

TEMA 4: Gospodarski in demografski razvoj na Hrvaškem v drugi polovici 19.stoletja

*Igor Karaman: Problemi ekonomskega razvoja hrvaških dežel v dobi oblikovanja meščansko-kapitalistične družbe do 1. svet. vojne
(v M. Gross, Društveni razvoj..., str. 307-41)*

V ekonomski zgodovini Hrvaške se sredi 19. st. začne novo obdobje izgrajevanja modernega kapitalističnega gospodarstva: po 1848 se zgodijo spremembe na celotnem območju Monarhije v smislu odklanjanja dotedanjih elementov fevdalnih odnosov; resda so na Hrvaškem ti procesi potekali počasneje kot drugod.

Od sredine 19. st. do razpada AO je večina prebivalstva vezana na agrarno ekonomijo, tako je npr. še l. 1900 na ožjem področju severne Hrvaške (brez Reke) od kmetijstva živelo 85% prebivalstva. Na sam razvoj gospodarstva pa imajo posebno vlogo ravno dogodki izven agrarnega sektorja, ki pa posledično vplivajo tudi na kmetijstvo: akumulacija kapitala, gradnja železnic, razvoj tovarn...

1.

Agrarna proizvodnja je v severni Hrvaški zajemalo predvsem žita in pa predvsem predelavo lesa; na primorskem območju Dalmacije in Istre je imelo velik vpliv vinogradništvo in deloma pridelava oliv.

Revolucija 1848/49: **likvidacija fevdalizma**, ki na hrv. prostoru traja nekaj desetletij; pri tem je posebno pozornost potrebno posvetiti različnim razmeram na področju Hrvaške, Slavonije, Vojne Krajine, Dalmaciji, Istri. Velik vpliv na gospodarstvo je imela tudi kriza med leti 1873 in 1895. Zakonski temelji za odpravo fevdalnih odnosov predstavljajo odredbe iz l. 48: dotedanji podložnik je sedaj kmet, ki ima neposredno lastništvo nad zemljo. Pravne norme za ureditev raznovrstnih fevd. odnosov pa se zgodijo v času Bachovega absolutizma.

S Patentom, izdanim 2.3. 1853, se začne realna likvidacija dotedanjih odnosov na Hrvaškem; sam proces pa je potekal postopoma. Če je kmet želel pridobiti celotno lastništvo jih je moral odkupiti od zemljiškega gospoda. L. 1857 je izdan podoben patent še za pašnike in gozdove, ki je predstavljal začetek razmejevanja pravic bivših fevdalnih lastnikov in podložnikov na teh površinah.

Razmere v **Vojni Krajini**: gre za specifično obliko vojno-fevdalnega razmerja pri katerem vladar nastopa kot vrhovni lastnik zemlje. Kmet-krajišnik dobi dol. posest in v zameno se obveže za vojno službo. Polno uživanje zemljišča pa kmet v VK doživi najprej 1850 in dokončno šele z ukinitvijo VK in njeno priključitvijo civilni Hrvaški l. 1881.

V času priključitve VK pa se začnejo odražati posledice **splošne agrarne krize** (1873-95), ko se žito iz ZDA vključi v evropsko trgovino. Obilje ameriškega, argentinskega in ruskega žita povzroči naglo padanje cene žita in s tem posledično do pada cen živinorejskih izdelkov. Posledice krize: nastaja podlaga za strukturalne spremembe: izhod iz krize je pomenil prehod na druge agrarne kulture, uvedbo strojev, umetnega gnojila itd. Za to pa je bilo potrebno: kapital ter spodbudna državna (carinska) zaščita domačih proizvajalcev, s čimer pa kmet na Hrvaškem ni razpolagal. V takih pogojih se je začela drobiti posest na manjša individualna gospodarstva, saj se združni tip kmečke posesti ne bi mogel prilagoditi spremembam. Drug problem so bile še patriarhalne hišne zadruge, ki so še po likvidaciji fevdalnih odnosov povzročale probleme. Hitrejše delitev zadrug prinese Mažuranić v 70ih z liberalnejšo politiko. Drobitev spet spremeni Khuenov režim, ki 1889 želi ohraniti združni

sistem, saj bi se s tem upočasnilo razslojevanje in zaostritev socialnih odnosov. So pa bile zadruge razdeljene »tajno«; s tem je bila stvar še bolj otežena, saj ni bil reguliran pravno-lastninski status. Na splošno pa je drobn in mali tip lastništva bil prevladujoč tip na hrvaških ozemljih, a je zaostajanje za spremembami preprečevalo racionalnejše gospodarjenje in vključitev v tržne odnose.

Pozitivna stran krize: predvsem za veleposestnike v predelavi lesa, saj je večje izkoriščevanje in tuji kapital prinesel visoke profite. Konec 19. st. je bilo v severni Hrvaški okoli milijon in pol jutrov gozdnih površin.

Istrski polotok: tu do 1. svetovne vojne velja dvojnost agrarne socialno-ekonomske strukture, kar je posledica stoletnega razvoja Istre pod vladavino Beneške republike in Habsburžanov. Na sredi polotoka na teritoriju na prostoru habsburške Pazinske grofije je živel kmet v okviru srednjeevropskega tipa fevdalnih razmer in je po 1848 delil usodo nadaljnjega razvoja v okviru slovensko-avstrijskih ozemelj. Na zahodnem in južnem priobalnem delu je bilo razvito veleposestništvo italijanskega patricijskega tipa in tukaj prevladuje kolonatski sistem podoben tistemu v primorski Dalmaciji. *Kolonat*=specifičen tip mediteranskega agrarnega sistema; lastnik zemlje prepušča dol. dele parcele kmetu in v zameno pobira od kmeta rento v naturi ali v denarju. Pri tem sistemu ne obstaja upravna ali sodna oblika lastništva veleposestnika na kmetom in je zaradi tega v dol. meri podoben privatnem zakupnem odnosu. Likvidacija kolonatskega sistema v Istri po l. 48 je kmeta bremenila s stalnim odplačilom vsote, ki je pomenila kompenzacijo za izgubljene pravice prejšnjih lastnikov. Proizvodnja na polotoku je imela svoje tržišče v Trstu in slovensko-avstrijskih krajih. Izvozna proizvodnja je bila sestavljena iz predelave olja, rib in predvsem vina. Vinogradništvu zada udarec t.i. vinska klavzula iz l. 1891, ko je bil italijanskemu vinu omogočen neomejen pristop na tržišča Monarhije (konkurenca).

Dalmacija: prevladuje živinoreja, manj je površin za poljedelstvo. Na obalah in otokih prevladuje vinogradništvo-je edina proizvodnja, ki je namenjena tudi izvozu. Značilnost zemljiških odnosov je predvsem razdrobljenost posesti; obstajajo tudi kolonatska razmerja. Po reforma po l. 48 se na zahtevo dalmatinskih veleposestnikov ukinjanje dotedanjega agrarnega sistema zavlačuje. Dolgotrajno vzdrževanje kolonatskega sistema je imelo neg. posledice glede na obveze kmeta, ki ni smel spreminjati kulture, ki jo je vzgajal → togost kolonatskih odnosov. Izvoz vina: tudi dalmatinsko vinogradništvo prizadane vinska klavzula (gl. zgoraj) in poleg tega še bolezen vinske trte; pojavi se tudi odpornejša ameriška trta. Problemi kolonatskih odnosov se zaostrejejo na zač. 20. st.; pred 1. svetovno vojno se pojavijo negativne posledice take ureditve, ki onemogoča reforme agrarnega sektorja. Pokaže se tudi neodločnost avstrijskih oblasti za likvidacijo tovrstnih ekonomsko-socialnih odnosov.

2.

Za genezo kapitalistične ekonomike so predvsem potrebne: obstoj enotnega, organsko povezanega gospodarskega prostora in samostojnost v vodenju ekonomske politike s stališča interesov domačih sil. Glede teh pogojev je položaj Hrvaške do 20. st. neugoden:

Že na zač. 19. st. so bile hrvaške dežele pod habsburško monarhijo; v času revolucije in času nastanka dualističnega sistema (1867) je bilo hrvaško ozemlje razkosano → večina ozemlja se je znašla pod ogrsko polovico Monarhije, medtem ko je bila Istra in Dalmacija pod dunajsko vlado. Tudi prehodna beneška vladavina na primorskem pasu Istre in Dalmacije je pustila vidne sledi v gospodarski in družbeni strukturi. Edino severna Hrvaška je uspela zadržati v omejenem obsegu določeno samostojnost političnega odločanja, zahvaljujoč domačemu plemstvu.

Za popolnejšo teritorialno integracijo bi bilo potrebno: ukiniti dvojnost vodilnih domačih območij SZ civilne Hrvaške in Slavonije; poenotiti civilno in vojaško področje severne Hrvaške (to se zgodi 1881 z ukinitvijo VK, ki je bila pod dunajsko oblastjo); priskrbeti severno hrvaškemu prostoru naravni prehod na Jadran (mesto Reka je bila namreč pod direktno politično in ekonomsko dominacijo ogrske vlade)

Pri vsej tej razkisanosti ozemelj pod različnimi in včasih nasprotnimi interesi se negativne posledice tovrstnega sistema pokažejo pri **izgradnji železnice**. Prvi so na izgubi tranzitni trgovci in trgovina katere korenine so še iz 18. st. V drugi polovici 19. st. izgradnja železnic spremeni tranzitni promet in ravnotako napredek mestnih naselij, mestnih slojev in postopoma prinese tudi industrializacijo. Nov tranzitni prevoz je omogočil povezavo kontinenta z jadransko obalo in premago geografskih ovir. Vendar se je realizacija teh projektov dolgo časa dogajala izven domačih gospodarskih krogov, saj je železnica zahtevala vlaganje ogromnih finančnih sredstev. L. 1862 je v Zagrebu izražena želja prometne politike, in sicer izgradnja proge od Zemuna do Reke, vendar so bili interesi odločujočih faktorjev drugačni: v obdobju avstro-ogrške Nagodbe so bili zgrajeni le podaljški glavne južne magistrale od Dunaja do Trsta. U sklopu tega je 1862 zgrajena proga od Siska preko ZG do Zidanega Mosta; leta 65 pa bila zgrajena proga Karlovec-Zagreb. Omenjena povezava Zemun-Reka je privlekla kapital iz tujine, a je 1868 ogrska vlada onemogočila nadaljni potek dela in ovrгла idejo transverzale vzhod-zahod preko S Hrvaške → dualistična prenova države je spremenila tudi prometno politiko in usodo železnic na S Hrvaškem; večji interes za izgradnjo železnice od Budimpešte preko ZG in Karlovca do reške luke. Med koncesionarji so poleg madžarskih in avstrijskih tudi domači podjetniki in veleposestniki iz S Hrvaške, vendar je bila njihova finančna moč nezadostna brez pomoči tujega kapitala in podpre državnih oblasti. Šele konec 19. st. so domači gospodarski krogi uspeli zgraditi nekaj krajših železniških prog. Dobršen del kapitala za te krajše proge je izviral iz reinkorporirane Vojne Krajine → eksploatacija gozdnih kompleksov. Določeni deli ozemlja vse do razpada AO niso bili povezani: npr. Istra in Dalmacija nista bili povezani s S Hrvaško, čeprav je bila izgradnja proge med dalmatinskimi mesti in SZ Hrvaško podprta s strani domačih podjetnikov.

Denarno gospodarstvo Organizacijo in hitrejšo afirmacijo kapitalistične ekonomike je preprečeval izostanek organiziranega den. gospodarstva. »Prva hrvatska štedionica« je bila osnovana l. 1846 s pomočjo čeških kreditnih ustanov; drugih kreditnih ustanov pa ni bilo vse do 1860. Do 1868 so kapitalistični krogi Zagreba in ožje hrvaške začeli delo »Hrvatske eskomptne banke«. Poleg te banke so istega leta v ZG poleg omenjene hranilnice delovale še tri v mestih: Osijek, Varaždin in Reki. Po vzpostavitvi dualizma nastajajo v S Hrvaški prvi pomembnejši denarni zavodi. Po stagnaciji v razvoju bank in hranilnic do osemdesetih v 19. st., se po l. 1890 začne hitrejša zbiranje kapitala. *Dalmacija*: prva pomembnejša denarna ustanova je splitska »Prva pučka dalmatinska banka« ustanovljena l. 1870, ki je poslovala pod upravo Vida Morpurga. V Dubrovniku je bila ustanovljena »Hrvatska vjeresijska banka«, ki je bila v rokah družine Čingrija. V obdobju od 1875 do 1890 se na severnih ozemljih Hrvaške poveča za 10 institucij, od tega samo ena banka ostalo so hranilnice. V letih od 1890 do 1900 se pojavi 12 novih bank in 34 hranilnic. Do 1. svetovne vojne je bilo v S Hrvaški okoli 200 bank in hranilnic. Pri opazovanju hrvaškega razvoja denarnega gospodarstva je potrebno omeniti še finančne povezave med hrvaškimi kraji in pa češki kapital, ki je imel pomembno vlogo pri povezovanju predvsem v letih pred prvo svet. vojno.

3.

Po revoluciji se v naslednjih dveh desetletjih v mnogih pokrajinah začne bolj dinamičen razvoj mestnega gospodarstva in s tem razvoj industrializacije. Industrializacija se

v hrvaškem gospodarstvu zaradi pretežno agrarne produkcije usmeri predvsem v predelavo. V prehrambi v pridelavi žita in sladkorne repe se pojavi parni mlin; v lesni industriji parne žage, medtem ko je v pridelavi alkoholnih pijač industrializacija na relativno nizki ravni.

Pozitivni razvoj nacionalnega kapitala doživlja sredi sedemdesetih let naglo krizo in zastoj → deloma zaradi ekonomske stagnacije v Monarhiji po zlomu dunajske borze l. 1873, predvsem pa zaradi negativnih političnih odnosov v dualizmu, saj je nagodbeni režim odvzel hrv. ozemljem moč samostojnega odločanja v ekonomski in finančni politiki.

Ladjedelništvo, pomorstvo, lesna industrija: V 70ih se pojavi tudi kriza v pomorski panogi zaradi nastopa tehnične revolucije, ki najavlja propad dotedanje izgradnje lesenih jadrnic in njihovo zamenjavo z modernimi železnimi ladjami na parni pogon. Nacionalni kapital v pomorstvu je karatnega tipa (karat = delež), pogosto tudi družinskega tipa in je bil povsem nezadosten za parno ladjedelništvo → manjkala je afiniteta za moderno zbiranje kapitala, t.j. z organiziranjem delniških družb. V luči takega razvoja je usoda industrializacije na posam. hrv. ozemljih polzela v roke tujih faktorjev. To je najbolj vidno v lesni industriji, ko tuji kapital lahko prinese tehnične inovacije → parna žaga. Tuj kapital je bil usmerjen v lesno ind., saj jim je prinašala ogromne profite.

V 80ih in 90ih *slavonski grof Khuen-Hedervary* s pomočjo banskega položaja v skladu z madžarskimi gospod. smernicami podpira interese slavonskih veleposestnikov in zanemarja razvoj mestnega gospodarstva in s tem preprečuje nastanek nacionalnega industrijskega gospodarstva.

Ugodnejše razmere v gospodarstvu se zgodijo šele na prehodu stoletja: dotedanja prevlada lesne predelave slabi v razmerju do drugih vej gospodarstva.

Ločeno področje **mesta Reke**: v času dualistične nagodbe je imela madžarska politika oblast nad trgovinskim prometom in pomorskim prevozom, medtem ko je reška industrija manj privlačila madžarske kapitaliste. Instrumentu napredovanja ogrske izvozne trgovine so bila društva → *Adria*, *Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo* (Ungaro-Croata; v njem tudi nekaj hrv. kapitala). Manj instrumentov je bilo v reškem ladjedelništvu → šele 1906 se odpre *Danubius* kot filiala budimpeške družbe *Ganz&Co*. Velike investicije v industrijo Reke se zgodijo v 80ih in to vejah gospodarstva, ki so najbližje povezane s tranzitnim trgovskim prometom → v sistem veleindustrijske tovarniške predelave se uvrščajo: tovarna torpedov, ladjedelništvo *Danubius*, tovarna papirja, tovarna tobaka, luščilnica riža, rafinerija nafte (l. 1910 se je v teh 6ih industrijah zaposlovalo 54000 delavcev, kar je 84% vseh industrijskih delavcev na podr. Reke)

Istra: konec stoletja tu v glavnem manjši pogoni za primarno izkoriščanje naravnih bogastev: oglje, kamen, sol. Najobsežnejšo gospodarsko dejavnost pa je do pulskega Arsenala predstavljalo ladjedelništvo na Lošinju, ki pa ni preživela propad jadrniške industrije → to konec 19 st. prisili lošinjske kapitaliste v selitev poslovanja v Trst. Največje industrijsko središče na polotoku konec stoletja predstavlja Pula: tu je ustanovljena vojna ladjedelnica Arsenal (ustanovljen že l. 56, a se do 1. svet. vojne razvije v državno oz. vojno veleindustrijsko podjetje). Pula je imela tudi prednost, saj je bila povezana z J železnico Dunaj-Trst preko Divače.

Dalmacija: prizadane jo propad izdelave ladij na jadra; tudi avstrijski faktorji so več pozornosti preusmerili na Trst kot glavni zahodni emporium Monarhije. V procesu industrializacije se pojavijo domača podjetja za izdelavo ladij na parni pogon, a še vedno na tradicionalnem karatnem sistemu. Spremembe se dogodijo šele 1908 z ustanovitvijo delniške družbe »Dalmatia«, v katerem so se zbrali lokalni proizvajalci parnih ladij skupaj s kapitalom iz tujine → Dalmatia kot najpomem. pojav v procesu zbiranja domačega kapitala do 1. svet. vojne. Čeprav je v Dalmaciji bilo pomanjkanje železniških zvez, se pojavljajo nekateri industrijski pogoni predvsem v proizvodnji alkoholnih pijač, pa tudi v proizvodnji olja (brač, Hvar) in predelavi rib (Vis). V Dalmacijo prihaja tudi tuji kapital, predvsem italijanski (nekaj

tudi francoskega) → to je povzročilo skrb Avstrijcem, ki v letih pred 1. sv. vojno pospeši prihod avstr.-nemškega kapitala v skladu s politiko Drang nach Osten.

Na ozemljih Hrvaške se kljub slabim pogojem do vojne zgodijo spremembe, predvsem v vejah gospodarstva, ki je povezan z izkoriščanjem naravnih bogastev. Začetni sunki za prehod iz obrtništva, manufakture v tovarniško in industrijsko gospodarstvo se zgodijo že sredi 19 st s pomočjo domačega kapitala, ki pa je doživel velik udarec v dobi dualizma in nesamostojnega političnega ter gospodarskega položaja hrvaških ozemelj. Zaradi tega v industrijo začne stopati tuji kapital. Omenjeni začetki industrije, ki so bili večinoma osnovani v mestih pa je prineslo nastanek industrijske buržoazije in industrijskega delavstva.

4.

Razvoj sodobnega železniškega prometa in razvoj parnih ladij je negativno vplivalo na trgovske podjetnike: vzpostavitev žel. prometa v interesu Dunaja je hrvaškim trgovcem odvzela dotedanjo posredniško vlogo na teh prometnicah; kriza jadrništva pa je povzročila propad ladjedelcev na obali.

Sredi stoletja je na temelju zakona z dne 18.3. 1850 so na področju Monarhije ustanovljene **trgovsko-obrtniške zbornice**, ki so zbirale predstavnike kapitalističnega podjetništva. Na področju S Hrvaške so organizirane zbornice nastale v Zagrebu, Osijeku, Reki, v Istri v Rovinju, v Dalmaciji pa v Zadru, Splitu, Dubrovniku. Na področju Vojne krajine pa nastajajo šele po vzpostavitvi dualizma: zbornice nastanejo v Senju in Sisku. Zbornice predstavljajo dejavnosti, ki vodijo k napredku prometa, financ, industrije in pomorstva. Iz poročil zbornice v ZG je mogoče razbrati, da je želela zajeti širši gospod. prostor severne Hrvaške, a je z intervencijo Khuena bila obtožena prekoračitve svojih pooblastil. Kljub iniciativi tajnika siške zbornice, Makaneca, k vzpostavitvi osrednjega, centraliziranega foruma gospodarskega življenja za Hrvaško, do tega ne pride.

Zaradi omejenega obsega industrializacije se trgovska dejavnost v glavnem ukvarja s poslovanjem agrarne ekonomije. Postopoma pa se tudi na podeželju širijo tržno-denarni odnosi, ki povečajo št. trgovcev. Iz kataloga »Prve gospodarske izložbe« l. 1864 v Zagrebu je bilo na podr. severne civilne Hrvaške okoli 1800 različnih trgovcev, v VK okoli 400, v Dalmaciji pa ok. 900 trgovcev.

Večjo vlogo kot malo-kapitalistično gospodarstvo je do 1. svet. vojne predstavljal delež obrtniškega podjetništva → kljub reformi fevdalnih odnosov se še dve desetletji obrtniška dejavnost dogaja v okvirih cehovske dejavnosti. »Obrtni zakon« iz l. 72 pomeni konec cehovske dej., a je še vedno prisotna. Dolgotrajna prisotnost cehovske organizacije pomeni nizko stopnjo proizvodne tehnike v obrtniških delavnicah → spremembe se dogajajo postopoma. Po statistiki sodeč v 19 st., kljub konkurenci industrijske robe, prevladujejo obutveni in oblačilni obrtniki (krojači, tkalci, klobučarji, krznarji, čevljarji...); velik je tudi delež obtnikov s področja lesarstva (mizarji, tesarji..), železnine (kovači, ključavničarji...) in prehrambe (mlinarji, peki, mesarji).

Pri tem prikazu obrtne dejavnosti do 20 st. je mogoče soditi, da med obrtniškim meščanstvom prevladujejo konzervativni ekonomsko-socialni nazor → majhen del obrtnikov se priključi tovarniškemu podjetnikom. Zaradi notranjega razslojevanja se je velik del obrtnikov znašel pred nevarnostjo proletarizacije, ki je vplivala na porast reakcionarnih malomeščanskih družbeno-političnih nazorov, še posebno pri malih obrtnikih.

*

Za zaključek nekaj etap v gospodarskem razvoju: po Bachovem režimu (začetek likvidacije fevdalnih odnosov) se v 60ih pojavi začetni zamah podjetništva in tovarn ter zbiranje kapitala v kreditnih ustanovah. Splošna kriza pride po l. 73, ki se kaže kot stagnacija domače gospodarske moči. Tako ostane nacionalno podjetništvo vse do konec stoletja brez večjih uspehov pri akumulaciji kapitala v bankah in hranilnicah ter glede na probleme pri razvoju žel. omrežja ostane zavrt napredek mest kot središča meščansko-kapitalistične družbe. Ugodnejše spremembe se dogodijo konec stoletja v dobi relativnega izboljšanja kapitalistične ekonomike → obnovi se kontinuiteta notranje razvojne poti, ki je bila prekinjena s krizo 70ih let in z dualizmom. Pozitivne spremembe se nadaljujejo do prve svetovne vojne, ko je dokončan proces konstruiranja meščanske družbe in kapitalističnega gospodarstva.

Ivo Goldstein: Hrvatska povijest (sintetični pregled)

Modernizacija in pospešena nacionalna integracija (str. 179)

V Monarhiji po 1849 nastopi 10-letno odb. Bachovega absolutizma (po notr. ministru Bachu z absolutističnimi in centralističnimi težnjami). Za to obdobje značilni dve poti: ukinitev hrvaških institucij (1850 ukinjen hrv. Sabor, samouprava župnij...) in obsežen reformni program pod Dunajem s ciljem ustvariti moderno družbo, ki bi temeljila na svobodnem gospodarstvu in kapitalističnih odnosih. Oklevajoč proces reform na področju Hrvaške se lahko razdeli na faze: 1-obd. neoabsolutističnih reform, ki traja do 60ih let, ko Dunaj zaustavi modernizacijo, saj je hrv. Sabor l. 61 odbil skupne posle z Dunajem. 2-V času banovanja Ivana Mažuranića (1873-1880) sledijo reforme na vseh področjih, ki jih dopuščajo Madžari. S tem do zač. 90ih nastaja podlaga za ekon. in kulturne spremembe. 3-Od 90ih do 1918 prihaja do razmeroma pospešenega gospodarske rasti in družbenih sprememb, a še vedno na nizkem nivoju.

V 50ih Dunaj prične uvajati moderno birokracijo, reorganizira sodstvo, Zagreb dobi prvi urbanistični plan, osnovana je državna uprava za gradnjo in oskrbo cest ter vodogradenj, začno se priprave za gradnjo železniške proge od Lj. do Zg. ter naprej do Siska, za nastanek enotnega tržišča se l. 51 ukinejo vse notranje carine, reorganizira in modernizira se finančna uprava... Vse te novosti in reforme so bile prilagojene za predele Monarhije, kjer se je industrializacija že začela, medtem ko je Hrvaška z izjemo Istre in Reke bila med najmanj razvitimi predeli.

Neuspešni poskusi reševanja nacion. vprašanja, hitrejši gospodarski razvoj (189)

1867: uvedba dualizma, Monarhija razdeljena na dva dela, ki ima skupno zunanjo politiko, vojsko, finance. Hrvaška in Slavonija pod Ogrsko, Dalmacija in Istra pripade Austriji; Reka pod direktno oblastjo Ogrske.

Prihod bana Ivana Mažuranića («prvi ban neplemić»), gre za nadaljevanje neoabsolut. reform pod madž. kontrolo, njegove reforme na podr. gospodarstva: postopno ukinjanje fevdalnih odnosov.

Relativno počasen ritem modernizacije in ekonomske rasti so upočasnile krize kot npr. svetovna kriza 1873. Medtem se je kljub vsemu dogajajo spremembe v ekonomski moči vladajočih slojev pa tudi povpr. rast narodnega dohodka po prebivalcu. Na dolgi rok je to prineslo upad smrtnosti in povečanje natalitete. Do 1873 je z železnico povezan Zagreb z drugimi deli Monarhije in z glavnim jadranskim pristaniščem – Reko. Raste tudi št.

prebivalcev v mestih: ZG ima l. 1843 manj kot 15000 preb, l. 1857 manj kot 17000, l. 1890 več kot 38000, l 1910 že 74000 prebivalcev.

Ogromna prepreka gospodarskemu in družbenemu razvoju hrvaških ozemelj je bila njihova **nezmožnost političnega zedinjenja**. Dalmacija, Istra sta bili pod avstr. oblastjo; zavlračevala se je priključitev Vojne krajine s civilno Hrvaško (prključena l. 1881, polopravno pa l. 1886; razlike med pokrajinama v ekon. in družbenem smislu pa ostanejo vse do l 1918).