



Znanstveni skup

# **300 GODINA PROGLAŠENJA RIJEKE SLOBODNOM LUKOM**

**300 YEARS SINCE RIJEKA WAS DECLARED FREE PORT  
300 ANNI DELLA PROCLAMAZIONE DEL PORTO FRANCO DI FIUME**

**Naslov**

Znanstveni skup - 300 godina proglašenja Rijeke slobodnom lukom

**Urednica**

Laura Marchig

**Language editor**

Laura Marchig

**Publisher**

Udruga Slobodna država Rijeka

**Mjesto i godina izdanja**

Rijeka, 2019.

**Dizajn i prijelom**

Ana Somek / MERAKE d.o.o.

**Radno Predsjedništvo** / Ljubinka Toševa Karpowicz,  
Ervin Dubrović, Laura Marchig, Henrieta Bilandžić

**Organizacijski odbor** / Laura Marchig,  
Ervin Dubrović, Ljubinka Toševa Karpowicz

**Organizatori** / Udruga Slobodna Država Rijeka –  
Associazione StatoLibero di Fiume, u suradnji s  
Muzejom Grada Rijeke.

Pod pokroviteljstvom GRADA RIJEKE, PRIMORSKO-GORANSKE ŽUPANIJE I CENTRE MAURITS COPPIETERS.

“This conference is financially supported by the European Parliament. The European Parliament is not liable for the content of the conference nor the opinions of the speakers.”



SDR-SLF



CMC



# SADRŽAJ

## / TABLE OF CONTENTS

## / TALIJANSKI PRIJEVOD

### SAŽECI / ABSTRACTS / SOMMARI

06 / Nina Palinić  
09 / Ervin Dubrović  
12 / Ivan Jeličić  
15 / Nenad Labus  
18 / Ljubinka Toševa Karpowicz  
21 / Velid Đekić  
24 / Daina Glavočić  
26 / Jakov Karmelić

### ŽIVOTOPISI / BIOGRAPHIES / BIOGRAFIE

33 / Nina Palinić  
35 / Ervin Dubrović  
37 / Ivan Jeličić  
38 / Nenad Labus  
40 / Ljubinka Toševa Karpowicz  
42 / Velid Đekić  
44 / Daina Glavočić  
46 / Jakov Karmelić

# POVIJEST IZGRADNJE RIJEČKE LUKE

Autor / Author / Autore  
**Nana Palinić**

6

Nina Palinić

Nova riječka luka izgrađena je u drugoj polovini 19. i prvoj polovini 20. stoljeća. Između više projekata luke 1870. g. prihvaćen je projekt francuskog inženjera Hilariona Pascala, tada renomiranoga europskog projektanta luka, autora projekta luke Marsej i jednog od autora projekta luke Trst. Projektom je luka podijeljena u dva bazena – manji istočni (sušački) i veći zapadni (riječki), svaki s vlastitim lukobranom, obalama i gatovima. Luka je koncipirana po mediteranskom modelu, sa širokim gatovima okomito postavljenim na obale u obliku češlja. Pascalov plan razradio je i djelomice izmijenio mađarski inženjer Antal Hajnal, dugogodišnji direktor Pomorske uprave i voditelj gradnje luke. Projekt riječke luke prezentiran je na svjetskim izložbama održanim u Beču 1873. i Parizu 1878. godine. Kako prirodna riječka obala nije bila pogodna za izgradnju luke, obavljena su velika nasipavanja čime je grad proširen prema moru prosječno 100 do 200 metara na cijelom području od ušća Rječine do Brguda. Izgrađene su osnovne lučke građevine: lukobran, rive i gatovi te željeznička mreža

u zaleđu. Željeznička pruga prema Sv. Petru (Pivki) i Karlovcu dovršena je 1873. godine, čime je Rijeka povezana s centrima Monarhije. Nakon izgradnje lučke i željezničke infrastrukture izgrađene su lučke građevine koje čine vezu između pomorskih i kopnenih prometnih sredstava: prolazna skladišta, skladišta za dulje zadržavanje robe i specijalizirana skladišta. Ove su građevine raspoređene u blokovima na gatovima i dugim nizovima po obalama. Luka je, zajedno sa svom pratećom suprastrukturuom, urbanistički definirana do početka 1. Svjetskog rata, a međuratno i poslijeratno razdoblje obilježila je modernizacija i prilagodba prostora promjenama u lučkom transportu.

# THE HISTORY OF THE BUILDING OF RIJEKA PORT

The new port of Rijeka was built between the second half of the 19th and the first half of the 20th century. Among many projects, the project of a French engineer Hilarion Pascal was chosen in 1870. At that time, Pascal was a renowned European port designer. He designed Marseille port and was one of the designers of the Trieste port. His idea was to divide the port into two pools - smaller eastern (Sušak) and larger western (Rijeka), each with its own breakwater, banks and embankment. The port was designed in a Mediterranean style, with broad embankments vertically set on the comb-shaped seashores. Pascal's plan was elaborated and partially modified by Hungarian engineer Antal Hajnal, a long time director of Port Authority and port construction manager. The Rijeka port project was presented at the world exhibitions held in Vienna in 1873 and in Paris in 1878. Since the natural coastline in Rijeka was not suitable for the construction of the port, large land reclamation was being done, which resulted in expanding the city towards the sea from an average of 100 to 200 meters

in the entire area from the River Rječina Delta to Brgud. The main port facilities were built: breakwater, banks and embankments as well as the railway network in the hinterland. Railway track towards St. Peter (Pivka) and Karlovac were completed in 1873, thus connecting Rijeka with the Monarchy centres. After the construction of the port and railway infrastructure had been finished, port facilities that connected sea and land means of transport were constructed: transit warehouses, warehouses for longer retention of goods and specialized warehouses. These buildings were arranged in blocks on embankments and long line-ups on the banks. The port, along with all its accompanying superstructures, got its urban defining by the beginning of the WW1, and the interwar and post war period marked the modernization and adaptation of space to changes in port transport.

7

Nina Palinić

# STORIA DELLA COSTRUZIONE DEL PORTO DI FIUME

8

Nina Palinić

Il nuovo porto di Fiume fu costruito nella seconda metà del XIX e nella prima metà del XX secolo. Nel 1870, tra i vari progetti per la realizzazione del porto, fu accettato il progetto dell'ingegnere francese Hilarion Pascal, progettista in ambito portuale, a quell'epoca rinomato a livello europeo, autore del progetto del Porto di Marsiglia e uno degli autori del progetto del Porto di Trieste. L'idea prevede la divisione del polo portuale in due bacini: uno più piccolo, orientale (Sussak) e uno più grande, occidentale (Fiume), ognuno con un proprio frangiflutti, la spiaggia e il molo. Il porto è concepito in stile mediterraneo, con moli larghi collocati verticalmente rispetto alla riva a forma di rastrello. Il piano di Pascal è stato elaborato e parzialmente modificato dall'ingegnere ungherese Antal Hajnal, da lungo tempo direttore dell'Amministrazione marittima e responsabile della costruzione del polo portuale. Il progetto del porto di Fiume venne presentato alle Esposizioni mondiali tenutesi a Vienna nel 1873 e a Parigi nel 1878. Dato che la riva naturale non era adatta alla costruzione del porto, sono state eseguite delle grandi opere d'interramento di porzioni di mare, da una

media di 100 a 200 metri che comprende l'intera area dalla foce della Rječina (Eneo) fino a Brgut (Bergut). Sono state costruite le principali strutture portuali quali i frangiflutti, le rive, i moli e la rete ferroviaria che collega Fiume all'entroterra. I tratti ferroviari che vanno in direzione San Pietro del Carso (Piuka) e Karlovac (Carlovizza) vengono completati nel corso del 1873. In questo modo Fiume si collega direttamente con i centri della Monarchia. Dopo la costruzione del porto e dell'infrastruttura ferroviaria, sono state costruite le strutture portuali che collegavano gli impianti marittimi con quelli terrestri: i magazzini di transito, quelli per permanenza prolungata di merce e quelli speciali. Gli edifici dei magazzini erano sistemati in blocchi sui moli e in serie lungo le rive. Il porto, insieme a tutta la sua sovrastruttura di accompagnamento, progettata urbanisticamente dall'inizio della Prima guerra mondiale e realizzata nel periodo tra le due guerre e riprogettata nel dopoguerra, simbolizzarono la modernizzazione e l'adattamento dei cambiamenti degli spazi portuali.

# TRI STOLJEĆA LUČKE POVIJESTI U MUZEJU GRADA RIJEKE

Autor / Author / Autore

**Ervin Dubrović**

Muzej grada Rijeke dvadeset godina s raznih strana osvjetljava život grada u sprezi s lukom. Grad postaje važan kada je proglašen srednjoeuropskom lukom, a sva je moderna povijest Rijeke obilježena razvojem luke.

Niz izložbi i publikacija Muzeja grada Rijeke – prije svega *Riječka luka*, *Adamićevo doba*, *Merika*, *Rijeka – sjećamo se / Fiume - ricordi*, *Riječka industrijska priča*, *Pozdrav iz Rijeke / Un saluto da Fiume* – s raznih aspekata prikazuju luku, prometne i industrijske aspekte Rijeke u vezi s lukom; rast, razaranje, obnovu i - vizualnost luke, riva i gatova kao glavnih riječkih motiva.

Riječka luka je tema koja oko muzejskih projekata redovito okuplja više institucija i stručnjaka, a prilika je i za temeljita arhivska istraživanja u Rijeci, Beču, Budimpešti i Rimu.

Izložba *Riječka luka* jedna je od najprivlačnijih riječkih muzejskih izložbi - osim u Rijeci, prikazana je i u Budimpešti, Zagrebu i Trstu. pomorskih i kopnenih prometnih sredstava: prolazna skladišta, skladišta za dulje zadržavanje robe i specijalizirana skladišta. Ove su građevine raspoređene u blokovima na gatovima i dugim nizovima po obalama. Luka je, zajedno sa svom pratećom suprastrukturuom, urbanistički definirana do početka 1. Svjetskog rata, a međuratno i poslijeratno razdoblje obilježila je modernizacija i prilagodba prostora promjenama u lučkom transportu.

9

Ervin Dubrović

# THREE CENTURIES OF HISTORY IN THE CITY OF RIJEKA MUSEUM

10

Ervin Dubrović

The City of Rijeka Museum has been illuminating the city life from different angles for the past twenty years in conjunction with the port. The city became important upon being proclaimed a Central European port, and all the modern history of Rijeka is marked by the development of the port.

A series of exhibitions and publications of The City of Rijeka Museum (most important being The Port of Rijeka, Adamić Era, 'Merika, Rijeka - our memories / Fiume - ricordi, Rijeka Industrial Story, Greetings from Rijeka / Un saluto da Fiume) present the port from various aspects. Traffic and industrial aspects of Rijeka related to the port; growth, destruction, reconstruction and visuality of the port, banks and embankments as the main city motifs.

The Port of Rijeka is a topic that regularly brings together several institutions and experts around museum projects, and is an opportunity for thorough archival research in Rijeka, Vienna, Budapest and Rome.

The Port of Rijeka Exhibition is one of the most spectacular museum exhibitions in Rijeka apart from Rijeka it was also exhibited in Budapest, Zagreb and Trieste.

# TRE SECOLI DI STORIA DEL PORTO NEL MUSEO CIVICO DI FIUME

Da vent'anni, il Museo civico di Fiume, impreziosisce con varie sfumature di colore, la vita culturale della città che è connessa strettamente a quella del porto. La città assume la sua importanza nel momento in cui viene proclamata il porto dell'Europa centrale ed è noto che la storia di Fiume, in epoca moderna, è strettamente collegata allo sviluppo del porto.

Una serie di mostre e pubblicazioni del Museo civico di Fiume - soprattutto Riječka luka (Porto di Fiume), Adamićevo doba (L'epoca di Adamich), Merika, Rijeka - ricordiamo / Fiume - ricordi, Riječka industrijska priča (La storia industriale fiumana), Pozdrav iz Rijeke / Un saluto da Fiume - presentano il porto da vari aspetti, dal traffico all'industria; la crescita, la devastazione, la ricostruzione e la visibilità del porto, della riva e dei frangiflutti - rappresentano i principali motivi fiumani.

Il Porto di Fiume rappresenta un oggetto di studio per diverse istituzioni museali e i conservatori e ricercatori che lavorano nei museimusei, ed è anche un tema

che offre l'opportunità per l'avvio di un'approfondita ricerca negli Archivi di Fiume, Vienna, Budapest e Roma.

La mostra intitolata Riječka luka (Il Porto di Fiume) è stata una delle maggiori esposizioni che siano mai state allestite al museo fiumano ed ha avuto un carattere itinerante. Oltre a Fiume, questa è stata esposta anche a Budapest, Zagabria e Trieste. Dopo la costruzione del porto e dell'infrastruttura ferroviaria, sono state costruite le strutture portuali che collegano quelle marittime con quelle dell'entroterra: magazzini di transito, magazzini per permanenza prolungata di merce e magazzini speciali. Gli edifici che abbiamo elencato erano disposti a blocchi sui moli e si estendevano in serie lungo le rive. Il porto, insieme a tutta la sua sovrastruttura di accompagnamento, definita urbanisticamente dall'inizio della Prima guerra mondiale, nel periodo tra le due guerre e il dopoguerra, segnarono una svolta verso la modernizzazione e l'adattamento ai cambiamenti degli spazi portuali.

11

Ervin Dubrović

# KONCEPTI SLOBODNE LUKE NAKON 1918. NA RIJEČKOJ POLITIČKOJ SCENI

12

Ivan Jeličić

Autor / Author / Autore  
**Ivan Jeličić**

Nakon raspada ugarskih državnih institucija 1918. godine u Rijeci dolazi gotovo do polarizacije političke scene između pristalica pripajanja grada Državi Slovenaca, Hrvata i Srba te zagovornika aneksije Rijeke Italiji. Pored dvaju spomenutih opredjeljenja, na lokalnu političku scenu stupaju i opcije za koje su obje aneksije bile podjednako problematične i neprihvatljive: socijalisti, dio autonomaša i predstavnici bivše ugarske vlasti. Razlozi odbijanja pripojenja grada državama-nacijama nisu isključivo nacionalne prirode već osporavatelji aneksija pažnju posvećuju ekonomskoj sudbini Rijeke. Po njihovim tvrdnjama, jednostavnom aneksijom luke bez svog ugarskog zaleđa gradu prijati periferizacija ili izumiranje, te se stoga ekonomska funkcija grada mora nadвити nad nacionalizmima. Ukazujući na neke primjere korištenja termina slobodne luke prikazat ću kako nakon više od dvadeset i pet godina od ukinuća slobodne luke taj koncept nije iščeznuo. Štoviše, u trenutku sloma stoljetne habsburške prisutnosti i krize vlasti, koncepti slobodne luke ponovo bivaju aktualizirani u nekom novom obliku.

# CONCEPTS OF FREE PORT AFTER 1918 ON THE POLITICAL SCENE OF RIJEKA

A polarization of the political scene between the supporters of the annexation of the city to The State of Slovenes, Croats and Serbs, and the proponents of the annexation of Rijeka to Italy after the collapse of the Hungarian state institutions took place in Rijeka in 1918. In addition to the two mentioned political options, alternatives at the local political scene appeared for which both the annexations were considered equally problematic and unacceptable: the socialists, a part of the autonomists and the representatives of the former Hungarian government. The reasons for refusing to annex the city to the nation-states were not only of national nature, but the

deniers of annexation paid attention to the economic destiny of Rijeka, too. According to their claims, the simple annexation of a port without its Hungarian hinterland threatened peripheralization or even extinction, and therefore the economic function of the city had to surpass nationalisms. Pointing to some examples of the free ports, I will show that after more than twenty-five years since the abolition of the free port, that concept has not disappeared. Moreover, at the time of the collapse of the centuries-old Habsburg presence and the crisis of power, the concepts of free port are being updated again in a new form.

13

Ivan Jeličić

# CONCETTI DEL PORTO FRANCO DOPO IL 1918 NELLA SCENA POLITICA FIUMANA

14

Ivan Jelčić

Dopo il crollo delle istituzioni statali ungheresi nel 1918, a Fiume le correnti politiche si polarizzano. Troviamo le correnti che sostengono l'annessione della città al Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, così come pure i sostenitori dell'annessione di Fiume all'Italia. Oltre a queste, sulla scena politica locale si affacciano anche altre opzioni, circoli politici per i quali le annessioni risultano altrettanto problematiche e inaccettabili. E questi sono: i socialisti, una parte degli autonomisti e i rappresentanti dell'ex Governo ungherese. Le ragioni per cui a Fiume si rifiuta l'idea di farsi inglobare all'interno degli stati-nazione, non sono solo di natura politica, ma quelli che contestano l'annessione, prestano attenzione soprattutto al

destino economico della città. Secondo questi, la semplice annessione di un porto senza il suo entroterra, avrebbe portato a due possibili fenomeni, o a far emergere economicamente la periferia oppure al disastro economico. Per questi motivi la città aveva il dovere rinunciare a qualsiasi idea nazionalista. Riferendosi all'uso di alcuni esempi dell'espressione porto franco, l'intervento dimostra come dopo oltre venticinque anni dall'abolizione del porto franco, il concetto ad esistere. Nel momento del crollo della secolare presenza asburgica e della crisi del potere, i concetti del Porto franco vengono modificati e assumono un nuovo significato.

# SLOBODNA LUKA RIJEKA I GDJE JE NAĆI U GRADU? PREGLEDNI RAD I KONZERVATORSKA VALORIZACIJA

Autor / Author / Autore  
**Nenad Labus**

U izlaganju se razmatraju izvori koji govore o smještaju prvotne luke u Rijeci te o tri najvažnija artefakta preostala u gradu iz doba cara Karla VI. i početaka slobodne luke u Rijeci. Riječ je o reljefnoj bisti cara na Gradskom tornju, natpisu i skladišnim zgradama nekadašnje slobodne luke i lazareta te piramidi na početku Karolinške ceste.

Ujedno se daju i konzervatorske valorizacije ovih spomenika kao važnih povijesnih svedočanstava toga doba i početaka modernog razvoja luke, ali djela važnih i u umjetničkom, arhitekonskom te urbanističkom aspektu.

15

Nenad Labus



# FREE PORT OF RIJEKA AND WHERE TO FIND IT IN THE CITY? REVIEW WORK AND CONSERVATION EVALUATION

16

Nenad Labus

This presentation discusses the sources that bespeak of the location of the original port of Rijeka and the three most important artefacts left in the city from the time of Emperor Charles VI. and the beginnings of the free port in Rijeka. It is an embossed bust of the emperor of the Emperor on the City Tower, the inscription and warehouses of the former free port and the infirmary, and the pyramids at the beginning of the Carolina Road.

Conservative valorisation of these monuments are given, being important historical testimonies of that time and the beginnings of the modern development of the port, but also important works in the artistic, architectural and urban aspect.

# PORTO FRANCO E DOVE TROVARLO IN CITTÀ? REVISIONE E VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO DA CONSERVARE

17

Nenad Labus

L'esposizione prende in esame le fonti che riguardano la sistemazione di quelle parti del porto fiumano rimaste autentiche e presenta i tre artefatti più importanti rimasti nella città dai tempi dell'imperatore Carlo VI, dall'inaugurazione del Porto franco a Fiume. È noto l'altorilievo dell'imperatore che campeggia sulla Torre cittadina, la scritta e gli edifici di deposito dell'ex Porto Franco, il Lazzaretto e le piramidi situate all'inizio della strada Carolina.

Contemporaneamente affronteremo anche il problema della valorizzazione e della conservazione di questo patrimonio architettonico da conservare e che rappresenta un'importante testimonianza dell'epoca e degli inizi dello sviluppo portuale moderno, ed ha anche un valore in ambito artistico, architettonico e urbano.

# ANDREA OSSOINACK I PRIJEDLOZI ZA *PORTO FRANCO*

Autor / **Author** / **Autore**

**Ljubinka Toševa Karpowicz**

18

Ljubinka Toševa Karpowicz

Andrea Ossoinac (1876-1965), bio je posljednji predstavnik Rijeke u parlamentu u Budimpešti. Na sjednici parlamenta 18. X. 1918. dao je izjavu zatraživši i za Rijeku pravo na samoodređenje.

Bio je član-utemeljitelj *Talijanskog nacionalnog vijeća*, utemeljenog 16. tajno 16. X. 1918. Koristeći se njegovom izjavom, *Talijansko nacionalno vijeće* je 30.X.1918. proglasilo Rijeku svojevrsnom „državom“ i zaražilo, putem „referenduma“ aneksiju Rijeke Italiji.

Ova su politička zbivanja afirmirala Andreu Ossoinacka kao političara i promovirale ga u povijesnu ličnost.

Kao člana *Talijanskog nacionalnog vijeća* i prethodne izvesnosti, *Vijeće* ga je izabralo za svog predstavnika na mirovnoj konferenciji u Parizu. Bio je u sastavu talijanske delegacije, te je, kao svjedok o „političkoj volji Riječana“, svjedočio na sastanku s američkim predsjednikom Wilsonom.

Kao stručnjak za pitanja pomorske trgovine, za potrebe mirovne konferencije napisao je, u obliku *otvorenog pisma*, dokumenat pod nazivom *Zašto Rijeka treba biti talijanska* (*Perché Fiume deve essere italiana*). Iste teze ponovio je u narednom *otvorenom pismu* objavljenom u ožujku 1921., dakle nakon potpisivanja *Rapallskog ugovora* kojim je dogovorena Slobodna riječka država.

Iako sada u izmijenjenim političkim okolnostima, protiv kojih se borio, Andrea Ossoinack nastavlja s iznašanjem razloga zašto Rijeka treba biti slobodna luka (Porto-franco), i zašto je taj status najkorisniji, kako za samu Rijeku, tako za sada, izmijenjenu, političku okolicu.

Teze koje iznaša Ossoinack za riječku luku su i do danas aktuelne, što njegovoj argumentaciji daje obilježje stručne, a ne isključivo političke expertize.

# ANDREA OSSOINACK AND THE SUGGESTIONS FOR PORTO FRANCO

Andrea Ossoinac (1876-1965) was the last representative of Rijeka in the Budapest Parliament. At a parliamentary session on 18 January 1918, he made a statement requesting for Rijeka the right for self-determination. He was a founding member of the Italian National Council, founded on the 16th of January 1918. Using his statement, the Italian National Council proclaimed Rijeka a sort of a "state" on 30th October 1918 and demanded the annexation of Rijeka to Italy via "referendum". These political events affirmed Andre Ossoinack as a politician and promoted him to a historical personality.

As a member of the Italian National Council, he was chosen for its representative at a peace conference in Paris. He was part of the Italian delegation and witnessed the meeting with the US President Wilson being a witness to "the political will of the people of Rijeka".

As an expert on maritime trade issues, he wrote a document entitled "Why Rijeka should be Italian" (*Perché Fiume deve essere italiana*) in the form of an open letter and for the purpose of the peace conference. He repeated the same thesis in the next open letter published in March 1921, i.e. after the signing of the Rapallo Treaty, by which The Free State of Rijeka was agreed. Although now in the changed political circumstances, against which he fought, Andrea Ossoinack continues to explain why Rijeka should be a free port (Porto-franco), and why this status is the most useful one, both for the Rijeka, and for the changed political landscape.

The thesis Ossoinack proposed for the free Port of Rijeka are still around, which gives his argument a mark of professional competence, and not exclusively political expertise.

19

Ljubinka Toševa Karpowicz

# ANDREA OSSOINACK E LE PROPOSTE PER LA NASCITA DEL PORTO FRANCO

20

Ljubinka Toševa Karpowicz

Andrea Ossoinack (1876-1965) fu l'ultimo rappresentante di Fiume nel Parlamento di Budapest. Alla sessione del parlamento il 18 ottobre 1918 rilascia una dichiarazione in cui richiede che Fiume abbia il diritto all'autodeterminazione.

Ossoinack era membro e cofondatore del *Consiglio nazionale italiano*, fondato in segreto il 16 ottobre 1918. Il 30 ottobre 1918 il *Consiglio* proclama Fiume "Stato" e richiede, attraverso un referendum, l'annessione all'Italia. Il testo della dichiarazione d'indipendenza era lo stesso che Ossoinack aveva letto al Parlamento di Budapest.

Questi eventi hanno portato Andrea Ossoinack ad essere considerato un politico e lo hanno elevato a personalità entrata nella storia.

Essendo membro del *Consiglio nazionale italiano*, fu scelto per rappresentarlo alla Conferenza di Pace di Parigi. Questi faceva parte della delegazione italiana ed aveva quindi assistito a un incontro con

il presidente degli Stati Uniti Wilson che era stato chiamato a testimone della "volontà politica fiumana".

Esperto in questioni commerciali marittime, ai fini della Conferenza di Pace, scrisse *una lettera aperta, ovvero un documento intitolato Perché Fiume deve essere italiana*. Le stesse tesi furono ripetute nella *lettera aperta* pubblicata nel marzo 1921, dopo la firma del *contratto di Rapallo* con il quale venne proclamato lo Stato Libero di Fiume.

Anche contesto politico ormai cambiato e che è contrario alle sue idee, Andrea Ossoinack continua a spiegare perché Fiume dovrebbe essere un porto franco e perché questa posizione sarebbe più utile, sia per la città, sia per il nuovo assetto politico.

Le argomentazioni di Ossoinack relative al porto di Fiume rimangono tutt'ora attuali, il che dà alla sua argomentazione un carattere speciale che va ben oltre, la mera politica.

# PETROLEJSKA LUKA RIJEKA

Autor / Author / Autore  
**Velid Đekić**

Izgradnja specijalne riječke luke za naftni teret javila se kao potreba nakon što su prve pošiljke nafte iskrane 1878. u gradu, na gatu Stefania (danas Bečko pristanište) i nastavile rasti. Izgradnja je krenula 1882. izvan grada, na Mlaki, i završena 1884. godine. Prvi teret nafte stigao je do nje već 1883. brodom *Paragon*, za potrebe novoizgrađene riječke Rafinerije. Sirovina je isprva stizala u bačvama i kanisterima. Godine 1886. u luku je stigao prvi tanker, britanski *Chigwell*, za njim je 1892. stigao i Rafinerijin tanker *Etelka*.

Petrolejska luka je 1930-ih matična luka Rafinerijine tankerske flote koja plovi pod zastavom tvrtke SPEM. . Koncem Drugog svjetskog rata teško je oštećena bombardiranjem i miniranjem. Poratna obnova nije dovršena, pa je lukobran do danas ostao gomila kamenja, bez operativne funkcije. Gašenjem rafinerijskog pogona na Mlaki u novom mileniju luku se prestalo koristiti za naftni teret. Zadnji tereti zabilježeni su 2008, riječ je o dopremi sirovine tankerom *Đeletovci* i otpremi derivata tankerom *Sisak*.

21

Velid Đekić

# RIJEKA PETROLEUM PORT

22

Velid Đekić

The construction of a special petroleum port became a necessity after the first shipments of oil came to the city in 1878, at the Stefania embankment (today the Vienna pier) and continued to grow. The construction had begun in 1882 outside the city, on Mlaka, and was completed in 1884. The first cargo of oil came in 1883 by the *Paragon* ship, for the purpose of the newly constructed Rijeka Refinery. The raw material came first in barrels and canisters. In 1886, the first tanker arrived in the port, British *Chigwell*, and in 1892 Refinery tanker *Etelka* arrived. During the 1930s, Rijeka Petroleum Port was the homeport

for the Refinery's tanker fleet sailing under the flag of SPEM. At the end of the Second World War, it was severely damaged by bombing and mining. After war, reconstruction has never been completed, so the breakwater has remained a mass of rocks with no operational function up to this day. The closing of the Refinery at Mlaka in the new millennium meant that the port was no longer used for bunkering. The last shipment arrived in 2008, a supply of raw materials by the *Đeletovci* oil tanker and the dispatch by the *Sisak* oil tanker.

# FIUME – PORTO PETROLIO

La costruzione del porto speciale per il rifornimento di petrolio viene inaugurata nel 1878. Si trattava di una necessità visto che le prime spedizioni di petrolio via nave furono scaricate presso il poco adatto Molo Stefania (oggi Molo di Vienna) che continuò crescere. La costruzione iniziò nel 1882, lontano dal nucleo cittadino, nel rione di Mlaka, e terminò nel 1884. Il primo carico di grezzo arrivò già nel 1883 con la nave *Paragon*, ai fini della nuova Raffineria di Fiume. Agli inizi, il grezzo veniva trasportato in barili e contenitori. Nel 1886 arrivò *Chigwell*, la prima nave cisterna britannica, successivamente, nel 1892 arrivò la petroliera della raffineria *Etelka*.

Il cosiddetto "Porto Petrolio" negli anni '30 divenne il porto di registro della flotta delle petroliere della raffineria che sventolava la bandiera dell'impresa SPEM. Alla fine della Seconda guerra mondiale, il porto fu gravemente danneggiato dai bombardamenti e dalle mine. Dato che la ricostruzione, dopo la guerra non fu mai completata, il frangiflutti rimane una rovina, e non ha nessuna nessuna funzione operativa. Nel novo millennio, con l'estinzione dell'impianto della raffineria di Mlaka, il porto non era più utilizzabile per il rifornimento di petrolio. L'ultimo rifornimento è stato registrato nel 2008. Era un carico delle di grezzo che è stato trasportato dalla nave cisterna *Đeletovci* ed è stato spedito con l'autocisterna *Sisak*.

23

Velid Đekić

# RONILAČKO IZVIĐANJE RIJEČKE LUKE 1946.

Autor / Author / Autore

**Daina Glavočić**

24

Daina Glavočić

Nakon savezničkog bombardiranja riječke luke jeseni 1944. mnoga na vezu zatečena plovila, našla su se na lučkom dnu ometajući poslijeratnu plovibenu aktivnost. Jedan od prioriteta prvog Petogodišnjeg plana 1947. novoosnovanog državnog poduzeća Brodospas bio je raščišćavanje luka od potopljenih objekata radi sanacije šteta i uspostavu promet u njima. Teški ronilac ing. Karlo Baumann dobrovoljno je 1946. prešao 30 km lučkim dnom uz označavanje 26 podrtina.

# DIVING SCOUTING OF THE PORT OF RIJEKA 1946

After the allies in WW2 bombarded the port of Rijeka in autumn 1944, many of the vessels at berths in the harbour ended up at the port's seabed hindering post-war navigation activity. One of the priorities of the first five-year plan of the newly founded state enterprise Brodospas in 1947 was to clear the port from sunken objects in order to repair the damage and establish traffic. Heavy diver Karlo Baumann volunteered in 1946, dived along the 30 km of the port's seabed, and marked 26 wrecks.

# IMMERSIONI ESPLORATIVE AL PORTO DI FIUME NEL 1946

Dopo il bombardamento da parte degli alleati del Porto fiumano nell'autunno del 1944, molte barche a vela, colate a picco in quell'occasione, furono trovate sul fondo marino del porto. I relitti ostacolavano l'attività di navigazione del dopoguerra. Una delle priorità del piano quinquennale dell'impresa statale Brodospas, fondata nel 1947 fu di ripulire i porti dagli oggetti sommersi, per riparare il danno e ristabilire il traffico marittimo. Il subacqueo Karlo Baumann si offrì volontario nel 1946 per attraversare i 30 km del porto ed ebbe modo di fare una precisa mappatura che comprendeva 26 relitti.

25

Daina Glavočić

# LUČKA PRETOVARNA DJELATNOST U KVARNERSKOM AKVATORIJU

Autor / Author / Autore

**Jakov Karmelić**

26

Jakov Karmelić

Razvoj prekomorske trgovine, povećanje veličine trgovačkih brodova kao i promjene tehnologije pretovara tereta, neprestano utječu na potrebu gradnje novih lučkih terminala i skladišta. U riječkom slučaju, to je značilo potrebu nasipavanja mora i izgradnju podmorskih obalnih zidova i lukobrana, a u drugoj polovici dvadesetog stoljeća i izgradnju specijaliziranih terminala izvan gradske jezgre: na Brajdici u Rijeci (kontejnerski terminal) i u širokom kvarnerskom akvatoriju, od Bakra (terminali za rasute terete, za naftne prerađevine i za ukapljene plinove), Omišlja na Krku (naftni terminal) do Raše-Bršice na istarskom poluotoku (terminali za drvo i za živu stoku). U Plominu je radi potrebe termoelektre izgrađen terminal za ugljen. Izgradnja terminala podrazumijevala je, pored opremanja lučkim pretovarnim sredstvima, i izgradnju skladišnih kapaciteta te cestovne i željezničke infrastrukture unutar luke, kao i cestovnih i željezničkih prometnica prema unutrašnjosti. Zbog potrebe novih skladišnih kapaciteta sagrađen je i pozadinski skladišni kompleks na Škrljevu.

Već je sredinom sedamdesetih godina dvadesetog stoljeća bilo evidentno da je radi novih tehnoloških promjena u prijevozu suhih tereta, veličine brodova kao i potrebe za velikim skladišnim prostorima na otvorenom, potrebno izgraditi izvan gradske jezgre novi lučki bazen za generalne terete i, tada nove, kontejnerske i RO-RO tehnologije. Iako je studijom lokacijske optimalnosti zaključeno da su najpogodnije lokacije za izgradnju novog lučkog bazena područja na otoku Krku, do toga nikada nije došlo, kao ni do desetljećima priželjkivane izgradnje nizinske pruge koja bi zaobišla brdsko-planinski uspon Gorskog kotara postojeće austrougarske pruge.

Početak devedesetih godina dvadesetog stoljeća označava razdoblje kada je glavna konkurentska luka Koper pretekla luku Rijeka u količini pretovara tereta, a početkom dvadeset i prvog stoljeća kada je Slovenija devet godina ranije od Hrvatske ušla u EU, ta se razlika, u količini pretovarenog tereta, stalno povećava. U tom periodu, za riječku luku je došlo do sužavanja tržišta lučkih usluga, kako s područja bivše

Jugoslavije, tako i tranzitnog tržišta u srednjoj Europi. Lučko pročelje ostalo je bez nekoliko linijskih brodskih servisa. Istovremeno je došlo do zastarijevanja lučkih kapaciteta, koji su se sporo modernizirali. Neki oblici pretovara tereta nikada se nisu ni razvili, kao na primjer pretovar automobila, te se također nisu razvijale logističko-distributivne usluge visokovrijednim teretima.

Lučka djelatnost u kvarnerskom akvatoriju djeluje u okolnostima razvoja novih tehnologija prijevoza tereta i gradnje brodova većeg kapaciteta i gaza, i sve izoštrenije konkurencije drugih luka, a za približno isto gravitacijsko područje. Pritom veliki brodari postaju i terminal operatori, te svojim interesima i poslovnim politikama određuju redoslijed ticanja luka u linijskim servisima, i tako dimenzioniraju razvoj pojedinih luka i definiraju robne tokove prema lučkom gravitacijskom području.

Povoljan geoprometni položaj Rijeke samo je dobra osnova za razvoj trgovačke i industrijske funkcije luke, kao i nužni razvoj konkurentskih sposobnosti prometnog pravca, od luke do krajnjih korisnika u zaleđu. Ključno je djelovanje domaćih i stranih terminalskih operatora koji su financijski sposobni razvijati moderne suprastrukturalne kapacitete i koji mogu doprinijeti razvoju prometa. Liberalizacija željezničkog tržišta doprinosi prijeko potrebnoj konkurenciji na tržištu željezničkih usluga. Uz gradnju novih infrastrukturnih objekata u kvarnerskom akvatoriju, poželjno na Krku zbog dislokacije iz gradske jezgre i mogućnosti etapnog širenja sukladno povećanju prometa, pozadinskih logističko-distributivnih centara, te razvoj suvremenih kopnenih prometnica prema zaleđu, posebno željeznice, neophodno je i usklađeno djelovanje svih državnih (carina, veterinarska i fito-sanitarna služba) i privatnih dionika (pomorski agenti, međunarodni otpremnici, kopneni prijevoznici, inspeksijska društva i ostali) na prometnom koridoru.

27

Jakov Karmelić

# PORT'S TRANSHIPMENT PROCESSES IN THE KVARNER BAY

28

Jakov Karmelić

The development of overseas trade, the increase in the size of merchant ships and the shift in cargo handling technology, are constantly influencing the need for new port terminals and warehouses. In the case of Rijeka, this meant the need for port expansion through land reclamation and the construction of submarine sea walls and breakwaters. In the second half of the twentieth century, the construction of specialized terminals outside the city centre began: on Brajdica in Rijeka (container terminal) and in the wide area of Kvarner Bay, in Bakar (bulk cargo terminal, oil derivatives and liquid gas terminal), Omišalj in Krk (oil terminal), Raša-Bršica on the Istrian peninsula (timber and livestock terminal).

Coal terminal was constructed in Plomin, Istria, for the needs of a thermal power plant. The construction of the terminal meant, in addition to equipping the port facilities, the construction of storage facilities and the road and rail infrastructure within the port, as well as the road and railways towards the inland. Due to the need for new storage facilities, the rear storage

complex on Škrljevo was built.

As early as in the mid-seventies of the twentieth century, it became evident that due to new technological changes in the dry cargo transport, the size of ships and the need for large open space warehouses, a new port for general cargo and then new, container and RO-RO technology has to be built. Although the study of the most suitable location concluded that the most suitable location for the construction of a new port area is on the island of Krk, it has never happened. Also, despite the decades long plans of building the lowland railway that would bypass the mountainous Gorski kotar region, the railway line has never been built.

The beginning of the nineties of the twentieth century marks the period when the main competitor, Koper Port, overtakes the port of Rijeka in the numbers of cargo transshipment. At the beginning of the twenty-first century, when Slovenia entered the EU (nine years earlier than Croatia), this difference in the amount

of transhipped cargo, only kept increasing. During that period, the Port of Rijeka has narrowed down the market of port services, both from the territory of the former Yugoslavia and the transit market in Central Europe. It was left without several liner shipping services. At the same time, port facilities, failing to keep up with the modernization, had become obsolete. Some forms of cargo tranship have never been developed, such as car transshipment, as well as the logistics-distributive services at high-value cargoes.

Port activity in the Kvarner Bay operates in the context of the development of new cargo transportation technologies and the construction of ships with more capacity and gauge, and more intense competition from other ports, and for the same gravitational area. As a result, large carriers become terminal operators, and their interests and business policies determine the order of ports in liner services, thus dimensioning the development of individual ports and defining merchandise flows to the port's gravitational area.

The favourable geo-traffic position of Rijeka is a good basis for the development of the commercial and industrial functions of the port, as well as the necessary development of competitive abilities of the traffic route, from the port to the end users in the hinterland. The key is the operation of domestic and foreign terminal operators that are financially capable of developing modern supra-structural capacities, and which can contribute to the development of traffic. The liberalization of the railway market contributes to the necessary competition in the railway services market. With the construction of new infrastructure facilities in the Kvarner Bay, preferably on Krk island, due to the dislocation from the city core, and the possibility of a gradual expansion according to traffic increase, background logistical and distribution centres, and the development of modern land routes along the hinterland, in particular railways, it is also necessary to coordinate the activities of all state services (customs, veterinary and phytosanitary) and private stakeholders (maritime agents, international forwarders, land transporters, inspection companies and others) on the traffic corridor.

29

Jakov Karmelić

# OPERAZIONI PORTUALI NELL'ACQUATORIO DEL QUARNERO

30

Jakov Karmelič

Lo sviluppo del commercio estero, l'aumento delle dimensioni delle navi mercantili e l'evoluzione della tecnologia di movimentazione delle merci influenzò costantemente la necessità di nuovi terminal e magazzini portuali. Nel caso fiumano, ciò significava la necessità di eseguire grandi interrimenti di porzioni di mare, la costruzione di barriere in muratura e i frangiflutti. Nella seconda metà del XX secolo vennero costruiti dei terminal specializzati fuori dal nucleo cittadino: a Brajdica - Fiume (terminal per contenitori) e nell'area più ampia dell'acquatorio fiumano, da Baccari (Bakar) (terminal per cargo, petrolio e gas liquido), Castelmuschio (Omišalj) sull'isola di Veglia (Krk) (terminal petrolifero), a Arsi) - Bršica (Valpidocchio) nella penisola istriana (terminal per il legno e il bestiame). A Fianona (Plomin), per le esigenze della centrale termoelettrica si trova il terminal del carbone. La costruzione del terminal significava, oltre la dotazione delle strutture portuali, la costruzione degli impianti di deposito e sia la costruzione dell'infrastruttura stradale e ferroviaria all'interno del porto, sia le strade e le ferrovie verso l'entroterra.

A causa della necessità di avere un deposito merci, a Škrljevo è stato costruito un complesso di stoccaggio.

Già a metà degli anni Settanta del XX secolo, divenne chiaro che a causa dei cambiamenti tecnologici avvenuti nell'ambito del trasporto merci, come pure delle dimensioni delle navi, esisteva la necessità di costruire dei magazzini più grandi e un nuovo bacino portuale destinato alle merci varie, per i container e la tecnologia RO-RO, che andava costruito fuori dal nucleo cittadino. Con lo studio della localizzazione ottimale, si arriva alla conclusione che il luogo più adatto per la costruzione del bacino della nuova area portuale doveva essere l'isola di Veglia (Krk). Il progetto non è mai stato realizzato, come non è stata mai realizzata la costruzione della ferrovia che avrebbe dovuto passare in una zona di pianura fuori dallo spazio dell'altipiano del Gorski Kotar e che avrebbe dovuto rimpiazzare l'esistente linea ferroviaria realizzata ai tempi dell'Austro-Ungheria.

L'inizio degli anni Novanta del XX secolo rappresenta il

periodo in cui il porto di Capodistria (Kopar), principale porto concorrente, sorpassa il porto fiumano per il traffico di merci. All'inizio del XXI secolo, da quando la Slovenia, che è entrata a far parte dell'Unione Europea nove anni prima della Croazia, la differenza nella quantità di carico è in costante aumento. Durante questo periodo, il porto di Fiume ha ristretto il mercato dei servizi portuali, sia dal territorio dell'ex Jugoslavia sia dal mercato di transito nell'Europa centrale. Il porto è stato lasciato senza diversi servizi di trasporto di linea. Allo stesso tempo, le strutture portuali erano diventate obsolete, e sono state aggiornate lentamente. Alcune forme di carico delle merci non si sono mai sviluppate, come ad esempio il trasbordo delle auto, e non hanno nemmeno sviluppato servizi di logistica distributiva in carichi di alto valore.

L'attività portuale dell'acquatorio fiumano opera nello sviluppo delle tecnologie nuove, nel trasporto delle merci e nella costruzione navale con più capacità e maggiore pescaggio ed rappresenta una concorrenza più intensa per i porti dell'area. Di conseguenza, gli spedizionieri diventano operatori portuali e i loro interessi e le politiche commerciali determinano l'ordine dei porti nei servizi di linea, dimensionando così

lo sviluppo dei singoli porti e definendo i flussi di merci verso l'area gravitazionale del porto.

Fiume ha una favorevole posizione geografica che è una base sia per lo sviluppo delle funzioni commerciali e industriali del porto, sia per lo sviluppo necessario dei settori di trasporto, dal porto agli utenti finali nell'entroterra. È fondamentale l'azione degli operatori portuali nazionali ed esteri che sono economicamente in grado di sviluppare le capacità moderne sovra-strutturali e che possono contribuire allo sviluppo del commercio. La liberalizzazione del mercato ferroviario contribuisce alla necessaria concorrenza nel mercato dei servizi ferroviari. Con la costruzione delle infrastrutture nuove nell'acquatorio quarnerino, preferibilmente sull'isola di Krk (Veglia), a causa della dislocazione dal nucleo cittadino, esisteva la possibilità dell'espansione graduale in base all'aumento del commercio, della logistica e dei centri di distribuzione e lo sviluppo di percorsi lungo l'entroterra, in particolare quello ferroviario. Bisognerebbe coordinare le attività sia dai servizi statali (doganali, veterinari e fitosanitari) sia dalle parti private interessate (agenti marittimi, spedizionieri internazionali, trasportatori, società di controllo e altri) del settore di trasporto.

31

Jakov Karmelič



# ŽIVOTOPISI

## / BIOGRAPHIES

## / BIOGRAFIE

### Nana Palinić

Dr. sc. Nana Palinić r. Jerčinović rođena je u Rijeci gdje je završila osnovnu školu i gimnaziju. Diplomirala je, magistrirala i doktorirala na Arhitektonskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu. Kao arhitekt radila je u projektnim biroima u Rijeci i Grazu, a kao arhivist u Državnom arhivu u Rijeci. Bavi se istraživanjem i valorizacijom graditeljskog nasljeđa Rijeke i riječke regije. Tekstove o istraživanju povijesti riječke arhitekture, posebno zgrada za kulturu, zdravstvo, promet i industriju objavljuje u domaćoj i stranoj periodici. Autor je i koautor 5 autorskih knjiga, 7 uredničkih knjiga, 60 znanstvenih i stručnih članaka te više od 70 stručnih projekata i studija. Sudjelovala je u 7 znanstvenih projekata te na 19 međunarodnih i domaćih znanstvenih i stručnih skupova. Član je više strukovnih udruženja iz područja arhitekture, povijesti umjetnosti, povijesti i kulture. Dobitnica je više nagrada i priznanja, između ostalih i Godišnje nagrade grada Rijeke. Zaposlena je na Građevinskom fakultetu u Rijeci kao izvanredni profesor, gdje je nositelj kolegija Povijest konstrukcija, Projektiranje zgrada, Građevinske konstrukcije, Javne zgrade i prostori, Industrijska graditeljska baština i Obnova graditeljskog nasljeđa. Na istom Fakultetu od 2015. obavlja dužnost šefa Katedre za arhitekturu i urbanizam i prodekana za nastavu.

Nana Palinić Jerčinović, PhD was born in Rijeka where she finished elementary and high school. She graduated, and received her masters and PhD at the Faculty of Architecture of the University of Zagreb. As an architect, she worked in the design offices in Rijeka and Graz, and as an archivist in the State Archives in Rijeka. She is engaged in researching and valorising the architectural heritage of Rijeka and the Rijeka region. She publishes texts exploring the history of Rijeka architecture, especially buildings for culture, health, transport and industry purposes in domestic and foreign periodicals. She is also a co-author of five books, seven editorial books, sixty scientific and professional articles and more than seventy professional projects and studies. She has participated in seven scientific projects and at nineteen international and domestic scientific and professional conferences. She is a member of a number of professional associations in the field of architecture, history of art, history and culture. She is the winner of a number of awards, among others, the Annual Award of the City of Rijeka. She works at the Faculty of Civil Engineering in Rijeka as an associate professor, where she teaches courses History of Structures, Building Design, Civil Engineering Structures, Public Buildings and Premises, Industrial Heritage and Restoration of the civil Engineering Heritage. In 2015, she was appointed Head of Department for Architecture and Urbanism and Vice Dean for Education.

Ph.D. Nana Palinić (Jerčnović) nata a Fiume, dove ha frequentato le scuole elementari e superiori. Si laurea, consegue la laurea specialistica e ottiene un dottorato di ricerca presso la Facoltà di Architettura dell'Università di Zagabria. Ha lavorato come architetto negli uffici di progettazione a Fiume e Graz e presso l'Archivio di Stato di Fiume.

È impegnata nella ricerca e nella valorizzazione del patrimonio architettonico di Fiume e della regione fiumana. Gli articoli pubblicati nei periodici nazionali ed esteri, esplorano la storia dell'architettura di Fiume, in particolare gli edifici culturali, della salute pubblica, dei trasporti e dell'industria. È autore e coautore di 5 libri, è redattrice di 7 libri, ha scritto 60 articoli scientifici e specialistici e ha realizzato oltre 70 progetti e studi professionali. Ha partecipato a 7 progetti e 19 convegni scientifici e professionali internazionali e nazionali. È membro delle associazioni croate che riuniscono i professionisti nel campo dell'architettura, storia dell'arte, storia e cultura. Vincitrice di premi e riconoscimenti, ha vinto anche il premio annuale della Città di Fiume.

Lavora presso la Facoltà di Ingegneria a Fiume in qualità di professore associato, ed è titolare dei seguenti corsi: Storia delle strutture, Progettazione degli edifici, Strutture edilizie, Edifici pubblici e locali, Patrimonio industriale e Ricostruzione del patrimonio edilizio. Dal 2015 svolge la funzione di capodipartimento per l'architettura e l'urbanistica ed è la vicepresidente alla didattica.

Nel 2015 ha vinto la Targa d'oro della città di Fiume: "Per lo sviluppo dell'identità della città a livello internazionale".

## Ervin Dubrović

Ervin Dubrović rođen je u Rijeci 1957. godine i dugogodišnji je ravnatelj Muzeja grada Rijeke. Povjesničar je umjetnosti i kulture, istraživač riječkih i srednjoeuropskih povijesnih tema iz novije povijesti. Voditelj je, autor ili koautor više velikih istraživačkih projekata i izložbi: Riječka luka (2001.) Adamićevo doba, riječki trgovac u doba velikih promjena 1780.-1830. (2006.); Riječki torpedo – prvi na svijetu (2010.). Na temu iseljavanja iz Srednje Europe u Ameriku od kraja 19. stoljeća do Prvog svjetskog rata priredio je izložbu Merika (2008.), koja je američko izdanje imala u Muzeju imigracije u New Yorku 2012., te objavio tri izdanja: Merika (monografija na hrvatskom i engleskom jeziku, 2008.), Veliki val (zbornik-monografija na hrvatskom, 2012.), te From Central Europe to America - iseljavanje iz Srednje Europe u Ameriku (monografija na engleskom 2012.). Autor je priređivač i više monografija, umjetničkih biografija i knjiga eseja iz društvene, kulturne i umjetničke povijesti.

Ervin Dubrović was born in Rijeka in 1957 and serves as a long-time director of the City Museum of Rijeka. He is a historian of art and culture, a researcher of Rijeka and Central European historical topics from the recent history. He is the manager, author or co-author of several major research projects and exhibitions: Rijeka Harbour (2001) Adamić Era, a Rijeka merchant in the Era of Major Changes from 1780 to 1830. (2006); the Rijeka Torpedo - The First in the World (2010).

He set up exhibition Merika (2008) with the leitmotif being the emigration from Central Europe to America from the end of the 19th century to the First World War. The American edition of the exhibition took place in New York in 2012. He published three editions: Merika (monograph in Croatian and English, 2008), the Great Wave (almanac-Monograph in Croatian, 2012.), and From Central Europe to America - Emigration from Central Europe to America (monograph in English 2012).

He is the author of several monographs, art biographies and essay books from social, cultural and art history.

Ervin Dubrović, nato nel 1957 a Fiume e da diversi anni è il direttore del Museo civico di Fiume. È uno storico dell'arte e della cultura, un ricercatore fiumano riguardo argomenti storici dell'Europa centrale della storia recente. È il principale, autore e coautore di numerosi progetti di ricerca e di mostre importanti: *Riječka luka (Porto di fiume) (2001)*; *Adamićevo doba, riječki trgovac u doba velikih promjena 1780.-1830.* (L'epoca di Adamich, un mercante fiumano nel periodo dei grandi cambiamenti dal 1780 al 1830) (2006.); *Riječki torpedo – prvi na svijetu* (Il siluro di Fiume – primo al mondo) (2010). Per quanto riguarda il tema dell'emigrazione dall'Europa centrale in America dalla fine del XIX secolo alla Prima guerra mondiale, ha curato la mostra *Merika* (2008), che nel 2012 è stata allestita anche al Museo dell'Immigrazione a New York; ha pubblicato tre monografie: *Merika* - monografia in lingua croata e inglese scritta nel 2008, *Veliki val* (La grande onda), *Atti-Monografie* scritto in croato nel 2012 e *From Central Europe to America - iseljavanje iz Srednje Europe u Ameriku* (Dall'Europa centrale all'America - emigrazione dall'Europa centrale all'America), monografia scritta in inglese nel 2012. È autore di diverse monografie, biografie d'arte e saggi di storia sociale, culturale e artistica.

## Ivan Jeličić

dr. sc. Ivan Jeličić, doktorirao je povijest na Sveučilištu u Trstu sa radom na temu socijalističkog pokreta u Rijeci (*Nell'ombra dell'autonomismo. Il movimento socialista a Fiume, 1901-1921.*), objavio je nekoliko članaka o povijesti Rijeke na prijelomu 19. i 20. stoljeća, a trenutno je poslijedoktorand na Institut za političku povijest u Budimpešti.

Ivan Jeličić holds a PhD in History on the topic of Socialist Movement in Rijeka (*Nell'ombra dell'autonomismo. Il movimento socialista a Fiume, 1901-1921*). He has published a few articles on the history of Rijeka between the 19th and 20th century, and currently holds a postgraduate degree at the Institute of Political History in Budapest.

Ph.D. Ivan Jeličić, ha svolto il dottorato presso Università di Trieste con una tesi sul movimento socialista a Fiume (*Nell'ombra dell'autonomismo. Il movimento socialista a Fiume, 1901-1921*), ha pubblicato diversi articoli sulla storia di Fiume a cavallo tra il XIX e il XX secolo e attualmente sta portando avanti gli studi per il dottorato di ricerca, presso l'Istituto di storia politica di Budapest.

## Nenad Labus

Nenad Labus (1953) konzervator i arhivist, prof. opće lingvistike i ruskog jezika i književnosti. Od 1. VII. 2018. u mirovini.

Bavi se lokalnom povijesti i povijesti institucija Rijeke i Sušaka, rodoslovljem i heraldikom. Istražio na desetine rodoslova Riječana, prikupio građu za početke desetak najznačajnijih riječkih firmi. Napisao desetak arhivskih inventara, isto konzervatorskih elaborata i podloga, te u suradnji s Ninom Kudiš i Rozalijom Massarotto objavio prijevod Vizitacija Pulske biskupije 1658. Istražio i prikupio podatke o značajnim Riječanima i Sušačanima pokopanima na grobljima Kozala i Trsat. Za časopis "Artefakta" pročitao je i prepisao je šest matičnih knjiga pravoslavne općine u Rijeci i sastavio opće imensko kazalo za njih.

Nenad Labus (1953) is a conservationist and an archivist, a teacher of general linguistics and Russian language and literature. He was retired in 2018.

His interests include local history and history of the institutions of Rijeka and Sušak, the genealogy and heraldry. He has explored dozens of family trees of Rijeka citizens, gathered materials about the launching of the most significant companies in Rijeka. He has written about a dozen archive inventories, the same number of conservation reports, and, in collaboration with Nina Kudiš and Rozalia Massarotto, published the translation of the Canonical Visitation of the Pula Diocese 1658. He has explored and collected data on the distinguished Rijeka and Sušak citizens buried in the Kozala and Trsat cemeteries. For the Artefact magazine, he read and transcribed six registrars of the Orthodox Church in Rijeka and compiled a general index for them.

Nenad Labus (1953) conservatore e archivista, professore di linguistica generale, lingua e letteratura russa. È andato in pensione il 1 luglio 2018.

Si occupa di storia locale e della storia delle istituzioni di Fiume e Sušak (Sussak), di genealogia e di araldica. Ha esplorato decine di genealogie fiumane, raccogliendo una documentazione che riguarda la storia dalle dieci più significative aziende fiumane. Ha scritto decine d'inventari d'archivio, opere che riguardano la conservazione, in collaborazione con Nina Kudiš e Rosalia Massarotto ed ha pubblicato la traduzione di Vizitacija Pulske biskupije 1658. (Visitazione del Vescovato di Pola nel 1658). Ha fatto delle ricerche che riguardano i più importanti cittadini di Fiume e Sussak che sono sepolti nei cimiteri di Cosala e Tersatto. Per la rivista "Artefakta", ha trascritto i sei libri della Chiesa ortodossa di Fiume e ha compilato per loro un indice generale. Nel 2015 riceve il premio della Città di Fiume per le ricerche svolte sulla storia della città e per il contributo e la promozione della reputazione della città nel mondo.

## Ljubinka Toševa Karpowicz

Školovanje: Filozofski fakultet u Beogradu, grupa za sociologiju 1965. godine. Magisterij na Fakultetu politikčkih nauka u Beogradu 1981 godine., Doktorat iz političkih znanosti na Fakultetu za političke znanosti i novinarstvo u Ljubljani 1987.godine.

Specijalnost : Politička povijest grada Rijeke. Stručnjak za politički angažman masonerije, s posebnim osvrtom na Rijeku. Posljednja knjiga : Masonerija, politika i Rijeka 1785-1944. prevedena na engleski i objavljena u izdanju izdavačke kuće iz Vošingtona, Westphallia Press.2017.

Objavila preko osamdeset članaka u raznim glasilima u Jugoslaviji, Hrvatskoj, Srbiji, Njemačkoj, Italiji i SAD.

Istraživala u brojnim arhivama u Rijeci, Beogradu, Vošingtonu, Budimpešti i Rimu. Učestvovala na brojnim domaćim i međunarodnim skupovima. Dobitnica zlatne plakete grada Rijeke za 2015. godinu s obrazloženjem: "za promociju identiteta Rijeke na međunarodnoj razini".

Ljubinka Toševa Karpowicz studied sociology and later political science at the College of Political Science in Ljubljana in 1987. She worked as a researcher in various institutes in Yugoslavia and Croatia.

Prior to publishing her first work (written with a co-author) in 1990 (Sindikalni pokret na riječkom području do 1941. godine/The Union Movement in the Commune of Rijeka Until 1941), she had published numerous articles concerning the political history of the city of Rijeka in Croatia, Serbia, Italy, Germany and USA. This gave her the impetus to devote additional research to the empirical and historical analysis of Masonry as a political group.

The result of her work was the publication of her work D' Annunzio u Rijeci. Mitovi, politika i uloga masonerije (D' Annunzio in Rijeka: Myths, Politics and the Role of Masonry) in 2007 which covers the period from 12th September 1919 to 12th November 1920. The book raised great interest and Lj. T. Karpowicz then focused her research over longer time on the same theme. In addition to the foregoing books, the author also published two additional books: Pravoslavna opština u Rijeci 1720-1868, (The Orthodox Comune in Rijeka 1720-1868), published in 2002, and Tajne Opatije. Tajna diplomatija i obavještajne službe u Opatiji 1890-1945, (Secrets of Opatija: Secret Diplomacy and Intelligence Agencies in Opatija 1890-1945). Lj. T. Karpowicz received the Award of the City of Rijeka in 2015.

Istruzione: la Facoltà di Filosofia a Belgrado, gruppo di sociologia classe 1965. Master in Scienze Politiche a Belgrado nel 1981. Dottore in Scienze Politiche presso la Facoltà di Scienze Politiche e Giornalismo a Lubiana, 1987.

Interessi di ricerca: storia politica della città di Fiume. L'esperto sull'impegno politico della Massoneria, con particolare riferimento a Fiume. Ultimo libro: *Masonerija, politika i Rijeka 1785-1944 (Massoneria, politica e Fiume 1785-1944)* tradotto in inglese e pubblicato nella casa editrice di Voynington, Westphallia Pres nel 2017.

Ha pubblicato oltre ottanta articoli in varie riviste scientifiche in Iugoslavia, Croazia, Serbia, Germania, Italia e Stati Uniti.

Ha svolto il suo lavoro di ricerca in numerosi archivi a Fiume, Belgrado, Varsavia, Budapest e Roma. Ha partecipato a numerose conferenze nazionali e internazionali.

## Velid Đekić

Mr. sc. Velid Đekić raznolikih je tematskih interesa, a na području gospodarske povijesti posebno ga zanima prerada nafte u Rijeci. Autor je izložbi *Povijesni dokumenti* i *Muzejski vremeplov* posvećenih riječkoj Rafineriji, 2003). Urednik je, najvećim dijelom i autor popratnih kataloga za te izložbe, ujedno kataloga za proslavu 120. obljetnice riječke Rafinerije u riječkom HNK-u. Tom nizu autorski dodaje izdanja *Crude Oil Processing in Rijeka 1882-2004*, *Prerada nafte u Rijeci 1882-2005*, *Bitka za Urinj (2005)*, također izložbu/katalog *Etelka, riječka čelična dama / Etelka, Rijeka's steel lady (2012)*.

Autorski i organizatorski sudjelovao je u radu sedam riječkih međunarodnih konferencija posvećenih industrijskoj baštini (2005-2018), također konferencija *Les Rothschild et l'Europe de l'Est / The Rothschilds and Eastern Europe*, Roubaix, 2006) i *From the Spinx Petrol to the Dynamic Motor Oil* (Zalaegerszeg, 2010). Urednik je *Zbornika radova IV. Međunarodne konferencije o industrijskoj baštini u Rijeci 2010.* (objavljeno 2012) i *Zbornika radova V. Međunarodne konferencije o industrijskoj baštini u Rijeci 2012.* (objavljeno 2014).

Predsjednik je KUD-a Baklje (osnovanog u Rafineriji 1981), također predsjednik Udruge za promicanje i očuvanje riječke industrijske baštine Pro Torpedo. Dobitnik je Nagrade Grada Rijeke 2013. Glavni je urednik i koautor prve prijavne knjige kojom se Rijeka kandidirala za Europsku prijestolnicu kulture 2020. godine (2015).

Velid Đekić, MA has a variety of thematic interests, and in the area of economic history he is particularly interested in oil refining in Rijeka. He is the author of the exhibition *Historical Documents and the Museum Time Machine dedicated to Rijeka Refinery*, 2003). He is the editor and the author of accompanying catalogues for these exhibitions, as well as the author of the catalogue for the celebration of the 120th anniversary of the Rijeka Oil Refinery, in the Croatian National Theatre in Rijeka. He also wrote the editions of *Crude Oil Processing in Rijeka 1882-2004*, *Oil Processing in Rijeka 1882-2005*, *Battle for Urinj (2005)*, as well as the exhibition /catalogue *Etelka, Rijeka's Steel Lady (2012)*.

He participated in the seven international conferences dedicated to industrial heritage (2005-2018) both as an author and as an organizer. He also took part in the conference *Les Rothschild et l'Europe de l'Est / The Rothschilds and Eastern Europe* (Roubaix, 2006) and *From the Spinx Petrol to the Dynamic Motor Oil* (Zalaegerszeg, 2010).

He is the editor of the conference proceedings of the IV. International Conference on Industrial Heritage in Rijeka 2010 (published in 2012) and of the conference proceedings of the 5th International Conference on Industrial Heritage in Rijeka 2012 (published in 2014). He is the president of Baklje Association (founded in the Refinery in 1981), and the president of Pro Torpedo - Association for Promotion and Conservation of

Rijeka's Industrial Heritage. He is the winner of the City of Rijeka Award 2013. He is the editor and co-author of the first application book for the European Capital of Culture 2020 (2015).

Velid Đekić ha conseguito il master ed ha una vasta serie d'interessi, specialmente riguardo storia dell'economia è in particolare quella che riguarda la raffinazione del petrolio a Fiume. Nel 2003 ha curato la mostra *Povijesni dokumenti (Documenti storici)* e la mostra *Muzejski vremeplov (Museo - macchina del tempo)* dedicate alla raffineria di Fiume. È editore, e in gran parte anche autore, di cataloghi d'accompagnamento di varie mostre. Ha scritto l'introduzione del catalogo per la celebrazione del 120° anniversario della raffineria fiumana che si è svolto presso il Teatro Nazionale Croato a Fiume. Ha curato anche le edizioni: *Crude Oil Processing in Rijeka 1882-2004 (Elaborazione del greggio a Fiume dal 1882 al 2004)*, *Prerada nafte u Rijeci 1882-2005 (Raffinazione del petrolio a Fiume dal 1882 al 2005)* *Bitka za Urinj (La battaglia per Urinj)* (2005) e anche una mostra/catalogo *Etelka, riječka čelična dama / Etelka, Rijeka's steel lady (Etelka, signora d'acciaio fiumana)* (2012).

Ha partecipato, come autore e organizzatore, a sette conferenze internazionali dedicate al patrimonio industriale (2005-2018) e alla conferenza *Les Rothschild et l'Europe de l'Est / The Rothschilds and Eastern Europe (Rothschild e l'Europa orientale)* a Roubaix nel 2006 e *From the Spinx Petrol to the*

*Dynamic Motor Oil (Dalla benzina Spinx in carburante per motori a scoppio interno)* a Zalaegerszeg nel 2010. È editore di *Zbornik radova IV. Međunarodne konferencije o industrijskoj baštini u Rijeci 2010. (Atti della IV. Conferenza internazionale sul patrimonio industriale a Fiume nel 2010)* pubblicato nel 2012 e *Zbornik radova V. Međunarodne konferencije o industrijskoj baštini u Rijeci 2012. (Atti della V. conferenza internazionale sul patrimonio industriale a Fiume nel 2012)* pubblicato nel 2014.

È presidente della società artistico-culturale *Baklje* (fondata presso la Raffineria di Fiume nel 1981) ed è presidente dell'Associazione Pro Torpedo che si batte per la promozione e la conservazione del patrimonio industriale fiumano. Nel 2013 ha ottenuto il premio della Città di Fiume. È caporedattore e coautore del libro pubblicato nel 2015, con quale Fiume si è candidata per diventare Capitale europea della cultura nel 2020.

## Daina Glavočić

Daina Glavočić (rođ. Baumann, Rijeka, 1949.) diplomirala povijest umjetnosti na Filozofskom fakultetu u Ljubljani, magistrirala na Filozofskom fakultetu u Zagrebu. Radila kao muzejska je savjetnica Muzeja moderne i suvremene umjetnosti u Rijeci i vodila zbirke: grafike, crteža, donacije Romolo Venuccia i Božidar Rašica.

S posebnim znanstvenim interesom za arhitekturu i likovnu scenu objavila stručne i znanstvene tekstove o stambenoj, sakralnoj i sepulkranoj arhitekturi te knjige: Likovna scena međuratne Rijeke, Značajne žene Rijeke i okolice 19 i 20. stoljeća; monografije slikara (Romolo Venucci, Carlo Ostrogovich, Ladislao de Gauss, Boris Vižintin), koutorica monografija Vilim Svečnjak, Ivan Kinkela i vodiča Arhitektura secesije u Rijeci. Uredila knjige Arhitektura secesije u Rijeci 1900.-1925., Arhitektura historicizma u Rijeci 1845.-1900. Od 1985. održala niz izlaganja i predavanja iz područja povijesti umjetnosti na oko 70 domaćih i stranih skupova iz kulturne baštine. Suraduje na televizijskim i radijskim projektima, u žirijama domaćih i međunarodnih izložaba.

Nagrade / Priznanja za muzejski rad: Nagrada Grada Rijeke (1994), Državnim odličjem Danice Hrvatske s likom Marka Marulića (1998), Nagrada za životno djelo Hrvatskog muzejskog društva (2014).

Daina Glavočić (born Baumann, Rijeka, 1949.) Finished art history at the Faculty of Philosophy, Ljubljana and M.A. at the Faculty of Philosophy, Zagreb. Worked in Museum of Modern and Contemporary Art, Rijeka as a museum counsellor responsible for collections of prints, drawings and donations by Romolo Venucci and Božidar Rašica.

Particularly interested in architecture and art scene of the interwar period of Rijeka, she has published scientific texts on residential, sacral and sepulchral architecture and painters' monographs (Romolo Venucci, Carlo Ostrogovich, Ladislao de Gauss, Boris Vižintin) and co-author of Vilim Svečnjak and Ivan Kinkela). She is the author of the Art Scene of interwar Rijeka (1920-1940) and Important Women of Rijeka and surroundings of 19th and 20th Cent. She was editor-in-chief of the Architecture of Secession in Rijeka 1900-1925 and Architecture of Historicism 1845-1900 and guidebook Secession Architecture of Rijeka.

She collaborates with TV and radio projects on cultural heritage, in expert juries of Croatian and international exhibitions, museum and cultural groups of county and Ministry of culture. She participated in over 70 expert and scientific conferences in Croatia and abroad.

For her museum activity, she was given the City Annual Award (1994) and state medal Danica Hrvatska of Marko Marulić (1998).

Daina Glavočić (Baumann, nata a Fiume, il 7 agosto 1949), storica dell'arte (Facoltà di lettere e filosofia dell'Università di Lubiana e post laurea presso la Facoltà di lettere e filosofia dell'Università di Zagabria), è stata consulente museale presso il Museo d'Arte Moderna e Contemporanea di Fiume, addetta alla collezione grafica e di disegni, Romolo Venucci e Božidar Rašica.

Il suo interesse scientifico riguarda i campi dell'architettura, pittura e scultura della città di Fiume (tra le due guerre mondiali). Dal 1985 ha ideato e curato le seguenti monografie: *Romolo Venucci, Carlo Ostrogovich, Boris Vižintin, Ladislao de Gauss*, coautrice: Vilim Svečnjak, Ivan Kinkela. I suoi scritti vengono pubblicati nella monografia Kozala, nel libro *Architettura moderna in Croazia, Irruzioni dell'avanguardia nell'arte croata*. Scrittrice di numerosi saggi incentrati sull'architettura residenziale, sacra e sepolcrale ed editrice del libro *Architettura Liberty a Fiume 1900-1925 e Architettura dello storicismo a Fiume 1845-1900*. Dal 1985 partecipa a oltre 70 convegni scientifici a livello nazionale e internazionale. Ideatrice e collaboratrice di alcuni progetti televisivi e radiofonici riguardanti il patrimonio culturale della città di Fiume.

Nel 1994 ha ottenuto il premio annuale della Città di Fiume per l'attività scientifica, professionale e di ricerca, nell'ambito della mostra retrospettiva Romolo Venucci, e nel 1998 le è stata conferita la medaglia d'onore dell'ordine Red Danice Hrvatske, raffigurante lo scrittore rinascimentale croato Marko Marulić, quale riconoscimento del contributo prestato alla cultura e alla promozione dell'attività museale. Nel 2014 ha ricevuto il Premio per la carriera che le è stato conferito dal Associazione dei musei della Croazia e nel 2015 ha ricevuto il Premio dalla Regione Littorale montana.

## Jakov Karmelić

Jakov Karmelić je direktor je pomorske agencije CMA CGM CROATIA d.o.o. Predsjednik je Udruge pomorskih agenata Hrvatske, od 2009. do danas. Potpredsjednik je „FONASBA“-e (Federation of National Ship Brokers and Agents Association, London) za edukaciju, od 2012. do danas.

U siječnju 2018. godine imenovan je za „IMO Maritime Ambassador“-a. Na Pomorskom fakultetu u Rijeci nositelj je kolegija „Međunarodno pomorsko poslovanje“, te suradnik u nastavi na predmetima „Integralni i multimodalni prijevoz“ i „Pomorske agencije“.

Objavio je više znanstvenih radova iz područja kontejnerskog brodarstva, sudjelovao na domaćim i međunarodnim znanstvenim konferencijama na kojima je imao izlaganja, te objavio niz stručnih i popularizacijskih članaka na temu pomorskog gospodarstva kao i očuvanja i promocije pomorske baštine.

Jakov Karmelić is the Director of CMA CGM CROATIA d.o.o. Maritime Agency He has been the president of the Croatian Maritime Agents Association since 2009. Since 2012 he has been the Vice President of the Federation of National Ship Brokers and Agents Association (London) for education.

In January 2018, he was appointed "IMO Maritime Ambassador". He teaches the course International Maritime Business at the Faculty of Maritime Studies in Rijeka, and is an associate lecturer on courses "Integral and multimodal Transport" and "Maritime Agencies".

He has published several scientific papers in the field of container shipping, participated in domestic and international scientific conferences, and published a series of specialized and popularizing articles on the subject of maritime economy as well as the preservation and promotion of maritime heritage.

akov Karmelić è direttore dell'agenzia marittima CMA CGM CROATIA s.r.l. È presidente dell'Associazione degli agenti marittimi croati, dal 2009 ad oggi, è anche vice presidente per l'istruzione della "FONASBA" (Federazione internazionale che raggruppa tutte le associazioni nazionali di agenti marittimi situata a Londra), dal 2012 ad oggi.

Nel gennaio 2018 è stato nominato "Ambasciatore marittimo IMO". Lavora presso la Facoltà di studi marittimi di Fiume, è titolare del corso "Commercio marittimo internazionale". È docente associato del corso "Trasporto integrale e multimodale" e "Agenzie marittime".

Ha pubblicato numerosi articoli scientifici nel campo del trasporto marittimo di container, ha partecipato a conferenze scientifiche nazionali e internazionali in cui ha esposto e pubblicato una serie di articoli scientifici e divulgazioni che trattano i temi sull'economia marittima, nonché la conservazione e la promozione del patrimonio marittimo.





