

Ivo Šprljan

Industrijski objekti u Šibeniku

Ivo Šprljan
Ministarstvo kulture RH
Uprava za zaštitu kulturne baštine
Konzervatorski odjel u Šibeniku
HR – 22 000 Šibenik, Stube Jurja Čulinovića 1/3

UDK: 725:6(497.581.2Šibenik)(091)“18/19”
Pregledni rad/Subject Review
Primljen/Received: 10. 2. 2014.

Ključne riječi: Šibenik, industrija, promet, luka, tvornica u Crnici, industrijska arhitektura

Key words: Šibenik, industry, transport, harbour, factory in Crnica, industrial architecture

Razvoj šibenske industrije profilira se kroz četiri vremenska razdoblja: 1. od početka 19. stoljeća do 1873.; 2. od 1873. do 1918. godine; 3. razdoblje između dva svjetska rata i 4. razdoblje nakon Drugog svjetskog rata. Za svako razdoblje donosi se gospodarski i socijalni okvir, što je posredno djelovalo i na ekonomski status grada. Razdoblja su praćena kronologijama industrijskog razvitka. Posebno se naglašava i opisuje utjecaj industrije na urbanističku sliku grada te se analizira arhitektonski kontekst preživjelih industrijskih i prometnih objekata za koje se donose smjernice njihove zaštite.

RAZDOBLJE I. (OD POČETKA 19. STOLJEĆA DO 1873.)

Gospodarski i socijalni okvir

Odlukom Bečkog kongresa 1814. godine Šibenik s ostalom Dalmacijom ulazi u sklop Habsburške monarhije. Austrija je u Dalmaciji naslijedila teško ekonomsko stanje preuzeto od Mlečana pa Dalmacija u tijeku prve polovine 19. stoljeća ipak ekonomski stagnira.¹ U čitavom 19. stoljeću zapaža se potpuna nerazvijenost dalmatinske industrije i stoga nepostojanje snažne građanske klase industrijskog tipa.² Geografski položaj Šibenika, tj. odnos prema moru i zaleđu, davao je ovom gradu značajne trgovačke i prometne predispozicije tijekom čitavog 19. stoljeća. U trgovačkoj slici grada važnu ulogu ima dužina i funkcionalnost operativne lučke obale. Prvih 60 godina druge austrijske uprave nema većih pomaka u gospodarskom razvitku Šibenika.

Obrtništvo i industrija (kronologija)

- 1817. u gradu su 94 obrtnika: 27 postolara, 7 papučara, 20 drvodjelja, 17 zidara, 11 kovača, 2 kotlara i 10 zlatarskih obrtnika.³
- 1832. u uvali Draga Marko Ježina, rodnom iz Betine, dobiva od šibenske općine dozvolu za otvaranje brodogradilišta⁴ za gradnju i popravak manjih brodova, koje djeluje sve do 1900., kada počinje nasipanje uvale Draga.⁵
- 1844. Simeuna Matavulj ustanovljuje Industriju dalmatinskog narodnog veziva: kapa, prsluka, koporana itd.⁶
- 1850. pojavio se u Šibeniku parni mlin, prvi industrijski pogon takve vrste u Dalmaciji. Vlasnik mu je bio Talijan Giovanni Montanari. Taj Montanarijev parni mlin najveći je industrijski pogon u Šibeniku pedesetih godina 19. stoljeća.⁷ Taj će pogon biti proširen prema projektu iz 1868. godine (sl. 1).⁸ Poduzetnik Montanari ulaže 1868. kapital u otkup vrta s gospodarskim zgradama napuštenoga Dominikanskog samostana na obali radi proširivanja tvornice i uređenja reprezentativnog stambenog zdanja. Putopisni zapisi i bilješke kroničara navode podatak da je upravo u njegovu raskošnom salonu na drugom katu bila upriličena svečanost za političku i vojnu elitu prilikom posjeta cara Franje Josipa I. Šibeniku 1875. godine. O tom iznimno važnom događaju raspravljalo se na sjednicama Gradske uprave koja je bila nadležna

1 Grubišić, S. (1974.): *Šibenik kroz stoljeća*, Muzej grada Šibenika, Šibenik: 129.

2 Isto: 118.

3 Livaković, I. (2002.): *Tisućljetni Šibenik*, Gradska knjižnica „Juraj Šižgorić“, Šibenik: 172.

4 Jakovljević, J. (1972.): *Kazivanja o Šibeniku*, Društvo prijatelja šibenskih starina, Šibenik: 61.

5 Livaković, I. (2002.): nav. djelo: 174.

6 Isto: 175.

7 Isto: 177; pozicija tog mlina bila je istočno od današnje crkve sv. Dominika, ali nije poznato gdje se točno nalazilo prvo Montanarijevo mlinsko postrojenje.

8 Marković, J. (2009.): *Šibenik u doba modernizacije*, Institut za povijest umjetnosti, Zagreb; Gradska knjižnica „Juraj Šižgorić“, Šibenik: 121; na ovoj stranici je objavljen tlocrt proširene tvornice Montanari.



1 Montanarijeva tvornica na obali, tlocrt
(Državni arhiv Šibenik)

Montanari Factory on the waterfront, layout
(State Archives, Šibenik)

za protokol i odabir doličnog prostora, dostojnog tako uglednih gostiju i njihove pratnje.⁹

- Prema sačuvanom nacrtu proširena tvornica Montanari na obali bila je veliki kompleks koji je ujedinjavao čak 7 zgrada. Kompleks je bio solidno projektno organiziran tako da je stambeni dio bio strogo odvojen od proizvodnog. Centralna zgrada bila je najveća i ona se koristila za stanovanje. Do nje se pristupalo direktno s obale. Proizvodni kompleks bio je introvertiran i do njega se pristupalo s istoka internom ulicom kojom su prilazila zaprežna kola natovarena žitom. Za vrijeme pretovara konji bi se ostavljali u štali. U prizemlju kompleksa bio je proizvodni pogon u kojem se isticao parni stroj (*macchina a vapore*) koji je pokretao torkul (*torchio*), tj. okrugle kamene blokove za meljavu žita. Kompleks je imao i dva kotla (*caldaja I, II*) koji su služili u procesu proizvodnje tjestenine.¹⁰
- 1857. godine „Jadransko rudarsko društvo“, u vlasništvu Ante Makale iz Zlarina, sa sjedištem u Šibeniku, preuzelo je ugljenokop u Siveriću.¹¹ Ante Makale (Zlarin, 1806. – Šibenik, 1895.) bio je veletrgovac. U Šibeniku je izgradio dio obale od današnjeg hotela „Krka“ do Drage s više kuća, pa se ta obala nekada zvala „Makalina riva“ koju je i uredio radi dovoza uglja iz Siverića te ukrcaja na brodove.¹²
 - 1861. Romano Vlahov iz Prvič Šepurine utemeljio je u Šibeniku tvornicu maraskina i likera: trgovina je bila u zgradi današnje kavane Medulić,¹³ a destilacija nedaleko,

u današnjoj ulici Jurja Barakovića. Tvornica 1886. seli u Zadar, a u Šibeniku ostaje podružnica.¹⁴

- 1870. Šibenik je dobio prvu tiskaru. Te je godine tiskar Šime Anić (tiskar *Narodnog lista* u Zadru) prenio svoju tiskaru iz Zadra u Šibenik. U ovoj se tiskari 1882. i 1883. tiskao *Dijecezanski list*, prvi šibenski periodik.¹⁵

RAZDOBLJE II. (OD 1873. DO 1918.)

Politički okvir

Na gospodarski, a posebno na komunalni, društveni i kulturni razvitak Šibenika značajan utjecaj imala je narodnjačka općinska uprava od 1873. do 1904. godine. Narodna stranka (od 1898. Hrvatska narodna stranka) punih je 30 godina držala općinsku upravu u kojoj je za načelnika biran Ante Šupuk, sve do svoje smrti. Konačni poraz utjecaja autonomaške (protalijanske) stranke u Dalmaciji nagovijestili su izbori za Dalmatinski sabor 1870. godine, kada pobjeđuje narodnjački kandidat Josip Fontana.¹⁶ Definitivni poraz autonomaštva u Šibeniku dogodio se 15. siječnja 1873. godine kada je za načelnika izabran pučanin Ante Šupuk (Šibenik, 1838. – 1904.), načelnik s najdužim, tridesetgodišnjim stažom. Uprava grada bila je od tada u rukama hrvatske Narodnjačke stranke.¹⁷

Gospodarski okvir

Krajem 19. i početkom 20. stoljeća Šibenik doživljava gospodarsku ekspanziju. Ta ekspanzija bila je uvjetovana njegovim položajem, zaštićenom lukom, resursima u za-
leđu (ugljen, boksit, vodni tokovi), razvitkom prometnog

⁹ Isto: 121.

¹⁰ Analizu tlocrta prema talijanskim oznakama obavio autor ovog teksta.

¹¹ Livaković, I. (2002.): nav. djelo: 178.

¹² Tambača, A. (1987.): *Šibensko iverje 1871.-1941.*, Društvo Šibenčana i prijatelja Šibenika u Splitu, Šibenik: 129.

¹³ 1926. šibenski ugostitelj Niko Berović otvorio popularnu kavanu Medulić u Kalelrgi, u: Livaković, 2002.: 223.

¹⁴ Livaković, I. (2002.): nav. djelo: 180.

¹⁵ Isto: 182.

¹⁶ Isto: 182.

¹⁷ Isto: 183.



2 Šibenik, Poljana, vila Meichsner, današnje stanje (foto: I. Šprljan)
Šibenik, Poljana, Meichsner Villa, current condition (photo: I. Šprljan)

sustava (izgradnja željezničke pruge 1877. g. Siverić – Split, s odvojkom Perković – Šibenik i produžetkom Siverić – Knin 1888. godine),¹⁸ a iznad svega izgradnjom elektroenergetskog sustava na Krki, pionirskog gospodarskog projekta u Hrvatskoj i Europi koji je Šibeniku i okolici iznenada ponudio neslućene mogućnosti ekonomskog prosperiteta. Bilo je to razdoblje ubrzanog razvoja i izgradnje niza vitalnih prometnih, komunalnih, kulturnih i stambenih reprezentativnih objekata kao odraz ekonomskog uspona građanske klase.

Bilo je to razdoblje pravog zamaha u graditeljstvu grada. Godine 1877. završava se zgrada željezničkog kolodvora s pratećim objektima. Na taj način Šibenik je povezan s rudnicima u Siveriću preko Perkovića.¹⁹ Dvije godine kasnije (1879.) završava se vitalni komunalni projekt – izgradnja prvog vodovoda.²⁰ Izgrađuje se suvremeni kanalizacijski gradski sustav, uređuje obala, popločavaju gradske ulice. Godine 1883. otvorena je gradska bolnica građena po paviljonskom sustavu, u ono doba najmodernijem načinu građenja bolnica. Godinu dana kasnije (1884.), nasuprot teatru (koji je otvoren 1870.) podignuta je najveća šibenska palača čiji je vlasnik Mattiazzi. Godine 1896. izgrađena je palača Suda.²¹ Prvi put centar grada postaje trg Poljana koji dobiva prve jasne urbanističke konture. Uz Poljanu se 1895. podiže gradski perivoj s ukrasnim fontanama. Oplemenjivanju ovog prostora doprinosi izgradnja prve urbane vile (oko 1895.) (sl. 2) koju prema vlastitom projektu i za vlastite potrebe gradi tadašnji vodeći gradski inženjer Vjekoslav

18 Isto: 23.

19 Tambača, A. (1987.): nav. djelo: 7.

20 Livaković, I. (2002.): nav. djelo: 187.

21 Šprljan, I. (1995.): *Izgradnja 1945.-1995.*, Izgradnja d.d., Šibenik: 3.



3 Vjekoslav Meichsner (1847. – 1916.), tvorac šibenskog i jednog od prvih svjetskih hidroenergetskih sustava (izvor: Ivo Livaković, *Poznati Šibenčani*, Šibenik, 2003.)

Vjekoslav Meichsner (1847-1916), creator of the Šibenik and one of the world first waterpower systems (source: Ivo Livaković, *Poznati Šibenčani /Famous citizens of Šibenik*, Šibenik, 2003)

Luigi Meichsner (1847. – 1916.)²² (sl. 3), uz gradonačelnika Šupuka najvažnija osoba gospodarske i urbanističke preobrazbe grada.

Obrtništvo i industrija (kronologija)

- 28. kolovoza 1895. pušten je u rad jedan od prvih višefaznih elektroenergetskih sustava u svijetu. Tog dana je iz hidroelektrane na Slapovima Krke („Jaruga I“, snage 320 KS) poslano dalekovodima dužine 11,5 km do razdjelne gradske mreže u Šibeniku prvo svjetlo. Zbilo se to zahvaljujući hrabrosti i vizionarstvu inženjera, šibenskog uglednika, pl. Vjekoslava Meichsnera i potpori gradonačelnika Ante Šupuka.²³ Šibenik je tako bio prvi u Hrvatskoj te među prvim gradovima u Europi koji je dobio struju iz modernog elektroprivrednog sustava koji je po prvi put objedinjavao tri komponente: proizvodnju struje na rijeci, njen prijenos na daljinu i distribuciju u gradu.²⁴ Koliki je veliki pionirski iskorak napravio grad Šibenik u to vrijeme razvidno je i iz ove kratke povijesti uvođenja električne rasvjete u hrvatske gradove: Zadar je bio prvi grad s električnom javnom rasvjetom u Dalmaciji (1894., ali iz elektrane istosmjerne struje; prvi javni pokus rasvjete izveden je na Silvestrovo 1894. godine).²⁵ Šibenik je bio prvi dalmatinski i hrvatski grad (među prvima u svijetu) koji je uveo rasvjetu iz prvog sustava koji je obuhvatio proizvodnju (na rijeci Krki), prijenos i distribuciju izmjenične struje (1895.).²⁶ Dubrovnik je treći grad s električnom energijom u Dalmaciji (javna rasvjeta od 1901.).²⁷

22 Marković, J. (1999): *Urbanistička transformacija Šibenika od 1860. do 1918.*, disertacija, Zagreb: 91. Životopis i djela inž. Meichsnera viditi u: Livaković, I. (2003.), *Poznati Šibenčani*, Gradska knjižnica „Juraj Šižgorić“, Šibenik: 309.

23 Livaković, I. (2002.): nav. djelo: 197.

24 Sekso, A. (1995.): *Stota obljetnica začetka elektroprivredne djelatnosti u Hrvatskoj, Energija*, 2, god. 44: 51-61, Zagreb: 52.

25 Jutrović, P. (1958.): *Prikaz elektrifikacije Dalmacije i energetska situacija, Zbornik Društva inženjera i tehničara*, Društvo inženjera i tehničara: 441-450, Split: 443.

26 Marković, J. (1999.): nav. djelo: 57. Zanimljivo je koliko je dugo grad Šibenik prednjačio u ovom pogledu. Zadar će, primjerice, uvesti izmjeničnu struju tek 1932. godine nabavom jednog agregata s generatorom; vidi u: Travirka, A. (1994.): *Povijest javne rasvjete i elektrifikacije grada Zadra: o stotoj obljetnici prve žarulje*, Hrvatska elektroprivreda, d.p. Elektra, Zadar: 88.

27 Ušaj, J. (1989.): *Nova svjetla Dubrovnika, Čovjek i prostor*, 9-10: 22-23, Zagreb: 22, 23.

Zagreb je dobio stalnu rasvjetu tek 1907., Split 1920., a Osijek tek 1927. godine.²⁸

- Prva šibenska poduzetnica Ana Matavulj sa suprugom Đurom podiže 1880. veliku industriju narodnih odijela (nošnji).²⁹ Godine 1884. Đuro Matavulj započeo je s proizvodnjom likera koju je nastavio i unaprijedio njegov sin Marko. Proizvodnja je dosegla zavidne razmjere poslije Prvog svjetskog rata i Matavuljevi proizvodi imali su vrlo dobru prođu na cijelom području Dalmacije.³⁰ Likeri su se izvozili u Čehoslovačku i Južnu Ameriku.³¹
- Gradi se šibenska klaonica (1885. – 1895.) u uvali Draga (nasuprot današnjeg autobusnog kolodvora). Klaonica je bila prizemna građevina s lučnim vratima i prozorima, pokrivena četverostrešnim krovom.³²
- 1886. osnovan je manji industrijski pogon (nepoznate izvorne lokacije, op. p.), tvornica tjestenine braće Montanari koja je 1899. prodana Mati Zoriću.³³
- 1888. utemeljena je prva privatna građevinska tvrtka u gradu Šibeniku „Luigi Battigelli i sin“.³⁴
- U ovom razdoblju stalno djeluje javna osnovna ženska škola koja je otvorena 1810. u samostanu sv. Luce. Među ostalim predavao se ženski ručni rad. Prestala je djelovati 1925. godine jer je ostala bez državne potpore. Škola je 1889. godine sudjelovala na Vatikanskoj izložbi svojim radovima i dobila brončanu medalju.³⁵
- 1895. veletrgovac mješovitom robom Vincenzo Inchiostri dobiva od Ante Šupuka koncesiju korištenja električne energije za pogon strojeva svoje prve dalmatinske tvornice hranjive tjestenine s električnim pogonom „Inchiostri & figli“ u Šibeniku (tvornica je bila smještena kod Poljane, na mjestu današnjeg sjedišta gradske uprave).³⁶
- 1898. počela je s radom prva tvornica kalcijeva karbida na Slapovima Krke. Proizvodnja zbog požara prestaje već 1899. godine.³⁷
- 1899. obitelj Šupuk, osim mlinica u Dragi, montira i drugi mlin na starom Pazaru i u istoj zgradi ugrađuje i manji pogon za izradu tjestenine. Tu zgradu s postrojenjima kupuje kasnije veleposjednik Stipe Šare.³⁸
- 1899. Ante Zorić otvara malu radionicu tjestenine s jednom ručnom prešom kapaciteta 150 kg dnevno. Radionica prestaje s radom pred Drugi svjetski rat.³⁹

28 Travirka, A. (1994.): nav. djelo: 84.

29 Isto: 188.

30 Jakovljević, J. (1972.): nav. djelo: 55.

31 Tambača, A. (1987.): nav. djelo: 10.

32 Fotografija i tekst iz zbirke Bruna Ungarova.

33 Livaković, I. (2002.): nav. djelo: 195.

34 Isto: 196.

35 Isto: 171.

36 Isto: 198.

37 Isto: 200.

38 Isto: 201.

39 Isto: 201.



4 Draga, velika Šupukova mlinica na električni pogon iz 1902. god., današnje stanje (foto: I. Šprljan)

Draga, Šupuk's large electrically powered mill from 1902, current condition (photo: I. Šprljan)

- Napravljen je nacrt za podizanje jedne tvornice tjestenine s naslovom „Osnova nacrta za sagradnju jedne tvornice za pravljenje tjestenine vlasnosti braće Inchiostri“, Šibenik, 2. lipnja 1900.⁴⁰
- 1902. počela s radom tvornica tjestenine Ante, kasnije Gizele, Montanari koja je raspolagala modernim strojevima.⁴¹
- Vlasnik električne centrale Šupuk podigao je u Dragi veliku mlinicu koja je 1902. sa 6 modernih mlinova zamijenila brojne mlinske kamenove na Skradinskom buku.⁴² Tehnološkim inovacijama mlinica je mogla zadovoljiti sve veće potrebe grada i okolice jer je bila na električni pogon i kao takva prvi elektrificirani industrijski objekt ove vrste u Šibeniku.⁴³ Položajni nacrt Šupukove tvornice – modernog mlina u Dragi poznat je već u lipnju 1903. godine s prijedlogom ogradnog zida, a već u travnju 1904. izrađen je novi nacrt za proširenje ovog industrijskog pogona koji je uvelike olakšao život šibenskih težaka, koji su dotad na magarcima morali transportirati žito i vraćati brašno od udaljenih mlinica na slapovima Krke. Sada se žito do Šupukove tvornice moglo dovoziti kopnom ili morskim putem jer je zgrada bila uz samo more.⁴⁴ Dogradnja se morala prilagoditi strmom terenu u pozadini pa je dobila tlocrtno zakošenje (sl. 4).
- **Prva velika tvornica u Šibeniku:** Potkraj 1902. godine osniva se društvo „Società anonima per l'utilizzazione delle forze idrauliche della Dalmazia“ (skraćeno SUFID) sa sjedištem u Trstu. SUFID sa tvrtkom „Ante Šupuk i sin“,

40 Marković, J. (1999.): nav. djelo: 104.

41 Livaković, I. (2002.): nav. djelo: 202.

42 Tambača, A. (1987.): nav. djelo: 9.

43 Šmit, M. (1997.): *Izgradnja hrvatske aluminijske industrije*, Tvornica lakih metala Šibenik, Šibenik: 26.

44 Marković, J. (1999.): nav. djelo: 138.



5 Tvornica SUFID u Crnici, 1915. god., bijela zgrada lijevo u prvom planu je kuća glavnog inženjera (fototeka Konzervatorskog odjela u Šibeniku)
SUFID Factory in Crnica, 1915; the white building to the left in the forefront is the chief engineer's house (photo archives of the Conservation Department in Šibenik)

vlasnikom koncesije za korištenje vode na Krki, potpisuje u srpnju 1901. godine ugovor kojim Šupukova tvrtka ustupa na korištenje dio protoka vode. SUFID tijekom 1901. godine vrši otkup zemljišta u gradskom predjelu Crnica gdje su se dotad nalazili vinogradi, oranice i pašnjaci⁴⁵ te uskoro na tom prostoru počinje gradnju tvornice karbida⁴⁶, vapna i umjetnih gnojiva (cijanamida ili u narodu nazvane „čalamite“). Tvornica je puštena u probni pogon u travnju 1903. godine. Bila je to druga tvornica umjetnih gnojiva u svijetu. Do tvornice je SUFID izgradio 12 km dugi dupli dvofazni dalekovod. Budući da je tvornica bila u stalnom razvoju, SUFID gradi za potrebe tvornice najprije novu hidrocentralu na Krki (Jaruga II). Ova hidrocentrala je podignuta 1903. godine i radi do danas. Slijedi izgradnja druge hidrocentrale Manojlovac (Miljacka) koju je SUFID pustio u puni pogon 1907. godine. Zanimljivo je da je ova hidrocentrala do 1910. godine bila najsnažnija u svijetu s najvišim naponom dalekovoda.⁴⁷ Modernizacija tehnologije proizvodnje izvršena je od 1912. do 1913. godine. Na staroj fotografiji tvornice iz 1915. godine vidi se predio Pekovca koji tada još nije izgrađen (sl. 5). Dvije bijele kuće (u prvom planu) u bloku tvornice su stambene zgrade (lijeva zgrada je kuća glavnog inženjera, a desna nekadašnja uprava TEF-a). Daleko u pozadini je vapnara Battigelli,

45 Jakovljević, J. (1972.): nav. djelo: 74.

46 Šprljan, I. (2001.): Villa Ester na Zlarinu – rafinirana ladanjska arhitektura, *Vijenac*, 27. prosinca, Zagreb: 18. Kalcijev karbid (karabit, garbura) neugodna je mirisa, a u reakciji s vodom oslobađa plin acetilen. Karbid ne gori, ali plin acetilen gori, ako mu se približi zapaljena triješčica. Acetilen se u Europi mnogo koristio za rasvjetu u predelektrifikacijsko doba. Na šibenskom području ističem primjer vile Ester iz 1912. godine na Zlarinu koja je imala vlastiti pogon za dobivanje acetilena iz crničkog karbida. U zgradi je postojala razvodna mreža plinskih cijevi od lijevanog željeza. Na krajevima cijevi bili su pipci kroz koje se puštao i palio plin za rasvjetu.

47 Šmit, M. (1997.): nav. djelo: 26.

koja je zbog nerentabilnosti radila kratko vrijeme. Ondje je tada bilo divlje kupalište.⁴⁸

- Od veleindustrije Dalmacije najznačajnije su industrija kalcijeva karbida i cijanamida te industrija cementa, osnovane uglavnom talijanskim kapitalom. Tvornica karbida izgrađena je još u Dugom Ratu kod Omiša. Tvornicu u Dugom Ratu pustilo je u pogon 1913. godine društvo SUFID d.d. Obje tvornice mogle su prije Prvog svjetskog rata dati 1/6 svjetske proizvodnje karbida koja se kretala prije rata oko 300.000 t/g. Nakon Prvog svjetskog rata opalo je značenje ovih tvornica zbog značajno smanjene potražnje.⁴⁹
- 1904. u Vruljama, na izvorištu žive vode, postavljaju se pogoni prve šibenske tvornice leda, koja je proizvodila i soda-vodu i bezalkoholno piće *pašaretu*. Pogon se nalazio u neposrednoj blizini Šupukove tvornice.⁵⁰ Led u Dalmaciji koristio se najviše za očuvanje hrane tijekom ljetnih mjeseci.
- 1909. otpočela je s radom „Prva dalmatinska tvornica prediva i tkala Paško Rora i drug“ (prva te vrste u Dalmaciji). Tvornica je bila smještena u Dragi, a godišnje je proizvodila 20.000 m finog sukna i 1500 vunениh pokrivača. Imala je 300 vretena i vlastitu bojadisaonicu. Ova je tvornica radila desetak godina. Kasnije, novi vlasnik Gulam seli tvornicu na Šubićevac, na mjesto gdje se nakon Drugog svjetskog rata nalazila tvornica „Poliplast“ (danas je na tom mjestu tvornica kruha).⁵¹

48 Konzervatorski odjel Šibenik, Mapa starih fotografija 1, zbirka Bruna Ungarova.

49 Šmit, M. (1997.): nav. djelo: 22.

50 Marković, J. (1999.): nav. djelo: 139.

51 Livaković, I. (2002.): nav. djelo: 209.

- 1914. tvrtka „Battigelli i Rossi“ otvorila je 1. travnja svoju vapnaru u Crnici odmah uz SUFID-ovu tvornicu karbida. Tvornica je dnevno proizvodila 8-15 tisuća kg vapna. Tijekom Prvog svjetskog rata prestala je s radom.⁵²
- Ostale manje radionice i tvornice u Šibeniku u ovom razdoblju: tvornicu voštanih svijeća na parni pogon držao je Vladimir Kulić. Tvornica je godišnje proizvodila nekoliko vagona svijeća,⁵³ radionica kože i cipela (vl. August Žigon); radionica pokućstva (Delfin); tvornica papirnatih vrećica (vl. Ante Zorić).⁵⁴ Mlinove za buhač⁵⁵ imali su Vicko Inchiostri, braća Iljadica, Ante Šupuk i sin te Stipe Šare. Djelovale su i tvornice konopa i sapuna.⁵⁶

RAZDOBLJE III. (IZMEĐU DVA SVJETSKA RATA)

Gospodarski i politički okvir

Stvaranjem Kraljevine SHS, mogao se očekivati pojačan razvitak svih gospodarskih grana u Šibeniku, osobito u kontekstu gubitka susjednog Zadra koji je potpao pod okrilje Italije. Luka, promet, voda, dogradnja ličke željezničke pruge, moderna carinarnica, novo sjedište činovničke zadruga, brodogradilište, ribarstvo i dr. prezentirani su vladi na detaljan i iscrpan način kao potreba grada i njegove regije. Naš grad, unatoč brojnim predstavkama i intervencijama, sve do 1936. godine nije imao osobita razumijevanja u vladinim krugovima. Činjenica jest da je Split u tom pogledu, dakako koristeći i Trumbićevu političku karizmu, otišao snažno naprijed u svom gospodarskom razvoju u tom međuratnom razdoblju. Šibenik su u tom razdoblju kočile političke borbe s uskim stranačkim ciljevima. Iznimak je bila inicijativa i izgradnja prve hrvatske tvornice aluminijskih proizvoda u obližnjem Lozovcu, kao i izgradnja ličke pruge tj. povezivanje sa Zagrebom.⁵⁷

Problemi u gospodarskom razvitku grada u ovom razdoblju su: neizgrađene i loše održavane cestovne prometnice, nepovezanost željezničke pruge sa zaleđem (Zagrebom), nedovoljan kapacitet vodovoda, nedostatak trgovačke obrtne škole i nedostatak kapitala.⁵⁸

52 Šmit, M. (1997.): nav. djelo: 28.

53 Tambača, A. (1987.): nav. djelo: 11.

54 Šmit, M. (1997.): nav. djelo: 28.

55 Dalmatinski buhač izgledom podsjeća na ivančicu, ali mu je cvijet nešto veći. Ima plavkasto-zelenu lišće i dužinu 45-100 cm. Od biljke se na jugu Hrvatske tradicionalno u vegetativnoj fazi rasta koristi zelena masa za ispašu stoke i u narodnoj medicini, a u generativnoj fazi njezin cvijet kao sirovina za izradu botaničkog insekticida. Insekticidni derivat iz dalmatinskog buhača je biočinkovit na oko 75% poznatih insekata, ali je i jako nestabilan. Koristio se u domaćinstvima i poljoprivredi. Komercijalni dio priče počinje 1839. ili 1840. kada je izvjesna Anna Rosauer koja je živjela u Dubrovniku navodno zbog njegove ljepote ubrala buket cvjetova dalmatinskog buhača. Po legendi, nakon što je buket uvenuo ostavila ga u krajičku sobe te za nekoliko dana pronašla uginule kukce pod njim. Poduzetna Anna se odmah upustila u pokušaj proizvodnje mljevenog cvjetnog praha, a njen rad je nastavio ljekarnik dr. Anton Drobac, naknadno proglašen zaslužnim građaninom grada. Slijede godine pojave kombiniranja skupljanja samoniklih biljaka s plantažnim uzgojem po cijeloj primorskoj Dalmaciji. Od 1926. godine dalmatinski buhač je počeo polako nestajati sa svjetskog tržišta zbog prepolovljene otkupne cijene. (izvor: Dalmatinski buhač - Wikipedija).

56 Tambača, A. (1987.): nav. djelo: 11.

57 Šmit, M. (1997.): nav. djelo: 10, 36.

58 Isto: 29.



6 Stipe Šare (1876. – 1963.), najveći šibenski privrednik između dva svjetska rata (fototeka Konzervatorskog odjela u Šibeniku)

Stipe Šare (1876-1963), biggest Šibenik entrepreneur between two world wars (photo archives of the Conservation Department in Šibenik)

Prema popisu iz 1931. Šibenik je još pretežito težački grad. Od 16.079 stanovnika čak se 7139 izdržavalo od poljoprivrede.⁵⁹ Usprkos orijentaciji grada prema industrijskim granama od početka 20. st. do Drugog svjetskog rata, u Šibeniku do 1941. g. u industriji i obrtništvu radi nešto manje od 900 radnika, što u odnosu na ukupan broj pučanstva govori da je Šibenik u tom periodu ipak ostao pretežno težački grad.⁶⁰

Obrtništvo i industrija (kronologija)

- U rujnu 1929. benediktinke samostana sv. Luce otvorile Zanatlijsku školu za djevojčice s dva tečaja (u prvoj godini primile 60 odraslih djevojčica).⁶¹
- 1929. tvornicu SUFID u Crnici preuzima društvo „La Dalmatienne“ i započinje proizvodnju feromangana i silikomangana.⁶²
- 1931. tvornica „La Dalmatienne“ prestala raditi pa je 800 radnika ostalo bez posla. Tvornica je ponovo proradila u veljači 1938. godine.⁶³
- Stanje gospodarstva posebno krizne 1934. godine: broj trgovačkih radnji iznosio je 374, a s radom je te godine prestalo 196 radnji. Broj obrtničkih radnji iznosio je 258, a do kraja 1934. opao na svega 61. Obrtništvo je u padu zbog opće gospodarske depresije i pada graditeljske djelatnosti.⁶⁴
- Prema podacima Općinskog poglavarstva 1937. na području općine Šibenik djelovala su industrijska poduzeća: „La Dalmatienne“ - tvornica feromangana, „Fabrika aluminijskih proizvoda“ u Lozovcu, tekstilna industrija „Ante Antić“, tvornica likera „R. Vlahov“, tvornica likera i narodnog veziva „Matavulj“, tvornica leda „Rora“, tvornica tjestenine „V. Inchiostri i sin“, „Zagrebačka dionička pivovara i

59 Livaković, I. (2002.): nav. djelo: 227.

60 Šmit, M. (1997.): nav. djelo: 11.

61 Livaković, I. (2002.): nav. djelo: 225.

62 Isto: 225.

63 Livaković, I. (2002.): nav. djelo: 226, 232.

64 Šmit, M. (1997.): nav. djelo: 32.



7 Zgrada Makale, oko 1925. godine, sjedište francuske tvrtke „Adria bauxit d.d.“ (fototeka Konzervatorskog odjela u Šibeniku)

Makala building, around 1925, seat of French company „Adria bauxit d.d.“ (photo archives of the Conservation Department in Šibenik)

tvornica slada“ - skladište u Šibeniku, tvornica tekstila u vlasništvu Šibenske okružne banke, tvornica tjestenine i buhača Stipe Šare.⁶⁵

- U tom periodu ekonomskom životu grada dao je snažni pečat poduzetni privrednik Stipe Šare (sl. 6), koji je od mearskog radnika postao utjecajni industrijalac i veletrgovac. Stipe Šare imao je nekoliko industrijskih pogona (tvornicu tjestenine i kekisa, mlinicu, pekaru, uljaru, kožaru, vinarski podrum, mlinove za buhač), veći broj trgovačkih i obrtničkih radnji, skladišta i svoju banku. Pored toga posjedovao je veći broj kuća u gradu te dionice i kino „Balkan“ u teatru⁶⁶. 1899. godine braća Šupuk, osim mlinica u Dragi, montiraju i drugi mlin na starom Pazaru i u istoj zgradi ugrađuju i manji pogon za izradu tjestenine. Tu zgradu (kojoj točna pozicija nije poznata autoru ovog rada) s postrojenjima kupuje između dva svjetska rata veleposjednik Stipe Šare, koji demontira strojeve i prenosi ih u zgradu nekadašnje pekare „Krka“ (danas napušteni objekti koje u prizemlju koristi Gradski parking). Tu montira nekoliko presa i uvodi parno sušenje pa postiže kapacitet od 3.000 kg tjestenine dnevno. Za vrijeme Drugog svjetskog rata sva ova postrojenja prestaju s radom. Nakon 1947. godine tvornica se modernizira, a prestaje s radom 1965. godine. Time je Šibenik kao prvi proizvođač tjestenine u Dalmaciji, nakon punih stotinu godina, prestao proizvoditi tjesteninu.⁶⁷
- **Druga velika tvornica – Lozovac.** Tvornica je bila locirana u Lozovcu prvenstveno zbog blizine hidroelektrane na Krki jer je za proizvodnju trebala velika količina električne energije. Drugi razlog lokacije bila je blizina drniškog bazena s bogatim rudnicima boksita. Prvi pisani trag o eksploataciji boksita u Siveriću potječe iz 1901. god., gdje se društvo „Monte Promina“ spominje kao vlasnik

rudnika boksita u Siveriću. Proizvodnja u Siveriću iznosila je 40 vagona dnevno. U tom dokumentu iz 1901. navodi se da rudnik u Siveriću postoji duži niz godina. Godine 1903. otkrivena su u Drniškoj krajini ležišta boksitne rudače, ali se boksit počeo eksploatirati tek početkom Prvog svjetskog rata. Misli se na ležišta koja su otkrivena pored poznatog rudnika u Siveriću, kao primjerice prilično veliko ležište boksita u Tepljuhu. Boksit se uoči Prvog svjetskog rata parobrodima otpremao iz Šibenika u Rijeku, a odatle u Beč.⁶⁸

- Nakon Prvog svjetskog rata eksploataciju boksita nastavlja „Adria bauxit d.d.“, francuska tvrtka sa sjedištem u Zagrebu. Osnovana je 1920. godine, a eksploatirala je bogata nalazišta boksita Sjeverne Dalmacije, koji je izvozila najviše u Njemačku i nešto u Sjevernu Ameriku. Stovarište boksita (crvena zemlja) bilo je u Dragi, odakle se tovarilo u brodove (sl. 7).⁶⁹
- 3. prosinca 1935. godine izvršena je registracija društva „Fabrika aluminiuma“. Većinski vlasnici tj. dioničari tvornice bili su dr. Ivan Rikard Ivanović sa suprugom Jelkom.
- U kolovozu 1936. u Lozovcu počela izgradnja tvornice aluminijske.
- Prvog kolovoza 1937. svečano je puštena u pogon novoizgrađena tvornica aluminijske u Lozovcu (prva i u to vrijeme jedina tvornica u južnoj Europi).⁷⁰
- Tvornica je puštena u probni pogon 7. srpnja 1937. godine, a svečano otvorena 1. kolovoza iste godine (sl. 8). Tvornički objekti izvedeni su od armiranog betona, a glavna zgrada bila je dužine 120 m. Glavna zgrada bila je podijeljena na dvoranu elektrolize te zgradu gdje su se nalazili pretvarači sa svim elektotehničkim uređajima. Uz ovu zgradu sagrađena je lijevaonica s laboratorijem.

65 Livaković, I. (2002.): nav. djelo: 231.

66 Tambača, A. (1987.): nav. djelo: 15..

67 Livaković, I. (2002.): nav. djelo: 201

68 Šmit, M. (1997.): nav. djelo: 37.

69 Tambača, A. (1987.): nav. djelo: 13.

70 Livaković, I. (2002.): nav. djelo: 238, 230, 231.



8 Lozovac, dio tvornice aluminija, 1937. (fototeka Konzervatorskog odjela u Šibeniku)

Lozovac, part of the Aluminium Factory, 1937 (photo archives of the Conservation Department in Šibenik)

- Tvornica aluminija u Lozovcu počela je s proizvodnjom 1937. godine. Izgradnjom ove tvornice tadašnja Jugoslavija uvrstila se u uski krug zemalja proizvođača ovog metala. Naime u razdoblju 1937. - 1941. g. aluminij se proizvodio samo u još 15 zemalja svijeta, većinom visokorazvijenih država. Elektroliza u Lozovcu bila je prva u ovom dijelu Europe, a do 1954. g., kada je proradila elektroliza u Strnišću (Kidričevo) u Sloveniji, jedina na području bivše Jugoslavije.⁷¹

RAZDOBLJE IV.

(NAKON DRUGOG SVJETSKOG RATA)

Industrija (kronologija)

- Prvog travnja 1951. počeli radovi na izgradnji tvornice aluminija u Ražinama. Građevinski dio tvornice završen 1956. godine.⁷²
- Od 1. srpnja 1951. godine šibenska Izgradnja započinje radove na vodovodu od Slapova Krke do tvornice aluminija u Ražinama. Bio je to najsloženiji infrastrukturni zahvat koji je u svojoj povijesti do tada izvela građevinska tvrtka „Izgradnja“.⁷³
- 25. ožujka 1952. Predsjedništvo vlade NR Hrvatske osnovalo je samostalno poduzeće pod nazivom Tvornica i valjaonica aluminija u Šibeniku.⁷⁴
- Na dan 18. svibnja 1955. započela u Tvornici lakih metala u Ražinama probna proizvodnja (valjani limovi), a potom i u ostalim pogonima tog najvećeg aluminijskog kombinata u tadašnjoj Jugoslaviji.⁷⁵
- 1957. u jeku su radovi na halama za radionice vojnog Remontnog zavoda „Velimir Škorpik“ u Mandalini.⁷⁶

71 Šmit, M. (1997.): nav. djelo: 49.

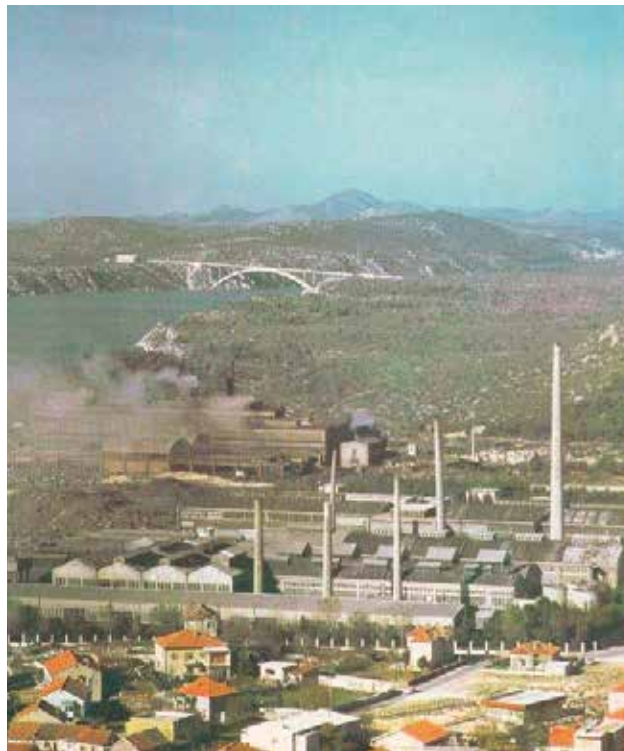
72 Isto: 240.

73 Isto: 240; Šprljan, I. (1995.): nav. djelo: 11.

74 Livaković, I. (2002.): nav. djelo: 240.

75 Livaković, I. (2002.): nav. djelo: 243.

76 Isto: 14.



9 Tvornica elektroda i ferolegura u Crnici, stanje prije Domovinskog rata (arhiva portala Šibenik IN)

Electrode and Ferroalloy Factory in Crnica, condition before the Homeland War (archives of Šibenik IN portal)

- 1956. - 1959. izgrađena je velika šibenska vinarija prema projektu arh. Lavoslava Horvata⁷⁷.
- Nakon Drugog svjetskog rata tvornica u Crnici je potpuno obnovljena, izgrađeni su suvremeni kapaciteti za proizvodnju elektroda i ferolegura (sl. 9).⁷⁸
- Prvog lipnja 1962. godine otvara se veliko gradilište industrijskih objekata u krugu tvornice ferolegura u Crnici. Nastavlja se izgradnja sinter-hale s bunkerom grube i fine rude i predusitnjem sa zaokretnom stanicom, a započinju i radovi na dovršenju rudnog dvora.⁷⁹
- Dana 1. travnja 1971. započela s radom novoosnovana Tvornica plastičnih prerađevina „Poliplast“-Šibenik.⁸⁰
- 10. srpnja 1996. srušena su 4 dimnjaka Tvornice elektroda i ferolegura u Šibeniku čime je prestala stoljetna proizvodnja u toj tvornici koja je legitimirala Šibenik kao grad crne metalurgije i bazne industrije (sl. 10). Nakon toga, u manje od godinu dana srušeni su skoro svi objekti tvornice.⁸¹

77 Paladino, Z. (2013.): *Lavoslav Horvat. Kontekstualni ambijentalizam i moderna*, Meandarmedia i HAZU, Zagreb: 184-185, 314.

78 Jakovljević, J. (1972.): nav. djelo: 75.

79 Šprljan, I. (1995.): nav. djelo: 16.

80 Isto: 252.

81 Livaković, I. (2002.): nav. djelo: 267.



10 Rušenje dimnjaka tvornice elektroda i ferolegura u Crnici na dan 10. srpnja 1996. (arhiva portala Šibenik IN)

Demolition of the chimney of the Electrode and Ferroalloy Factory in Crnica on 10 July 1996 (archives of Šibenik IN portal)



11 Željeznički kolodvor, glavna zgrada, kraj 19. stoljeća (izvor: Marković, J. (2009.): nav. djelo: 102)

Railway station, main building, end of 19th century (source: Marković, J. (2009): op.cit.: 102)

URBANISTIČKI I ARHITEKTONSKI KONTEKST ŠIBENSKIH INDUSTRIJSKIH I PROMETNIH OBJEKATA

Urbanistički razvoj luke

Urbanistički razvoj šibenske luke tijekom 19. stoljeća bio je usko povezan s gospodarskim ambicijama Šibenika. Sve do 70-ih godina 19. stoljeća šibenska obala je krivudava tlocrta te korištena za pješačku komunikaciju i manje ribarske servise. Zanimljivo je da su ekonomski interesi u rudnicima ugljena u Siveriću (kod Drniša) neposredno utjecali na razvoj i izgled šibenske luke kao i na izgradnju prve pruge Šibenik-Siverić (1877.). Do svibnja 1877. bila je završena zgrada željezničkog kolodvora s pratećim objektima (sl. 11). Zgrada je izvedena u historicističkom stilu s elementima neorenesanse. 15. svibnja 1877. iz Šibenika u Siverić stigao je prvi pokusni vlak.

Ugljenokop u Siveriću od 1857. godine preuzima „Jadransko rudarsko društvo“ u vlasništvu Ante Makale iz Zlarina, a od 1873. talijansko društvo „Monte Promina“. Makale stoga gradi veliku trokrilnu zgradu na rivi kod današnjeg hotela Krka, a njegov interes je dopremiti ugljen na obalu i odatle ga ukrcavati na parobrode radi izvoza. Tako 1877. započinje prva gradnja operativne obale i to gata Krka (i danas u narodu poznat kao mulo Krka), dakako u manjim dimenzijama od današnjih. Odmah nakon gata Krka slijedi gradnja rive „Makale“ (danas obala Hrvatske mornarice). Nešto kasnije počinje gradnja i dijela obale od Drage do Vrulja. Tu je obalu počelo graditi Rudarsko društvo „Monte Promina“. ⁸² Od 1879 - 1880. izgrađuju se prvi metri operativne obale u Šibeniku, ispred današnje Carinarnice i Autobusnog kolodvora. ⁸³ Trgovački promet

na rivi utječe i na prvu veću rekonstrukciju gata Krka 1884. godine prema projektu vodećeg gradskog inženjera Vjekoslava Meichsnera.

U travnju 1910. počinje (višegodišnje) nasipavanje uvale Draga (na mjestu Autobusnog kolodvora i ex zgrade Slobodne Plovidbe). ⁸⁴ Završetkom nasipavanja stvorena je pravolinijska obalna veza između željezničkog kolodvora i operativne obale tzv. rive Makale.

Gradski predjel Draga ustvari čini završetak udoline, što se od brda Kamenar proteže do obale. Draga je inače pojam za dolinu erozijskog podrijetla, koja uzanim morskim prodorom može biti vezana s morem, a potopljeni donji dijelovi doline čine zaljev ili zaton. Tu je na više mjesta izvirala voda koja je, iako slankasta okusa, u sušnim razdobljima služila za domaćinstva i gospodarske potrebe. ⁸⁵ Radovi na nasipavanju Drage traju približno do 1912. godine. Taj dio obale, na dužini od 200 metara, gradilo je Rudarsko društvo „Monte Promina“, ⁸⁶ vlasnik ugljenokopa u Siveriću, ⁸⁷ kojem je bilo u interesu da se nasutom i time kontinuiranom obalom ugljen doprema do rive Makale odakle se ukrcavao na brodove. Nakon nasipavanja, riva Makale bila je direktno povezana željezničkim kolosijekom sa željezničkom

⁸⁴ Isto: 209.

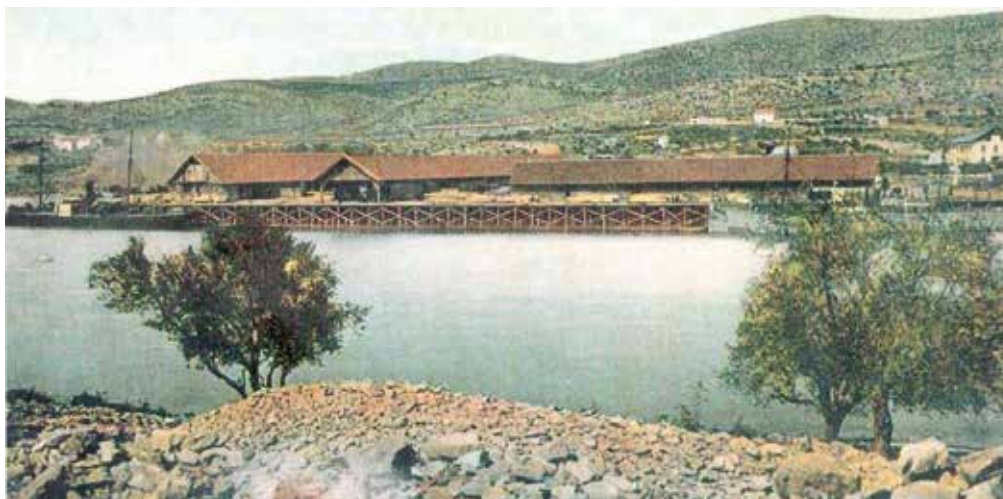
⁸⁵ Jakovljević, J. (1972.): nav. djelo: 61..

⁸⁶ Isto: 61

⁸⁷ Povijest Siverića najvećim dijelom je vezana za rudnik mrkog ugljena s kopovima u samom Siveriću, zatim Petrovcu, Velušiću, Širitovcima i Kljacima. Organizirana eksploatacija ugljena je započela 1834. godine na dva mjesta - kod Siverića i Tepljuha. To je poduzela jedna bečka tvrtka - Društvo akcionara za unapređenje iskopa kamenog ugljena u Dalmaciji i Istri. Rudnik je prosperirao, pa ga je 1873. kupilo talijansko dioničarsko društvo *Società del Monte Promina* iz Torina. Te 1873. godine u ugljenokopu u Siveriću bilo je zaposleno 260 radnika. Siverić, zajedno s Labinom u Istri, postaje najznačajnijim jadranskim rudnikom ugljena u Austro-Ugarskoj monarhiji. U rudnicima Siverića i Velušića bilo je poslije 1900. godine zaposleno oko 800 radnika i tu se sve do formiranja solinskog industrijskog bazena nalazila najjača koncentracija radništva u Dalmaciji. Rudnik mrkog ugljena u Siveriću zatvoren je 1971. godine. (izvor: Siverić - Wikipedija).

⁸² Livaković, I. (2002.): nav. djelo: 185.

⁸³ Isto: 187.



12 Steinbeissovo stovarište drvene građe na poluotoku Klobušac, početak 20. stoljeća (fototeka Konzervatorskog odjela u Šibeniku)

Steinbeiss's timber warehouse on the Klobušac peninsula, early 20th century (photo archives of the Conservation Department in Šibenik)

stanicom gdje su pristizali ugljenom natovareni vlakovi iz Siverića.⁸⁸

Na početku 20. stoljeća Šibenik ima gradsku obalu tzv. drvenu rivu do hoteka Krka; samo na kratkom traktu pred Kneževom palačom obala je mogla primiti veće brodove, a na ostalom potezu samo parobrode male tonaže i gaza te jedrenjake i brodice otočana. Veći parobrodi morali su pristajati uz obalu nasute Drage.⁸⁹

Znatno istočnije od Drage 1903. izgrađeno je Steinbeissovo stovarište drvene građe na poluotoku Klobušac (Šipad) do kojeg se željeznicom dopremala drvena građa iz Bosne i odatle parobrodima izvozila u razne strane svijeta (sl. 12). Tu je te godine izgrađena drvena operativna obala.⁹⁰ Značaj Šibenika kao željezničko-lučkog središta povećan je izgradnjom uskotračne šumske željeznice od zapadne Bosne do Knina, čime je na Šibenik usmjeren izvoz drvene građe iz zapadnobosanskih šuma koje je eksploatirala bavarska tvrtka Otta Steinbeissa.⁹¹ Godine 1907. Šibenik je treća luka Austro-Ugarske (iza Trsta i Rijeke).⁹²

Prvi svjetski rat i dvije i pol godine talijanske okupacije (1918. - 1921.) znače pun zastoj prometa šibenske luke. Međutim, u periodu između dva svjetska rata, Šibenik je u prvom redu izvozna luka glomazne robe; siveričkom ugljenu, drvom i celulozi (Šipad) sada se pridružuje i boksit iz drniških rudnika.⁹³

Između Drage i poluotoka Klobušac (Šipad) u periodu između dva svjetska rata koncentriraju se dva manja brodogradilišta. Tako su 1923. godine braća Jakov i Augustin Torić u uvali Klobušac (Propad) osnovali brodogradilište

„Istok“ za gradnju jedrenjaka i drugih drvenih brodova. Kasnije se odvajanjem osnovalo još jedno brodogradilište u uvali Propada pod imenom „Jugoistok“, vlasnici braća Augustin i Mate Torić, koje je djelovalo sve do gradnje operativne obale Rogač u 1948. godini.⁹⁴

Tijekom 1925. godine ostvaruje se davni san Dalmacije: predaje se prometu trakt željezničke pruge od Knina do Gračaca. Dalmacija, a time i Šibenik, tada je direktno povezana sa Zagrebom i Beogradom, s Podunavljem, Europom, svijetom, što je posebno važno i za urbanistički razvitak šibenske luke.⁹⁵

U travnju 1925. počelo je uređenje obale u Vruljama (gdje se iskrcavao ugljen). Do 1927. podignut je (nažalost ne i završen) gat Vrulje.⁹⁶ Izgradnja gata Vrulje bila je potencirana stalnim porastom prometa šibenske luke u 20-im godinama 20. stoljeća pa se proširenje obale više nije moglo odlagati. Gat je imao 350 m obale i veliki prostor za skladišta.⁹⁷ Nakon Drugog svjetskog rata gat je obnavljan od velikih ratnih oštećenja, a tek 2014. godine završena je velika rekonstrukcija gata i njegova pretvorba u golemi putnički iskrcajni punkt.

Godine 1939. započeli su radovi na proširenju južne obale (Dobrika) u dužini od 250 m.⁹⁸ Ova obala je najvećim dijelom dovršena tek nakon Drugog svjetskog rata.

U tijeku Drugog svjetskog rata Šibenik i njegova luka teško su oštećeni savezničkim napadima iz zraka (krajem 1943. i prvih mjeseci 1944.), a ona skoro potpuno uništena razaranjem obala i lučkih objekata koje je neprijatelj izvršio pri svom povlačenju početkom studenoga 1944. godine. Ni jedan metar obale, može se reći, nije ostao čitav. Porušeno je 856 metara obale (god. 1922. Šibenik ima 900

88 Dujmović, F. (1962.): Urbanistički razvoj šibenske luke, *Pomorski Zbornik*, sv. II, Zagreb: 1446.

89 Isto: 1446.

90 Livaković, I. (2002.): nav. djelo: 202.

91 Šmit, M. (1997.): nav. djelo: 24.

92 Livaković, I. (2002.): nav. djelo: 207.

93 Dujmović, F. (1962.): nav. djelo: 1446.

94 Isto: 218.

95 Dujmović, F. (1962.): nav. djelo: 1447.

96 Isto: 220.

97 Dujmović, F. (1962.): nav. djelo: 1447.

98 Livaković, I. (2002.): nav. djelo: 232.



13 Montanarijeva tvornica na obali, današnje stanje (tamnocrvena, bijela i žuta zgrada) (foto: I. Šprljan)

Montanari Factory on the waterfront, current condition (dark red, white and yellow building) (photo: I. Šprljan)



14 Željeznički kolodvor, remiza (foto: I. Šprljan)
Railway station, depot (photo: I. Šprljan)

m izgrađene obale)⁹⁹, uništena su sva lučka postrojenja sa željezničkim kolosijecima.¹⁰⁰

Nakon Drugog svjetskog rata započela je velika obnova šibenske obale i luke. Tijekom 1948. započeli su istovremeno radovi na gatu Vrulje te obalama Dobrika i Rogač, kao dijelovima operativne obale šibenske luke. Od 1949. do 1952. trajali su radovi na obali od gata Krka do gata Vrulje u dužini od 700 metara.¹⁰¹ Tijekom 1951. godine završena je izgradnja obale Dobrika u dužini od 120 metara.¹⁰² U 1953. godini obavljaju se radovi na uređenju obale od gata Krka prema Kneževoj palači. Probna opterećenja rubnih kamenih blokova rive trajala su još pune četiri godine. Riva je na tom dijelu obale bila konačno osvjetljena, popločena i ozelenjena tek 1960. godine.¹⁰³

Industrijske zone

Posljedica ubrzane industrijalizacije u Šibeniku je formiranje prve industrijske zone i to u uvali Vrulje (Draga) kod današnjeg autobusnog kolodvora. Zaštićena uvala, a kasnije izgradnja operativnog željezničkog kolodvora stvorili su temeljne preduvjete prve veće koncentracije industrijskih pogona na tom prostoru. Prvo je izgrađen suvremeni električni mlin Ante Šupuka (sl. 4). Na izvorištu žive vode postavljaju se već 1904. godine pogoni drugog objekta, odnosno prve šibenske tvornice leda.¹⁰⁴ Tijekom 1909. na istom prostoru otpočeo je s radom i treći pogon, tj. „Prva dalmatinska tvornica prediva i tkala Paško Rora i drug“.

99 Dujmović, F. (1962.): nav. djelo: 1446.

100 Isto: 1448.

101 Livaković, I. (2002.): nav. djelo: 238.

102 Isto: 240.

103 Šprljan, I. (1995.): nav. djelo: 13.

104 Marković, J. (1999.): nav. djelo: 139.

Urbanistička zbijenost i začahurenost nije omogućila prostorni razvoj ove prve industrijske šibenske zone. Naime, nakon Drugog svjetskog rata još je neko vrijeme funkcionirala samo tvornica leda, tj. do konačnog gašenja zone.

Druga, mnogo veća industrijska zona razvija se od 1903. godine u zapadnom gradskom predjelu Crnica gdje nastaju dva industrijska pogona: velika SUFID-ova tvornica karbida, umjetnog gnojiva i vapnara. Ova zona ambiciozno je zamišljena značajnim projektom na velikom, vrlo ravnom prostoru na kojem su se do tada nalazili samo vinogradi, oranice i pašnjaci. Bila je to prva šibenska industrijska zona izvan tadašnjeg grada, na prostoru koji joj je omogućio urbanističko širenje nakon Drugog svjetskog rata.

Treća šibenska industrijska zona nastaje nakon Drugog svjetskog rata uz selo Ražine na istočnoj periferiji grada, na platou koji je tada bio prilično udaljen od zadnjih stambenih naselja, a na kojem je nikla velika aluminijska industrija. Druga i treća industrijska zona umnogome su suzile mogućnosti urbanističkog poratnog razvoja Šibenika.

Indirektni utjecaj industrije na urbanističku i arhitektonsku sliku grada

Industrijalizacija i gospodarski uspon Šibenika u razdoblju od 1873. do Prvog svjetskog rata iznjedrili su novu građansku klasu koja se želi identificirati u gradu reprezentativnim objektima, a poligon prezentacije upravo postaje Poljana, novi centar grada gdje inž. Meichsner gradi (oko 1895.) prvu urbanu vilu¹⁰⁵ s malim perivojem (kasnije na-

105 Urbana vila, shvaćena u modernom smislu kao vrsta stambene obiteljske kuće s vrtom u mirnijem dijelu grada, pojavljuje se krajem 19. stoljeća. Manjih je dimenzija i jednostavnija je od povijesnih preteča, raskošnih palača, ali i dalje zadržava reprezentativni karakter; Grupa autora (2001.): *Arhitektura historicizma u Rijeci*, Moderna galerija Rijeka, Rijeka: 160.



15 Željeznički kolodvor, stambeni objekt (foto: I. Šprljan)
Railway station, residential property (photo: I. Šprljan)



16 Željeznički kolodvor, vodosprema (foto: I. Šprljan)
Railway station, water reservoir (photo: I. Šprljan)

zvana Pasini) u duhu neorenesanse (sl. 2), a obitelj Iljadića nešto kasnije, u vrsnoj secesiji gradi (1911.) stambenu zgradu.

Razdoblje između dva svjetska rata siromašno je novom industrijskom izgradnjom, ali treba naglasiti da su se u ovom periodu gradili objekti koji su indirektno bili povezani s gradskom industrijom i prometom, a svi su redom predstavnici nove hrvatske moderne arhitekture 30-ih godina 20. stoljeća. Godine 1931. završena je zgrada Činovničke zadruge na Poljani, dok je koncem 1939. godine bila dovršena Burza rada – zaobljena uglovnica. Iste godine završena je i velebna kamena zgrada nove carinarnice (arh. Silvije Sponza).¹⁰⁶

Arhitektonska analiza do danas sačuvanih industrijskih i prometnih objekata

Industrijsku arhitekturu u Šibeniku tijekom posljednje četvrtine 19. stoljeća i prve četvrtine 20. stoljeća

106 Radović Mahečić, D. (2007.): *Moderna arhitektura u Hrvatskoj*, Institut za povijest umjetnosti, Zagreb.



17 Zgrada Makale, sjedište „Jadranskog rudarskog društva“, fotografija iz 1910. godine (fototeka Konzervatorskog odjela u Šibeniku)

Makala building, seat of „Jadransko rudarsko društvo“/Adriatic Mining Association/, photograph from 1910 (photo archives of the Conservation Department in Šibenik)

karakterizira jednostavnost kompozicije pročelja i suzdržana dekorativnost. Osnovna karakteristika ove arhitekture jest česta upotreba žbukanog ravnog pročelja s otvorima koje uokviruju opeke, a nerijetko imaju nadvoje u formi segmentnog luka. Javljuju se i okrugli prozori uokvireni opekom.

Ovu industrijsku arhitekturu može se smjestiti u stilsku fazu historicizma koja je Europom dominirala u drugoj polovini 19. stoljeća. Dok je na reprezentativnim javnim objektima historicizam iskazivao nerijetko pretjeranu dekorativnost izražavajući se pretežito kroz oblike neorenesanse i neobaroka, na industrijskim objektima potpuno je blijed, sa skromnim dekorativnim repertoarom, što je odgovaralo temeljnoj klasifikaciji historicističke arhitekture kojoj je eksterijerni i interijerni kontekst objekta bio povezan s funkcijom. U tom pogledu šibenska industrijska arhitektura je nedjeljiva od sačuvanih objekata ovog sloja u drugim hrvatskim gradovima, među kojima treba posebno istaknuti Rijeku kao grad velike baštine industrijske arhitekture.¹⁰⁷

SAČUVANI OBJEKTI I LOKACIJE (sl. 25)

Tvornica Montanari

Od tvornice Montanari iz 1868. godine sačuvao se u tlocrtnom i visinskom gabaritu centralni reprezentativni stambeni objekt. Ova četverokatnica danas je obojena u tamnocrvenu boju, a sačuvala je izvorni kameni krovni vijenac na kojemu je uklesan natpis: MLIN NA PAROSTROJ G.G. 1868 D.P.G., što je jedino ispisano svjedočanstvo u eksterijeru o nekadašnjem postojanju šibenske industrije (sl. 13). Mnoge su izmjene u tlorisu zgrada koje su činile staru tvornicu, ali je eksterijerni kompleks bivše tvornice još uvijek kompaktan. Sačuvala su se vrata kojim se prilazilo centralnom reprezentativnom objektu s drvenim vratnicama

107 Grupa autora (2001.): *Arhitektura historicizma u Rijeci*, Moderna galerija Rijeka, Rijeka: 24, 30, 388, 404, 405, 425, 514.



18 Zapadno krilo nekadašnje zgrade Makale, stanje danas (foto: I. Šprljan)

Western wing of the ex Makala building, condition today (photo: I. Šprljan)



19 Zgrada Matavulj, nekadašnja tvornica narodnih odijela, današnje stanje (foto: I. Šprljan)

Matavulj building, ex factory of folk suits, current condition (photo: I. Šprljan)

iz tog vremena. Još postoji staro kameno stubište kojim se ulazilo u stambeni dio centralnog objekta. U prizemlju centralnog objekta još su sačuvana dva velika kamena stupa koja su nosila strop, a ucrtani su u originalnom projektu iz 1868. koji je opisan u ovom tekstu. Drvene međukatne konstrukcije su sačuvane.

Hidroelektrana Krka (Jaruga I)

Hidroelektrana Krka (Jaruga I) prva je šibenska hidroelektrana iz 1895. godine. Bila je smještena uz slapove rijeke Krke (Skradinski buk) oko 20 km od Šibenika. Danas je sanirana ruševina, samo fragmentarno sačuvana *in situ*. Bila je izgrađena kao tipičan objekt industrijske arhitekture tog vremena. Otvori ove male prizemnice imali su segmentne lukove te su bili uokvireni opekama. U objektu se danas nalaze ostatci stare vodne turbine.

Zgrade željezničkog kolodvora

Na željezničkom kolodvoru u Šibeniku sačuvana je glavna kolodvorska zgrada iz 1877. godine (sl. 11). Građena je u cijelosti od kamena, pokrivena dvostrešnim krovom s izrazito istaknutom drvenom strehom karakterističnom za utjecaj srednjoeuropske arhitekture, osobito historicističke arhitekture Austrije i Njemačke¹⁰⁸. Pročelja su koncipirana tipično historicistički: mala baza ili sokl, reprezentativni prvi kat s kvalitetnijim otvorima te potkrovnna zona redovito naglašena jakim krovim vijencem. Ovo je najznačajnija zgrada na kolodvoru pa je čitava izvedena iz klesanaca. Na uglovima zgrade izvedeni su blokovi kamena u bunjatu koji se uklapaju u raniju baroknu koncepciju postizanja

plastičnih efekata na površini fasada¹⁰⁹. Tom konceptu pripadaju i bunjasti blokovi nad otvorima prizemlja zgrade.

Iz tog vremena još postoje tri izvorno sačuvana kamena objekta koja su služila kolodvoru: remiza (sl. 14), stambeni objekt (sl. 15) i vodosprema za lokomotive neposredno uz kolosijek (sl. 16). Zgrada remize na kolodvoru ima dva velika lučna otvora kroz koje su ulazile parne lokomotive u zaštićeni natkriveni dio. Pročelja su jednostavna, izvedena iz priklesanih kamenih blokova, a jedinu dekorativnost daju im bunjasti kameni blokovi u drugoj boji koji rube uglove i nadvoje otvora zgrade. Osim pročelja sačuvalo se i drveno zračilo na vrhu krova kroz koje je izlazio dim lokomotiva nakupljen u prostoru remize.

Stambeni objekt (sl. 15) je vrlo jednostavna jednokatnica izvedena iz priklesanog kamena, s dvostrešnim krovom i nešto manje istaknutom krovnom strehom. Pročeljima dominiraju jednostavni, ispupčeni kameni vijenci. Arhitektura vodospreme za lokomotive (sl. 16) je zasebna i originalna, čime se željela naglasiti izdvojena funkcija ove male zgrade. Na zidovima iz priklesanog kamena posebno se ističe vijenac koji razdvaja prizemlje i kat i koji je unikatan u arhitekturi grada. Otvori su naglašeni bunjastim nadvojima.

Kuća Makale s rivom

Riva Makale ne nosi više isti naslov, ali je na današnjoj šibenskoj obali sasvim jasno sačuvan tlocrtni gabarit nekadašnje stare rive koja se danas prostire od mula Krka do današnjeg autobusnog kolodvora. Na rivi Makale nekada je bio veliki dugi objekt koji je imao dva dvokatna krila i srednji dio s tri kata i mansardnim krovom. Objekt je gradio Ante Makale, posjednik iz Zlarina, negdje od 60-ih do 70-ih godina 19. stoljeća (sl. 17). Od ove velike zgrade

108 Grupa autora (1997): *Arhitektura secesije u Rijeci*, Moderna galerija Rijeka, Rijeka: 162, 172.

109 Matejčić R. (1982.): *Barok u Istri i Hrvatskom primorju*, Zagreb, 431.



20 Kuća glavnog inženjera, nekadašnja tvornica SUFID u Crnici, današnje stanje (foto: I. Šprljan)

Chief engineer's house, ex SUFID Factory in Crnica, current condition (photo: I. Šprljan)



21 Upravna zgrada nekadašnje tvornice u Crnici, današnje stanje (foto: I. Šprljan)

Administrative building of former factory in Crnica, current condition (photo: I. Šprljan)

koja se povezuje i s industrijalizacijom Šibenika (Makale je preuzeo rudnike u Siveriću 1857. godine) ostalo je samo zapadno krilo (sl. 18). Ostatak objekta bio je porušen za vrijeme njemačkog miniranja šibenske obale pred kraj Drugog svjetskog rata.¹¹⁰ Preživjelo zapadno krilo danas je tipičan objekt historicističke arhitekture. Pročelja su ožbukana. Na uglu zgrade te u dijelu prizemlja izvedeni su reljefni blokovi u žbuci koji imitiraju oblaganje kamenom, što je uobičajeno na historicističkim fasadama druge polovine 19. stoljeća. Na reprezentativnom drugom katu prozori imaju profile iznad otvora. Na krovu su još uvijek sačuvani dimnjaci s karakterističnim stepenastim ispustima od opeke na vrhu, što je tipičan detalj na dimnjacima tog vremena. Izvorni unutarnji raspored prostorija radikalno je izmijenjen, budući da su u zgradi bili instalirani pogoni tekstilne proizvodnje nakon Drugog svjetskog rata (nekadašnja „Revija“).

Industrijski objekti Matavulj

Od industrije obitelji Matavulj (gdje Ana Matavulj sa suprugom Đurom podiže 1880. veliku industriju narodnih odijela, kasnije i destilacija likera) ostao je gotovo napušteni kompleks objekata, danas u slijepom odvojk Ulice kralja Zvonimira, iza zgrade Vodovoda (sl. 19). Zgrade su izvedene u klasičnom konstruktivnom sustavu onovremene gradnje: drvene međukatne konstrukcije s daščanim podovima i nosivi kameni zidovi. Zgrade su ožbukane, jednostavnih prozorskih otvora i vrata. Pokrivene su dvostrukim krovom sa starom i dotrajalom kupom kanalicom. Na krovu su još stari dimnjaci tipični za zgrade Šibenika i okolice s kraja 19. stoljeća. Na pročeljima nema vidljivih stilskih elemenata historicizma. U dvorištu pred zgradom jedino je zanimljiv stari pločnik – kaldrma tipična za ulične

eksterijere Šibenika krajem 19. stoljeća. U potpuno zapuštenom i oštećenom interijeru napuštenog objekta još se nalazi nekoliko vrlo lijepih komada namještaja kasnog klasicizma, historicizma i secesije. Zanimljivo je da se u kući još nalaze sačuvane elektroinstalacije iz vremena rane elektrifikacije grada. U prizemlju zgrada nema sačuvanih elemenata industrijskog pogona, dok su stambeni prostori na katovima ostali s izvornim tlorisnim rasporedom.

Nekadašnji Šupukov električni mlin

Zgrada nekadašnjeg električnog mlina Šupuk iz 1902. godine i danas postoji u svom izvornom visinskom i tlocrtnom gabaritu u predjelu Draga, nasuprot današnjeg autobusnog kolodvora (sl. 4). Zgrada je relativno dobro sačuvana s neznatnim recentnim devastacijama. U arhitektonskom oblikovanju izdvajaju se otvori koji su uokvireni opekom. Krovni vijenac je u cjelini izveden od opeke i stilski se naslanja na neorenesansu. Pročelje je u punoj visini razdvojeno pilastrom od opeke. Na bočnoj fasadi u vrhu nalazi se okrugli prozor također uokviren opekom. Elementi od opeke posebno se ističu na potpuno glatkoj ožbukanoj fasadi koja na uglu ima reljefni niz blokova koji imitiraju klesance. Uporabom detalja od opeke u kombinaciji s glatkom žbukom ovaj se objekt u cjelini naslanja na tipične industrijske objekte s kraja 19. stoljeća, od kojih su u hrvatskoj arhitekturi posebno značajni predstavnici iz Rijeke¹¹¹. Prozorski nadvoji u formi segmetnog luka izvedenog od opeke direktno su pod utjecajem bečkog romanticizma druge polovine 19. stoljeća, proizašlog iz srednjovjekovnih stilova francuske i engleske neoromanike¹¹². Danas u zgradi nije očuvan niti jedan element nekadašnjeg električnog mlina. Izvorni tlocrt

110 Zbirka Bruna Ungarova, prema fotografiji i tekstu.

111 Grupa autora (2001.): nav. djelo: 388.

112 Isto: 514, 515, 536.



22 Tekstilna radionica benediktinskog samostana sv. Luce, današnje stanje (foto: I. Šprljan)

Textile workshop of the Benedictine monastery of St. Lucia, current condition (photo: I. Šprljan)



23 Kompleks zgrada nekadašnje tvornice tjestenine Šare, današnje stanje (foto: I. Šprljan)

Complex of buildings of ex Šare Pasta Factory, current condition (photo: I. Šprljan)

prizemlja radikalnije je izmijenjen interpolacijom novih trgovina, dok je raspored novih prostorija na katu manje utjecao na izvornu organizaciju etaže.

Dva objekta nekadašnje tvornice SUFID u Crnici

Od stare tvornice SUFID (puštene u pogon 1903. godine) preostala su samo dva stambena objekta: nekadašnja **kuća glavnog inženjera** i veći stambeni objekt koji je neko vrijeme bio **upravna zgrada poduzeća TEF**.

Za potrebe tvornice podignuta je, početkom 20. stoljeća, tzv. kuća glavnog inženjera (sl. 20). Kuća je projektirana kao peterokutna građevina, što je velika rijetkost u arhitekturi. Naime, na kvadratnom tlorisu „odrezan“ je južni ugao. Zgrade s poligonalnim uglovima prepoznatljive su u gradogradnji svih većih centara u nas, a potječu iz vremena Austro-Ugarske Monarhije. Najviše ih susrećemo na križanju ulica¹¹³. Na kući glavnog inženjera sačuvan je prizemni sokl izveden od kamena, originalni su i raspored otvora, glavni ulaz kao i fragmenti ograde terase koja je napravljena od lijevanog cementa. U unutrašnjosti objekta sačuvane su stare drvene međukatne konstrukcije.

Druga zgrada je veći stambeni objekt (sl. 21), a nalazi se svega dvadesetak metara od današnjeg otvorenog bazena u Crnici. Na skromnoj dvokatnici dominira velika terasa na drugom katu koja je položena na stupove. Ova terasa zasigurno je izvedena nešto kasnije, vjerojatno između dva svjetska rata jer je nema na fotografiji tvornice iz 1915. godine (sl. 5). Zgrada ima sačuvano i unutarnje stubište. Na stubištu je zanimljiva kombinacija kamenih stuba koje nose rubni željezni nosači položeni na metalne stubove. Takva kombinacija je specifična za onovremene konstrukcije s

početka 20. stoljeća, ali je iznimno zanimljiva jer je srećom preživjela do današnjih dana te ostala pravi raritet u arhitekturi grada.

Radionica samostana sv. Luce

Radionica kapa i tekstila u ženskom benediktinskom samostanu sv. Luce ima, kako se vidi iz kronologije, vrlo dugu tradiciju ženskog ručnog rada koja je započela otvaranjem javne ženske škole 1810. godine (koja je prestala djelovati 1925. godine). Na tu aktivnost kasnije je nastavljen proizvodnja rukotvorina, a i danas postoji zgrada u kompleksu samostana gdje se nalazi radionica s izvornom proizvodnom opremom (sl. 22). Tu se još čuvaju stari strojevi s postoljima od lijevanog željeza te više vrsnih primjera šivaćih strojeva SINGER iz 19. stoljeća.

Zgrade Šare

Još uvijek su sačuvane zgrade u kojima je djelovala tvornica tjestenine Šare između dva svjetska rata (zgrade nekadašnje pekare „Krka“, danas napušteni objekti koje u prizemlju koristi Gradski parking). To su dvije četveroetažne zgrade koje imaju otvore sa segmentnim lukovima te okrugle prozore na završnoj etaži. Svi su otvori uokvireni crvenim opekama, što je obilježje historicističke industrijske arhitekture s početka 20. stoljeća (sl. 23) pa su zgrade usporedive s arhitekturom već opisanog objekta nekadašnjeg Šupukovog električnog mlina u Dragi. Nije poznato kakvu su proizvodnu funkciju objekti imali prije dolaska Stipe Šare. Nije poznata približna godina njihovog nastanka. Izvorna tlocrtna organizacija kao i visine nekih međukatnih konstrukcija, osobito u prizemlju, dijelom su doživjele promjene interpolacijom Šarinih industrijskih prehrambenih pogona.

113 Jedna takva zgrada je u susjednom Zadru (kuća Elene Relja iz 1894. godine), u: Stagličić, M. (1988.): *Graditeljstvo u Zadru 1868.-1918.*, Zagreb: 93.



24. „Vinoplod-Vinarija“ d.d. Šibenik, projekt arh. Lavoslav Horvat (1956. – 1959.), današnje stanje

„Vinoplod-Vinarija“ d.d /Vinoplod-Winery/, Šibenik, project by architect Lavoslav Horvat (1956-1959), current condition

Vinarija

Do danas je sačuvan cjelovit kompleks upravnih, pogonskih, tehničkih i skladišnih zgrada šibenske vinarije za koju je projekt izradio arh. Lavoslav Horvat (1956. – 1959., projekt i izvedba). Rustična pročelja pojedinih zgrada izvedena su velikim blokovima u nepravilnom kamenom slogu koji je tipski bliži ruralnom konceptu, ali ga arhitekt koristi radi usklađivanja materijala gradnje s okolišem (sl. 24). Na taj način vinarija se i danas doima kao dio gradske stambene strukture, a ne kao izdvojen industrijski kompleks.

KONZERVATORSKI PRISTUP PREŽIVJELIM INDUSTRIJSKIM I PROMETNIM OBJEKTIMA

Nakon dugog perioda industrijskog profiliranja Šibenika u gradu su preostale zgrade koje simboliziraju taj segment povijesti arhitekture i zaslužuju valorizaciju kao i zaštitu. Upravo je u tijeku proces spomeničke registracije grupe od četiriju zgrada željezničkog kolodvora (sl. 11, 14, 15, 16). Zgrada Šupukovog nekadašnjeg električnog mlina u predjelu Draga (sl. 4) zaslužuje registraciju, budući da je u dobrom stanju i s manjim devastacijama, a ujedno je posljednji preživjeli predstavnik prve industrijske zone u Šibeniku (Draga). Kompleks zgrada Šare preko puta Starog Pazara (sl. 23) u procesu je preventivne zaštite jer je riječ o napuštenim zgradama na vrijednoj urbanističkoj poziciji koja je trenutno vrlo zanimljiva investitorima. Zapadno krilo kuće Makale kod nekadašnjeg hotela „Krka“ (sl. 18) trebalo bi zaštititi kao predstavnika urbanističkog i arhitektonskog simbola profiliranja šibenske rive u svrhu prvog industrijskog prometa na obali¹¹⁴. Mišljenje stručnog kolegija šibenskog Konzervatorskog odjela odnosi se na čuvanje

114 Ova je zgrada zbog izvrsnog položaja na obali zanimljiva investitorima koji je žele porušiti te na tom mjestu izgraditi reprezentativni hotel.

vanjskog izgleda zgrade. Od dvaju preživjelih predstavnika druge šibenske industrijske zone u Crnici trebalo bi svakako trajno zaštititi kuću glavnog inženjera (sl. 20), osebujnu građevinu originalnog arhitektonskog rješenja koja bi na istaknutoj urbanističkoj poziciji trajno obilježila simboliku industrijske epohe grada¹¹⁵.

ZAKLJUČAK

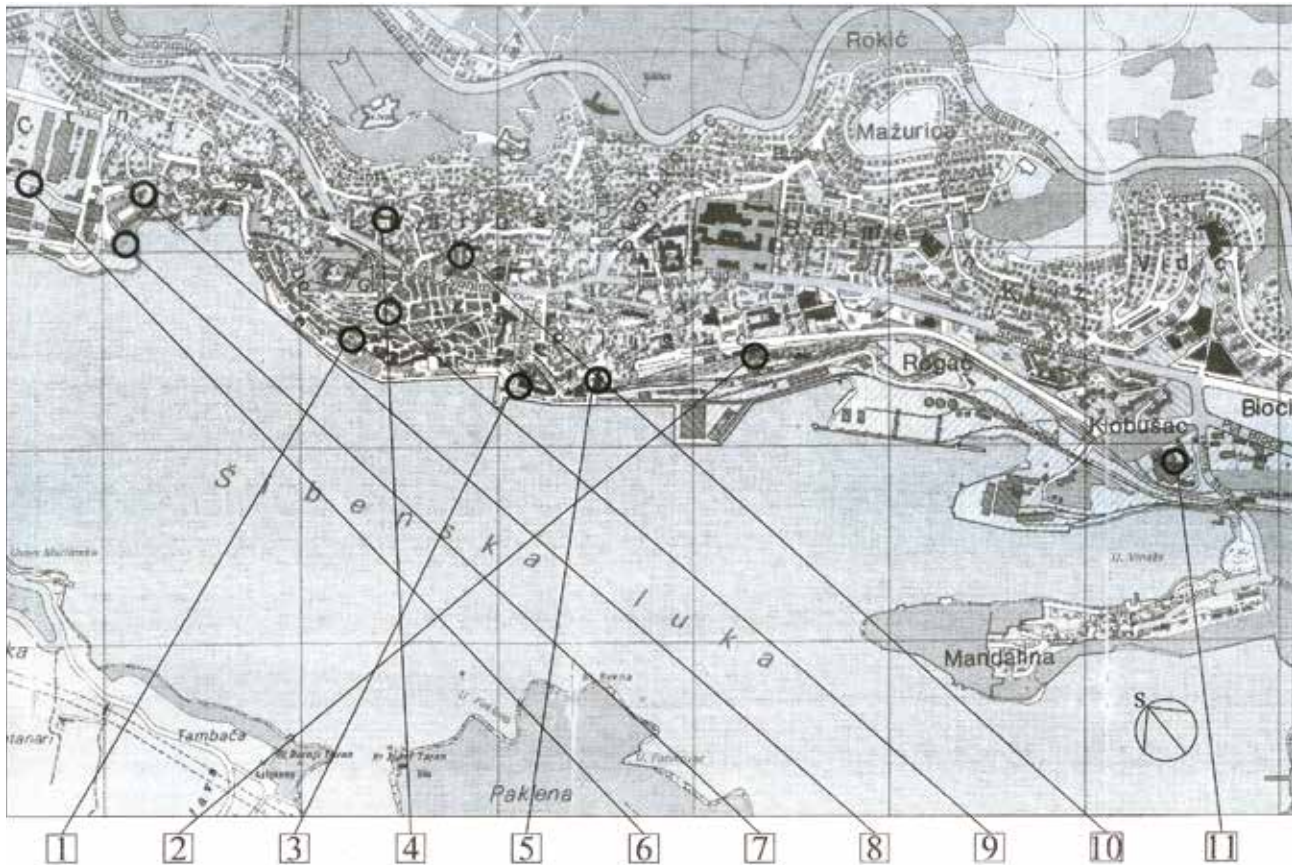
Zbog izostanka državne potpore gospodarskom razvitku i nedovoljne ekonomske snage domaćeg pučanstva da razvije industriju, Dalmacija je do kraja austrijske vladavine ostala najnerazvijenija pokrajina u Monarhiji. Temeljni problem gospodarskog razvitka, pored političke razdvojenosti od ostalog dijela Hrvatske, bile su komunikacije (cestovne do sredine 19. st., a kasnije željezničke), kako prema ostaloj Hrvatskoj tako i prema Bosni. U tim skromnim okvirima rast šibenske industrije, prvenstveno kroz pojavu prvih inudstrijskih zona, neposredno je djelovao na urbanističke promjene grada, prvenstveno na uređenje i razvoj luke sa željezničkim kolodvorom.

Šibenik je od sredine 19. stoljeća do perioda nakon Dru-gog svjetskog rata kontinuirano rastao u moderno gradsko središte s pratećim gospodarskim resursima koji su bili u rastućem dijagramu uspona svih privrednih grana. Zanimljivo, to nije bila posljedica snažnih političkih lobija, već determinacija odličnog geografskog i prometnog položaja grada i luke, vrijednih rudnih potencijala u zaleđu, blizine i potencijala rijeke Krke te sretne afirmacije radnog i poduzetničkog potencijala nekoliko vrsnih osoba na prijelazu stoljeća.

Šibenik je poslije 1945. godine preslik gotovo svakog grada kojem se razvoj temeljio na socijalističkoj političko-ekonomskoj doktrini. Tri snažne tvornice (Ražine, Lozovac, TEF), luka s problemima limitiranosti kapaciteta što se provlači od 80-ih godina 19. stoljeća, infiltracija vojnopomorskog subjekta u šibenski zaljev i kanal, koja kontinuirano traje od Austro-Ugarske Monarhije do nove Jugoslavije, nespretna lokacija dviju najvećih tvornica koje su urbanistički „stisnule“ grad na uski prostor s nemogućnošću racionalnijeg razvoja, sve je to definiralo Šibenik kao grad velikog industrijskog značenja, ali slabog urbanističkog potencijala. Naime, vojne i industrijske zone stavile su grad u poziciju okruženja, oduzimajući mu najkvalitetnije prostore za nove urbane i privredne ekspanzije.

Posljednjih dvadeset godina Šibenik je u cjelini izgubio crnu metalurgiju u Crnici, a velike vojne zone u kanalu pre-tvorene su u civilnu namjenu. Novom industrijsko-poslovnom zonom postaju Podi na vrlo udaljenoj gradskoj istočnoj

115 Nije se uspio provesti sustav zaštite za dva stara industrijska objekta u Crnici u vrijeme iznenađujuće brze kampanje rušenja cijele tvornice koju je provodila tadašnja gradska uprava. Izvjesna satisfakcija za ovaj propust je izvrsna dokumentiranost stare tvornice s početka 20. stoljeća. Naime, Državni arhiv u Šibeniku posjeduje bogatu grafičku dokumentaciju izgleda tvornice s nacrtima svih pojedinih zgrada. Kopija dokumentacije čuva se u planoteci šibenskog Konzervatorskog odjela.



25 Šibenik, karta sačuvanih objekata i lokacija: 1 nekadašnja tvornica Montanari; 2 zgrade željezničkog kolodvora; 3 kuća Makale s rivom; 4 nekadašnji industrijski objekti Matavulj; 5 nekadašnji Šupukov električni mlin u Dragi; 6 nekadašnja tvornica SUFID u Crnici; 7 kuća glavnog inženjera, Crnica; 8 nekadašnja upravna zgrada poduzeća TEF, Crnica; 9 radionica samostana sv. Luce; 10 zgrade Šare; 11 vinarija „Vinoplod“

Šibenik, map of preserved structures and locations: 1 ex Montanari Factory; 2 railway station buildings; 3 Makala building with waterfront; 4 ex Matavulj industrial structures; 5 ex Šupuk's electrical mill in Draga; 6 ex SUFID Factory in Crnica; 7 Chief engineer's house, Crnica; 8 ex administrative building of the TEF company, Crnica; 9 workshop of the monastery of St. Lucia; 10 Šare building; 11 „Vinoplod“ winery

periferiji. Stvoreni su prostorni potencijali novog urbanističkog i turističkog razvitka, čime je naziv Šibenika kao sinonim za industrijski grad definitivno odaslan u povijest.

LITERATURA I IZVORI

- Dujmović, F. (1962.): Urbanistički razvoj šibenske luke, *Pomorski Zbornik*, sv. II: 1443-1449, Zagreb.
- Grubišić, S. (1974.): *Šibenik kroz stoljeća*, Muzej grada Šibenika, Šibenik.
- Grupa autora (1997.): *Arhitektura secesije u Rijeci*, Moderna galerija Rijeka, Rijeka.
- Grupa autora (2001.): *Arhitektura historicizma u Rijeci*, Moderna galerija Rijeka, Rijeka.
- Jakovljević, J. (1972.): *Kazivanja o Šibeniku*, Društvo prijatelja šibenskih starina, Šibenik.
- Jutrović, P. (1958.): Prikaz elektrifikacije Dalmacije i energetska situacija, *Zbornik Društva inženjera i tehničara*, Društvo inženjera i tehničara: 441-450, Split.
- Livaković, I. (2002.): *Tisućljetni Šibenik*, Gradska knjižnica „Juraj Šižgorić“, Šibenik.

- Livaković, I. (2003.), *Poznati Šibenčani*, Gradska knjižnica „Juraj Šižgorić“, Šibenik.
- Macan, T. (1980.): *Miho Klaić*, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb.
- Marković, J. (1999.): *Urbanistička transformacija Šibenika od 1860. do 1918.*, disertacija, Zagreb.
- Marković, J. (2009.): *Šibenik u doba modernizacije*, Institut za povijest umjetnosti, Zagreb; Gradska knjižnica „Juraj Šižgorić“, Šibenik.
- Paladino, Z. (2013): *Lavoslav Horvat. Kontekstualni ambijentalizam i moderna*, Meandarmedia i HAZU, Zagreb.
- Radović Mahečić, D. (2007.): *Moderna arhitektura u Hrvatskoj*, Institut za povijest umjetnosti, Zagreb.
- Sekso, A. (1995.): Stota obljetnica začetka elektroprivredne djelatnosti u Hrvatskoj, *Energija*, 2, god. 44: 51-61, Zagreb.
- Stagličić, M. (1988.): *Graditeljstvo u Zadru 1868.-1918.*, Zagreb.
- Šmit, M. (1997.): *Izgradnja hrvatske aluminijske industrije*, Tvornica lakih metala Šibenik, Šibenik. Šprljan, I. (1995.): *Izgradnja 1945.-1995.*, Izgradnja d.d., Šibenik.

Šprljan, I. (2001.): *Villa Ester na Zlarinu – rafinirana ladanjska arhitektura*, *Vijenac*, 27. prosinca, Zagreb.
 Tambača, A. (1987.): *Šibensko iverje 1871.-1941.*, Društvo Šibenčana i prijatelja Šibenika u Splitu, Šibenik.

Travirka, A. (1994.): *Povijest javne rasvjete i elektrifikacije grada Zadra: o stotoj obljetnici prve žarulje*, Hrvatska elektroprivreda, d.p. Elektra, Zadar.

Ušaj, J. (1989.): *Nova svjetla Dubrovnika, Čovjek i prostor*, 9-10: 22-23, Zagreb.

Summary

INDUSTRIAL STRUCTURES IN ŠIBENIK

The components of overall economic conditions of an environment are represented by the state of industry, crafts, trade and transport. This paper focuses on three economic areas: industry, crafts and trade. The timeline is divided into four periods.

The first period (from early 19th century to 1873) is marked by economic stagnation of Dalmatia until mid-19th century under Austrian administration. The main economic branches are agriculture, fisheries and maritime affairs, while the population is predominantly agricultural. In 1850 the first steam mill was built in Šibenik, as the largest industrial plant in town in that period of which the main building is still there and has a residential function.

The key moment for the development of Šibenik in the second period (from 1873 to 1918), was the political victory of the Croatian Populist Party over the pro-Italian Autonomist Party in 1873 and the establishment of the Croatian government in the city led by Mayor Ante Šupuk. In this period, Šibenik experiences economic expansion based on economic and cultural affirmation of the society bourgeois class. Large public structures are built, the railway station and, as a result of rapid industrialization, the first industrial zone in Vrulje (Draga on the city shores) is formed. The ambitious and entrepreneurial city government, supported by private capital, puts into operation in 1895 one of the first multi-phase electricity systems in the world uniting three components: production of electricity on the Krka River, its transfer to Šibenik and distribution in the city. The first industrial plant in Draga (Šupuk's mill) is electrified (Photo 4). In the city area of Crnica another city industrial zone is erected in which the first big urban factory *SUFID* is put into operation in 1903 (Photo 5), also with electricity from the Krka River. Only two structures of that factory have been preserved to date (Photos 20, 21) while the first hydropower plants on the Krka River are still operating today. In the third period (between two world wars - the period of the Kingdom of Yugoslavia) Šibenik mainly stagnated economically. Almost half the population were still living of agriculture. The city finally got connected by railway to Zagreb and Europe. In this period, Šibenik was significantly marked by entrepreneurial businessman Stipe Šare (Photo 6), owner of several industrial plants (today partially preserved) and a larger number of commercial and craft stores. On August first 1937, a newly built aluminum factory in nearby Lozovac (first and only factory in southern Europe at the time) was put into operation and still operates today (Photo 8).

In the last period (after World War II) big reconstruction works are carried out on transport and industrial facilities and the biggest urban industrial plant is created: the Light Metal Factory in Ražine, which starts production in 1955.

Šibenik has experienced the biggest economic boom in the second period (1873 - 1918) when preconditions for the development of industry and transport were created. Following a period of stagnation of the city's economy (between two world wars), post-war reconstruction and enhanced construction of industry with supporting infrastructure have created preconditions for economic growth of the city. However, following World War II, Šibenik is an urbanistically isolated city, surrounded by large factories and military facilities. During and after the Homeland War (1991 - 1995) the largest industrial plants in Šibenik disappear or weaken their business activity, while Podi becomes the new industrial-business zone located in very remote city outskirts.

The industry in Šibenik has directly affected the urban layout of the city, primarily by the position of its industrial zones and the shaping of the harbour.

The industrial architecture in Šibenik in the last quarter of the 19th century and the first quarter of the 20th century is characterized by the simplicity of composition of the facades and restrained decorativeness. The main characteristic of this architecture is the frequent use of plastered flat facades with openings framed by bricks often with lintels in the form of segmental arch. There are also round windows framed by bricks.

This industrial architecture may be placed in the stylistic phase of historicism that was dominating Europe in the second half of the 19th century. While historicism showed representative public buildings an often excessive decorativeness manifesting mainly through the neo-Renaissance and the neo-Baroque, on the industrial facilities it is completely pale, with a modest decorative repertoire, which corresponded to the basic classification of historicist architecture, in which the exterior and interior contexts of the structure were related to its function. In this respect, Šibenik industrial architecture is indivisible from preserved structures of this layer in other Croatian cities among which Rijeka, as a city of great industrial architecture, should be particularly emphasized.

A few preserved industrial and transport structures deserve a special conservationist protection treatment. First of all this is former Šupuk's electric mill in Draga (Photo 4) as well as the Šare complex of buildings (Photo 23). The symbols of the industrial history of the city are two buildings: the west wing of the former *Makala* building (Photo 18) as well as chief engineer's former house in Crnica (Photo 20), one of two surviving structures of the old factory in Crnica. Of the transport facilities protection treatment of four stone buildings at the railway station dating from 1877 is a must (Photos 11, 14, 15, 16).