

Industrijska baština Rijeke: istraživanje, publiciranje, zaštita

Rijeka je na prijelazu 19. u 20. st. bila vrlo prosperitetan lučko-industrijski grad u ekspanziji s ambicijama tada aktualne mađarske vlasti da je razvije u svoju glavnu i jedinu izvoznu luku, najbliži izlaz na more i vezu s ostalim svijetom, kojom bi se vršio transport roba. U tome je cilju nasuta obala i izgrađena luka, željeznička pruga, ceste te osnovana mnoga lučka, poslovna, proizvodna poduzeća, podignuta upravna, prosvjetna i stambena zdanja u Rijeci. Upravo taj mađarski graditeljski pothvat dao je Rijeci specifičan urbani izgled koji je, uz austrijske i talijanske utjecaje, doprinio današnjem specifičnom karakteru riječke arhitekture s kraja 19. st. do prve polovice 20. st.

Uočivši posebnost riječke arhitekture o kojoj nije bilo dovoljno objavljenih podataka, riječka je Moderna galerija zacrtala projekt terenskih i arhivskih istraživanja, prikazivanja na izložbama i publiciranja u dvojezičnim katalozima cjelokupne riječke arhitekture u vremenskom razmaku od stotinjak godina, između 1845. i 1945.: *Moderna arhitektura u Rijeci* (1996.), *Arhitektura secesije u Rijeci* (1997.) i *Arhitektura historicizma* (2001.). Ekipa povjesničara umjetnosti iz samog muzeja i izvan njega, uz angažiranje arhitekata i urbanista, detaljno je prikazala većinu objekata različitih funkcija, pa i industrijske arhitekture. Time je na novi način nadopunjena građa iznimno popularne, gotovo kultne knjige dr. Radmile Matejčić, *Kako čitati grad* (1988.), u kojoj je ona opisala najvažnije riječke objekte, a bila je prva koja je upozorila i na njezinu industrijsku baštinu.

Velikom izložbeno-publicističkim projektom *Riječka luka*, Muzej grada Rijeke je 2001. produbio saznanja o izgradnji luke i pripadajućim joj građevinama. Naknadnim se istraživanjima (N. Palinić, J. Rotim Malvić) pokazalo da su lučka skladišta jedinstvena zdanja na Jadranu, kako u svojoj konstrukciji vrlo rane primjene armiranog betona, tako i stilski jer se tragovi mađarske secesije na pročeljima lučkih skladišta nalaze samo i jedino u Rijeci i nigdje drugdje, što je kasnije posebno zainteresiralo i mađarske kolege, povjesničare umjetnosti i konzervatore.

Zamiranje industrijske proizvodnje te posljedično neodržavanje i propadanje građevina u kojima se ona odvijala, devastacija prostora i strojeva, opća apatija i nestanak radništva, zaintrigirala je i neke riječke umjetnike, posebice fotografe, da se pozabave ovom tematikom: 2001. prikazana je

izložba fotografija *Zbogom udarnici*, fotoreportera Novog lista M. Gracina (Mali salon), a 2005. industrijskom se radnom snagom i uvjetima rada bavila i izložba *3. dimenzija* (P. Fabijan, Muzej grada Rijeke) još jednog fotoreportera istih novina.

Na zamiranje industrije u gradu koji je na industriji bio sazdan te zapuštanje velikih i čvrstih zdanja na najboljim gradskim pozicijama, gubitak radnih mjesta i ljudi koji su bili sastavni dio toga svijeta, upozorila je i izložba *Industrijski krajolik* (D. Glavočić, Muzej moderne i suvremene umjetnosti, 2005.) s umjetničkim djelima srodne tematike iz muzejskog i privatnog vlasništva. Istovremeno je prikazana i izložba umjetničke kolorfotografije *Metropolis* (M. Gracin – D. Glavočić – N. Palinić) u cilju osvještavanja javnosti o bogatom, a ugroženom nasljeđu lučkih skladišta, predviđenom za rušenje u ime modernizacije riječke luke. Izložbu je organiziralo riječko Društvo povjesničara umjetnosti i s njome gostovalo u Budimpešti (Nacionalni ured za zaštitu spomenika, 2005.), a zatim i u Rijeci (Klub Sušačana, 2005.).

Nakon prve izložbe o modernoj arhitekturi Rijeke 1996. i tijekom daljnjih istraživanja i kontakata s kolegama, riječki stručnjaci koji su se time najviše bavili, mahom aktivni u riječkom DPU, došli su do novih saznanja, svijesti o važnosti tog segmenta riječkog nasljeđa i čvrste odluke o kontinuiranom stručnom radu na njezinoj valorizaciji i očuvanju. Drugom izložbom *Arhitekture secesije* u Rijeci 1997. pokazalo se da je posebno zanemarena industrijska arhitektura te se veća pozornost pridala onome što je još od te baštine u gradu ostalo, posebice u uvjetima novog tranzicijskog vremena u kojem se ne obraća pažnja vrijednostima baštine, već samo i jedino momentalnom ostvarenju ciljeva pojedinaca ili planiranom profitu. Grad Rijeka je 1990. kupio velik prostor sa zgradama bivše Tvornice motora *Rikard Benčić* koja je prestala s radom na toj lokaciji. Javnim natječajima izabran je idejni projekt cijele enklave, kojim se predviđa rušenje gotovo polovice građevina unutar tog jedinstvenoga, zidom ograđenog sklopa u središtu grada, s namjerom stvaranja poslovno-stambeno-kulturnih sadržaja na toj lokaciji, a rušenjem ogradnog zida otvaranje nove pješačke komunikacije. Treba istaknuti da tomu sklopu pripada upravna zgrada bivše *Šećerane* (1750.), danas kulturni spomenik neusporedivih kvaliteta i veličine na istočnojadranskoj obali, još nepozna-

te buduće namjene, koji (nakon skandalozne devastacije pri prenamjeni prostora za likovnu akademiju) istražuje i restaurira Hrvatski restauratorski zavod pod vodstvom akademika V. Markovića.

Nakon Domovinskog rata gotovo su svi veliki riječki industrijski kompleksi prestali s proizvodnjom, a postojeći su radili smanjenim kapacitetima, pa su se gasili, zatvarali, otišli u stečaj. Praznih se zgrada trebalo riješiti prodajom, prenamjenom ili – rušenjem, a nijedna od tih solucija nije bila predviđena u prostornim ni razvojnim planovima.

Kronologija nastojanja DPU Rijeke za valorizaciju i zaštitu kompleksa *Metropolis*

Zbog Domovinskog rata riječku je luku od 1990. do 2000. zaobilazio teret odlazeći u Kopar, gdje se promet udvostručio. Nakon konsolidacije političke i privredne situacije, od 1996. pomalo oživljava i lučko poslovanje pa se u novim uvjetima planiraju promjene. S obzirom na to da je povijesna riječka luka smještena u središtu grada, za buduće joj proširenje nedostaje prostora za operativne obale, transport i manipulaciju tereta. Stoga 2001. u cilju razvoja luke Lučka uprava Rijeka odlučuje državnim projektom *Gateway* modernizirati riječku luku proširenjem operativnih obala i izgradnjom pristupnih cesta kako bi se olakšao i ubrzao transport tereta. S obzirom na veliku investiciju, u srpnju 2003. Vlada Republike Hrvatske (ministar Crkvenac i Lučka uprava) i Svjetska banka (A. N. Vorkink) potpisuju ugovor o kreditu od 156,5 milijuna dolara za projekt obnove riječkog pravca i luke (*Gateway*) kojim se podrazumijeva stvaranje većeg manipulativnog prostora u luci.

Već je godinu dana ranije Lučka uprava, zaobišavši Konzervatorski ured u Rijeci, tražila dozvolu za rušenje dvaju najstarijih povijesnih skladišta (br. 12 i 13) izgrađenih na Budimpeštanskom pristaništu i započela s izradom projekata kojima je cjelokupna povijesna luka bila predviđena za rušenje. Nakon dužeg otezanja u travnju 2002. riječki konzervatori stavljaju pod preventivnu zaštitu svih osam (od nekadašnjih četrdesetak) još preostalih povijesnih lučkih skladišta, ali u prosincu 2002. pod političkim pritiskom Ministarstvo kulture (ministar A. Vujić) drugostupanjskim rješenjem ukida preventivnu zaštitu nad šest skladišta te pod zaštitom ostavlja samo dva skladišta, br. 12 i 17.

U stručnoj javnosti tek su ponekad, iz privatnih izvora, došle informacije o namjeri rušenja povijesnih skladišta riječke luke, na čiju su devastaciju pojedini zabrinuti riječki stručnjaci – povjesničari umjetnosti i arhitekti upozoravali organiziranjem javnih tribina, okruglih stolova, objavom tekstova o vrijednosti i važnosti te baštine u lokalnom i stranom tisku, konzultirajući se s kolegama stručnjacima iz inozemstva. Reagirale su i druge građanske riječke udruge, posebice one aktivnije kao *Pro torpedo* – udruga za zaštitu i promociju riječkog industrijskog nasljeđa te Mađarsko kulturno društvo Baross ali i one agresivnije kao: *REP, Otvoreni krug, Spirit*. U srpnju 2003. Luku je posjetila dr. Ilona Fri-

ed iz Budimpešte, autorica dviju povijesnih knjiga o Rijeci i uputila javni apel za spas povijesne luke.

Javno istupanje stručnjaka, djelatnika u kulturi i građana protiv rušenja povijesne luke rezultiralo je organiziranjem nekoliko sastanaka u Lučkoj upravi i Gradu Rijeci, na koje su bili pozvani stručnjaci koji su se ovom tematikom najviše bavili.

U lipnju 2004. u Lučkoj upravi održan je sastanak na kojem su uz predstavnike Lučke uprave Rijeka (V. Kocijan, I. Vukas) i Svjetske banke (S. Peabody, SAD i S. Gabrić, Zagreb) bili pozvani predstavnici Društva povjesničara umjetnosti Rijeke (D. Glavočić, N. Palinić) i *Pro torpedo* (M. Smokvina) radi upozoravanja na vrijednost lučkih skladišta, njihovu prenamjenjivost i, zbog predviđenog rušenja, ugroženost te kulturne baštine. Održani sastanci, ali prije svega pritisak javnosti, doveli su do dogovora kojim je Lučka uprava odustala od rušenja još nekoliko građevina, te su sporna ostala još samo tri povijesna skladišta u sklopu cjeline *Metropolis*: skladište 18, 19 i 22.

Ova promjena projekta potvrđena je i u rujnu 2004. prilikom javnog uvida u Studiju utjecaja na okoliš vezanu uz uklanjanje građevina u Luci Rijeka, kada se pokazalo se da Luka za rušenje predviđa »samo« 3 skladišta iz sklopa *Metropolis*, ali i skladište br. 40 u Luci Baross. Društvo povjesničara umjetnosti, uvjereni da se nije dostatno radilo na alternativnim rješenjima i da je moguće očuvati i ova skladišta, dostavlja 20 pismenih primjedbi Lučkoj upravi i Ministarstvu zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva RH (M. Matulović Dropulić). Navedene institucije, suprotno zakonskoj obvezi, Društvu ne dostavljaju nikakav odgovor. U listopadu 2004. na poziv riječke Kulturne udruge Mađara – *Baross* i Društva povjesničara umjetnosti Rijeke riječku su luku posjetile predstavnice mađarskog Nacionalnog ureda za zaštitu kulturne baštine: arhitektica P. Vaczi i povjesničarka umjetnosti R. Varalyay, zadužene za mađarsku kulturnu baštinu izvan državnih granica i industrijsku arhitekturu, zabrinute za opasnost rušenja najljepših i najvećih lučkih skladišta o čemu podnose izvješće direktoru P. Demeu i ministru kulturne baštine dr. Istvanu Hilleru.

U srpnju 2005. Ministarstvo kulture RH (ministar B. Biškupić) potpisuje Ugovor o kulturnoj suradnji Mađarske i Hrvatske kojim se, između ostalog, predviđa i zaštita *Metropolis*, te novim rješenjem ponovno stavlja pod zaštitu, ovaj put trajnu, svih osam skladišta, tj. dodaje registraciji cijeli kompleks *Metropolis* i skladište 13.

Početak 2006. mađarska i hrvatska vlada potpisale su ugovor o međudržavnoj suradnji čiji je sastavni dio i zaštita povijesne riječke luke, a konačno i šira riječka javnost reagira te krajem veljače 2006. lokalni dnevnik *Novi list* na tu temu organizira Okrugli stol *Razbaštinjena baština*. Pozvani su predstavnici konzervatora Ministarstva kulture, Lučke uprave, Luke Rijeka, Grada Rijeke, Društva povjesničara umjetnosti Rijeke i Društva arhitekata Rijeke. Donesen je opći zaključak da se skladišta moraju sačuvati i u doglednoj budućnosti prenamijeniti. Vlada osniva radnu skupinu za pronalaženje konačnog rješenja, te je u travnju 2006. između Mini-

starstva kulture, Grada Rijeka i Lučke uprave konačno postignut dogovor o očuvanju svih osam povijesnih skladišta (ukupne površine oko 110.000 m²) i djelomičnoj izmjeni projekta *Gateway*. Nađeno je rješenje za proširenje radne obale nasipavanjem mora između dvaju gatova.

Riječka je povijesna luka u jesen 2006. proglašena kulturnim dobrom i nikakvi se zahvati ne mogu poduzimati bez konzultacije i suglasnosti riječkog Konzervatorskog odjela. A rad tog Odjela, nažalost, u Rijeci se gotovo i ne primjećuje: ne djeluje preventivno, ne daje odgovore na važne upite, ne rješava probleme, već pismeno savjetuje građane da sami ili preko udruga u javnosti poduzimaju korake za zaštitu baštine koja je u Rijeci i te kako ugrožena pred aktualnim valom neobuzdanog i neplaniranog urbanog »razvoja«. Nepoduzimanjem radnji ili nepodnošljivim kašnjenjem pri valorizaciji i registraciji kulturnih dobara nekih povijesnih objekata (najstarija željeznička skladišta F. Pfaffa iz 80-ih godina 19. st., kolodvor na Brajdici...) konzervatori neizravno sudjeluju u uništavanju riječkog graditeljskog naslijeđa te nije čudo što na sebe navlače bijes građana i ignoriranje gradske uprave i potencijalnih investitora pri planiranju i izvedbi zacrtanih (profitabilnih) projekata.

Aktivnosti Društva povjesničara umjetnosti Rijeke, Istre i Hrvatskog primorja

Riječko Društvo povjesničara umjetnosti nije brojno niti su aktivni svi članovi, pogotovo ne u javnosti, a programi se provode sukladno skromnim novčanim mogućnostima. Uglavnom se organiziraju javne tribine, predavanja ili prezentacije knjiga, poneka izložba, a posljednjih nekoliko godina u suradnji s Odsjekom za povijest umjetnosti riječkog Filozofskog fakulteta ostvaruju se i međunarodni kontakti. Društvo osjeća posebnu odgovornost prema ugroženom industrijskom graditeljskom naslijeđu jer mu prijete velika rušenja a time i gubitak gradskog identiteta i vrlo vrijedne i specifične arhitekture prema kojoj mnogi još nemaju pravog odnosa ni poštovanja. Stoga je društvo pojačalo rad na zaštiti popularizacijom ugrožene industrijske baštine još 2001. prezentiranjem zbornika *Grad za 21. stoljeće*, a u svibnju 2003. organizirana je javna tribina o industrijskoj baštini – *Ugrožena riječka industrijska baština: lučka i željeznička skladišta* u suorganizaciji s Društvom arhitekata Rijeke. Suradnja s Mađarskom kulturnom udrugom *Baross* omogućila je kontakte s mađarskim Ministarstvom kulturne baštine i dolazak u Rijeku mađarskih kolegica iz Nacionalnog ureda za kulturnu baštinu. Ovo je potaklo članice DPU da poduzmu inicijativu za sastanak u Ministarstvu kulture u svibnju 2005. na kojem su predale opsežnu dokumentaciju o *Metropolisu* i povijesnoj luci pomoćniku ministra K. Filipcu i glavnom konzervatoru M. Domijanu s detaljnom kronologijom poduzetih radnji u cilju što bolje informiranosti Ministarstva kulture o problemu. Ujesen 2005. riječko Društvo povjesničara umjetnosti priredilo je u Budimpešti izložbu *Metropolisa* fotografa M. Gracina (kustos D. Glavočić, tekstovi D. Glavočić, N. Palinić) u Nacionalnom uredu za za-

štitu baštine, a otvorenju su nazočili mađarski veleposlanik u Zagrebu L. Mohay, direktor Ureda P. Deme i hrvatski veleposlanik u Budimpešti S. Nick podržavajući inicijativu i razloge izložbe koja je kasnije prikazana i u Rijeci.

Sustavno tumačeći vrijednost, ugroženost i potrebu zaštite arhitektonskog naslijeđa, tijekom 2005. društvo je prezentiralo knjigu *Baštinom u svijet* I. Maroevića, a iskustva mađarskih konzervatora o zaštiti arhitektonske kulturne baštine prenio je u svom predavanju dr. Pal Lövey, voditelj Odjela za znanstvena istraživanja iz Budimpešte, naglasivši njihov stav da se štite i zdanja socijalističkog razdoblja. To daje nov poticaj članicama društva, najupućenijim u problematiku riječke industrijske arhitekture, da se i nadalje zalažu za kontinuirano publiciranje tekstova u domaćem i stranom tisku (Austrija, Mađarska, Italija) o vrijednosti riječkog industrijskog naslijeđa.

Aktivnosti Udruge za promicanje i očuvanje riječke industrijske baštine – *Pro torpedo*

Osnivanjem riječke Udruge za promicanje i očuvanje riječke industrijske baštine – *Pro torpedo* (2001.) okupila se grupa raznorodnih stručnjaka zainteresirana za očuvanje ne samo industrijskog graditeljstva nego i ostale građe o industrijskim i tehnološkim dostignućima stvorenim u Rijeci u vrijeme austro-ugarske, talijanske i jugoslavenske uprave (dokumentacija i materijalni ostaci). Ta je udruga, uz ostale aktivnosti, do sada organizirala dvije međunarodne konferencije o industrijskoj baštini. Prva konferencija bila je 2003. u povodu 150. obljetnice tvornice torpeda, a druga 2005. pod motom *Rijeka – grad na vodi i moru*. Treća konferencija 2007. bit će posvećena transportu cestovnim, željezničkim, vodenim i zračnim putovima. *Pro torpedo* je 2004. organizirao i uspješnu javnu akciju *Dana otvorenih vratiju industrijske baštine* s tiskanim deplijanima, provedenom anketom i stručnim vodstvima po napuštenim objektima industrije u Rijeci: bivše Šećerane (D. Glavočić), Hartere (J. Lozzi-Barković) i Torpeda (M. Smokvina). Ta je akcija pobudila veliko zanimanje i masovni posjet građanstva (prosječno u obilasku 150 do 200 ljudi). Danas, usprkos interesu, takvo što nije više moguće jer su spomenuti objekti srušeni (*Torpedo*), prenamijenjeni (*Hartera*) ili se preuređuju (bivša *Šećerana*) te su nedostupni za javne posjete. Dokumentirano najstariji dimnjak unutar pogona Rafinerije nafte na Mlaki zalaganjem članova udruge (V. Đekić) zaštićen je 2004., a time, kao i razumnošću uprave riječke INA-e, spašen od rušenja.

Tijekom proteklih nekoliko godina članovi udruge, ujedno i članovi Društva povjesničara umjetnosti (D. Glavočić, M. Smokvina, N. Palinić, J. Rotim-Malvić) na poziv su raznih ustanova održavali predavanja s prezentacijama u računalnom programu Power Point o industrijskoj baštini: u Trstu za Arhitektonski fakultet (D. Glavočić) i Do. Co. Mo. Mo. Italije (D. Glavočić, J. Rotim-Malvić, J. Lozzi-Barković), u Zagrebu za članove Društva povjesničara umjetnosti Hrvatske i studente povijesti umjetnosti Filozofskog fakulteta (D.

Glavočić, M. Smokvina) i MDC (M. Smokvina) te u Rijeci za maturante Građevinske škole i Sušačke gimnazije, Udruugu turističkih vodiča Rijeke i Klub Sušačana, a tekstove objavljivali u domaćem i inozemnom tisku (Austrija, Italija, Mađarska).

Odjek u civilnom sektoru

Sve navedene aktivnosti poduzete za zaštitu i očuvanje industrijske baštine podržavaju mnoge riječke udruge struke, civilnog društva i neke političke stranke te brojni građani, istaknuti pojedinci, intelektualci, kulturni radnici, arhitekti, kao na primjer:

Društvo povjesničara umjetnosti Rijeke, Istre i Hrvatskog primorja – *DPU*

Pro torpedo – udruga za promicanje i očuvanje riječke industrijske baštine

Klub Sušačana

Riječki ekološki pokret – *REP*

Društvo arhitekata Rijeke – *DAR*

Društvo za kulturnu dekontaminaciju – *Otvoreni krug*

Mađarska kulturna udruga *Baross*

Spirit

PGS Rijeka

Rijeka – Slobodna država.

Što dalje?

Premda bi se na temelju slučaja *Metropolis* moglo pomisliti da je borba za očuvanje riječke industrijske baštine dobivena i da se u namjeravano rušenje više neće ići, novi su problemi za opstanak graditeljskog naslijeđa Rijeke iskršli već krajem 2005. raspisom i zaključenjem javnog natječaja za novi autobusni kolodvor na Žabici, gdje se na premalom prostoru želi izgraditi gigantska građevina, ne samo za autobusni kolodvor nego i za druge sadržaje, te još jedan trgovački centar s garažom. Pobjednički je rad, kao svi ostali (uz izuzetak jednog) predvidio 2007./2008. uklanjanje dvaju najstarijih riječkih povijesnih željezničkih skladišta Ferenc Pfaffa iz 1881., čime se opet bezdušno devastira naslijeđeno urbano tkivo povijesne, konstrukcijske i ambijentalne vrijednosti u ime nedovoljno definiranog razvoja bez detaljnog plana.

Slično se događa i s planiranom izgradnjom ceste D-404 projekta *Gateway* koja je ucrtana točno preko postojećeg pitoresknog željezničkog kolodvora na Brajdici iz međuratnog razdoblja, koji – umjesto da se iskoristi za neku novu funkciju – treba 2007. srušiti sa zemljom. To se vrlo lako moglo izbjeći trasiranjem ceste dvadesetak metara dalje po idealno ravnom terenu. I ovo rušenje izaziva negativne komentare, peticije i burne reakcije udruga i građana jer se riječko

urbano tkivo dobrano devastira već od međuratnog razdoblja postupenim rušenjem Staroga grada i gubitkom povijesne jezgre, a u cilju budućeg razvoja devastira se i novija gradnja koja po svom nastanku, stilu i konstrukciji već pomalo ulazi u povijest, a dio je jedinstvenog ambijentalnog identiteta grada i kulturnog krajolika Rijeke.

Premda navedene radnje, akcije i zalaganje članova Društva povjesničara umjetnosti izgledaju vrlo često besmislene i bezizgledne, poput borbe s vjetrenjačama, pa čak nailaze i na osudu i podsmijeh, svaki i najmanji uspjeh poticaj je daljnjem nastojanju i javnom skretanju pozornosti na značenje i vrijednost gradske baštine koja mnogima ne izgleda tako jer o njoj nisu dovoljno educirani. U svemu je ipak najžalosnija inertnost kolega i šutnja struke.

Summary

Daina Glavočić

The Value of Rijeka Industrial Heritage and the Importance of Its Conservation

Given the fact that one of the aims of the congress has been to answer the question in what measure art historians have influenced the fate of monument heritage in the past two decades (by conservation, processing, or presentation...), this study analyses the efforts of several associations and individuals from Rijeka in investigating, documenting, and presenting Rijeka architecture from the mid-18th century until today and in publishing their results.

A special attention has been paid to the work done on evaluating the industrial heritage of Rijeka, which has significantly decayed in the past twenty years due to the fact that it had lost its function and with it also its content and people, while its huge and derelict structures, positioned in the best urban localities and endangered by the fact of their unidentified monument status and its undefined property status, are mostly a thorn in the eye of the current urban planning, since they are felt as disturbing the economic and political development of Rijeka.

This study presents the chronology of events on the examples of several major industrial complexes in decay: the sugar factory (tobacco factory or R. Benčić motor factory), paper factory (Hartera), Torpedo factory, and the harbour and railway facilities (warehouses). The main protagonists in the preservation of these monuments have been the members of the Association of Art Historians from Rijeka, Istria, and Hrvatsko Primorje, who are also members of the »Pro Torpedo« Association for the Promotion and Preservation of Rijeka Industrial Heritage.



Lučka skladišta 11 i 12



Lučko skladište 23



Meduskladišni mostovi



Lučko skladište 12



Interijer lučkog skladišta 12



Interijer lučkog skladišta 12



Oslik stropa Šećerane, Giovanni Fumi, kraj 19. st.



Oslik stropa Šećerane, Giovanni Fumi, kraj 19. st.



Interijer Šećerane, kaljeva peč



Oslik Malog salona Šećerane, 18. st.



Oslik Malog salona Šećerane, 18. st.