

RAZVITAK INDUSTRIJSKIH DJELATNOSTI U ZAGREBU

Zagreb se muči s problemima iz 19. stoljeća

PRIPREMILI

Branko Nadilo i Krešimir Regan

Za razvoj su svake zemlje nužni politička samostalnost i jedinstveno tržište, a Hrvatska nije imala ni jedno ni drugo jer je bila razdijeljena na više državnih cjelina, a postojala su i trgovinska, porezna i prometna ograničenja

Uvodne napomene

U ovoj seriji, u kojoj pokušavamo temeljito obraditi nastanak i sadašnje stanje hrvatske industrijske baštine, konačno stigli i do Zagreba, i nekada i danas gospodarski najjačega grada u Hrvatskoj, a dugo i u negdašnjoj Jugoslaviji. Prvo smo u nekoliko nastavaka obradili preindustrijsko razdoblje, a potom smo temeljito obradili bogatu industrijsku baštinu Rijeke, hrvatskog grada u koji je industrijska revolucija potaknuta izumom parnog stroja ušla prva i gdje se industrija povezana s prometom znatno razvila. Sada počinjemo obrađivati industrijsku baštinu Zagreba u koji je industrijsko doba stiglo znatno poslije, ali se također početkom 20. st. razvilo do neslučenih razmjera.

Na početku potrebno je nešto reći o gospodarskom i političkom stanju u svim dijelovima Hrvatske tijekom 19. st., posebno stoga što smo to svjesno propustili učiniti kada smo pisali o riječkoj industrijskoj baštini. Naime, Rijeka velik dio 19. i 20. st. nije bila u sastavu Hrvatske, već je kao *corpus separatum* bila pod upravom Austrije i Ugarske, a bila je i dio Kraljevine Italije. U sastav je Hrvatske odnosno Jugoslavije službeno uključena tek 1947. mirovnim sporazumom u Parizu.

Početak i razvoj industrijalizacije u Hrvatskoj i Zagrebu

Proces je industrijalizacije u Hrvatskoj znatno zaostajao za europskim i svjetskim zbivanjima. Razlog je taj što je sve

do 1870. čak 80 posto stanovništva živjelo na selu, a gospodarstvo je uglavnom bilo poljoprivredno-obrtničko. Prevladavali su mali gradovi s manje od 30 tisuća stanovnika, a posebno je zanimljivo to da prema prvome pravom popisu provedenome u Monarhiji tijekom 1867. i 1868. (rezultati su objavljeni 1869.), nijedan grad na hrvatskome prostoru nije imao ni 20 tisuća žitelja. Tada je Osijek bio nešto veći od Zagreba jer je imao 19.942 stanovnika, a sadašnja i ondašnja hrvatska metropola samo 19.872 stanovnika. Rijeka je zaostajala za gotovo četiri tisuće stanovnika, baš kao što je 1880. imala

dvjestotinjak stanovnika više od Zagreba (29.536 u odnosu na 29.218). Doduše, postoje i drukčiji podaci (primjerice, prema hrvatskoj je Wikipediji Zagreb 1869. imao 54.761, a 1880. godine 67.188 stanovnika), ali treba reći da su u taj broj uključena i brojna okolna sela koja je grad u međuvremenu progutao.

Svojedobno smo napisali, još u počecima ove serije, da su manufakture u kontinentalnome dijelu Hrvatske, osobito na prostoru Vojne krajine, sustavno kočile austrijske vlasti, što se posebno odražavalo na tekstilnu industriju koja je tada u Europi proživljavala pravi procvat. Naime, vjerovalo se da u tzv. soldačkoj zemlji ne treba razvijati proizvodnju ni za rat ni za vojsku. Čak se ponegdje govorilo da bi Hrvatska Monarhiju za rat trebala opskrbljivati samo "ljudskim materijalom".

To je nesumnjivo točno, ali je istina ipak znatno složenija. Naime, za gospodar-



Hrvatska tijekom mandata bana Josipa Jelačića (1848. – 1859.)

stvo su svake zemlje nužni politička samostalnost i jedinstveno tržište. Hrvatska nije imala ni jedno ni drugo, uostalom dovoljno je spomenuti "vinsku klauzulu" iz 1891. kojom je bio dozvoljen uvoz jeftinih talijanskih vina na austrijsko tržište, što je gotovo u cijelosti uništilo dalmatinsko vinarstvo. Do Bečkog kongresa (1814. – 1815.) Hrvatska je bila razdijeljena na više državnih cjelina (Austrija, Mleci, Francuska), a potom je bila u jednoj državnoj cjelini, ali je bila razdijeljena na Bansku Hrvatsku (s određenom samoupravom bana i Sabora), Vojnu krajinu te Dalmaciju i Istru (koje su bile izravno, ali odvojeno pod upravom Bečkog dvora), ali i Rijeku koja je u početku bila posredno, a poslije i izravno povezana s ugarskom vladom.

Za gospodarski je razvoj trebalo sve dijelove povezati u jednu cjelinu, ali i ukloniti podvojenost civilne Hrvatske i Slavonije te ujediniti civilno i vojničko područje

Za gospodarski je razvoj sve dijelove trebalo povezati u jednu cjelinu kako bi se dobilo jedinstveno tržište, ali i ukloniti podvojenost civilne Hrvatske i Slavonije te ujediniti civilno i vojničko područje, što je učinjeno tek 1881. te i osigurati izlaz na Rijeku kao najpogodniju jadransku luku.

U civilnoj su Hrvatskoj do 1848. vladali feudalni odnosi i vlastelini su imali upravnu i sudsku vlast nad seljacima te pravo na naturalnu rentu. No i nakon što su feudalni odnosi ukinuti, zadržano je pravo obveznog otkupa, pa su neki feudalni odnosi zadržani do Prvog svjetskog rata. U Dalmaciji je postojao poseban agrarni sustav zvan kolonat (seljak je pojedine parcele uzimao u zakup na određeno vrijeme i uglavnom ju je plaćao u naturi) u kojemu vlastelin nije imao ni sudskih ni upravnih ovlasti. U Vojnoj krajini vladar je bio vlasnik cjelokupne zemlje, a seljak je uzimao zemlju u zakup u zamjenu za vojnu službu. Njihove su obveze puno manje od obveza seljaka u Banskoj Hrvatskoj i Slavoniji te Dalmaciji.



Karta Trojedne Kraljevine Hrvatske, Slavonije i Dalmacije

Ako se ondašnja hrvatska poljoprivreda usporedi s onom koja je tada prevladavala u zapadnim zemljama, može se uočiti da su u Hrvatskoj postojali naturalna renta, sitan posjed, tradicionalna obrada zemlje i proizvodnja za vlastite potrebe za razliku od novčane rente, krupnog posjeda, uporabe mehanizacije i proizvodnje za tržište zbog velikih viškova u zapadnim zemljama. U gradovima su prevladavale obrtničke radnje, posebno prerađivačke i uslužne djelatnosti koje su bile udružene u cehove, a proizvodnja se ograničavala samo na potražnju gradskih stanovnika, a povremeno i plemića.

Do sredine 19. st. na hrvatskom se tržištu nije mogla razviti manufakturna proizvodnja koja bi prerasla okvire cehovske proizvodnje, a glavne su zapreke bile nerazvijeno unutrašnje tržište u svim pokrajinama, kućne zadruge kao oblik zajednice koja proizvodi isključivo za vlastite potrebe, naturalno gospodarstvo i slab porast broja gradskih stanovnika, ali i nepovoljna trgovinska i carinska politika Bečkog dvora koja je štitila proizvodnju austrijskih pokrajina. Zbog toga su propala mnoga manufakturna poduzeća, što je pružilo loš primjer, osobito u tekstilnoj industriji. Dakako, ne treba zanemariti ni prometna ograničenja, posebno uvo-

đenja parobroda i gradnje željezničkih pruga. U drugoj polovini stoljeća počelo je raspadanje kućnih zadruga, ali to je dodatno usitnilo ionako male posjede. Osim toga, zbog pojave jeftine američke pšenice, počela se razvijati i velika agrarna kriza.

Početakom 19. st. u sjevernoj Hrvatskoj ipak se pojavila krupna trgovačka buržoazija koja je djelovala u tranzitnoj regionalnoj i međunarodnoj trgovini žitom. Središte je te trgovine bilo uz Savu i Kupu, a osobito se ističe Karlovac kao ishodišna točka mnogih cestovnih pravaca – Karoline koja ga je povezala s Bakrom, Jozefine koja ga je povezala sa Senjom te Lujzijane koja ga je povezala s Rijekom. U početku je prevladavala trgovina žitom, i to s Dalmacijom i Istrom te Italijom i drugim prekomorskim zemljama, no nakon 1829. i mirovnog sporazuma u Drinopolju kojim je Rusiji omogućena trgovina jeftinijim žitom kroz Bospor i Dardanele, sve više je rastao opseg trgovine drvom, osobito hrastovinom od koje su se izrađivale bačve za potrebe francuskog i njemačkog vinogradarstva.

Razvoj je industrijskog poduzetništva u kontinentalnoj Hrvatskoj započeo od 1840. nakon što je trgovcima omogućeno da osnivaju manufakturna poduzeća.



Jedan od prvih zajedničkih prikaza Gornjeg i Donjeg grada u Zagrebu

Tada je ulaganjem trgovačkog novca u industrijske pothvate i banke, što se osobito bilo izraženo u šezdesetim godinama 19. st., započela pretvorba trgovačkoga gospodarstva u industrijsko. Važnu ulogu u trgovini, prometu, obrtu, industriji i bankama imale su trgovačko-obrtničke komore koje su od 1850. osnovane u Zagrebu, Osijeku i Rijeci, a potom i u drugim gradovima. Time su započeli stvaranje industrijske osnove i prelazak na tržišne oblike poslovanja.

Počela se razvijati tekstilna proizvodnja, ali je to onemogućivala znatno jeftinija konkurencija. Otvarale su se šećerane i mlinovi, no i njihov je razvitak zaostajao zbog jake češke i mađarske konkurencije. Prodorom parnih strojeva u drvenu industriju (prvi je, kao što je poznato, proradio 1835. u Tvornici papira u Rijeci), ona ubrzo izbija u prvi plan, pa je sve do početka 20. st. više od polovice radnika radilo u obradi drva. Važna je industrijska grana bila brodogradnja koje je također bila vezana uz drvenu industriju, a Hrvatska je drvene brodove gradila do početka 20. st. Osnivale su se i predionice svile, tvornice sapuna i stakla, tiskare, pivovare te tvornice tjestenine. Industrija je od pedesetih do osamdesetih godina "dugoga 19. stoljeća", kako ga je nazvao suvremeni britanski povjesni-

čar Eric Hobsbawm, bila u usponu. Potom su uslijedili stvaranje dualističkoga državnog sustava, što je hrvatskim zemljama onemogućilo samostalno vođenje ekonomske i financijske politike, ali i slom na bečkoj burzi 1873. koji je uzrokovao propast mnogih dioničkih društava i izazvao veliku stagnaciju.

Razvoj je industrijskog poduzetništva u kontinentalnoj Hrvatskoj započeo od 1840., nakon što je trgovcima omogućeno da osnivaju manufakturna poduzeća

Uloga željeznice u industrijalizaciji i razvoju Hrvatske i Zagreba

S obzirom na položaj Hrvatske, za gospodarski je razvoj bila nužna svojevrsna industrijalizacija prometa, zapravo gradnja željezničkih pruga. Budući da za njihovu gradnju nije bilo dovoljno financijskih sredstava, sve je ovisilo o središtima financijske moći u Beču i Budimpešti, a oni su u gradnji najmanje brinuli o potrebama hrvatskoga gospodarstva, iako je 1862. u Zagrebu održana posebna banska konferencija o željezničkoj po-

litici. Na toj je konferenciji bilo odlučeno da je najvažnije graditi prugu iz Slavonije preko Zagreba do Rijeke i iz Zagreba prema Dalmaciji, no prevladavao je utjecaj austrijske prometne politike koja je trgovinu iz naših zemalja htjela usmjeriti prema Trstu kao svojoj glavnoj luci. Budući da je glavna austrijska željeznička pruga Beč – Ljubljana – Trst izgrađena 1857., nedugo potom izgrađene su pruge Zidani Most – Zagreb – Sisak (1862.) i Zagreb – Karlovac (1865.).

Nakon Austro-ugarske nagodbe Mađari su konačno dobili puni politički utjecaj nad Rijekom i zaleđem, pa je ona postala glavna luka za pomorski promet agrarnih i industrijskih proizvoda. Zato je 1873. izgrađena pruga do Zagreba i Rijeke, ali je Društvo južnih željeznica, koncesionar i graditelj prethodnih pruga, posjedovalo dionicu Zagreb – Karlovac pa je prijevoz žitarica i brašna iz Budimpešte do Trsta bio jeftiniji nego do Rijeke. To se promijenilo 1880. kada je mađarska vlada otkupila tu dionicu pa je cijena prijevoza ujednačena. Ipak, izgrađeno je više lokalnih ili vicinalnih (lat. *vicinalis* – susjedni) pruga koje su povezivale Slavoniju sa Zagrebom, a izvor financijskih sredstava bila je eksploatacija šuma koje su 1881. popola razdijeljene između države i lokalnog stanovništva. Ipak, Mađari su negativnom carinskom politikom u prijevozu robe iz istočne Hrvatske otežavali svaku izvoznu trgovinu. No ostaje činjenica da je najveći zamah u građenju željezničkih pruga u Hrvatskoj zabilježen do 1873. i početka krize.

Dalmacija je ostala potpuno nepovezana prugama sa sjevernom Hrvatskom. Dođuš, 1887. izgrađena je pruga od Šibenika i Splita do Knina, ali ponajprije zbog povezivanja s rudnicima u Siveriću i Velušiću. Istra je također ostala nepovezana s Rijekom, a to nije ni danas, ali je Pula, kao najveće austrougarska ratna luka, 1876. povezana s austrijskim zaleđem. Nakon okupacije Bosne i Hercegovine 1878. tamo su se počele graditi uskotračne pruge, pa je tako ostala neispunjena nada Dalmatinaca da će se preko Bosne povezati sa sjevernom Hrvatskom. Dakle, činjenica je da hrvatske zemlje sve do propasti Austro-Ugarske Monarhije nisu



Gradnja željezničke pruge prema Rijeci pokraj Karlovca

uspjele povezati razdvojene dijelove svojih pruga u cjeloviti prometni sustav.

Činjenica je da hrvatske zemlje sve do propasti Austro-Ugarske Monarhije nisu uspjele povezati razdvojene dijelove svojih željezničkih pruga u cjeloviti prometni sustav

Željeznica je u svim europskim gradovima u kojima se pojavila donijela velike promjene. Iako je vrlo često prolazila uz gradsku periferiju, vrlo se brzo oko kolodvora formiralo gradsko središte, pa su se u najvrjednijim gradskim prostorima počeli nagomilavati i graditi servisni i skladišni prostori te ranžirni kolodvori koji su jedino isplativi i opravdani na slobodnome i neurbaniziranome prostoru. Upravo se to zbilo u Zagrebu čije se dvije pruge protežu od zapada prema istoku i tako postaju glavna prepreka širenju grada prema jugu i rijeci Savi. Ujedno su se uz trasu željezničke pruge neplanski počeli graditi veliki industrijski sadržaji. Oko potoka Medveščaka spontano se razvila prva zagrebačka industrijska zona

i to je bila primarna lokacija za smještaj prvo manufaktura, a poslije i industrijskih pogona. Isto se tako nakon gradnje željezničke pruge Zidani Most – Zagreb – Sisak potpuno spontano počela graditi nova industrijska zona, i to gradnjom niza tvorničkih pogona sjeverno i južno od pruge. Sjeverno je od pruge prva izgrađena Tvornica parketa i parna pilana (1873.), a potom su izgrađene Tvornica

duhana (1892.) te Tvornica *Franck* i nešto dalje Pivovara (1892.). Južno od pruge smještena su carinska skladišta i Vodovod (1878.), *Svilara* (1892.), Tvornica sapuna i kemijskih proizvoda (1895.) te *Munjara* (1910.).

Slično se dogodilo i s novom prugom iz smjera Budimpešte za koju se izbrilo u dugom natezanju s Mađarima čija je prvotna ideja bila da se na putu prema Rijeci zaobiđe Zagreb. Potom je uslijedila borba za to da se izgradi novi glavni kolodvor s nužnim velikim kompleksom Strojarnice (željezničkim radionicama). I dok na pružnu trasu prema Sisku i lokaciju Južnog kolodvora (danas Zapadnog kolodvora) grad Zagreb uopće nije mogao utjecati, za novu prugu i kolodvor izgrađen 1894. u osi istočnoga kraka Zelene potkove i sve buduće probleme koje je to uzrokovalo punu odgovornost snosi ondašnja gradska uprava. Ta je pruga potaknula i spontani začetak stvaranja istočne industrijske zone. Već je 1863., dakle prije dolaska pruge, s južne strane pruge izgrađen *Paromlin*, koji je nakon požara ponovno izgrađen 1907., a istočno od željezničkoga kompleksa 1911. izgrađeni su *Plinara* i mnogi drugi pogoni. Sa sjeverne strane pruge sagrađeni su *Tvornica ulja* i *Tvornica papira* (1894.) te *Union* – tvornica keksa (1911.).

Regulatorne osnove grada Zagreba iz 1865. i 1887. nisu predvidjele gradnju in-



Bivši pogoni *Gredelja*, negdašnje Strojarnice pokraj Glavnog kolodvora



Plan Zagreba iz 1864.

dustrijskih zona, osobito ne na mjestu na kojemu su nastale, ali su se sve do 1907. vodile žive rasprave između željezničke uprave i Gradjevinskog odsjeka Zemaljske vlade o rješavanju problema pružne trase i komunikacije grada s prostorom do Save. Nova Lenucijeva regulatorna osnova predviđala je radikalno rastećenje grada razmicanjem željezničke pruge istočno i zapadno od grada, ali i denivelaciju te gradnju ranžirnog kolodvora. Tijekom 1911. došlo se do nepotpunog rješenja zadržavanjem pruge na postojećoj razini i gradnjom podvožnjaka. U godinama prije Drugoga svjetskog rata industrijske lokacije uz željezničku prugu gubile su na važnosti jer je došlo do sustavnog zoniranja industrije. Problem pružne trase kao barijere u daljnjem širenju grada nije riješen do danas. Jedan od pokušaja sustavnog rješavanja tog problema seže u 1930. kada je raspisan međunarodni urbanistički natječaj za novu regulatornu osnovu. Novo radikalno rješenje temeljeno na rezultatima tog na-

tječaja bilo je prihvaćeno 1938., ali je njegovu provedbu onemogućili Drugi svjetski rat. Taj problem nisu uspjeli riješiti ni mnogi drugi natječaji provedeni nakon Drugoga svjetskog rata. U posljednje se vrijeme često govori o ukopavanju pruge cijelom njezinom dužinom kroz grad, ali za to nisu donesene ni prave odluke niti su predloženi pravi projekti. U međuvremenu su potpuno napuštene gotovo sve spontano nastale industrijske lokacije uz željezničku prugu. Čini se da je u pravu mr. sc. Ljiljana Šepić koja sustavno proučava industrijsku arheologiju u Hrvatskoj, a koja tvrdi da je Zagreb ušao u 21. st. s problemima čije je izvorište u 19. st.

U posljednje se vrijeme govori o ukopavanju pruge cijelom njezinom dužinom kroz grad, ali za to nisu donesene ni prave odluke niti su predloženi pravi projekti

Zgrada Zapadnog kolodvora

Spomenuli smo već da je dolazak željeznice u Zagreb bio velik poticaj za razvitak industrije, najčešće baš uz prugu, ali i u drugim gradskim područjima. Današnji je kompleks Zagreb Zapadnog kolodvora izgrađen na pruzi između Židanog Mosta, Zagreba i Siska, ali i riječne luke Galdova na Savi u ukupnoj dužini od 127,58 km. Pruga je otvorena 1. listopada 1862., a to je omogućilo uspostavljanje veze sjeverne Hrvatske s Bečom i Trstom te protok robe i dobara, ali i razvoj zagrebačkoga željezničkog čvorišta. Treba reći da je ondašnji željeznički kolodvor punih 30 godina bio središnji zagrebački kolodvor te da je prijamna zgrada zbog svoje ljepote još 1986. zaštićena kao kulturno dobro. Prema raspravama koje su se vodile uoči njegove gradnje, poznato je da je razmatrano nekoliko lokacija u namjeri da ondašnji jedini zagrebački kolodvor omogući račvanje budućih pruga prema Nagykanizsi, Karlovcu, Rijeci, ali i Sisku i



Južni odnosno Zapadni kolodvor na slici uoči Prvoga svjetskog rata

Slavonskom Brodu. Kolodvor i prugu gradilo je Carsko i kraljevsko društvo južnih željeznica, poznatije po skraćenom nazivu Društvo južnih željeznica. Prema koncesionaru i investitoru kolodvor je dobio i naziv Zagreb Južni kolodvor (Agram Südbahnhof), iako je smješten u zapadnome dijelu grada.

Gradnju je pruge i svih pružnih postrojenja vodila posebna uprava kojoj na čelu bio proslavljeni njemački inženjer i arhitekt Karl Etzel (1812. – 1865.), koji je za

odnosno devet prijamnih kolodvora, 85 stražarnica te brojne vodopostaje, robna skladišta i ostale službene zgrade, ali i stambene i gospodarske zgrade gradile su građevinske tvrtke prema posebnim ugovorima. Zabilježeno je da je najviše takvih poslova bilo povjerenjeno Građevinskom poduzeću Guida Pongratza, poznatijem pod nazivom *Brača Pangratz*, koje je u Zagrebu poslovalo od 1853. do 1926. godine.

Sve su prijamne kolodvorske zgrade bile građene tipski, prema stilskim odredni-

cama Društva južnih željeznica, s karakterističnim rubovima od crvene opeke oko pročelja, vrata i prozora. Njihova je veličina ovisila o prometnoj važnosti, pa je najveća izgrađena u Zagrebu, a nešto manja u Sisku. Obje su završavale zgradama na kat. Peroni su poput svih važnijih kolodvora bili nadsvođeni prostranim drvenim trjemovima. Zagrebački je kolodvor imao status prolazne postaje sa šest kolosijeka, a toliko ih ima i danas. Uz prijemnu je zgradu bila izgrađena i ložionica s okretnicom za lokomotive, pruručnom radionicom te vodopostajom. Nasuprot prijamnoj zgradi bila je izgrađena i dvokatna stambena zgrada za željezničke službenike koja postoji i danas, a u prijamnoj je zgradi bila uređena i restauracija za iznajmljivanje.

Sadašnji je Zapadni kolodvor imao status prolazne postaje sa šest kolosijeka, a nasuprot prijamnoj zgradi izgrađena je i stambena zgrada za željezničke službenike



Glavno pročelje zgrade Zapadnog kolodvora



Prigradski vlak na Zapadnom kolodvoru

Nedugo nakon što je otvoren za promet u prijamnoj je zgradi proradio državni poštanski ured, prethodnik današnje Pošte Zagreb II na početku Branimirove ulice. Zbog opsega poslova, ured je nakon četiri godine prerastao u poštansko otpremništvo i djelovao je do 1892. kada je preseljen u sadašnju zgradu pokraj Glavnog kolodvora. U vrijeme gradnje bila je probijena i ondašnja Kolodvorska ulica, danas Ulica Republike Austrije, a od kolodvora bio je organiziran i prijevoz omnibusom. Nakon što je 1892. izgubio položaj središnjega kolodvora, poslije je državnih promjena 1918. postao dijelom novoga magistralnog pravca prema Beogradu i tada su bila planirana mnoga ulaganja. Tako je 1920 izgrađen ranžirni kolodvor na Črnomercu pa je teretni prijevoz odvojen od putničkog. Planiran je i novi koji se trebao graditi nešto bliže Črnomercu. Projekt nove zgrade bio je izradio Josip Costaperaria (1986. – 1951.), slovenski arhitekt talijansko-hrvatskog i njemačkog podrijetla, no kako su željezničke pruge početkom 1924. održavljene, ta je gradnja otpala. Jedino je kolodvor promijenio naziv u Kolodvor Sava Zagreb, a 1943. dobio je sadašnji naziv – Zagreb Zapadni kolodvor.



Jelačićev trg u Zagrebu sredinom 19. St.

Treba spomenuti da je između 1942. i 1944. izgrađen i drugi kolosijek na pruzi između Zapadnog kolodvora i Zidanog Mosta koja je 1972. i elektrificirana. Na kolodvorskoj su zgradi izvedena samo "kozmetička" dotjerivanja kao što je to bio slučaj 1986. uoči Univerzijade ili 1992. u povodu 130. obljetnice gradnje. Temeljita je sanacija bila predviđena 2001. Tada su bili planirani uređenje pročelja, izmjena krovišta, sanacija i izmjena

elektroinstalacija, ali i gradnja novog perona dugog 150 m. Radovi su se oduljili zbog potrebe sanacije konstrukcije, većih instalacijskih zahvata i zahtjevnih restauratorskih intervencija, pa je prva faza obnove završena 2007., što se podudarilo s proslavom 145. obljetnice izgradnje. Nedavno smo obišli to zanimljivo i lijepo zdanje, ali smo bili iznenađeni koliko je zgrada, osobito njezina unutrašnjost, nagrđena grafitima, točnije ružnim črčkarijama. Čini se da bi zaštićena kulturna dobra trebalo pomnije štititi primjerenim kaznama.

Ostali sadržaji u počecima industrijalizacije

Kako bismo razumjeli industrijalizaciju hrvatske metropole treba reći da je tek posebnim Carskim patentom 7. rujna 1850. nastao jedinstveni grad Zagreb.

Tada su ujedinjeni međusobno zavađeni kraljevska slobodna varoš na brdu Gradec i Kaptol s Novom vesi, Vlaškom ulicom, podgrađem i pripadajućima selima u mjesto s ukupno 16.036 stanovnika. Tako je Zagreb počeo živjeti kao jedinstveni grad, a za prvoga gradonačelnika bio je izabran Janko Kamauf, posljednji varoški sudac Gradeca.

U to je doba s istočne strane Harmice, na mjestu današnje Glavne pošte i Kurelče-



Vlaška ulica u Zagrebu snimljena 1860. godine

ve ulice, bila biskupska klaonica koja je vrlo brzo uklonjena, a sanirana je i južna strana Trga kojom je stoka prolazila prema tzv. marvenskom plazu na Zrinjevcu.

Zagreb je tek 1850. postao jedinstveni grad kada su se ujedinili Gradec i Kaptol s Novom vesi, Vlaškom ulicom, podgrađem i selima, a imao je ukupno 16.036 stanovnika

Prostor je vrlo brzo pretvoren u park, a od sadašnjega Jelačićeva trga do Zrinjevca probijena je Ulica Marije Valerije, današnja Praška. Istodobno se u zapadnome dijelu Ilice prema jugu počela formirati današnja Gundulićeva ulica. Tako se počeo formirati današnji Donji grad koji u vrijeme nastanka jedinstvenoga grada nije postojao.

Valja spomenuti da je 1847. na poticaj kardinala Juraja Haulika utemeljeno Hr-



Crtež Prve dalmatinsko-hrvatsko-slavonske izložbe iz 1864.

vatsko-slavonsko gospodarsko društvo, a 1852. osnovane su trgovačko-obrtničke komore u Zagrebu, Rijeci i Osijeku. Sve su te aktivnosti rezultirale time da je

već 1864. u Zagrebu, u zgradi sadašnjeg Rektorata i na trgu ispred njega otvorena Prva dalmatinsko-hrvatsko-slavonska izložba, koja je na svojevrsni način naj-



Varoška pivovara na uglu današnje Gajeve i Tesline ulice



Vlaška ulica u Zagrebu snimljena 1860. godine



Zgrada svilane u kompleksu Agronomskog fakulteta u Maksimiru

vila snažan gospodarski uzlet Zagreba, ali i ostalih dijelova Hrvatske.

U Zagrebu je i prije bilo pogona koji su bili preteča buduće industrije. Zna se da je na Griču još u 13. st. postojala kovnica novca, a prva je ljevaonica zvona, jedna od prvih na slavenskome jugu, postojala u 15. st. Vrijedno je spomenuti i gornjogradsku tiskaru iz 1664. ili prvu javnu pivovaru iz 1721. s gostionicom u Pivarskoj ulici, današnjoj Basaričekovoj ulici. O tome svjedoči i posebna spomen-ploča. Tom je pivovarom upravljala gradska općina, a 1848. preseljena je na ugao Bolničke i Nikolićeve, današnje Gajeve i Tesline ulice. Na novoj lokaciji promijenila je naziv u Varošku pivovaru, a glavna joj je konkurencija bila kaptolska pivovara koju su 1750. u Tkalčićevoj ulici osnovali kanonici.

Već je 1840. Zagrepčanin Josip Gmaz u Ilici otvorio tokarsku radionicu koja je poslije prerasla u industriju i veletrgovinu

drvene, tokarske i rezbarene robe. Potom je 1853. osnovano drvarsko poduzeće *S. Deutsch i sin*, a 1855. osnovana je Prva



Zgrada na uglu Maksimirske ulice i Kvaternikova trga

hrvatska tvornica turpija u vlasništvu A. Fabera i sina koja je na spomenutoj gospodarskoj izložbi za svoje proizvode dobila zlatnu kolajnu. Godine 1863. pro-radila je Plinara slobodnoga kr. glavnog grada Zagreba u Gundulićevoj, koja je 1911. premještena na Kanal, na sadašnje mjesto. Uz potok je Medveščak još 1865. osnovana tvornica kože, po kojoj je i naziv dobila sadašnja Kožarska ulica. Poslije je prema projektima Janka Jambrišeka ta tvornica znatno proširena i dograđena na obje obale potoka i prema Novoj Vesi i u glavnini je njezinih prostora sada Glipkoteka HAZU. U jednoj su se zgradi (na broju 11) proizvodile i cipele, pa je u njoj kasnije počela raditi Zagrebačka tvornica cipela, poslije nazvana *Astra*, koja je prije desetak godina završila u stečaju. Ta je zgrada sačuvana i obnovljena jer je uklonjena u *Kaptol centar*. Zabilježeno je da je Zagreb već 1857. imao i vlastitu tvornicu kišobrana i suncobrana.



Glavno pročelje negdašnje svilane

U to su vrijeme nastale i tvornice koje su poslije, ali i danas obilježile i zagrebačko i hrvatsko gospodarstvo, a koje ćemo zbog njihove važnosti posebno predstavljati. Primjerice, 1862. osnovana je prva tvornica likera koju su utemeljili Gracijan Mihić i Eugen Sabljčić, a koju je nedugo potom proslavio Franjo Pokorny. Čini se da su pogoni te tvornice bili na uglu Maksimirske ulice i Kvaternikova trga (zgrada u kojoj je danas restoran iz lanca brze prehrane *Mc Doland's*). Iz te se tvornice, ali u Vlaškoj ulici, prvo razvio tvornički kompleks *Arko*, čiji je nasljednik današnji *Badel*. Prva je tvornica cigara, koju je 1868. osnovala ugarska duhanska režija, proradila u unajmljenoj zgradi Zagrebačkog sveučilišta, a poslije je preseljena u vlastitu zgradu u sadašnjoj Klaićevoj ulici.

U to se doba u Zagrebu počelo razvijati novčarstvo te su se osnivale prve banke. Primat u hrvatskome bankarstvu pripada Prvoj hrvatskoj štedionici osnovanoj 1846. hrvatskim kapitalom i od skromnih se početaka razvila u jednu od najvažnijih i najvećih banaka svojega vremena. Među prvim bankama treba navesti i Realnu vjerjesionu banku zemaljske vlade (1859.) i Hrvatsku eskomptnu banku (1868.), a poslije je i u Zagrebu i u ostalim dijelovima Hrvatske osnovan cijeli niz novih banaka.

U Zagrebu su u prvoj polovini 19. st. djelovale dvije tvornice svile. Jedna je bila u Svilarskoj ulici, današnjoj Preradovićevoj, a osnovana je krajem 18. st.

kao županijska svilara. O toj se svilani vrlo malo zna, čak nije poznato ni gdje se točno nalazila, ali valja istaknuti da je duž cijele ulice postojao drvored stabala duda. Svilana u Preradovićevoj ulici spominje se u povijesnim pregledima Zagreba najčešće uz objašnjenje starog naziva ulice. Neke podatke o tvornici navodi Mira Kolar u knjizi *Svilarstvo u Hrvatskoj* gdje je prema povijesnim izborima navedeno da je Zagreb trebao biti središte svilarstva i da je zato uz željezničku prugu izgrađena svilana umjesto stare županijske u Svilarskoj ulici, ali da je još radila i nadbiskupska svilana. Iz toga se može zaključiti da je stara svilana bila u pogonu sve do 1892. i gradnje tzv. Bubare u Adžijinoj ulici.

I u Maksimiru je postojala svilana koju je, kako se pretpostavlja, pri gradnji parka utemeljio već spominjani kardinal i biskup (poslije i prvi nadbiskup) Juraj Haulik. Nije poznato točno vrijeme njezine gradnje, no sasvim je sigurno da je podignuta prije 1853., najvjerojatnije pri gradnji Haulikova ljetnikovca. Poznato je da je postojala već 1830. Pretpostavlja se da ju je gradio arhitekt Franjo Schücht koji je projektirao glavninu sukcesivno izvedenih gospodarskih zgrada. Nalazi se sjeverno od zgrada Poljoprivrednoga i Šumarskog fakulteta.

Oblikovno se radi o vrlo jednostavnoj građevini, pravokutnog tlocrta s visokim prizemljem i jednim katom te dvostrešnim krovom pokrivenim crijepom. Na sjevernome i južnome pročelju ugra-

đena su po dva usporedna niza niskih i uskih prozora, pa se zgrada doimlje kao dvokatnica. Zabati su izvorno imali samo tavanske prozore, ali naknadno su rastvoreni većim brojem oblikovno i dimenzijama neprimjerenih prozorskih otvora. Ulazna su vrata smještena u sredini južnog pročelja, a pred njima je povišeni drveni trijem, natkriven jednostrešnim malim krovom. Unutrašnje su prostorije služile za čahure svilene bube, a danas je prenamijenjena u skladišne prostore.

Svilana je sačuvana do danas i služi za potrebe Agronomskog fakulteta. Godine 2002. registrirana je kao javna građevina te kao povijesni i građevinski sklop, a Park *Maksimir*, u kojem se nalazi, u Registru je kulturnih dobara i Upisniku zaštićenih prirodnih vrijednosti.

Nedavno smo razgledali zgradu bivše svilane koja je u relativno dobrom stanju. Šteta je ipak što se zgrada stare svilane u lijepom i uređenom kompleksu Agronomskog fakulteta najslabije održava. Naime, zaista ne bi škodilo urediti joj pročelje.

IZVORI:

- [1] Bičanić, R.: Doba manufakture u Hrvatskoj i Slavoniji: (1750. - 1960.), Izdavački zavod JAZU, Zagreb, 1951.
- [2] Karaman, I.: Industrijalizacija građanske Hrvatske, *Naprijed*, Zagreb, 1991.
- [3] Karaman, I.: Hrvatska na pragu modernizacije: 1750. - 1918., Naklada *Ljevak* Zagreb
- [4] Nejašmić, I.: Depopulacija u Hrvatskoj: korijeni, stanje, izgledi, *Globus* nakladni zavod, Institut za migracije i narodnosti Sveučilišta u Zagrebu, 1991.
- [5] Šidak, J., Gross, M. i dr. Povijest hrvatskog naroda g. 1860-1914, *Školska knjiga*, Zagreb, 1968.
- [6] Paladino, Z.: Zaštita zagrebačke industrijske baštine izradbom konzervatorskih elaborata Gradskoga zavoda za zaštitu spomenika kulture i prirode u Zagrebu, Godišnjak zaštite spomenika kulture Hrvatske 33/34 (2009./2010.), str. 147-170
- [7] Bunijevac, H.: Zagreb Zapadni kolodvor, *Moj Zagreb*, (2007.), 7., str. 14-17
- [8] Šepić, Lj.: Potok Medveščak - kolijevka zagrebačke industrije i prve revitalizacije, skup: Rijeka grad na vodi i moru, Rijeka, 14. - 15. 10. 2005.