svedeno na 9 radnih sati dnevno, povišenje plaća za 25%, plaćene prekovremene sate i kraći radni dan blagdanima. Radnici ROMSA-e, također zahtijevaju povećanje plaća za 40 filira, ali i plaćenu mjesečnu stanarinu, koja je po neki izvorima prelazila mjesečna primanja. Prosvjed se ubrzo povećao na otprilike 5000 prosvjednika, ali i dalje rješenja nije bilo. Tvornice se povećale plaće za iznos manji od traženog, no dovoljno kako bi se zaustavili prosvjedi.³⁵

Iako je tvrtka Danubius profitabilna, s velikim dobitima, radnici brodogradilišta u nekoliko navrata obustavljaju rad zbog neisplaćivanja plaća, što dovodi do brojnih prosvjeda i obustave radova. Danubius u jednom trenutku vrši zabranu zaposlenja i pokušava dati trenutni otkaz svim radnicima koji nisu Ugarske nacionalnosti, no takva rješenja nisu

³⁵ Bujan, J., 3. Maj – *Složena organizacija udruženog rada brodograđevne industrije*, SOUR brodograđevne industrije 3. maj, Rijeka, 1985.

zaživjela, jer su velikom većinom radnici bili Hrvati, ne samo iz Rijeke, već i Kastva, Banske Hrvatske – Dalmacije, te u manjini Češke i Italije.

Posljedice širenja riječkog brodogradilišta Danubius, ostavilo je utisak na iskazanoj vrijednosti nekretnina i mehaničkih strojeva. Povećanje vrijednosti nekretnina je zahvatilo samo postojeće objekte, zgrade, navoze, hale, ali ne i građevinska zemljišta koja su pripadala Ugarskoj monarhiji.

Dovršetkom izgradnje brodogradilišta Danubius 1913. godine, vrijednost nekretnina, usporedno s cijenama iz 1910. godine, raste i više nego deseterostruko, pa tako samostojeća kuća s dvije uporabne cjeline - dvotrakt, bilježi rast cijene sa 90.000 kruna na otprilike 1.000.000 kruna.

Godine 1913. u Danubiusu je bilo otprilike 2500 radnika, 5 poslovođa s tjednom plaćom 90 kruna, 34 majstora s tjednom plaćom 75 kruna, 17 majstorskih zamjenika sa 60 kruna, 1903 strukovna radnika s prosječnom od 60 filira, 134 naučnika sa satnicom od 20 filira, 304 nadničara s nadnicom 3.6 kruna. U usporedbi s radnicima u Tvornici Torpedo, brodogradilišni radnici imali su oko 10% bolje plaće.³⁶ No uzimajući u obzir učestale pobune i štrajkove, za pretpostaviti je kako su spomenuti iznosi ispod radničkih očekivanja.

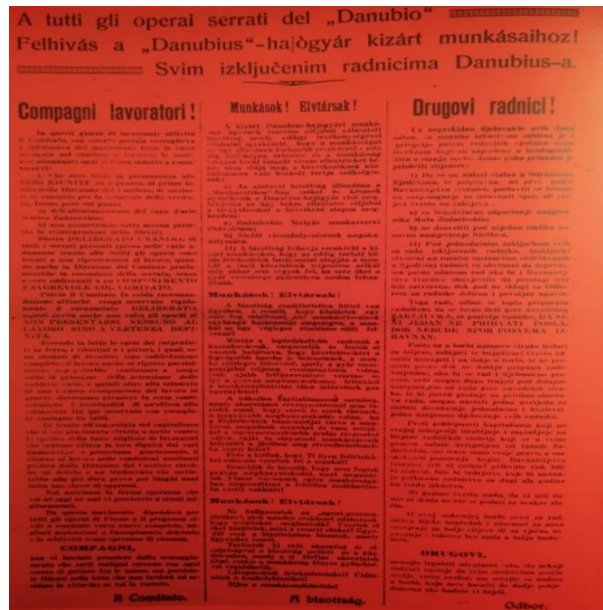
Visoke cijene i niska primanja su zapravo bili najčešći uzroci radničkog nezadovoljstva stoga su bili česti radnički pokreti u brodogradilištu kroz štrajkove i tarifne procese.

„Niske nadnice, dugačak radni dan, slaba zaštita na radu i druge okolnosti dovele su do toga da se u radničkom tisku „brodogradilište“ otvoreno nazivalo „grobnicom radnika“. Prvi štrajk zabilježen je u jesen 1908. godine, štrajkovi se bilježe i 1911. i 1912. godine. Ali najveći štrajk zbio se u brodogradilištu 1913. godine, uoči rata. Štrajku se pridružuju i radnici iz škvera u Kraljevici. Radnici su izabrali odbor koji je, u suradnji s Radničkom komorom, preuzeo vođenje štrajka i pregovore s upravom. Zahvaljujući široj radničkoj solidarnosti radnici su djelomično uspjeli u svojim zahtjevima.“³⁷

Kako je u ondašnjoj Rijeci službeni jezik bio Mađarski, radnička solidarnost i zahtjevi za boljitkom savladavali su takvu barijeru, te su otiskivani trojezični letci, tj. pozivi na štrajk, na hrvatskom, talijanskom i mađarskom jeziku.

³⁶ Bujan, J., 3. Maj – Složena organizacija udruženog rada brodograđevne industrije, SOUR brodograđevne industrije 3. maj, Rijeka, 1985. str.57

³⁷ Ibid., str. 61.



Slika 43 – Kopija primjerka proglašenja štrajka u Danubiusu iz 1913. godine.

Životni standard brodogradilišnih radnika nije se pretjerano razlikovao od ostalog riječkog radničkog staleža, a pogotovo po pitanjima visine dnevnica, dužini radnog vremena, socijalnoj sigurnosti, stambenim problemima, gdje su bili izloženiji nesrećama na radu s smrtnim ishodom, koje su postale sastavni dio teškog položaja radništva. Velika većina smrtno stradanih radnika bila je zbog neiskustva, naročito kod mlađih radnika, gdje su često radila i djeca u dobi od 10 godina, ili pak radnika starije životne dobi od 70 na više godina starosti. Nažalost primjeri tvornica u kojima su radila i djeca nisu stali samo na brodogradilištu Danubius ili tvornici papira.³⁸

Opći pregled broja zaposlenih vidimo i u literaturi: „Godine 1910. Rijeka je imala devetnaest tvornica, od toga jedanaest je radilo s više od 100 radnika (Whitehead & Co. Torpedo, Brodogradilište Ganz-Danubius, Društvo za gradnju brodova - Societa di Construzioni navali, Howaldt & Co., Tvornica papira Smith & Meynier, Rafinerija nafte d. d., Ljuštionica riža, Tvornica duhana, Tvornica bačava i sanduka, Tvornica parketa, Tvornica namještaja d. d., Nacionalna elektrifikacija d. d. itd.). Iste 1910. godine u gradu je bilo 877 poduzeća koja su radila bez pomoćnika, 777 s 1 – 20 radnika, 85 poduzeća s 20 - 100 radnika, 3 (to su Tvornica papira i hoteli) gdje je radilo 101 – 200 radnika, 2 (to je Rafinerija i jedan hotel) gdje je radilo 201 – 300 radnika, 1 (Ljuštionica riža) gdje je radilo 301 – 500 radnika, 1 (brodogradilište) gdje je radilo 501 – 700 radnika, 1

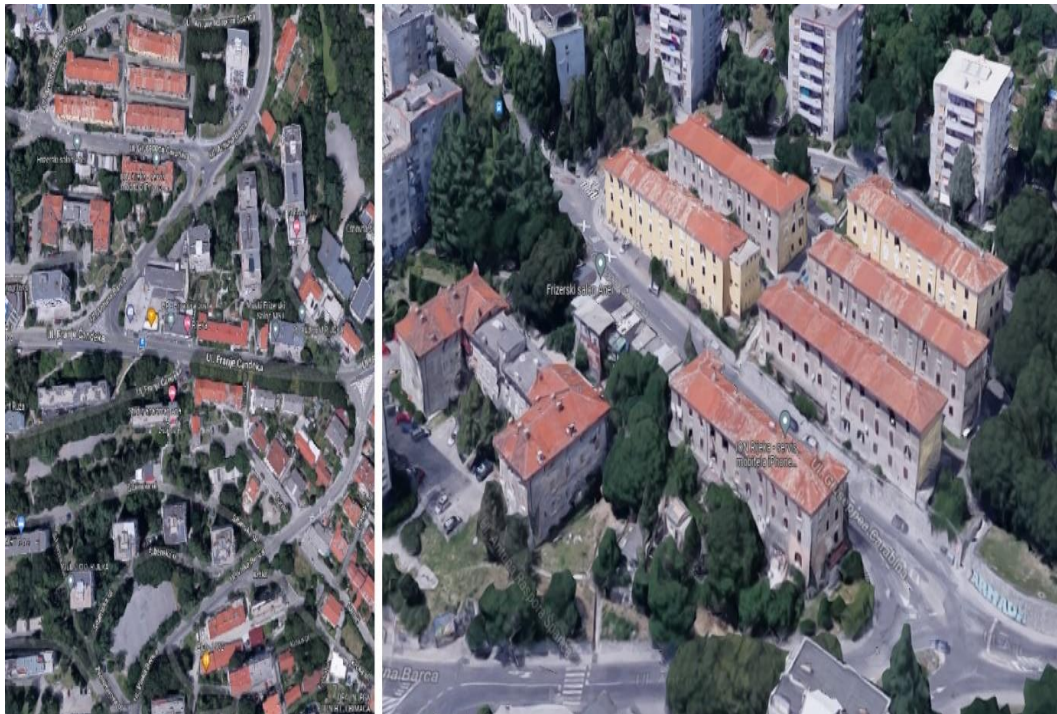
³⁸ Bujan, J., 3. Maj – Složena organizacija udruženog rada brodograđevne industrije, SOUR brodograđevne industrije 3. maj, Rijeka, 1985

(Tvornica torpeda) gdje je radilo 701 – 1000 radnika, 1 (Tvornica duhana) gdje je radilo više od 1000 radnika“³⁹

„Početkom 1911. godine, osnovno je Dioničko društvo za izgradnju pučkih stanova „Societa anonima per la costruzione di quartieri popolari“ koje na području Turnića (Torreta) od nasljednika veleposjednika Antonija Juga otkupljuje zemljište površine 110.000 m².“⁴⁰

Naglim povećanjem stanovništva, razvila se i potreba za izgradnjom jeftinih pučkih stanova, stoga riječki arhitekt Carlo Conighi radi na idejnom rješenju stambenog naselja Torreta, a izvođenje radova također vrši njegovo građevinsko poduzeće. Knjiga „Riječka radnička naselja“ po pretpostavci autora ovog diplomskog rada ne uzima u obzir čitavo naselje već samo dio naselja te navodi kako je naselje podijeljeno na dva tipa izgradnje, jednokatne i dvokatne galerijske objekte.

Zapravo; naselje se smješta na padini današnjeg križanja ulice Giuseppea Carabina na Turniću i ulice Antona Raspora Španca, potom na križanju ulice Franje Čandeka i ulice Vinka Benca, te su u pitanju troetažne stambene građevine, a jednokatnih građevina nema što ima više smisla ukoliko se u obzir uzme povijest koja je prethodila njihovoj izgradnji.



Slika 44 - Stambene trokatnice naselja Torreta

³⁹ Crnković, G., Bösze, S. *Inventar fonda Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci: 1870.-1918.*, Držani arhiv, Rijeka, 2011.

⁴⁰ Glavočić, D., Malvić, J.R., Škunca, S., *Riječka radnička naselja, Pro Torpedo*, 2017, Rijeka, str:40

Zgrade su troetažne, skromne tlocrtne dispozicije stanova. Ulazak u stanove je omogućen centralnim stubištem ili vanjskim stubištem putem nenatkrivenih balkona. Zgrade su sličnih prostornih dimenzija, stoga je pretpostavka kako je broj stanova isti u svakoj od zgrada jer je naselje namijenjeno ekonomskom sloju građana, radnicima.

Rijeka eksponencijalno raste, ne samo u industrijskom i vojnom pogledu, već se javlja potreba i za izgradnjom hotela, no o gospodarskim prilikama svjedoči podatak kako je 1914. godine u Rijeci bilo izgrađeno 20 hotela, dok je u Opatiji bilo 13, a u Zagrebu tek 3 izgrađena hotela.⁴¹ Također Zagreb ima tek 15% više stanovnika od Rijeke, što pokazuje ekonomsku moć i razvoj Rijeke, uzimajući u obzir kratki vremenski period gospodarskog razvitka. Radnički životni standard je sve bolji. Luka posluje izvanredno, te je imala 39 teretnih linija dugih plovidbi, 31 liniju male i velike obalne plovidbe, povezivala je Američki kontinent sa Rijekom, te je Rijeka bila mjesto mnogih emigracija siromašnijih ljudi iz istočnih područja i zemalja.⁴²

„Ukoliko se razmatra šire područje riječkoga zaleđa, takozvana Modruško-riječka županija (koja ne obuhvaća grad Rijeku a širi se od Primorja dublje u unutrašnjost, do Like), može se ustvrditi da je na području slaboga rasta stanovnika (u razdoblju od 1880. do 1910. dosiže prosjek od 220.000) iselilo više od 60.000 ljudi, dakle gotovo 30% stanovništva, a od toga velik broj u prekomorske zemlje. U razdoblju od 1899. do 1912. u Ameriku je iz ove županije iselilo gotovo 50 000 emigranata, a to s obzirom na broj stanovnika ovoga kraja u odnosu na ostale županije u Hrvatskoj znači da je iseljavanje upravo odavde, iz inače vrlo rijetko naseljenog kraja - bilo najintenzivnije i da je ostavilo najteže posljedice. Najmanje je od svih iselilo Riječana. Rijetka su sjećanja današnjih riječkih starosjedilaca o njihovim rođacima u Americi. Prije svega, Riječani su tada živjeli dobro i uglavnom nisu tražili spas u emigraciji.“⁴³

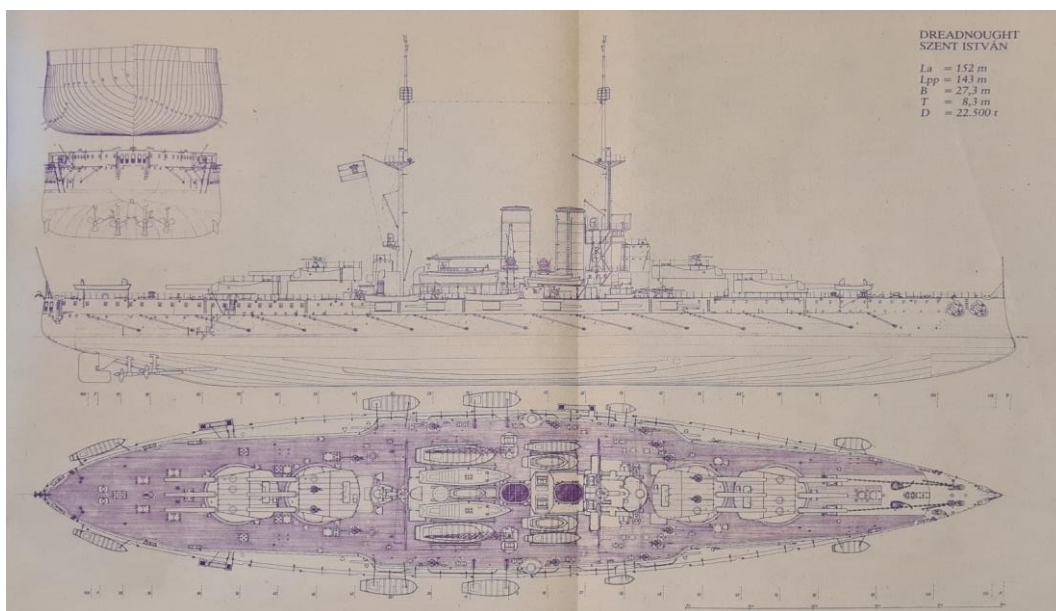
Grad se razvija, a sukladno tome i broj zaposlenika tvornice Torpedo raste, te je 1914. godine zaposleno oko 1.500 radnika, a među kojima i žena. Prilike su u tvornici bile dobre, plaće visoke, te što se u ono vrijeme moglo nazvati dobrim uvjetima rada i životnog standarda. Brodogradilište Danubius je upravo tada porinulo najveći projekt u dotadašnjoj povijesti Riječkih brodogradilišta, koji je spadao u četiri najveća ratna broda Austro-Ugarske mornarice. Brod je bio dugačak 152 metra, širok 27.3 metra, težine 22.500 tona, s

⁴¹ Žic, I., *Povijest riječkog hotela Bonavia*, www.yumpu.com, preuzeto 07.06.2022

⁴² Dubrović E., *Put u Obećanu zemlju*, Sušačka revija br.61, Muzej grada Rijeke, Rijeka, 2012

⁴³ Ibid.

mogućnosti prihvata od 1080 članova posade. Potpuno naoružani brod stajao je 60.6 milijuna ugarskih kruna.⁴⁴



Slika 45 - "Szent Istvan" vojni brod nastao u Riječkom brodogradilištu Danubius

Kako bi se stekao dojam o novčanoj vrijednosti ratnog broda „Szent Istvan“ od 60.6 milijuna kruna, usporedbe radi, iste godine je u Rijeci otvoreno kazalište „Teatro Fenice“, prvo kazalište u Europi čija je nosiva konstrukcija (skelet) izgrađena od armiranobetonske konstrukcije, prvo kazalište koje je primjenjivalo sustav „cugova“ za upravljanje scenom, imalo sustav ovlaživanja zraka, aparata za umjetnu kišu i mnogih drugih inovativnih elemenata; koštalo 1.2 milijuna kruna.⁴⁵

Također troškovi grada 1914. godine su iznosili 4.323.918 kruna. Prvi svjetski rat donosi teške posljedice za grad Rijeku, a naročito za niže slojeve stanovništva. Početkom 1915. godine, godinu nakon započinjanja Prvog svjetskog rata iz Danubiusa su otpušteni ili mobilizirani većinom radnici koji nisu bili ugarski ili austrijski državljani. Niti u ostalim tvornicama nije bolja situacija. Mnogi od hotela su pretvoreni u bolnice, vojno-pomorska akademija polako nestaje, a društvo i grad ulaze u krizu iz koje se neće izvući godinama.

⁴⁴ Bujan, J., 3. Maj – Složena organizacija udruženog rada brodograđevne industrije, SOUR brodograđevne industrije 3. maj, Rijeka, 1985, str 77

⁴⁵ Matejčić, R., *Kako čitati grad*, Adamić, Rijeka, 2007. str:324

2.1.2. Utjecaj industrije na razvoj radničkog životnog stambenog standarda od završetka Prvog svjetskog rata do kraja Drugog svjetskog rata

Popisom stanovništva iz 1925. godine u gradu Rijeci živi 45.427 ljudi, te je stanovništvo kategorizirano prema materinskom jeziku, te tako grad Rijeka ima 36.251 (79.1%) Talijana, 4.970 (10.9%) Hrvata, te ostalih pripadnika drugih nacionalnosti. No ove podatke treba uzimati sa dozom rezerve.⁴⁶

Italija je preuzimanjem Rijeke usvojila sve svoje zakone, a među kojima je i „Luzzatijev zakon“, a on definira kako je jedan od uzroka prisutnosti tuberkuloze prožete čitavom Europom nezdravo stanovanje, tj. mračni i vlažni stanovi siromašnih, te zakon potiče izgradnju pučkih – radničkih kuća i osniva razne zavode za njihovu izgradnju. Upravo po napatcima „Luzzatijevog zakona“ započinje izgradnja stambenih kuća na području Podmurvica („Case popolari“), višestambenih zgrada na području Potoka, Belvedera, Kozale i Škurinja. Zgrade su velike, po 5 etaža, a stilski odgovaraju secesijskom stilu izgrađene okoline. Primjer je izgrađenog kompleksa na Potoku, namijenjenog stambenom zbrinjavanju djelatnika riječkog brodogradilišta. Kompleks se sastoji od dva peterokatna bloka po dvije zgrade, tlocrtne dispozicije u obliku slova „C“, s unutarnjim zatvorenim parkom.

„Ni mjesto ni stanovi ne odgovaraju premisi ekonomične i pučke kuće jer je riječ o velikim i luksuznim stanovima (neki imaju i do pet soba).“⁴⁷

Spomenuti citat iz knjige „Riječka radnička naselja“ apsolutno ukazuje na gradnju za više slojeve zaposlenih, čija izgradnja ne staje samo na lokalitetu Potoka, već ih ima po cijeloj Rijeci.

⁴⁶ Patafta D., *Promjene u nacionalnoj strukturi stanovništva grada Rijeke od 1918. do 1924. godine*, Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja, Rijeka, 2003

⁴⁷ Glavočić, D., Malvić, J.R., Škunca, S., *Riječka radnička naselja, Pro Torpedo*, 2017, Rijeka, str:47



Slika 46 - Masovno stanovanje namjenjeno radnicima brodogradilišta – slika današnjeg stanja jednog bloka

Brodogradilišta su uoči Prvog svjetskog rata proizvodila mnoštvo ratnih brodova, a time i Ugarsko brodogradilište Danubius, a završetkom rata, potrebe za ratnim brodovima su sve manje. Brodogradilište Danubius, postaje „Cantieri navali del Quarnaro“, no poslijeratno stanje je u svjetskim razmjerima uzdrmla proizvodnju brodova. Poslije 1923. godine brodska poduzeća stagniraju, zapravo posluju s gubitcima čije stanje je gore iz godine u godinu što dovodi do čestih stečajeva i propadanja. Problem s brodogradilištima se razvlači do 1934. godine. Spomenuti problemi nisu zaobišli riječko brodogradilište sada pod novim vlasnicima.⁴⁸

⁴⁸ Bujan, J., 3. Maj – Složena organizacija udruženog rada brodograđevne industrije, SOUR brodograđevne industrije 3. maj, Rijeka, 1985

Brodogradilište zapravo kreće snažno, grade se mnogi objekti u Rijeci namijenjeni brodograditeljskim radnicima, kao i gore spomenuti „pučki“ kompleks na Potoku, te je 1930. godine u brodogradilištu zaposleno 1.206 radnika i 131 činovnik.

Brodogradilište ulazi u krizu koja je produkt ekonomske krize u Italiji, loših materijala i naručenih dijelova motora iz drugih tvornica (turbine „belluzzo“) koji su se pokazali lošima. Poslovanje s gubitkom dolazi do smanjenja zaposlenika i manjih mjesečnih plaćanja, te brodogradilište 1934. godine ima 354 radnika i 73 činovnika. Prakse brodogradilišta je bila zaposliti nove radne snage, te prilikom završavanja pojedinih narudžbi otpustiti novozaposleni višak.

„Udio jugoslovenske robe u prometu riječke luke se iz godine u godinu smanjivao, tako da je 1934. iznosio 6%, a 1935. godine 5,5%, što je bio i razlog da se obujam prometa sušačke luke 1934. skoro poravnao s prometom riječke luke. Luka Sušak bilježi promet od 575.742 tona, a promet riječke luke morem iznosio je 600.490 tona“⁴⁹

Početak Drugog svjetskog rata ponovno raste potreba za ratnim brodovima. Godine 1940. nastupaju stroga ograničenja slobodnog kretanja radnicima brodogradilišta, a mobilizacija Riječana već polako započinje.

„Raffineria di Olli Minerali Società Anonima“ – ROMSA, sa sjedištem premještenim iz Rima u Rijeku, zbog velikih dobitaka širi svoje zone na okolinu i zapošljava veći broj radnika. Godine 1924. u rafineriji je bilo zaposleno 800 radnika, a 1939. godine, dok je promet porastao sa 15.000 tona na 114.000 tone u istom periodu. Povećanje i ekonomski razvoj krije se u naglo naraslim potrebama talijanske vojske i pripreme za rat, no važna je i činjenica kako je 1929. godine, potražnja benzina naglo zauzela prvo mjesto u pogonskim gorivima zamahom automobilske industrije.

Osim Rafinerije broj zaposlenika tvornice Torpedo bilježi se u tisućama, a svoj vrhunac bilježi u lipnju 1943. godine, kada je tvornica imala 4.206 zaposlenika, među kojima je bilo i žena. Prisutnost žena u Tvornici Torpedo može se pripisati Drugom svjetskom ratu i velikoj mobilizaciji Riječana, no činjenica je da je u tvornici bio zaposlen velik broj radnika, točnije 10% ukupnog riječkog stanovništva.

Radnički standard radnika u međuratnom vremenskom periodu ROMSA-e, ali i za ostale niže slojeve Riječkog stanovništva, odnosno radnike, je izrazito nepovoljan. Niska mjesečna primanja i velike radne odgovornosti dovode do njihova nezadovoljstva.

⁴⁹ Milak E., *Rijeka u međuratnom razdoblju – prilog istraživanju*, Argumenti 1-2, Rijeka, 1983., str. 24

Prosječan radnik si nije mogao priuštiti mjesto za život, stoga ROMSA 1940. gradi radničko naselje u gradskom području „Gelsi“.



Slika 47 - Radničko naselje ROMSA

Tvornica s velikim brojem zaposlenika ROMSA, investira u izgradnju radničkog naselja koje zadovoljava ideje humanosti i želje za omogućavanjem stanovanja dostojnog svakomu čovjeku, prateći pritom dobro znanu praksu iz tadašnje bliže povijesti, izgrađujući naselje u blizini zaposlenja. Izgrađeno je 26 troetažnih kuća, klasičnih četverotrakta s podrumskom etažom namijenjenoj spremištima četiri stana, raspoređenih po dvije uporabne cjeline na svakoj nadzemnoj etaži.

„Kuće su okružene zelenim površinama i uklapaju se u ideje novog Zavoda o izgradnji polururalnih kuća s najviše četiri stana, od kojih svaki ima na raspolaganju svoj dio vrta.“⁵⁰

Sukladno tlocrtnoj slici dispozicije krovnih ploha, sasvim je jasno kako je u pitanju jedan tip kuća, čija se pozicija krova orijentira ovisno o lokaciji ulaza u centralno stubište. No, tip izgrađenih kuća svakako odaje bolji životni standard od dotadašnjeg omogućenog radnicima. Stanovi imaju dvije spavaće sobe, kuhinju, blagovaonicu, kupaonicu i pomoćne prostorije. No nisu svi stanovi isti, već su na, od ukupno 104 stana naselja ROMSA, izvedene razne permutacije, te postoje varijacije stanova sa hodnikom, bez hodnika, sa još jednom spavaćom sobom, itd.

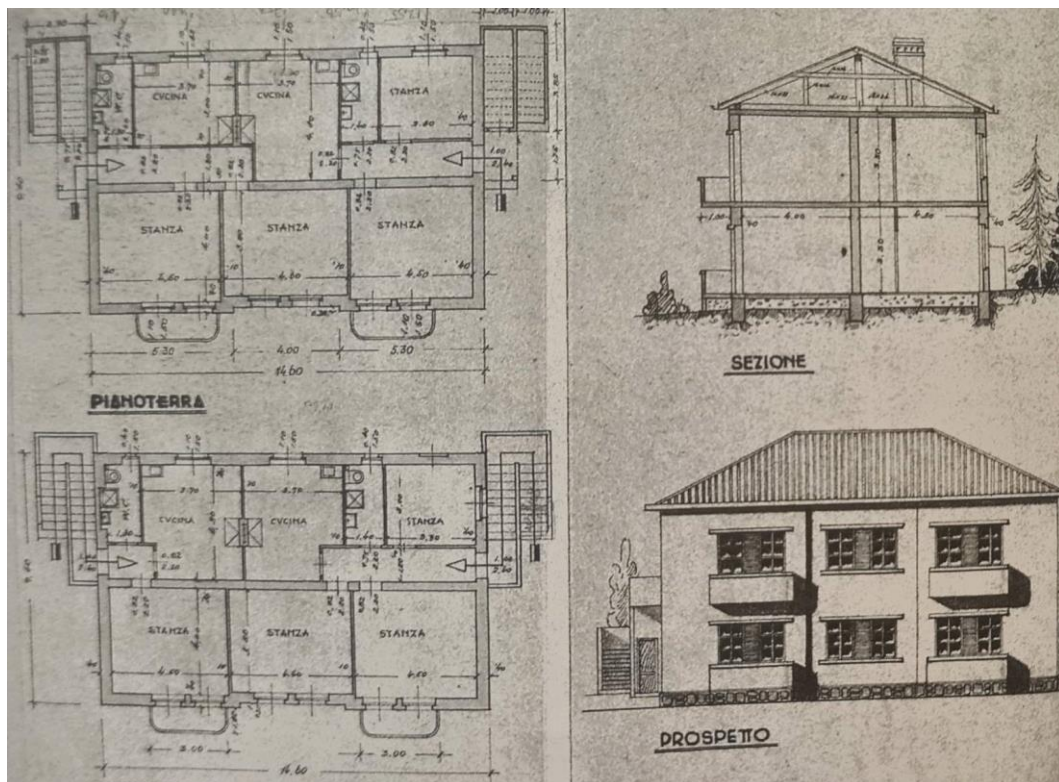
⁵⁰ Glavočić, D., Malvić, J.R., Škunca, S., *Riječka radnička naselja*, Pro Torpedo, 2017, Rijeka, str:55

Radnicima se daje pravo otkupa ili najma stambenog prostora u iznosu od 75 do 85 lira za dvosobne ili trosobne uporabne cjeline s pripadajućim vrtom.

Tvornice torpeda (Silurificio) i brodogradilište (Cantieri Navali del Quarnero) također ulažu u izgradnju stambenih naselja, no nailaze na mnogobrojne probleme uzrokovane Drugim svjetskim ratom. Tvornica torpeda je otkupila terene na području današnjeg Zameta (San Nicolo), započela izgradnju 1940. godine, a zbog ratnog stanja dobava materijala, ali i zabrane, utječu na dugotrajnost izgradnje, koja je ipak naposljetku dovršena. Idejno rješenje naselja isprojektirano je na način da naselje sadrži 25 kuća, te da je svaka kuća smještena na zasebnu parcelu od 600 kvadratnih metara, s 400 kvadratnih metara namijenjenih zelenim površinama.⁵¹

Na slici koja se nalazi u nastavku može se vidjeti kako su kuće tipske izgradnje, dvokatnice s trakastim temeljima, s po dvije uporabne cjeline raspoređene po etaži, identične kućama ROMSA-inog stambenog radničkog naselja izuzev balkonske površine. Ulaz u stanove nalazi se na bočnim pročeljima objekta, a za prilaz katnoj etaži izgrađene su i „U“ profilne stube. Stanovi su dobrog tlocrtnog rasporeda, koji se i danas primjenjuje, imajući dvije sobe, prostor kuhinje i blagovaonice, wc-a, hodnika, i spremišta i balkona. Stanovi na prizemnoj etaži, spremišta imaju ispod stubišta, dok stanovi na katnoj etaži imaju otvore prema potkrovlju.

⁵¹ Glavočić, D., Malvič, J.R., Škunca, S., *Riječka radnička naselja*, Pro Torpedo, 2017, Rijeka, str:55.



Slika 48 - Tipski stanovi naselja San Nicolo i Borgomarina

Isti tip i broj radničkih kuća gradi i Kvarnersko brodogradilište, na površini od 13.400 kvadratnih metara na području Borgomarine–Kantride. Konceptijski, San Nicolo i Borgomarina preuzimaju ROMSA-inu koncepciju pravilnih paralelno izgrađenih kuća u nizovima, između kojih se nalaze zelene površine.



Slika 49 – Radničko naselje Torpeda(Silurificio) na području Zameta

Usprkos ratnom tijeku Drugog svjetskog rata Autonomni zavod za pučke kuće Kvarnerske pokrajine, osim spomenutih radničkih naselja gradi i velike stambene blokovske komplekse smještene u ulicama Lj. Matešića 1357 i I. Rendića 5,8. „Izveštaj zavoda s kraja 1942. godine govori da je u razdoblju od 1924, do 1942 u Rijeci sagrađeno 856 pučkih stanova“.⁵²

Njemačka okupacija grada započinje 1943. godine, te savezničke oslobodilačke akcije razaraju brojnu proizvodnju, stambena naselja smještena u blizini tvorničkih pogona (Whiteheadovo radničko naselje), javnih zgrada, prometnih infrastruktura,... Datuma 14. rujna. 1943. godine započinje bombardiranje Rijeke od savezničke strane. Bombardiranja su strateška te su ciljevi bili: 8 bombardiranja luke i brodogradilišta, 5 bombardiranja rafinerije, 2 bombardiranja željezničkih instalacija, 2 bombardiranja željezničkih kolosijeka, 2 bombardiranja tvornice torpeda. Ukupno je bačeno 1.400 tona bombi s 570 savezničkih aviona.⁵³



Slika 50 - Posljedica savezničkog bombardiranja - Gat Karoline Riječke

Posljedice savezničkih bombardiranja u Drugom svjetskom ratu ostavljaju mnogobrojne građane grada Rijeke bez ičeg. Završetkom rata grad ima iznimno zahtjevan zadatak ispred sebe, a on je u kratkom vremenskom periodu osposobiti razrušene gradske komplekse i to po pitanju prioriteta važnosti po grad. Prvenstveno se započelo s rekonstrukcijom

⁵² Glavočić, D., Malvič, J.R., Škunca, S., *Riječka radnička naselja*, Pro Torpedo, 2017, Rijeka, str:58

⁵³ Giron, A., *Zapadna hrvatska u drugom svjetskom ratu*, Adamić, Rijeka, 2004.

prometnica, vodoopskrbe, kanalizacije i tvornica, s tim da se sve svodilo na ljudski rad koji se odvijao danonoćno.



Slika 51- Razorena Industrijska ulica – Hotel Emigranti tada vojna baza (Caserna Savoia)

2.1.3. Utjecaj industrije na razvoj radničkog životnog stambenog standarda od završetka Drugog svjetskog rata do danas

Mnogi stanovnici su nakon rata također napustili grad, no istovremeno je pristizalo novo stanovništvo, te zajedničkim snagama kroz radne akcije rade na obnovi razrušenog grada.

„Radnici Tvornice papira započeli su s radom već 7. svibnja, u Torpedu su otpočeli radovi na osposobljavanju tvornice za rad. Radnici riječke rafinerije već su polovicom 1945. počeli s proizvodnjom i preradom prvih tona sirove nafte. Započeli su radovi na osposobljavanju željezničke pruge prema Gorskom kotaru. Obnavljaju se i grade novi mostovi preko Rječine. Riječka luka postaje veliko gradilište. Za sigurnost plovidbe trebalo je očistiti od mina sušačku i riječku luku, zatim izvući više desetaka potopljenih brodova, obnoviti pristaništa i lučka postrojenja. Dobrovoljnim radom izgrađena je i cesta koja od središta Rijeke vodi prema Kantridi.“⁵⁴

Do siječnja 1946. godine, obnovljeno je oko 250 industrijskih, stambenih i javnih objekata i naročito luke. Tvornice torpeda, duhana i papira, nisu mogle odmah započeti s radom

⁵⁴ Nepoznat autor.: *Rijeka nakon 3. svibnja 1945.*, www.muzej-rijeka.hr/online-arhiva, preuzeto 28.05.2022

zbog nedostataka repromaterijala, no trgovački aspekt grada zauzima tadašnje prvo mjesto funkcionalnosti, te devastirana luka 1946. godine ima ukupni promet u iznosu od 622.000 tona. Promet u luci ne stagnira već 1955. godine dostiže iznos od 3.500.000 tona da bi se 1980. godine popeo na 20.400.000 tona prometa. „*Time je Rijeka naposljetku postala luka preko koje se odvijalo 50 posto jugoslavenskog lučkog prometa i čak 80 posto lučkog tranzita.*“⁵⁵ Usporedbe radi, luka u Rijeci danas broji oko 9.000.000 tona prometa.

Osim izvrsnog poslovanja luke, Riječka rafinerija pedesetih godina 20. stoljeća doseže razinu od 200.000 tona prerađene nafte, što je iznosilo 37% ukupne prerade nafte u Jugoslaviji.

Otvaraju se mnoge manje manufakture, ali i razne ustanove koje zapošljavaju stanovnike, primjerice „Čistoća“ koja je otvorena 1952. godine odlukom Narodnog odbora grada Rijeke, zaposlila 348 radnika, s namjenom održavanja čistoće, zelenila, kupališta i drugih gradskih površina.

Usprkos užurbanoj poslijeratnoj obnovi grada i industrije, životni stambeni standard radnika je iznimno težak. Obnova se uglavnom fokusirala na kritične profitne točke u gradu, a stambena naselja, odnosno stambeno pitanje radnika, pada u drugi plan. Kvarnersko brodogradilište „Cantieri Navalli del Quarnaro“ 1948. godine, u spomen oslobođenja grada Rijeke 3. svibnja 1945. godine, mijenja ime u „Poduzeće 3.MAJ“. Od tog dana pa sve do danas brodogradilište posluje po cijelom svijetu pod imenom i u spomen dana oslobođenja grada Rijeke. U razvoju brodogradilišta 3.MAJ sudjeluju ne samo brodogradilišne struke, već i strojarske, građevinarske, električarske, odnosno sklop tehničkih znanosti i ljudi koji danonoćno rade na ubrzo najjačoj Riječkoj tvornici.

Planiranje izgradnje stambenih naselja za radnike brodogradilišta krenulo je prije promjene naziva brodogradilišta, 1947. donošenjem Zakona o petogodišnjem planu razvitka narodne privrede Federativne Narodne Republike Jugoslavije od 1947.-1951. godine.⁵⁶

Inicijativom brodogradilišta započinje izgradnja radničkog naselja na području Zameta 1947. godine, no zbog prioritiziranja obnove industrijskih pogona i postrojenja, stavljena je u drugi plan. Radovi se odvijaju bez dostatne građevinske mehanizacije, te bilježe skroman opseg odrađenog posla. Prekretnica u promjeni i načinu podizanja radničkog naselja događa se 1948. godine kada Brodogradilište 3.MAJ i Tvornica motora Aleksandar Ranković naručuju izgradnju 54 zgrade.

⁵⁵ Badurina M.: *Rijeka u drugoj polovici 20. stoljeća od obnove preko ubrzanog razvoja do stagnacije*, Časopis studenata povijesti i drugih društveno-humanističkih znanosti, Vol. 6 No. 6, Rijeka, 2014

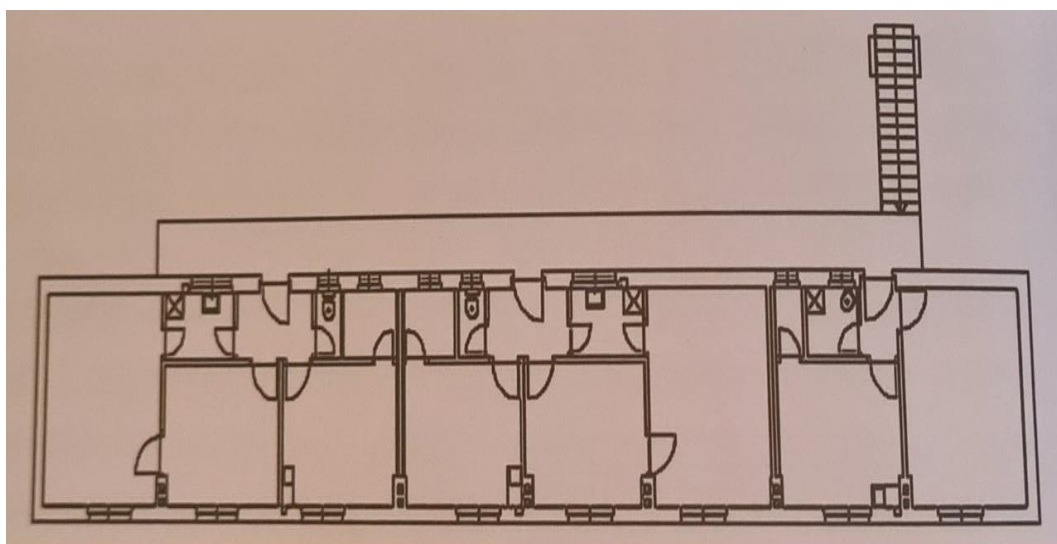
⁵⁶ Glavočić, D., Malvić, J.R., Škunca, S., *Riječka radnička naselja*, Pro Torpedo, 2017, Rijeka, str:71

Početak 1950. radničko naselje čini već 70 stambenih građevina s oko 370 stanova, čime je obuhvaćeno skoro $\frac{3}{4}$ stambenih građevina i stanova planiranih Regulatornom osnovom. Od 18 hektara obuhvaćenih izgradnjom, stambene građevine 3. MAJ-a, obuhvaćaju 10.5 ha, a tvornice A. Ranković preostalih 7.4 ha.⁵⁷

Naselje je dovršeno 1952. godine sa sveukupno 71 izgrađenom građevinom pružajući 425 uporabnih stambenih cjelina i samačkog hotela s restoranom.



Slika 52 - Radničko naselje na Zametu



Slika 53 – Tlocrtna dispozicija stanova unutar zgrade radničkog naselja na Zametu

„Osnovu tipologije urbanističkog rješenja čini višestambena zgrada galerijskog tipa, radne oznake Q11, dimenzija 33.85 x 5.8 m (s galerijom oko 7m), s djelomično ukopanim

⁵⁷ Glavočić, D., Malvić, J.R., Škunca, S., *Riječka radnička naselja*, Pro Torpedo, 2017, Rijeka, str: 79

podrumom i dvjema nadzemnim etažama, a s ukupno sedam stanova: četiri dvosobna (58.9 m²) i tri jednosobna stana (39.8 m²), od kojih je jedan smješten u podrumskoj etaži koju dijeli sa zajedničkom praonicom rublja i sl., te prostorijom sa spremištima, obje s vanjskim, zasebnim ulazom. Dimenzijama, prizmatičnošću i elementima oblikovanja, projekt višestambene građevine upućuje na natječajno riješnje kao polazište, ali ne i u tlocrtnim rješenjima i oblikovanju koje iz njih proistječe.⁵⁸

Tlocrtna dispozicija, sudeći po današnjem izgledu stambenih zgrada, je i usvojena, ali s manjim preinakama unutrašnjeg rasporeda prostorija. Stanovi su naspram prijašnjih radničkih stanova poput ROMSA-inih, lošije tlocrtna dispozicije, čiji se nedostaci primjećuju u horizontalnoj komunikaciji ulaza i kuhinje s blagovaonicom kroz kupaonicu ili spavaću sobu. Spremišta su projektno smještena pored prostorije wc-a, gdje je pristup omogućen prolaskom kroz spavaću sobu. Zgrade su isplanirane na ovakav način da što više očuvaju okoliš kojim su okružene, no i kako bi osigurali što veći broj stambenih zgrada na prostoru Zameta. Pregledavanjem tlocrta katne etaže, odaje se dojam zbijenosti stanova u kojima bi se smjestilo što više radničkih obitelji.

Zbog siromaštva i teških uvjeta rada u 3.MAJ-u, učestao je broj stradavanja i ozljeda prilikom rada, a naročito nekvalificirane radne snage. Uvjeti su posebno bili otežani javnom prometnicom koja povezuje Rijeku s Opatijom, a prolazila je unutar tvornice 3.MAJ, dijeleći je tako na gornji i donji dio, sve do 1949. godine kada izgradnjom prometnice, današnje Zvonimirove ulice, koja zaobilazi 3. MAJ i stapa ga u jednu funkcionalnu cjelinu.

godina	br. ozlj.	godina	br. ozlj.
1955.	641	1969.	735
1956.	615	1970.	774
1957.	788	1971.	885
1958.	997	1972.	958
1959.	982	1973.	1010
1960.	921	1974.	1136
1961.	1007	1975.	1017
1962.	975	1976.	1082
1963.	818	1977.	993
1964.	702	1978.	752
1965.	727	1979.	707
1966.	589	1980.	577
1967.	514	1981.	694

Slika 54 - Slika tabelarnog prikaza broja ozljeda radnika raspodjeljenog po godinama unutar tvornice 3.MAJ.

⁵⁸ Glavočić, D., Malvić, J.R., Škunca, S., *Riječka radnička naselja*, Pro Torpedo, 2017, Rijeka, str:74

Kako bi brodogradilište smanjilo broj i uzroke nastanka ozljeda, posebnu pažnju i investiciju daje u vremenskom razdoblju od 1958-1962. godine u sistem zaštite na radu, gdje se otprilike 90% razdiobe novca djelilo na namjenu sredstva za osobnu zaštitu zaposlenika, a 10% na tehničku i zdravstvenu zaštitu. Udio od 90% govori o potrebi sprječavanja i saniranja povreda koje su gotovo pa 25% nastale kao posljedica nedostatka iskustva ili nesigurnog načina rada. No sudeći prema prethodnoj slici broj ozljeda je uspješno smanjen uzimajući u obzir rast broja zaposlenika u promatranom razdoblju, vidljivom na sljedećoj slici.

PREGLED UKUPNE DJELATNOSTI «3. MAJA» ZA RAZDOBLJE OD 1946. DO 1980. GOD.

Razdoblje od-do	Prosječan broj zaposlenih	ES izrade u milijunima	Obradeno crne metalurgije u tisućama tona	Potrošnja električne energije u milijunima kwh	Potrošnja kisika u tonama	Isporučeno	
						brodova u DWT	motora u KW
1946-1950	3.168	24,0	25,6	20,8	...	22121	-
1951-1955.	3.200	...	51,7	34,5	1566	60831	-
1956-1960.	3.966	25,1	130,9	54,5	2701	355744	-
1961-1965.	4.621	25,4	148,9	80,2	4292	509343	79850
1966-1970.	4.496	22,4	194,2	112,9	12220	793896	270210
1971-1975.	5.082	23,5	273,3	129,2	13734	1207595	441235
1976-1980.	5.589	26,5	185,9	134,2	15300	834990	445525

Slika 55 – Tabelarni prikaz broja zaposlenih u brodogradilištu 3.MAJ u periodu od 1946. do 1980. godine

Broj zaposlenih u 3.MAJ-u raste iz godine u godinu, a svoj vrhunac po pitanju broja zaposlenih bilježi krajem 80.-ih godina, točnije 1987. godine sa 7.061 zaposlenih. U isto vrijeme ostala brodogradilišta na području Jadrana stagniraju, posluju s gubitcima, blokiranim računima, odgodama u plaćama i isporukama brodova. 3.MAJ je u odnosu na susjednu rafineriju i Tvornicu Aleksandar Ranković, ali i ostale tvornice nesukladnih struka, imao najviše mjesečne plaće namijenjene radnicima.⁵⁹

Brodogradilište nastavlja s rješavanjem pitanja stambenog problema svojih zaposlenika te godinama ulaže u razvijanje stambenih naselja i kompleksa u kojima bi radnici mogli sretno i zdravo živjeti. Ulaganje započinje privremenim brodogradilišnim nastambama na području naselja Malonji 1966. godine, u kojima izgrađuje privremene smještaje – barake, točnije njih 9 izgrađenih od drvenih nosivih konstrukcija. Ove građevine ne rješavaju problem stambene potražnje, te brodogradilište radi na novim rješenjima.

Brodogradilište 3.MAJ, na Kastvu, točnije u mjestu Čikovići 1969. godine radi na izgradnji stambenog naselja u Čikovićima, gradeći objekte do faze „roh bau“, te svojim radnicima nude mogućnost otplate u roku od 25 godina uz uvjet da će unutar 9 mjeseci od

⁵⁹ Bujan, J., 3. Maj – Složena organizacija udruženog rada brodograđevne industrije, SOUR brodograđevne industrije 3. maj, Rijeka, 1985

preuzimanja objekta, urediti unutrašnjost. Stanovi su već viđene tlocrtne dispozicije slično primjerice naselju ROMSA-e, s vrtovima ispred i iza objekta, sa po dva stana na svakoj nadzemnoj etaži.

Brodogradilište 3.MAJ je također dodijelilo 342 kredita za dovršenja stambenih cjelina u naselju svojim zaposlenicima.



Slika 56 - Naselje Čikovići 1972. godine

Završetkom izgradnje stambenog naselja na Čikovićima, 3. MAJ sufinancira izgradnju stambenog naselja na Malonjima, zapadno od već izgrađenih baraka na istoj lokaciji. „Planirana je izgradnja 752 nova stana, od kojih 432 u stambenim nizovima smještenim sjeverno i južno od novoplanirane, današnje ulice Braće Bačića, potom 128 stanova u dva stambena tornja uz Ulicu I. Čikovića Belog. te 192 stana u šest stambenih višekatnica, od kojih su četiri locirane na površini naselja od oko 300 stanovnika/hektaru...“⁶⁰ Izgradnja je dovršena 1983. godine, prilikom koje su uništene prethodno izgrađene barake odnosno radničke nastambe 3.MAJ-a.

Demografski rast poslije Drugog svjetskog rata bio je i više nego brz, a i dobra poslovanja lokalne industrije dovode do naseljavanja stanovništva na područje grada, te broj

⁶⁰ Glavočić, D., Malvič, J.R., Škunca, S., *Riječka radnička naselja*, Pro Torpedo, 2017, Rijeka, str:88

stanovnika Općine Rijeka već 1969. godine iznosi 160.000, a sam grad 131.000 stanovnika.

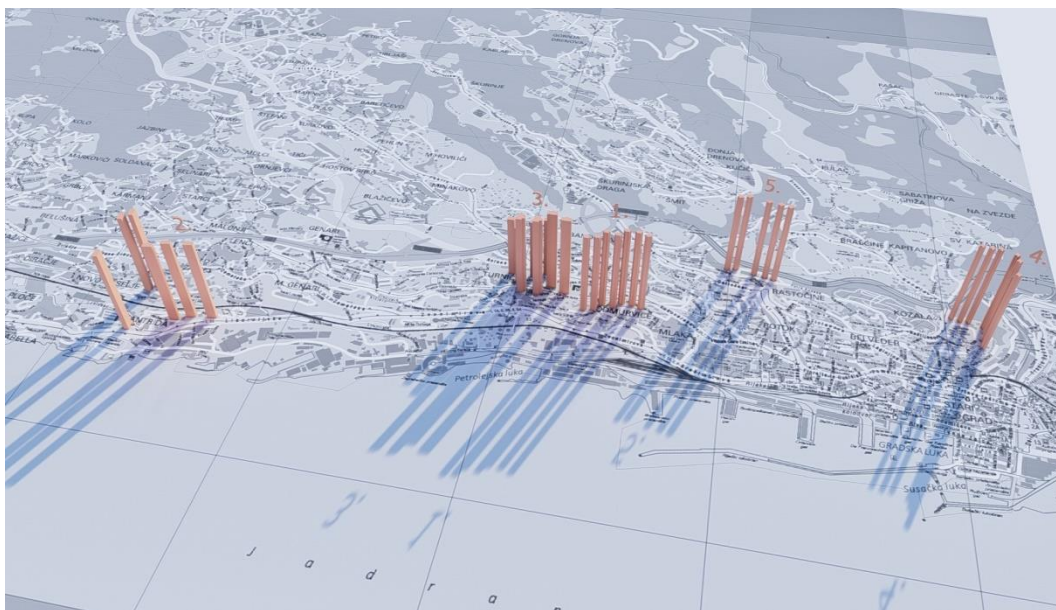
*„Tijekom šezdesetih godina problem stambenog zbrinjavanja zaposlenih u gospodarstvu Općine Rijeka toliko je narastao da 1969. Općinsko sindikalno vijeće pokreće akciju izgradnje 1.500 stanova solidarnosti“.*⁶¹

Zahtjev za dodjelu stana predalo je 9.500 radnika većinom iz industrijske grane poslovanja, stoga je izrađen petogodišnji plan o dodjeli 300 stanova godišnje, najpotrebitijim podnositeljima zahtjeva. Stanogradnja uistinu započinje, popunjavajući prazne čestice na području grada, ali stanovi su većinom izgrađeni na tadašnjem rubu grada. Stanovi su izgrađeni na području Vukovarske ulice (namijenjen radnicima tvornice Aleksandar Ranković), naselje Malonji, zapadni Zamet itd. Izgrađeno je blizu 1000 stanova.

Radnička naselja odlikuje velika potreba za građevinskim površinama na kojima se mogu smjestiti uglavnom zgrade – najčešće četverotrakti, što predstavlja zapravo jako mali broj stambene ponude na velikoj građevinskoj čestici, primjerice radničkog naselja Borgomarina izgrađenog 1943. godine koje je smješteno na površini od 13.400 m², a namijenjeno tek stotinu obitelji. Stoga se počinje primjenjivati izgradnja nebodera, odnosno stambenih tornjeva koji pružaju veliku kapacitetnu sposobnost iziskujući pritom malene građevinske površine.⁶² Na slici u nastavku nalazi se 3D dijagramski prikaz lokacija stambenih tornjeva na području grada Rijeke označenih brojevima: 1. Neboderi „Podmurvice“, 2. Neboderi „Kantrida“, 3. Neboderi „Turnić“, 4. Neboderi „Kozala“, 5. Neboderi „Rastočine“.

⁶¹ Glavočić, D., Malvič, J.R., Škunca, S., *Riječka radnička naselja*, Pro Torpedo, 2017, Rijeka, str:85

⁶² Žic I.,: *Rijeka je 1969 bila magnet za turiste*, Žmigavac, Broj 65, Rijeka, 2014.



Slika 57 – 3D dijagramski prikaz lokacija stambenih tornjeva na promatranom području

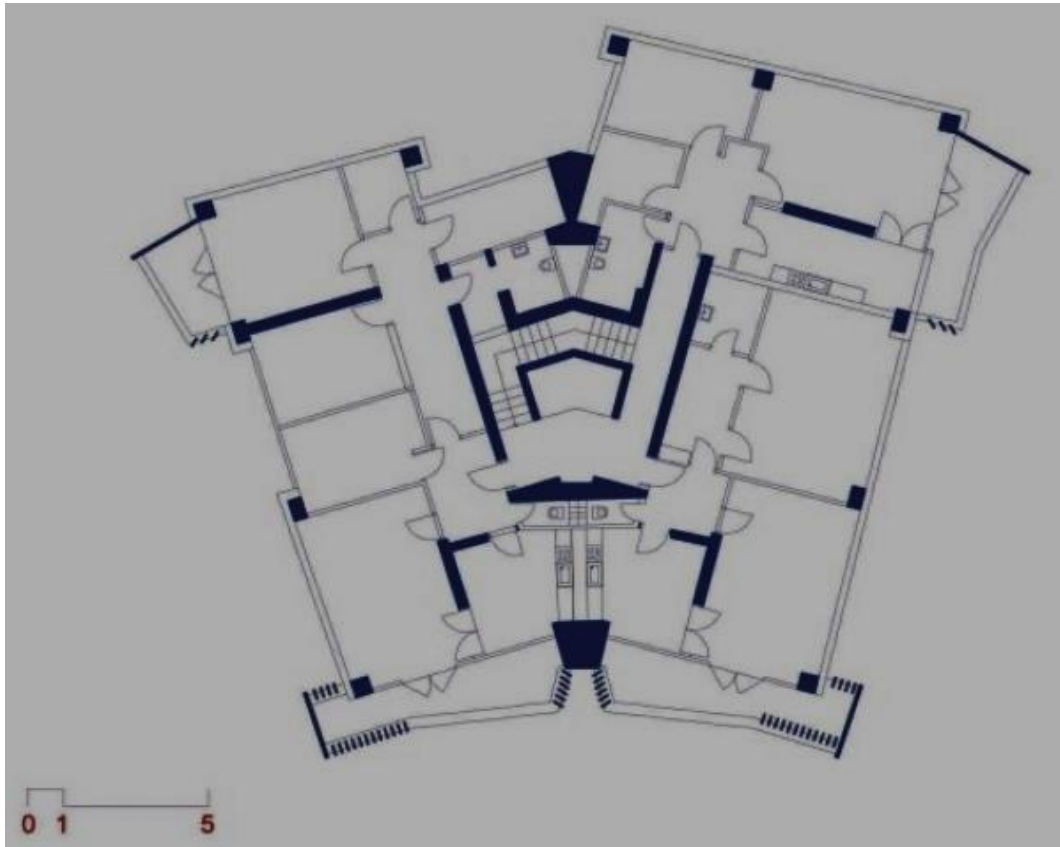
Po uzoru na Riječki (1939. godine izgrađen) i Sušački (1947. godine izgrađen) neboder, raspisuju se razni natječaji za izgradnju stambenih tornjeva na promatranom području koji bi riješili spomenuti problem, odnosno na što manjoj građevnoj površini omogućili što veći broj stanova. Lokacije nebodera su u početku zadržavale praksu radničkih naselja, odnosno omogućavanje stanovanja u blizini poslovnog mjesta, stoga su prvi neboderi upravo izgrađeni na zapadu promatranog područja u blizini industrijskih pogona brodogradilišta, rafinerije i tvornice torpeda. Izgradnjom nebodera, građevinskim poduzećima omogućena je izvrsna prilika za zaradom, stoga ona uglavnom i investiraju u projektiranje i izgradnju, a pomaže im i izmjena urbanističkih planova. G.P. Vladimir Gortan iz Zagreba investira 1965. godine u izgradnju sedam nebodera na prostoru Podmurvica, točnije u ulici Vitomira Paje Širola i Rikarda Benčića.

„Svaki objekt sastoji se od 105 do 110 stanova. Trokutasta tlocrtna forma sa skošenim bočnim stranicama osigurala je orijentaciju stanova prema južnoj, istočnoj i zapadnoj strani otvarajući najzanimljivije vizure riječkog zaljeva svim stanarima. Komunikacijska jezgra sa stubištem i dizalima postavljena je u sredini nebodera. Karakteristična etaža sadrži tri stana. Arhitekt je postavljao veće i manje lođe, ukupno ih je četiri na svakom katu, a svaki stan ima najmanje jednu.“⁶³

Izvođači iz Zagreba nisu prilikom projektiranja i izgradnje nebodera na Podmurvicama, uzeli u obzir i rast prometa u narednim godinama, s obzirom da je 1965. godine bio puno

⁶³ Stipeč Brlić, G., *Neboderi – Grad među oblacima*, Zbornik radova, Građevinski fakultet Sveučilišta u Rijeci, XX, br. 1, 207-226, Rijeka, 2017

manji broj vozila na cestama, tadašnji projektanti su zadovoljili potrebe prometa u mirovanju unutar jako kratkog povratnog perioda. Samim time zadovoljena je i tadašnja razina uslužnosti jednosmjerne ulice, Vitomira Paje Širola, na kojoj su smještena 4 nebodera, parking O.Š. Gelsi, pristup ostalom lokalnom stanovništvu, trgovini itd.



Slika 58 - Tlocrtna dispozicija nebodera na području Podmurvica

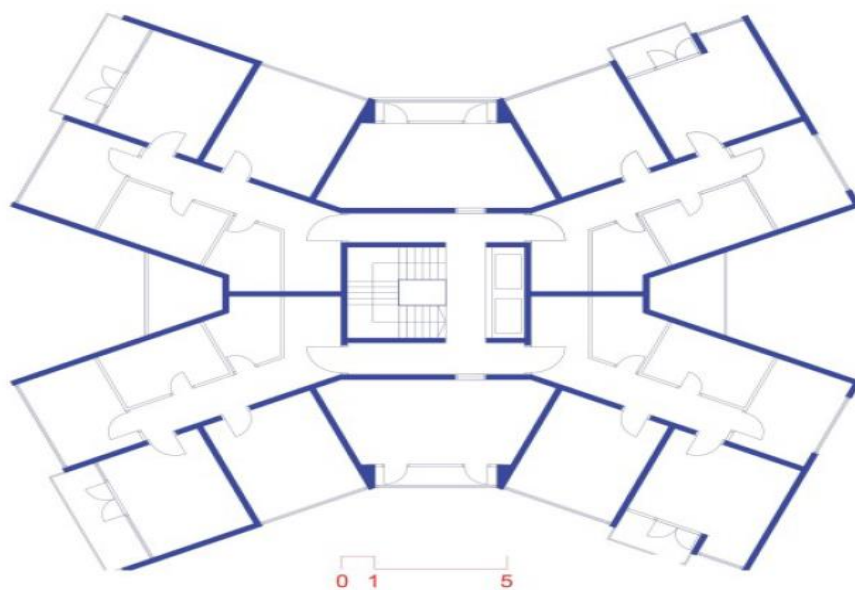
G.P. Primorja, Rijeka 1966. godine , započinje projekt izgradnje šest stambenih nebodera na Kantridi. Ovi neboderi su smješteni uz trasu Jadranske magistrale, no povišene kote poda prizemlja s obzirom na niveletu prometnice. Projektiranje i izvođenje odrađuju G.P. Primorje, no pazi se na popratne sadržaje, poput prometa u mirovanju za razliku od neboderskog stambenog naselja na Podmurvicama. Na Kantridi razina uslužnosti pristupne prometnice i parkinga zadovoljava i današnje potrebe, kada je uobičajeno da jedna obitelj posjeduje dva automobila. Na promet nije utjecala niti izgradnja Prenočišta Kantrida, hotela brodogradilišta 3.MAJ 1988. godine.



Slika 59 - Neboderi na Kantridi, isprepleteni s nekadašnjim radničkim naseljem Borgomarina

Tlocrtna dispozicija stanova izgrađena je drugačije od nebodera na Podmurvicama, te je vertikalna komunikacija stubišta i dizala smještena uz pročelje te ima svijetle otvore. Etaže su veće, svaka sadrži pet stambeno uporabnih cjelina, te svaka od njih sadrži lođe koje omogućavaju pogled prema moru, Učki ili gradu.

GP Primorje, Rijeka, također investira 1969. godine u izgradnju kompleksa nebodera na Kozali, iznad kanjona Rječine. Izgrađeno je sedam objekata, orijentiranih prema sjeveru i jugu, netipičnog tlocrta koji podsjeća na slovo X.



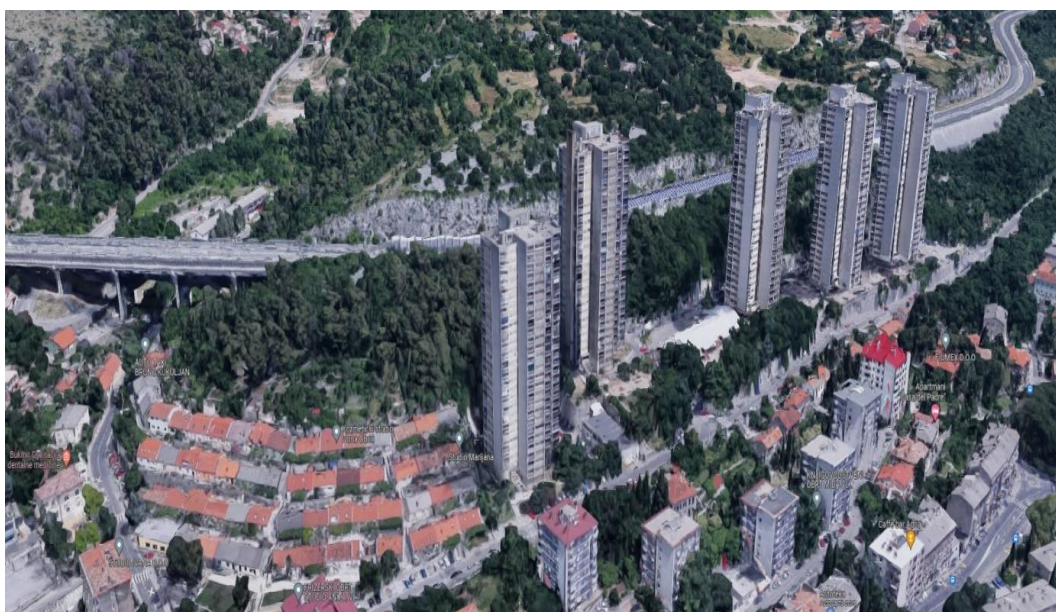
Slika 60 - Tlocrtna dispozicija nebodera na području Kozale

U blizini nebodera nalazi se mnoštvo javnih zgrada koje su utjecale na životni standard njihovih stanovnika poput osnovne škole, trgovine, sportskih objekata, vrtića itd. Zapravo sve neboderske zgrade u Rijeci odlikuje takav čimbenik blizine važnih sadržaja.

GP. V. Gortan također gradi 96 metara visoke nebodere na području Turnića, čak i danas najviše stambene zgrade na području cijele Hrvatske, a u vremenu gradnje na području čitave Jugoslavije.

No nisu sve izgradnje nebodera protekle bez bitnijih kontroverzi. Najkontroverzniji projekt izgradnje nebodera je zasigurno na području Rastočina, takozvani „Eševi“, smješteni na izniveliranom platou, a okruženi naseljem obiteljskih kuća.

„Da bi se neboderi izgradili, bilo je potrebno srušiti gornje kapele-postaje i raspela križnog puta na Kalvariji (vrijednog povijesnog spomenika) te je struka negativno reagirala, a razgranati tlocrt je bio novost u takvoj gradnji te se stabilnost armirano betonske konstrukcije dodatno provjeravala tražeći više mišljenja.“⁶⁴



Slika 61 - Prikaz radničkog naselja "Centocelle" i stambenih nebodera „Eševa“ na Rastočinama

Izvedeno je ukupno pet nebodera pored naselja Centocelle, što daje zorni prikaz razlike u gradnji objekata namijenjenih stanovanju unutar vremenskog perioda od 60-ak godina. Polukružno naselje Centocelle i naselje od pet neboderskih tornjeva nastaju iz potrebe za stanovanjem, no postoje razlike u pružanju standarda života. Prva i osnovna razlika je broj

⁶⁴ Stipeč Brlić, G., *Nboderi – Grad među oblacima*, Zbornik radova, Građevinski fakultet Sveučilišta u Rijeci, XX, br. 1, 207-226, Rijeka, 2017, str: 209

stanova osiguranih na otprilike podjednakim građevinskim terenima. Izgrađeno je 57 prizemnih kuća, gdje je svaka dvotraktna, odnosno ima dvije uporabne cjeline, što iznosi ukupno 114 stanova. Neboderi ukupno imaju 700 uporabnih cjelina, odnosno 140 stanova po neboderu, iako je po izvornom planu trebalo biti više uporabnih cjelina gradnjom dodatna dva nebodera koja su iziskivala rušenje starog polukružnog naselja. Neboderi imaju problematično uređenje okoliša jer jednosmjerna ulica čija razina uslužnosti u vršnom satu ne odudara mnogo od nekih omanjih sabirnih prometnica na području grada, mora osiguravati dva parkirna mjesta po uporabnoj cjelini što nije slučaj, stoga je promet u mirovanju problematičan. Neboderi na Rastočinama su izgrađeni osiguravajući tek jedno motorno vozilo na 11 stanova, odnosno 64 motorna vozila na 700 stanova.

Današnji životni standard ukazuje kako po jednoj uporabnoj cjelini treba osigurati dva parkirna mjesta, stoga ne čudi činjenica kako su automobili naročito na tom području parkirani na prometnim kolnicima, nogostupima, bankinama itd. S druge strane Centocelle, nema uopće prostora parkinga, no kako je već u ovom radu opisano, svaki od stanova posjeduje i omanju zelenu površinu, koje neboder jednostavno ne može pružiti. Tlocrtna dispozicija neboderskih stanova je i više nego podigla ljestvicu životnog standarda radnika. „U karakterističnoj etaži projektirano je šest stanova, od toga tri trosobna, dva dvosobna i jedan jednosobni stan. Svi stanovi, osim stanova u prizemlju i po jednog stana na katovima, imaju lođu. Krovne etaže imaju dovod vode i mali tuš.“⁶⁵



Slika 62 - Tlocrtna dispozicija stanova u neboderima na Rastočinama

⁶⁵ Stipeč Brlić, G., *Neboderi – Grad među oblacima*, Zbornik radova, Građevinski fakultet Sveučilišta u Rijeci, XX, br. 1, 207-226, Rijeka, 2017, str: 216

Izgradnja nebodera je riješila veliki problem stambenog pitanja za mnoge stanovnike ovoga grada, no isto tako, izgradnja nebodera se pokazala kao izvrsna prilika za zaradu. Neboderi u tadašnjem vremenu od 60-80-ih godina 20. stoljeća građeni su od strane investitora koji su svi bili građevinska poduzeća, koja ne samo da su investirala, već i projektirala, te na koncu i vodila izgradnju imajući tako ogroman manevarski prostor. Problem prometa u mirovanju, postoji ne samo na području Rastočina nego i Podmurvica, gdje stanovnicima nebodera nije rijetkost tražiti parkirno mjesto i duže od 45 minuta. Problem automobila parkiranih na javno prometnim površinama uzrokuje i otežano djelovanje i mogućnost pristupa interventnim vozilima poput vatrogasnog kamiona čiji radijus zakrivljenosti od 12 metara često puta prelazi više od omogućenog uslijed nepropisnog parkiranja. Tvornice i veće tvrtke su od građevinskih poduzeća otkupljivale stanove u neboderima, koje su potom preprodavale, po većoj cijeni radnicima, obvezujući pritom radnika na sljedećih 20-30 godina za ostanak na radnom mjestu, ali i zaradu. (Primjer Ine i nebodera na Podmurvicama, 3.MAJ na Kantridi,...).

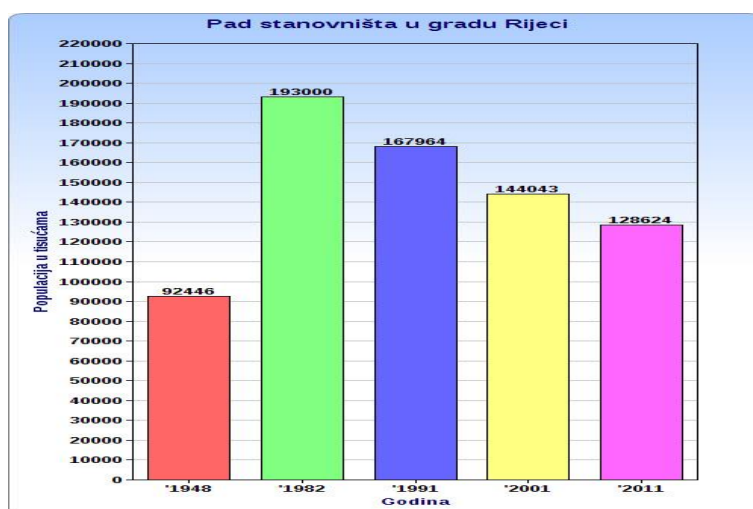


Slika 63 - Ul. Vitomira Paje Širola

Situacija se polako mijenja krajem 20. stoljeća, industrija slabi, a grad poprima današnje osobine. 3.MAJ postepeno slabi, i po pitanju proizvodnje, broju zaposlenih, uvjeta rada. Početkom 2000. godine u 3. MAJ-u, radi 2.673 zaposlenika i otprilike 1.400 kooperanata. U ožujku 2022. godine broj zaposlenika 3.MAJ-a je daleko ispod razine radnika netom poslije Drugog svjetskog rata kada ih je bilo nešto više od 3000. Danas ih je zaposleno 800.⁶⁶ Domaći brodograditeljski radnici ponajviše rade u talijanskom Trstu ili Monfalconeu, ili čak Irskoj, Njemačkoj.

⁶⁶ Antešić, O., *Teško vrijeme za „3. maj“: Ljeto dočekuju bez ugovorenih poslova, osamnaest radnika već je dobilo otkaz*, Novi List, Rijeka, 01.ožujak 2022.

No činjenica jest kako Rijeka, prateći trendove hrvatskih gradova, prolazi proces deindustrijalizacije, okrećući svoj gradski identitet ka, primjerice, farmaceutskoj industriji ili ugostiteljstvu. Trenutno se grad nalazi na prekretnici ili „klackalici“, ne znajući treba li se u potpunosti „pročistiti“ od sada već napuštenih industrijskih pogona i usmjeriti se na granu turizma ili započeti proces reindustrijalizacije. U posljednjih 20 godina, Rijeku je s obiteljima napustilo više od 20.000 ljudi, a izgubljeno je više od 30.000 radnih mjesta⁶⁷ (slika 64). Zatvaranje radnih mjesta prati i pad stanovništva grada i okolice.



Slika 64 - Kronološki pad broja stanovnika grada Rijeke i okolice

U tome 3.MAJ nije iznimka, kao ni GP Primorje koje je 90-ih godina 20. stoljeća imao više od 9.000 zaposlenika, a i Tvornica Torpedo se zatvara.

Za kraj ove podcjeline priložen je djelomičan popis tvrtki i tvornica koji je u 20 godina „nestao“ s područja grada Rijeke i okolice:

1. Autopromet
2. Autoremont – Matulji
3. Brodogradilište "Kantrida"
4. Brodokomerc
5. Brodomaterijal
6. Brodoprema
7. Color – Rijeka
8. DOMUS – Rijeka
9. Drvo Rijeka
10. Elektrolux
11. Elektromehanika
12. Finomehanika
13. GP Jadran
14. GP Kvarner
15. GP Primorje
16. Graditelj – Matulji
17. Gradšped
18. Ikarplast – Crikvenica
19. Industroopreme
20. Instalater
21. Istravino
22. Izomont
23. Izvor - krojačka zadruga – Bakar
24. Jadrancolor
25. Jugokarbon – Bakar
26. Jugolinija (Croatialine)
27. Koksara – Bakar
28. Kompas - turistička agencija
29. Konstruktor
30. KVEX - Kvarner expres
31. Lero
32. Matal – Rijeka
33. Mehanika – Kraljevica
34. Mehanotehna
35. Mesokombinat Rijeka
36. Metal – Opatija
37. Metalo Grafički Kombinat – MGK
38. Metan – Bakar
- 39.

⁶⁷ Nadilo, B., Regan, K., *Kako spasiti i sačuvati bogato nasljeđe?*, Građevinar 9/2015, Rijeka, 2015.

Monter 40. Riječina - građ.poduzeće 41. Riječka Banka 42. Riječka tiskara 43. Riječka tvornica konopa 44. Riječko Ugostiteljstvo i Turizam – RUT 45. Rijeka kolor 46. Rijekatekstil 47. Rikard Benčić 48. Seting – Delnice 49. Sladis 50. Slavica 51. Stalkoplastika 52. Stolar – Trinajstići 53. Stolarija – Bakar 54. Svijetlost 55. TIBO 56. Tipograf 57. Tiskara Rijeka 58. Torpedo 59. Trgovačko – Opatija 60. Tvornica papira 61. Viševica – Bribir 62. Vulkan 63. Zanat -servis – Opatija 64. Zanatlija – Kastav⁶⁸

2.2.Utjecaj vojne prisutnosti i edukacijskog sustava na razvoj radničkog životnog stambenog standarda

Grad Rijeka nije samo industrijski grad, trgovačka luka, već i vojno središte koje se mijenjalo proporcionalno statusu grada i gradskoj upravi.

Počevši s kasnijom polovicom 19. stoljeća, stanovnici grada Rijeke koji su pripadali u radnički – ekonomski najniži sloj društva, nisu imali izbora pri zaposlenju na pretek. Izbor se svodio na rad u tvorničkim postrojenjima, gdje su uvjeti bili dostatni čestih radničkih štrajkova ili prijave u vojne redove pješćkih postrojbi.

Vojnici su također radnici, samo njihov posao je obraniti državu i društvo od potencijalnih ratnih djelovanja.

U razvoju vojske i vojnih tehnologija u Rijeci, osim vojnika i vojnih instruktora, doprinosile su i tvornice izgrađene na području Mlake, pa tako je tvornica Torpedo proizvodila torpeda te prema dostupnim izvorima od 1866. godine pa do kolovoza 1943. godine, proizvela 20323 torpeda, 1053 lansirne cijevi i 1368 visokotlačnih kompresora.⁶⁹

Brodogradilište Danubius se u međuostalom bavilo izradom ratnih flota te su imali narudžbe iz zemalja poput Velike Britanije i Njemačke.

Projekti ratnih brodova i brodarica brodogradilišta Danubius rađeni su najvećim tehničkim dostignućem tog vremena, te su se smatrali najmodernijim i borbeno najopremljenijim brodovima početkom 20. stoljeća, od koji su poneki rađeni i bez presedana. Projekti su se sastojali od nacрта razarača, torpiljarki, podmornica, fregata (ratni brod srednje veličine), korveta (ratni brod male veličine).⁷⁰ Proizvodnja ratnih brodova uvelike je dobila na

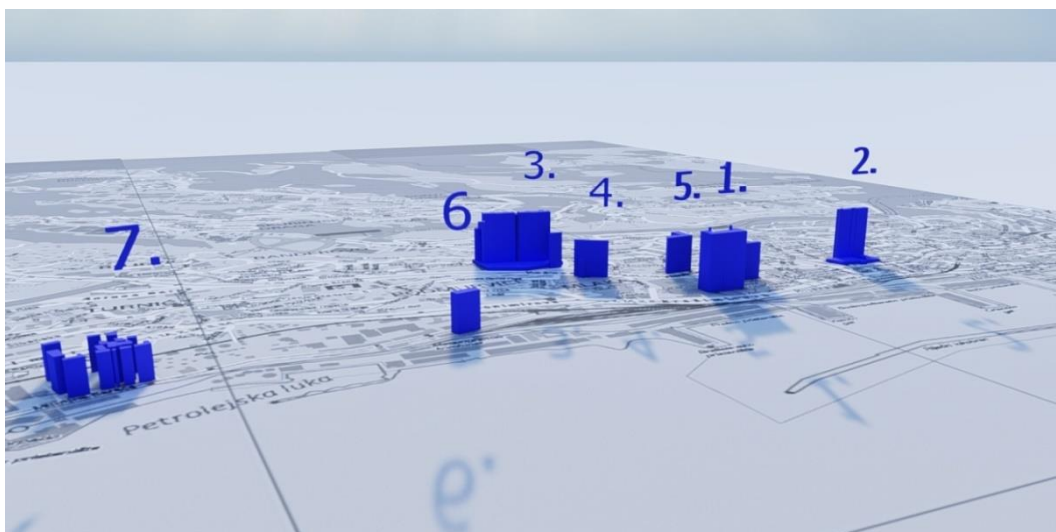
⁶⁸ Nadilo, B., Regan, K., *Kako spasiti i sačuvati bogato nasljeđe?*, Građevinar 9/2015, Rijeka, 2015.

⁶⁹ Ukić, Š., *Povijest hrvatske industrije, Kemija u industriji* : Časopis kemičara i kemijskih inženjera Hrvatske , Vol. 69 No. 7-8, Zagreb, 2020., str. 434.–435.

⁷⁰ Bujan, J., 3. Maj – *Složena organizacija udruženog rada brodograđevne industrije*, SOUR brodograđevne industrije 3. maj, Rijeka, 1985. str:61.

važnosti i isplativosti uzimajući u obzir postojanje tvornice torpeda u neposrednoj blizini i pomorske akademije za obuku mornaričkog pješaštva, časnika i admirala bojnih flota.

Projektom za regulaciju i proširenje grada Rijeke iz 1904. godine isplanirana je nova vojna zona na području Plase, tj. na današnjem području Podmurvica, no projekt je vjerojatno rezultat nekoliko prethodnih prijedloga. Iako o spomenutoj hipotezi ne postoje pisani dokazi, postojeće zgrade koje se nalaze na definiranom području svjedoče upravo takvoj tezi. Na sljedećoj slici prikazane su lokacije koje čine pretpostavljenu vojnu zonu s pratećim sadržajima označene brojevima: 1. Vojno pomorska akademija, 2. Vojarna baruna Jelačića – Caserma Comunale Fiume, 3. Nova vojarna baruna Jelačića - Caserma Diaz, 4. Oficirski smještaji, 5. Vojarna financijske policije, 6. Caserma Savoia, 7. caserma Duca delle Puglie.



Slika 65 – 3D dijagramski prikaz vojnih objekata na promatranom području koji pripadaju plavoj zoni

Vojno-pomorska akademija postojala je sve do početka Prvog svjetskog rata, te su ju pohađali muškarci nakon primitka položene mature od četiri godine studiranja gimnazije. Akademija je trajala četiri godine i imala je 31 kolegij, a pritom je nastavni program bio podijeljen na dvije godine teorijskog učenja općeg znanja i dvije godine specijalizma u teorijskom obrazovanju. Zimski semestri odrađivali su se na kopnu, a ljetni na brodu. Studiranje nije bilo besplatno, ali je postojao određeni broj mjesta koja su sufinancirana u polovici iznosa školarine.⁷¹ Prostori akademije ispunjavali su sve potrebe polaznika

⁷¹ Sveučilište u Rijeci Pomorski fakultet, *Strategija pomorskog fakulteta u Rijeci od 2011. do 2016.godine*, Rijeka, 2011, www.pfri.uniri.hr preuzeto 20.05.2022.

sadržavajući tako, prostore učionica, vježbališta, spavaonice, rekreativnog prostora i morske luke namijenjene praksi kadeta.

Standard radnika i polaznika akademije je bio visok, ne odstupajući od današnjih vojnih smještaja. Zahvaljujući kvalitetnom obrazovnom programu Akademija se smatra prvim visokoškolskim institutom na području današnje Hrvatske.

„Polustoljetni vijek Akademije znatno je utjecao i na razvoj grada, broj se njegovih stanovnika utrostručio, a razvio se društveni i kulturni život. Profesori Akademije javnim su popularnim predavanjima širili spoznaje o svjetskim dostignućima te bili među prvim osnivačima i aktivnim članovima Kluba prirodnih znanosti (Club di scienze naturali)“⁷²

Na utjecaj razvitka grada i društva pridonijeli su i drugi čimbenici, no djelovanje Akademije je jedan od izrazito bitnih katalizatora modernog društva. Akademija je djelovala isključivo u vojne svrhe sve do početka Prvog svjetskog rata, kada se većina polaznika nižeg vojnog čina, uputila u rat. U međuvremenu na sjeveru vojne zone premještena je s Brajde Vojarna baruna Jelačića s tri bataljuna vojnika.

Početak 20. stoljeća ekonomsko stanje stanovnika nižih slojeva grada Rijeke bilo je izrazito teško. Razvojem Danubiusa cijene postojećih stanova su eksponencijalno narasle te ih prosječan radnik nije mogao priuštiti, stoga raste i potreba za izgradnjom naselja za siromašniji sloj - radnički sloj. Preseljenjem bataljuna na područje Plase, današnjih Podmurvica, cjenovno pristupačnih stanova gotovo nije bilo. Vojska i financijske službe koje se rastu početkom 1910. godine također iziskuju prostore stanovanja, a grad je sukladno zakonu bio dužan osigurati smještaj vojnicima.

⁷² Jecić S.: *Mornarička akademija u Rijeci*, <https://tehnika.lzmk.hr/>, preuzeto 20.05.2022.



Slika 66 - Oficiri na vježbalištu tijekom vježbi ispred stožerne zgrade, orijentirani prema zgradama Vojarne

Reklamiraju se novogradnje na području Centocelle za koje se navodi kao primarni cilj uspostava obiteljskog doma. Publikacija „Fiumei epito reszvenytersasagot“ prikazuje plan o izgradnji naselja Centocelle za smještaj radničkog sloja i vojnika, te prilaže nacрте i izvedbene planove tipiziranih objekata sa cijenama stanova koje su se kretale od 8.000 do 20.000 Ugarskih kruna, te mogućnosti otkupa dvosobnih i trosobnih stambenih samostojećih kuća cijene od 20.000 do 46.000 kruna.⁷³

„Za nekretninu se plaća 10% od ukupne svote u vrijeme sklapanja sporazuma, a preostala svota može se otplatiti obročno u 30 godina redovitom stanarinom, ali da rata ne bude veća od stanarine, ili se, ovisno o materijalnom položaju stranaka, može otplatiti i u kraćem roku, što je predmetom sporazuma.“⁷⁴

Knjiga Riječka radnička naselja, navodi kako je grupa građana pokrenula osnivanje riječkog dioničkog društva („Fiumei epito reszvenytersasagot“) koje je imalo cilj sagraditi stambeno naselje u predjelu daleko od dima i vlage, odnosno industrijskih pogona, da bi budući stanari mogli uživati u zdravom zraku, okruženi vrtovima i mirom, te zbog toga odabiru poziciju današnjeg naselje Centocelle.

Uz taj razlog, vjerojatno u obzir treba uzeti i vojni utjecaj kod odabira lokacije te utjecaj politike i lokalne samouprave.

Vojska ondašnjeg vremena, u prekretnici modernog života, je od izrazite važnosti jedne države, no ipak su industrijski pogoni bili većeg prioriteta jer su oni garantirali bolji standard većem broju građana Rijeke.

⁷³ Glavočić, D., Malvič, J.R., Škunca, S., *Riječka radnička naselja*, Pro Torpedo, 2017, Rijeka, str:34.

⁷⁴ Ibid., str:35

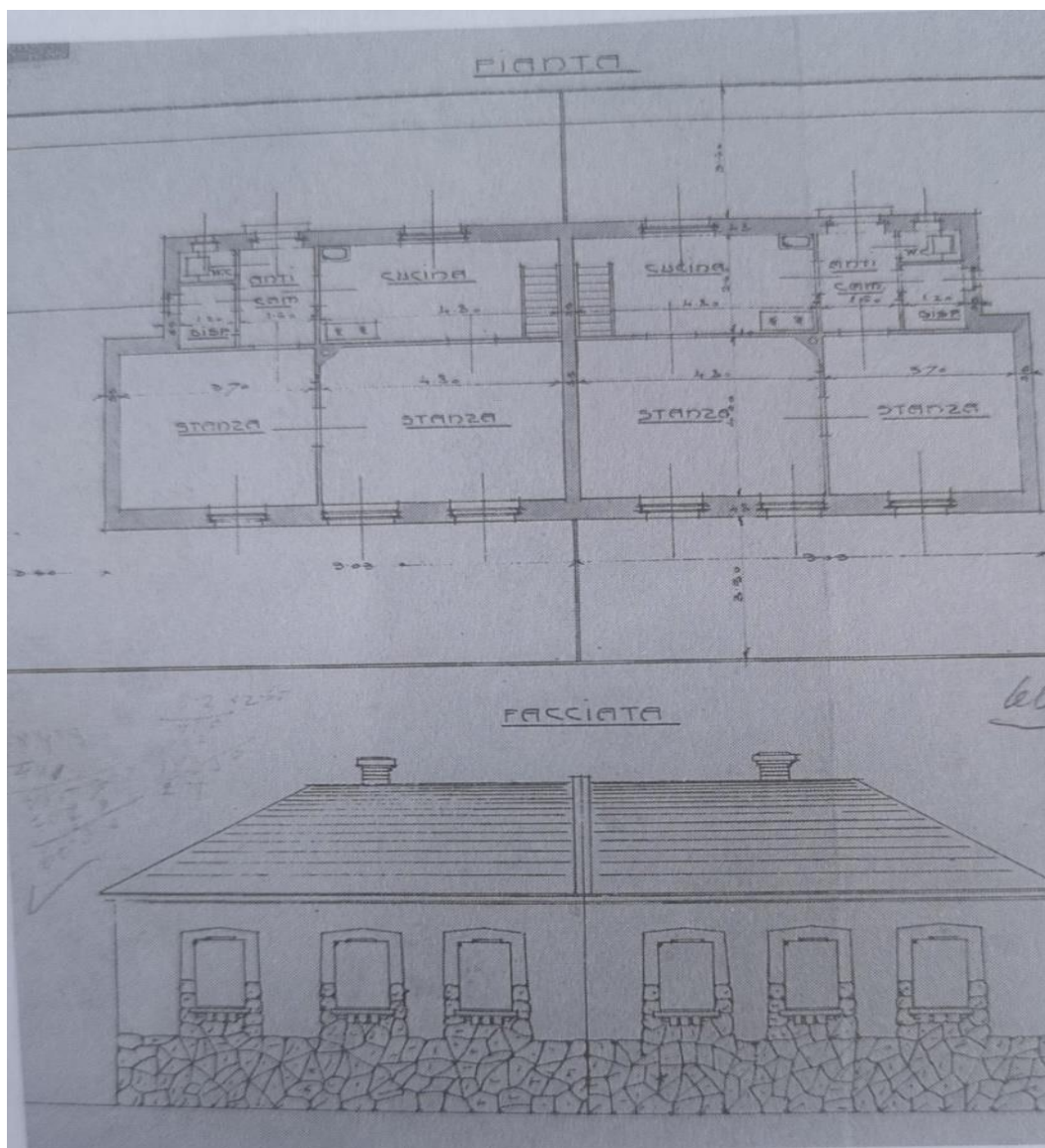
Prema jugu od Vojarni baruna Jelačića, na području Plase (Podmurvice) nalazili su se vojni centri koji su sagrađeni skoro pa u linijskom položaju do same razine mora i industrijskih postrojenja. Prema zapadu su industrijska postrojenja, i naselja ispunjena radnicima. Nije bio strani pojam da u jednom od stanova živi više obitelji. Zapravo ta radnička naselja su bila tampon zona, između bliske tadašnje Austrijsko–Ugarske granice. U slučaju vojnih akcija i aktivnosti u samoobrani od potencijalnog kopnenog napada, naselja bi mogla poslužiti kao točke obrane i usporavanja protivničke vojske prema kritičnim industrijskim i vojnim objektima.



Slika 67 - Naselje Centocelle orijentirano prema nekadašnjim Vojarnama

Naselje se sastoji od 57 prizemnih dvojnih objekata koji se ponavljaju u četiri kaskadne razine, savladavajući tako strminu terena. Arhitekt Giovanni Rubinih je 1911. godine, izradio idejno rješenje polukružnog stambenog naselja od stotinu kuća nalik zbijenom saću, no izvedeno ih je pola manje. Projekt naselja je osmišljen na način da ispred kućnog ulaza, stanovnici imaju prostore druženja, tzv. „ćakule“, njegujući tako i društveni aspekt života radnika. U pozadini objekata, nalazio se zeleni prostor namijenjen vrtu svake od zgrada, gdje su stanovnici uređivali vrtove i gradili štale za domaće životinje koje su im pomagale u prehranjivanju. Zgrade su tipizirane i isprojektirane u secesijskom stilu s

dobrom tlocrtnom dispozicijom oskudnih površina koja omogućuju dostatnu količinu dnevnog svjetla i zraka. Stanovi su se sastojali od prostorija kuhinje, sobe i blagovaonice, s malim kupatilom, hodnikom i prostorima tavana, što je u ono vrijeme bila skoro pa i zavidna kvaliteta života naspram drugih stanovanja radničkog sloja.⁷⁵



Slika 68 - Nacrt dvojne kuće iz naselja Centocelle

Naselje je dovršeno 1912. godine, te se već iste godine izrađuje plan o proširenju naselja, odnosno dodatku novog naselja ispunjenog prizemnicama za zapadni dio udoline Mihačeve drage.

„Kuće je trebalo zacrtati u nizove i grupe građevina niskostandardnih stanova, bez kupaonice. Projekti su morali biti izmijenjeni zbog rigoroznog zahtjeva komisije Tehničkog

⁷⁵ Glavočić, D., Malvić, J.R., Škunca, S., *Riječka radnička naselja*, Pro Torpedo, 2017, Rijeka, str:40

*ureda grada da svaka prostorija kuće mora imati prozor radi dovoljno zraka i svijetla...“.*⁷⁶

Vjerojatno se kritike Tehničkog ureda grada nisu samo odnosile na prostorije centralnih hodnika koje je teško izvesti s mogućnosti dnevnog svijetla, stoga navedeni citat puno govori o brizi riječkog građevinskog poduzeća i zaduženog arhitekta Giuseppea Farkasa o kvaliteti života radnika.

Vidljiva je razlika u kvaliteti i standardu života vojnog pješadijskog – radničkog sloja i sloja viših činovnika. Oficiri i viši činovnici nisu živjeli u prenapučenim radničkim naseljima, već su im dodijeljene zgrade koje su pružale visoki standard. Uz današnju osnovnu Školu Gelsi, nalaze se dvije zgrade u kojima su živjeli viši i niži činovnici. Natpisi o godinama izgradnje su sa pročelja izblijedili, no današnji stanovnici se sjećaju kako je nekada na prednjoj fasadi pisala godina bliska 1900. godini.

Također u blizini vojarni, a kao dio vojnog kompleksa na području Podmurvica, nalazi se zgrada koja svojom arhitekturom pokazuje upravo pripadnost i nekadašnju vojnu ili policijsku namjenu. Usporedi li se pročelje bivših Vojarni s njome, zaključak je kako je vjerojatno ta zgrada upravo bila namijenjena kao stambeno područje nižih činovnika ili kao zgrada s konjušnicom (dobave materijala – kantina...), jer bombardiranja stožernih zgrada tijekom Drugog svjetskog rata dokazuju kako nije bila od pretežitog vojnog značaja.



Slika 69 - Vojni objekt s mogućom konjušnicom ispred Vojarne

⁷⁶ Glavočić, D., Malvič, J.R., Škunca, S., *Riječka radnička naselja*, Pro Torpedo, 2017, Rijeka, str:40

Oficirske zgrade u današnjoj Vukovarskoj ulici, osim funkcionalne namjene, također svoju pripadnost dokazuju arhitekturom, no da je riječ o luksuznijim zgradama tog vremena pokazuje ipak malo bogatiji secesionistički dekor u usporedbi s pročeljima Vojarni.



Slika 70 - Zgrade namjenjene stanovanju viših i nižih činovnika

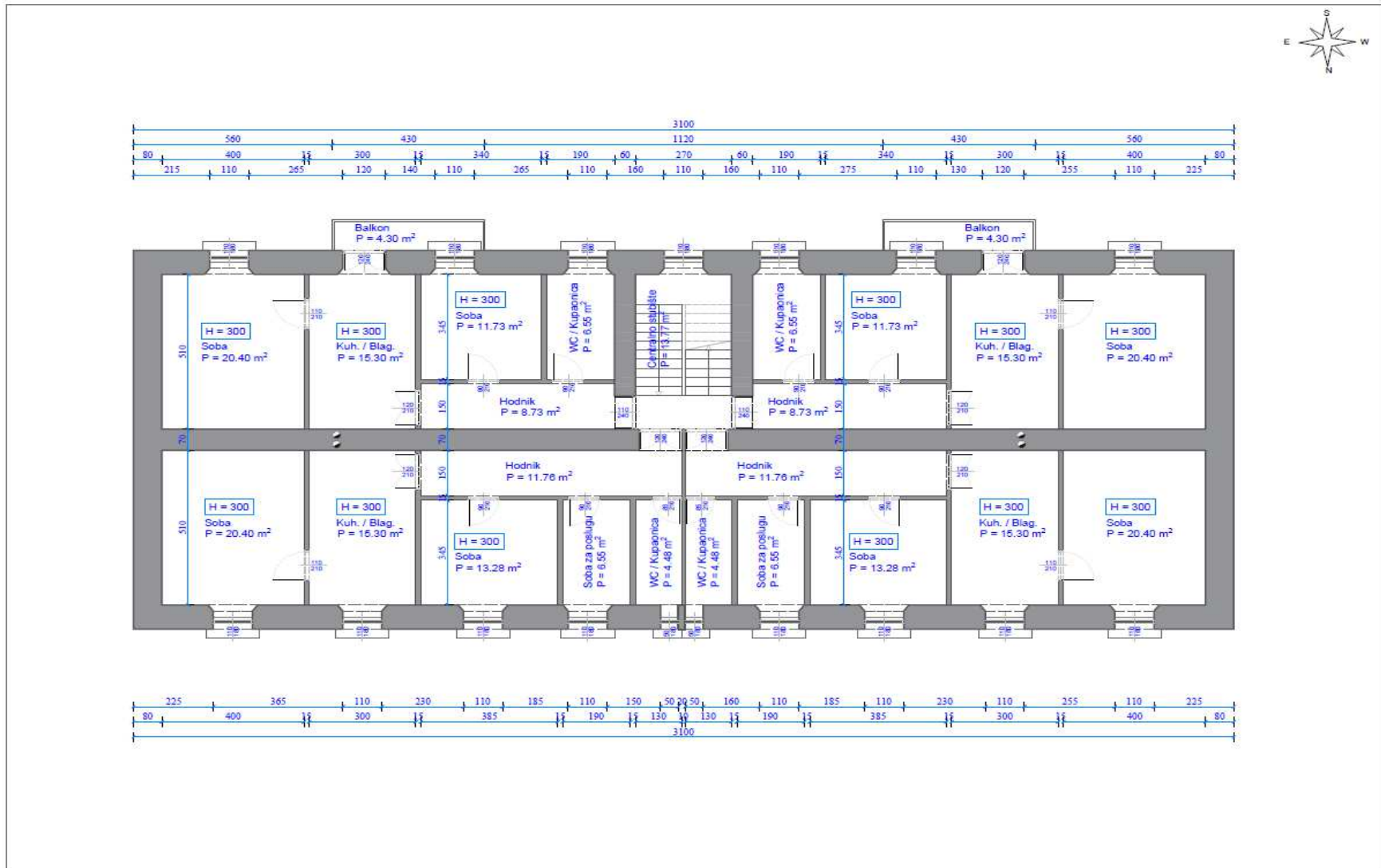
Zgrade se sastoje od 4 nadzemne etaže i potkrovlja, dvije etaže ispod cestovne razine, skloništa koje je spojeno na tunelsku mrežu, te prednjeg i stražnjeg vrta. Stambeni kompleks je zamišljen kao dvije poluugrađene građevine izgrađen početkom 1900. godine, no već 1907.godine na zgradu više visinske kote poda prizemlja naslanja se današnja Osnovna škola Gelsi.

Stanovi su veliki, te u zgradi ne postoji stan ispod 70 m² tlocrtno površine. Stanove povezuje centralna vertikalna komunikacija stubišta s ulazom i podrumskim spremištima. Količine svjetlosti i svježeg zraka su dostatne u količinama da svaka prostorija posjeduje svijetli otvor dimenzija 110 / 180 cm, izuzev centralnog hodnika, pa čak i u podzemnim etažama i spremištima. Stanovi orijentirani prema jugu imaju čak i balkone koji pružaju pogled na park Mlaka i na priobalje.

Prostor ulaznog halla je ukrašen terrazzo pločicama i kamenim stubištem, a dimenzija ulaznih vrata i unutrašnjeg dijela ulaza pod voltom govore kako ovo nije sasvim obična stambena zgrada.



Slika 71 – Grafički prikaz nadzemnih etaža dvije poluugradene stambene građevine namijenjene višim činovnicima na koje se naslanja vojno-oficirska muška škola



Slika 72 - Tlocrtna dispozicija nadzemnih etaža stanova namjenjena višim činovnicima

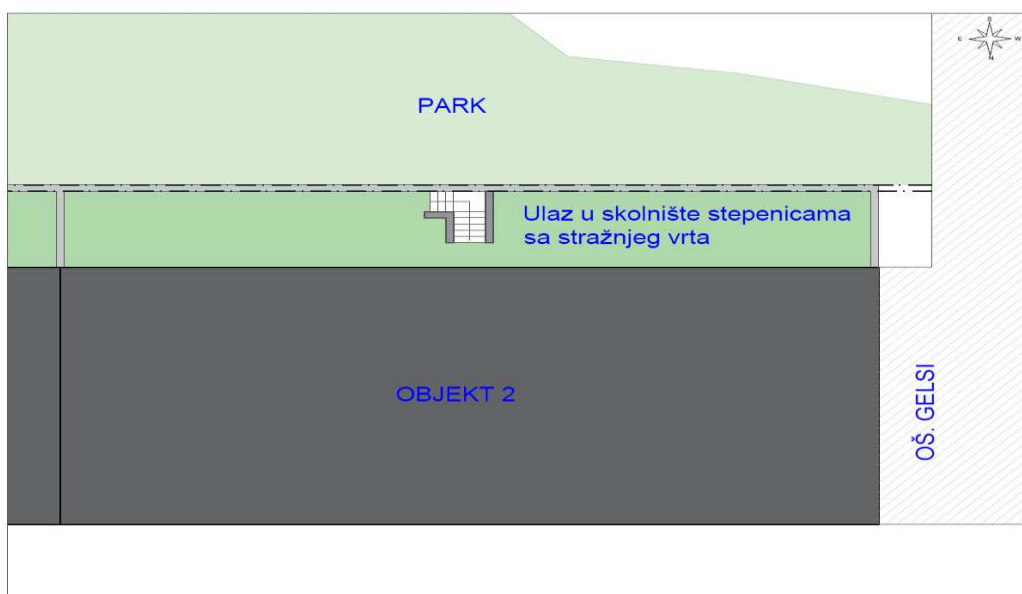


Slika 73 - Ulazni Hall oficirske zgrade vojnog kompleksa

Svaka zgrada je isprojektirana na način da sadrži 17 stanova, odnosno po četiri na svakoj nadzemnoj etaži i prostor oružarnice i jedan stan u podrumskoj etaži namijenjen domaru zgrade. Danas zgrade imaju 22 stana jer su potkrovlje i prostor oružarnice preuređeni u stambene prostore. Stanovi orijentirani sjeverno, s pogledom na Vukovarsku ulicu su bili namijenjeni višim oficirima, te su se sastojali od kupaonice, hodnika, kuhinje i blagovaone, sobe, velike spavaće sobe, no imali su i sobu za posluhu, dok su stanovi orijentirani južno; prema parku Mlaka, namijenjeni nižim oficirima i nisu imali prostoriju za posluhu, ali imali su balkon, pa se samim time dovodi u pitanje razlika kvalitete života koju pružaju ovi stanovi, no uzimajući u obzir Vukovarsku ulicu, sasvim je logično kako će viši činovnik imati pogled na jedinu cestu koja omogućava kolni pristup vojarnama. Prema riječima stanara te zgrade, čiji su pretci živjeli u spomenuto vrijeme, Vukovarska ulica je također imala žandarmerijsku postaju (prostor bivše trgovine Ridis – danas privatna zgrada), prostore konjušnice namijenjene Oficirskim zgradama i žandarmeriji (prostori bivšeg Vugip-Gradšpeda – danas napušteno), ali i zatvorske ćelije.⁷⁷

⁷⁷ Intervju s stanarom predmetne zgrade. – Intervju 21.05.2022.

Zgrade su također imale sigurnosne prostorije u slučaju bombardiranja, te su tako skloništa izvedena ispod južno orijentiranog vrta, te su imali svoje stubište i zatvorene ulaze.



Slika 74 – Ulaz u sklonište

Sklonište je spojeno na tunelsku mrežu koja povezuje bitne lokacije unutar vojne zone. U slučaju rata potrebno je ubrzano reagirati, stoga se tunelima povezuju zgrade Vojarne, s oficirskim stanovima. Isto tako postoje i drugi izlazi i ulazi u tunelsku mrežu, u slučaju potrebe za evakuacijom, pa tako obližnja crkva iznad Vojarne, današnja crkva Marije Pomoćnice, ima pristup tunelskoj mreži, pa sve do područje Mlake, odnosno južnog izlaza iz parka gdje se u onom vremenu planirala graditi nova Crkva.

U razgovoru sa stanarom predmetne zgrade, skloništa i tuneli bili su u funkciji do kasnijih 1970. godina, te su se djeca igrala u njima pritom ne pazeći na količine zraka, jer su odzračnici bili već pomalo zatrpavani. Na školskom igralištu Osnovne škole Podmurvice nalazili su se vertikalni izvodi, nalik malim dimnjacima, za koje stanar navodi da kao djeca nisu znali čemu služe, no to su bile zračne pokrivene kape za dovod zraka tunela, a iste bivaju zatrpane krajem 1980-ih. Također navodi kako se u tunelu nalazio izvor pitke vode, zapravo podzemni ogranak potoka Mlake, te su tuneli prohodni i široki.⁷⁸

⁷⁸ Intervju s stanarom predmetne zgrade. – Intervju 21.05.2022.



Slika 75 – Prikaz ulazaka u tunele kojima je povezano vojno područje na današnjim Podmurljca

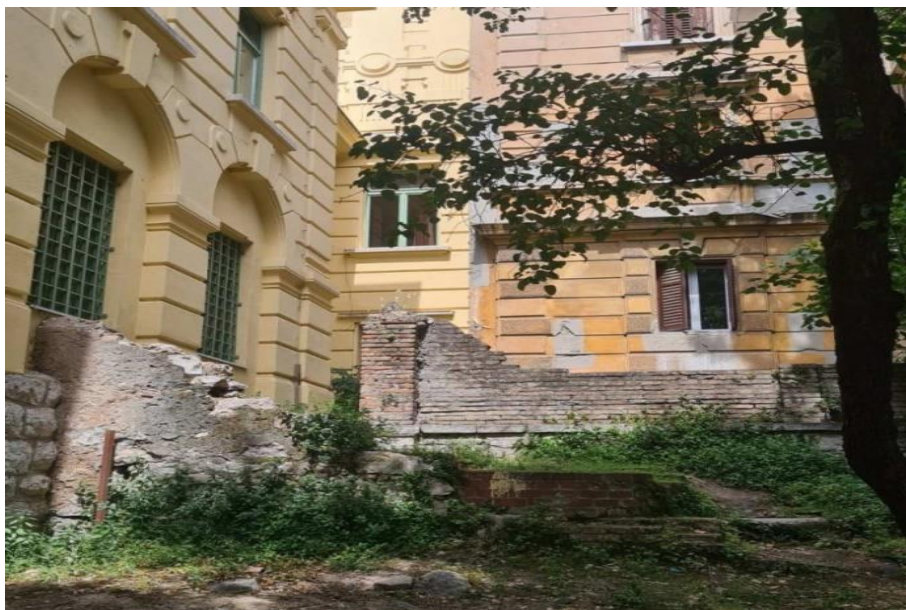
Usporedimo li ove stanove sa stanovima naselja Centocelle, vidimo ogromnu razliku u standardu između slojeva stanovništva i kvaliteti života. Pretpostavlja se da se stanovi nisu naplaćivali višim vojnim oficirima polazeći od činjenice kako je grad morao osigurati stambena rješenja prilikom selidbe vojnika u nove prostore vojarni na Podmurljca. Prije toga su viši činovnici u vremenu rada stare vojarne Caserme Comunale Fiume često noćili kod uglednijih riječkih obitelji.

Treba također uzeti u obzir i blizinu radnih mjesta od mjesta stanovanja, pa tu opet udaljenost primjerice od oficirskih zgrada do stožerne zgrade i Vojarni, naspram udaljenosti naselja Centocelle od industrijske ulice svjedoči o razlikama među granama stanovništva.



Slika 76 - OŠ Gelsi

Godine 1907. izgrađena je „Civica Scuola Elementare Maschile“ u današnjoj zgradi Osnovne škole Gelsi, namijenjena muškim polaznicima. Postoje razne teorije kako je upravo ovo bila prvostupanjaska škola namijenjena muškoj djeci usmjerena u vojne svrhe postanka činovnika, dok druga tvrdi kako je škola bila namijenjena muškoj djeci visokih činovnika u vojsci, a pučka škola za ostalu djecu se nalazila u parku Mlaka.⁷⁹ U svakom slučaju je zgrada funkcionirala unutar vojno – obrazovnog kompleksa, a povezana je i funkcionalno s oficirskom stambenom zgradom, pa čak i dijele zajednički dimnjak za grijanje, čiji se ostaci vide na sljedećoj priloženoj slici.



Slika 77 - Ostatak dimnjaka u parku Mlaka od OŠ Gelsi, i stambene zgrade

⁷⁹ Intervju s stanarom predmetne zgrade. – Intervju 21.05.2022.

Osim spomenutih vojnih objekata, prema centru grada, s obzirom na trasu Vukovarske ulice, bila je smještena Vojarna financijske policije (Caserma della R.M. Guardia Di Finanza), koja danas služi kao studentski dom. O zgradi nema previše materijala iz kojih bi se moglo saznati ukoliko je ona upravo bila smještajno sjedište financijske policije koja je imala svoje objekte po čitavoj Rijeci i Opatiji, tj. sveukupno 1932. godine 10 objekata u zoni Rijeke i 18 objekata na području Opatije, Matulja, Borgomarine, no činjenica jest da je objekt golem i pruža veliku kapacitetnu sposobnost.



Slika 78 - Vojarna financijske policije

Kraljevina Italija je nakon preuzimanja tvorničkih postrojenja na Mlaci, postavila i dva vojna centra koja su služila za sigurnosnu zaštitu industrijske zone. Prvi objekt „Caserma Savoia“ bila je smještena u prostorima prijašnjeg Hotela Emigranti, čija je unutrašnjost prenamijenjena vojnim potrebama.



Slika 79 - Caserma Savoia u periodu između 1930 – 1943. godine

Drugi vojni centar nalazio se na području današnjeg komunalnog društva METIS, i nosio je naziv „Caserma Duca delle Puglie“



Slika 80 - Caserma Duca delle Puglie

3. ČIMBENICI RADNIČKOG ŽIVOTNOG STAMBENOG STANDARDA OD 19. STOLJEĆA DO DANAS

Ostali čimbenici radničkog stambenog standarda na promatranom području kroz povijest su bitno utjecali na formiranje društva i grada kakvoga danas poznajemo. Obzirom na strukturu čimbenika autor ovog rada podijelio ih je na četiri glavne kategorije koje su: školske ustanove; trgovi, parkovi, tržnice, kupališta i osobine radničkog standarda.

Prethodno su u radu temeljito obrađeni segmenti utjecaja vojske i industrije na radnički standard života opisan uvjetima rada, mjestima rada, ali i stanovanjem i stambenim pitanjem radnika u gradu Rijeci.

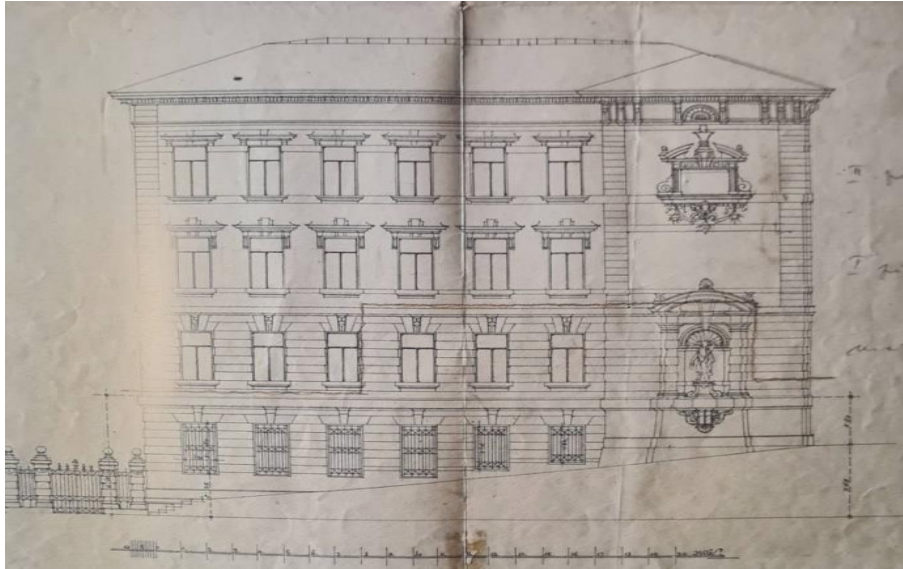
3.1. Školske ustanove

Industrijalizacijom krajem 19. stoljeća promatrano područje doživljava ekonomski preporod, koji se osim u industrijalizaciji i vojnim svrhama osjeti i u povećanju javnih zgrada i ustanova čija prisutnost na gradskom tlu pridonosi standardu života i stanovanja građana. U ovoj podcjelini spomenute su javne zgrade i ustanove koje već prethodno nisu spomenute.

Otvaranjem Ženske osnovne i više škole na Dolcu 1. rujna 1897. godine započinju Ugarski program razvoja školstva u Rijeci.

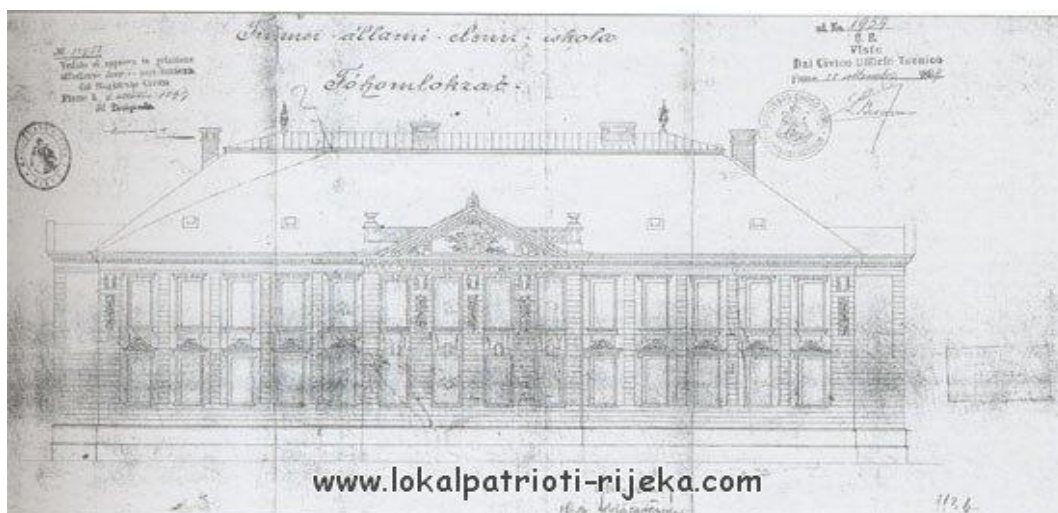
„Sama je zgrada svojoj namjeni, u vrijeme nastanka, bila jedna od najsuvremenijih škola sa svim kabinetima, dvoranom za tjelovježbu i dvorištem... Tri pročelja zgrade(sada Prve hrvatske riječke gimnazije) veoma su jednostavna, međutim, skladna u modularnim odnosima i u rasporedu prozorskih osi.“⁸⁰

⁸⁰ Matejčić, R., *Kako čitati grad*, Adamić, Rijeka, 2007. str:269.



Slika 81 - Današnja zgrada Prve hrvatske riječke gimnazije

Otvaranjem „Mađarske državne mješovite osnovne škole“ (danas – zgrada Elektrotehničke srednje škole) organizirala se nastava namijenjena djeci srednjeg i siromašnijeg sloja stanovništva na Mađarskom jeziku jer je Hrvatski jezik bio zabranjen, dok su istovremeno Talijanski i Engleski jezik postali sastavnim gradivom.⁸¹ Zgrada je smještena na području današnje Mlake, u blizini industrijskih pogona i radničkih naselja, pored parka Mlaka. Udaljenost škole od radničkih naselja uglavnom je pogodovala roditeljima i djeci koja su pohađala tu školu, jer su uglavnom pozicije radničkih naselja odgovarale i blizini radnog mjesta.



Slika 82 – Mađarska državna mješovita osnovna škola

⁸¹ Srednja škola za elektrotehniku i računalstvo.: *Povijest škole*. web2.ss-elektrotehnicka-ri.skole.hr, preuzeto 14.06.2022.

Samo tri dana nakon otvaranja Mađarske državne mješovite osnovne škole, 4. rujna 1900. godine dovršena je i svečano otvorena nova škola Trgovačke akademije na području današnje Ulice Fiorello la Guardia (današnja Viša pomorska škola i Fakultet za pomorstvo i promet Rijeka). Nastala na nepravilnoj parceli kao djelo Ugarskog arhitekta Alpara Ignaza, sastavljena od 3 etaže, prizemne i dvije katne, izgrađene u stilu renesansnog eklekticizma, ukupne površine 6000 kvadratnih metara te predstavlja golemi prostor najopremljenije suvremene školske zgrade s prostorijama kabineta, crtaonicama, školskom dvoranom, internog dvorišta, ali i obližnjeg parka danas znanog kao park Eugena Čulinovića. U zgradi su bile smještene Kraljevska ugarska muška osnovna i Građanska škola.⁸²



Slika 83 - Pomorski fakultet u Rijeci

Rijeka već iste godine ima 12 školskih zgrada, no u svakoj od zgrada nastava se izvodi na Mađarskom jeziku. Godine 1901. nekolicina Riječana, predaje zahtjev Gradskom vijeću za osnivanjem hrvatske osnovne škole, no vijeće ne prepoznaje hitrost prilikom predaje, te dvije godine nakon odbija zamolbu. Sedam godina nakon, 1908. godine u Rijeci je ukupno 36 školskih zgrada, nastavu pohađa 6.769 učenika, a predaje 340 profesora. Ukupan broj škola dijelio se na 20 zanatnih škola i gimnazija i 16 osnovnih škola. Interesantno je da je tek 10 godina nakon Rijeke organizirano osnovno školsko obrazovanje namijenjeno

⁸² Matejčić, R., *Kako čitati grad*, Adamić, Rijeka, 2007., str:270.

ženama na području Sušaka, a tek 1917. godine otvorena gimnazija koju su upisale 82. učenice.⁸³

Škola na Kozali 1911. godine dobiva novu zgradu namijenjenu pučkoj osnovnoj školi.⁸⁴ To je početkom 1911. godine bila tek jedna pučka učionica, a zanimljiva kao prva škola koja se oduprijela ugarskom utjecaju te svoju nastavu odvijala dvojezično na hrvatskom i talijanskom jeziku. Školu su pohađali djevojčice i dječaci što je bila karakteristika samo pučkih škola. Škola je nudila razne radionice i produženi boravak za svu djecu do popodnevni sati, odnosno do kraja radnog vremena roditelja.

Tridesetih godina Italija sanira područje starog grada, te vrši urušavanje objekta nekadašnje Isusovačke zgrade, te gradi modernu osnovnu školu 1934. godine pod nazivom „Scuola Manin“ današnja osnovna škola Nikola Tesla. Ispred osnovne škole nalazila se uređena površina, zapravo trg, koji se i danas može razaznati između armirano betonskih kratkih stupova.



Slika 84 - OŠ Nikola Tesla Rijeka

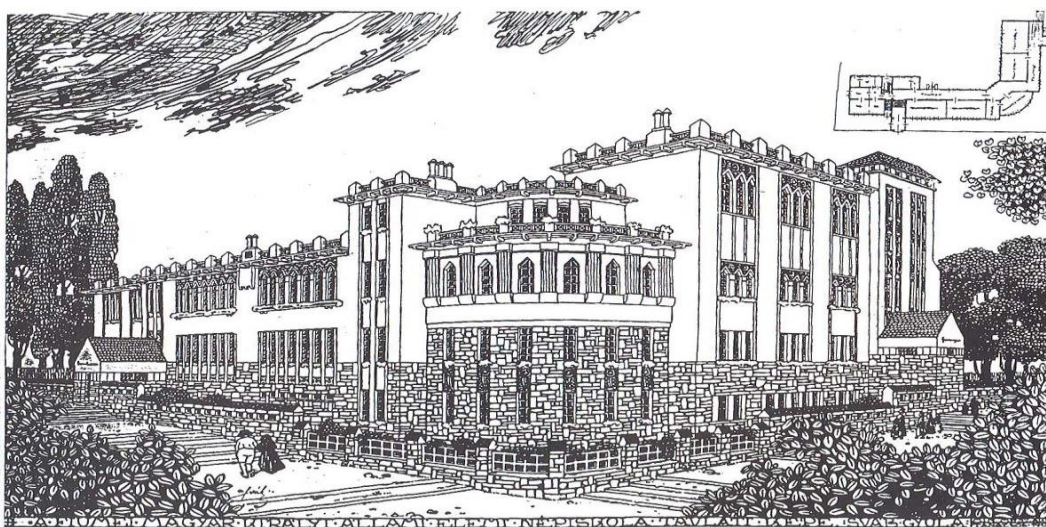
Datum oslobođenja Rijeke 3. svibnja dovodi mnoge promjene i po pitanju održavanja nastave. S radom započinje Osnovna škola Turnić, izgrađena za vrijeme Austro-ugarske 1912. godine, te svojim modernim konceptom izlazi iz secesijskih okvira.⁸⁵

⁸³ Crnković, G., Bösze, S. *Inventar fonda Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci: 1870.-1918.*, Držani arhiv, Rijeka, 2011.

⁸⁴ Osnovna škola „Kozala“ Rijeka.: *Povijest škole*, <http://os-kozala-ri.skole.hr/> preuzeto 18.06.2022.

⁸⁵ Osnovna škola Turnić Rijeka.: *Povijest škole*, www.os-turnic-ri.skole.hr, preuzeto 18.06.2022.

Škola je tijekom Drugog svjetskog rata 1943. godine stradala u bombardiranju, te nije zadovoljavala pedagoško-higijenske uvjete, stoga s nastavom započinje 1948. godine u sadašnjoj obnovljenoj zgradi s 450 učenika. Škola u svojim počecima održavanja nastave na hrvatskom jeziku djeluje kao četverogodišnja škola, dok danas, radi u dvije smjene, a učenici starijih razreda pohađaju nastavu samo u jutarnjim terminima.



Slika 85 - Projekt osnovne škole Turnić 1912. godine

Vrijeme pod Jugoslavijom u gradu Rijeci donosi velik broj osnivanja visokih škola i fakulteta, počevši s izglasanjem Zakona o osnivanju Medicinskog fakulteta u Rijeci 1955⁸⁶. godine, koji s radom započinje već sljedeće 1956. godine. Medicinski fakultet djeluje unutar zgrade Braće Branchetta, te se radi na rekonstrukciji i prenamjeni prostora u predavaonice, uređenje privremenog doma za studente i prostore tajništva. Građevinsko poduzeće Jadran izvodi radove u iznosu od 14 milijuna dinara, no i Vlada Hrvatske sufinancira s još dodatnih 15 milijuna dinara.

⁸⁶ Sepčić, J., *Pola stoljeća Medicinskog fakulteta sveučilišta u Rijeci*, J. Sepčić, Acta medico-historica Adriatica 3, br. 2, 157-176. Rijeka, 2005,



Slika 86 - Medicinski fakultet u Rijeci, zgrade Braće Branchetta

Osamostaljenjem Medicinskog fakulteta u Rijeci, on postoje prvi fakultet na području Hrvatske osnovan izvan područja grada Zagreba, a samim time drugi medicinski fakultet u Hrvatskoj⁸⁷. Republični sabor samo tri godine kasnije, potaknut inicijativom riječkih znanstvenika i gospodarstvenika, zaprima elaborat o potrebi zasnivanja Strojarskog fakulteta na području grada Rijeke. Iste godine sabor dozvoljava zasnivanje Strojarskog fakulteta, te isti započinje s nastavnim programom u Studenom 1960. godine, u zgradi nekadašnje Vojarne Diaz. Zanimljivo je kako je u prostorima Strojarskog Fakulteta, 1971. godine započela nastava i studija Građevinarstva, koja se odjeljuje 1976. godine kao samostalno edukacijsko tijelo. Godine 1973. Strojarski fakultet mijenja svoj naziv u Tehnički fakultet Rijeka. O useljavanju fakulteta u prostore bivših vojarni priča ne prestaje s Tehničkim fakultetom, već godinu dana nakon započinjanja nastave na Tehničkom fakultetu, osniva se Ekonomski fakultet Rijeka u zgradi bivše vojarnje „Caserme Comunale Fiume“.

Sveučilište u Rijeci, sa sjedištem u gradu Rijeci, drugo je po starosti sveučilište s neprekidnim radom na prostoru Hrvatske države.

⁸⁷ Sepčić, J., *Pola stoljeća Medicinskog fakulteta sveučilišta u Rijeci*, J. Sepčić, Acta medico-historica Adriatica 3, br. 2, 157-176. Rijeka, 2005, str: 170.



Slika 87 - Kampus Sveučilišta u Rijeci

Vizija stvaranja Kampusu Sveučilišta u Rijeci, započinje još 2003. godine, kada grad Rijeka traži dozvolu od Države da ustupi građevinsko zemljište bivše vojarne na Trsatu nakon njezina odlaska. S obzirom da je Kampus izgrađen na području Trsata, on nije predmetom istraživanja ovog diplomskog rada.

3.2. Trgovi, parkovi, tržnice, kupališta, osobine radničkog standarda

Trgovi, parkovi, tržnice i kupališta javna su mjesta koja stapaju identitet društva, građana sa izgrađenim i uređenim gradom. To su mjesta u gradu Rijeci koja vjerno predstavljaju svoj grad kroz povijest pa sve do danas, gdje se unatoč proteku vremena njihova funkcija nije bitno izmijenila.

Početak Riječkog Korza kreće s Jadranskog trga koji je kroz povijest prošao mnogo promjena, od mjesta nekadašnje Guvernerove palače, preko trga na kojem se nalazilo sjedište Riječke banke do trga na kojem se danas nalazi Erste banka, Riječki neboder i zgrada Jadrolinije. Na mjestu današnje zgrade Jadrolinije nalazio se jedan od najstarijih riječkih parkova koji je bio pozicioniran ispred južnog pročelja stare Guvernerove palače iz 1780. godine. Park je bio oblika četverokuta, te je njegovo uređenje bilo inspirirano francuskim parkovima. Park se 1850. preimenuje u Elizabetin park, a 1895. godine rušenjem stare guvernerove palače je nažalost uništen. Na mjestu parka je sagrađena nova

zgrada, Palača Adria, u kojoj se danas nalazi uprava Jadrolinije, dok se na mjestu stare Guvernerove palače na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće pojavio trg Piazza Elizabeta.⁸⁸



Slika 88 – Piazza Elizabeta na mjestu nekadašnje Guvernerove palače, zgrada današnje Jadrolinije na mjestu nekadašnjeg Elizabetinog parka

Na drugoj strani Korza danas je Jelačićev trg koji je dijelom pješačka zona, prometnica i stajalište autobusne linije za Opatiju, te ostalih prigradskih autobusa. Kroz povijest ovaj trg promijenio je svoj izgled, ali ne i funkciju. I dalje je ovo jedna od prometnijih lokacija grada Rijeke.



Slika 89 – Jelačićev trg početkom 19. stoljeća

⁸⁸ Moravček G.: *Mihanović u Rijeci napisao Lijepu našu*, <http://fluminensia.org/tag/guvernerova-palacarijeka>, preuzeto 18.06.2022.

Korzo kakvog danas poznajemo kroz povijest bitno je mijenjao svoj izgled i funkciju. Izgradnja Korza počela je 1780. godine i od tada pa do danas njegova uloga kao glavne gradske ulice razvijala se usporedno sa razvojem grada.

Zbog prometovanja tramvaja današnjom Adamićevom ulicom promet ostalih motornih vozila odvijao se po trasi Korza sve do 1970. godine kada su gradske vlasti donijele odluku o zabrani prometovanja motornih vozila učinivši ga tako pješačkom zonom koja daje identitet gradu Rijeci.

Korzo je razumljivo bila prometna površina zbog izrazito malog broja automobila, no povećanjem automobilskog prometa i premještanja gradske tržnice, postojeće lokacije kazališta i pripadajućeg parka, te same stare jezgre grada Korzo je djelilo pješačku povezanost među tadašnjim glavnim atrakcijama grada. Zabranom prometovanja motornih vozila Korzo tada funkcionira kao horizontalna komunikacija između brojnih javnih zgrada, trgova i ulica spajanjem ugostiteljske, trgovačke i ostale ponude s domicilnom i turističkom potražnjom. Prisutnost Korza uvelike utječe na standard života stanovnika grada. Već godinu dana nakon zabrane prometovanja započinje izgradnja robne kuće Korzo. Reakcije Riječana na novi trgovački centar odišu oduševljenjem doli malog broja vlasnika obližnjih trgovačko tekstilnih obrta. 90-ih godina prošlog stoljeća započinje rekonstrukcija pješačke površine Korza uklanjanjem starih, dotrajalih kamenih obloga novim kamenim pločama iz Španjolske i Finske.

Robna kuća Rijeka otvorena je 1974. godine, a dijelo je arhitekta Ninoslava Kučana uz suradnike Borisa Babića i Vjere Kučan sačinjena od 12.000 m² korisne površine unutar koje je bilo zaposleno 500 radnika.

„Robna kuća "Ri" je među svim Kučanovim zgradama imala najemotivniju recepciju publike. S obzirom na to da je u sebi nosio i snažnu notu avangardnosti, naišao je na podjeljena mišljenja. Od divljenja do negodovanja. Na dan otvorenja nagrnulo je 30.000 posjetitelja. Na natječaju za izgradnju robne kuće 1970. osvaja prvu nagradu i dobiva izvedbu, zajedno s Borisom Babićem i suprugom Vjerom Kučan. Prethodna urbanistička odluka, mimo Kučanove volje i mogućnosti izbora, omogućila je da robna kuća premosti najprometniju ulicu u strogom centru i poveže dva nasuprotna bloka između Korza i luke. Da bi to ostvario, projektira takozvanu pješačku transverzalu robne kuće „Ri“. Za Robnu kuću "Ri" govorilo se da je to najveća robna kuća u Hrvatskoj i jedna od najvećih na Balkanu.“⁸⁹

⁸⁹ Kučan N., *Retrospective of Architectural Opus*, www.muzej-rijeka.hr, preuzeto 20.06.2022.



Slika 90 – Riječki karneval 1911. godine na Korzu

Iako razni izvori govore o 1993. godini početka neprekidne tradicije održavanja maškarane povorke Riječkog karnevala ona započinje u vrijeme Austro-ugarske monarhije, a karneval kakvog danas svi Riječani poznaju započinje inicijativom turističke zajednice 1982. godine.

Mnogim riječkim trgovima funkcija se vremenom izmijenila, primjerice Trg Žabica (slika 4) koji je danas prometno raskrižje na čijem se mjestu razdjelnog otoka nalazi Autobusni kolodvor Rijeka. Danas na području grada Rijeke nedostaje imponantnih trgova čiji se nedostatak uspješno prikriva Korzom.

Petnaestak parkova svojim zelenilom razbijaju monotonost betonskih građevina i poboljšavaju kvalitetu življenja i doživljaja grada. Parkovi koji se svojim povijesnim nastankom i izgledom mogu istaknuti su: Park Nikole Hosta, Park Vladimira Nazora, Park Mlaka i Kazališni Park.

Park Nikole Hosta nalazi se ispod Prirodoslovnog muzeja i u blizini Guvernerove palače u centru grada. Park svoj nastanak veže uz doseljenje mlađeg brata cara Franje Josipa, nadvojvode palatina Josipa koji je zbog neslaganja sa carem bio primoran napustiti Beč i doseliti se na područje Ugarske, gdje je za svoj život odabrao Rijeku 1882. godine. Kupnjom vile odlučio je izgraditi park veličine 52.700 m² kojeg je zahvaljujući svojem

znanju botanike uredio egzotičnim biljem nabavljenim od pomoraca brodarskih kompanija Adria i Ungaro-Croata.⁹⁰



Slika 91 – Park Nikole Hosta 1800-ih godina

U parku Nikole Hosta danas se nalazi Državni arhiv, Prirodoslovni muzej koji je kad je otvoren bio prvi regionalni muzej na području Rijeke, te Dom zdravlja Primorsko goranske županije. Park je prvenstveno obuhvaćao područje današnjeg Parka Nikole Hosta i Parka Vladimira Nazora (prije izgradnje prometnice kojom su razdvojeni) i bio je ograničen na privatno korištenje, a kasnije je otvoren za javnost. 1947. godine Rijeka je dobila zoološki vrt na području parka u sklopu Prirodoslovnog muzeja u kojem su građani i posjetioци Rijeke mogli uživati do 1962. godine kada je zatvoren.⁹¹

⁹⁰ Žic I.,: *Riječki parkovi i spomenici*, Sušačka revija, broj 78/79, Rijeka, 2012.

⁹¹ Nepoznat autor: *Park Nikole Hosta*, Prirodoslovni muzej Rijeka, www.prirodoslovni.hr, preuzeto 18.06.2022.



Slika 92- Zoološki vrt u parku Nikole Hosta

Kao zanimljivost vezanu uz zoološki vrt može se navesti činjenica kako je prva žirafa za potrebe najstarijeg zoološkog vrta na svijetu u Beču osnovanog 1752. godine stupila na europsko tlo upravo u Rijeci nakon što je stigla brodom iz Afrike.⁹²

Park mlaka spada među najstarije i najlijepše parkove u Rijeci, projektiran 1874. godine od arhitekta dr. Filiberta Bazariga prema sugestijama ondašnjeg gradonačelnika Giovannija de Ciotte. Park se nalazio 1910-ih godina omeđen Mađarskom državnom mješovitom osnovnom školom (danas Elektro-industrijska srednja škola), Mađarskom državnom osnovnom školom što je danas OŠ Podmurvice i Vojnom oficirskom osnovnom školom (danas – Gelsi). Park podijeljen na tri terase koji obuhvaća površinu od 37.000 m² u samoj blizini centra grada kroz povijest je dugo bio poznat kao Giardino Pubblico (Javni park) kada je činio centar nedjeljnog društvenog života Riječana. Uoči Prvog svjetskog rata riječke obitelji dolazile su kočijama, pješice ili tramvajem kako bi uživale u hladovini i ljepoti parka.⁹³

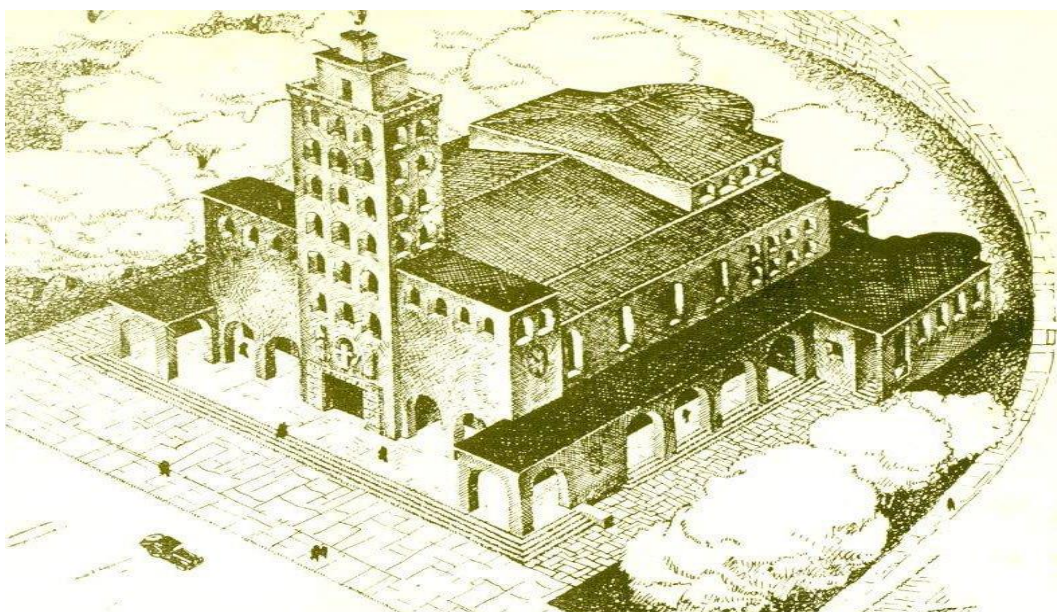
⁹² Duraković E.,: *Adamićevo doba*, Muzej grada Rijeke, Rijeka, 2005

⁹³ Žic I.,: *Riječki parkovi i spomenici*, Sušačka revija, broj 78/79, Rijeka, 2012.



Slika 93 – Park Mlaka 1914. pod nazivom Giardino Pubblico

Na području parka nalazila se još u XV. st. crkva sv. Cecilije, nakon čega je ista obnovljena i preimenovana u crkvu sv. Andrije 1876. godine. Crkva je tijekom Drugog svjetskog rata, 1944. godine stradala u angloameričkom bombardiranju te je iziskivala velika novčana ulaganja u rekonstrukciju, stoga je 1949. godine minirana tadašnju crkva zbog navodnog obrazloženja da smeta izgradnji prometnice, te je danas teško odrediti točnu poziciju tadašnje crkve.⁹⁴



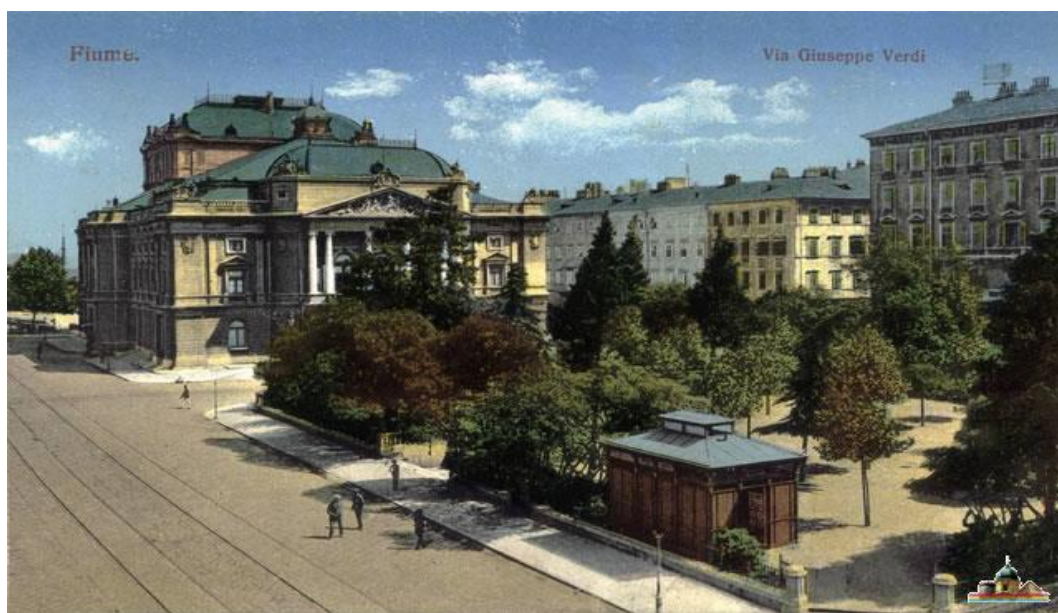
Slika 94 – Crkva Krista Spasitelja na Mlaci, srušena 1949.

⁹⁴ Moravček, G.: *Nestale riječke crkve*, Sušačka revija, broj 70/71, Rijeka, 2010.

Park je povezan i s prvom riječkom velikom prvomajskom proslavom - simbolom borbe za radnička prava. 1904. godine tisuće radnika okupilo se u parku, a zatim su u dugim redovima marširali do Teatra Fenice, gdje su držali govore.

U knjizi Guida di Fiume e dei suoi monti (Vodič Rijeke i njenih brda) iz 1913. godine autor Guido Depoli opisao je park Mlaka kao park u kojem su se nalazila dva velika otvorena prostora, koja su podsjećala na trgove na kojima se igraju djeca. U parku se nalazio i ugostiteljski objekt i mali natkriveni prostor u kojem se svake nedjelje, kroz sezonu stabline i ugodne vremenske prognoze svirala glazba. Kod gornjeg ulaza u park, u Vukovarskoj ulici nalazila se oficirska škola (Gelsi), koja je bila izgrađena u skladu s najnovijim higijenskim normama koje su zahtjevale centralno grijanje i kupaonice.⁹⁵

Uz navedene parkove u Rijeci ističe se ni približno površinom tako velik park, ali smješten uz dvije atraktivne lokacije, tržnicu Rijeka i jednu od najljepših građevina u gradu, kazalište Ivana pl. Zajca. Kazališni park površine 1.872 m². Prostor parka je prvenstveno služio kao vojničko vježbalište, a tek kasnije je 1870. godine uređen u zdanje parka.



Slika 95 – Kazališni park krajem 19. stoljeća

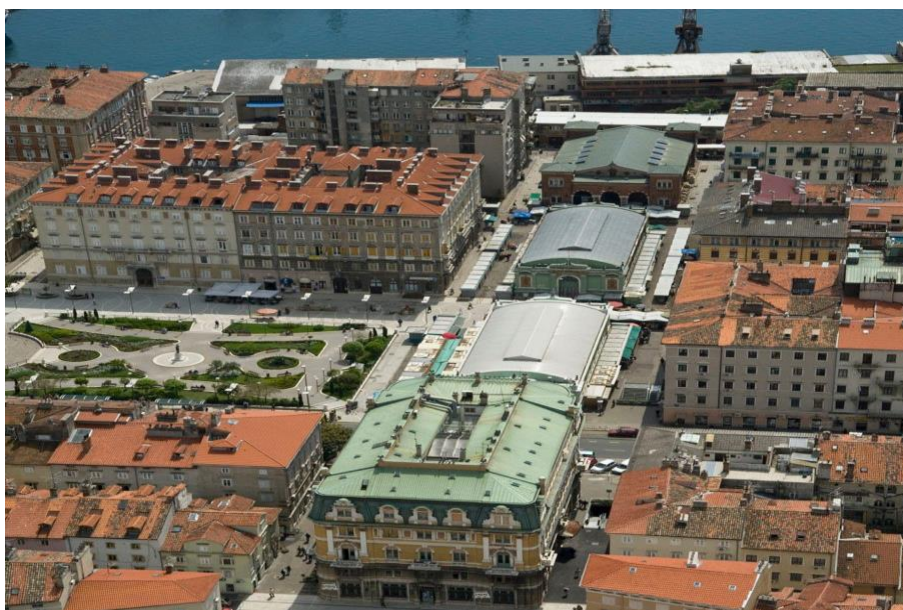
Prema opisu Dragutina Hirca iz 1891. godine park je bio ugodno šetalište sa zimzelenim drvećem i grmljem gdje se s jedne strane nalazio zdenac s vodom, a s druge strane novosagrađeno kazalište. 1966. godine park je dobio i javni WC na strani tržnice i dva cvjetnjaka. U obnovi 2005. godine posječena su stoljetna stabla i posađena je nova

⁹⁵ Žic I.,: *Riječki parkovi i spomenici*, Sušačka revija, broj 78/79, Rijeka, 2012.

vegetacija kojom je park dobio drugačiju vizuru, vjerojatno s ciljem da do izražaja dođe sama imponantna građevina, a ne da ju prekrivaju krošnje drveća.

Uzimajući u obzir lokaciju samoga parka u neposrednoj blizini iznimno posjećene tržnice na kojoj se odvija prava gradska vreve park je pronašao svoju funkciju u pružanju mjesta za odmor i druženje u hladovini dok je bilo stabala, a sada s pogledom na kazalište.

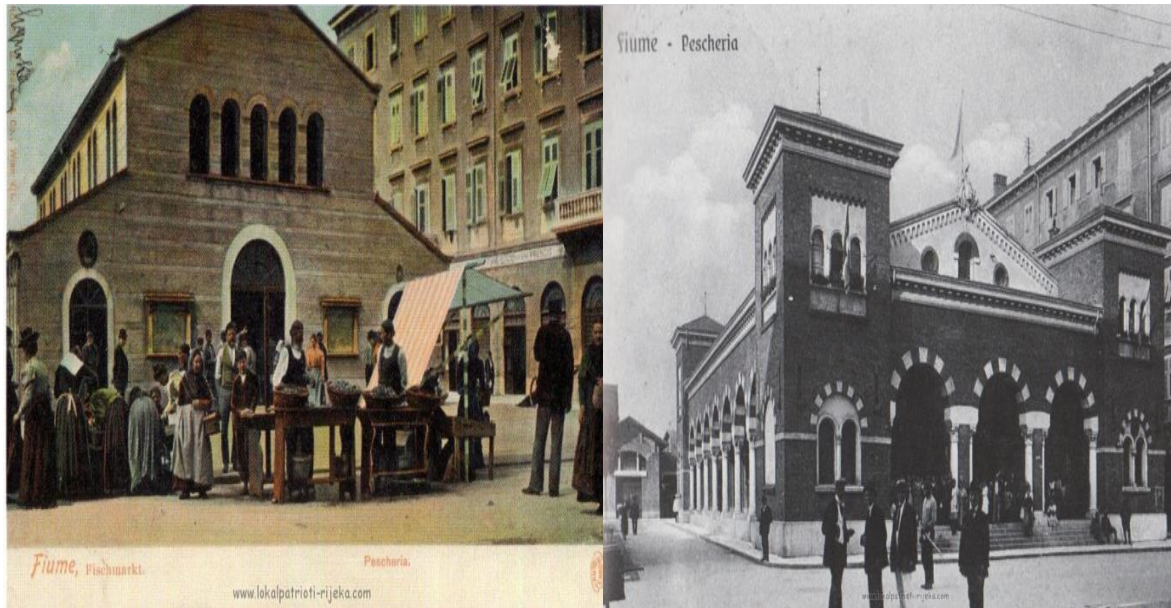
Lokacija glavne tržnice Rijeka odabrana je u vrijeme kada je mjesto na kojem se sada nalazi predstavljalo periferiju grada koji se počeo širiti van stare jezgre, uz želju da se male tržnice presele izvan stare jezgre.



Slika 96 – Zgrade glavne tržnice Rijeka

Prostor na kojem se nalazi tržnica postupno je nasipavan kroz godine, te su na nasutom prostoru posađene platane između kojih su se nalazili raskošni kiosci na kojima su građani mogli kupovati svježe i raznolike namirnice. 1865. godine počela je izgradnja ribarnice na samom rubu obale koja je svojim rasporedom preuzela ulogu foruma i sastajališta građana. Tržnica je pomno osmišljena kao mjesto povoljne opskrbe građana namirnicama i kao takva je obuhvaćala staru ribarnicu i dva novoizgrađena natkrivena paviljona na prostoru kioska pod platanama. 1916. godine sagrađena je nova ribarnica na mjestu stare zbog dotrajalosti i neadekvatnog prostora koji nije zadovoljavao higijenske uvjete.⁹⁶

⁹⁶ Matejčić, R., *Kako čitati grad*, Adamić, Rijeka, 2007., str:212.-215.



Slika 97 – Stara i nova ribarnica na glavnoj tržnici Rijeka

Tržnica je danas nezaobilazna turistička atrakcija zbog svojih jedinstvenih i prekrasnih paviljona i ribarnice, te šarolike ponude svježih namirnica na svakom kutku tržnice.

Uz Veliku tržnicu, treba istaknuti i vrlo značajnu tržnicu Brajda koja je pred kraj 19. st. bila dio prve suvremene urbanistički uređene gradske četvrti u Rijeci. Projekt kojim je realizirana gradnja tržnice obuhvaćao je sklop zgrada u čijem centru se nalazi pokrivena tržnica. Zgrade koje okružuju tržnicu projektirane su na način da su pročelja okrenuta na stranu ulice Fiorella la Guardia jednostavnije arhitekture od onih okrenutih prema tada, a i danas glavnoj Krešimirovoj (tada Corsia Deak) ulici gdje su pročelja na toj strani više detaljizirana. Pozicioniranje tržnice Brajda nije određeno slučajno već zbog udaljenosti Velike tržnice od kvartova Belvedera, Kozale i Mlake potreba za tržnicom na ovoj lokaciji bila je prisutna. Stanovništvu tih kvartova tržnica Brajda osigurala je bliže, brže i samim time prigodnije mjesto za trgovanje i kupnju što je ujedno i primjer širenja grada prema zapadu uzduž glavne gradske prometnice.⁹⁷

⁹⁷ Matejčić, R., *Kako čitati grad*, Adamić, Rijeka, 2007., str:216-218



Slika 98 – Tržnica Brajda danas

Danas prostor tržnice Brajda stoji prazan, što u pogledu na današnju brzinu življenja i naviku da je sve lako pristupačno s automobilom samu lokaciju tržnice Brajda u današnjem vremenu čini nezgodnom zbog nedostatka parkinga u bliskom okruženju tržnice. Tržnica Brajda uvrštena je na listu zaštićenih kulturnih dobara Republike Hrvatske.



Slika 99 – Zgrada kompleksa koji okružuje tržnicu Brajda

Osim tržnica u centru, na promatranom području nalaze se i kvartovske tržnice koje su othranile nekoliko generacija riječkog stanovništva, a danas teško odolijevaju pritisku velikih supermarketa. Može se istaknuti tržnica na Zametu koja za sada uspješno opstaje i zadržava prihvatljivu razinu raznolikosti ponude što može zahvaliti stambenim objektima velikog kapaciteta koji ju okružuju i atraktivnoj dvorani Zomet koja je doprinijela formiranju kvartovskog Trga riječkih olimpijaca. Trg vrvi životom od najmanjih Riječana

kojima je prostor trga idealan za igru, do raznih dobnih skupina koje uživaju ponudu sportskih, kulturnih, ugostiteljskih i prodajnih sadržaja Dvorane Zamet.

Kroz povijest neke su tržnice potpuno nestale s mjesta gdje su se nalazile, kao što su tržnica na Fiumari i tržnica na Koblerovom trgu. Prema pronađenom svjedočenju Dragutina Hirca iz 1882. godine o tržnici Fiumara, tržnica se nalazila uz obalu Mrtvog kanala u kojem su tada bili vezani razni brodovi i jedrenjaci, vrvila je ljudima, dućanima i štandovima:

„Ova Fiumara sviet je za sebe; tuj je u starom koritu Riečine ciela šuma od jarbola. Lučica na Fiumari protegnula se sve do mosta, pod kojim Riečina u more utiče, a bijaše prije i korito ove vode. Za vladanja carice Marije Terezije izkopaše Riečani novo korito, a staro pretvoriše u pomenutu lučicu. Uz nju porasle su zamašne platane, a u njihovoj hladovini opet je vrelo,

kojem se kamenitim stubami silazi. Ima tu i poviše “kazota”, malih daščara, u kojih trgovčići raznu ropotariju prodavaju. S lieve strane uzdižu se kuće, a u njih dućančić do dućančića, pred mnogimi stoje badnjići, puni slanih sardelica, koje mornari rado sa palentom troše. Te su “butižice” tako pune robe, da se čovjek u njih jedva okrene, a prodavaju one stvari, koje nadošle brodice ponajviše trebaju.“⁹⁸



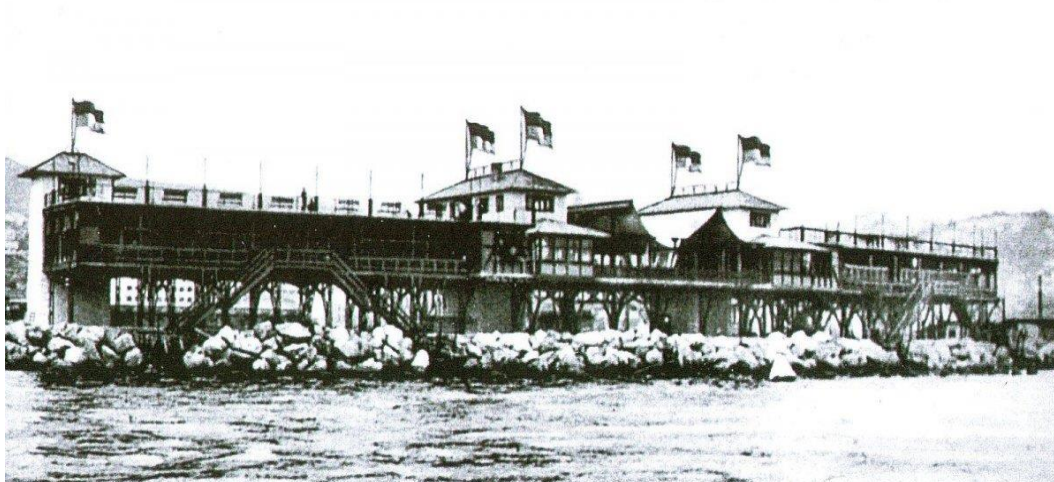
Slika 100 – Tržnica Fiumara u 19.st.

⁹⁸ Hirc D.: *Hrvatsko primorje*, Zagreb, 1880.

Društveni život riječana kroz povijest, a i danas su upotpunjavala kupališta čije lokacije su se kroz godine izmijenile ali su i dalje ostala kao mjesta koja u ljetnim mjesecima spašavaju od vrućina ali i dosade.

Kroz povijest ističu se kupališta na lukobranu luke Rijeka, Kantrida i kompleks bazena na Školjicu. Početkom 20. st. većina kupališnih zona nalazila se na strani Sušaka što je građane Rijeke pod Ugarskom vlašću ograničavalo na kupanje prema Opatiji. Kako bi doskočili tom problemu odlučeno je da će se izgraditi luksuzno kupalište na lukobranu s morske strane uz obrazloženje kako je more prema otvorenom dijelu Kvarnera ugodnije za kupanje jer u blizini nema podzemnih izvorišta i zbog svoje dubine je samim time čišće. Oko Kupališta nalazilo se 150 metara mreže koja je štitila kupače od potencijalne pojave morskih pasa.

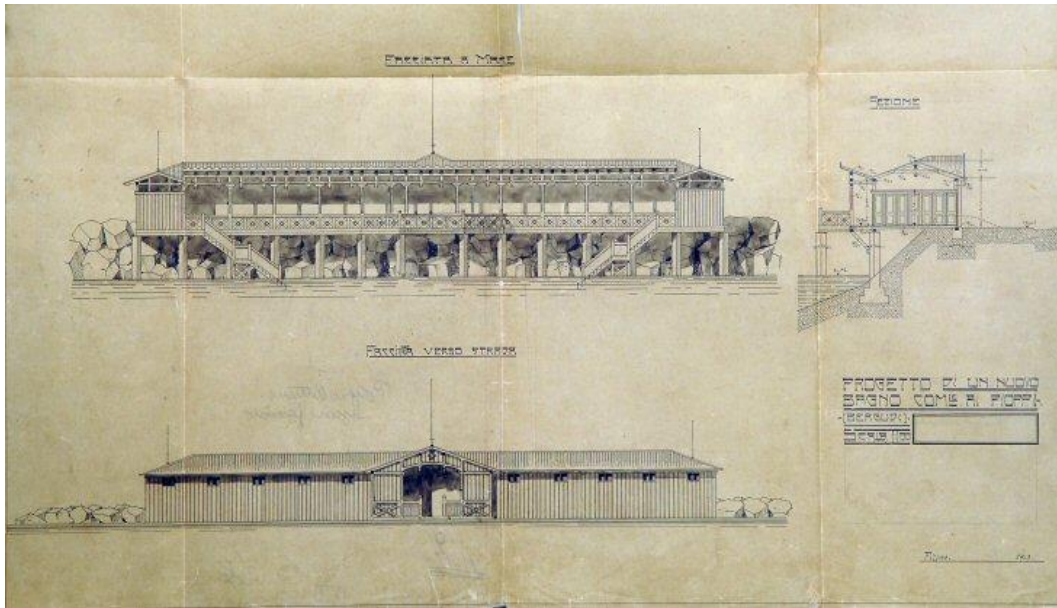
- Kupalište Kvarner na gatu Marije Terezije u putničkoj luci u Rijeci. Pogled s mora.



Slika 101 – Kupalište na gatu Marije Terezije (Molo longo)

Kupalište je imalo nizove odvojenih kabina za muškarce i žene, zajedničku terasu s ugostiteljskim objektom, ambulantu, sanitarni čvor, terase za sunčanje, pozornicu s prostorom za glumce i bendove, te je na kupalište 1925. godine dodana i odskočna daska za skokove. Često su se održavale predstave i koncerti, posebne večeri, plesne zabave i sportski događaji.

Kupalište na Molo longu otvoreno je 1913. godine istovremeno s kupalištem Bagno Nettuno (Neptun) smješteno između brodogradilišta Danubius i Tvornice torpeda Whitehead.



Slika 102 – Kupalište Neptun, Brgudi

To kupalište bilo je namijenjeno stanovništvu slabije ekonomske situacije i dijelu vojske. Na kupalište se moglo doći tramvajem koji je vozio do kraja Industrijske ulice gdje se nalazilo kupalište.

Nakon svečanih otvorenja kupališta Riječani su bili jako ponosni na dva nova kupališta pa su često odlazili susjedima na njihova kupališta i prenosili im dojmove.

Korištenje kupališta bilo je određeno Pravilnikom o novim komunalnim kupalištima koji je detaljno precizirao odredbe o cijenama, higijeni, javnom redu i vremenu korištenja kupelji. Kupališta su kroz povijest zadržala svoju društvenu ulogu za druženje svih generacija, iako valja napomenuti kako se ulaz na kupališta naplaćivao. Prema pravilniku bila je određena cijena za sat i pol korištenja kupališta. Cijena kupališta na Molo longu dvostruko je prelazila cijenu kupanja na kupalištu Neptun čime je kupalište na Molo longu uvijek bilo poluprazno na što je dodatno utjecao i nedostatak površine za plažu. U isto vrijeme kupalište na Pećinama na strani Sušaka smanjilo je cijene i pružalo dostatne površine pogodne za majke s djecom.⁹⁹

⁹⁹ Matejčić, R., *Kako čitati grad*, Adamić, Rijeka, 2007., str:320.-323



Slika 103 - A FIUME, 10 centesimi, žeton gradskog kupališta

Uz morska kupališta Rijeka se može pohvaliti i zatvorenim kompleksima bazena kojih je kroz povijest u gradu bilo nekoliko. Izrazito zanimljiv podatak je kako je prostor Školjića prije njegove industrijalizacije u 19. st. bilo najatraktivnije rekreativno područje i Riječko šetalište. Na Školjiću je izgrađeno prvo javno kupalište s 12 bazena s morskom i 6 bazena sa slatkom vodom. Nažalost danas što zbog industrije, a što zbog dva svjetska rata tome svjedoče samo zapisi iz tog vremena. 1965. godine na Školjiću je otvoren kompleks bazena koji je danas u zatvoren i u lošem stanju.



Slika 104 – Bazen na Školjiću za vrijeme plivačkog natjecanja

Bazen na Kantridi je izgrađen 1974. godine. 2005. godine krenuli su radovi na projektu rekonstrukcije i dogradnje kompleksa bazena koji je odrađen kroz nekoliko faza, od kojih

je zadnja faza uključivala gradnju bazena za skokove u vodu i uređenje 7000 m² plaže i okoliša, te šetnice uz plažu dužini od 350 m.

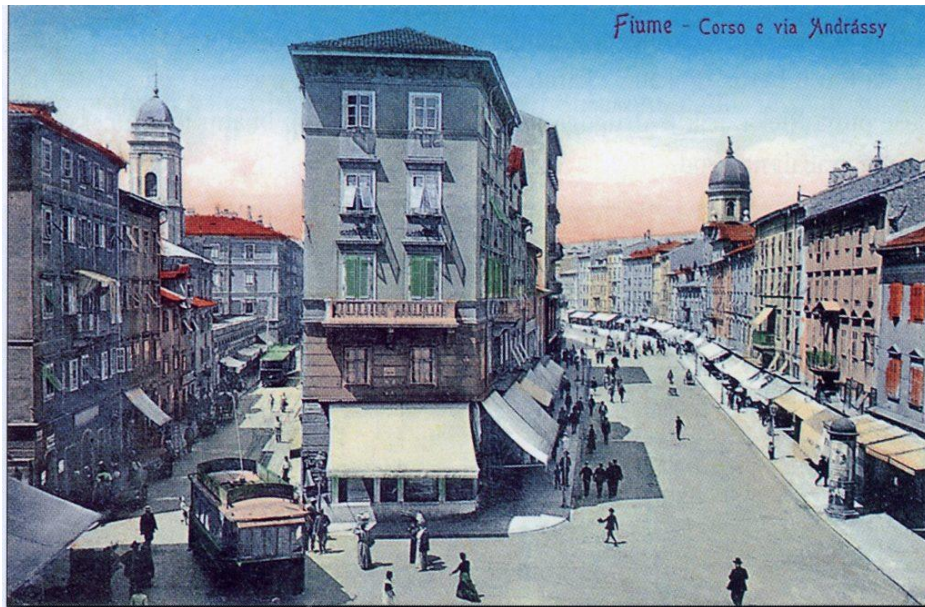
Investicija izgradnje i uređenja kompleksa bazena na Kantridi do završenja zadnje faze premašila je 400 milijuna kuna i danas čini jednu od najljepših atrakcija grada Rijeke što za turiste, što za lokalno stanovništvo sa svojom bogatom ponudom i sadržajima.



Slika 105 – Kompleks bazena na Kantridi prije i poslije rekonstrukcije

Nastavno na sve navedeno može se zaključiti kako se unatoč burnim promjenama i povijesnim utjecajima pojavljuje konstanta potrebe društva za socijalizacijom i uživanjem u slobodnom vremenu bez obzira na platežnu moć i ekonomske mogućnosti društva u kojem se pojedinac nalazi.

Životni standard stanovnika na području grada Rijeke se izuzev već opisane stanogradnje i uvjeta rada, može dočarati i mnogim drugim atributima, primjerice javnim gradskim prijevozom, posjedovanjem vozila, sportskim manifestacijama, knjižnicama i knjižarama, „shopping“ centrima itd...



Slika 106 - Tramvajski javni gradski prijevoz, slika prikazuje vremenski period od 1899. - 1914.

Posljedica širenja grada Rijeke bila je povećana udaljenost koju su stanovnici morali prewalkati kako bih došli do svojih prometnih ciljeva. Potkraj 19. stoljeća poneki europski gradovi organiziraju javne gradske prijevoze koji su se do tada organizirali uglavnom kočijama ili omnibusevima na konjsku vuču. Sukladno europskom razvoju, jedna moderna i tehnički napredna Rijeka, nije mogla zanemariti pozitivne utjecaje javnog gradskog prijevoza, a naročito u prijevozu robe.

Godine 1892. najavljena je izgradnja tramvajske pruge na električni pogon namijenjena prijevozu putnika i robe. Komercijalna banka u Pešti, dozvoljava izgradnju jednotračne pruge duljine 4.40 kilometara, koja će se napajati električnom energijom iz centrale na području Školjića. Trasa kretanja započinje mostom na Rječini, te završava na zadnjoj stanici na području Kantride, a sama duljina trase pruge svrstava Rijeku u sam europski vrh modernih gradova. „Uoči stavljanja u funkciju električnog tramvaja 2. studenog 1899. godine pojavio se i cjenik koji je predviđao da karta od mosta na Rječini do Mlake košta

osam, za pola vožnje pet, a za djecu pet, odnosno tri novčića. I tako je 7. studenog 1899. u šest sati izjutra, krenuo prvi tramvaj, jedanaest godina prije no u Zagrebu. ¹⁰⁰

U vremenu navedenih cijena u opticaju je bila Austro-Ugarska kruna, te su strukovni radnici zarađivali u prosjeku 3 – 6 kruna dnevno, što je vožnje učinilo pristupačnima i najsiromašnijem sloju. Tramvaj je u zimskim mjesecima vozio od 7 sati do 22 sata, a ljeti od 6.30 do 22.30. Na raspolaganju je bilo 8 tramvajskih kola, maksimalnog kapaciteta prijevoza 16 sjedećih i 12 stajaćih mjesta. Godine 1907. trasa tramvajske pruge se produžuje, te ona sada dostiže i do brodogradilišta Danubius, ali i do Školjića na istočnoj strani grada.



Slika 107 - Tramvajska karta s popisom tramvajskih stajališta

Trasa pruge se kroz godine produžavala obuhvaćajući sve veći linearni raspon, te 1910. godine doseže svoj maksimalni doseg u iznosu od 5.35 kilometara puta. Povećanjem zahtjeva za javnim prijevozom grad povećava tramvajski vozni park te 1910 godine raspolaže s 13 tramvajskih vozila sa 16 vučnih prikolica otvorenog i zatvorenog tipa. Iste godine u Rijeci je prevezeno 2.5 milijuna putnika.¹⁰¹ Toliike brojke potiču gradske vlasti na polaganje drugog kolosijeka 1914. godine, uz povećanje cijena karata. Radnici u industrijskim pogonima na zapadu grada, su se u jutarnjim terminima dolaska na posao vozili sa smanjenom cijenom prijevoza, a poneki su poput tvornice torpeda, svojim majstorskim radnicima vožnje omogućavali potpuno besplatno. Besplatne vožnje su bile namijenjene direktorima tvornica, višim policijskim i vojnim oficirima, gradskim uniformiranim redarstvenicima, uglavnom pripadnicima srednjeg do višeg tadašnjeg sloja

¹⁰⁰ Žic I.,: *Riječki tramvaj od 1899. do 1952*, Primorski Hrvat, Rijeka, 2021.

¹⁰¹ Ibid.

stanovništva. Tijekom talijanske vlasti moderniziraju se pogonski motori tramvaja. Godine 1931, pojavljuju se autobusi koji prometuju trima linijama; prema Škurinjama (broj 2 – duljine 4.550 metara), Podmurvicama (Broj 3 – duljine 2.550 metara) i Kozali (broj 4 – duljine 2.700 metara). Linija „1“ pripada tramvajskoj liniji. Autobusi su pružali maksimalni kapacitet od 39 putnika, te su vozili svakih 20 minuta, počevši u 7 ujutro do 21 sat.



Slika 108 - Ceirano c50, prvi autobus na području grada Rijeke

Autobusi se vrlo brzo pokazuju praktičnijim javnim prijevoznim sredstvom od tramvaja, te ih već 1934. godine, na području grada Rijeke ima 45. Ubrzo zastarjelim Ceirano autobusima, pridodaju se novi autobusi marke Fiat koji su nudili bolje i brže motore, veće prijevozne kapacitete, te samim povećanjem autobusnih vozila, povećava se i frekvencija vožnji na samo 10 minuta čekanja. Povećanje broja autobusa uzrokovalo je i izgradnju autobusne garaže na području Školjića, pored tramvajske remize. Tramvaji 1942. godine bilježe rekordne brojeve prijevoza, s 11 milijuna prevoženih putnika. Nakon Drugog svjetskog rata, preostalo je 11 starih autobusa i 5 tramvajskih kola.

„Zbog velike istrošenosti pruga, naručuje se 1947. godine 6.000 metara šina, no one su isporučene tek 1949. godine. Kako ih nitko nije bio u stanju postaviti, one su jednostavno uskladištene. Bez obzira na sumorno poratno stanje tramvaj je 1948. prevezao 10,8 milijuna putnika.“¹⁰²

¹⁰² Žic I.,: *Riječki tramvaj od 1899. do 1952*, Primorski Hrvat, Rijeka, 2021.



Slika 109 - Trolejbus na području grada Rijeke

Učestala praksa nabave materijala i ophođenje prema održavanju postojeće infrastrukture, rezultira početkom kraja riječkog tramvaja 1951. godine, nabavom talijanskih trolejbusa marke Fiat.

Gradsko auto-tramvajsko poduzeće 1953. godine mijenja svoj naziv u Autotrolej. Autotrolej zaposlenicima nudi povlaštene karte koje su vrijedile za dvije vožnje u danu, one odlaska i dolaska s posla. Trolejbusna linija 1961. godine obuhvaća područja od Trsata do Kantride, te nakon nabave novih trolejbusa raspolaže s 29 vozila. Trolejbus je 1969. godine, ustupio svoja mjesta autobusima, opravdavajući to smanjenim cijenama karti, ali i ponovnoj mogućnosti nabave novih autobusa koji preuzimaju linije ukinutih trolejbusa.

Nabavom novih autobusa i 1990. godine posjeduju vozni park od 266 vozila, kojima se godišnje prevali 12.353.644 kilometra i preveze 87.801.268 putnika.¹⁰³ Nije poznato koliko je vozila bilo u voznom stanju od navedenih 266. Danas Autotrolej u sastavu voznog parka Autotroleja ima 187 vozila, od kojih su 73 zglobna, a 100 „solo“ autobusa i jedan turistički autobus na kat.

Zadnjih godina kao posljedica ne održavanja svojih autobusa, u vremenskom razmaku od 2018. godine do danas izgorjelo je 9 autobusa prilikom prijevoza putnika, a jedan prilikom povratka sa servisa.¹⁰⁴

¹⁰³ Autotrolej: *Povijest*, www.autotrolej.hr, preuzeto 20.06.2022.

¹⁰⁴ Glavan, M., *Zašto gore Autotrolejevi autobusi? Samo u zadnjih par godina ih je bilo čak-devet*, Novi List, Rijeka, 20. studeni 2021.



Slika 110 - Prikaz izgorjenog autobusa Autotroleja u periodu od 2018. - 2019. godine

Osim javnog gradskog prijevoza, valja spomenuti osobni prijevoz ostvaren putem motocikla ili automobila. Riječani su ljudi koji vole automobile i vožnju, u njima provode većinu svojih putovanja, a kako je to izgledalo u povijesti, opisano je u donjem tekstu.

Automobili su se na Riječkom području pojavili početkom 20. stoljeća, no njihovo posjedovanje bilo je namijenjeno isključivo pripadnicima riječkog patricijata, jer su jednostavno radničkom sloju bili cjenovno nedostižni. Patricijat se prilikom rukovanja motornim vozilom ponašao često nedolično ne uviđajno po sve ostale sudionike u prometu, o čemu svjedoči potonji citat.

„Danas poslije podne u 2 sata priletio je sa svom silom automobil grofa Szaparya, villa Keglevich, te je projurio kroz Volosko u utrci s dva bicikla takđjer grofa; na mostu vratili su se automobili i bicikli i to najvećom mogućom brzinom. Kod Standarda susretili su automobili i bicikli fijakere Jakova Polis i Frana Kral, te je pravo čudo što se nije u onom času dogodila kakova nesreća i to ima zahvaliti samo prisutnosti duha spomenutih fijakera, koji su pravočasno skrenuli sa svojim vozovi...“¹⁰⁵

Brojni su primjeri cestovnog divljanja i ugrožavanja života aristokratske mladeži, stoga je iste godine, donesen zakon koji ograničava brzinu korištenje automobila u naseljenim mjestima na brzinu „konja u kasu“.

Prve zabilježene vlasnike motornih vozila na području grada Rijeke koji nisu pripadali patricijatu bilježimo na području Matulja 1911. godine, posjedovanjem motocikla obitelji Seljak, i automobila obitelji Kundić. Prethodnu informaciju treba uzeti sa dozom rezerve,

¹⁰⁵ Dmitrović S., *Automobil u Rijeci*, Sušačka revija br.60, Rijeka, 2009.

jer ne postoje dovoljno jasni zapisi i izvori o samom početku posjedovanja automobila radničkog građanskog sloja stanovništva. Godine 1913. pojava automobila je na području grada Rijeke sve učestalija.

Godine 1926. Zagrebački list „Svijet“ prenosi reportažu kako je također na ulicama Zagreba, baš poput i Rijeke automobil sve češća pojava. Automobili su se uglavnom uvozili iz prostora Njemačke, Italije, Čehoslovačke, ali i SAD-a.

Na području grada Rijeke jedan od najpoželjnijih automobila bio je upravo i talijanska uspješnica Fiat 509, koji se proizvodio od 1925. do 1929. godine.



Slika 111 - Fiat 509

Potkraj 1933. godine područje grada Rijeka ima registriranih 753 automobila, dok usporedno grad Trst ima 3.065 automobila i 30 više autobusa. Rafinerija ROMSA, koja je u svojim počecima rada doslovno bacala zalihe benzina u Jadransko more, 1927. godine polako orijentira svoju proizvodnju s petroleja na proizvodnju benzina. Poslije Prvog svjetskog rata, i D'Annunzijeve vladavine, na promatranom području niču brojne benzinske postaje¹⁰⁶.

¹⁰⁶ Dmitrović S., *Automobil u Rijeci*, Sušačka revija br.60, Rijeka, 2009.



Slika 112 - Benzinska postaja u Krešimirovoj ulici



Slika 113 - Fiat 509 u Via Carducci (Ciottinovoj ulici) u tridesetim godinama 20. stoljeća

Vrijeme pod Jugoslavijom približilo je posjedovanje automobila svačijim mogućnostima, što masovno povećava broj vozila na cestama. Danas na području grada Rijeke automobili postaju primarnim gradskim prijevozom, a mogućnosti prijevoza autobusom padaju u

sekundarni plan što dovodi do čestih gužvi u vršnim satima, brojnih prometnih nesreća, ali i do povećanog održavanja cestovnih površina.

<i>id</i>	Godina	Broj registriranih vozila u PGŽ	Broj registriranih vozila u Rijeci
1	2007	158.102	72.058
2	2008	162.182	73.768
3	2009	161.456	72.449
4	2010	159.491	70.331
5	2011	159.819	68.945
6	2012	152.006	63.065
7	2013	152.26	61.798
8	2014	154.273	61.929
9	2015	156.128	61.124
10	2016	160.577	63.634
11	2017	164.714	65.276

Slika 114 - Slika tabelarnog prikaza broja registriranih vozila u Rijeci u vremenu od 2007. - 2017. godine

Treba napomenuti kako se za vrijeme Austro-Ugarske, a naročito Italije, posjedovanje automobila svodilo na kupovinu novog automobila, te skoro svi registrirani automobili tog vremena, registrirani su od strane prvog vlasnika. Kupovina novog automobila u današnje vrijeme, se često odnosi na kupovinu rabljenih automobila. Rabljeni automobili iziskuju veću količinu novca namjenjenu održavanju, a može se i primjetiti smanjenje registriranih vozila na području grada Rijeke.

Sukladno podacima Državnog zavoda za statistiku primjećujemo kako je prošle 2021. godine od 112.329 osobnih automobila koji prvi put stječu pravo korištenja Hrvatskih registracijskih oznaka, manje od trećine : novog. Dakle više od dvije trećine automobila prvi put registriranih u Hrvatskoj je polovno, uvezeno, točnije njih 66.63% (77.086).¹⁰⁷ Starost cestovnih osobnih vozila na području Hrvatske je veće od 14 godina.¹⁰⁸ Takva starost zapravo uzrokuje sve veće novčane gubitke svojim vlasnicima, putem održavanja, pritom ne jamčeći tvorničku sigurnost vozila. Cijene naftnih derivata i kvalitete goriva također uzrokuju veliku krizu među stanovništvom, a naročito među onim stanovnicima

¹⁰⁷ Nepoznat autor: *Izješće o stanju u prostoru Grada Rijeke za razdoblje 2007.-2018. godine*, Javna ustanova zavod za prostorno uređenje Primorsko-goranske županije, www.zavod.pgz.hr, preuzeto 20.06.2022.

¹⁰⁸ Vedranić, Z., *Hrvatska i Francuska: Razlika u starosti voznog parka se smanjuje!*, Revija HAK, Zagreb, 2020

koji nemaju mogućnost korištenja javnog prijevoza jer žive podalje od prve autobusne linije.

Razne manifestacije i organizirane priredbe, udruženja i grupe građana utječu na standard života, ne samo radničke klase, već i svih stanovnika jednog mjesta. U Rijeci su se zasnivale razne grupe i organizacije primjerice biciklističkog kluba „Young America Cycle Club“ (prvog kluba američke lige osnovanog izvan područja Amerike), veslačkog kluba „Nautico sport Club Quarnero“ (bilježi brojne uspjehe u Italiji), gimnastičkog kluba „Club Ginnico Fiumano“, organizacije različitih automobilskih utrka itd. No ona najvažnija tek slijedi. Ugarska vlada krajem 19. stoljeća donosi odluku o uvođenju tjelovježbe kao obaveznog predmeta u svim školama, pa tako i u gradu Rijeci. U okviru školskih programa nalazio se i nogomet, moderna dinamička igra koja je oduševljavala Riječku mladež, pa su se shodno tome i organizirali različiti klubovi. Na početku nogometne pojave važnu ulogu imaju engleski mornari iz Liverpoola, koji su poslovno uplovljavali u Riječku luku, a u slobodno vrijeme igrali nogomet s Riječanima. Rijeka nije imala mnogo uređenih terena na kojima se mogao igrati nogomet, tj. imala je jedno, privatno zemljište obitelji Kvassay nedaleko Whiteheadovom radničkom naselju, koje je zbog prekomjerne zainteresiranosti uvijek bilo zauzeto. Prvi profesionalni nogometni klubovi osnovani su 1904. godine „Club sportivo Olimpia“, i 1905. godine „Club Atletico fiumano“. Rijeka i Sušak zajedno 1918. godine pružaju dom 46 nogometnih klubova, a prva službena utakmica odigrana je između kluba Atletico Fiumano i nogometne momčadi engleskog parobroda „Slavonia“, a utakmica je održana na igralištu obitelji Kvassay.¹⁰⁹ Utakmicu gube, a potom nižu također red poraza nogometnih utakmica protiv momčadi raznih parobroda koji su uplovljavali u Riječku luku.

¹⁰⁹ Burburan, F., Moranjak, Z., *Rijeka nogometa 1873 – 1948*, Grafika Zambelli, Rijeka, 2006.



Slika 115 - Nogometni klub Atletico fumano s Fiorellom La Guardia

Jedini iskorak u kvaliteti čini klub Victoria sa Sušaka, no ne može pronaći lokaciju za izgradnju stadiona koji bi odgovarao propisanim dimenzijama. „Naime, igralište na Gimnazijskom trgu bilo je premaleno i, zapravo, limitirajući čimbenik u daljnjem razvoju njihove igre. Martinšćica je bila pogodna s obzirom na dimenzije, ali ipak predaleko jer tada nije bilo lako organizirati prijevoz. Obitelj Kvassay je svoje zemljište na Pioppi (Pod Jelšun) prodala jednoj kompaniji za privrednu djelatnost. Tragajući za pogodnim igralištem, nogometaši Victorije uspijevaju od kastavske općine ishoditi dozvolu za uređenje bivšeg kamenoloma i uporabu zemljišta na Kantridi“¹¹⁰



Slika 116 - Stadion Borgomarina 1905. godine (danas stadion Kantrida)

¹¹⁰ Burburan F., Moranjak Z., *Kratka povijest Riječkog nogometa*, Sušačka revija br.58/59, Rijeka, 2008.

U vremenu do Prvog svjetskog rata, Rijeku zbog nogometa posjećuju mnogi poznati nogometaši iz Engleske, Ugarske, Italije, Austrije itd. Poslije rata, mnoge tvornice osnivaju svoje klubove, poput kluba CS. Fiume, osnovanog od radnika tvornica torpeda.

Najpoznatiji klub riječkog područja nastao je 1926. godine pod imenom U.S. Fiume, nastao spajanjem F.C. Glorie i C.S. Olimpia. Godine 1954. klub mijenja svoj naziv u NK. Rijeka.¹¹¹ NK Rijeka svoje protivnike ugošćuje na stadionu Kantrida (Ex. Borgomarina), no zbog neodržavanja 2015. godine mijenja svoj dom na stadionu Rujevica, dok se izvrše potrebni radovi sanacije i rekonstrukcije stadiona pod stijenama.

Nogomet je sve popularniji, pa tako za vrijeme Jugoslavije tvornice prilikom ulaganja u izgradnju stambenih naselja grade i nogometne terene. Primjer Riječke rafinerije INA, koja prilikom ulaganja u nebodersku stanogradnju radi i na izgradnji igrališta za potrebe svojih radnika. Igralište INA izgrađeno je 1971. godine, a osnivana se i klub NK INA, te rafinerijska ekipa u svojoj kratkoj povijesti reda dobre rezultate, pa je nogometnom terenu ugrađena i noćna reflektorska rasvjeta. Teren je prodan 1998. godine Rijeci, te se na njemu svakih 10. godina obnavljaju umjetni travnjaci, no pored toga, situacija ostaje neizmijenjenom.



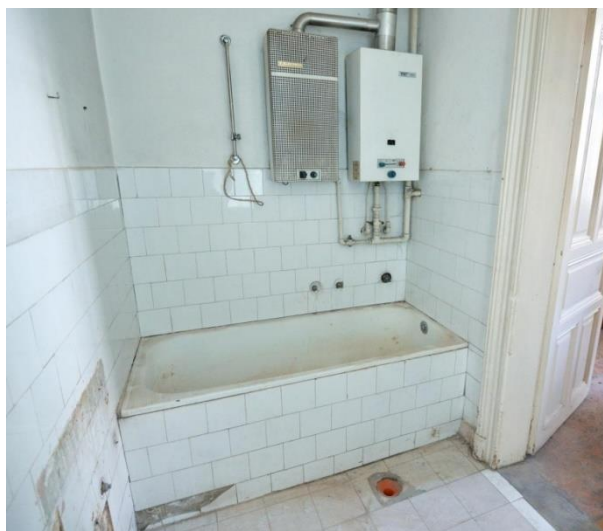
Slika 117 - Igralište INA na Podmurvicama

Za kraj ove podcjeline, treba se okrenuti 2022. godini i vremenu u kojem živimo.

Prema istraživanju Državnog zavoda za statistiku 2020. godine u Primorsko-goranskoj županiji prosječna neto plaća iznosila je 6.431,00 kuna.¹¹² Niža cijena najma stana iznosi 350 eura 2.632,00 kune mjesečno, s tim da su takvi stanovi slabije održavani.

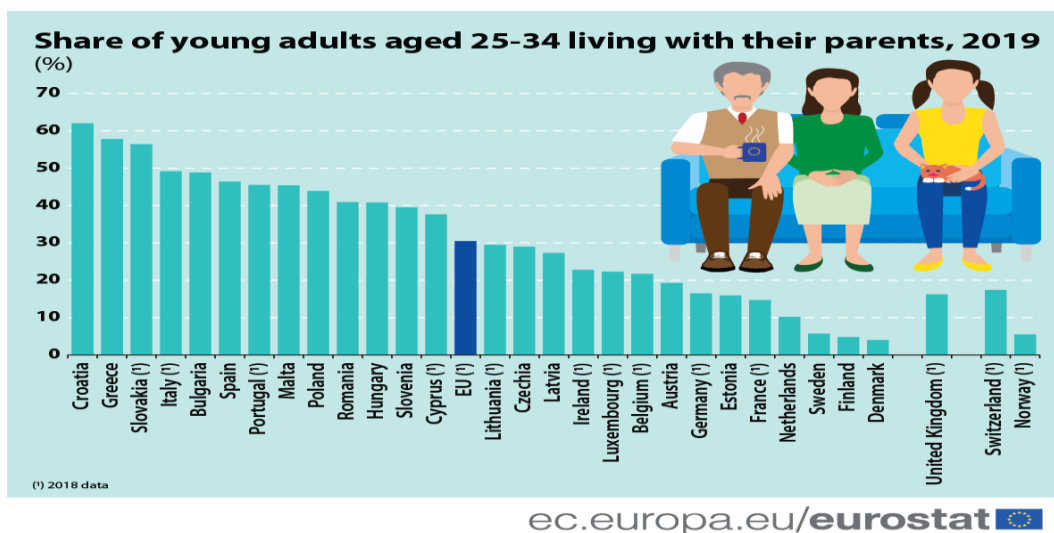
¹¹¹ Burburan F., Moranjak Z., *Kratka povijest Riječkog nogometa*, Sušačka revija br.58/59, Rijeka, 2008.

¹¹² Nepoznat autor: *Zaposlenost i plaće pregled po županijama*, Državni zavod za statistiku, www.dzs.gov.hr, preuzeto 22.6.2022.



Slika 118 - Kupaonica stana za najam

Luksuzniji stanovi premašuju cijene i od 500,00 eura mjesečno. Prilikom iznajmljivanja stana osoba je dužna pokrivati i mjesečne troškove režija, koji sukladno web stranici „Numbeo.com“ iznose 1200 kuna mjesečno za promatrano područje¹¹³. Uz navedeno, cijena kretanja javnim prijevozom iznosi mjesečno 332,00 kune. Navedeni podaci ukazuju na visoke novčane izdatke za samostalni život, što utječe na teži odlazak mladih ljudi iz obiteljskog doma.



Slika 119 – Udio mladih u dobi od 25-34 godine koji žive s roditeljima, 2019.

¹¹³ Nepoznat autor.: *Cost of Living in Rijeka*, <https://www.numbeo.com/cost-of-living/in/Rijeka>, preuzeto 22.6.2022

ZAKLJUČAK

Okruženje koje formira standard života je podijeljeno na prostorne i društvene aspekte, čija međusobna interakcija određuje kvalitetu života koja rezultira zadovoljstvom odnosno ne zadovoljstvom promatrane skupine ljudi. Poželjni stupanj zadovoljstva se od druge polovice 19. stoljeća do danas mijenjao nemali broj puta, a samim time i radnički životni stambeni standard uvjetovan prostornim atributima. Kako bi bilo moguće odgovoriti na pitanje dano u uvodu ovog diplomskog rada: Što čini radnički životni stambeni standard u promatranom području? Bitno je naglasiti slojevitost i kompleksnost promatranog pojma, što je zahtijevalo detaljnu analizu i razradu svih atributa koji su uvjetovali poželjni stupanj zadovoljstva radnika kroz promatrano povijesno razdoblje.

Tvornica za proizvodnju torpeda, brodogradilište i rafinerijsko postrojenje pružaju priliku za rad u modernom okruženju na proizvodima koji dotad nisu imali naziv, čime se formira kvalificirana radna snaga. Uvjeti rada pruženi u industrijskoj zoni promatranog područja, odnosno na današnjoj Mlaci, razlikovali su se ovisno o radnom mjestu, kompleksnosti posla, stupnju obrazovanja, a nekad i nacionalnosti.. Uvjeti rada u tvornicama su pratili slojevitu podjelu stanovništva visinom dnevnica gdje je prosječan majstorski radnik, imao plaću nekoliko puta veću od prosječnog nekvalificiranog radnika. Radni dan radnika trajao je u prosjeku 12 radnih sati, te se radilo i vikendima, blagdanima, obljetnicama itd. Zbog velikog zahtjeva za proizvodnjom tvornice su zapošljavale sve dobne skupine ljudi, prožete od prve desetine ljudskog života do kasne starosti, te su se sukladno tome, zbog neiskustva, pojavljivale brojne nesreće na radu sa tragičnim posljedicama. Razvojem industrije i grada, proporcionalno su rasle i cijene, ali i najmovi postojećih stanova, stoga su brojne obitelji živjele u zajedničkom prostoru, ne većem od 40 kvadratnih metara, gdje je radnicima, poželjni stupanj zadovoljstva bio usmjeren u pronalasku vlastitog doma, što prilike nisu često dozvoljavale. Zajedničko stanovanje na malom prostoru dovodilo je do higijensko-tehničkih problema stanara, naročito prilikom epidemije kolere krajem 19. stoljeća.

Tvornica torpeda prva investira u izgradnju radničkog stambenog naselja u samoj blizini tvorničkih postrojenja, na zapadnom priobalnom području Rečice, no ne iz razloga rješavanja stambenih problema prosječnog radnika, nego iz razloga zadržavanja kvalificirane radne snage koja je u bilo kojem trenutku mogla prijeći u susjednu tvornicu i dobiti posao.

Daljnji rast i razvoj grada rezultirao je povećanjem svijesti o potencijalnim opasnostima koje prijete morskoj luci, čime se počelo raditi na izgradnji vojno-edukacijskih centara koji su služili u svrhu obrane grada od neprijateljskih vojnih djelovanja.

U tome razdoblju, početkom 20. stoljeća, prije Prvog svjetskog rata, bili su česti prosvjedi kojima su radnici ukazivali na vlastito nezadovoljstvo. Izgradnja radničkih naselja uvelike je olakšala negativne aspekte radničkog životnog stambenog standarda, te se u promatranom razdoblju stvari odvijaju povoljnije za prosječnog stanovnika.

Poslije Prvog svjetskog rata započinje oporavak grada i radničkog standarda. Izgrađuju se mnogi stambeni kompleksi poput stambenog kompleksa na području Potoka, ali i stambena naselja pod utjecajem razvoja industrijskih postrojenja, čiji tijek gradnje prelazi i u vremenski početak Drugog svjetskog rata, poput: radničkog naselja ROMSA, San Nicolo, Borgomarina itd. Stambena naselja su iziskivala velike prostorne površine, a pružala male kapacitetne mogućnosti broja uporabnih cjelina. Radnički životni stambeni standard se mijenja poslije Drugog svjetskog rata, a obilježen je snažnim rastom postojeće industrijske infrastrukture, koja je potom donosila novitete na području radničke stanogradnje, a naročito izgradnjom stambenih tornjeva gdje su tvornice svojim radnicima omogućavale kupovinu stana putem dodijeljenih kredita koje bi potom otplaćivali. Do danas industrijska proizvodnja slabi, te se brojni pogoni gase, a time se mijenja radnički životni standard. Radnički životni stambeni standard je pojašnjen u ovom diplomskom radu te prati razvoj industrijske prisutnosti na promatranom području. Danas grad Rijeka prolazi svojevrni transformacijski proces iz grada u prethodnom razdoblju ispunjenog i orijentiranog prema industriji u grad danas orijentiranog prema: obrazovanju, turizmu, ugostiteljstvu, dentalnoj medicini i supermarketima.

Rijeka je oduvijek imala sve mogućnosti ponuditi visoku razinu životnog standarda. To potkrijepljuje tematika obrađena pod čimbenicima radničkog standarda gdje se može zaključiti kako je većina javnih prostora poput: parkova, trgova i tržnica zadržala svoju funkciju do danas. Školstvo koje se počelo razvijati kroz turbulentna povijesna razdoblja danas bilježi eksponencijalni rast davanjem identiteta i prepoznatljivosti gradu kroz kvalitetne obrazovne institucije i programe. Javni gradski prijevoz usporedno je pratio razvoj grada i transformaciju prijevoza ne samo na domaćem već i stranom području, pružavši danas kvalitetan vozni red unutar uže zone centra grada. Izvan samog centra grada nažalost javni gradski prijevoz je otežan što ostavlja stanovnike primorane na korištenje osobnih prijevoznih sredstava. Radnički životni stambeni standard pod utjecajem je mnogo faktora od kojih se izdvaja: osigurano stambeno pitanje, mogućnost zaposlenja,

iskorištavanje slobodnog vremena za razonodu i uživanje u uređenim zelenim površinama, održavanoj arhitekturi i kulturnoj baštini, mogućnosti inozemnih putovanja, obrazovanje i usavršavanje, što čini sekundarne atribute oplemenjivanja radničkog života.

POPIS LITERATURE

Knjige

Bujan, J., 3. Maj – Složena organizacija udruženog rada brodograđevne industrije, SOUR brodograđevne industrije 3. maj, Rijeka, 1985.

Duraković E.,: Adamićevo doba, Muzej grada Rijeke, Rijeka, 2005.

Giron, A., Zapadna hrvatska u drugom svjetskom ratu, Adamić, Rijeka, 2004.

Glavočić, D., Malvič, J.R., Škunca, S., Riječka radnička naselja, Pro Torpedo, Rijeka, 2017.

Hirc D.,: Hrvatsko primorje, Zagreb, 1880.

Lozzi-Barković, J., Međuratna arhitektura Rijeke i Sušaka: usporedba i europsko okruženje, Adamić, Rijeka, 2015.

Matejčić, R., Kako čitati grad , Adamić, Rijeka, 2007.

Članci

Badurina M.: Rijeka u drugoj polovici 20. stoljeća od obnove preko ubrzanog razvoja do stagnacije, Časopis studenata povijesti i drugih društveno-humanističkih znanosti, Vol. 6 No. 6, Rijeka, 2014.

Burburan F.,Moranjak Z., Kratka povijest Riječkog nogometa, Sušačka revija br.58/59, Rijeka, 2008.

Burburan, F., Moranjak, Z., Rijeka nogometa1873 – 1948, Grafika Zambelli, Rijeka, Dmitrović S., Automobil u Rijeci, Sušačka revija br.60, Rijeka, 2009.

Dubrović E., Put u Obećanu zemlju, Sušačka revija br.61, Muzej grada Rijeke, Rijeka, 2012.

Klempić Bogadi, S., Utjecaj migracije na demografski razvoj riječke aglomeracije, Hrvatski geografski glasnik 70, no. 1, Rijeka, 2008.

Kukurin, B., Prilozi za povijest školstva na području Općine Matulji za vrijeme talijanske fašističke okupacije 1920.–1943. Problemi sjevernog Jadrana: Problemi sjevernog Jadrana 12, Rijeka, 2013.

Manojlović, Z.. Ratna bolnica Crvenog križa u Rijeci (1914.–1918.). Acta medico-historica Adriatica: AMHA 15, no. Supplement 1, Rijeka: , 2017.

Milak E., Rijeka u međuratnom razdoblju – prilog istraživanju, Argumenti 1-2, Rijeka, 1983.

Mišur, I., Buterin, T., Muzur, A. i Doričić, R., Vježbanje života i smrti: nove spoznaje o epidemiji kolere u Rijeci 1886., Radovi Zavoda za hrvatsku povijest Filozofskoga fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, 53 (1), Zagreb, 2021.

Moravček, G., Nestale riječke crkve, Sušačka revija, broj 70/71, Rijeka, 2010.

Nadilo, B., Regan, K., Kako spasiti i sačuvati bogato nasljeđe?, Građevinar 9/2015, Rijeka, 2015.

Pandža, K., Harterom bez harte, o strojevima kojih više nema i radnicima koji više ne rade nakon dvije stotine godina Tvornice papira u Rijeci, Časopis za povijest Zapadne Hrvatske 16., br. 1, Rijeka, 2021.

Patafta D., Promjene u nacionalnoj strukturi stanovništva grada Rijeke od 1918. do 1924. godine, Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja, Rijeka, 2003.

Sepčić, J., Pola stoljeća Medicinskog fakulteta sveučilišta u Rijeci, J. Sepčić, Acta medico-historica Adriatica 3, br. 2, 157-176. Rijeka, 2005.

Ukić, Š., Povijest hrvatske industrije, Kemija u industriji : Časopis kemičara i kemijskih inženjera Hrvatske, Vol. 69 No. 7-8, Zagreb, 2020.

Vedranić, Z., Hrvatska i Francuska: Razlika u starosti voznog parka se smanjuje!, Revija HAK, Zagreb, 2020.

Žic I., Riječki parkovi i spomenici, Sušačka revija, broj 78/79, Rijeka, 2012.

Žic I., Riječki tramvaj od 1899. do 1952, Primorski Hrvat, Rijeka, 2021.

Znanstveni radovi

Crnković, G., Bösze, S. Inventar fonda Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci: 1870.-1918., Držani arhiv, Rijeka, 2011.

Đekić, V., Rafinerija nafte Rijeka – europski pionir u preradi crnog zlaza, INA Rafinerija Rijeka, Rijeka, 2010.

Golomboš, M. Industrijska baština i razvojne perspektive : Nacionalni muzej industrijske baštine, Diplomski rad, Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2021.

Martinčević, E., Brownfield investicije u turizmu - transformacija industrijske baštine, Završni rad, Sveučilište Jurja Dobrile u Puli, Pula, 2020.

Smolčić, I., Jerman N., Jecić Z.: "Analiza enciklopedičke relevantnosti na primjeru hrvatske tehničke baštine." *Studia lexicographica* 9, br. 1(16) (2015): 133-160. Sveučilište Jurja Dobrile u Puli, Pula, 2020.

Stipeč Brlić, G., Neboderi – Grad među oblacima, Zbornik radova, Građevinski fakultet Sveučilišta u Rijeci, XX, br. 1, 207-226, Rijeka, 2017.

Internetski izvori

Antešić, O., Teško vrijeme za „3. maj“: Ljeto dočekuju bez ugovorenih poslova, osamnaest radnika već je dobilo otkaz, *Novi List*, Rijeka, 01. ožujak 2022.

Autotrolej: Povijest, www.autotrolej.hr, preuzeto 20.06.2022.

Darko P., Zadnja rupa na svirali: Ina ne zna što bi s rafinerijom na Mlaki, www.novilist.hr, preuzeto 16.05.2022.

Đekić, V., Rothschildi, baruni riječkog ekonomskog uzleta?. www.mojarijeka.hr, Rijeka, 2011.

Glavan, M., Zašto gore Autotrolejevi autobusi? Samo u zadnjih par godina ih je bilo čak devet, *Novi List*, Rijeka, 20. studeni 2021.

Jecić S.: Mornarička akademija u Rijeci, <https://tehnika.lzmk.hr/>, preuzeto 20.05.2022.

Kučan N., Retrospective of Arhitectural Opus, www.muzej-rijeka.hr, preuzeto 20.06.2022.

Moravček G.: Mihanović u Rijeci napisao Lijepu našu, www.fluminensia.org, preuzeto 18.06.2022.

Nepoznat autor: Izvješće o stanju u prostoru Grada Rijeke za razdoblje 2007.-2018. godine, Javna ustanova zavod za prostorno uređenje Primorsko-goranske županije, www.zavod.pgz.hr, preuzeto 20.06.2022.

Nepoznat autor: Park Nikole Hosta, Prirodoslovni muzej Rijeka, www.prirodoslovni.hr, preuzeto 18.06.2022.

Nepoznat autor.: Rijeka nakon 3. svibnja 1945., www.muzej-rijeka.hr/online-arhiva, preuzeto 28.05.2022.

Nepoznat autor: Zaposlenost i plaće pregled po županijama, Državni zavod za statistiku, www.dzs.gov.hr, preuzeto 22.6.2022.

Nepoznat autor.: Cost of Living in Rijeka, <https://www.numbeo.com/cost-of-living/in/Rijeka>, preuzeto 22.6.2022.

Osnovna škola „Kozala“ Rijeka.: Povijest škole, <http://os-kozala-ri.skole.hr/> preuzeto 18.06.2022.

Osnovna škola Turnić Rijeka.: Povijest škole, www.os-turnic-ri.skole.hr, preuzeto 18.06.2022.

Pajić, D., Zadnja rupa na svirali: Ina ne zna što bi s rafinerijom na Mlaki, Novi List, preuzeto 16.05.2022.

Pallota, E.: Situazione campi concentramento P.G. (prigionier di guerra) al 31 marzo 1943, DPG27, www.campifascisti.it., preuzeto 21.05.2022.

Srednja škola za elektrotehniku i računalstvo.: Povijest škole. web2.ss-elektrotehnicka-ri.skole.hr, preuzeto 14.06.2022.

Sveučilište u Rijeci Pomorski fakultet, Strategija pomorskog fakulteta u Rijeci od 2011. do 2016.godine, Rijeka, 2011, www.pfri.uniri.hr preuzeto 20.05.2022.

Vežnaver F., Zašto je propala Veletržnica: Prebrzi osnivači i prespora država nasukali burzu ribe , Novi List, Rijeka, 2014.

Žic, I., Povijest riječkog hotela Bonavia, www.yumpu.com, preuzeto 07.06.2022.

Žic I.,: Rijeka je 1969 bila magnet za turiste, Žmigavac, Broj 65, Rijeka, 2014.