

FRANJO RUŽA  
Varaždin

## ŽELJEZNIČKI PROMET UVJET RAZVITKA INDUSTRIJE VARAŽDINA

### *EISENBAHNVERKEHR ALS BEDINGUNGEN FÜR DIE ENTWICKLUNG DER INDUSTRIE VARAŽDIN*

Varaždin war im 19. Jahrhundert ein bedeutendes Wirtschafts- und Kulturzentrum. Der Bau der Eisenbahnstrecke umging in der zweiten Hälfte des 19. Jhds. die Stadt, so daß die Eisenbahn in Varaždin mit Verspätung von dreißig Jahren zu verkehren begann. Da Varaždin erst später in den Eisenbahnverkehr eingeschlossen wurde, begann auch die Entwicklung der Stadt mit Verspätung.

#### *1. Počeci željezničkog prometa kroz Varaždin*

Varaždin je u svojoj bližoj i daljnjoj prošlosti predstavljao, pored političkog, gospodarskog, kulturnog i vojnog, važno prometno središte sjeverozapadnog dijela Hrvatske. On je i šire od toga prostora povezivao s našim krajevima prostore Austrije, Mađarske, Slovenije pa i druge. S takvom ulogom, s takvim geopolitičkim i gospodarskim položajem njegova prometna povezanost s prostorima koji ga okružuju bila je i bitna za razvitak samog Varaždina i ovog dijela Hrvatske.

Rijeka Drava zasigurno je bila odlučujuća za to da se Varaždin izgradi kao grad i svojevrmeno bila je ključna prometna veza s prostorima uz Dravu i dalje uz Dunav<sup>1</sup>. Rijeka je kao prometnica bila već po svojoj prirodi važna za pojavu i razvitak gradova. Za Dravu se iz povijesnih dokumenata znade da je od davnina služila za splavarenje. Splavovima se odvijao promet od Koruške i Štajerske na istok sve do Dunava, a onda tom velikom europskom rijekom i prometnicom (što je ona i danas) i dalje. U početku splavovima se prevozilo drvo, ali uz to i ostale robe, a i ljudi su također putovali na splavovima. Riječnim dolinama razvijale su se i cestovne prometnice. Uz Dravu su one postojale još od starih rimskih vremena. To je bila veza Petovia-Mursa (Ptuj, Varaždin, Ludbreg, Osijek, Vukovar), a od te ceste odvajali su se krakovi na jug za Varaždinske Toplice i dalje. Rijeka Drava i nizinski predjeli uz nju bili su i ostali do danas važni za prometnu povezanost zapad-istok i obratno. Rimljanima se može zahvaliti otvaranje mnogih cestovnih pravaca i počeci izgrađenog i sustavnog kopnenog prometa cestama. Istim pravcima idu i danas mnoge cestovne veze (mada ne i istom trasom), naravno osuvremenjene a međusobno povezane čine mnogo gušću prometnu mrežu nego je to bilo u ono doba. Da bi se pojavio novi način prometa, trebalo je proteći mnogo vremena, doći do mnogih tehničkih pronalazaka (parni stroj, eksplozivni motor, elektroenergija i elektromotor i dr.) i stvoriti veliku gospodarsku snagu da bi se u 19. st. pojavio željeznički promet. Zato se on i počeo razvijati u velikim europskim državama s velikom gospodarskom moći koja je bila uvjet za gradnju željezničkih pruga. Ta

interakcija: potreba željezničkog prometa za već razvijeno gospodarstvo i snažno gospodarstvo, koje je moglo financirati gradnju skupih željeznica i cesta, međusobna je uvjetovanost za razvitak suvremene industrije i nastajanje industrijske epohe ljudskog društva. Devetnaesto stoljeće bilo je vrijeme gradnje željeznica. U taj proces uključeni su i ovi naši krajevi jer su potpadali pod jednu veliku državu: Austro-Ugarsku Monarhiju. Ta velika srednjeeuropska država gradila je željeznice koje su povezivale sve njezine dijelove, a njezine centre (Beč i Budimpeštu) pak s pomorskim prometom preko Trsta i Rijeke.

U tome važnom prometnom i gospodarskom razvitku tražimo mjesto Varaždina. Stjecaj niza okolnosti, a napose političkih, doveo je do toga da je Varaždin u drugoj polovici 19. stoljeća došao u položaj da je dugo ostajao nepovezan sa željezničkim prometom koji ga je okruživao – upravo dodirivao. Tri desetljeća nakon izgradnje prvih željezničkih pruga u Hrvatskoj Varaždin se našao uokviren prugama s četiri strane, ali nijedna nije povezivala i sam Varaždin. Tako je Varaždin ostao izvan željezničkih veza, kako s ostalim dijelovima Hrvatske tako i Europe. Mogućnost uključivanja Varaždina u željeznički promet nazirala se je s planiranjem gradnje pruge koja bi povezivala Budimpeštu preko naših krajeva s već izgrađenom prugom Beč – Trst. Tako bi Mađarska dobila željezničku vezu s pomorskim prometom<sup>2</sup>. Međutim, već kod planiranja trase za tu prugu odigrale su se zanimljive igre oko toga kojim pravcem će se pruga graditi. Mađarska je forsirala gradnju te pruge radi veze s prugom Beč–Trst, ali se iza svega skrivala želja da to ne bude preko Hrvatske (Medimurje su Mađari smatrali svojim). U početku su bile dvije projekcije, i to južno od Drave preko Varaždina prema Mariboru ili sjeverno od Drave preko Čakovca prema Mariboru. Na koncu je prevladala ova druga varijanta i izgrađena je pruga od Nadkaniže preko Kotoribe i Čakovca do Pragerskog gdje se je vezala na prugu Beč – Trst. O toj dilemi da se željeznička pruga Budimpešta – Trst usmjeri južno ili sjeverno od Drave iznose se različiti razlozi, ali se najčešće navodi pitanje ustupanja zemljišta za gradnju pruge. Zsigurno je prevladala ponuda grofa Eugena Festeticsa, vlasnika najvećeg dijela zemljišta u Medimurju. On je, naime, ponudio da će ustupiti zemljište bez naknade i ta njegova ponuda je prihvaćena, te je odlučeno da se gradi varijanta pruge sjeverno od Drave preko Medimurja<sup>3</sup>. Tako je i izgrađena željeznička pruga Nadkaniža – Kotoriba – Čakovec – Pragersko te je stavljena u promet 1860. godine. Varaždin je doista ostao uokviren željezničkim prugama sa sve četiri strane, ali je sam ostao bez ijedne veze koja bi ga željeznicom povezivala s Hrvatskom i sa svijetom. U svega trinaest godina izgradile su se četiri pruge u sjeverozapadnom dijelu Hrvatske (i u susjednoj Sloveniji), ali nijedna nije uključila Varaždin u željeznički promet. Od otvorenja pruge preko Čakovca do povezivanja Varaždina sa željezničkim prometom prošlo je punih 26 godina (a preko 30 godina ako se uzme u obzir vrijeme planiranja pruge Budimpešta – Trst 1857. g. kada je u prvoj varijanti bila predviđena trasa južno od Drave, tj. preko Varaždina). U tih 30 godina iz Varaždina je bilo više inicijativa, molbi, zahtjeva, predstavi, a i konkretnih financijskih doprinosa, ali sve to nije bilo dovoljno da se sjeverni dijelovi Hrvatske i grad Varaždin povežu sa Zagrebom. To kao i drugi događaji iz onoga vremena daju pravo na zaključak da povoljna ponuda grofa Festeticsa nije bila odlučujuća za gradnju pruge preko Medimurja. Postojali su drugi – važniji, politički razlozi kojima se je vodila Budimpešta. S obzirom na sve okolnosti oko gradnje pruge preko Varaždina i uporno odgađanje njene izgradnje, kao i odbijanje svih ponuda grada Varaždina i Županije varaždinske, ostaje zaključak da je politika Mađarske bila da se Medimurje veže željezničkim prometom s Budimpeštom, a da ne dobije vezu sa Zagrebom i ostalim dijelovima Hrvatske. Tako je godinama zaobilažen Varaždin te je ostajao bez, tada, najsuvremenije i najbliže prometne veze, ne zbog Varaždina samog, nego zbog politike Budimpešte prema Medimurju i nastojanja da se ono što više odvoji od Hrvatske i veže uz Mađarsku<sup>4</sup>. Varaždin je taj nedostatak željezničke veze sa svijetom platio zastojeom u gospodarskom razvitku. Posebno pak valja istaknuti da pojava i razvoj ozbiljnijeg industrijskog gospodarstva u Varaždinu kasni za nekoliko desetljeća. Naime, do polovice 19. stoljeća Varaždin je imao razvijene obrte i manufakturu kao i neki drugi gradovi (Maribor npr.), ali dolazak industrije u Varaždin kasni zbog nepostojanja suvremene željezničke veze sa svijetom.

Da bismo potvrdili ovu tezu o razlozima Mađarske da se oteže s gradnjom pruge Čakovec – Zagreb kao i snažan utjecaj te okolnosti na zastoj gospodarskog razvitka Varaždina, navest ćemo niz događaja vezanih uz gradnju pruge preko Varaždina.

Prvi poticaji za planiranje željezničke pruge koja je trebala povezati Budimpeštu s prugom Beč – Trst pokretani su već 1856. i 1857. godine. Naime, Južno željezničko društvo iz Beča koje je gradilo prugu Beč – Trst dobilo je prava i za planiranje i izgradnju ove druge pruge (Budimpešta – Trst). U tome je važan podatak da je još u fazi ideje za gradnju ove pruge postojala želja da se njena gradnja poveže s mogućnošću korištenja vodenog puta Dravom od Varaždina do Osijeka<sup>5</sup>. Nije se ostajalo samo na ideji već se i pokušalo ostvariti plovidbu Dravom od Donjeg Miholjca do Varaždina<sup>6</sup>. S obzirom na želju povezivanja rječnog i željezničkog prometa u prvim začetima bila je u opticaju ideja za prugu južno od Drave, i to pravac: Legrad – Ludbreg – Varaždin – Vinica – Pragersko<sup>7</sup>. U daljnjem postupku planiranja prihvaćena je varijanta sjeverno od Drave, tj. Nadkaniža – Kotoriba – Čakovec – Pragersko, što je konačno i prihvaćeno, te je Južno željezničko društvo naziralo i trasiralo taj pravac. A utjecaj ponude grofa Festeticsa samo se je idealno poklapao s interesima politike Budimpešte. Stanovite, ali male koristi ipak je imao Varaždin jer je dobio telegrafsku vezu 1859. g., ali na svoje uporno ustrajanje; naravno zato jer to nije smetalo mađarskim interesima u Međimurju.

Nakon što je završena izgradnja pruge preko Čakovca, Varaždin je činio mnoge napore da dobije željezničku prugu i da se tako poveže sa svijetom. Bilo je ideja u više varijanata (preko Ivanca i Golubovca za Zaprešić, preko Budinščine i Zaboka također za Zaprešić) s pobočnim prugama za Križevce i varijanta Konjščina – Sesvete. Nešto određenije poduzelo se 1861. g. (godinu dana nakon otvaranja pruge preko Čakovca) kada je Gradsko poglavarstvo Varaždina uputilo predstavku Hrvatskom saboru s molbom da se zauzme za gradnju pruge Varaždin – Čakovec<sup>8</sup>. Istom se predstavkom ponavlja ideja za regulaciju Drave s ciljem otvaranja rječnog prometa od Osijeka. Predstavka je vrlo široko obrazložena sa svim podacima o gospodarskim, demografskim i prometnim prilikama, zatim o postojanju zaliha ugljena, o razvijenoj trgovini i gotovo svim važnim obilježjima Varaždina i šire okoline. Na jednom mjestu obazrivo se navodi da se dotadašnjom politikom Monarhije ovaj kraj nastoji odvojiti od Hrvatske (što posebno vrijedi za Međimurje)<sup>9</sup>.

1862. godine osnovan je posebni željeznički odbor koji će se brinuti za gradnju pruge koja bi povezala Varaždin s Čakovcem i dalje sa svijetom. U godinama iza toga bilo je više molbi, zahtjeva, prijedloga i slanja deputacija u Budimpeštu s istim ciljem. Tako su 1868. i 1871. godine slane deputacije u Budimpeštu, ali bez rezultata. Kada je Budimpešti odgovaralo iz političkih razloga (npr. pred izbore), dolazila su u Varaždin povjerenstva iz Budimpešte jednom radi lociranja kolodvora, drugi put radi utvrđivanja trase itd. Ali kada su prestajali postojati politički razlozi, sve su inicijative ponovo zaustavljene. Tako je bilo i s jednom deputacijom 1872. godine nakon čega su nade toliko porasle da su se u Varaždinu počele upisivati dionice za gradnju ove pruge, ali je i opet sve zaustavljeno. Korištene su sve mogućnosti za pokretanje toga, za Varaždin, važnog pitanja. Tako je 1872. g. varaždinski zastupnik u Saboru Dragutin Pust istupio pred Saborom sa zahtjevom da se konačno donese odluka o gradnji pruge, ali ovaj put je predložen pravac Varaždin – Ivanec – Lepoglava – Zaprešić. Svoj nastup pred Saborom Dragutin Pust započeo je vrlo razložno riječima: »Za promicanje trgovine i obrta u svakoj zemlji jesu najvažnija pitanja komunikacije. Među ova najvažnija pitanja za našu domovinu spada željeznička pruga iz Čakovca preko Varaždina, Ivanca i Lepoglave kroz Zagorje u Zaprešić...«. U međuvremenu grad Varaždin i Županija isplatili su Južnoj željeznici u Beču troškove trasiranja pruge. Konačno kao rezultat tih napora bio je zaključak Sabora »... da se zastupnici u Hrvatsko-ugarskom saboru zauzmu za gradnju pruge...«. Za takav zaključak zauzeo se je osobno Ivan Mažuranić, predsjednik Hrvatskog sabora. Poduzetan Dragutin Pust ponovo je 1876. godine, ali sada kao gradonačelnik Varaždina, pokrenuo to pitanje, no odluke o gradnji pruge još uvijek nije bilo. 1879. g. to isto pitanje pokreće Trgovački zbor u Varaždinu s ozbiljnom predstavkom Hrvatskom kraljevskom odboru koji je vodio pregovore o gospodarskim odnosima s Mađarskom. 1882. g.

pitanje gradnje željezničke pruge pokreće Imbro pl. Josipović preko Kolomana pl. Bedekovića koji je bio ministar za Hrvatsku i Slavoniju u Budimpešti. Josipović je u svojim nastojanjima uspio 1884. g. (vjerojatno i zahvaljujući toj vezi s Bedekovićem). Tada je za tu ideju o »Zagorskoj željeznici« pridobio i ministra za javne radnje i komunikacije Gavru baruna Kemenyi-a. Gradsko zastupstvo Varaždina je odlučilo besplatno ustupiti zemljište za kolodvor i trasu kroz varaždinsko područje. Uz ovo je osiguralo i dva milijuna opeke iz Ciglane u Tužnom. Zatim slijedi upis dionica za iznos od 40.000 forinti, koji je tekao uspješno. Konačno je sve to dalo rezultata. Naime, 1884. g. donijeta je odluka o gradnji Zagorske željeznice (koja stupa na snagu danom donošenja), a provedba odluke povjerena je ministrima komunikacija i financija. Ujedno je utvrđena definitivna trasa: Čakovec – Varaždin – Budinščina do Zaprešića (a dalje do Zagreba već je postojala pruga). Uz ovu prugu odmah je planirana i pobočna pruga Zabok–Krapina. Kroničari bilježe veliko slavlje u Varaždinu i Krapini kao izraz zadovoljstva što su konačno donijete potrebne odluke da se Varaždin uključi u željeznički promet te dobije vezu sa Zagrebom i svijetom.

Paralelno se je razvijala ideja o pruzi za Ivanec i Golubovec. Kao važan razlog navodi se želja za iskorištavanjem i potrebom prijevoza ugljena (Golubovec, Ivanec, Ladanje). Zagorska pruga počela se graditi 27. srpnja 1885. g. i radovi su trajali tijekom 1885. i 1886. godine (iako je dio pruge bio u prometu već pet mjeseci). Navedene činjenice, dakle, dovoljno govore o teškoćama oko dobivanja odluke za gradnju pruge Čakovec – Varaždin – Zagreb. A sve prepreke koje su se pojavile u sebi su sadržavale poznatu želju Mađarske države da Međimurje što više veže uz sebe i odvaja od Hrvatske. Željeznička pruga za Ivanec i Golubovec počela se graditi ubrzo iza toga, a dovršena je 1890. godine<sup>10</sup>. Uz sve navedeno u sintezi svih zbivanja valja navesti da je ovaj najgušće naseljeni kraj i važan dio Hrvatske ostao samo na te dvije pruge sve do 1937. g. kada je izgrađena pruga Koprivnica – Ludbreg – Varaždin.

Željeznička pruga Čakovec – Varaždin – Zagreb imala je veliko značenje za gospodarski razvoj, ali i ne manje važno političko značenje jer je povezivala Međimurje sa Zagrebom. Na gospodarskom planu valja ukazati na činjenicu da se industrija nije značajnije razvijala u Varaždinu sve dok nije grad dobio vezu željezničkom prugom.

## 2. Pojava i razvitak industrije

Varaždin je od vremena kada je bio glavno vojno-administrativno i kulturno središte imao visoko razvijeno obrtništvo i trgovinu. Kao što se u bliskim europskim gradovima pojavom manufakture sve više obrti pretvaraju u industriju, tako je razvojni put išao i u Varaždinu. No, uočljivo je da je u Varaždinu prijelaz od manufakture na industriju bio usporen u 19. stoljeću. Kako je za industrijski razvoj potreban razvijeni promet, a kojeg Varaždin nije imao zbog zakašnjele izgradnje željezničke pruge, to je razvoj industrije bio značajno usporen. Valja dodati da Varaždin nije imao mogućnosti korištenja vodenog prometa, te je ostao zavisn o kopnenom prometu, a to su u 19. stoljeću bile željeznice. A kako i zbog kojih razloga željeznički promet dolazi u Varaždin sa zakašnjenjem, vidjeli smo iz naprijed iznijetog. Isto tako i toliko kasni i industrijski razvitak. K tome valja dodati kako je za pojavu industrije glavni energetske izvoz u to doba ugljen (a i za sam željeznički promet). Utoliko je i potreba za željezničkim prometom i potreba prijevoza bila veća za industriju (kako za sirovine tako i za industrijske proizvode), iskorištavanje ugljena, šuma, promet poljodjelskih proizvoda. Sve je to bilo u velikoj mjeri zavisno o postojanju suvremenog prometa (u to vrijeme to je željeznički promet). Prema podacima za prvu polovicu 19. stoljeća poznato je da je u Varaždinu djelovao 451 samostalni obrtnik. Ti su obrtnici zapošljavali do 500 pomoćnika i drugih radnika, što znači da njihov zbroj (blizu 1000) pokazuje da je toliko obitelji živjelo od obrtničke djelatnosti. Uz obrt u gradu je bilo i 26 trgovina. Zanimljiva je struktura obrta (jer je ona utjecala kasnije na strukturu industrije), pa ćemo tu strukturu iznijeti. Dakle, negdje na početku 19. stoljeća od 451 samostalnog obrtnika u Varaždinu je bilo:

\* 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, 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 ličilaca, 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.).

Pažljivim razmatranjem ovih podataka moguća su dva, za varaždinsko gospodarstvo, važna saznanja. Prvi je da je tekstilno-odjevna i kožarsko-obučarska obrtnička djelatnost činila većinu obrtničko-gospodarske djelatnosti Varaždina. Pogledamo li broj samostalnih obrta 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. Te su grane gospodarske djelatnosti koje su od onih vremena do danas činile osnovu varaždinskog gospodarstva. I danas koncem 20. stoljeća najveći dio stanovnika Varaždina i okoline živi od rada u tekstilnoj i obučarskoj industriji (pored poljodjelstva). Uz to 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 prije 2 stoljeća i više. Tek u novije vrijeme formiraju se poduzeća suvremenijih grana privrede (prerada metala, kemijska industrija i dr.).

Uz sve ovo stoji spoznaja da je npr. prerada drva došla u Varaždin tek nakon dolaska željeznice<sup>11</sup>. Razvitak i jačanje (pa i masovno zapošljavanje) u tekstilnoj industriji isto tako dolazi nakon povezivanja Varaždina sa željeznicom (početkom 20. stoljeća). Ima više djelatnosti koje su u Varaždinu postojale u 19. stoljeću, ali nisu prerasle u suvremenu industriju. Tako je od 1821. godine u Varaždinu postojala 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)<sup>12</sup>. 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 Wiliama 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.

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. stoljeća grad i Županija Varaždina imali su:

	1890.	1900.	1910.	
<b>Županija</b>	259.253	280.859	307.010	stanovnika
<b>Grad</b>	12.383	12.930	13.398	stanovnika

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 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.

Za razvoj industrije javljaju se i druge potrebe. To je na primjer bankarstvo, razne udruge i društva kao organizirani oblik povezivanja industrije (umjesto nekadašnjih cehova). Osnivaju se porezne, kreditne i bankarske institucije.

Tako je 1893. godine u Varaždinu osnovano »Industrijsko društvo« 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 štedionice« koju je osnovao veletrgovac Mario Schlegar, a 1904. godine »Prva hrvatska štedionica« osniva svoju podružnicu u Varaždinu, i 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 razvitak Varaždina, a uz to 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 napori ove zadruge. Još kao »Industrijsko društvo« ono 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 u Varaždin Tvornica savijenog namještaja, vlasništvo grofa Aleksandra Lamberta iz Pariza, i to u početku samo jedan njen dio, a radilo je 80 radnika, a 1901. godine Tvornica je sasvim preselila u Varaždin. Kao motiv navedeno je postojanje stručne radne snage na ovom prostoru, ali je važan i promet. 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 Mundus«.

Godine 1900. Komanditno društvo Zurlin i Schvarz iz Litije ponudilo je Varaždinu gradnju velike tekstilne tvornice pamučnih i lanenih tkanina (predionice, tkaonice i apreture) ako joj grad pruži pogodnje 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 (točno 1. 11. 1918.) Tekstilna industrija Varaždin – TIVAR s osnivačkim kapitalom kojem je bio vlasnik Stjasny, ali je tvornica formirana kao dioničko društvo. 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 do

danas najveća tvornica u Varaždinu, koja je jedno vrijeme zapošljavala i cca 10.000 radnika. Danas nakon ratnih nepravilnosti 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 za osnivanje 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 Klaonice 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 2.000.000 opeka.

U Varaždinu su od ranije postojala svratišta. No pravi hotel građen je 1892. godine. To je hotel »K divjem čovjeku«.

Veletrgovci su razvili izvoz poljoprivrednih i stočarskih proizvoda i drva iz Varaždina. Tako je zabilježeno da je veletrgovac Matija Bauer 1894. godine izvezao 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 Grel, 1910. godine počeli proizvoditi limene mjere za vino, rakiju, mlijeko i suhe limene mjere te zapošljavati 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 brzopjavni ured.

## SAŽETAK

Varaždin se je od 15. do 19. stoljeća gospodarski snažno razvijao (kao i njemu slični gradovi ovog dijela Europe) i postao, uz administrativno-političko i vojno središte, jako gospodarsko središte. Naravno, u skladu s onim vremenom to su bili obrti i trgovine. Industrijski razvitak Varaždina, međutim, kasni zbog toga što je Varaždin kasno uključen u željeznički promet<sup>13</sup>. Mislimo da smo ovime tezu o međusobnoj uvjetovanosti pojave i razvitak industrije i željezničkog prometa uspjeli dokazati. A na primjeru Varaždina i potvrditi, jer kako je kasnio razvitak željezničkog prometa tako je kasnio i razvitak industrije. Razumljivo da su gradovi s mogućim vodenim prometom manje zavisni od željeznice, ali ipak su i oni trebali željezničku vezu sa svojim zaledem.

## EISENBAHNVERKEHR ALS BEDINGUNGEN FÜR DIE ENTWICKLUNG DER INDUSTRIE VARAŽDIN

### Zusammenfassung

Varaždin entwickelte sich wirtschaftlich bedeutend vom 15. bis zum 19. Jhd. (sowie dieser Stadt ähnliche Städte dieses Europateiles) und wurde, außer zum politischen Verwaltungs- und Militärmittelpunkt, auch zum bedeutsamen Wirtschaftszentrum. Natürlich waren das, der damaligen Zeit entsprechend, verschiedene Geschäfte und Handwerke. Die Entwicklung der Industrie in Varaždin begann mit Verspätung, weil Varaždin erst spät in den Eisenbahnverkehr eingeschlossen wurde. Wir sind der Meinung, daß es uns hiermit gelungen ist die These von gegenseitiger Erscheinungsbedingtheit und Entwicklung der Industrie, sowie des Eisen-

bahnverkehrs zu belegen. Sowie die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs später begann, begann auch die Industrie sich später zu entwickeln. Es ist verständlich, daß die Städte mit potenziellem Wasserverkehr weniger von der Eisenbahn abhängig waren, aber auch sie benötigten doch die Eisenbahnverbindung mit ihrem Hinterland.

## BILJEŠKE

1. Valja navesti da su na ovome prostoru, a i općenito, na rijekama nastajali važni gospodarski, politički i administrativno – upravni centri. Oni su često postali i glavni gradovi država.
2. Pruga Beč – Trst – preko Maribora i Ljubljane otvorena je 1841. g.  
– Pruga Zidani Most – Zagreb – Sisak otvorena je 1862. g.  
– Pruga Budimpešta – Koprivnica – Zagreb otvorena je 1870. g.
3. Taj se potez grofa Festeticsa želi prikazati kao njegova velikodušnost. Međutim razlozi su u Festeticsevovim interesima da tom prugom izvozi drvo iz Međimurja i plodove poljodjeljstva s njegovih ogromnih posjeda u Međimurju, ali i s njegovih ogromnih posjeda u Mađarskoj. Tako su desetljećima koja su slijedila postojeće ogromne površine šuma u Međimurju a vrijedno drvo hrasta i jasena izvozilo se je iz ovih krajeva.
4. Politika Mađarske da se geofizički i geopolitički Međimurje veže uz Mađarsku bila je popraćena i drugim nastojanjima Budimpešte da pridobije naklonost pučanstva Međimurja.
5. U toj fazi Čakovec nije spominjan zato jer nije na rijeci Dravi.
6. Stvarni pokušaj plovidbe izvršen je tokom ljeta 1857. godine, ali je parobrod »Hunyadi« stigao samo do Legrada zbog niskog vodostaja. Nakon nekoliko dana čekanja vratio se je niz Dravu do D. Miholjca.
7. Istovremeno planirala se je za kasniju izgradnju pruga preko Koprivnice i Križevaca za Zagreb.
8. Zbog potrebe povezivanja Varaždina sa željezničkim prometom bilo je i pomalo čudnih ideja. Tako se javila i ideja za izgradnju tramvajske veze Varaždin – Čakovec.
9. U izvorima koji su bili dostupni to je jedini slučaj kada se spominje politika odvajanja Međimurja od Hrvatske. Mislimo da su ti razlozi bili tako izraženi da ih možemo smatrati glavnim razlogom odbijanja niza predstavi i molbi Varaždina da dobije željezničku prugu. Pa ni konkretni novčani prilozii nisu bili dovoljni da se odobri gradnja te, za Varaždin, važne pruge.
10. Planovi da se ova pruga produži do Krapine nikada se nisu ostvarili. Isto vrijedi za vezu Turčin – Križevci, iako je za nju već bila napravljena trasa.
11. Prije toga prerada drva je bila uz same šume podno Kalnika (u Drenovcu kod Varaždinskih Toplica i Slanja kod Ludbrega).
12. Tiskare su u gradu postojale i ranije. Tako je već 1586. godine u Varaždinu tiskana POSTILLA A. Vramca u tiskari Ivana Manliusa. Ali to je bila pokretna tiskara, za razliku od stalne Sangilline. Ranije pak postojala je tiskara u Nedelišću kraj Čakovca.
13. Zanimljivo je da se za Varaždin danas nakon 110 godina javlja sličan problem sa suvremenim cestovnim prometnicama. Planiranjem suvremenih autoputeva u Hrvatskoj državi predviđena je i autocesta Goričan–Zagreb–Rijeka, što predstavlja vezu od Budimpešte do Rijeke. Istovremeno planira se i autocesta, Zagreb–Macelj na slovenskoj granici – Maribor i dalje za Graz i Beč. Ova druga cesta dobila je u prometnoj politici Hrvatske prednost, iako se zna da Slovenija ne predviđa uskoro izgraditi takvu cestu od granice s Hrvatskom prema Grazu. Ali istovremeno Slovenija gradi cestu preko Lendave za Mađarsku i skreće promet prema slovenskim suvremenim cestama i lukama Koper i Trst. U raspravama koje su u tijeku u Varaždinu, autocesta Goričan–Zagreb ističe se kao problem Varaždina. Ne! To je problem Hrvatske kao države. I državnim institucijama bi se trebalo predstaviti ovu cestu kao prioritetnu. Ona je važna zbog veze s Budimpeštom i dalje s Bratislavom itd., ali i zbog opasnosti da slovenskim odgađanjem građenja ceste od naše granice za Maribor i Graz budemo dovedeni u veliku zavisnost od dobre volje Slovenije (i mogućih traženja drugih ustupaka za ovu cestu). Uostalom zar nismo naučili da nam je za vrijeme srpske agresije prekid prometa autocestom uz Savu za istočni dio Hrvatske –Slavoniju, bio kompenziran mogućnošću prometa uz Dravu. Jednako tako vidimo potrebu da Zagreb i Hrvatska imaju dva rješenja za promet prema zemljama sjevernije od nas, a ne samo jednu varijantu preko Slovenije. A i zbog drugih problema sporazumijevanja sa Slovenijom nalazimo da cesta Zagreb – Goričan treba imati prednost za Hrvatsku. Uostalom ne samo zbog mogućih političkih zapleta već iz gospodarskih razloga trebamo imati jedan pravac za vezu s Mađarskom, Ukrajinom, Slovačkom i dalje.



## L I T E R A T U R A

1. R. BIĆANIĆ: Doba manufakture u Hrvatskoj i Slavoniji, Zagreb, 1951.
2. R. HORVAT: Povijest grada Varaždina, Zavod HAZU Varaždin, 1993. g.
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.
9. Zbornik radova, FOI br. 17., Varaždin 1994.
10. 100 godina željezničke pruge Zaprešić–Varaždin–Čakovec, Zabok–Krapina, ŽTP Varaždin 1986.
11. Vasúti lexikon, Budapest 1984.

Primljeno: 1995-4-19