

Dr. Franjo Ruža
Fakultet organizacije i informatike
Varaždin

UDK: 338(497.13)
Izvorni znanstveni rad

Gospodarstvo Varaždina koncem 19. i početkom 20. stoljeća

Varaždin kao grad i županija pet stoljeća unatrag smatran je gospodarski razvijenijim prostorom Hrvatske. Stanjem gospodarskog razvoja na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće bavi se ovaj rad. Razvoj varaždinskog gospodarstva iz ranijih stoljeća nešto je usporen nakon 18. stoljeća.

Ključne riječi: obrt, manufaktura, industrija, promet, razvoj gospodarstva.

1 Uvod

Grad Varaždin kao političko-administrativno, gospodarsko i kulturno središte sjevernog prostora Hrvatske imao je izrazito značenje od 15. do 18. stoljeća i vrlo razvijeno gospodarstvo. Isto to imala je cijela Varaždinska županija. Stjecajem prirodnih i političkih prilika koncem 18. stoljeća on gubi status političko-administrativnog središta. Uništen požarom 1776. godine dolazi u položaj da mnoge državne institucije sele u Zagreb te Varaždin prestaje biti glavni grad Hrvatske. Zabilježeno je da iza toga iz Varaždina iseljavaju mnogi obrtnici i trgovci, što slabi gospodarski život Varaždina. Ipak Varaždin ostaje jedan od značajnijih gradova Hrvatske. Vrlo razvijeni obrti svih struka (organizirani u cehove) kao i razvijena trgovina na veliko i malo, naslijeđeni iz razdoblja prije 19. stoljeća, osnova su razvoja manufakture i prijelaza u viši stupanj razvoja u industrijsko društvo. Očekivanja da će industrijska revolucija zahvatiti ove krajeve kada i Europu, ili barem one koji su usko vezani uz Srednjoeuropski prostor, nisu se ostvarila. Tako je i industrijski razvoj Varaždina kasnio iza onoga u srednjoj Europi (gotovo za pola stoljeća). Većina stanovništva ovdje je živjela od poljodjelstva. Koncem 19. stoljeća u Varaždinskoj županiji preko 90 % ljudi živi od plodova zemlje, šuma i od stočarstva. Iako u gradu Varaždinu velik dio stanovništva živi od poljodjelstva, on je ipak pretežno grad obrta i trgovine.

Gradnja željezničkih pruga i razvoj prometa uopće ubrzao je razvoj ovih prostora Europe, a napose industrijski razvoj. Željeznice su, međutim, uporno zaobilazile

Varaždin cijelih 30 godina. Tako je taj uvjet gospodarskog razvoja pridonio zakašnjelom industrijskom razvoju Varaždina.

2 Opće gospodarske prilike u Varaždinu u 19. stoljeću

Postavku, navedenu u uvodu, da poslije 18. stoljeća slabi gospodarstvo Varaždina nalazimo u konkretnim podacima iz onoga vremena s kojima danas raspolazemo. Prema raspoloživim izvorima početkom 19. stoljeća u Varaždinu je bio 451 samostalni obrtnik. Oni su zapošljavali 400 do 500 pomoćnika i drugih radnika, što znači da je približno toliko obitelji (zbroj obrtnika i zaposlenih radnika) živjelo od obrtničke djelatnosti. Uz obrt u gradu ima i 26 trgovina. Time potvrđujemo tezu o Varaždinu kao gradu obrtničke i trgovačke djelatnosti.

S obzirom na velik broj obrtnika valja ih upoznati po strukama.

Od 451 samostalnog obrtnika na početku 19. stoljeća sastav je bio sljedeći:

- 65 čizmara, 61 hrvatski postolar, 13 njemačkih postolara, 13 krznara, 8 remenara, 4 sedlara i 4 kožara,
- 38 krojača (kabaničara), 35 tkalaca, 28 hrvatskih krojača, 13 njemačkih krojača, 9 klobučara i 9 gumbara,
- 13 mlinara, 12 stolara, 12 mesara, 9 pekara, 9 kovača, 7 bačvara, 7 kolara, 5 bravara, 4 užara, 4 ribara, 3 tokara, 3 staklara, 3 lončara, 3 licitara, 3 sapunara, 2 graditelja, 2 pivara, 2 knjigoveže, 2 puškara, 2 ličilca, 2 kobasičara, 2 zlatara i srebrnara, 2 nožara i oružara, 2 tvorničara duhana i 2 urara,
- 36 obrtnika ostalih struka (od zvonoljevara, orguljara, do sitnih obrta - četkara, limara i sl.).¹

Pažljivim razmatranjem ovih podataka moguća su dva, za varaždinsko gospodarstvo, saznanja. Prvi je da je tekstilno- odjevna i kožarsko-obučarska obrtnička djelatnost činila većinu obrtničko-gospodarske djelatnosti Varaždina. Pogledamo li broj samostalnih obrtnika i broj zaposlenih kod tih obrtnika, moguće je zaključiti da su to već počeci manufakture, kao preteče pojave industrije.

Odjevna i obučarska obrtnička djelatnost (proizvodnja tkanina i odjeće, zatim kože, krzna i obuće) u velikoj mjeri preteže u obrtničkom gospodarstvu Varaždina. To su grane gospodarske djelatnosti koje su od onih vremena do danas činile osnovu varaždinskog gospodarstva. I danas koncem 20. stoljeća najveći dio stanovnika

¹O obrtu i trgovini u Varaždinu ima više izvora. Ove podatke preuzeli smo od R. Horvata.

Varaždina i okoline živi od rada u tekstilnoj i obućarskoj industriji (pored poljodjelstva). Usto valja dodati i drvenu industriju koja se javila tek koncem 19. stoljeća (a danas i metalsku - 50 godina unazad). Sve ovo dozvoljava zaključak da tragovi današnje gospodarske strukture (naročito industrije) vuku svoje korijene iz davnih obrta od prije 2 stoljeća i više. Tek u novije vrijeme formiraju se poduzeća suvremenijih grana privrede (prerada metala, kemijska industrija i dr.).

Isti izvori pružaju nam podatak da su 1827. godine postojala 353 samostalna obrtnika, što je 21 % manje negoli na početku stoljeća. To potvrđuje tezu da je nakon nepovoljnih događaja u Varaždinu koncem 18. stoljeća nepovljivo kretanje i u gospodarstvu grada nastavljeno i u 19. stoljeću. Ova razmatranja u kontekstu geopolitičkih i povijesnih prilika na ovom prostoru i povezano s gospodarskim razvojem Varaždina u mnogome osvjetljavaju razloge zastoja u razvoju gospodarstva grada i okoline. Međutim, nemoguće je izbjeći vezu od ranijih vremena prije 19. stoljeća. Neke od tih, poznatih, podataka i činjenica valja navesti. Stanje obrtničke djelatnosti bilo je vrlo razvijeno već u 16. stoljeću (prema D. Feletaru, M. Ilijanić i S. Kapustiću). Valja navesti još neke vrijedne podatke (posebno za netipične privredne djelatnosti).

Od 1821. godine u Varaždinu postoji stalna tiskara Ivana pl. Sangilla, koja je bila vrlo razvijena i tiskala je knjige i novine, među ostalima i "Povijest grada Varaždina" (na njemačkom jeziku) od Ladislava pl. Ebnera. Tu je tiskaru kasnije kupio Josip pl. Platzer i dalje je razvio (poznato je da je tiskao knjige za učenike).²

Uz ove gospodarske djelatnosti valja navesti da je prije 19. stoljeća u Varaždinu postojala proizvodnja piva, prerada duhana, proizvodnja kave (zapravo cikorije), ciglana i dr. (što ćemo vidjeti u nastavku).

U 19. stoljeću (oko 1842. godine) tvornica kave bila je u vlasništvu braće Tomasi. Sredinom 19. stoljeća "Tvornica umjetne kave" (cikorije) je u vlasništvu gradskog fizika Wilima Bernarda Müllera. I dalje djeluje "Tvornica duhana". Koncem stoljeća predložena je izgradnja moderne tvornice piva, što se, međutim, nije ostvarilo. U isticanju značenja varaždinskog gospodarstva R. Horvat navodi da je na Prvoj hrvatskoj izložbi u Zagrebu Varaždin sudjelovao s vrlo širokim asortimanom proizvoda svojih obrta, manufakture i već nastajuće industrije. U to vrijeme u Varaždinu postoji Tvornica škroba K. Hertla, zatim Tvornica likera N. Tomasija, te Tvornica šećera.

2.1 Stanovništvo

Stanovništvo grada Varaždina postupno je raslo krajem 19. i u 20. stoljeću, a naročito polovicom 20. stoljeća. U dva posljednja desetljeća 19. stoljeća i prvo desetljeće 20.

²Tiskare su u gradu postojale i ranije. Tako je već 1586. godine u Varaždinu tiskana POSTILLA A. Vranca u tiskari Ivana Manliusa. Ali to je bila pokretna tiskara, za razliku od stalne Sangilline. Ranije pak postojala je tiskara u Nedelišću kraj Čakovca.

stoljeća grad i Županija Varaždina imali su:³

	1890.	1900.	1910
Županija	259.253	280.859	307.010
Grad	12.383	12930	13398

Izvor: Statistički godišnjak Kraljevine Hrvatske i Slavonije I/85. i II/59. izdan u Zagrebu 1913. i 1917. godine.

Prema tom izvoru stanovništvo Varaždina poraslo je od 1869. do 1900. godine za 13,44 %. Nas će dalje zanimati kvalitetna struktura stanovništva. Naime, ako imamo nasljeđe obrta i trgovine kroz 3 stoljeća, onda je rezultat toga sigurno bio takav sastav i znanje stanovništva koje je brzo moglo prihvatiti novosti u gospodarstvu koje je donosila manufaktura i kasnije industrija. Tu je Varaždin bio u velikoj prednosti u odnosu na druge gradove, bez obzira što je bio sputavan požarom iz kraja 18. stoljeća.

Ako uzmemo podatke iz početka 19. stoljeća, vidimo da je ovdje bilo 445 samostalnih obrtnika koji su zapošljavali 400-500 radnika, zatim da je bilo i 26 trgovina. Zato se može reći da je od tih djelatnosti živjela preko 1/3 stanovništva Varaždina (dok je u Županiji oko 90 % stanovništva živjelo od poljodjelstva).

2.2 Promet

Zamišljeni redoslijed, da se s obzirom na prethodna razmatranja nastavi istraživati kada se počela javljati suvremena industrija i kako se ona razvijala, morali smo napustiti jer smo došli do spoznaje da se prije industrije intenzivno razvijao promet i da su se gradile prometnice - posebno željezničke (ali imamo i pokušaja uvođenja riječnog prometa i početak intenzivnijeg poštanskog prometa, a zatim i brzojavnog). Dakle, prednost je data prijenosu roba i ljudi, a zatim prijenosu vijesti i prometu kapitala.

Pruga Beč-Trst otvorena je 1857. godine. Pruga Budimpešta-Nadkaniza, Kotoriba, Čakovec, Pragersko (i dalje za Trst ili Beč) otvorena je 1860. godine. Pruga Zidani Most, Zagreb, Sisak otvorena je 1862. godine, a pruga Žakanj, Koprivnica, Zagreb 1870. godine. U to vrijeme Varaždin nema željezničke pruge, već se koristi Čakovcem kao prvom najbližom željezničkom stanicom za daljnje veze. Stoga se između Čakovca i Varaždina razvio vrlo živi cestovni (kolski, zaprežni) promet.

³Županija je tada zauzimala mnogo veći prostor od današnjeg. Tada su to bili kotarevi: Ivanec, Klanjec, Krapina, Ludbreg, Novi Marof, Pregrada, Zlatar i Varaždin (bez Čakovca). A gradu su pripadali Novo Selo preko Drave i Varaždinbreg.

Ako promotrimo geografsko-fizički položaj Varaždina u odnosu na te prometnice, vidimo da, iako je bio u okruženju suvremenih željezničkih prometnica, sam je ipak ostao u prometnoj izolaciji.

Kada se počela planirati pruga Budimpešta-Trst, postojala je varijanta da ona ide preko Legrada južno od Drave (desnom obalom) preko Varaždina za Pragersko. O tome se piše kao da Varaždin nije bio voljan dati zemljište, a da je grof Feštetić (pretežiti vlasnik zemlje u Međimurju) ponudio zabadava zemljište za prugu i da je za Budimpeštu bilo odlučujuće da gradi prugu preko Čakovca.⁴ Uzevši u obzir ranija i kasnija zbivanja, iznosimo mišljenje da su o tome odlučili politički razlozi, a ne gospodarski (zemljište). Naime, ako pažljivije pogledamo, na taj je način Međimurje bilo povezano s Budimpeštom, ali ne i s Hrvatskom. To potvrđuje još jedna teza, a to je da su Mađari forsirali vezu sa Zagrebom preko Koprivnice, što je opet izoliralo Međimurje od Hrvatske. I treća potvrda toga je ta da se nekoliko inicijativa iz Varaždina, kojima je bio cilj gradnja pruge Čakovec-Varaždin-Zagreb (u raznim varijantama), odgađalo punih 30 godina. I prikupljeni kapital i izvršeno trasiranje nije bilo dovoljno da privoli Budimpeštu na gradnju te pruge.⁵

Kada smo spomenuli varijante, onda ih valja i navesti. Rađeni su planovi:

- Varaždin, Ivanec, Golubovec, Zaprešić,
- Varaždin, Varaždinske Toplice, Križevci (i dalje za Zagreb),
- Varaždin, Budinščina, Zabok, Zaprešić,
- zatim od Sesveta preko Sv. Ivana Zeline na Konjščinu.

Konačno je prihvaćena varijanta koju imamo danas: Čakovec-Varaždin-Konjščina-Zabok-Zaprešić. Kasnije, za što brže i veće iskorištavanje ugljena, izgrađena je pruga Varaždin-Ivanec-Lepoglava-Golubovec (ali bez veze za Krapinu i Zagreb).

Sve u svemu, izgradnjom željezničkih pruga stvoreni su uvjeti za daljnji razvoj grada Varaždina i cijelog ovog kraja te tada stvarno počinje industrijski razvoj Varaždina. Značenje gradnje pruga još u vrijeme nizanja zahtjeva za tu gradnju u Hrvatskom je saboru najbolje izrazio predstavnik Varaždina Dragutin Pust riječima: "Za promicanje trgovine i prometa u svakoj zemlji jesu najvažnija pitanja komunikacija". Značajno je da je Varaždin brzojavom povezan s Čakovcem i dalje - što se dogodilo usporedo s prugom.

⁴Teško je prihvatiti tezu da Varaždin nije htio dati zemljište kada je gradsko poglavarstvo kasnije davalo zemljište za gradnju tvornica bez naknade, čak je tvornice oslobađalo poreza u početku njihova rada.

⁵Ne može se mimoći činjenica da se danas u Varaždinu dešava nešto slično s gradnjom modernih cesta - autoputova.

Spomenuli smo pokušaj korištenja Drave kao plovnog puta. Tako se 1861. godine počela razmatrati ta mogućnost i vršeni su pokusi plovidbe od Osijeka do Varaždina, ali nije bilo rezultata te taj promet nikada nije krenuo. Navode se, doduše, razlozi niskog vodostaja i suše, ali očito da su postojali i drugi razlozi.

3 Gospodarstvo Varaždina krajem 19. i početkom 20. stoljeća

Koncem 19. stoljeća uz postojeću razvijenu poljoprivrednu djelatnost stvaraju se uvjeti i za razvoj industrije. Pored samog ulaganja kapitala i početka rada industrijskih poduzeća stvarali su se i neki drugi preduvjeti. Tu na prvom mjestu mislimo na neka udruženja, te novčane i bankarsko kreditne zavode. Tako je 1893. godine u Varaždinu osnovano "Industrijsko društvo"⁶ koje je poticalo razvoj industrije i energetike. Godine 1869. osnovana je "Varaždinska štedionica" po želji obrtnika i trgovaca kojoj je ravnatelj bio Dragutin Pust. Nadalje tu je osnivanje "Pučke štedione" koju je osnovao veletrgovac Mario Schlenegar, a 1904. godine "Prva hrvatska štedionica" osniva svoju podružnicu u Varaždinu, a od ranije postoji podružnica Austrijsko-Ugarske banke. Raniji zahtjevi za udruživanjem trgovaca ostvaruju se osnivanjem podružnice Hrvatskog trgovačkog društva "Merkur". Sve je to poticajno djelovalo na gospodarski razvoj Varaždina, a usto valja dodati i osnivanje stručnih škola (o tome kasnije).

"Varaždinska industrijska zadruga" pokreće inicijativu za uvođenje električne centrale radi uvođenja električne javne rasvjete. Dotada je postojala petrolejska rasvjeta (a prije toga uljna rasvjeta). Tim poticajem osnovano je "Prvo hrvatsko varaždinsko dioničko društvo za električnu rasvjetu". Izgradnja električne centrale povjerena je tvornici "Ganz" iz Budimpešte, a locirana je na kraju Duge ulice. Centrala je počela radom 17.12.1895. godine i u početku je radila samo noću za rasvjetu, a kasnije i danju za pogon strojeva.

"Varaždinska industrijska zadruga" pokrenula je pitanje izgradnje industrijske pivovare (iako su 2 male pivovare postojale od ranije). Ali do izgradnje industrijske pivovare nije došlo. Značajni su drugi vrijedni i za Varaždin važni naponi ove zadruge. Još kao "Industrijsko društvo" pokreće preseljenje tvornice stolaca iz Drenovca kraj Varaždinskih Toplica u Varaždin. Tvornici su vlasnici Bačić i Kopajtić. Kasnije 1900. godine iz Slanja kraj Ludbrega preseljena je Tvornica savijenog namještaja u Varaždin, vlasništvo grofa Aleksandra Lamberta iz Pariza.⁷ U početku preseljen je samo dio Tvornice i radilo je 80 radnika, a 1901. godine Tvornica je sasvim preselila u Varaždin. Kao

⁶Kasnije nalazimo da se ono spominje kao "Varaždinska industrijska zadruga", a zatim "Varaždinska industrijska zajednica". Njezin rad prestao je 1904. godine (prema nekima to je bilo 1909. godine).

⁷Vežu između ove dvije tvornice do sada nismo našli.

motiv navedeno je postojanje stručne radne snage na ovom prostoru. Valja, međutim, zapaziti da je grad Varaždin činio svoje napore da to ostvari. Naime, gradnja je stimulirana oslobađanjem od poreza kroz 15 godina.

Tvornica je locirana u Dugoj ulici (poznata Zagrebačka ulica) i od 1906. godine njezin je vlasnik Tonet Mundus koji ju je razvio u pravu industrijsku tvornicu. Na toj lokaciji ostala je preko 40 godina, kada je preseljena u istočnu industrijsku zonu. To je danas kod nas i u svijetu poznata "Tvornica stolica i namještaja F.Bobić-Mundus".

Godine 1900. Komanditno društvo Zurlin i Schwarz iz Litije ponudilo je Varaždinu gradnju velike tekstilne tvornice pamučnih i lanenih tkanina (predionice, tkaonice i apreture) ako joj grad pruži pogodne uvjete. Grad je odlučio vlasnicima - ulagačima ispuniti uvjete. Ustupio je 10 jutara gradskog zemljišta besplatno za gradnju tvornice (kod kapele Sv. Roka), dao je i neke druge olakšice (oslobađanje od plaćanja poreza kod gradnje), a neke olakšice dala je i Ugarsko-Hrvatska vlada. Uvjet grada bio je da tvornica zapošljava radnike iz Varaždina i okolice i da centrala tvornice bude u Varaždinu, a ne u Litiji, te da u početku zaposli 700 radnika. Godine 1901. počela je gradnja tvornice, a 1902. je dovršena do stupnja da je mogla početi raditi s 250 radnika uz obećanje da će po završetku zaposliti 1000 radnika.

Na tome mjestu 1918. godine osnovana je 1.11.1918. Tekstilna industrija Varaždin - TIVAR s osnivačkim kapitalom kojem je bio vlasnik Stjasny, ali je tvornica formirana kao dioničko društvo.⁸ Godine 1922. počinje se s preradom vune (pređenje i tkanje), a godine 1926. izgrađena je i konfekcija (time počinje izrada gotove odjeće). To je sve od onoga vremena najveća tvornica u Varaždinu, koja je jedno vrijeme zapošljavala i cca 10.000 radnika. Danas nakon ratnih neprilika u njoj radi 6500 radnika. U Varaždinu se razvila i druga tekstilna industrija, ali tek nakon prvog svjetskog rata (prerada svile - VIS), kao i proizvodnja strojeva i čunkova za tekstilnu industriju. Dakle, tekstilna industrija bila je poticaj osnivanja više novih tvornica.

Ove industrijske djelatnosti mogu se kao gospodarska aktivnost povezati s obrtničkom djelatnosti tih struka i kroz proteklih 400 godina. Bilo je, međutim, i gospodarskih aktivnosti koje nisu bile tako velike i trajne, ali su ipak značajne za svoje razdoblje, pa ćemo ih navesti:

Gradnja Klačonice kod Drave započela je 1894., a puštena je u rad 1895. godine.

Godine 1893. u ranije postojećoj Ciglani u Turčinu uvedena je moderna kružna peć kapaciteta 1,000.000 opekarskih proizvoda. Ta se Ciglana obvezala da će za Željezničku stanicu Varaždin u vrijeme njezine gradnje proizvesti 500.000 komada opeke.

U Varaždinu su od ranije postojala svratišta. No pravi hotel građen je 1892. godine.

⁸VARTEKS u nekim svojim dokumentima navodi da je prije njih tu bila Tvornica vrpce i stijenja. Kakav je to prijelaz bio od predionice, tkaonice, pa zatim do Tvornice TIVAR, u Varteksu ne postoje tragovi. Jedino se zna da su Zurlin i Schwarz 1911. godine prodali tvornicu Jakovu Schenu iz Budinščine.

To je hotel "K divjem čovjeku".⁹

Veletrgovci su razvili izvoz poljoprivrednih i stočarskih proizvoda i drva iz Varaždina. Tako je zabilježeno da je veletrgovac Matija Bauer 1894. godine izvezero u Francusku veliku količinu hrastovih dužica za izradu bačava. Neki su trgovci izvozili veći broj svinja.

Od drugih obrtničkih djelatnosti valja navesti da se jedno vrijeme u Varaždinu proizvodio barut. Neki su obrtnici, kao što je limar Hugo Gregl, 1910. godine počeli proizvoditi limene mjere za vino, rakiju, mlijeko i suhe limene mjere te zapošljavali više radnika. Slično je postupio i stolar Goger. Iako je telefon uveden u Varaždin 1889. godine (najprije za potrebe vatrogasaca), zgrada pošte gradila se tek 1902. godine, tako da je u nju mogla useliti pošta i brzojavni ured.

Željeznička pruga Čakovec-Varaždin-Zagreb konačno je puštena u promet u prosincu 1886. godine.¹⁰ Ona je za Varaždin značila mnogo, a tražila je i neke promjene u prometu uopće, i u gradskoj infrastrukturi npr. gradnju novog željezničkog mosta na Dravi. Građena je nova, široka ulica prema kolodvoru i postala je omiljeno šetalište (to je i danas jedna od najljepših ulica u Varaždinu). Usporedo s prugom jača promet putnika i roba, zatim poštanski, telegrafski i telefonski promet.

Kada je riječ o infrastrukturi, s industrijalizacijom se pojavljuje i potreba za drugi oblicima infrastrukture. Grade se škole (stručne, šegrtske, trgovačke, djevojačke). Pojavljuje se potreba za lokalnim prometom između željezničke stanice i dijelova grada i okolice. I jedna senzacija: grof Marko Bombeles 1898. godine došao je prvim automobilom u Varaždin.

Javljuju se popratne pojave industrijalizacije. U "Mundusu" i u Talionici 1911. godine izražava se nezadovoljstvo uvjetima rada (pojava prvih štrajkova).

Jači industrijski razvoj, promet poljodjelskih proizvoda i njihova ponuda počinje između dva svjetska rata. Sredinom pak 20. stoljeća Varaždin je već gospodarski razvijen i pravi industrijski grad. Javljuju se nove gospodarske grane, širi se prerada poljodjelskih proizvoda i sve pridonosi solidnom razvoju grada i okoline.

⁹U nekim se izvorima navodi "K divjem" a u nekima "K divljen", u vlasništvu El Hajas. On je zapravo nadograđen na ranije svratište i moderniziran u hotel, a 1913. godine preuređen je i potpuno moderniziran u "Grand hotel Novak".

¹⁰Podaci o točnom datumu ovdje se razilaze (jedno navodi R. Horvat a drugo B. Stulli).

4 Zaključak

Varaždin je kao grad bio jedno vrijeme vojno-političko, administrativno i trgovačko središte dijela Hrvatske. Takav je status imao od 15. stoljeća, s posebno jakim obrtničkom i trgovačkom djelatnošću, i takav je ušao u manufakturno razdoblje u 19. stoljeću s počecima industrijalizacije. U industrijsko razdoblje ulazi nešto sporije nego njemu blisko srednjoeuropsko okruženje, ali s gradnjom željeznica i prometa uopće, kada se povezuje sa Zagrebom i svijetom, cijeli se proces njegova gospodarskog razvoja ubrzava. Promet poljoprivrednih proizvoda i njihova prerada također pridonose gospodarskom razvoju. To su obilježja Varaždina, njegova položaja i gospodarstva posebno na prijelazu 19. u 20. stoljeće i početkom 20. stoljeća.

Literatura

- [1] R. Bićanić: Doba manufakture u Hrvatskoj i Slavoniji, Zagreb, 1951.
- [2] R. Horvat: Povijest grada Varaždina, rukopis u Zavodu HAZU Varaždin.
- [3] M. Mirković: Ekonomska historija Jugoslavije, Informator, Zagreb, 1968.
- [4] V. Stipetić: Poljoprivreda i privredni razvoj, Informator, Zagreb, 1968.
- [5] Varaždinski zbornik 1181.-1981., Varaždin, 1983.
- [6] Radovi Zavoda HAZU, Varaždin, br. 1-5.
- [7] Statistički godišnjak kraljevine Hrvatske i Slavonije br. I. 1905., br. II. 1906.-1910.
- [8] Statistika ratarske produkcije godina 1888.-1892. u Kraljevinah Hrvatskoj i Slavoniji.

Primljeno: 1993-07-10

Ruža F. Varaždin's Economy at the End of the Nineteenth and the Beginning
of the Twentieth Century

SUMMARY

Five centuries ago, both as a town and as a county, Varaždin was considered a developed area of Croatia. This paper is concerned with the state of its economic development at the turn of the nineteenth to the twentieth century. The economic development Varaždin had enjoyed during the previous centuries was somewhat slowed down after the eighteenth century.