

TEMA 4: GOSPODARSKI RAZVOJ V HRVAŠKIH DEŽELAH V 19. STOLETJU

Karaman, Igor. Industrializacija meščanske Hrvaške 1800 – 1941. Zagreb, 1991.

Manufaktorni in zgodnji tovarniški podvigi v poznofeudalni družbi (do 1848/49)

Za probleme ekonomskega in družbenega razvoja Hrvaške in obravnavanje le-teh se starejša hrvaška historiografija večinoma ni zanimala: od pionirskih del R. Lopašića, do kulturno-zgodovinskega pogleda J. Matasovića ali pravnega pristopa J. Bösendorferja. V središče pozornosti samostojnih raziskav je ekonomsko – zgodovinska tematika prišla šele v zadnjih desetletjih, po Osvoboditvi v večjem številu, kot obširnejše ali krajše priloge v časopisih in zbornikih posameznih hrvaških ustanov, kot tudi v zasebnih monografskih izdajah. K napredku preučevanja razvoja ekonomije in proizvodnih odnosov na hrvaškem področju je pripomogel tudi začetek izdajanja publikacije z naslovom »Material za gospodarsko zgodovino Hrvaške« (izdajala Jugoslovanska akademija znanosti in umetnosti v Zagrebu od 1951 dalje).

V teh delih so prikazani rezultati obsežnih raziskav arhivskega gradiva, ki do tedaj ni bilo poznano in ki nam v veliki meri bogati poznavanje razvoja agrarne ekonomije na ozemljih vlastele v poznofeudalni Slavoniji in Hrvaški, številnih večjih in manjših premikih, uporih in nemirih podeželanov-kmetov, kot tudi o spremembah v urbarijalnih odnosih do ukinitve fevdalizma 1848. Rezultati kažejo, da je bilo na Hrvaškem do sredine 18. st. več poskusov razvoja manufaktorne proizvodnje v različnih gospodarskih panogah. Končno je bil postavljen pod vprašaj tudi razvojni proces celotne družbe in obsežnejše trgovinske dejavnosti, nastanek trgovske buržoazije in njena vloga v družbenem in ekonomskem življenju območja. Obilna arhivska dokumentacija iz 18. in prve polovice 19. stoletja, ki jo najdemo ne samo v domačih arhivih, ampak predvsem v arhivih nekdanjih središč Habsburške monarhije (Dunaj, Budimpešta), pa obljublja še veliko do sedaj neznanih dejstev s področja ekonomsko – socialnih odnosov v poznofeudalni Hrvaški. Kljub temu nam novejši doprinosi k hrvaški historiografiji omogočajo, da lahko dokaj jasno označimo najpomembnejše pojave v procesu razvoja kapitalističnih elementov v ekonomiji hrvaško-slavonskega območja od konca 18. do sredine 19. stoletja.

Pri tem je potrebno takoj poudariti, da je bilo področje Hrvaške v obdobju, ki ga obravnavamo, razdeljeno na več različnih jurisdikcij, tako, da je tu prišlo do prepletanja in nasprotovanja interesov in pristojnosti zakonodajnih in upravnih organov stanovske oblasti plemstva v Banski Hrvaški z zahtevami centralnih dunajskih vojaških in komorsko-komercialnih institucij. Vendar je na začetku 19. stoletja velik in pomemben del Hrvaške padel pod francosko okupacijo (Ilirske province), ob koncu napoleonskih vojn pa je mnogo let ostal v okviru avstrijske tvorbe, t.i. Kraljevine Ilirije. O vsem tem pa je potrebno govoriti, da bi lažje razumeli nadaljnjo razlago.

Politična oblast organov plemiško - stanovske oblasti na Hrvaškem je bila tokom dveh stoletij težkih vojn z prodirajočim silam Turškega cesarstva (16. st. - 17. st.) zmanjšana na ozko področje t.i. »ostanka ostankov nekoč slavnega hrvaškega kraljestva« (Reliquiae reliquiarum olim inclicti Regni Croatiae), ki se je raztezalo od reke Drave do severnega Jadrana in od hrvaško – slavonske meje na reki Sotli do nemirne fronte na vzhodu proti krajem pod turško okupacijo. Do konca 17. stoletja se je na obmejnem področju s Turčijo razvila posebna uprava Vojne krajine, glede oblasti razdeljena med hrvaške stanovske organe in neposredno podrejena centralnim vojaškim oblastem monarhije. Med najmočnejšimi plemiškimi družinami tedanje Banske Hrvaške sta izstopali veliki družini Zrinski in Frankopan. Njihova ozemlja so obsegala celotno prekokolpsko Hrvaško (od reke Kolpe do

Hrvaškega primorja), poleg tega pa še številne posesti v notranjosti, mdr. bogato Međimurje. Neuspeh zarote hrvaških in madžarskih velikašev proti Dunaju leta 1670 in umik vodij zarote leto dni kasneje sta omogočila zaplembo vseh posesti Zrinskih in Frankopanov v korist centralne državne oblasti. Tako od konca 17. stoletja pa vse do ponovne priključitve leta 1776 velik in po svojem položaju izredno pomemben del Hrvaške ni bil pod oblastjo hrvaškega Sabora in bana, ampak je bil neposredno podrejen komorsko – komercialnim oblastem na Dunaju.

Po drugi strani si je Habsburška monarhija na vzhodu po Vojni za osvoboditev (1863-1699) proti Turkom zagotovila ne le Madžarsko nižino, ampak tudi Slavonijo, ki je formalno tvorila sestavni del Kraljevine Hrvaške, Slavonije in Dalmacije (slednja do konca Beneške republike ostaja v njenih rokah in šele v prvi polovici 19. stoletja pride v okvir Avstrije, hkrati pa je upravno – politično povsem ločena od severne Hrvaške). Medtem je bila celotna Slavonija pravzaprav tekom mnogih desetletij pod »začasno« upravo cesarske komore in cesarske vojske (do 1745), a so velike zemljiške komplekse postopno izločevali in dajali v dar pretežno tujim magnatom.

Na ta način je bila notranja politika Hrvaške v 18. stoletju v glavnem v rokah konzervativnega srednjega (in malega) plemstva. S propadom zarote Zrinski-Frankopan in še posebej z zaplembo njihovih širokih posesti je bila hrvaški politiki za dolgo časa odvzeta možnost, da znotraj Hrvaške najde dovolj močno oporo za neodvisno delovanje. V situaciji, v kateri je politični narod v bistvu predstavljal le plemiški stan in v kateri je imela pravzaprav edino ekonomsko vrednost zemljiška posest, je odvzem zrinsko-frankopanske lastnine v korist centralne državne oblasti pomenilo veliko slabitev domačih sil na območju. Drugi velikaši, predvsem rodbina Erdödy, ki so že prej predstavljale konkurente zarotniškim družinam, so po njihovem porazu še naprej podpirale zmagovalca. Tuje velikaške rodbine, ki so dobivale veleposesti na novo pridobljenih ozemljih v Slavoniji, pa so se od samega začetka interesno povezovale z Dunajem in Ogrsko. Zato je oblast doma ostajala v rokah srednjega plemstva, ki pa ni imelo zadostne ekonomske moči, da bi razvijalo svoja gospodarstva v skladu s potrebami ekonomskega napredka Hrvaške, glede na to pa tudi ne zadostne moči za vodenje neke samostojne politike. Tako je ostala le politika ohranitve lastnega položaja v borbi z velikaši na eni in vse večjim pritiskom splošno-ržavnih, centralnih teženj dunajskih krogov na drugi strani.

V tem oziru ni imela vidnejših posledic niti začasna potrditev posameznih reformno usmerjenih osebnosti v drugi polovici 18. stoletja, kot je bil to Nikola Škrlec Lomnički, glavni akter v kratko trajajočem delovanju prvega nestanovskega upravnega organa Hrvaškega kraljevskega sveta in njegove Trgovinsko – gospodarske komisije (1767, 1769 – 1779). Šele v prvi polovici 19. stoletja, ko se na podlagi živega trgovinsko – prometnega poslovanja v križiščih »žitne magistrale« od vojvodinsko-slavonskih nižin do luk severnega Jadrana začne razvijati mlada trgovska buržoazija, ponovno nastanejo ugodne možnosti za priznavanje samostojne politike na Hrvaškem, katere glavni interes bi bil razvoj domačih moči in v kateri bi nacionalno meščanstvo in inteligenca nastopila skupaj.

Konec 17. stoletja je bilo vse družbeno in ekonomsko življenje Hrvaške še v znaku negotovosti zaradi bližine turške meje. Šele po vojni 1683-99 je dobila trgovina večjo svobodo gibanja, več prostora in gotovosti. Od tedaj pa do sredine 19. stoletja opazamo kontinuirano rast in širitev prometa, predvsem tranzitnega poslovanja z žitaricami, lesom, tobakom in drugimi proizvodi z ogrsko-hrvaškega področja.

Ena od pomembnejših vej trgovskega prometa konec 17. stoletja na Hrvaškem je bil uvoz t.i. kolonialnega blaga. Uvoz je primarno prihajal iz Trsta preko Ljubljane. Manjši del uvoza predstavljajo potovanja prek Gorskega Kotarja; prek Kvarnerja (Reko, Bakar, Senj) je v večji meri prehajala le živina kot izvozna blago. Poleg povezave z Ljubljano, središčem Kranjske, je imel Zagreb trgovske odnose tudi s Štajersko – preko Varaždina na Ptuj in naprej

v avstrijske dežele. Poleg potujočih trgovcev, *pokučarcev* (Google: hodi od hiše do hiše, prodaja robo in gre potem vsak teden domov), ki so v glavnem kot sejemski trgovci prenašali svoje blago iz mesta v mesto in niso imeli stalne trgovine, najdemo tudi viden sloj trgovcev – kramarjev. Izrazit lik takega podjetnika je prikazal J. Matasović v osebi »kneza Lenarda«. Pravzaprav gre za trgovca iz zagrebškega Kaptola Lenarda Milpaherja, ki začne svojo dejavnost kot posrednik ljubljanskega trgovca, se nato osamosvoji in do konca 17. stoletja oskrbuje hrvaško plemstvo z vsakršnim blagom: južnimi, morskimi, primorskimi in prekomorskimi proizvodi, svečami, papirjem, tekstilom, itd. Matasović ugotavlja, da je bilo trgovanje na Hrvaškem konec 17. stoletja pogojeno s tedanjo gospodarsko strukturo ozemlja, saj mnogi proizvodi še niso bili vključeni v trgovinski promet, ampak so bili proizvod lastnega gospodinjstva (oziroma gospodarstva podložnega kmečkega prebivalstva).

Ko pa so začetek 18. stoletja Habsburžani razširili svojo oblast z osvojitvijo velikih kompleksov zemljišč od Turškega cesarstva na področju Madžarske, Vojvodine in Slavonije (del teh pa je bil sčasoma dodeljen velikašem in plemičem), je cesarska komora obdržala rodovitne dele Banata v svojih rokah in ustvarila veliko žitnico. Z iskanjem poti za prevoz in izvoz žita iz banatskih ravnin proti Jadranskemu morju, je cesar Karl VI. dal vzvod za izgradnjo prve moderne ceste, ki je vodila od plovnih rek Save in Kolpe (natančneje od Karlovca) do luk severnega Jadrana, Bakra in Reke. Zaradi tehničnih nezadostnosti ceste, ki se je po vladarju imenovala Karolinška cesta, je kasneje cesar Jožef II. dal zgraditi cesto do Senja, imenovano Jožefina. Na začetku 19. stoletja je bila namesto Karolinške ceste zgrajena nova, ki pa je popolnoma zadoščala potrebam tedaj sodobnega prometa med Karlovcem in Reko. Imenovala se je Lujzinska cesta.

Z zagotovljenim prevozom blaga, predvsem žitaric iz ravnin Vojvodine in Slavonije prek Donave (Tise), Save in Kolpe in naprej preko urejenih cest Gorskega Kotarja je trgovina v 18. stoletju dobila vse večji zamah. Konec 18. stoletja, v času napoleonskih vojn, pa so tudi naši kraji čutili posledice. V prvem desetletju 19. stoletja se je val napoleonskih osvajanj prelil preko Karlovca in hrvaških ozemelj, tako da je Sava z oblikovanjem francoskih Ilirskih provinc postala državna meja med dvema cesarstvoma, naselje Jasenovac na Savi pa tromeja med Avstrijo, Francijo in Turčijo. Tudi po odhodu Francozov leta 1813 to območje ni bilo vrnjeno Hrvaški. Vse do leta 1822 je bil v rokah Avstrije pod upravo t.i. Kraljevine Ilirije, šele s ponovno vključitvijo v hrvaške dežele pa je bil omogočen nadaljnji normalni razvoj trgovine.

Ključni v tej trgovini je Karlovac, kot mesto, v katerem se blago pretovarja z ladij na konje in vozove, v karlovškem krogu pa se je oblikoval vpliven sloj domačih trgovcev. Ti so predvsem v dobi ilirskega gibanja odigrali pomembno vlogo kot središče nacionalno orientirane buržoazije. Družbene okoliščine v Zagrebu, centru administrativnega in političnega življenja tedanje Hrvaške, so bile drugačne. Zagrebško meščanstvo so predstavljali obrtniki in trgovci, ki so bili usmerjeni pretežno v lokalno tržišče. Trgovina v Zagrebu je imela le nalogo, da oskrbuje prebivalce mesta (vključno s plemstvom, ki se vse bolj seli iz podeželskih gradov v mesto), od tod pa izhaja ozek pogled nosilcev tega prometa. Nasprotno njim so se karlovški trgovci v svojem delu morali gibati po široki magistrali od Vojvodine do severnega Jadrana. Tako so spoznali kulturni in nacionalni razvoj srbske buržoazije v Vojvodini, v sami Srbiji, narod v Bosni, prebivalstvo Vojne krajine in končno gospodarstvo v Reki in Hrvaškem primorju.

* * *

Objava sintetičnega dela R. Bićanića »Doba manufakture na Hrvaškem in v Slavoniji« (Zagreb, 1951) je v kasnejših letih pripomogla k boljšemu poznavanju naših manufaktur. Predvsem pomembno je arhivsko raziskovanje M. Despot. Bićanićev poskus prikaza

celotnega pregleda razvoja manufakturnih združb na hrvaško-slavonskem področju, je v glavnem oblikovan s pomočjo literature, tiskanimi statističnimi poročili in podobnim. Kljub nekaterim pomanjkljivostim tega dela, pa je le-to koristen pripomoček kot prehodna točka za nadaljnje, globlje in vsestransko raziskovanje tega neznanega arhivskega gradiva.

Rezultate raziskave je objavila M. Despot v številnih prilogah, posebej za obdobje do konca 18. stoletja pa v zbirki »Poskusi manufaktur v meščanski Hrvaški v 18. stoletju« (Zagreb, 1962). Zbirka gradiva se v ozemeljskem pogledu omejuje na meščansko Hrvaško, t.j. 6 hrvaško-slavonskih županij, v kronološkem smislu pa v glavnem na drugo polovico 18. stoletja. Osnovni izvorni material so dokumenti iz arhivskega fonda Hrvaškega kraljevskega sveta (1767 – 79), oziroma podatki, ki jih je Svet zbral od posameznih županij o manufakturnih obratih na njihovem področju. Tako so zabeleženi nekateri obrati za predelovanje kovin v Čabru, Samoborju, Ozlju in Brodu na Kolpi, proizvodnjo pepelike v Slavoniji, papirnici zagrebškega Kaptola v Novi Vesi in grofa Franje Petačića v Vidovcu pri Varaždinu in strojarna jezuitov iz Požege v Kutjevu. Več podatkov najdemo o delavcih tekstilne in steklarsko – keramične smeri, pri katerih je avtorica (na podlagi že prej objavljenih študij o posameznih obratih) imela na voljo širok izbor arhivskega gradiva. Prikazano je delo steklarne v Perlasdorfu (1725 – 37?), Sušici (1766 – 1812), Trakoščanu (1764 – 74), Varaždinskih toplicah (1781 – 86), Seoni pri Našicah (1770 – cca 1800), kot tudi manufakture lončene posode in peči barona Ignjata Magdalenića v Križevcih (1775 – 81?). Posebno vrednost imajo podatki, ki nam jih zbirka gradiva posreduje o tekstilnih tovarnah (sukna, platna, svile), med katerimi se omenjajo manufaktura sukna Franja Kuševića blizu Zagreba (ustanovljena okoli 1750), grofa Petra-Troila Sermage v Stenjevcu (ustanovljena 1768), in obrati za delno predelavo svile, ki so jih osnovali komorni organi v Slavoniji in na Hrvaškem od 1760 dalje.

Za prvo polovico 19. stoletja je M. Despot namenila posebno pozornost manufakturnim obratom v Varaždinu, kjer je poleg ostalih utrdila delovanje odvijalnice svile (1787 – 1830?), poskus tovarne volnenih in bombažnih tkanin varaždinskega trgovca Nikole Tomasija (1846 – 7), kot tudi delo manufakture **emajlov** (svinčevega oksida, potrebnega za proizvodnjo kamna), ki je od 1828 do sredine 19. stoletja zaposlovala več kot 30 delavcev.

Začetke manufakturnega gospodarstva v drugem pomembnem središču Osijeku v Slavoniji pa je opisal K. Firingier.

Klasično vejo predelovalnega gospodarstva, v kateri se vrši proces nadgradnje cehovske obrti ali vaške domače proizvodnje v manufakturo (in nato dalje v industrijsko proizvodnjo), je v Habsburški monarhiji predstavljala *proizvodnja tekstila*. Le-ta se je v čeških deželah razvila v manufakturno proizvodnjo v 18. stoletju in dosegla »zlatobodo« v času napoleonskih vojn zaradi kontinentalne blokade in vojne konjunktore. Konec dobe velikih vojn pa je pomenil ponoven prodor angleškega bombaža in volne na evropsko tržišče, kar je povzročilo prehodno krizo tekstilne proizvodnje na Češkem. S prevzemom moderne tehnike, kar pomeni prehodom na tovarniško industrijsko proizvodnjo tekstila, pa je podjetnikom na ožjem prostoru Češke, Moravske in Šlezije to dejavnost pripeljati do ponovnega razcveta. Proces industrijske revolucije je zajel najprej prvo fazo proizvodnje bombažnih in volnenih tkanin, t.i. predilstvo (od 1810 – 1830), medtem ko do enakega procesa pride pri tkanju šele po letu 1848. Med blokado se razvija prehodno tekstilna manufaktura tudi na Ogrskem in številna podjetja, ustanovljena v drugi polovici 18. stoletja, v tem času širijo svoje poslovanje. Tudi te obrate prizadene prodor angleških tkanin po koncu vojn, a ponovni razcvet prepreči konkurenca iz nasledstvenih območij. Šele po letu 1840 se začne večanje tekstilne proizvodnje na Ogrskem. Prehod iz cehovsko – obrtniške in manufakturne stopnje na tovarniško industrijo so zavirali nezadostna količina kapitala, nerazvit kreditni sistem in neobstoj carinske zaščite, ki so jo uživale s tovarniško proizvodnjo razvite češke dežele.

Po sredini 18. stoletja se na Hrvaškem vse bolj ustanavljajo tovarne tekstila, sprva sukna, vendar vsi poskusi propadajo zaradi nezmožnosti opreti se konkurenci iz nasledstvenih dežel zaradi slabih moči, nezadostne tehnične opreme in predvsem zaradi pomanjkanja zaščite državne ekonomske politike. Delovanje Franja Kuševića, ki je osnoval tovarno sukna ob potoku Medveščaku na Ksavru (blizu Zagreba), je pomemben poskus za organiziranje novih obratov. Kušević, podpolkovnik in vrhovni **nadzornik** Banske krajine, je opazil priložnost, da se to področje (edini del Vojne krajine nad katerim so tedanji organi Banske Hrvatske še imeli neke pristojnosti) uporabi kot tržišče sukna za opremo vojske. Tovarna je nastala približno leta 1750, prav v času, ko so si tedaj vodilni plemiški krogi skušali z nadzorom Banske krajine zagotoviti znaten vir dohodkov, upajoč, da bodo oficirske položaje lahko obdržali zase. Krajišniki reorganiziranih polkov so morali v določenem roku kupiti nove uniforme, kar je dajalo zadostno priložnost za dober začetek dela Kuševićeve tovarne. Kruševiću je pri ustanavljanju pomagal kraljevi blagajnik Ivan Bužan, ki se je zelo zavzel tudi v akciji ureditve Banske krajine. Usmeritev na krajiški teritorij, kot edino možno tržišče za domačo proizvodnjo sukna, je bila pogojena z dejstvom, da se je hrvaško – slavonski kmet oskrboval s potrebnimi tkaninami največkrat iz lastne proizvodnje ali pa od manjših obrtniških delavnic (prostega sukna abe in kožuhovine), medtem ko je plemstvo kupovalo boljše blago iz razvitih avstrijskih dežel. Kvaliteta proizvodnje novih domačih obratov je odgovarjala izdelavi vojaških uniform, vendar je hkrati potrebovala zaščito pred konkurenčnimi avstrijskimi proizvajalci. S tem ciljem je grof Petar-Troilo Sermage (nekaj časa sodelavec v Kuševićevi tovarni, nato lastnik druge tovarne, ustanovljene leta 1768 na njegovi posesti v Stenjevcu nedaleč od Zagreba) skušal pridobiti naklonjenost odgovornih oblasti in preko erarskega skladišča v Ljubljani spraviti svoje blago v Vojno krajino. Podatki, ki jih imamo o vložnem kapitalu, zaposleni delavni moči in proizvodnji Kuševićeve in Sermagejeve tovarne sukna, čeprav so fragmentarni, kažejo na resnost podviga. Nezadostna podpora, ki bi jima jo sicer lahko nudile javne institucije v Banski Hrvatski proti češki, moravski in slovenski konkurenci, je bil glavni vzrok neuspeha. Nekoliko desetletij kasneje se je večinoma iz istih razlogov neuspešno končal poskus varaždinskega trgovca Nikole Tomasija, ki je želel uspeti s tovarno volnenih in bombažnih tkanin V Varaždinu (1846 – 7).

Več uspehov je imela *proizvodnja svile* v Slavoniji in nekaterih krajih Vojne meje, a izvira še iz jožefinskih časov. Proizvodnja pa je kljub temu ostala pretežno na nivoju surovinske in delno polpredelovalne proizvodnje. Organi centralne oblasti Habsburške monarhije so namenili posebno pozornost širitvi vzgajanja sviloprejk od 60. let 18. stoletja dalje, tudi na našem področju, predvsem pa v Slavoniji in Vojni krajini. Pri tem je bil s posredovanjem komornih institucij posebno aktiven inšpektor proizvodnje svile za območje treh slavonskih županij K. Solengi. Kot je zatrdil že R. Bićanić, se je svilarstvo zahvaljujoč podpori komornih organov v Slavoniji dobro razvijalo. O tem pričajo tudi nekateri podatki, ki jih je odkrila M. Despot. Ustanovljenih je bilo nekaj odvijalnic svile (**filanda**) za predelavo kokonov v surovo svilo, nadaljnja izdelava prediva in svilene niti pa sta bili v glavnem opravljeni izven našega prostora. Edina velika tovarna svile (**filatorij**) je bila ustanovljena v Osijeku 1770, delovala pa je še celo prvo polovico 19. stoletja. Bolezen, ki je zajela kokone leta 1855, je skoraj povsem uničila kulturo, tako da je osječka tovarna prenehala z delovanjem v začetku 60. leta tega stoletja.

Območje Banske hrvaške je na tem področju zaostajalo za Slavonijo in Vojno krajino, vendar moramo kljub temu posvetiti nekaj pozornosti poskusom razvoja proizvodnje svile v zagrebški, varaždinski ali križevški županiji. O tem govorijo podatki iz zapisnikov sej Trgovsko – gospodarske komisije Hrvaškega kraljevskega sveta (1769 – 1779). Komisija je v času svojega delovanja redno enkrat ali dvakrat letno preučila delo na širjenju vzgajanja sviloprejk, poročila svilarkega inšpektorja za Hrvaško A. Romanija, njegov koncept priročnika za vzgojitelje, predloge o ustanovitvi tovarne v Zagrebu, itd. v Varaždinu je od

konca 18. stoletja dalje (1787) delovala odvijalnica svile, ki je bila ustanovljena kot državna komorna tovarna. Približno okoli leta 1830 je odvijalnica prešla v roke privatnega podjetja Hoffman iz Dunaja, ki je tedaj na podlagi zakupnega dogovora z Ogrsko dvorno komoro prevzela predelavo svile na našem področju.

Poleg tekstilne industrije sta imeli pomembno mesto v Monarhiji še dve gospodarski panogi, ki sta sredi 19. stoletja (opirajoč se na zadostno surovinsko bazo agrarne ekonomije) vsaka na svojem področju ustvarjali jedro zbiranja mladega nacionalnega češkega oz. madžarskega kapitala. To sta bili sladkorna industrija v čeških deželah in mlinarska industrija na Ogrskem.

Znano je, da se je na območju Reke od srede 18. stoletja do 1828 nahajala velika *rafinerija sladkorja*. Tovarna ni imela večjega pomena za gospodarstvo naših krajev. Ni presenetljivo, da je bil obrat plod tujega kapitala, nastanjen na zakotnem terenu Reke. Pomembno je predvsem dejstvo, da je rafinerija sladkor pridelovala iz trsa, ki je bil uvožen iz prekomorskih krajev, zaradi česar ni imela nobene povezave s surovinsko bazo svojega zaledja in nobenih možnosti za nadaljnji razvoj sladkorne industrije. Podjetje je tako padlo v krizo in končno zaključilo s poslovanjem ravno v času, ko se je v notranjosti začela krepiti domača manufakturna in kasneje tovarniška predelava sladkorja iz repe.

V zahodnem delu Monarhije se je razvila *predelava sladkorne repe*, predvsem na Češkem in Moravskem. Prvi obrat je na Češkem ustanovil knez Thurn-Taxis, medtem ko je na Moravskem prvi večji obrat ustanovil leta 1837 Francoz F. Robert na posesti nadvojvode Karla v Seelowitzu ob pravkar dokončani progi Severne železnice. Robert je leta 1848 ustanovil tudi »Združenje za sladkorno industrijo« na Češkem, ki je leta 1854 razširilo svoje delovanje na celotno cesarstvo in doseglo, da so leta 1863 zaprli zadnjo rafinerijo sladkorja iz trsa v Dunajskem Novem Mestu. Približno leta 1830 se je pridelava sladkorne repe začela širiti tudi na Ogrskem. Prva tovarna sladkorja je bila ustanovljena 1850, druga 1853, na osnovi surovine, ki so jo dobavljali zakupniki knezov Esterházy. Potem se je v industrijo sladkorja vključil še dunajski veletrgovec in podjetnik A. Schoeller in prevzel ključne pozicije v ogrski proizvodnji sladkorja.

Na Hrvaškem so se prvi obrati za predelavo sladkorne repe pojavili na ozemljih vlastele, na posesti grofa Janka Draškovića (Rečica pri Karlovcu) in grofa Erödyja (Želin). Industrijska predelava se je začela v Slavoniji leta 1836 na posesti Ivana K. Adamovića v Čepinu, deset let kasneje (1846) pa je bila ustanovljena še tovarna sladkorja v Virovitici. Obe sta delovali na pogon parnih strojev (24 KM) in sta predelovali 20 – 25 000 centov repe vsaka. Leta 1856 je začela delovati tretja tovarna sladkorja v Čakovcu, ki je do začetka 60. let dosegla kapaciteto cca 100 000 centov repe. Vsa podjetja pa so hkrati tudi hitro propadala, tako da leta 1870 P. Matković pri prikazovanju prehrambene industrije Hrvaške tovarn sladkorja sploh ne omenja.

Podobno vlogo, kot jo je imela produkcija sladkorja v čeških deželah, je imela na Ogrskem *mlinarska industrija*. Prodor o grske moke na tržišče zahodne Evrope je pripomogla uporaba t.i. postopka visokega mletja, pri katerem so lahko pridobili 7 različnih stopenj finosti moke. Središče ogrske mlinarske industrije se je razvilo v Pešti in Budimu, kjer so bili največji obrati te panoge. Boj med ogrskimi (budimpeštanskimi) veletrgovci z žitom in njihovimi konkurenti na avstrijski strani se je končal konec 1860. z zmago prvih. V tem boju je zavzemalo pomembno mesto zbiranje zbranega kapitala budimpeštanskih veletrgovcev v obliki delniških družb.

Na Hrvaškem se šele v prvi polovici 19. stoletja opazno pojavijo veliki mlini na Reki, posebno mlin v Žaklju z letno kapaciteto 200 000 centov žita. Prvi mlin na paro je bil zgrajen na vukovarski veleposesti grofa Eltza s strojem, ki je imel 6 KM in ki ga je zgradil osiješki mehanik Lieber. Leta 1853 pa je na Reki obratoval že večji mlin na paro s kapaciteto 120 000 centov žita letno, in manjši s 30 000 centov letno. Poleg omenjenih so bili mlini na paro tudi v

Varaždinu (1860), Zagrebu (1862), Nuštru, Osijeku in Virovitici (vsi 1864). Poleg mlinov na parni pogon je bilo tudi nekaj večjih mlinov na vodni pogon. Tak je bil tudi že omenjeni mlin v Žaklju (Reka), nato mlin v Karlovcu, precej večja pa sta bila vodna mlina v Podbanju in Zidancu (oba na področju Reke). Mlini so večinoma predelovali banatsko pšenico, ob vodnih mlinih pa se pogosto omenjajo tudi obrati za testenine oziroma biskvite.

Omeniti moramo tudi *steklarsko produkcijo*, ki ima svoje začetke na severnem Hrvaškem v obliki manufakturnih delavnic. Nastajale so večinoma na posestih vlastele in v bližini gozdnih kompleksov, zaradi zagotovitve zadostne količine pepelike. P. Matković še za leto 1873 omenja steklarno v Osredku, ki je zaposlovala 92 delavcev in letno proizvedla 12 500 centov stekla. Produkcija stekla na Hrvaškem in v Slavoniji je bila v veliki večini namenjena izvozu, vendar je njihov nadaljnji razvoj ovirala konkurenca močne steklarske industrije v čeških deželah.

Do sedaj smo v severni Hrvaški zabeležili manufakturno – industrijske obrate večjega in manjšega obsega v več panogah gospodarstva. V tekstilni industriji je vse domače poskuse razvoja onemogočila konkurenca iz razvitejših delov monarhije že v manufakturni fazi obrata. V drugih dveh panogah predelovalne industrije, ki sta se v Habsburški monarhiji razvijali predvsem v 19. stoletju in ki sta glede na surovinsko bazo najbolj povezani z agrarno ekonomijo, t.j. v sladkorni in mlinarski industriji, pa se tudi na Hrvaškem pojavi nekaj vidnih tovarniških obratov . a začetni napredek teh obratov zamre v drugi polovici 19. stoletja zaradi hitrega širjenja enakih industrij na Češkem in Ogrskem, ki pa, vsaka na svojem področju, uživajo zaščito državne ekonomske politike.

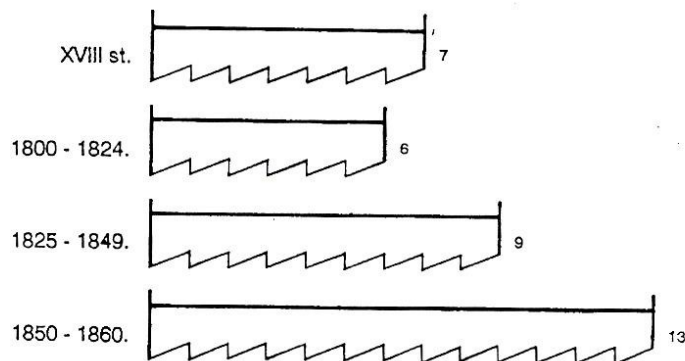
Na ta način do sedaj omenjene gospodarske panoge niso nudile večjih možnosti za uspešno vlaganje že tako omejenega kapitala na Hrvaškem in v Slavoniji. Prav zato ima toliko večji pomen specifična veja predelovalnega gospodarstva: *izkoriščanje in delna predelava ogromnega lesnega bogastva* iz prostranih hrvaško-slavonskih gozdov, ki se je lahko potrdila brez bojzani pred konkurenco drugih delov monarhije. Če vzamemo v obzir njeno vlogo v daljšem časovnem obdobju, lahko potrdimo, da je prav razvoj te panoge odločilno pripomogel k strukturnim spremembam v procesu razvoja kapitalističnih proizvodnih odnosov v ekonomiji severne Hrvaške.

Prvo področje, ki je že v 18. stoletju začelo z izkoriščanjem lesnega bogastva, je bil Gorski Kotar, zahvaljujoč svojemu položaju v neposrednem zaledju Hrvaškega primorja, in dejstvu, da so prav prek njega potekale glavne trgovske poti proti severnem Jadranu. Dvig števila in kapaciteta žag v Gorskem Kotarju se je po podatkih R. Bićanića do leta 1860 gibal kot sledi: v 18. stoletju je zabeležena ustanovitev 7 žag s povprečno kapaciteto 6200 m³; med 1800 – 1824 nastane 6 novih žag s povprečno kapaciteto 5400 m³, med 1825 – 1849 ustanovijo še 9 novih žag s povprečno kapaciteto 16 200 m³; med 1850 – 1860 nastane nadaljnjih 13 novih žag s povprečno kapaciteto 21 200 m³. iz tega, sicer nepopolnega pregleda, lahko sklepamo, da je po letu 1825 prišlo do pomembnih sprememb predvsem z vidika povprečne kapacitete novih obratov. Dejstvo, da so od navedenih le 3 žage delovale na parni pogon, kot tudi drugi podatki, kaže na to, da je bila to razvita lesna pridelava v obliki manufakturne organizacije proizvodnje. Šele okoli leta 1850 se začne postopen prodor parnih strojev v to panogo, in tudi v Gorskem Kotarju ustanovijo žage na parni pogon v Prezidu (1849), Crnem Lugu (1850) in Ravni Gori (1860).

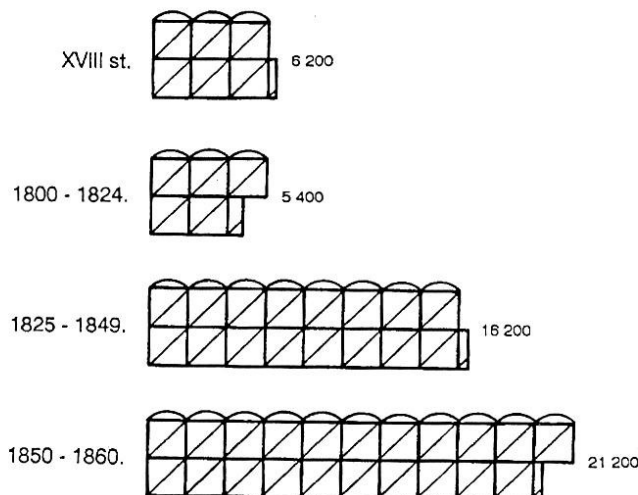
Razvoj prometnih vezi in vse večja možnost izvoza lesnega materiala preko primorskih luk sta bila glavna pogoja za neprestano širjenje izkoriščanih območij proti vzhodnim slavonskim gozdovom. Medtem ko ta območja do leta 1824 segajo do Karlovca, leta 1830 že do Siska, 1842 pa do Moslavine, se že leta 1851 začne predelava lesa v krajih blizu Broda in Djakova, 1860 blizu Petrovaradina. Istočasno se v Slavoniji pojavljajo že prvi veliki obrati s parnim pogonom, 1858 pa dunajski trgovec Pfeiffer v Krivaji ustanovi obrat z dvema žagama, 30 KM in kapaciteto 8000 m³ letno. 1862 z delom začne tudi žaga na parni

pogon grofa Khuena na njegovi posesti v Nuštru s petimi parnimi stroji, 80 KM in kapaciteto 25 000 m³.

Število novih žag



Povprečna kapaciteta (m³)



Ustanavljanje komercialnih žag v Gorskem Kotarju od druge polovice 18. st. do 1860

Da bi ocenili vlogo *lesne industrije* v razvoju kapitalističnega gospodarstva na hrvaško-slavonskem področju, je najpomembnejše ugotoviti osnovne poteze procesa industrializacije, t.j. prehoda od manufkturnih obratov na vodni pogon, manjšega obsega in z omejenim kapitalom do velikih industrijskih tovarn, ki so kupovale široke gozdne površine, gradile številne žage na parni pogon in lastne gozdne železnice na temelju močnega individualnega ali družbenega kapitala. V obdobju, ki ga obravnavamo, je bila lesno predelovalna industrija večinoma še v rokah domačih podjetnikov, predvsem trgovcev z lesom. Obdobje med okoli 1820 in 1862 pomeni »zlato dobo« za Senj, ki je bil tedaj glavna luka za izvoz lesa v Hrvaškem primorju. Izgradnja železniške povezave Zidani Most – Sisak leta 1862 pa je zadala odločilni udarec napredku Senja, končanje proge Zagreb – Reka leta 1873 pa je prineslo nove spremembe v prometnih tokovih pri nas. Istočasno pa na možnost izkoriščanja lesa pri nas vpliva usoda neomejeno bogatih gozdnih predelov Vojne Krajine, ki je prešla v obdobje demilitarizacije in združevanja z meščansko Hrvaško. Moč domačega kapitala pa ni bila dorasla situaciji.

Poleg lesne industrije je potrebno omeniti še eno panogo, ki je na razvojni proces organizacije kapitalistične ekonomije na severnem Hrvaškem delovala dolgoročno: to je *ladjedelnštvo v Hrvaškem primorju*. Glede na to, da vse do konca 19. stoletja lahko govorimo le o gradnji lesenih jadrnic večjega ali manjšega obsega, je ta panoga močno povezana z izkoriščanjem lesnega bogastva. Ponovno se bomo naslonili na podatke R. Bićanića o ladjedelniški dejavnosti v glavnih centrih Hrvaškega primorja, t.j. na Reki, v Bakru in Kraljevici od približno 1830 do krize izdelave jadrnic v drugi polovici 19. stoletja. Takoj je potrebno poudariti, da se od 40. let tega stoletja dejavnost hitro širi tako v številu ladij, kot tudi v njihovi tonaži. Pregled razvoja gradnje jadrnic prek več desetletij nam omogočajo podatki omenjenih centrov o zgrajenih ladjah in njihovi skupni tonaži vsakih deset let od leta 1836 do 1866. Tako so leta 1836 zgradili vse skupaj 3 ladje s 568 tonami, 1846 so zgradili 22 ladij s 6480 tonami, 1856 so zgradili 38 ladij s 14429 tonami, 1866 pa 16 ladij s 9862 tonami. Ta pregled nam kaže neprekinjeno rast proizvodnje do 60. let, hkrati pa nam kaže pojav, ki je značilen z vidika organizacije ladjedelniške dejavnosti, namreč, da se istočasno s širjenjem obsega skupne proizvodnje kaže tendenca gradnje vse večjih plovnih jadrnic. Medtem ko so 1851 ustvarili novih 9466 ton z izplutjem 35 ladij v morje, so desetletje in pol kasneje (1866) ustvarili 9862 toni z vsega 16 novimi jadrnicami. V povprečju je v obdobju 15 let 1834 – 1848 na vsako jadrnico prišlo okoli 270 ton, v naslednjih 15 letih 1849 – 1863 okoli 345 ton in 1864 – 1868 celo okoli 500 ton. Ta proces je nujno zahteval večje, bolj opremljene pogone in močnejšo akumulacijo kapitala.

* * *

Na podlagi naštetih pojavov v okviru manufakturno – industrijskih obratov na območju severne Hrvaške lahko ugotovimo pomembne oznake razvoja kapitalističnega gospodarstva do sredine 19. stoletja. Prizadevanja pri oblikovanju manufaktur na ozemljih vlastele se pojavljajo že v 18. stoletju predvsem v povezavi s proizvodnjo tekstila, steklovine in kamnin, ter nato predelavi sladkorne repe in žitaric. Poskusi povezovanja agrarne ekonomije na poznofeudalnih posestvih z manufakturno – industrijskimi obrati pa so bili večinoma kratkotrajni in tako niso imeli večjega vpliva na nadaljnji razvoj kapitalističnega gospodarstva v severni Hrvaški. Osnovni vzrok neuspeha je bila nezmožnost zagotoviti delavno zaščito državne ekonomske politike proti proizvodnji razvitih delov monarhije. V mestnih naseljih pa je zaradi nerazvitosti notranjega tržišča prevladovala v celotnem obdobju obrtniška proizvodnja v okvirih cehovskih združenj.

Tako je bil osnovni nosilec, ki je prinašal element novih, kapitalističnih odnosov, modernejše oblike organizacije proizvodnje in proizvodne tehnike sloj trgovske buržoazije. Ta se je razvila na osnovi živahnega tranzitnega prometa z žitaricami od konca 18. stoletja, po letu 1820 pa vse večji pomen dobiva trgovina z lesom in lesnim materialom iz gozdnatih področij, ki so se od neposrednega zaledja priobalnega pasu na severnem Jadranu širila proti vzhodu. Hkrati v Hrvaškem primorju traja konjunktura gradnje jadrnic in ladjarstva (pomorski promet). V teh okoliščinah, t.j. izkoriščanju gozdov in ladjedelništvom, se je začel vključevati zbrani trgovski kapital v manufakturno proizvodnjo, v lesni industriji pa se je pravzaprav kazal tudi v prvih pojavih industrijske proizvodnje. Ta trgovski kapital (v danih okoliščinah ekonomsko – političnega položaja Hrvaške) pa je bil preslab, da bi obdržal svoj položaj v obdobju industrializacije gospodarstva severne Hrvaške v drugi polovici 19. stoletja.

Problemi ekonomske integracije hrvaških dežel v Habsburški/ Avstro-Ogrski monarhiji (1850 – 1918)

V socialno-ekonomski zgodovini Hrvaške se sredi 19. stoletja začne novo obdobje, ki bi se skupaj lahko označilo kot doba utemeljitve meščanske družbe in izgradnje kapitalističnega gospodarstva. Revolucionarni dogodki leta 1848 so povzročili dolgoročne spremembe na celotnem področju Habsburške monarhije in omogočili umik pomembnih elementov dotedanjih fevdalnih odnosov, hkrati pa odprla pot novemu družbeno – ekonomskemu sistemu. Dogodki pa so odmevali tudi na Hrvaškem, čeprav je bil razvoj na Hrvaškem počasnejši kot v drugih delih monarhije.

Novi pojavi, ki so bili obče značilni za začetno dobo oblikovanja industrijskega gospodarstva, so bili na Hrvaškem v drugi polovici 19. stoletja v manjšem delu rezultat spontanega delovanja domačih sil. Nasprotno so bile ravno domače sile bolj pod vplivom napredujočih kapitalističnih odnosov v razvitejših delih države. Šele na prehodu v 20. stoletje in v letih do 1. svetovne vojne so notranji dejavniki znatneje vplivali na socialno – ekonomske priložnosti na Hrvaškem. To je bila nujna posledica nerazvitosti teh krajev in njihove podrejenosti vladajočim krogom na Dunaju ali Budimpešti.

Med glavnimi problemi, v katerih sta se znašli hrvaška družba in ekonomija v procesu prevlade ostankov fevdalizma in obče nerazvitosti, posebno mesto pripada stoletni razbitosti in razdeljenosti ozemlja Hrvaške. Zato problem združitve predstavlja kompleksen fenomen, ki je močno prisoten tako v družbenem in gospodarskem, kot tudi v političnem in kulturnem razvoju Hrvatov. V tem pregledu bomo seveda govorili le o procesu ekonomske integracije hrvaškega prostora, kljub temu pa je potrebno najprej opisati osnovne točke upravno – političnega položaja hrvaških pokrajin v Habsburški (oz. Avstro – Ogrski) monarhiji, ker je tradicionalna razdeljenost in njena podrejenost različnim zunanjim silam v celotnem obravnavanem obdobju vplivala na gospodarski razvoj teh krajev.

Hrvaški prostor je bil vse do razpada monarhije s celim nizom upravno – političnih (državnih) meja različnih oblik razbit na številne teritorialne enote. Z vidika ekonomske zgodovine bi lahko zastavili vprašanje ali ni kljub vsemu edinstveni okvir monarhije mogel nuditi hrvaškim deželam osnove za prevlado nad politično razdvojenostjo, vsaj v smislu gospodarskega življenja? Konkretna analiza v tem članku nam bo pokazala, zakaj je edini možni odgovor na to vprašanje negativen. Ne smemo namreč predvidevati dejstev, da so bili posamezni večji ali manjši deli Hrvaške podvrženi različnim in medsebojno nasprotujočim si ekonomskim interesom odločilnih družbeno – političnih dejavnikov monarhije: pokrajini Dalmacija in Istra sta bili obe pod direktno upravo avstrijske vlade; mesto Reka je bila pod izključnim vplivom ogrskih oblast, celotna severna Hrvaška pa pod njihovim večinskim vplivom; medtem ko je bilo območje Vojne Krajine ves čas podvrženo nasprotjem med Dunajem in Budimpešto (enako kot tudi sosedno področje Bosne in Hercegovine od okupacije 1878).

Vse to je preoblikovalo notranje upravno – politične meje v *močne ekonomsko – politične ovire*, s tem pa onemogočalo predvsem ustvarjanje integracijskih teženj in oblikovanje redovnih vezi med hrvaškim kontinentalnim zaledjem in jadransko obalo. Skromne gospodarske moči domačega meščansko – kapitalističnega podjetništva so ob teh možnostih ostajale v glavnem zaprte v ozkih regionalnih okvirih, kar pa je v mnogočem upočasnilo proces izgradnje moderne industrijske ekonomije na Hrvaškem.

V tem pregledu bomo prikazali tista vprašanja integracijskega procesa, ki so neposredno vezana na oblikovanje celovitega kapitalističnega gospodarstva v hrvaških deželah, in ki so možen faktor za prevlado njihove razcepljenosti. Zato bomo najprej prikazali splošen teritorialen položaj Hrvaške od sredine 19. stoletja do 1918 in nato glavne značilnosti gospodarskega življenja na tem področju. Pozornost bomo posvetili tudi naporom okoli

zbiranja domačega kapitala v denarnih ustanovah Hrvaške, kot tudi poskusom okoli povezovanja hrvaških regij s sodobnimi prometnimi tehnikami (t.s. železnice). V teh okvirih ekonomskega delovanja so v začetku 20. stoletja dosegli delne uspehe v integracijskih gibanjih, ki so prekašali tisto, kar je bilo doseženo v okviru industrijskega gospodarstva. Ti pojavi pa so v letih pred 1. svetovno vojno našli svoj odmev tudi v družbeno – političnem življenju Hrvaške.

Teritorialni položaj hrvaških dežel v Habsburški monarhiji

Čeprav so se v glavnem vsi deli Hrvaške že do začetka 19. stoletja (t.j. po Dunajskem kongresu) znašli zbrani znotraj meja Habsburške države, je bila Hrvaška v resnici še za časa revolucije 1848 v upravno – političnem pogledu močno razcepljena. Kot posledica predhodnega večstoletnega zgodovinskega razvoja (ko so bili posamezni deli Hrvaške v zelo dinamičnem procesu izmenjave ozemlja podvrženi oblasti Habsburžanov, Beneške republike in Turškega cesarstva) je notranja podvojenost Hrvaške ostala ena od glavnih značilnosti socialno – ekonomskega in kulturno – političnega življenja njenega prebivalstva vse do razpada Avstro – Ogrske monarhije.

Današnje področje Hrvaške je večinoma prišlo pod oblast ogrske polovice monarhije, medtem ko sta Istra in Dalmacija ostale pod direktnim vplivom dunajske vlade. Dolgotrajna beneška vladavina v primorskem delu Istre in Dalmacije je pustila globoke sledi v posebni gospodarski in družbeni strukturi tamkajšnjih prebivalcev. Hrvaško državno – pravno tradicijo in kontinuiteto je obdržala severna Hrvaška, kjer je domače plemstvo, nato pa tudi meščanstvo, uspelo obdržati gotovo samostojnost političnega odločanja, pa čeprav v omejenem obsegu. A tudi kraji severne Hrvaške (ki so v osnovi predstavljali del Translajtanijske) niso vse do začetka prejšnjega stoletja predstavljali posebnega prostora tako v političnem kot tudi gospodarskem pogledu.

Severna Hrvaška je imela 3 osnovne naloge na poti do resnične integracije:

- Odstraniti podvojenost vodilnih domačih sil *ožje severozahodne (civilne) Hrvaške in (civilne) Slavonije*, ki je bila pogojena prav z različnim procesom nastanka in oblikovanja poznofeudalne družbe na tem področju po letu 1700 (ki pa ostaja vpliven element v družbi vse do začetka 20. stoletja);
- Združiti *civilno in vojno področje severne Hrvaške* (t.j. hrvaško – slavonski prostor) v enotno gospodarsko in družbeno celoto, kar pa je bilo mogoče šele po ukinitvi Vojne krajine in njene ponovne vključitve leta 1881;
- Zaščititi na čim širšem prostoru severne Hrvaške *mesto Reko* kot izhod na Jadransko morje in naprej v Sredozemlje, glede na to da je bila ta luka kot »corpus separatum« pod direktno politično in ekonomsko prevlado ogrske vlade.

Reševanje težkih vprašanj pa je bilo kljub vsemu vse do razpada monarhije leta 1918 skorajda nemogoče, s tem pa je bilo oteženo tudi uspešnejše delovanje gospodarskih faktorjev severne Hrvaške pri intenziviranju gospodarskih vezi z *Dalmacijo, Istro in drugimi področji*. Zato se bomo pri teh problemih zadržali nekoliko dlje in jih skušali natančneje obrazložiti z ekonomsko – zgodovinskega vidika.

Osnovno jedro severne Hrvaške predstavlja območje med reko Dravo in jadransko oblo, ki se je v 16. in 17. stoletju uspelo upreti turški nadvladi. Gre za ozek koridor med slovenskimi pokrajinami Kranjsko in Štajersko, ki se je proti vzhodu raztezal do Vojne meje. V državno – pravnem pogledu se tej Banski Hrvaški v začetku 17. stoletja pridruži še Slavonija s Sremom. Nastanek in razvoj poznofeudalnih veleposesti na slavonskem področju pa se odvija brez kakršnega koli vpliva domačega plemstva Banske Hrvaške, ampak pod direktnim vplivom dunajskega dvora in vladajočih krogov Ogrske. Posledica je bila globoka in občutljiva podvojenost aktivnih sil v družbenem in gospodarskem življenju teh dveh delov

severne Hrvaške. Poleg tega pa se v slavonskih mestih razvije še vplivno nemško in madžarsko meščanstvo.

Zato je do konca 19. stoletja mogoče čutiti stalna nasprotja in nepovezanost med domačimi silami ožje Hrvaške in Slavonije. K temu je nesporno pripomoglo tudi dejstvo, da sta ti dve regiji več kot stoletje in pol po osvoboditvi izpod turških oblasti ostali fizično ločeni z delom vojno-krajiškega ozemlja (ki je že po letu 1699 ostal ločen od turške meje in tako izgubil prvotno obrambno nalogo).

V predindustrijskem obdobju skušajo v nekaterih krajih civilne severne Hrvaške ustanoviti manufakture. To so skušali vlastele na svojih posestih ali pa trgovci in drugi podjetniki v mestih in na deželi. To so bile delavnice različnih vrst tekstila, več manufaktur stekla in drugih izdelkov. Tudi državne oblasti so v duhu merkantilistične ekonomske politike skušale vplivati na razvoj predelovalnega gospodarstva, predvsem na komornih posestih in v Vojni krajini. Posebna pozornost je bila od konca 18. stoletja namenjena širjenju svilarstva. V Hrvaškem primorju in končno tudi na Reki se začnejo pojavljati manufakturni obrati povezani z gradnjo jadrnic: ladjedelnice, delavnice platna in vrvi. V prvi polovici 19. stoletja plemiški lastniki zemlje in njihovi trgovski partnerji še naprej skušajo dopolniti obsežno izvozno trgovino z žitom in predelavo žitaric v večjih mlinih na vodni pogon. Prav tako vse bolj izkoriščajo lesni material iz gozdov vlastele in ga obdelujejo v žagah (na tekočih vodah).

Vsi poskusi ustanavljanja manufaktur na ožjem Hrvaškem in Slavoniji so pomembni kot izraz naprednih poskušanj domačih krogov, da oblikujejo osnovo za nadaljnji napredek ekonomije, čeprav je bila njihova neposredna vloga v gospodarskem življenju dežele omejena. Glavni vzrok za to je v nenavadno ozkem notranjem tržišču, kar je onemogočalo širjenje obrtniške dejavnosti v mestih in naseljih severne Hrvaške. Vse do ukinitve fevdalnih odnosov v revoluciji 1848 je pri podeželskem in podložnem prebivalstvu prevladovalo naravno gospodarstvo. K temu je pripomoglo tudi dolgotrajno ohranjanje institucije t.i. hišnih zadrug pod vplivom fevdalnih zemljiških lastnikov. Enako je bilo v interesu vojnih oblasti v Vojni krajini, da so obdržali in ohranjali vse patriarhalne kmečke ustanove. Delitev hišnih zadrug pa se pojavi kot odraz vključitve podeželja v trgovske odnose predvsem sredi 19. stoletja, vendar je bil to postopen in dolgotrajen proces, ki se ni zaključil niti do začetka 20. stoletja. Prebivalci mest na severnem Hrvaškem predstavljajo manjšino skupnih pučanov, ozki krog plemstva in bogatega meščanstva pa je z uvozom iz tujine zadostoval potrebam po manufakturnih izdelkih.

Pomanjkanje tradicije in izkušenj v predelovalnih dejavnostih je upočasnjeval potrditev tovarniškega podjetništva v severni Hrvaški po letu 1848. V prvem obdobju oblikovanja industrijskega gospodarstva (do krize 1873) se pojavljajo številni mlini in žage na parni pogon, širi pa se tudi proizvodnja drugih proizvodov. Domače hrvaško – slavonske tovarne pa so zrasle iz borne osnove predhodnega razvoja, brez nujne podpore državne ekonomske politike pa se niso mogle obdržati proti konkurenci iz razvitejših krajev monarhije.

V zadnjih desetletjih 19. stoletja je nadaljnje širjenje industrijskega in veleindustrijskega gospodarstva rezultat delovanja zunanjih sil. Lastniki tujega kapitala so se v glavnem zanimali za izkoriščanje bogatega lesnega materiala iz širokih hrastovih gozdov, predvsem v Slavoniji. To je pripeljalo do zgraditve številnih večjih in manjših gozdnih podjetij in parnih žag, delno za proizvodnjo hrastovih dog (za sode), ki so jih izvažali v Francijo in Nemčijo.

Enostranska usmeritev na lesno – predelovalno industrijo, ki je zrasla na skupnih interesih slavonskih gozdnih veleposestnikov in tujih podjetnikov, je izoblikovala strukturo industrijske ekonomije severne Hrvaške, vendar hkrati predvsem upočasnila razvoj tovarn in tovarniškega delavstva v mestnih naseljih.

Slavonski veleposestniki (ki so nastali še v poznofeudalni dobi v 18. stoletju) so pripadali v glavnem maloštevilni skupini magnatskih družin, ki so bile močnejše povezane v družbenem življenju z vodilnimi madžarskimi krogi kot pa z mladim nacionalnim meščanstvom ožje Hrvaške. Bili so nazadnjaški v socialnem, ekonomskem in nacionalno – političnem pogledu, hkrati pa so kot vplivni možje podpirali tiste poskuse prevladujočih dejavnikov na Ogrskem, ki so bili usmerjeni v omejevanje gospodarske moči domače buržoazije, ki je bila zbrana v Zagrebu in nekaterih drugih severozahodnih hrvaških mestih.

V sestavi narodnega meščanstva je posebno značilen (poleg meščanske inteligence) sloj trgovskih podjetnikov, ki so se še v predindustrijski dobi dvignili na podlagi posredniške (tranzitne) trgovske menjave med Podonavjem in Jadranom. Skupaj postajajo nosilci ustanavljanja denarnih ustanov (hranilnic in bank), nadaljujejo z gradnjo železnic, regulacijo rek, razvojem gradnje jadrnic in nato gradnje parnikov, itd. Glavne poti tranzitne trgovine preko severne Hrvaške pa ležijo ob plovnih rekah, zato se vplivnejše skupine trgovskih podjetnikov zbirajo predvsem na območju Vojne krajine ob Savi, kot tudi v mestih ob cestnih magistralah, ki peljejo do luk severnega Jadrana. Trud teh krogov, da bi svoje delovanje razširili in povezali z meščansko – podjetniškimi močmi na celotni jadranski vzhodni obali, predvsem z Dalmacijo, pa ni bil uspešen zaradi že prej omenjenih političnih meja znotraj habsburške države.

V drugi polovici 19. stoletja je postopna izgradnja železnic spremenila tudi smeri tranzitnega prometa na severno-hrvaškem področju. Nadaljnji napredek meščanske družbe in kapitalizma je bil zdaj odvisen od industrializacije dežele. Ker je bila pod temi zgodovinskimi pogoji domača buržoazija ožje Hrvaške nosilec boja za nacionalno – politično emancipacijo in integracijo hrvaških dežel, se je le-ta nujno morala spopasti z velikomadžarskimi težnjami vladajočih slojev Ogrske. Glavni predstavnik teh teženj je bil ban Károly (Dragutin) Khuen – Héderváry v 80. in 90. letih prejšnjega stoletja, predvsem glede tradicionalne dvojnosti med ožjo Hrvaško in Slavonijo. Ban Khuen je s podporo slavonskega regionalnega separatizma oviral integracijske težnje severne Hrvaške.

Pri tem je potrebno poudariti, da naravnih tokov ekonomskega življenja niso mogli zaustaviti. Tako je npr. zaradi zanimanja slavonske veleindustrije lesa in tamkajšnjih veleposestnikov Khuenova uprava morala podpreti izgradnjo železniških prog regionalnega in lokalnega pomena, kar je pripeljalo do ekonomskega povezovanja širšega hrvaško – slavonskega prostora. Zato na prehodu v 20. stoletje lahko opazimo pospešen proces zbiranja domačega kapitala v bankah in hranilnicah, rast industrijske pridelave v številnih panogah (predvsem v prehrambeni in tekstilni proizvodnji), še posebej pa širjenje tovarniškega podjetništva v mestih severne Hrvaške.

Poseben in občutljiv problem pri težnjah glede združitve severno-hrvaškega prostora je predstavljala neposredna pristojnost centralnih dunajskih oblasti nad Vojno krajino. V stoletjih turških vojn se je že začel proces izločanja posameznih zemljišč izpod oblasti hrvaškega bana in Sabora, s tem pa se je postopno začela oblikovati posebna teritorialna celota. V 18. in 19. stoletju je Hrvaško – slavonska Vojna krajina zavzemala celotno območje ob Savi, kot tudi druge kraje v Sremu in na zahodu. Območje, na katerem je nastala specifična socialno – ekonomska struktura krajišniškega prebivalstva, je bilo prav tako zelo pomembno za tranzitni promet prek severne Hrvaške. Formalno je bilo območje ponovno vključeno v hrvaške dežele šele po demilitarizaciji leta 1881, dejansko stapljanje nekdanjega teritorija krajišnikov in tamkajšnjega prebivalstva s sosednjimi hrvaškimi kraji pa je bil seveda mnogo daljši proces. Pozitivne posledice združitve civilne in vojaške severne Hrvaške pa postanejo očitne v gospodarskem razvoju območja od konca 19. stoletja pa do prve svetovne vojne, kar jasno kaže tudi na pomembnost krajiškega vprašanja v hrvaški zgodovini.

Ob prikazani razdeljenosti Banske Hrvaške in civilne Slavonije in skupnega civilnega in vojno – krajiškega področja severne Hrvaške je pomembno omeniti tudi probleme mesta

Reke. Najpomembnejša luka in morski izhod severno-hrvaškega prostora na Jadran je Reka ostala vse do razpada Avstro – Ogrske monarhije podvržena centralnim ogrskim oblastem. S tem je mesto ostalo v političnem in ekonomskem pogledu ločeno od svojega neposrednega zaledja.

Medtem ko je bilo območje severne Hrvaške o katerem so govorili do sedaj kljub vsemu združeno znotraj meja Translajtanijske (čeprav v več manjših upravno – političnih enotah), so ostale hrvaške dežele, t.j. Dalmacija in Istra, v drugi, avstrijski polovici monarhije. Dalmacija se je v sedanjem obsegu oblikovala že v času beneške nadvlade in med vojnami za osvoboditev izpod turške nadoblasti v 17. in 18. stoletju. Po prehodni dobi francoske okupacije v času napoleonskih vojn pa je na začetku 19. stoletja beneška Dalmacija skupaj z ukinjeno Dubrovniško republiko prešla pod avstrijsko oblast. Čeprav so Hrvaški priznali državnoopravno pripadnost tega ozemlja, je resnično združenje južne in severne Hrvaške pod vročim vprašanjem integracije hrvaškega prostora vse do propada Avstro – Ogrske monarhije in nastanka skupne jugoslovanske države 1918 ostalo odprto. Dualistična delitev Habsburške monarhije je postavila posebno trdno mejo prav med Dalmacijo in njenim zaledjem, tako da je vsak poskus nacionalnih sil, da bi to oviro premagali, izzvala enako močan odpor na Dunaju in v Budimpešti.

Kot jadranski obalni prostor Dalmacije, se je tudi Istrski polotok znašel znotraj meja Cislajtanijske. Italijanski veleposestniški in meščanski krogi v nekdanjih beneških zahodno-istrskih mestih so seveda težili k svoji domovini. Med hrvaškim prebivalstvom Istre pa je skozi vso 19. stoletje prevladoval kmečki element, medtem ko je bilo nacionalnega meščanstva zelo malo, njegova ekonomska moč in družbeni vpliv pa omejena. To je oteževalo in upočasnjevalo proces socialno – ekonomske integracije Istre z ostalimi hrvaškimi deželami, še posebno pod pogoji dualistične delitve Dvojne Monarhije.

Omembe razvoja industrijskega in finančnega gospodarstva glede na integracijske procese v kapitalističnem podjetništvu

Delovanje *domačega industrijskega kapitala* na Hrvaškem ostaja v celotnem obravnavanem obdobju do 1918 v večini zaprto v regionalnih in še ožjih krogih. Nacionalni krogi podjetnikov so se uspešno potrdili v glavnem le v manjših in srednje veliki tovarnah, ki so zaposlovale le nekaj 10 delavcev. Pri tem so izkoriščali predvsem z lokalnimi viri agrarnih in drugih surovin. Tako v krajih severne Hrvaške najdemo številne trgovske mline in pivovarne v rokah domačih kapitalistov, pa tudi opekarne in manjša lesna podjetja (za izkoriščanje lesnega materiala). V obalnih dalmatinskih mestih so domače tovarne predstavljali številni obrati za proizvodnjo alkoholnih pijač, na otokih pa obrati za predelavo morskih rib (slane ribe in ribje konzerve). Nacionalni podjetniki na Jadranu so bili tudi nosilci ladjedelniške in ladjarskih dejavnosti v času jadrnic, vendar so dragoceni kapital na koncu 19. stoletja izgubili, zaradi prodora železa in pare v tej panogi. Proces industrializacije ladjarstva in razvoj gradnje parnikov je zahtevalo veliko večjo finančno moč in drugačen način poslovanja, za kar pa domači pomorski podjetniki niso bili pripravljeni.

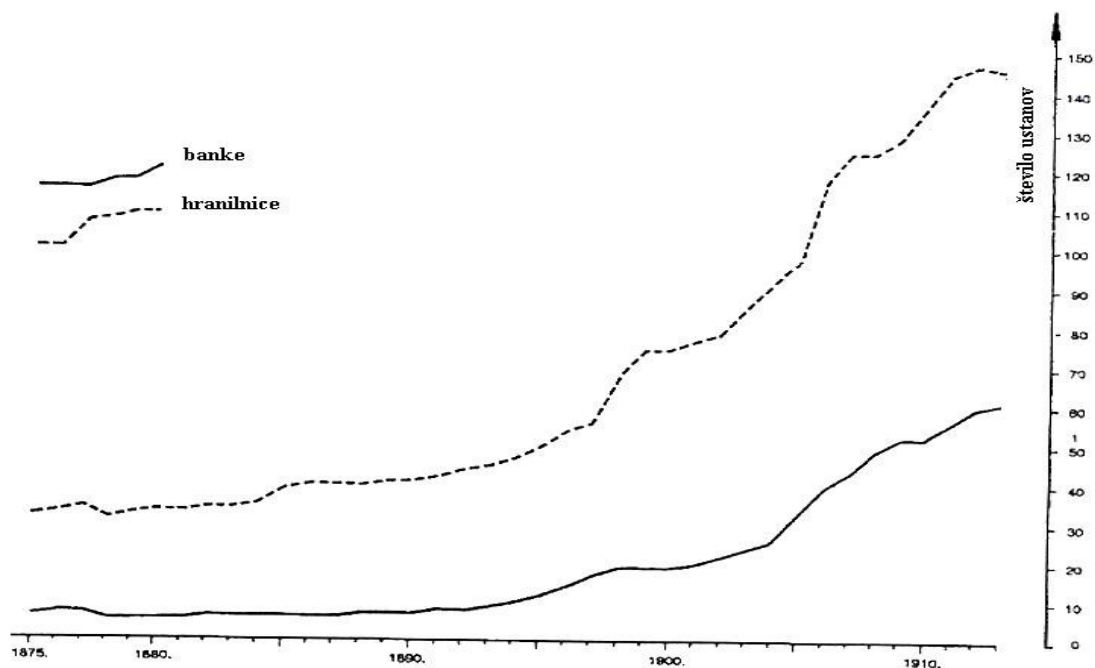
Nasprotno je bila *veleindustrija* v vseh hrvaških krajih večinoma v rokah tujega kapitala, zato je bil njen razvoj odvisen od zunanjih dejavnikov. Omenili smo že izkoriščanje hrvaško – slavonskih gozdov in vpliv le-tega na socialne odnose (glede na sestavo delavskega razreda v nastanku). Na vzhodni jadranski obali, predvsem Dalmaciji, prav tako moramo omeniti del tujega kapitala v večjih cementarnah in kemijski industriji (za proizvodnjo karbid – cianamida). S slednjo je povezana tudi gradnja prvih hidrocentral. V začetku 20. stoletja pa se kot pomemben dejavnik pojavlja italijanski kapital in z njim združeni avstro-nemški kapital. Že prej pa se na izločenem področju Reke oblikujejo veleindustrijski obrati pod madžarskim vplivom, s čimer je povezan tudi tuji kapital. Gre za tovarne kemijskega in

prehrambenega gospodarstva, kot je npr. znana rafinerija nafte, luščilnica (za luščenje) riža in drugo. Kasneje pa se tu začne razvoj parniške ladjedelniške industrije.

Na skrajnem jugu Istrskega polotoka je v Puli nastalo novo središče ladjedelništva, vendar izključno za interese vojaško – pomorskih moči Avstro- Ogrske monarhije. Tu je bila namreč nastanjena glavna baza jadranske vojne mornarice Habsburške monarhije, zato so zgradili veliko vojaško ladjedelnico (t.i. Arsenal). Nasprotno pa ladjedelništvo za trgovsko mornarico v dobi parnikov ni imelo več enakega pomena na hrvaški obali, kot v dobi jadrnic. Vendar pa so tudi v parniški pomorski plovbi (tako v trgovskem kot tudi potniškem prometu) domače sile padle pod prevladujoči vpliv vodilnih dejavnikov Monarhije. Pomorski podjetniki severno-hrvaškega Primorja so tako izgubili svoje položaje v korist močnejših parniških družb madžarskega kapitala s središčem v Reki. Pomorščaki dalmatinsko – istrskega območja so morali prepustiti aktivnosti v trgovinskem prevozu večjemu in močnejšemu podjetju avstrijskega kapitala, tržaškemu »Lloydu«.

Iz tega pregleda zunanjih dejavnikov v veleindustriji na področju hrvaških dežel je vidno, da so v skladu z občo razdeljenostjo ozemlja tudi ti dejavniki primerno različni. Gre za avstrijske finančne kroge s svojimi interesi in z njimi povezan tuj kapital, predvsem v Dalmaciji italijanski kapital, medtem ko je v severnih deželah (predvsem pa v Reki) v mnogih pogledih dominanten madžarski interes. Vse te skupine pa niso imele le ločenih smeri delovanja, ampak so bile pogosto tudi v ostrem konkurenčnem boju na hrvaškem prostoru. Zato je tudi celotna kapitalistična dejavnost na tem območju pretežno ostala brez neposrednega pozitivnega vpliva na medsebojno ekonomsko povezovanje dežel.

V hrvaškem *bančništvu* pa so bile priložnosti od konca 20. stoletja (od 1895) ugodnejše. Prva skupina hranilnic in bančnih ustanov je nastala na severnem Hrvaškem in v Dalmaciji predvsem v 60. in 70. letih 19. stoletja. Gre za čas splošnega začetnega elana kapitalistične proizvodnje na tem prostoru, tako da se vpliv razvitejših dežel monarhije čuti tudi v bančništvu Hrvaške.



Banke in hranilnice na severnem Hrvaškem 1875 - 1913

Po veliki krizi finančnega življenja v monarhiji po borznem zlomu leta 1873 pride na Hrvaškem do stagnacije. Avstrijskim in madžarskim deželam je ob pomoči državne ekonomske in finančne politike dokaj hitro uspelo premagati negativne posledice krize, na Hrvaškem, kjer je bila državna oblast v rokah vodilnih dejavnikov dualističnega sistema, pa domači finančni krogi niso mogli računati na to podporo. Zato se je tik pred koncem 19. stoletja obnovil proces večanja števila bank in hranilnic, kar povzroči, da se moč njihovega skupnega kapitala hitro veča.

Gibanje denarnih ustanov na severnem Hrvaškem do I. svetovne vojne:

Leto	Banke	Hranilnice	Skupaj
1865.	—	2	2
1870.	2	8	10
1875.	6	32	38
1880.	5	33	38
1885.	6	39	45
1890.	7	41	48
1895.	12	50	62
1900.	19	75	94
1905.	33	97	130
1910.	52	137	189
1913.	61	146	207

Gibanje delniškega kapitala in stanje varčevalnih vložkov pri finančnih zavodih na severnem Hrvaškem v obdobju med 1890 in 1910:

Vrsta zavo da in finančna moč	1890.	1900.	1910.
	v milijonih kron		
A) banke			
- delniški kapital	2,4	15,9	37,8
- hranilni vložki	6,2	16,6	61,2
skupaj	8,6	32,5	99,0
B) hranilnice			
- delniški kapital	2,9	7,3	31,4
- hranilni vložki	47,5	68,2	148,8
skupaj	50,4	75,5	180,2
skupaj			
- delniški kapital	5,3	23,2	69,2
- hranilni vložki	53,7	84,8	210,0
skupaj	59,0	108,0	279,2

Glavni vzroki tega pojava v historiografiji še niso zadostno raziskani. Rezultat je zagotovo le izraz globljih notranjih socialno-ekonomskih sprememb, do katerih pride na tem

območju v zadnjih desetletjih 19. stoletja. Pri tem pa je moralo imeti velik pomen tudi oblikovanje širšega enotnega ekonomskega prostora na severnem Hrvaškem, do česar pride po letu 1881 oz. z ukinitvijo Vojne krajine. Združitev nekdanjega vojnega ozemlja s področjem meščanske Hrvaške in Slavonije je omogočila dvig in združevanje ekonomskega potenciala prebivalstva nekdanje Vojne krajine v celovit kompleks gospodarskega in družbenega življenja na severno-hrvaškem prostoru. To je hkrati pripeljalo do okrepitve vključevanja dotedanjega krajiškega prebivalstva v trgovsko – denarne odnose, pospešujoč razpadanje še obstoječega sistema hišnih zadrug. S tem se je notranje tržišče na hrvaško – slavonskem področju lahko oblikovalo kot dovolj širok temelj za lastno akumulacijo kapitala, ki se je začel zlivati v lokalne hranilnice, prek njih pa se centralizirati v vodilne bančne zavode Zagreba, Osijeka in drugih pomembnih mestnih središč na področju. V odnosu do drugih hrvaških pokrajin (Dalmaciji in Istri) pa zaradi dualističnih meja ni moglo priti enakomernejšega prelivanja finančne moči domačih kapitalističnih krogov. Ti pokrajini sta se v denarnem smislu zato še naprej razvijali ločeno.

S tem v zvezi pa je potrebno poudariti vlogo češkega kapitala v letih pred 1. svetovno vojno pri procesu rasti hrvaškega denarništvu, torej bančnih ustanov in hranilnic. To se je odražalo predvsem na področju organizacijskega in finančnega povezovanja takih zavodov med posameznimi kraji Hrvaške. Pri poskušanju, da bi se potrdili proti avstro-nemškimi in madžarskim dejavnikom, so vodilni češki nacionalni gospodarski in politični krogi usmerili pozornost proti slovanskemu jugu.

Tako se je severna Hrvaška povezovala s češkimi kreditnimi ustanovami »Prva hrvaška hranilnica« v Zagrebu in »Srbska banka« v Zagrebu. V slavonskih mestih Osijeku in Slavonskem Brodu je češki kapital finančno okrepil nekatere bančne zavode. Pri tem je bilo pomembno predvsem sodelovanje dveh praških bank »Živnostenská banka pro Čechy a Moravu« in »Ústředni banka Čeckych sporitelů«. Ti dve instituciji sta od začetka 20. stoletja širili svojo dejavnost tudi v drugih slovanskih deželah Avstro – Ogrske monarhije. Poslovanje domačih kreditnih zavodov, ki so se opirali na zunanji kapital, pa je bilo le z manjšim delom usmerjeno v industrijske investicije. Predvsem je šlo za posredovanje pri zagotavljanju meničnih posojil za trgovske podjetnike, kar je posrednikom prineslo velik dobiček.

Češki bančniški krogi so v istem času napredovali tudi pri povezovanju denarnih ustanov iz severne Hrvaške z dalmatinskimi in istrskimi. To je pogosto potekalo s posredovanjem slovenskih in tržaških bank, npr. prek »Kreditne banke« v Ljubljani ali »Jadranske banke« v Trstu. Ti zavodi so delovali prek svojih podružnic ali z lasnim deležem v nekaterih dalmatinskih bankah, npr. »Hrvaška kreditna banka« v Dubrovniku. Tako se je po daljši poti ustvarjalo možnosti poslovnega in interesnega zблиževanja domačih nacionalnih gospodarskih sil v severnih in južnih delih Hrvaške, kar zaradi odpora dualističnih odločujočih dejavnikov Dunaja in Budimpešte po direktni poti ni bilo mogoče.

Glede na to, da so v denarnih zavodih, ki smo jih navedli kot partnerje češkega kapitala v hrvaških krajih, vodilne osebnosti predstavljali politiki iz istih krogov Hrvaške (in Slovenije), je ta vloga čeških finančnih moči v letih pred 1. svetovno vojno odigrala tudi pomembno vlogo v nacionalno – političnem življenju. Tako je ta pojav predmet raziskovanja tudi izven ozke ekonomske zgodovine, še posebej če govorimo o problematiki integracijskega procesa na Hrvaškem do leta 1918.

Razvoj prometnega gospodarstva (železnic) v hrvaških deželah kot pomembnega elementa integracijskega procesa do 1. svetovne vojne

Poučen primer odločujočega negativnega vpliva zunanjih političnih sil na ekonomsko – integracijske procese na Hrvaškem nam prikazuje zgodovina nastajanja modernih prometnih vezi na tem prostoru, t.j. *potek izgradnje železniških prog.*

V predindustrijski dobi je imela trgovinska dejavnost pomembno vlogo v vseh hrvaških deželah. Poleg tega so bili ti kraji še od srednjega veka dalje posredniki v blagovni menjavi med Podonavjem in Balkanom ter jadranskim in sredozemskim področjem. Kljub temu pa ta povezava v 18. in 19. stoletju ni služila njihovemu medsebojnemu združevanju na celini. Na severnem Hrvaškem so plovni rečni tokovi služili v sklopu vodnih prometnic donavskega porečja v prvi vrsti kot poti za izvoz agrarnih izdelkov kontinentalne notranjosti proti severno-jadranskim lukam. Slabe cestne povezave v tej smeri so omejevali razvoj dalmatinskih luk, blagovni promet pa je še globoko v drugi polovici 19. stoletja potekal prek tradicionalnih karavan tovornih konjev.

Tehnična revolucija v kopenskem prevozu oz. pojav železnice v sosednjih razvitejših delih monarhije pa je spodbudila tudi podjetnike na Hrvaškem h konkretnjšemu oblikovanju osnovnih načel moderne prometne politike in železniške gradnje. Nova tehnika je odpirala možnost prevlade nad neugodnimi zemljepisnimi predpogoji v smeri proti morju, zaradi visokih gorskih verig, ki potekajo vzporedno z jadransko obalo. S tem bi zagotovo lahko omogočili veliko bolj uspešno povezovanje kontinentalne notranjosti s priobalnim področjem in tamkajšnjimi mestnimi središči, kot pa je bilo to mogoče v času cestnega prevoza (s tovornimi konji ali vozi). Izgradnja železnice pa je zahtevala velika finančna sredstva, ki pa jih domači krogi nacionalnih kapitalistov niso imeli. Zato je nastanek novih projektov ostalo popolnoma izven njihovega dosega in odvisno od interesov močnejših zunanjih faktorjev.

Osnovni cilji prometne politike na severnem Hrvaškem so bili oblikovani na konfederaciji uglednih predstavnikov javnega in gospodarskega življenja, ki je bila v Zagrebu leta 1862. čeprav so razpravljali tudi o nujnosti povezovanja severnih in južnih delov Hrvaške, je bila posebna pozornost posvečena zahtevi, da bi se tradicionalni magistrali severne Hrvaške v smeri vzhod – zahod (od Donave proti severnemu Jadranu) zagotovilo moderno prometno in tehnično bazo z izgradnjo železnice od Zemuna do Reke.

Interesi odločujočih dejavnikov pa so bili drugačni. V obdobju do Avstro – ogrske nagodbe leta 1867 so bili na severnem Hrvaškem zgrajeni le posamezni deli glavne južne železniške magistrale, ki je potekala od Dunaja do Trsta. Linija je bila v rokah »Družbe južnih železnic«, celotna njihova politika pa je bila usmerjena v zadostitev interesov avstrijskih gospodarskih sil. Pri tem je bilo posebej pomembno spodbujanje prometa proti luki Trst kot pomorskemu središču Cislajtanije. Zgrajene linije železnice na severnem Hrvaškem (preko Zagreba do Siska in Karlovca) naj bi povezale celoten tranziten promet hrvaško-slavonskega področja s trško lukom, ki je bila pod izključnim avstrijskim vplivom.

A po dualistični delitvi države 1867 je naš prostor padel pod oblast vodilnih faktorjev Ogrske, s tem pa se je spremenila tudi usoda železniške gradnje na severnem Hrvaškem v skladu z osnovnim konceptom madžarske prometne politike. Ta je skušala glavno mesto Budimpešto povezati direktno s sosednimi deželami in pomembnimi zunanjetrgovinskimi izhodnimi središči Transilvanije prek zvezdaste mreže prog, ki bi se združevale v metropoli. Tako so v naslednjih 15 – 20 letih nastale tudi na hrvaško-slavonskem področju nekatere železniške proge, ki pa so bile med seboj popolnoma nepovezane, a so hkrati predstavljale pomemben del na glavnih železniških magistralah ogrske polovice monarhije. Gre za linije od Budimpešte do Reke preko Zagreba; proga do Bosne in Hercegovine prek Slavonskega Broda; in proga do Srbije preko Zemuna do Beograda (1883).

Za gospodarsko življenje severne Hrvaške je bila izrednega pomena samo *proga Budimpešta – Reka*, ki je Zagreb in ožji zahodni pas povezovala z morjem. Negativna tarifna politika »Madžarskih državnih železnic« je oteževala trgovinsko dejavnost v tradicionalni smeri od Zemuna do Jadrana. Šele konec 19. stoletja je domačim gospodarskim krogom uspelo ustvariti magistralno povezavo med njima s kombinacijo večjega števila krajših *vicinalnih prog* (stranska proga), ki so jih lahko zgradili postopno z lastnimi finančnimi

močmi. A tudi tedaj je neugodna železniška tarifa (ki jo je določila ogrska vlada) zmanjševala uporabnost teh zvez in omejevala njihov doprinos ekonomiji severne Hrvaške.

V povezavi s tem je potrebno omeniti, da je znaten vir zbiranja potrebnega investicijskega kapitala za gradnjo teh odsekov predstavljalo področje ponovno vključene Vojne krajine. Gre za finančna sredstva t.i. Krajiškega investicijskega sklada (fonda), ki so se zbirala v tej instituciji na podlagi izkoriščanja širnih gozdnih kompleksov v tem delu. Zaradi ukinitve vojaške sestave v nekdanji Vojni krajini je polovica tamkajšnjih gozdov pripadla lokalnemu prebivalstvu, prek lokalnih »lastniških združb«, medtem ko je drugo polovico gozdov zadržala država. S postopno prodajo razpoložljive lesne mase so pridobili denarna sredstva za gradnjo prometnic in drugih nujnih investicijskih zgradb splošnega interesa. Glede na to, da so naravne smeri medsebojnega ekonomskega zблиževanja ožjega hrvaškega in slavonskega področja potekali prav prek ozemlja nekdanje Vojne krajine, je avtonomna uprava v severni Hrvaški v okviru ciljev in nalog Krajiškega investicijskega sklada pomagala tudi pri načrtu izgradnje železnice preko tega prostora. Tu je jasno viden pomemben položaj in vloga nekdanje Vojne krajine v širšem prostoru severne Hrvaške. Dragoceni dobički teh gozdov so dali tako pomemben prispevek integracijskim tendencam in ublaževali posledice ogrske prometne politike na področju nagodbene Hrvaške.

Na drugi strani je bilo povezovanje Istre s hrvaško-slavonskimi pokrajinami ali Dalmacijo težko že zaradi naravnih pogojev, zaradi geografskega položaja Istre. Tudi tu se pojavljajo politične posledice razdeljenosti hrvaških dežel, a tu ni niti tiste železniške povezave ki bi lahko (npr. prek Reke) pomagali v smeri integracije. Poleg tega je bila istrska ekonomija v večini usmerjena na sosedne severne dežele, zato so tudi železniške povezave vse do leta 1918 omejene v vez z vojaško luko Pula in cislajtanskim zaledjem.

Medtem ko je Istra ostala nepovezana s centrom hrvaškega prostora zaradi kompleksnih vzrokov, so v vprašanju integracijskih tendenc Dalmacije (preko BiH ali direktno) s severno Hrvaško predstavljale ovire, ki jih je predstavljala notranja dualistična meja. To vprašanje je bilo od nekdanje eno najpomembnejših v hrvaški zgodovini vse do razpada monarhije. Tako je tudi boj za železniško povezavo obalnega področja Dalmacije s kontinentalnim zaledjem vse do propada monarhije ostal eden izmed osnovnih nerešenih nalog v nacionalnih politično – ekonomskih stremljenjih na hrvaškem področju.

Kot smo že omenili so o povezovanju severnih in južnih delov Hrvaške govorili že na zasedanju v Zagrebu 1862. Trgovci in pomorščaki Dalmacije pa so še naprej skušali pridobiti ugodne *prometne zveze preko BiH*, posebej pa v smeri Slavonije in naprej proti vzhodu. Uresničitev teh teženj so v času turške oblasti v BiH onemogočali zunanjepolitični pogoji – tekmovanje Habsburške monarhije in Turškega imperija. A tudi okupacija BiH leta 1878, od katere so dalmatinski gospodarski krogi veliko pričakovali, v tem oziru ni prinesla izboljšanja. Celotno železniško progno v okupiranih pokrajinah so namreč zgradili na ozkotirni železnici, zaradi česar je to področje skoraj povsem ostalo ločeno od sosednjih hrvaških pokrajin na severu, zahodu in jugu. S tem je bilo preprečeno tudi ekonomsko in prometno zблиževanje Dalmacije s severno Hrvaško preko bosansko-hercegovskih železniških prog. Celotna mreža je nasprotno služila le izkoriščanju naravnih bogastev BiH s strani vladajočih sil monarhije.

Drugo, zahodno smer povezovanja severozahodne Hrvaške z dalmatinskimi lukami Zadrom, Šibenikom in Splitom (mimo bosanskega ozemlja, preko Like) so prav tako od samega začetka jemali v obzir hrvaški gospodarstveniki. Tudi uresničevanje teh projektov pa je sprožilo nasprotovanje Dunaja in Budimpešte, natančneje njuno nasprotje interesov kot vodilnih faktorjev Avstro-Ogrske monarhije. Tako je bil skupen rezultat dolgoletnih naporov in boja za železniško gradnjo v Dalmaciji pod avstrijsko upravo le *osamljena proga od Splita do Knina* (na dalmatinsko-hrvaško-bosanski tromeji) *z odcepom proti Šibeniku* (dokončana leta 1888) poleg nekaterih krajših prog na jugu. Zveza med Dalmacijo in severno Hrvaško v

smislu modernega železniškega spoja je bila ustvarjena šele med obema vojnama, v jugoslovanski državi.

Kot kaže ta kratka preučitev železniških projektov in gradnje na hrvaškem prostoru do leta 1918 so dualistične linije razmejitev monarhije preprečile stvaritev ene izmed glavnih komponent v procesu ekonomske integracije hrvaških dežel. Tako je Hrvaška ostala vse do razpada Avstro-Ogrske monarhije dejansko nepovezana z enotno železniško mrežo.

* * *

Ob koncu obravnave vprašanj ekonomske integracije hrvaških dežel do 1. svetovne vojne, bi morali zapisati še sledeče:

Znanstveno raziskovanje prikazane problematike je v hrvaški in jugoslovanski historiografiji šele na začetku. Upravno-politična razdeljenost Hrvaške oz. podrejenost njenih posameznih delov različnim zunanjim faktorjem je privedla do tega, da lahko na tem področju zelo živo ogledamo borbo sil v Habsburški monarhiji. S tem dogajanja na Hrvaškem dobijo širši pomen, hkrati pa je mogoče popolnejše osvetljevanje omenjenih pojavov in odnosov le v ozki povezavi z dogajanjem v razvitejših deželah monarhije, predvsem v povezavi z ekonomsko politiko njihovih odločujočih krogov.

Tako je nujno sodelovanje znanstvenih delavcev, ki preučujejo ekonomsko zgodovino ozemelj bivše Avstro-Ogrske monarhije v dobi kapitalizma, predvsem zaradi pravilnega prikazovanja in ocenjevanja vloge te multinacionalne države v procesih nacionalne integracije slovanskih narodov znotraj njenih meja.

Razvojne značilnosti industrializacije Hrvaške do 1. svetovne vojne

Razvoj industrijskega gospodarstva je v Avstrijski monarhiji potekal neenakomerni, tako da so bile med posameznimi deželami lahko velike razlike tako v sestavi, kot tudi v časovnem zaporedju procesa samega. Te razlike so v mnogo čem jasno izražene tudi na tistih območjih, kjer je do napredka predelovalne dejavnosti na manufakturni stopnji prišlo že prej. Še posebej pa so razlike opazne pri zaostalih deželah, kakršne so bile tudi hrvaške pod oblastjo dunajskega dvora.

Čeprav načeloma gospodarsko življenje s svojimi notranjimi močmi lažje premaga vsiljene politične ovire in meje, za celotno hrvaško ozemlje 19. stoletja ne moremo reči, da je delovalo kot celota, kar se kaže tudi na področju tovarniške industrijske ekonomije. *Teritorialna razdrobljenost Hrvaške* je bila v državno-političnem sistemu Habsburške monarhije in kasneje tudi Avstro-Ogrske taka, da je zelo vplivala na gospodarsko aktivnost domačih akterjev in preprečevala vse poskuse za njihovo medsebojno povezovanje.

Pravzaprav je bila ta delitev na več ločenih pokrajin in regij z različnimi državno-pravnimi in upravno-političnimi pristojnostmi eno od glavnih značilnosti položaja teh dežel vse do propada monarhije. V drugi polovici 19. stoletja, v obdobju ko so se tudi na hrvaškem področju začeli pojavljati in razvijati industrijski obrati, se je slika razdeljenosti Hrvaške spremenila kar nekajkrat. A rešiti niso mogle 2 vprašanji celovitosti hrvaških dežel: združitve Dalmacije in združitve Istre s severno Hrvaško (ki v tem času predstavlja nosilca tradicionalne državne ideje »troedine kraljevine«). Dualistični sistem, s katerim so na temelju avstro-ogrske nagodbe iz leta 1867 za pol stoletja utrdili položaj posameznih habsburških dežel znotraj Dvojne monarhije, je pustil Istro in Dalmacijo v avstrijskem delu države, medtem ko je severna Hrvaška (ožja Hrvaška, Slavonija, Vojna krajina in ločeni teritorij Reke) prešel pod Translajtanijo z madžarsko dominacijo.

Razdeljenost Hrvaške med interesne sfere Dunaja in Budimpešte je bila tako tesno povezana s temeljnimi pogoji ravnotežja v dualističnem sistemu, da se je ni dalo odpraviti ali preurediti brez samega zrušenja sistema. Priključitev BiH v prostor Avstro-ogrske monarhije (sprva de facto (fizično) z okupacijo 1878, nato pa de jure (pravno) z aneksijo 1908) je pokazala vso občutljivost tega ravnotežja v teritorialnem pogledu. Prav zato je BiH do konca ostala ločena enota pod direktno upravo skupnega avstro-ogrskega organa (ministra za skupne finance na Dunaju).

Zato je lahko do delitve teritorijev v nagodbenem obdobju prišlo le znotraj dveh celot dvojne države: v Cislajtaniji in Translajtaniji. V slednji je posebna ogrsko-hrvaška nagodba iz leta 1868 potrdila obseg severne Hrvaške (pod imenom »kraljevina Dalmacija, Hrvaška in Slavonija«), območje Reke pa je ostalo pod neposredno upravo vlade v Budimpešti. V času sklepanja pogodbe je severna Hrvaška zajemala prostor meščanske Hrvaške in Slavonije in t.i. Vojno krajino. Ob vseh spremembah upravno-politične razdelitve tega področja do začetka 20. stoletja, so najznačilnejše tiste, ki nastanejo ob združitvi Vojne krajine (demilitarizirana že leta 1873) z ostalimi teritorijem leta 1881, ki je bilo pod upravo bana in deželne vlade v Zagrebu. Tako je vsaj severna Hrvaška ob koncu 19. stoletja tvorila enotno gospodarsko področje, s katerim so do neke meje tudi nacionalne ekonomske sile ločenega prostora Reke vzpostavljale ožje in neposredne stike.

Podrejenost hrvaških dežel različnim pristojnostim in faktorjem v Habsburški monarhiji se odraža neugodno do *ekonomske politike*, ki deluje v interesu zunanjih družbeno-političnih in gospodarskih sil, a hkrati nasproti življenjskim potrebam domačih gospodarskih krogov. To je bilo posebno značilno v procesu industrializacije v drugi polovici 19. stoletja in na začetku 20., ko je mladi nacionalni podjetniški buržoaziji, ki je bila šibka in finančno omejena, manjkala pozitivna podpora lastne državne ekonomske politike.

Za gospodarski napredek ožje Hrvaške in Slavonije je bil najpomembnejši del ogrsko-hrvaške nagodbe iz 1868, ki je definiral pristojnosti v t.i. skupnih poslih Ogrske in Hrvaške. Med te posle, o katerih je odločal skupni (dejansko madžarski) sabor in s katerimi je upravljala skupna (dejansko madžarska) vlada, so bile vključene z vsiljeno pogodbo vse pomembnejše veje gospodarskega življenja: industrija, obrt, kreditne ustanove, notranja in zunanja trgovina, proizvodnja, pošta in železnice, državna lastnina, itd. Avtonomnim organom hrvaško-slavonske uprave je bilo dovoljeno le samostojnejše delovanje v poljedelstvu, pa še to do meje, ki so jo dopuščali ozki okviri razpoložljivih finančnih sredstev deželne vlade. Na ta način si je madžarski sabor pridržal izključno pravico odločanja v ekonomski politiki za kraje severne Hrvaške, vsi pripomočki vplivanja državne oblasti na gospodarski in družbeni razvoj pa so pristali v rokah madžarskih vladajočih slojev.

Pomanjkanje središčnega foruma v nagodbeni Hrvaški, ki bi v celovitem obsegu obravnaval tudi problematiko industrijskega, trgovskega, proizvodnega in denarnega poslovanja, je s svojim delovanjem skušala delno nadoknaditi *zagrebška trgovsko – obrtniška zbornica*. Ta je v 80. letih 19. stoletja pripravila dve obsežni petletni statistični poročili o gospodarskih pogojih na širšem severno-hrvaškem območju (tudi kraje, ki so bili pod pristojnostjo osiješke in senjske zbornice), pri čemer pa so se dotaknili tudi nekaterih socialno-političnih vprašanj. Ob izdaji poročila za obdobje med 1886 – 1890 je preko deželne vlade pri pristojnem ministru trgovine v Budimpešti posredoval tudi ban Khuen in zagrebško zbornico okarali, češ da je prekoračila svoje pristojnosti. Upravi je v odgovoru žal, da pritožbe niso bile obrazložene, tako da sama ni imela možnosti navesti vseh konkretnih motivov, ki so »vodili to telo, ki je sestavljeno iz zastopnikov hrvaške trgovine in obrti, ki želijo kot svobodni državljani izreči svoje, kot čutijo in sodijo, da ji je smiselno dati izraz pred primernimi faktorji«. Omenjene publikacije bi po mnenju zbornice morale vsaj do neke mere dopolniti obstoječo praznino zaradi pomanjkanja statističnih del na Hrvaškem.

V Dalmaciji (in Istri) je bil v času dualizma odločilen vpliv dunajske vlade, pri čemer pa se ji vse do konca avstrijskega vladanja očita popolna neskrb za gospodarski napredek dalmatinskega področja, ki je bilo že v stoletjih beneške vlade podvrženo stagnaciji in propadanju. Habsburška oblast je na dalmatinski prostor gledala (kot tudi prej Benetke) predvsem s stališča vojaško-političnih strateških interesov zato se šele konec 19. stoletja pojavijo novejši pristopi avstrijske vlade. Okoli leta 1890 začne delovati t.i. »Družba za propagiranje gospodarskih interesov Dalmacije« pod pokroviteljstvom nadvojvode Franca Ferdinanda. Vrh te akcije pa osvetljujejo besede dunajskega podjetnika A. Königa, ki je kot lastnik rudnika premoga in drugih obratov v Dalmaciji podpiral predvsem izkoriščanje naravnih bogastev območja: »za prihodnja desetletja ne potrebujemo niti Afrike niti Kitajske. Kolonizacijsko politiko lahko vodimo v državi sami, prva etapa pa je priključitev Dalmacije.« Kasneje (v času zaostrovanja političnega boja v pokrajini zaradi pojava politike »nove smeri«) je avstrijska vlada sestavila desetletni projekt gospodarskega razvoja Dalmacije, ki se je po tedanjem ministrskem predsedniku imenoval »Beckov program«. Dalmatinsko prebivalstvo pa je bilo s predvidenimi ukrepi nezadovoljno, saj so bili le-ti pretežno usmerjeni v sanacijo nekaterih agrarnih težav, popolnoma pa so prezrli glavna vprašanja razvoja tovarn in industrijskega gospodarstva.

Pod opisanimi splošnimi gospodarsko-političnimi in ekonomskimi pogoji lahko na območju Hrvaške od sredine prejšnjega stoletja sledimo prvim poskusom domačih podjetniških krogov predelovalnega gospodarstva. Aktivnost bo prinesla zagotove rezultate konec 60. in na začetku 70. let, nato pa zopet padla v krizo in prepustila razvoj procesa industrializacije v večini v roke tujega kapitala. (na severnem Hrvaškem, vključno s pomorstvom, že od 80. let, v Dalmaciji pa večinoma na prehodu stoletja). Povečanje sodelovanja domačega podjetniškega meščanstva opazimo šele v zadnjih 10-15 let pred 1.

svetovno vojno, kar je kljub relativni omejenosti tega pojava pozitivno vplivalo na spremembo strukturnih značilnosti industrijske ekonomije na Hrvaškem.

* * *

Pri analizi razvoja tovarniške industrije v hrvaških deželah do 1. svetovne vojne eno izmed glavnih težav predstavlja pomanjkanje verodostojne in skupne *statistične evidence stanja predelovalne industrije* v obravnavanem obdobju. Priznan hrvaški statistični strokovnjak M. Zoričić je iz tega vidika ocenil dotedanje popise in ugotovil: »Prvi zanesljivejši podatki o razdeljenosti našega prebivalstva po poklicu in zanimanju izhajajo iz popisov 1857 in 1869. Uporabni sicer niso zato, ker sta oba popisa premalo natančno določila poklice, ker niso popisali celotnega prebivalstva, ampak so le gospodarstvenike razvrstili na posamezne panoge, in ker je bil material decentralizirano obravnavam...«

Boljši vpogled v ekonomsko-socialno strukturo prebivalstva severne Hrvaške tudi z vidika industrijskega gospodarstva, nam ponujajo podatki iz let 1880 – 83, vendar se tudi ti v nekaterih pomembnih elementih razlikujejo od kasnejših statističnih evidenc iz let 1890, 1900 in 1910. Šele za zadnjih 25 let pred 1. svetovno vojno imamo podatke, ki so primerljivi na podlagi enakih popisnih kriterijev.

Tu se nam takoj postavi vprašanje: po katerih bistvenih značilnostih ločimo obrtniške delavnice, manufakturne obrate in tovarniške industrijske tovarne? Nesporno po načelu obsega zaposlene delovne sile in na podlagi tega zasnovane organizacije proizvodnje, ter uporabe strojev. Vendar v praksi gospodarskega življenja formalni kriteriji ne odražajo vedno realnega stanja predelovalnih obratov, predvsem ne v ekonomsko zaostalih pogojih, kakršni so bili na tem območju. Kompleksnejše ocenjevanje na podlagi vzporedne analize števila delavcev, uporabljenih strojev in vrednosti proizvodnje bi lahko dalo bolj verodostojne rezultate, vendar razpoložljivi viri ne omogočajo takega pristopa. Edini element, ki ga najdemo skoraj povsod je število zaposlene delovne sile, zato se v naši ekonomski historiografiji redno med tovarniške (industrijske) obrate štejejo podjetja, ki so zaposlovala več od 20 delavcev.

Ta kriterij se splošno uporablja tudi v historiografskih delih na ostalem področju monarhije, z namenom ločitve obrtniške, maloprodajne proizvodnje od tovarniške. To je storil tudi češki zgodovinar J. Křížek v svojem prikazu odnosov med obrtjo in industrijo v monarhiji okoli leta 1900, sklicujoč se na Leninove besede: » Pojem mala proizvodnja v tem delu odgovarja Leninovemu pojmovanju, po katerem se kot mala produkcija (poleg drugih kriterijev) označujejo predvsem obrati z manj kot 20 zaposlenimi.« Kljub vsemu je potrebno preučiti posamezne lastnosti v industrijsko nerazvitih deželah, kot je bila npr. v drugi polovici 19. stoletja Dalmacija. Glede na navedene kriterije bi nekatera podjetja, ki so štela med 10 in 15 delavcev in ki so imela strojno opremo, vključili le med zasebne podjetnike t.i. male proizvodnje, ki pa predstavlja vmesno stopnjo med drobno proizvodnjo in tovarniškimi obrati.

Na žalost moramo potrditi, da nam za analizo napredka in sestave industrijskih podjetij na Hrvaškem v drugi polovici 19. stoletja tudi ta enostaven kategorični element ni popolnoma dostopen. Še v prikazu rezultatov »popisa obrti« iz leta 1883 izpod peresa M. Zoričića najdemo delitev obratov po številu zaposlenih v skupinah do 10 in od 11 do 15, tako da je vzporedno proučevanje tovarniškega gospodarstva (z več kot 20 zaposlenimi) mogoče šele po letu 1890 do 1. svetovne vojne.

V skladu z navedenimi načeli in glede na razpoložljive vire se bom v tej prilogi usmeril na osnovne značilnosti razvoja industrijske ekonomije na hrvaškem ozemlju do prve svetovne vojne.

Začetki industrijskega podjetništva do utrditve dualističnega sistema v Monarhiji

Do sredine 19. stoletja je bilo že več poskusov oblikovanja obratov v različnih panogah predelovalne industrije, ki bi kot manufakturne delavnice prerasli dotedanje ozke okvire obrtniške dejavnosti v hrvaških mestih. Ponekod so bili nosilci takih obratov plemiči, lastniki fevdalne zemlje. Vendar se je od 30. in 40. let 19. stoletja vse bolj kazala tendenca vključevanja akumuliranega trgovskega kapitala v večje obrate (predvsem v tistih panogah, ki so bile povezane s tradicionalno tranzitno in izvozno trgovino severno-hrvaškega področja). Delno gre za žitne mline (na vodni pogon), delo pa za raznovrstne oblike izkoriščanja in predelave gozdnih površin, predvsem za izdelavo hrastovih dog. Zato se je v tem času širila manufakturna organizacija dela v gozdnih podjetjih in žagah na vodni pogon v Gorskem Kotarju in naprej proti vzhodu do Moslavine. Podobnemu pojavu izboljševanja proizvodnje tehnike lahko sledimo tudi v razvoju gradnje jadrnic na Jadranu, ki se je opirala na lesne surovine iz kontinentalnega zaledja. Pri tem je imel aktivno vlogo del trgovskih (in pomorskih) podjetniških krogov. Osnovna usmeritev v smeri povezovanja trgovskega in predelovalnega poslovanja, ki je bila s tem načrtana (glede na žitno in lesno predelavo k ladjedelništvu), je tudi kasneje ostala pomembna značilnost dobe. Ti pojavi pa vsekakor označujejo doseženo stopnjo potrditve novih kapitalističnih proizvodnih odnosov v okviru poznofevdalne družbe do leta 1848.

Spremembe v družbeni in gospodarski sestavi v Habsburški monarhiji po revoluciji 1848 so omogočile v naslednjih 20 letih (do utrditve dualistične ureditve države) izjemno dinamičen razvoj mestnega gospodarstva, predvsem krepitev procesa industrializacije. Čeprav hrvaške dežele v monarhiji niso v polni meri sodelovale v teh dogodkih, je širitev modernih poti, železnice, sprožilo postopno vključevanje tudi teh zaostalih delov v vse večjo odvisnost ekonomskega življenja k ostalim delom monarhije. Zato se v 50. in 60. letih 19. stoletja (vse do krize leta 1873) tudi na Hrvaškem pokaže zanimanje podjetnikov za investicije v več panog predelovalne industrije.

Konkurenca naprednejših dežel monarhije je že na nivoju manufaktur onemogočila uspešnejši razvoj tekstilne proizvodnje, zato so se domači podjetniki usmerili tudi v druge panoge. Med drugimi, poleg že omenjene lesne in ladjedelniške dejavnosti, pomembno mesto zavzemata tudi predelava žitaric in sladkorne pese, ki pa se neposredno nanašata na obnovo veleposestniške agrarne ekonomije. V Dalmaciji je okvire ozke in majhne obrtniške dejavnosti končno prerasla proizvodnja različnih vrst alkoholnih pijač, medtem ko je predelava najdonosnejšega agrarnega produkta, vina, še naprej ostala na nizki stopnji.

Z vlaganjem skupnega trgovskega kapitala v industrijske obrate se pojavijo tudi elementi preraščanja trgovskega meščanstva v industrijsko podjetniško buržoazijo (vključeno tudi v začetne obrate denarne dejavnosti). Pozitivni razvoj domačega gospodarskega meščanstva pa že sredi 70. let na Hrvaškem doživlja krizo in stagnacijo. Delno je to posledica začasnega splošnega gospodarskega zastoja v monarhiji, do katerega je prišlo zaradi zloma dunajske borze leta 1873. daleč pomembnejše pa so posledice notranjega političnega razvoja v državi in oblikovanje dualističnega sistema, ki je hrvaškim deželam odvzel možnost samostojnega odločanja o ekonomski in finančni politiki. To se je močno odražalo prav pri industrializaciji, glede na to da je bil proces razvoja ravno v kritični fazi utrjevanja novih proizvodno-organizacijskih oblik, ko bi domač kapital nujno potreboval podporo in zaščito državne oblasti z različnimi ekonomsko-političnimi ukrepi.

V že omenjenih agrarno-predelovalnih panogah (industrija moke in sladkorja iz repe) so domači obrati začeli propadati ob vse močnejši konkurenci drugih habsburških dežel – ob potrditvi češkega nacionalnega kapitala v predelavi sladkorne repe in madžarskega podjetniškega kapitala v mlinarski industriji iz Budimpešte. Na drugi strani je v pomorstvu (tako ladjedelništvu kot tudi ladjarstvu) prodor pare in železa začel proces tehnične revolucije

industrijskega tipa. To je pripeljalo do propada gradnje jadrnic, v razvoju gradnje parnikov pa so nosilci postali avstrijski in madžarski faktorji.

Lastnino *Severne Hrvaške* je imela predstavljala le obsežna surovinska baza zelo kvalitetnega lesnega materiala. Zaradi težav, v katerih so se ob splošni agrarni krizi znašli veleposestniki, so se le-ti usmerili v prihodke od izkoriščanja gozdov, to pa je odprlo zadostne možnosti za razvoj lesne industrije. Širjenje izkoriščanja gozdov pa je pogojevalo napredek v poslovni in proizvodni organizaciji. Vedno bolj se zato vključujejo večji gozdni kompleksi, v žagah se uporablja sodobnejša tehnika, gradijo se gozdne industrijske železnice, itd. Za vse to pa je bila potrebna precej večja koncentracija kapitala, ki pa so ga v glavnem zbrali v obliki delniških družb. Vsem tem zahtevam pa domače trgovsko meščanstvo brez uspešnejše državne zaščite ni moglo zadostiti.

Pregled sestave industrijskega gospodarstva na Hrvaškem in v Slavoniji začetek leta 1880 nam omogoča, da ugotovimo, v kolikšni meri se je kapitalistično podjetništvo po krizi obdržalo in s katere stopnje se nato nadaljuje postopen dvig teh dejavnosti konec 19. stoletja.

Iz teh razlogov moramo pozornost posvetiti t.i. »popisu obrti« iz leta 1883 (ki ga je M. Zoričić analiziral v publikaciji namenjeni budimpeštanski založbi leta 1885), kljub temu da način obdelave podatkov ni primeren za neposredno primerjanje s kasnejšimi statističnimi poročili. Popis je zajel poleg predelovalnih obratov tudi trgovinska, prometna in dobaviteljska podjetja. Po razvrstitvi glede na število zaposlenih je faktor 10 (in ne 20) delavcev postavljen kot meja med manjšimi in večjimi delavnicami ali drugimi podjetji skupaj je bilo 355 obratov, ki so zaposlovali več kot 10 pomočnikov, od tega 243 v predelovalni, 39 trgovinski, 64 v prometni in 9 v dobaviteljski veji. Natančnejše podatke o številu delavcev, nastanitvi in drugem prikazuje M. Zoričić le za večje obrate, ki so imeli več kot 50 zaposlenih. Takih obratov je bilo v predelovalni industriji Hrvaške in Slavonije leta 1883 skupaj 45 (s 5 -6 000 delavcev).

V kategoriji industrijskih podjetij, ki so zaposlovala med 11 in 50 delavcev, najdemo glede na dejavnost 1 ladjedelnico (Sušak), 3 sušilnice, 30 opekarn, 4 steklarne (Osredok, Hum, Osijek, Duboka), 18 žag, 6 tovarn pohištva in drugih lesnih izdelkov, 10 parnih in motornih mlinov, 3 vodni mlini, 1 pivovarna, 1 tovarna vžigalic (Osijek), 1 plinarna (Zagreb). Žage so bile večinoma na vodni pogon (14 obratov) z 20 – 30 delavcev. Med mlini je bilo 5 večjih: mlin na paro v Zagrebu (46 delavcev in parni stroj s 100 KM), mlin na paro v Osijeku (40 delavcev) in Nuštru (22 delavcev) in mlina v Karlovcu (30 delavcev) in Turnu (24 delavcev), medtem ko so ostali imeli manj kot 20 pomočnikov.

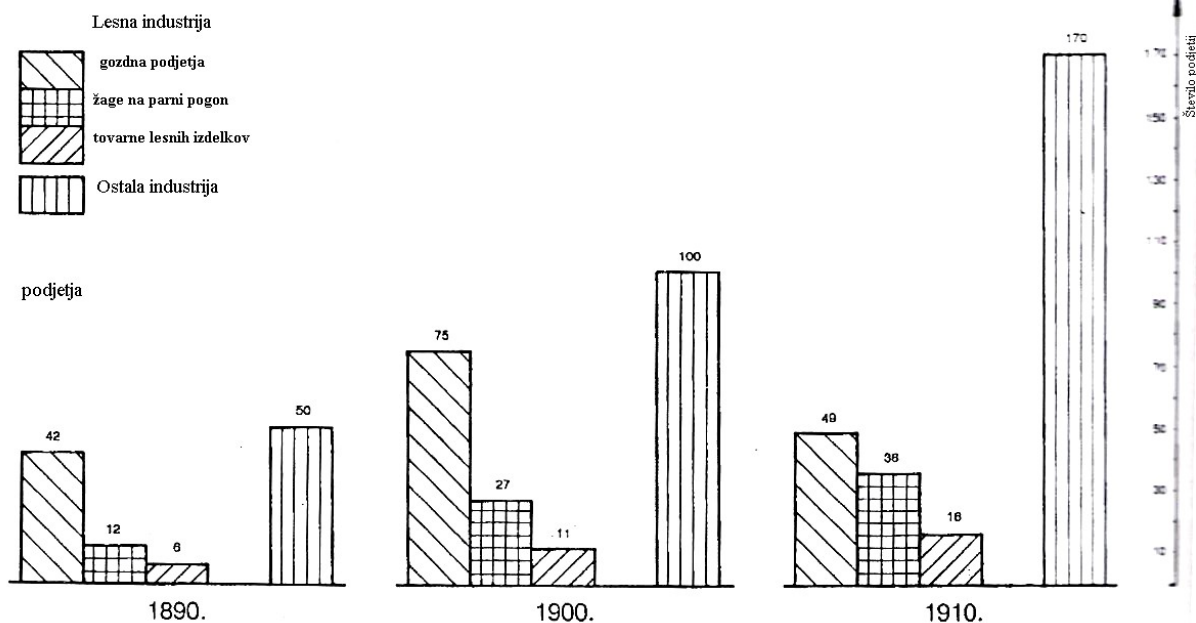
Natančnejšo sliko večjih podjetij in njihovih delavcev (pri obratih z več kot 50 zaposlenimi) v predelovalni industriji v ožjem smislu prikazuje spodnja tabela:

Vrsta proizvodnje	obrti		delavci	
	število	odstotek	število	odstotek
lesna industrija				
- žage na paro	4	16,0	545	14,3
- pohištvo	4	16,0	542	14,3
skupaj	8	32,0	1087	28,6
prehrambeno – tobačna industrija				
- pivo in kvas	2	8,0	109	2,9
- tobak	1	4,0	752	19,7
skupaj	3	12,0	861	22,6
papirna in kemijska industrija				
- papir	1	4,0	779	20,5

- vžigalice	1	4,0	61	1,6
- tanin	1	4,0	169	4,4
skupaj	3	12,0	1009	26,5
ostala industrija				
- usnje in obleke	2	8,0	165	4,4
- cement	2	8,0	319	8,4
- opeke	2	8,0	80	2,1
- steklo	3	12,0	184	4,8
- kamnoseštvo	1	4,0	51	1,3
- ladjedelništvo	1	4,0	51	1,3
skupaj	11	44,0	850	22,3
SKUPAJ	25	100,0	3807	100,0

Vidno je, da po številu obratov prevladujejo predvsem lesna predelava in industrija cementa, opeke in stekla. Glede na zaposleno delavno silo pa le lesna industrija ohranja prvenstveno vlogo (zaradi velikih žag in tovarnih povištev), medtem ko so opekarne in tovarne stekla relativno manjše v obsegu, le cementarne pa spadajo med večje obrate. Posledično v splošni strukturi delavstva posebno mesto zavzemata dva največja obrata predelovalne industrije: tovarna tobaka v Zagrebu in papirnica na Reki – Sušcu, od katerih vsaka zase prevzema okoli 1/5 vseh delavcev večje industrije na severnem Hrvaškem.

Ozemeljska razporeditev teh 25 podjetij kaže, da je bilo v Zagrebu 6 obratov s 1048 delavci, na ostalem ožjem področju Hrvaške pa 8 obratov s 1502 delavci, in na slavonskem področju 10 obratov s 1206 delavci. Zagrebu tako pripada 27,5 %, ostalemu področju ožje Hrvaške 39,5 % in Slavoniji 31,7 % delavcev v teh podjetjih, medtem ko za eno podjetje z 51 delavci (1,3 %) nimamo informacij o lokaciji.



Delež lesne industrije v industriji severne Hrvaške med leti 1890 - 1910

Zaradi popolnosti pregleda (pa tudi zaradi primerjave z nadaljnjim razvojem industrije) je potrebno upoštevati, da je leta 1883 poleg prikazanih 25 večjih podjetij predelovalne industrije, bilo v ožjem smislu še 9 rudnikov in kamnolomov in 11 meščanskih podjetij z več kot 50 delavci. A za njih nimamo natančnih podatkov o zaposleni delovni sili.

Poleg tega je izključena tudi skupina, ki bo kasneje postala pomemben del analize sestave industrijske ekonomije. Skupino sestavljajo gozdna podjetja oz. obrati za sečnjo in izkoriščanje lesnega blaga brez spreminjanja žag na paro. Kot se vidi iz opombe m. Zoričiča, so bili sekalci dreves obravnavani kot ljudje, ki so bili zaposleni pri slavonskih trgovcih z lesom, tako da je njihovo skupno število (okoli 3500 oseb) povečalo prikazani obseg delovne sile v trgovski industriji. Dejstvo je pomembno tudi takrat, ko govorimo o ozemeljski razvrstitvi podjetništva, glede na to, da je prav glavnina gozdnega izkoriščanja in lesne predelave vse do začetka 20. stoletja zagotavljala na slavonskem področju prevlado nad ožjo hrvaško regijo v številu obratov in obsegu zaposlenega delavstva.

V 80. letih 19. stoletja je vodenje ekonomske politike madžarskih vladajočih krogov proti Hrvaški popolnoma prevzel slavonski grof Khuen-Héderváry po tem, ko je zasedel banski stol leta 1883. V borbi proti hrvaškemu opozicijskemu meščanstvu je Khuen iskal oporo v separatističnih težnjah nekaterih slavonskih slojev, predvsem veleposestniškega plemstva in aristokracije (ki je bila večinoma tujega izvora), kot tudi nemškega ali madžarskega dela osiješkega meščanstva. Odraz njegove politike je bil med drugim tudi gospodarski sejem v Osijeku leta 1889. Otvoritev je bila na praznik ogrskega kralja sv. Štefana, 20. avgusta, vodil pa jo je ban sam. v pozdravnem govoru je poudaril političen pomen te prireditve, ki je pokazala, da je po »pacifikaciji« (utišanju opozicije) končno mogoče dvigniti gospodarski nivo dežele: » Prav je bilo, da smo najprej dosegli pomiritev, a ker je s tem prišel čas, da se neovirano predamo skrbi za materialne interese, verjamem, da lahko radostno pozdravim celoten narod.«

Glede na smernice ekonomske politike madžarske vlade je Khuen najprej podprl interese slavonskih veleposestnikov, predvsem v zvezi s širjenjem izkoriščanja gozdov s tujim kapitalom. Po drugi strani je bil Khuenov odnos do meščanske ekonomije popolnoma negativen v težnji, da bi preprečil razvoj domačega industrijskega podjetništva. S tem je dosegel dvojni cilj: onemogočena je bila vsaka možnost konkuriranja hrvaške proizvodnje z madžarsko industrijo, hkrati pa je bil oviran splošni napredek nacionalnega meščanstva in industrijskega delavstva, kar pa je odgovarjalo konservativnim socialno-političnim pogledom bana Khuena.

Na ozkem in ločenem področju mesta Reke (ob številnih manjših predelovalnih obratih starejšega nastanka) so bili pomembnejši obrati v lasti industrije na začetku 1880. v mejah, ki so bile najožje povezane s tranzitno trgovinsko proizvodnjo preko tega tržišča. Zaradi nagodbe je bila Reka pod direktnim vplivom madžarskih oblasti, to pa so občutili v tovarniški proizvodnji, končno pa tudi v pomorstvu (v ladjarstvu in delno ladjedelništvu). Rafinerija nafte in luščilnica riža sta predstavljali velika industrijska obrata, ki sta bila ustanovljena na začetku 80. let, medtem ko se je ladjedelništvo veliko počasneje prilagajalo prehodu na gradnjo parnikov. Zato pa je Reka veliko hitreje napredovala pri plovbi s parniki samimi, pri čemer pa je imelo odločilno vlogo zanimanje madžarskih gospodarskih faktorjev, ki so si s tem zagotovili lasten izhod na odprto morje.

Veliko težje se je tehnična revolucija odrazila v *pomorski ekonomiji* pri domačem podjetništvu v Dalmaciji in Istri. Veliki kapital, ki so bili vloženi v jadranske in delno v izgradnjo jadrnic, so v teh prehodni krizi propadli. Avstrijski akterji so svoj interes usmerili izključno v Trst, kot glavno trgovinsko bazo zahodne polovice monarhije na Jadranu. v *Dalmaciji* se je proizvodnja alkoholnih pijač (maraskina in drugih likerjev), ki je bila zgoščena predvsem na območju Zadra, Šibenika in Splita, širila počasi, tako kot tudi razvoj modernejšega načina predelave rib po francoskem vzoru (ob znatnem vložnem francosko-italijanskem kapitalu) na območju srednje-dalmatinskih otokov. Do pojava večjih tovarniških podjetij v cementni in kemijski industriji na širšem mestnem in primestnem prostoru Splita in Šibenika pride šele v prvih letih novega stoletja in tudi tu so nosilci kapitala tuje finančne moči.

V gospodarstvu *istrskega področja* je vse do zadnjih desetletij 19. stoletja prevladala agrarna proizvodnja, čeprav se že zgodaj pojavljajo začetki izkoriščanja zalog premoga, kamna in soli. Če govorimo o gospodarskem stanju Istre v času narodnega preporoda, B. Milanović zaključuje: » Edino, kar je Istra lahko izvažala, so bili poljedelski proizvodi, ker pa je bilo poljedelstvo na nizki stopnji, je bila tudi trgovinska bilanca Istre stalno pasivna.« Tržni artikli so bili vino, olje, ribe, les, sol in ostali poljedelsko-živalski proizvodi. Do prihoda železnice in parnikov pa se je trgovina tu srečevala s številnimi težavami.

V 50. in 60. letih 19. stoletja je v Krapnju (Ruši) deloval rudnik premoga, medtem ko je bilo kamnolomov in klesarskih obratov več (Rovinj, Brioni, Barban, Rakalj, Motovunski Novaci, Grožnjan idr.), prav tako pa so bile soline v Koprju, Piranu in na Miljah. Med predelovalnimi panogami so zabeležene v nekaterih krajih tudi usnjarne (Koper, Buje, Poreč, Brkač pri Motovunu).

Preden je nastal velik državni investicijski obrat v Puli v povezavi z gradnjo baze za avstrijsko (avstro-ogrsko) vojno mornarico, največje dejavnosti na ožjem področju istrskega polotoka (izven Trsta) predstavljata ladjarsko in ladjedelniško pomorsko gospodarstvo Lošinja. Na zahodni istrski obali se gradnja jadrnic pojavlja v Rovinju, ki kasneje dobi še druge tovarniške obrate. Lošinjsko gospodarstvo pa je imelo širši obseg. Kot pomembno središče jadrnanja v pomorsko-trgovske namene, je Mali Lošinj hkrati razvijal tudi ladjedelništvo. V prvi polovici 19. stoletja je bil lastnik večje ladjedelnice S. Katarinić, od sredine stoletja pa nastajajo že novi obrati. Tehnična revolucija v pomorstvu je s prodorom železa in pare prinesla v 80. letih krizo in propad tej gospodarski dejavnosti na Lošinju.

Osnovne smeri razvoja v zadnjem četrletju pred 1. svetovno vojno

Splošno smer razvoja industrije na *severnem Hrvaškem* konec 19. stoletja in na začetku 20. zaznamuje stalen dvig števila podjetij in delavcev. Pri tem primerjava statističnih podatkov iz let 1890, 1900 in 1910 kaže nekoliko pospešen absoluten in relativen dvig v zadnjem desetletju 19. stoletja. Tako se je na celotnem področju ožje Hrvaške in Slavonije med leti 1890 in 1900 povečalo število industrijskih obratov za 103, delavcev v teh obratih pa za 8907 oseb, medtem ko je ta dvig med leti 1900 in 1910 znašal le za 58 obratov in 4805 delavcev. Rezultati desetletnih popisov kažejo v glavnem nespremenjeno razmerje med velikimi industrijskimi obrati (z več kot 100 delavci) in ostalimi tovarnami. Veleindustrija tako v tem času zavzema nekaj manj kot ¼ podjetij in skoraj 2/3 zaposlenih v industriji. Natančnejše podatke prikazuje sledeča tabela razvoja industrije na Hrvaškem in v Slavoniji med leti 1890 in 1910:

vrsta obrata	obрати			delavci		
	1890	1900	1910	1890	1900	1910
število:						
z 21 – 100 delavcev	85	162	207	3687	7017	8682
z več kot 100 delavci	25	51	64	6205	1178	1492
skupaj	110	213	271	9892	1879	2360
					9	4
odstotek:						
z 21 – 100 delavcev	77,3	76,1	76,4	37,3	37,3	36,8
z več kot 100 delavci	22,7	23,9	23,6	62,7	62,7	63,2
skupaj	100,	100,	100,	100,	100,0	100,0
	0	0	0	0		

Poudariti pa moramo, da omenjeno upočasnjevanje napredka industrije pred 1. svetovno vojno in enako razmerje veleindustrije pravzaprav nista prisotna na Hrvaškem že od prvih let 20. stoletja. To je le rezultat krize v lesni industriji kot vodilni predelovalni panogi na tem področju, ki se je začela leta 1907 in v mnogo čem spremenila sestavo in lego tovarn in njihovih delavcev. Proces koncentriranja industrijske ekonomije traja prav do te krize, saj se glede na stanje leta 1890 opaža npr. do leta 1906 hitrejša rast števila prav večjih obratov. V 1880. letih je bil na hrvaško-slavonskem področju le en obrat z več kot 500 delavci, leta 1906 pa je zabeleženih že 5 obratov v kategoriji med 500 in 1000 zaposlenimi osebami in 2 obrata z več kot 1000 delavci. Medtem ko je leta 1890 odstotek delavstva v obratih z več kot 500 delavci znašal vsega 5,3 % industrijskega delavstva, je ta odstotek leta 1906 znašal že skoraj $\frac{1}{4}$ delovne sile v tovarniški proizvodnji (24,2 %).

Zastoj v izvozni trgovini hrastovih dog in drugih proizvodov gozdnega izkoriščanja in žag na parni pogon, do katerega je prišlo med krizo leta 1907, in zaradi konkurence ameriškega (in delno ruskega) blaga, je zadel prav tisto predelovalno panogo, v kateri so se do tedaj na severnem Hrvaškem razvijala največja podjetja. Opazen je nagel padec deleža gozdnih podjetij pri sestavi industrije hrvaško-slavonskega prostora. Čeprav je v istem času pozitivnejši napredek pokazalo tovarniško podjetništvo v nekaterih drugih panogah (predvsem pa zagotovo število mestnih središč), se z vzporednim delovanjem teh dveh tendenc v zadnjih letih pred 1. svetovno vojno kažejo znatnejše spremembe v sestavi ekonomske aktivnosti. O tem govori tudi spodnja tabela, ki prikazuje spremembo v sestavi industrije Hrvaške in Slavonije med 1890 in 1910:

vrsta proizvodnje	obradi			delavci		
	1890	1900	1910	1890	1900	1910
število:						
lesna industrija						
- gozdna podjetja	42	75	49	3987	5871	3699
- žage na parni pogon	12	27	36	1485	2777	3331
- druge tovarne	6	11	16	458	1113	1158
skupaj	60	113	101	5930	9761	8611
ostala industrija	50	100	170	3962	9038	1499
					3	
skupaj	110	213	271	9892	1879	2360
					9	4
odstotek:						
lesna industrija						
- gozdna podjetja	38,2	35,2	18,1	40,3	31,2	15,7
- žage na parni pogon	10,9	12,7	13,3	15,0	14,8	14,1
- druge tovarne	5,4	5,2	5,9	4,6	5,9	6,7
skupaj	54,5	53,1	37,3	59,9	51,9	36,5
ostala industrija	45,5	46,9	62,7	40,1	48,1	63,5
skupaj	100,	100,	100,	100,	100,0	100,0
	0	0	0	0		

V veliki razdelitvi lesne industrije izstopajo po številu in obsegu podjetja in žage slavonskega področja, predvsem velike žage v Podravini (Virovitiška županija) in gozdno izkoriščanje v Sremu. Lesne tovarne (za proizvodnjo pohištva, parketov, itd.) so v krajih ožje Hrvaške, vendar glede na njihov majhen delež v številu in obsegu lesno-predelovalnih

obratov, ne spreminjano splošne slike lege obratov v tej panogi, s prevladujočim deležem slavonskega prostora. Tako je npr. v 1890. lesna industrija (gozdna podjetja, žage in lesne tovarne) na področju ožje Hrvaške predstavljala 39,2 % obratov in 33,3 % industrijskega delavstva, medtem ko je v Slavoniji le-ta predstavljala 67,8 % obratov in 77,1 % delavcev. Ker pa je bila na osnovi izkoriščanja lesnih surovin zasnovana tudi proizvodnja tanina, ki je vključevala tudi kemijsko panogo, nastanjena pa je bila v Slavoniji, je ta s svojimi 5 obrati in 666 delavci leta 1890 še dodatno povečala omejenost vseh ostalih slavonskih obratov.

Pri tem ko je M. Zoričić dajal skupno oceno naše industrije leta 1890, je velik pomen dal različnim področjem izkoriščanja lesa in njegove predelave, in pravi: »Poleg nje je v naši industriji večje število obratov še v industrijah tanina, stekla, cementa, opek in v mlinarski in tiskarski obrti. Na vseh ostalih področjih imamo po en ali največ dva obrata. Velike industrije železa, strojev, sladkorja, itd, ki so že leta 1890 na Ogrskem potrebovale več kot 20 000 delavcev, na Hrvaškem tedaj niso imele niti enega predstavnika, ki bi ga lahko šteli med večje obrate, saj je celo tekstilno industrijo zastopala le ena predilnica bombaža v Dugi Resi...«

Že omenjena strukturna nagnjenja v prvih letih 20. stoletja so pripeljala do *spremembe ozemeljske razvrstitve industrije* na Hrvaškem in v Slavoniji. Premike prikazuje spodnja tabela:

področje	obrat			delavci		
	1890	1900	1910	1890	1900	1910
število:						
Zagreb	22	41	79	1722	3665	5984
hrvaške županije	29	51	66	2149	4672	5049
Osijek	5	14	25	235	697	2057
slavonske županije	54	107	101	5786	9765	10514
skupaj	110	213	271	9892	18799	23604
odstotek:						
Zagreb	20,0	19,3	29,2	17,4	19,5	25,4
hrvaške županije	26,4	23,9	24,3	21,7	24,9	21,4
Osijek	4,5	6,6	9,2	2,4	3,7	8,7
slavonske županije	49,1	20,2	37,3	28,5	51,9	44,5
skupaj	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Posebej zanimiv je pojav močnejšega usmerjanja industrijskega podjetništva v *mestnih naseljih*. Največji napredek v tem smislu je bil zabeležen v dveh najmočnejših središčih: Zagrebu in Osijeku, ki sta skupaj povečala svoj delež v številu podjetij v času med 1900 in 1910 s 25,9 % na 38,4 %, in v številu delavcev s 23,3 % na 34,1 %, torej približno za 1/4 na 1/3 tovarniške ekonomije v severnem Hrvaškem.

Hkrati pa je opazen znaten razvoj tudi v ostalih 15 naseljih meščanskega tipa na hrvaško-slavonskem področju. V njih je bilo na prehodu stoletja 22 industrijskih obratov s 1545 delavci, do leta 1910 pa se je obseg podvojil na 40 obratov in 3495 delavcev. Glede na skupno tovarniško podjetništvo in delavstvo je to leta 1910 predstavljalo 14,8 % obratov in 14,7 % zaposlene delovne sile, medtem ko je bil desetletje prej ta delež nižji (10,3 % obratov in vsega 8,2 % delavcev). Tako je bila celotno gledano pred 1. svetovno vojno že polovica skupne industrijske vrednosti severne Hrvaške nastanjena v mestih.

Koristno bi bilo prikazati tudi *obseg uporabnih pogonskih in drugih strojev* v tovarnah severne Hrvaške v letih pred 1. svetovno vojno. Po poročilu industrijskega nadzornika iz leta 1906 je bilo skupaj na hrvaško-slavonskem področju 611 motorjev s 29827 KM, medtem ko je bilo leta 1912 že 895 motorjev s 52056 KM. Največji del moči pripada parnim strojem, ki jih je bilo 1912 348 s 38135 KM, tem sledi 40 motorjev na vodni pogon (5120 KM), 377 na električni pogon (4787 KM), 101 bencinski motor (3157 KM) in 29 ostalih motorjev (857 KM). Električne energije niso šteli za pogonsko moč, ampak pri različnih obdelovalnih strojih, tako da je bila (glede na leto 1912) povprečna moč parnega stroja 109,8 KM, enega elektromotorja pa 12,7 KM.

Struktura uporabe strojev pri posameznih industrijskih panogah pred 1. svetovno vojno močno prevladuje v cementni in prehrambeno-tobačni industriji, a je bil tudi v drugih panogah v zadnjih letih opazen znaten dvig. To nam pokaže primerjava stanja iz let 1906 in 1912:

vrsta proizvodnje	1906		1912		razlika	
	število	KM	število	KM	število	KM
stroji	50	1150	63	8596	13	7046
cement, opeka, steklo	29	3325	167	1343	138	1010
les	95	5915	176	7194	81	1279
usnje, tekstil, obleka	29	3305	71	6251	42	2946
hrana, tobak	313	1080	231	1202	-82	1220
		9		9		
papir kemijsko blago	61	4709	133	4332	72	-377
gradbeništvo	3	43	0	0	-3	-43
tiskarstvo	31	171	54	223	23	52
skupaj	611	2982	895	5205	284	2222
		7		6		9

M. Zoričić je v *rudarstvu* leta 1890 ugotovil slabo stanje: »Glede na različne panoge gospodarstva skupaj in glede na ostale skupine industrijske dejavnosti je rudarstvo na Hrvaškem in v Slavoniji še leta 1890 tako nepomembno, da bi lahko vse podrobnosti, ki jih kaže popis, lahko mirne duše izpustil«. Vsega skupaj je bilo takrat popisanih 9 podjetnikov rudarjev (539 delavcev), 15 kamnolomov (313 delavcev) in 14 drugih obratov (57 delavcev, kot so žganje apna, kop gramoza in peska, itd. V prvih letih po 1890 se pojavljajo pozitivnejši znaki v razvoju rudarstva na severnem Hrvaškem, a do 1. svetovne vojne se bolj razvija le premogovništvo. Od 2674 rudarjev na področju ožje Hrvaške in Slavonije je leta 1910 večina zaposlenih pripadla različnim premogovnikom. Železarne so bile v zagrebški županiji, vendar je njihova proizvodnja daleč zaostajala za rezultati premogovništva. V rudnikih premoga je bilo leta 1910 zaposlenih skupaj 2364 rudarjev, ki so nakopali nekaj več kot 250 000 ton lignita in sivega premoga pretežno v zagorskem bazenu in rudniku Vrdnik (Srem).

V razvoju tovarniške ekonomije severne Hrvaške do začetka 20. stoletja so zanimivi premiki, do katerih pride v sestavi *veleindustrijske proizvodnje*, t.j. pri tistih podjetjih, ki zaposlujejo več kot 100 delavcev. V skladu s splošno sestavo industrijske ekonomije na hrvaško-slavonskem področju je imela v začetku 90. let 19. stoletja v kategoriji večjih podjetij prevladujočo vlogo lesna industrija (gozdno izkoriščanje lesne mase, predelava v žagah in drugih tovarniških obratih). Tako je npr. leta 1890 od skupno 25 veleindustrijskih obratov s 6205 delavci k lesni panogi spadalo 15 obratov (60 %) s 3788 delavci (61,1 %). Do prehoda stoletja pa ob stalnem splošnem napredku tovarniške proizvodnje ni mogoče opaziti vidnejših

sprememb teh odnosov, relativno počasnejši je bil le dvig obsega zaposlene delovne sile v gozdnih podjetjih. Tako je leta 1900 skupaj lesna industrija zastopala 60,8 % obratov in 50,3% delavcev vseh veleindustrijskih podjetij.

Znatneje se veliko podjetništvo prestrukturira v naslednjih letih, pri čemer pa je bil pomemben vpliv zastoja v izvozni trgovini lesnega blaga po krizi 1907. Glavni udarec je pri tem doletel prvotno izkoriščanje gozdov, medtem ko se delež žag in drugih obratov ni bistveno spremenil. To kažejo tudi naslednji podatki o sestavi hrvaško-slavonske veleindustrije leta 1910:

	obrat	delavci
lesna industrija		
- gozdna podjetja	15	2119
- žage na parni pogon	8	2046
- druge tovarne	7	1245
skupaj	30	5410
ostala veleindustrija	34	9512
skupaj	64	14922

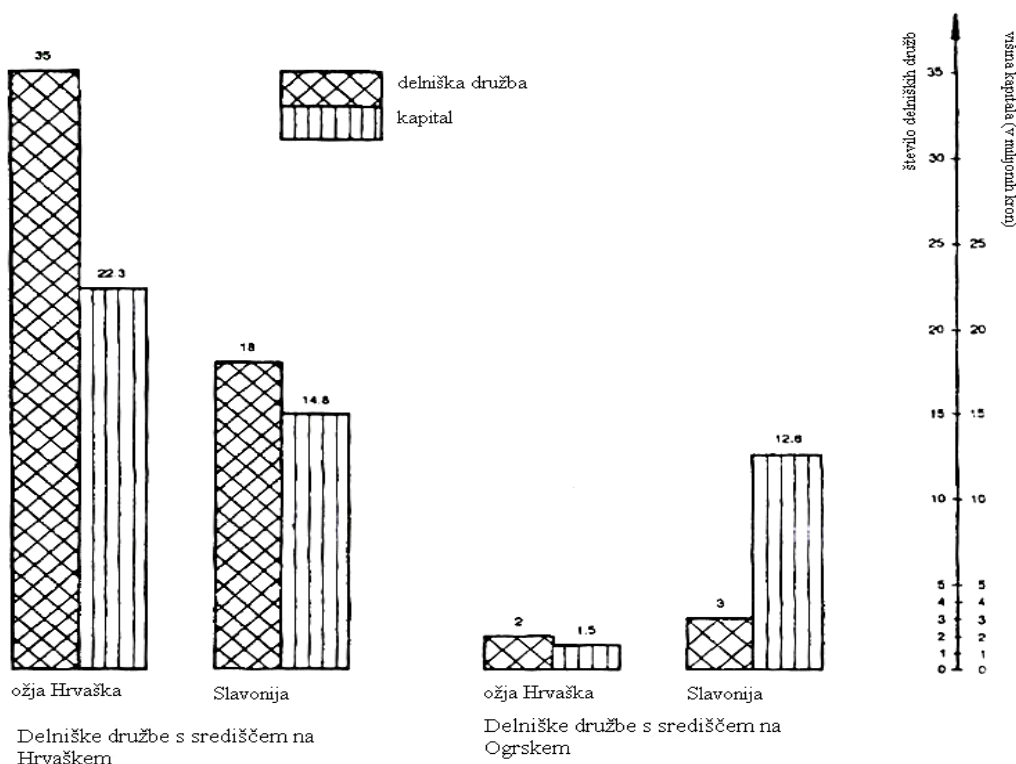
Iz teh podatkov ugotavljamo, da je skupna lesna proizvodnja leta 1910 še vedno predstavljala 46,9 % obratov veleindustrije, vendar je glede na delovno silo njen delež padel na vsega skupaj nekaj več od 1/3 (36,3 %). Pomembno je poudariti tudi to, da je osnovna smer strukturnih sprememb v veleindustriji sovpadala z enakimi trendi v celotni industriji severne Hrvaške.

Področje Slavonije (brez veleindustrije Osijeka) je obdržalo ugodno povezavo z ožjo Hrvaško (brez Zagreba) glede na število veleindustrijskih obratov in zaposlenega delavstva še naprej, ker je upad aktivnosti lesnih obratov nadoknadilo širjenje obsega dejavnosti v tovarni cementa v Beočinu. Na mestnem območju Zagreba pred 1. svetovno vojno (leta 1910) srečamo poleg 5 že omenjenih večjih obratov prehrambeno-tobačne panoge naslednja podjetja z več kot 100 delavci: železarno, tovarno pohištva, parketov, tekstila, vojaške obleke, papirnico, tovarno s svincem, plinarno, gradbeno podjetje in tiskarno. V Osijeku najdemo dve tovarni pohištva (mizarska obrt), mlin na parni pogon, tovarno sladkorja in tovarno vžigalic.

Ostali veleindustrijski pogoni so bili razporejeni po županijah na sledeč način: v županiji Lika-Krbava eno gozdno podjetje in tobačna tovarna; v županiji Modruš-Reka cementarna, žaga na parni pogon in papirnica; v županiji Zagreb žaga na parni pogon, tovarna palic, tekstila in salame; v županiji Varaždin opekarno in tovarno pohištva, v županiji Bjelovar-Križevci gozdno podjetje, tovarno lesne opreme in tovarno kostne moke; v županiji Požega 5 gozdnih podjetij, 3 žage na parni pogon in steklarna; v županiji Virovitica 4 gozdna podjetja, 2 žagi na parni pogon, po ena steklarna, tovarna tanina, tovarna vagonov in tovarna za destilacijo lesa; v županij Srem 4 gozdna podjetja, žaga na parni pogon, 2 tovarni tanina, cementarna, kamnolom, tekstilna tovarna in gradbeno podjetje.

Znaten del veleindustrijskih obratov je bil zasnovan na podlagi širših investicijskih vložkov z zbiranjem kapitala v obliki *delniških družb*. Pojav se opaža predvsem na začetku stoletja, medtem ko se dalj časa ohrani le manjše število delniških družb na severnem Hrvaškem. Od 43 takih organizacij, ki jih najdemo na hrvaško-slavonskem področju leta 1905, jih je le 6 imelo za seboj že 15 let delovanja (ustanovljene so bile med 1871 in 1890). Nadaljnjih 8 je bilo ustanovljenih med 1891 – 1895, 13 v obdobju med 1896 – 1900, 16 pa med 1901 – 1905. v naslednjih 5 letih se je število delniških družb na severnem Hrvaškem povečalo še za 15, skupen obseg zbranega delniškega kapitala pa je bil več kot podvojen: leta 1905 je znašal 23 644 000 kron, leta 1910 pa preko 51 milijonov kron.

Največji del vpisanih družb leta 1910 je imelo svoj sedež v sami Hrvaški, medtem ko je bilo 5 delniških družb pod upravo Ogrske. Čeprav je bila finančna moč teh 5 družb relativno večja, saj so razpolagali kar s 14 milijoni kron delniškega kapitala, je potrebno omeniti, da v tem oziru med 1905 in 1910 pride do pozitivnih sprememb. Še leta 1905 je bilo skupaj 9 družb s središčem v Ogrski, in ki so razpolagale s skoraj polovico celotnega tedanjega kapitala delniških družb na severnem Hrvaškem, a se je njihov pomen v naslednjih letih zmanjšal. Dve največji podjetji iz te skupine sta bili cementarna v Beočinu (Srem) s 7,6 milijoni kron kapitala, in tovarna tanina s 4 milijoni kron kapitala.



Stanje delniških družb v industriji severne Hrvaške leta 1910.

Teritorialna razdeljenost obratov, ki predstavljajo vseh omenjenih 58 delniških družb leta 1910 pa nam kaže sledečo sliko:

	število d.d.	kapital v milijonih kron
Zagreb	18	8,891
Osijek	7	8,206
hrvaške županije	19	14,849
slavonske županije	14	19,157
skupaj	58	51,103

Največji del finančne moči teh združenj pripada na manjšo skupino vsega skupaj 16 organizacij, ki so imele posebej vsaka več kot milijon kron delniškega kapitala. Gre za izključno (razen enega podjetja) veleindustrijske obrate z več kot 100 zaposlenih. Njihov skupni delniški kapital znaša nekaj manj kot 40 milijonov kron, zaposlujejo približno 6000 delavcev, v nepremičninah, tovarniških objektih in inventarju pa imajo še dodatnih 48 milijonov kron kapitala. Največje delniške družbe tako predstavljajo 1/4 tedanjega skupnega števila veleindustrijskih obratov na severnem Hrvaškem in zaposlujejo skoraj 2/5 delavstva

velike industrije. Med njimi sta 2 cementarni, 2 tovarni lesnega materiala, 2 tovarni tanina in tovarna za destilacijo lesa, podjetje za vojaško opremo in 2 tekstilni tovarni, tovarna sladkorja, pivovarna, tovarna salame, kostne moke, vžigalic in papirnica. Tri od teh podjetij so v Zagrebu, 2 v Osijeku, na področju hrvaških županij 5 in 6 na področju slavonskih županij.

Če ocenimo v celoti prikazan razvoj industrije na severnem Hrvaškem v zadnjih 25 letih pred 1. svetovno vojno, predvsem pa delež veleindustrijskih obratov, lahko zaključimo, da spremembe do katerih prihaja od začetka 20. stoletja popravljajo prej deformirano strukturo te veje gospodarstva, ki so jo predstavljale le izkoriščanje železa in drugi obrati predelovanja lesa. Skupaj pa je to pomenilo hitrejši dvig raznovrstnih industrijskih obratov v Zagrebu, Osijeku in nekaterih drugih mestnih središčih hrvaško-slavonskega prostora.

Vpliv madžarske politike na gospodarsko življenje ločenega področja Reke se pod nagodbnimi sistemom bolj čuti v trgovinski panogi, predvsem glede na razvoj pomorskega transporta blaga. Društvo parnikov »Adria« za oceansko plovbo in delno tudi združenje »Ogrsko-hrvaško društvo parnikov« (t.i. Ungaro – Croata, v katerem je sodeloval tudi hrvaški kapital) sta bila glavna inštrumenta napredovanja zunanje izvozne trgovine Ogrske. Poleg tega pa so bili v 80. in 90. letih ustanovljene (ob podpori gospodarskih organov madžarske vlade) pomembnejše luške pridobitve za izboljšanje in širitev blagovnega odpošiljanja. Veliko slabše stanje najdemo v ladjedelništvu do 1. svetovne vojne, saj je predelovalna ekonomija Reke le v manjšem obsegu pritegnila pozornost madžarskih gospodarstvenikov. Reška zbornica je na prehodu stoletja na to opozarjala v svojih letnih poročilih, saj je ugotavljala, da bi za zagotovitev stabilnosti gospodarskega napredka v mestu nujno morali v tem oziru razvijati večjo aktivnost.

Od začetka 20. stoletja se na Reki pojavljajo številni *tovarniški obrati*, nekateri tudi večji v obsegu, predvsem v prehrabeni in kemijski proizvodnji. Natančnejše podatke o sestavi reške industrije pred 1. svetovno vojno nam prikazujejo podatki anket, ki jih je zbornica zbirala za že omenjena letna poročila. Glede na te vire imamo glede sestave industrije na Reki sledečo sliko:

	kategorija podjetja							
	21-100 delavcev		preko 100 delavcev		skupaj			
	obrat	delavci	obrat	delavci	obrat	delavci	obrat	delavci
	število	število	število	število	število	število	število	%
stroji (ladjedelnštvo)	1	40	2	2058	3	2098	15,8	32,4
lesni material	2	135	-	-	2	135	10,5	2,1
usnje	1	31	-	-	1	31	5,3	0,5
prehrana	2	75	4	992	6	1067	31,5	16,4
tobak	-	-	1	2012	1	2012	5,3	31,0
papir	-	-	1	495	1	495	5,3	7,6
kemijsko blago	2	76	3	570	5	646	26,3	10,0
skupaj	8	357	11	6127	19	6484	100,0	

V skupini podjetij kovinarsko-strojne panoge na Reki pred 1. svetovno vojno najdemo dva pomembnejša obrata: tovarno torpedov »Whitehead & Co.« in ladjedelništvo »Danubius«. Daljšo tradicijo je imela tovarna torpedov, ki se je razvila iz nekdanje ladjedelnice in tovarne ladijskih strojev. Podatki o obsegu in vrednosti njene proizvodnje pa so vojaška skrivnost.

Poskus obnove močnejšega *ladjedelnštva* na Reki predstavlja ustanovitev obrata podjetja »Societa di costruzioni navali Howald & Co.« leta 1894 vendar brez uspeha. Ko so po prvih letih ugotovili znatne izgube (z delovanjem je podjetje začelo na Brgudih 20. julija 1894), je uprava leta 1897 zahtevala od pristojnih ogrskih oblasti odobritev koncesije po 13. čl. Zakonika iz 1890 o pomoči industrijskim podjetjem. V svojem zahtevku je podjetje poudarilo, da »je to popolnoma nova industrija na ogrskem področju. Res obstaja ladjedelnica na Donavi, a tam gradijo ladje za rečno plovbo, medtem ko ladjedelnic za morsko plovbo ni« (gre seveda za gradnjo parnikov). Zaradi nezadostne podpore državnih oblasti se je podjetje v glavnem ukvarjalo s popravili, v prvih letih 20. stoletja pa je prenehalo z delovanjem.

Na pomanjkanje ladjedelnic so leta 1903 opozorile visoke osebnosti ogrske vlade in mestna uprava Reke. Glede na nenavadno brezbržnost madžarskih velikašev za razvoj te industrijske panoge na tržišču, ki za Ogrsko pomeni edini svobodni izhod na morje, je magistrat zapisal: »Kako si lahko predstavljate, da bi ena pomorska luka dosegla kakršen koli pomen brez kakršnega koli znaka ladjedelnštva?! In kako sploh lahko v luki, kakršna je naša, ki ji je narava namenila prav vse možnost, in zaradi česar je vlada rada imenuje prvorazredna luka, manjka ladjedelnic in drugih sorodnih industrij?« V nadaljevanju reški magistrat poudari, da samo mesto ima dovolj sredstev, kadra in prostora za tak obrat, ampak potrebujejo soglasnost, ki pa jo lahko da le podpora odgovornih ogrskih faktorjev. Pri tem pa ni šlo le za prednosti reškega gospodarstva, ampak je v luki z živahnim ladijskim prometom primanjkovalo ustrezne opreme za popravila. Konec prvega desetletja 20. stoletja pa se je vsaj to popravilo z izgradnjo plavajočega doka pod javno upravo.

Bolj čvrste temelje je ladjedelnštvo dobilo šele leta 1906 z ustanovitvijo obrata »Danubius«, ki je bila podružnica budimpeštanskega podjetja »Ganz & Co.« To podjetje je svojo dejavnost razvijalo zaradi naročil ogrske vlade in vojne mornarice. Vrednost proizvodnje je znašala leta 1908 7,5 milijonov kron, naslednje leto skoraj 10,5 milijonov kron in še naslednje leto več kot 5,0 milijonov kron. Zato je zbornica opozorila na nezadostno državno podporo domače ogrsko-hrvaške plovbe, zaradi česar so ladje naročali v trških ladjedelnicah, ki jih je Avstrija bolje podpirala in štivila.

Naslednji dve *veleindustrijski podjetji* na Reki predstavljata papirnica »Smith & Meynier«, ki je stala pretežno na območju Sušca, in novi obrat nagodbene dobe Rafinerija nafte. V papirnici je bilo zaposlenih 400 – 500 delavcev, večinoma deklet in žensk, proizvodnja pa je zajemala različne vrste papirja (cigaretnega, risalnega, tiskarskega, pisalnega in ovijalnega). Obrat je bil zgrajen ob toku Riječine zaradi potreb tehničnega postopka, zato pa je bil v nevarnosti pred poplavamami, uprava pa se je pritoževala tudi zaradi slabih povezav z državno železnico. Vrednost proizvodnje pa je leta 1910 skupno znašala 18 milijonov kron.

Rafinerijo nafte je na Reki ustanovila delniška družba, s tem, da je konec leta 1882 prosila odgovorne državne organe za koncesijo po 44 čl. Zakonika iz leta 1881. pri tem je uprava družbe opozorila, da je vloženi kapital 2 milijonov forintov 2/3 tujega porekla zato je nujno podpreti javne oblasti. Predvidoma naj bi pogon zgradili v Martinščici, kljub vsemu pa so rafinerijo zgradili v mestu blizu luščilnice riža. O uspehih obrata je družba obvestila pristojne organe ogrske vlade leta 1883, češ da je namestitev zelo ugodna zaradi bližine petrolejske luke, glavnih cestnih povezav in možnosti, da se rafinerija s širokotirno železnico poveže s kolodvorom državnih železnic. Prostor rafinerije je zavzel 73440 m², zaradi varnosti pa je bil obdan s 3-metrskim kamnitim zidom. Rafinerija je začela s poslovanjem 14. septembra 1883 s 400 delavci. Z obstoječo opremo so lahko v prvih letih predelali 400 tisoč sodčkov surovega ameriškega petroleja letno, modernejša oprema pa je dovoljevala predelavo katerega koli drugega petroleja. Že pred letom 1890 je tako največji del surovine prihajal z vzhodne obale Črnega morja, konec stoletja (namesto ruskega petroleja) pa so v rafineriji večinoma že uporabljali petrolej z Galicije, ki je bil carinsko zaščiten in pripeljan na Reko z

železnico. Vrednost produkcije je bila leta 1899 skupno 7,34 milijonov kron, leta 1910 pa nekaj manj (t.j. 6,4 milijonov kron).

V prehrambeno-tobačni industriji sta bili 2 največji podjetji reške industrije državna tobačna tovarna in luščilnica riža. Tobačna industrija je imela na Reki daljšo tradicijo, v zadnjih 25 letih pred 1. svetovno vojno pa je bil njen obseg predelave stabilen ob hkratni preusmeritvi z izdelave cigar na večjo proizvodnjo različnih vrst cigaret. Proizvodnja je leta 1890 znašala skoraj 59 milijonov cigar in nekaj več kot 214 milijonov cigaret, medtem ko je leta 1899 tobačna izdelala skoraj 49 milijonov cigar in več kot 243,5 milijonov cigaret. Vrednost letne proizvodnje se giblje leta 1899 okoli 13 milijonov kron, leta 1910 pa nekaj manj kot 19 milijonov kron.

Drug velik obrat prehrambene panoge je predstavljala leta 1882 ustanovljena Luščilnica riža. Njeno delovanje temelji na uvoženi surovini, medtem ko očiščen riž prodaja predvsem v Monarhiji. V 90. letih 19. stoletja je zaposlovala približno 400 delavcev, letno pa so predelali med 25 in 30 000 ton riža. Uprava se je pritoževala nad konkurenco dveh večjih obratov iz Trsta in Budimpešte, ki sta dobivala ugodnosti predvsem glede železniških in pomorskih tarif za prevoz potrebnih surovin oz. lastnih proizvodov. Tako so npr. madžarskemu podjetju odobrili poleg davčnih olajšav še ugodnost 20% zmanjšanja cene železniškega prevoza surovega riža do Budimpešte. Kljub vsemu pa je reška luščilnica v 1. desetletju 20. stoletja razširila svojo dejavnost, skupni obseg proizvodnje pa je leta 1910 znašal nekaj več kot 70 tisoč ton v vrednosti blizu 17 milijonov kron.

V okviru *prehrambene industrije* Reke so spadala tudi številna srednja in mala podjetja za predelavo žitaric (moke in testenin), proizvodnjo olja, žganih pijač, bonbonov, čokolade, praženja kave in podobno. Prav tako je bilo pred 1. svetovno vojno ustanovljenih več tovarniških obratov za proizvodnjo različnega kemijskega materiala, med katerimi so nekateri zaposlovali več kot 100 delavcev.

Čeprav je trgovina z lesom in lesnim materialom iz severno-hrvaškega zaledja v določenem času predstavljala pomemben del reškega prometa, je bila *industrijska predelava lesa* v tem mestu zelo omejena. Poleg tovarne lesne embalaže, ki jo je vodil Ossoinack, in tovarne parketa je potrebno omeniti še podjetje imenovano »Reška tovarna pohištva d.d.«, ki je imela na Reki svoje upravno-poslovno središče, dejansko delo pa so opravljali v kraju Vrata pri Fužinah. Tovarna je na italijansko tržišče in Levant letno izvozila med 120 in 130 tisoč kosov pohištva iz iverja, in je zaposlovala več 100 oseb v obratih in industriji. Konec 19. stoletja je družba zaprosila, da bi se ji omogočili boljši pogoji za dobavo bukovega lesa iz erarskih gozdov v okolici, senjska zbornica (ki je zagovarjala podjetje) pa je v zvezi s tem dodala: «Reška družba na delnice ima v tem okrožju na Vratih pri Fužinah tovarno pohištva iz bukovega iverja, ki zaposluje tako v svojih delavnicah kot tudi v domači proizvodnji sosednjih vasi preko 400 delavcev in je zato edina taka na Hrvaškem in v Slavoniji. Njeni produkti so na dobrem glasu v tujini, kamor prodaja tudi večino izdelkov, in se z vso materialno in tehnično silo bori proti konkurenci. Ta borba pa zahteva veliko požrtvovalnosti, ki družbi že izpija vse življenjske sokove.»

V pregledu posameznih večjih podjetij so že navedeni razpoložljivi podatki o zaposleni delovni sili in vrednosti proizvodnje reške industrije. Glede na poročila zbornice pa lahko dobimo tudi pregled nad razdelitvijo pogonskih (parnih, bencinskih, plinskih ali električnih) strojev po različnih panogah predelovalne industrije. Leta 1910 sestava tovarniške pogonske sile kaže naslednje:

vrsta proizvodnje	KM	%
stroji (ladjedelnštvo)	113 7	14,9
lesni material	110	1,4

usnje	30	0,4
prehrana	297	38,9
	8	
tobak	213	2,8
papir	203	26,6
	0	
kemijski material	115	15,0
	0	
skupaj	764	100,
	8	0

Glede na značilnosti sestave tovarniškega gospodarstva v Reki pred 1. svetovno vojno izstopa 6 večjih veleindustrijskih obratov, ki pa smo jih že natančneje omenili: tovarna torpedov, ladjedelnica »Danubius«, luščilnica riža, tobačna tovarna, papirnica in rafinerija nafte. Njihov delež v reških tovarniških obratih po številu delavcev, pogonski moči in vrednosti proizvodnje pa kažejo naslednji podatki:

podjetje	delavci	KM	proizvodnja v milijonih kron
tovarna torpedov Whitehead & Co.	800	640	?
ladjedelnica Danubius	1178	470	5,166
luščilnica riža	500	200	16,875
		0	
državna tobačna tovarna	2012	213	18,928
papirnica Smith & Meynier	495	203	18,000
		0	
rafinerija nafte	340	470	6,400
skupaj	5405	582	65,369
		3	
ostalih 13 tovarn	1079	182	18,737
		5	
skupaj	6484	764	84,106
		8	

Teh 6 največjih reških podjetij je zaposlovalo 83,4 % industrijskih delavcev, razpolagalo s približno $\frac{3}{4}$ pogonske sile (76,1 %) in brez tovarne torpedov dosegalo nekaj več kot $\frac{3}{4}$ (77,7 %) evidentirane vrednosti industrijske proizvodnje na Reki pred 1. svetovno vojno.

Kapitalistična ekonomija je znala na območju Habsburške monarhije v drugi polovici 19. stoletja v znatni meri premagati omejitve, ki jih je vsilila kompleksna državno-pravna razdelitev v odnosu do ožjega gospodarskega povezovanja med posameznimi pokrajinami. Hrvaške gospodarske sile pa so imele v tem času vse do začetka 19. stoletja bolj malo uspeha. Poleg upravno-politične dvojnosti Hrvaške je vzrok za to potrebno iskati tudi v razcepljenosti in nepovezanosti hrvaških železniških prog, tega močnega instrumenta ekonomske ekspanzije meščanskega podjetništva. Medtem ko je bila Dalmacija do propada monarhije povsem ločena od ostalega hrvaškega ozemlja, pa je področje Istre leta 1876 dobilo priključek v železniško mrežo slovenskega in avstrijskega zaledja, hkrati pa je še vedno ostalo brez neposredne povezave s severna Hrvaško: »Eden izmed osnovnih pogojev za boljšo povezanost Istre z matično Hrvaško in preko nje z ostalim zaledjem predstavlja neposredna

železniška vez med istrskimi in hrvaškimi železnicami. Kljub stoletnemu poskušanju Istre, pa te povezave še danes ni.« (Z. Jelinović)

Tradicionalna istrska ladjarska in ladjedelniška dejavnost s centrom na Lošinju ni preživela propad jadrnic. Leta 1870 je bilo v Lošinju 6 ladjedelnih, ki so zaposlovale 2000 delavcev. Tu so bile zbrane tudi precejšnje moči jadriranja, vendar je bila lošinjska trgovska mornarica v 70. in 80. letih 19. stoletja zdesetkana. Neuspešni poskusi posameznikov, da bi usvojili novo parniško tehniko v manjših razmerah, je prisilil lošinjske ladjedelničarje in ladjarje, da so težišče svojega delovanja konec 19. stoletja prenesli v Trst.

Italijansko podjetniško meščanstvo zahodne istrske obale je v času krize jadrnic svoj kapital vlagalo delno v trgovino z agrarnimi izdelki, predvsem vinom, delno pa v kreditne posle, a prav tako lokalne tovarniške obrate (v nekaterih naseljih nastanejo večja ali manjša združenja delavcev, kar se odraža tudi v začetnih protestih organiziranega delavskega gibanja). Tak razvoj je opazen v Rovinju, ki uživa prednost železniške povezave z mrežo v monarhiji preko Kanfanare (na progi Pula – Divača). V *Rovinju* nastane več tovarniških podjetij: »Poleg Pule je bilo največje industrijsko središče Rovinj s tobačno tovarno, tovarno alkohola, sardin, 3 ladjedelnicami in 12.500 mestnega prebivalstva.« (M. Mirković) Nadaljnji razvoj je opazen tudi pri izkoriščanju rudnika premoga Krapanj (Raša), kjer je v začetku 20. stoletja proizvodnja dosegla skoraj 100 000 ton premoga.

Bistvo gospodarskega položaja istrskega področja konec 19. in v začetku 20. stoletja je opisal D. Šepić: »V istrskem gospodarstvu je v zadnjih desetletjih 19. stoletja prišlo do sprememb, ki so pustile globlje sledi v družbenih in nacionalnih odnosih in na političnem razvoju. Tri mesta na skrajnih točkah istrskega polotoka, Trst, Pula in Reka, doživijo velik vzpon in vključujejo Istro v vrtnec kapitalističnih odnosov ter pomagajo prodiranju kapitalizma na vas.« Trška in reška predelovalna ekonomija, pomorstvo in trgovinski promet so privlačili predvsem delovno silo istrskega polotoka, hkrati pa tudi del kapitala, ki se je zbiral v rokah istrskih trgovinsko-pomorskih gospodarskih krogov (predvsem Trst).

Na ožjem istrskem območju največjo mestno koncentracijo s številnimi industrijskimi obrati in delavstvom predstavlja *Pula*. Pri tem je za njen razvoj pomemben predvsem vpliv državnega vojaško-pomorskega podjetništva, glede na to, da to mesto v drugi polovici 19. stoletja postaja baza avstro-ogrske vojne mornarice. Največje podjetje je bila mornariška ladjedelnica Arsenal. Začetki zbiranja vojaško-pomorske sile Habsburške monarhije segajo v leto 1849, Arsenal je bil ustanovljen 1856 in se do prve svetovne vojne razvija kot »vojaško-državno podjetje« (M. Mirković) v veleindustrijski obrat. Število zaposlenih je doseglo že leta 1880 (brez delavcev v upravi) 24 000 oseb, leta 1910 pa vojna mornarica v Puli zaposluje skoraj 8 tisoč oseb, leta 1915 pa v Arsenalu in mornariški mestni upravi dela skupaj že 8130 delavcev.

Pomen ladjedelnice in vojne flote za gospodarsko življenje v Puli in celotni Istri pa je označil M. Mirković: »Pula je bila velik vojaški in mornariški želodec, ki je požrl vse, od istrskega vina do šlezijskega premoga in virovitiškega železa in apnenca in do reških in trških dreadnoughtov (plovila kraljeve vojne mornarice). Vendar za gospodarstvo in blaginjo naroda Istre ni bila nič drugega kot potrošnik proizvodov in delovne sile. Iz nje niso prihajali ne stroji ne orodje. Avstrija je skrbela za kredite vojakov, mornarice in orožja in vse to reševala z vidika svoje vojne politike. Poljedelstvo se je ni močno dotikalo, še manj pa ustvarjanja industrije, ki bi lahko konkurirala avstrijski. Vojaška utrdba Pule je žrla veliko, saj se je neprestano širila, gradila in izpopolnjevala preko pol stoletja.«

Poseben pomen za napredek Pule je imela tudi povezava mesta z železniško progo monarhije od 1876 preko Divače (na magistralni progi Dunaj – Trst). Vzporedno s širjenjem dejavnosti v Arsenalu pa hitro raste tudi celotno prebivalstvo: od nekaj več kot 17 000 prebivalcev leta 1867 na približno 32 000 prebivalcev leta 1890 in skoraj 60 000 prebivalcev pred prvo svetovno vojno (upoštevani so tudi vojaki, ki v tem času predstavljajo med 20 – 25

odstotki meščanov). Del delavcev zaposlenih v puljskih podjetjih in Arsenalu pa je bil naseljen izven mesta v okoliških krajih.

Na področju Dalmacije se od začetka 20. stoletja postopno širi malo jedro predelovalnega gospodarstva, ki je v 60. in 70. letih preraslo okvire obrtniške proizvodnje, čeprav so zelo neugodni ekonomsko-politični pogoji ovirali proces vlaganja akumuliranega trgovskega kapitala v industrijske investicije. Podjetniški krogi na tem področju so se zbirali v 3 trgovsko-obrtniških zbornicah s središči v Zadru, Splitu in Dubrovniku.

Zaradi pomanjkanja železniških povezav z zaledjem je bilo posebej oteženo delo podjetnikov v pokrajinskem glavnem mestu Zadru, zato so se njihovi interesi v glavnem gibali okoli tega vprašanja, manj pa okoli tovarniških obratov. Kljub vsemu se v Zadru pojavi nekaj industrijskih obratov predvsem v tradicionalni produkciji alkoholnih pijač. To je bila tudi najpomembnejša veja domačega industrijskega podjetništva v mestih Dalmacije, saj se razvija tudi v Šibeniku in Splitu.

Zahvaljujoč dejstvu, da se je *Split* nahajal na nekaterih glavnih dalmatinskih prometnih smereh (železniških in cestnih), so imeli gospodarstveniki na področju splitske zbornice precej ugodne možnosti delovanja. Poleg tega je na gospodarsko življenje srednje-dalmatinske regije pozitivno vplivala tudi različnost ekonomske strukture tega prostora. Zajemala je namreč živinorejsko-poljedelske kraje v notranjosti, priobalno vinogradniško in olivno produkcijo in otoško območje z razvitim predelovanjem rib. To je skupaj večjemu številu podjetnikov omogočilo uspešno vključevanje v predelovalno industrijo, hkrati pa tudi širitev trgovine preko lokalnega obsega. Glede na popis iz 1893 je bilo v splitski zbornici zbranih 172 trgovinskih podjetij (brez trgovine na malo), med katerimi jih je 2/5 delovalo preko meja pokrajine. Sestava pomembnejših podjetij kaže stanje v veleobrtniški (industrijski) proizvodnji: v mestu Splitu prvo mesto zavzemajo proizvajalci žganja, nato trgovci z vinom, žitaricami in živinorejskimi proizvodi; otoško območje trži soljene ribe, sadje, olje, vino in buhač (neka rastlina, podobna marjetici, ampak nisem ugotovila za kaj so jo uporabljali), kar je bilo (razen soljenja rib) zabeleženo na ostalem priobalnem območju; kontinentalno zaledje pa trguje z živino, usnjem, žitaricami, a večina proizvodov gre za porabo v sami pokrajini.

Razvoj gospodarstva v južni Dalmaciji oz. na *dubrovniškem področju* se kaže v spremembi sestave tamkajšnje trgovsko-obrtnice v obdobju od njene reorganizacije 1868 do začetka 20. stoletja. V času preureditve zbornice 1868 je bilo z ožjega dubrovniškega področja v njej (brez kotorskih podjetnikov) 144 pomorskih podjetnikov, 187 trgovcev in 101 obrtnik. Štiri desetletja kasneje (1908) najdemo skoraj trikrat več obratov (1191), ob tem pa se je bistveno spremenila tudi osnovna struktura: število trgovcev je zraslo na 607, obrtniških obratov na 528, število pomorskih podjetij pa se je zmanjšalo na vsega 56. To je bila posledica pomembne spremembe v osnovi ladjarskega in ladjedelniškega gospodarstva, propada številnih delavnic jadrnic manjšega obsega in prehoda na parniško tehniko in poslovno organizacijo, ki se je opirala na večja podjetja modernega tipa zbiranja kapitala.

Omenili smo značilno proizvodnjo likerjev (maraskina) v predelovalni industrija Zadra. Glede na podatke, ki jih v svojem pregledu dalmatinske industrije navaja J. Lakatoš, je v Zadru do druge polovice 19. stoletja delovalo več tovarn maraskina, in sicer Noro-Calcenigo (1730), njegova podružnica Driolli (1768); Calligarich (1770); Luxardo (1821); Magazin (1821); Millichich (1860); Vlahov (1861); Stampiglia (1865); kasneje pa se tem pridružijo še Stanić, Dimitar, Pivac, Babić idr. Kasneje se taki obrati pojavijo tudi v drugih mestih (Splitu in Šibeniku), vsi pa so po Lakatošu zaposlovali med 10 in 20 delavcev.

V letih pred 1. svetovno vojno je vladen gospodarski strokovnjak F. Artmann skušal doseči, da bi se sušenje maraska v zadrskem okolju bolj razvilo (prek domačih dejavnosti), in da bi se pričela tudi proizvodnja marmelade na industrijski podlagi. To je sprožilo proteste proizvajalcev maraskina, saj so se bali, da se bo surovina za izdelavo podražila. V tedanji

razpravi je Artmann ugotovil, da industrija likerjev izkorišča le 30 – 50 vagonov sadov letno, medtem ko je skupna proizvodnja surovih maraskov dosegala 130 – 150 vagonov.

O stanju industrijskih podjetij *na področju srednje Dalmacije* konec 20. stoletja nam natančnejše podatke dajeta 2 popisa iz let 1897 in 1898, ki ju je pripravila splitska zbornica, vsebujeta pa podatke o lastnikih, vloženemu kapitalu in vpeljavi parnih strojev. V teh pregledih so zabeležili 23 obratov (poleg dveh pomorskih družb), od katerih jih je 15 imelo parne stroje; podatke o kapitalu je dalo 17 podjetij. Največje število obratov je bilo v samem mestu Splitu (17), nato v Komiži in na otoku Visu (4), Jelsi in Starigradu na otoku Hvaru (po 2), in v Milni na otoku Braču (1). V splitskih obratih je bil zbran tudi največji zabeležen kapital: 220 000 forintov ali 70 % (od skupaj 315 000 forintov).

Posamičen pregled teh industrijskih obratov nam kaže naslednje podatke:

- v *Splitu*: železniška delavnica (neznano); plinarna (60.000 f.); cementarna Gilardi in Bettiza (25.000 f.); tovarna konjaka in maraskina V. Morpurgo (20.000 f.); tovarna konjaka V. Lukšić (20.000 f.); tovarna maraskina S. Brainovich (15.000 f.); tovarna maraskina L. Troccoli (10.000 f.); tovarna maraskina V. Juras (5.000 f.); mlin G. Vidović (20.000 f.); tovarna usnja bratov Buj (neznano); barvarna tkanin G. Vidović (neznano); livarna železa D. Savo (15.000 f.); tovarna mila (15.000 f.); tovarna ledu G. Vidović (v gradnji, 15.000 f.);
- v *Milni*: oljarica bratov Bonačić (neznano);
- v *Jelsi*: parni mlin in tovarna testenin N. Duboković (25.000 f.); oljarica in tovarna buhača I. Plenkovića (15.000 f.);
- v *Starigradu*: oljarica N. Rabare (neznano); oljarica in tovarna bolhača P. Galineo-Berualdi (neznano); (bolhač = rastlina, iz katere so proizvajali prve insekticide)
- v *Komiži*: tovarna sardin C. Warhanek (20.000 f.); tovarna sardin G. Degrassi (10.000 f.); tovarna sardin združenja »Société Generale Française« (20.000 f.); tovarna sardin bratov Mardešić (5.000 f.).

Parni pogon so imeli v Splitu železniška delavnica, livarna železa, cementarna, tovarna alkoholnih pijač V. Morpurga, tovarna usnja, barvarna tkanin in tovarna mila; vsi obrati izven Splita so prav tako imeli parne stroje, razen tovarne sardin bratov Mardešić.

iz tega pregleda srednje-dalmatinskega industrijskega gospodarstva pred 1900 lahko sklepamo, da so se bile večje skupine obratov ukvarjale s prehrabeno predelavo. Ob tem je industrija alkoholnih pijač nameščena v Splitu, od mlinov je eden v Splitu, drugi, ki je bil tudi na parni pogon, v Jelsi, proizvodnjo olja in bolhača pa najdemo na otokih Hvaru in Braču (Milna, Jelsa, Starigrad), medtem ko je bila industrija ribjih konzerv zgoščena na območju Komiže na Visu.

Prav v zadnji omenjeni panogi predelovalne industrije (poleg že omenjene proizvodnje alkoholnih pijač) je v letih do 1. svetovne vojne zabeleženo večje število podjetij, ki so bile v glavnem na srednje-dalmatinskih otokih. Tradicionalna proizvodnja maraskina in drugih likerjev je ostala v rokah domačih podjetnikov, v industriji ribjih konzerv pa velik del kapitala predstavlja tuj kapital. Po podatkih J. Lakatoša je v času razpadanja monarhije domače podjetje družine Mardešić imelo 7 obratov (po dva v Komiži in Visu, po en v Milni, Bolu in Bjeli), dunajsko podjetje Warhanek pa 5 obratov (Komiža, Velaluka, Trpanj, Makarska, Postire), enako kot tudi združenje »Société Generale Française« s središčem v Trstu (Komiža, Vrboska, Rogoznica, Šipan, Bijela).

V prvih letih 20. stoletja se v bližini Šibenika in Splita pojavljajo večji *investicijski obrati tujega kapitala*, delno v cementni industriji (solinarski bazen), delno v kemijski proizvodnji povezani z izkoriščanjem vodne energije reke Krke in Cetine (tovarni karbidacianamida v Šibeniku in Dugem Ratu z električnimi centralama pri Manojlovcu in Gubavici). Prav tako se tuji finančni faktorji (predvsem italijanski) vključujejo v premogovništvo v okolici Drniša (Siverić, Velušić). Prodor italijanskega kapitala na dalmatinsko področje pa v

letih pred 1. svetovno vojno izzove tudi interes in zaskrbljenost avstrijskih vojaških in političnih krogov, predvsem zato, ker je šlo prav za največje veleindustrijske obrate v pokrajini.

Cementna industrija je imela v zadnjih desetletjih 19. stoletja samo tovarno Gilardi in Bettiza na zahodni obali splitske luke (ust. 1865), ki je izkoriščala **tupino** (google ne pozna) z obronkov Marjana. Na začetku 20. stoletja pa začnejo nastajati v tej panogi nekoliko večji obrati v okolici Splita, v glavnem z italijanskim in avstro-ogrskim kapitalom.

Podjetje »Jadransko anonimno društvo za cement-portland« je imelo središče v Bergamu (Italija) in 2,3 milijonov lir kapitala. Drugo združene »Split – anonimno d.d. za cement-portland« je leta 1908 ustanovila trška podružnica Anglo-avstrijske banke ob sodelovanju Mate Vidovića iz Splita (verjetno kot nosilca koncesije) s kapitalom 2,5 milijona kron. Prav tako veliko podjetje »Dalmatia d.d.« je bilo ustanovljeno 1912 s 3,25 milijona kron kapitala ob sodelovanju dunajske podružnice »Ogrske bančne in trgovske d.d.«, podjetja E.P.Porges & Cie iz Pariza in podjetnika O. Steinbeisa iz Branneburga (znanega zaradi izkoriščanja lesa v zahodni Bosni). Poleg naštetih večjih podjetij v solinskem bazenu je v Ravnicah pri Omišu delovala cementarna, ki je bila pred vojno v rokah družbe »Cement d.d.« s 1,5 milijona kapitala.

Omenjeno podjetje »Jadransko anonimno društvo za cement-portland« je imelo pogon v Sv. Kraji, prevzet 1907. od prejšnjih lastnikov Zamboni & Stock, v njem pa je okoli 600 delavcev letno proizvedlo nekaj 1000 vagonov cementa. Tovarniška oprema delniške družbe »Split« je bila v Majdanu povezana z lastno železnico v dolžini 4,5 km do luke v Vranjici zaradi odpošiljanja proizvodov. Ta obrat je imel tudi 2 manjši hidrocentrali na rečici jadro (1000 KM) in 2 bencinska motorja (1000 KM), v njem pa je skoraj 1000 delavcev letno proizvedlo več kot 10 000 vagonov cementa letno. Gradnja tretje veleindustrijske cementarne v solinskem bazenu, ki se je nahajala v Sućurcu, je bila končana šele po začetku 1. svetovne vojne. Omenjeno podjetje v Ravnicah pri Omišu pa je bilo manjšega obsega in je zaposlovalo med 150 – 200 delavcev, produkcija pa je dosegla le 1500 – 2000 vagonov letno. Pogonsko silo (500 KM) je dobivala iz hidrocentrale združenja SUFID na Cetini.

Poleg omenjenih cementarn v širšem območju Splita med obrate, ki so v času pred 1. svetovno vojno prerasli v veleindustrijske, lahko štejemo tudi *premogovnike* v srednje-dalmatinskem zaledju. Rudniki premoga v Siveriću so bili do tedaj v lasti italijanske premogovne delniške družbe »Monte Promina«, ki je bila ustanovljena v Torinu in ki je leta 1906 kot skupni obrat italijanskega in avstrijsko-nemškega kapitala prenesla svoje središče v Trst (kapital 2,5 milijona kron). Sorodno združenje »Dalmacija d.d.« je prav tako pod vplivom italijanskih finančnih sil izkoriščalo premog v Velušiću. Za potrebe tega pogona so zgradili širokotirno železnico od Velušića do Drniša dolgo 12 km. Oba rudnika premoga sta imela med 7 in 8 tisoč delavcev, od leta 1910 pa sta uporabljala hidrocentralo na Krki pri Roškem slapu (660 KM).

Proizvodnja premogovnikov se je v veliki večini gibala preko *šibeniške luke*. O pomembnejših elementih gospodarskega napredka mesta Šibenika na začetku 20. stoletja pa leta 1907 govori tamkajšnji časopis »Hrvatska riječ«: »Šibenik se je v zadnjih nekaj letih lepo razvijal v industrijskem in trgovinskem pogledu, saj je prvo in edino mesto v Dalmaciji, kjer se je začela razvijati tovarniška industrija... V neposredni bližini Šibenika se nahaja zloglasni slap reke Krke, ki nudi več tisoč konjev vodne moči, kar uspešno izkoriščajo številne male in velike tovarne, med katerimi je tudi velika tovarna kalcij-karbida, električni mlini, tovarna testenin, leda, idr. V bližini Šibenika se nahajajo tudi rudniki Siverićev in Velušićev, ki dajejo ogromno količino rude in katerim je Šibenik najbližja luka za izvoz...«

Ustanavljanje omenjenih *velikih tovarniških obratov za proizvodnjo karbida in cianamida* (pri čemer so zaradi potreb po električni energiji prav tako v večji meri izkoriščali ugodne pogoje za delo na hidrocentralah na Krki in Cetini) predstavlja popolnoma nov pojav

v sestavi industrijske ekonomije Dalmacije. Te obrate je delno ustanovljalo neko večje združenje italijanskega kapitala, ustanovljeno 1902 pod imenom »Societa anonima per l'utilizzazione delle forze idrauliche della Dalmazia« (kratica SUFID). Kot kaže ime družbe je šlo za večji obrat pri izkoriščanju naravnih vodnih sil na dalmatinskem področju. Začetni kapital SUFID-a je bil skoraj 2,5 milijonov kron ob sodelovanju italijanskih delniških družb za kemijsko industrijo iz Rima in Benetk. Zaradi lažjega poslovanja je bilo središče novega obrata v Trstu. Do leta 1905 se je kapital družbe povečal na 8 milijonov kron, do 1. svetovne vojne pa na 14 milijonov kron (pri čemer so najverjetneje pod političnim pritiskom vključili še avstro-nemške finančne sile).

Obrat za proizvodnjo kalcijevega karbida je bil ustanovljen v Šibeniku na območju Crnic, potrebno energijo pa so prejeli po 40 km vodu iz hidrocentrale na Jaruzi pri Skradinu (7000 KM) in pri Manojlovcu (24000 KM). Ko se je začela gradnja šibeniškega obrata, se je SUFID vmešal v že podano iniciativo ustanavljanja hidrocentrale pri Gubavici na reki Cetini, ki je s svojo energijo (36000 KM) omogočala delovanje tovarne cianamida istega podjetja v Dugom Ratu pri Omišu. Obe kemijski tovarni sta zaposlovali pred vojno skoraj 1300 delavcev, letna proizvodnja pa je dosegla 40 – 50 000 kron letno.

Pomembno je tudi poudariti, da je bila pri nekaterih omenjenih veleindustrijskih akcijah v Dalmaciji opazna predhodna iniciativa posameznih domačih podjetnikov, ki pa zaradi pomanjkanja finančne podpore niso uresničili svojih zamisli in so jih prepustili tujemu kapitalu. Enako je bilo tudi pri vrednotenju in izkoriščanju rečnega toka Cetine za dobivanje električne energije in njene uporabe v kemijski industriji. Pri tem je različne začetne korake že konec 19. stoletja delal Antun Dešković – iskal je sodelavce najprej med beneškimi in madžarskimi gospodarstveniki, končno pa se je obrnil k italijanskemu kapitalu.

Prikazano stanje predelovalne industrije v Dalmaciji konec 19. in na začetku 20. stoletja nam kaže, da so domači podjetniki dosegli velik napredek v nekaterih mestnih središčih. Prevladujočo vlogo pri oblikovanju tovarniške ekonomije pa je ime tuj kapital. To se končno izrazi v lastninjenju veleindustrijskih dejavnosti, kjer slabe možnosti akumuliranja kapitala v pokrajini niso omogočale dalmatinskemu meščanstvu, da bi, vsaj kot sodelavec zunanjih akterjev, sodeloval v večjih akcijah, do katerih je prišlo v letih pred 1. svetovno vojno.

* * *

Že v uvodu smo poudarili, da je politična razdeljenost Hrvaške znotraj meja Dvojne monarhije onemogočala naravno povezovanje domačih gospodarskih sil med različnimi pokrajinami, to pa je zagotovo tudi upočasnjevalo potrditev nacionalnega podjetnega meščanstva. Ker je hrvaška podrejenost vladajočim krogom Dunaja in Budimpešte (njihova državno-politična in s tem ekonomsko-politična nesamostojnost) prikrajšala to meščanstvo podpore s strani javnih oblasti v kritičnih trenutkih izgradnje sodobne industrije, se je to še bolj čutilo. Kot kažejo prejšnja razmišljanja, je, kljub splošno gledano neugodnim pogojem za razvoj tovarniškega podjetništva v hrvaških deželah pod avstro-ogrsko oblastjo, možno opaziti do 1. svetovne vojne pojav številnih značilnih industrijskih obratov v tistih panogah, ki so bile povezane z izkoriščanjem naravnih bogastev ali naravnega geoekonomskega položaja.

Tisti del domače buržoazije, ki je še naprej razvijal kapitalistično gospodarsko dejavnost v predelovalni industriji, je svoje porenje in materialna sredstva vlekel iz trgovskega poslovanja. Pri tem so bile na celotnem hrvaškem prostoru možnosti uspešnega vodenja takega poslovanja odvisne od ugodnih ali neugodnih pogojev izmenjave dobrin na širšem področju, od Podonavja do Jadrana in Sredozemlja. Začetni poskusi dviganja obrtniško-manufakturnega podjetništva na višji nivo tovarniške (industrijske) predelave zagotovo pridejo še sredi 19. stoletja iz vrst domačih podjetnikov. Ti poskusi pa ob splošnem

političnem in gospodarskem položaju Hrvaške v Habsburški monarhiji pretrpijo težek udarec v času utrditve nagodbenega sistema.

Kot lahko vidimo že iz preglednic v tem poglavju, se na hrvaškem področju prav zaradi navedenega stanja kot nosilci finančne moči največjih investicijskih obratov začnejo pojavljati tuji vlagatelji: do tega pride tako v lesno-predelovalni industriji severne Hrvaške v zadnjih desetletjih 19. stoletja, pri pomorstvu (ladjarstvu in ladjedelništvu) na celotnem hrvaškem obalnem območju v prehodni krizi od jadrnic do parnikov, kot tudi kasneje v kemijski industriji na področju Dalmacije, ipd.

Nov dvig domačega podjetništva, usmerjenega v gradnjo tovarniških obratov večinoma manjšega obsega (do 100 delavcev), opažamo konec 19. stoletja. Ti investicijski obrati so v znatni meri razširili in obogatili sestavo industrije, z uvedbo tovarniške proizvodnje v do tedaj zapostavljene predelovalne panoge. Tako so popravili enosmerno orientacijo tujih finančnih sil. Čeprav so bili omenjeni pogoni zgrajeni predvsem v mestnih naseljih do 1. svetovne vojne, so ti hkrati vplivali tudi na pozitivno ekonomsko-socialno situacijo v številnih mestnih središčih. Rezultat teh premikov so večja in manjša jedra domače industrijske buržoazije in industrijskega delavstva, ki jih najdemo v hrvaških deželah do razpada monarhije.

Isti članki kot prej, samo skrajšani (tisti zgoraj so res zelo obsežni-preveč tabel...)

Karaman, Igor. Družbeni razvoj na Hrvaškem: (od 16. stoletja do začetka 20. stoletja). Zagreb, 1981.

TEMA 4: Gospodarski razvoj v hrvaških deželah v 19.stoletju

□ Karaman, Igor: Manufakturni i rani tvornički pothvati u kasnofeudalnom društvu (do 1848/1849)

Hiter povzetek:

Poskusi osnovanja manufaktur so vidni že skozi celotno 18. st. in sicer v proizvodnji tekstila, steklarstva in kamnin ter predelavi sladkorne repe in žitaric. Vendar so bili ti poskusi povezovanja agrarne ekonomike na pozno-fevdalnih posestvih z manufakturno-industrijskimi prijemi kratkotrajni in niso imeli pomembnejšega vpliva na nadaljnji razvoj kapitalističnega gospodarstva v severni Hrvaški. Osnovni vzrok neuspeha je nezaščitena ekonomska politika cesarstva, ki je bila v škodo slabše razvitih področij. V mestih so bili obrtniki še vedno organizirani v cehe, zato so bili nosilci novih kapitalističnih odnosov in proizvodne tehnike, sloj trgovske buržoazije. Ta sloj se je razvil na temelju tranzitnega prometa z žitaricami od konca 18.st.

Po 1820 postaja vedno bolj pomembna trgovina z lesom, predvsem iz gozdnih področij priobalnega zaledja proti V (gorski Kotar). Vzporedno pa še vedno traja konjunktura jadranskega ladjedelništva in pomorskega prometa. V to dvojje (les, ladje) pa se začne nato vključevati akumulirani kapital, kar vodi v prve pojave industrijske proizvodnje. Vendar pa je bil tudi ta trgovski kapital prešibak, da bi obdržal svoje pozicije skozi 2/2 19. st.

Politični okvir:

V tem obdobju je bilo področje današnje hrvaške razdeljeno med več jurisdikcij. Organi plemstva Banske Hrvaške so se mešali z oblastjo centralnih dunajskih institucij, na začetku 19. st. pa je velik del hrvaških območij prišel še pod francosko okupacijo.

Politična oblast organov plemiške uprave je bila skozi (16-17.st.) vojne s Turki omejena le še na 'ostanke ostankov nekoč slavnega hrvaškega kraljestva'. To je t.i. **Banska Hrvaška** (od Drave do S Jadrana in od Sotle do fronte na V). Do konca 17. st. se na V območju razvije **Vojna krajina**, ki pa je bila neposredno podrejena Dunaju. Najmočnejše rodbine Banske Hrvaške so bili Zrinski in Frankopani. Po neuspeli zaroti 1670 so vsa ta velika območja zaplenjena in prav tako podrejena neposredno Dunaju, kar je za Hrvaško hud udarec. Na V si Habsburška monarhija po Vojni za osvoboditev s Turki (1683-1699) pridobi **Madžarsko nižino** in **Slavonijo**, ki je formalno sestavljala del Kraljevine Hrvaške, Slavonije in Dalmacije (slednja pride v okvir Habsburške monarhije šele po propadu Beneške republike in je upravo-politično povsem izdvojena od S Hrvaške). Tudi celotna Slavonija je bila vse do 1745 neposredno pod Dunajem, šele nato se zemljo podarja pretežno tujim magnatom.

Zaradi omenjenega je bila **oblast znotraj Hrvaške v 18. st. v rokah srednjega in malega plemstva**, ki ni imelo dovolj ekonomske moči da bi lahko razvijalo svoja gospodarstva v skladu z sočasnimi gospodarskimi izzivi in zato tudi ni imelo velike politične moči. Šele **v prvi polovici 19. st.**, ko se na osnovi živega prometa na **'žitni magistrali'** (od vojvodinsko-slavonskih ravnih do luk S Jadrana) **razvije sloj mlade trgovske buržoazije** nastanejo osnove za začetek samostojne hrvaške politike. Konec 17. st. je bilo še celotno družbeno-ekonomsko življenje zaradi bližine turške meje negotovo. Od takrat pa do sredine 19.st. pa opazamo stalni porast in širjenje prometa, tranzita žit, tobaka in drugih proizvodov.

Trgovina:

Konec 17. st. je ena izmed najpomembnejših vej trgovine, **uvoz t.i. kolonialne robe**. Iz Trsta preko Ljubljane v Zagreb. Nekaj preko Reke, Bakarja, Senja in gorskega Kotorja. V začetku 18. st. ko, kot že omenjeno, Habsburška monarhija osvoji ogromna področja Slavonije in Vojvodine tu osnuje **velika polja žita**. V ta namen nastajajo **moderne ceste** iz banatskih ravnih proti Jadranu: od plovih rek Save do pristanišč na Jadranu, Bakru in Reke, kasneje še do Senja in Luzinska cesta : od Karlovca do Reke. S tem dobiva trgovina z žiti v 18. st. velik obseg, ki pa je prekinjen z vdorom Francozov in se nadaljuje šele leta 1822, ko je to področje zopet vrnjeno Hrvaški. Ključno točko v tej trgovini igra **Karlovec** in karlovška trgovska buržoazija.

Tekstil:

Klasična veja predelovalne obrti, kjer je prišlo do prehoda iz cehov v manufakturo, je bila v Habsburški monarhiji **proizvodnja tekstila**. V času napoleonskih vojn je 'zlato dobo' kar se tiče tekstila, doživljala **Češka**. Po koncu vojn zaradi poceni angleškega blaga pade v krizo vendar se z moderno tehniko znova okrepi in se **do sredine 1848 že popolnoma industrializira**. Češka postane na tem področju vodilna. Ta prehod iz obrtne in manufakturne predelave v industrijsko pa je bil na hrvaškem nemogoč zaradi pomanjkanja kapitala, nerazvitega kreditnega sistema in neobstoja carinske zaščite. Po sredini 18.st. je le nekaj poskusov. Franjo Kušević osnuje suknarsko manufakturo na Ksaverju za potrebe vojske leta 1750. Orientacija na krajiški teritorij kot edino mogoče tržišče za domačo proizvodnjo, vendar je bila potrebna carinska zaščita. S tem delom nadaljuje grof Sermaga. Osnovni vzrok neuspehov je bila prehuda konkurenca češkega, moravskega in slovenskega sukna. Podobno neuspešno poskuša varaždinski trgovec Nikola Tomasi.

Večji uspeh je imela **proizvodnja svile v Slavoniji in ponekod v Vojni krajini**, vendar je ostala le na nivoju pridelave surovine in polpredelovalna. Na pobudo Dunaja je bilo osnovanih več središč pridelave sviloprejk. Večja svilarna je bila osnovana v Osijeku 1770, vendar je bolezen sviloprejk 1855 popolnoma uničilo pridelavo in podjetje. Veliko manj razvito pridelavo svile najdemo še v zagrebški, varaždinski in križevski županiji.

Sladkor:

Češki kapital je nadzoroval sladkorno industrijo, madžarski pa mlinarsko. Na področju **Reke** se je nahajala od sredine 18. st. do 1828 **velika rafinerija sladkorja**, vendar pa je bila za surovinsko bazo zaledja povsem nepomembna, saj je predelovala trs, uvožen iz tujine. Propade v času, ko se začne krepiti predelava sladkorne repe, še posebej v **Češki in Moravski**. Ko se **1848 osnuje Združenje za sladkorno industrijo na Češkem** le-ta prevzame popoln monopol. Na Hrvaškem se prvi obrati za pridelavo sladkorne repe razvijejo na posestvu grofa Jana Draškovića in grofa Erdodya. Industrijska proizvodnja se začne v Slavoniji leta 1836 v Čepinu, 1846 pa v Virovitici. 1856 še v Čakovcu, vendar vsi obrati propadejo, tako da se jih 1870 v virih sploh več ne omenja.

Mlinarstvo:

Podobno kot pridelava sladkorja je imela **Madžarska monopol v mlinarski industriji**. Središče te se razvije v Pešti in Budimu. Borba med temi veletrgovci in tistimi na avstrijski strani se zaključi v korist prvih leta 1860. Na Hrvaškem v 1/2 19.st. delujejo mlinci v Reki, na parni pogon od 1850. Paromlini delujejo še v Varaždinu (1860), Zagrebu (1862), Nuštru, Osijeku in Virovitici (1864). Poleg teh še vodni mlinci v Podbanju, Zidancu, Karlovcu...

Steklarstvo:

Na področju S Hrvaške najdemo začetke v obliki manufakturnih delavnic. Produkcija teh je bila namenjena izvozu vendar je nadaljnji razvoj preprečevala konkurenca s **Češke**.

Lesna industrija:

Zgoraj omenjene situacije tako niso omogočale večjega vlaganja že tako šibkega domačega kapitala. Zato je imela pomembno vlogo **eksploatacija in delna predelava lesa iz prostranih hrvaško-slavonskih gozdov**, ki se je lahko razvijala brez nevarnosti konkurence sosednjih pokrajin Monarhije. Ravno razvoj te veje gospodarstva je odločilen za oceno strukturalnih sprememb v procesu razvoja kapitalističnih proizvodnih odnosov v ekonomiji S Hrvaške. Prvo področje, ki se je začelo razvijati v 18. st. je **Gorski Kotar**, zaradi neposredne bližine hrvaškega Primorja. Porast žag je lepo viden v podatku, da je v 18. st. 7 žag, 1860 pa že 35. Še posebej se razvija po letu 1825 in 1850, ko začnejo uvajati parni pogon (v Prezidu, Crnom Lugu, Ravnoj Gori). Razvoj in vedno večja možnost izvoza preko morskih pristanišč omogoči širjenje na V vse do slavonskih gozdov.

Osnovne linije procesa industrializacije, t.j. prehoda od manufakturnih podjetij na vodni pogon z omejenim kapitalom na velika industrijska podjetja, ki imajo v lasti prostrane gozdove, paropline in lastno železnico, vse na temelju močnega kapitala so:

- Do 1820 je v lesno-predelovalna industrija v lasti domačih podjetnikov, trgovcev
- 1820-1862 - 'zlata doba' za mesto Senj, ki je bil takrat glavna luka za izvoz
- 1862 - izgradnja železnice Zidani most-Sisak zada odločilen udarec Senju
- 1873 - izgradnja železnice Zagreb-Reka vnese spremembe prometnik tokov
- ponovna priključitev Vojne krajine in njenih bogatih gozdov
- moč domačega kapitala po tem ni bila več dorasla novi situaciji

Ladjedelništvo:

Poleg lesne industrije je potrebno omeniti še eno vejo, ki dolgoročno vpliva na proces organiziranja kapitalistične ekonomije na S Hrvaškem. To je **ladjedelnštvo v hrvaškem Primorju**. Glede na to, da do konca 19. st. gradijo večinoma lesene ladje je to v tesni povezavi z lesno industrijo. Šlo je za neprekinjen porast do 60-ih let 19. st. Z večanjem števila ladij se istočasno povečuje tudi njihova tonaža in ta trend je nujno zahteval večje, bolj opremljene obrate in večjo akumulacijo kapitala, ki pa šele pride.

□ Karaman, Igor: Problemi ekonomske integracije hrvaških pokrajin v Avstro-ogrski monarhiji (1850-1918)

Splošno:

S sredino 19. st. se začne novo obdobje, **obdobje utemeljitve meščanske družbe in izgradnje kapitalističnega gospodarstva**. Revolucionarno obdobje ukinjanja fevdalnih odnosov vpliva tudi na gospodarske razmere v Hrvaški vendar počasneje, kot drugod po Avstro-ogrski monarhiji. Poleg tega, pa je bil razvoj v 2/2 19. st. v manjši meri plod domačih sil. Šele od preloma stoletij do 1. svetovne vojne domači dejavniki bolj vplivajo na socialno-ekonomsko sliko. Temeljni problem počasnega razvoja je ležal v razbitosti in razcepljenosti teritorija Hrvaške.

Hrvaški prostor je bil namreč vse do razpada Habsburške monarhije z nizom upravno-političnih meja različnega karakterja razbit v številne teritorialne enote:

- Dalmacija, Istra in S Hrvaška sta bili pod neposredno upravo avstrijske vlade
- Reka pod neposredno madžarsko oblastjo
- Vojna Krajina pa je bilo področje navzkrižnih interesov obeh

Te notranje upravno-politične meje so tako postavile močne ekonomsko-politične bariere znotraj Hrvaške in s tem preprečevale integracijo kontinentalne Hrvaške z njenim Primorjem. Bistven je politični okvir, zbiranje domačega kapitala v domačih hranilnicah in izgradnja železnice.

Teritorialni položaj hrvaških pokrajin v Habsburški monarhiji:

Kljub temu, da se po Dunajskem kongresu 1815 vsi deli Hrvaške znašli v mejah Habsburške monarhije je bila slika razcepljenosti 1848 še vedno ista. Vse te oblike so posledica dejavnosti Habsburžanov, Beneške republike in Turškega cesarstva in te razlike so vidne vse do razpada Avstro-ogrske.

Področje današnje Hrvaške je spadalo v sestavo ogrske polovice, Istra in Dalmacija neposredno po dunajsko vlado. Dolgotrajna beneška oblast je v Istri in Dalmaciji pustila globoke sledi in ustvarila specifično gospodarsko in družbeno strukturo, podobno v Vojni Krajini. Hrvaško državno-pravno tradicijo in kontinuiteto pa je ohranjala S Hrvaška. Tudi to območje ni bilo enotno. Rešiti je bilo potrebno naslednje:

- Poenotiti takrat podvojenost vodilnih domačih sil civilne Hrvaške in civilne Slavonije
- Ustvariti skupno civilno in vojaško področje S Hrvaške (t.j. hrvaško-slavonski prostor), kar je bilo mogoče šele po reinkorporaciji Vojne Krajine l. 1881
- Omenjenemu območju zagotoviti povezavo z Sredozemljem preko Reke

Reševanje teh problemov je bilo do razpada Avstro-ogrske zelo oteženo.

Oris gospodarske integracije omenjenih območij:

Jedro S Hrvaške (t.i. Banska Hrvaška) je bilo ozko področje med Dravo in Jadranskim morjem pred Kranjsko in Štajersko do Vojne meje. V začetku 17. st. se temu formalno priključi osvobojena Slavonija, ki pa je neposredno pod Dunajem. To ustvari zgoraj omenjeno podvojenost, ki se izraža v nepevezanosti teh območij vse do konca 19. st. Tudi zato, ker sta bili fizično ločeni z delom krajiškega teritorija. Za to območje je bila značilno naturalno gospodarstvo, poskusi osnovanja manufaktur so bili neuspešni. Država je poskušala s Hišnimi zadrugami na ta območja uvesti tržno gospodarstvo, vendar vse do konca 19. st. to še ni bilo zaključeno. Meščanstvo je šibko in maloštevilno. Pomanjkanje tradicije in izkušenj v predelovalni industriji po 1848 zavira afirmacijo tovarniških podjetij.

V prvem obdobju industrializacije (do Dunajskega borznega zloma 1873) nastajajo parni mlini in žage na parni pogon, vendar brez državne zaščite niso bili konkurenčni. Proti koncu 19. st. je bilo širjenje industrije rezultat tujega kapitala, ki je bil zainteresiran predvsem za slavonski les (železniški hlodi za izvoz v Nemčijo in Francijo). Ta enostranska lesna industrija je izoblikovala strukturo industrije S Hrvaške in upočasnila razvoj tovarn v mestih. Ti slavonski veleposestniki so bili bolj tesno povezani z madžarskimi krogi, kakor pa z mladim prebujajočim se meščanstvom ožje hrvaške.

Meščansko inteligenco sestavljajo na drugi strani sloj trgovskih podjetnikov iz tranzitne žitne dejavnosti. Oni postanejo gonilna sila osnovanja denarnih ustanov, izgradnje železnic, regulacije rek, razvoja paroladjedelnštva. Poleg tega postanejo nosilci nacionalno-politične emancipacije in notranje integracije Hrvaške, kar jih pripelje v konflikt z vladajočimi madžarskimi sloji. Skoncentrirani so predvsem ob glavnih tranzitnih smereh ob plovnihih rekah in ob cestah proti lukam S Jadrana. Veze z Dalmacijo preprečujejo že omenjene politične bariere.

Kljub vsemu so šli naravni ekonomski tokovi svojo pot. Potrebna je bila izgradnja vrste regionalnih in lokalnih železniških povezav, ki so spremenile tranzitne tokove, ekonomsko povezovale omenjena območja in pospešile proces akumulacije domačega kapitala ter pospešile rast predelovalne industrije (hrana, tekstil) zlasti v mestih S Hrvaške.

Prvi problem pri industrializaciji S Hrvaške je predstavljala Vojno Krajina, ki je bila neposredno pod dunajsko oblastjo. To območje s svojo specifično socialno-ekonomsko strukturo je bilo izjemno pomembno za tranzitni trgovinski promet in ves njen potencial se lahko pokaže šele po

reintegraciji leta 1881. Drugi problem predstavlja pristanišče **Reka** pod madžarsko oblastjo, ki je bilo politično in ekonomsko izdvojeno iz svojega zaledja. Tretji problem pa **Dalmacija in Istra**, ki sta bili priznani Hrvaški vendar je bilo vprašanje dejanske združitve problem vse do leta 1918. Pretežno kmečko prebivalstvo je v Istri omejevalo njeno socialno ekonomsko integracijo z ostalo Hrvaško.

Značilnosti razvoja industrije in finančnega sektorja:

Manjša industrija: Domač industrijski kapital ostaja ves čas do 1918 omejen na regionalne ali celo lokalne okvire. V S delih najdemo mline, pivovarne, opekarne, gozdna podjetja. V Dalmaciji številna podjetja pridelave vina in ostalih alkoholnih pijač, predelava rib. Domači kapitalisti so bili tudi nosilci ladjedelniške dejavnosti, ki pa je zaradi prodora železa in pare množično propadala.

Veleindustrija je bila povsod posledica prodora tujega kapitala. Sem sodijo lesna industrija Slavonije, industrija cementa v Dalmaciji, kemična industrija, izgradnja prvih hidroelektrarn. Na začetku 20. st. prevladuje italijanski kapital, avstrijsko-nemški in na Reki madžarski (rafinerija, luščilnica riža, ladjedelništvo). V Istri nastane središče ladjedelništva v Puli, kjer ima sedež glavna baza jadranske AO vojne mornarice (t.i. Arsenal). Prej močna domača ladjedelniška dejavnost (jadrnice), se je sedaj umikala tujemu kapitalu s središči v madžarski Reki in tržaškemu Lloyd.

V razvoju veleindustrije so lepo vidni (pogosto konfliktni) tuji interesi:

- Avstrijski interesi v S Hrvaški
- Italijanski v Dalmaciji in Istri
- Madžarski v Reki

Finačni sektor:

Od 1895 nekoliko lepša slika. Prva **skupina hranilnic in bančnih ustanov** nastane v S Hrvaški in Dalmaciji v glavnem v 60 in 70 letih 19. st. Po **Dunajskem borznem zlomu 1873** sledi stagnacija, ki se obnavlja šele proti koncu stoletja v intenzivnejšem tempu kot prej. Pri tem je pomembno vlogo odigrala ukinitve Vojne krajine 1881. S tem se je lahko notranje tržišče oblikovalo kot dovolj široka osnova za akumulacijo kapitala, ki se začne zlivati v lokalne hranilnice in preko njih centralizirati v Zagrebu, Osijeku in drugod, še vedno pa ne pride do akumulacije skupaj z Istro in Dalmacijo, ki sta ločeni. Pomembno vlogo pri nastanku hranilnic in bančnih ustanov je odigral češki kapital v želji oblikovanja slovanske 'fronte' nasproti avstrijskem in madžarskem kapitalu. Tako dve večji banki iz Prage od začetka 20. st. razširjata svojo dejavnost na celotne J Slovanske narode AO monarhije. Češki bančni krogi v povezavi s slovenskimi bankami pripomorejo tudi k zblizovanju Hrvaške in Istre in Dalmacije.

Razvoj železnice kot pomemben element integracijskih procesov do 1. svetovne vojne:

Tok izgradnje železniških prog lepo pokaže odločilen negativen vpliv zunanje političnih interesov na sam gospodarski razvoj dežele. V predindustrijski dobi je imela trgovska dejavnost pomembno vlogo v vseh hrvaških deželah, vendar pa ni vplivala na zblizanje posameznih regij. S Hrvaška je bila posrednik med Balkanom in Podonavjem preko Donave, Dalmacija je bila izven te trgovine. Pojav železnice bi lahko ustvaril mnogo bolj uspešno premagovanje nenaklonjenih geografskih omejitev med kontinentalno notranjostjo in priobalnim področjem, vendar do tega ne pride. Velika finančna vlaganja in interesi nosilcev tega tujega kapitala so si bili nasprotni.

Osnovni cilj iz konference v Zagrebu 1862 je bil izgradnja železnice Zemun-Reka z namenom, da se tradicionalni magistrali vzhod-zahod zgradi povezavo od Donave do S Jadrana. Tisti, ki so odločali na Dunaju se s tem niso strinjali. Njihov organ 'Društvo J železnic' (AO organ) je do 1867 zgradil samo neke krake na železnici Dunaj-Trst (J železnica) z namenom krepitve prometnic proti Trstu (pomorsko središče Cislajtaniije). V ta kontekst pade linija Zagreb-Sisek-Karlovec. Z letom **1867** in novo madžarsko oblastjo pa se menja usoda S Hrvaških linij. Cilj te politike je bil povezava linij sosednjih držav in glavnih zunanjetrgovinskih središč z Budimpešto. Tako so v naslednjih 15-20 letih na območju S Hrvaške nastale med seboj povsem nepovezane linije:

- Budimpešta-Zagreb-Reka
- Budimpešta-Slavonski Brod-BIH
- Budimpešta-Zemun-Beograd

Za gospodarstvo Hrvaške je bila pomembna edino prva linija. Ta negativna politika 'Madžarskih državnih železnic' (Madžarski organ) je tako omejevala tradicionalne gospodarske tokove od Zemuna do Jadrana. Šele konec 19. st. uspe domačemu kapitalu izgradnja vzporednih, sosednjih prog, ki povežejo to linijo (katero linijo?). Največ so k temu pripomogla sredstva Vojno krajiškega investicijskega fonda. Tu se lepo vidi pomembnost Vojne Krajine v širšem prostoru S Hrvaške. Dragoceni prihodki od krajiških gozdov so tako dali pomemben doprinos integracijskim tendencam in ublažili posledice negativne madžarske prometne politike.

Povezovanje Istre z matično Hrvaško je bilo vse do 1918 tako zaradi geografskih preprek kot tudi političnih razmer neuresničeno. Tam je potekala le linija Pula s cislajtanskim zaledjem. Povezovanje Dalmacije z notranjostjo je bilo prav tako eno izmed perečih vprašanj vse do razpada AO monarhije. Že 1862 je Dalmacija zahtevala prometne povezave preko BIH, do Slavonije in dalje, vendar do tega ni prišlo. Z smer povezovanja Dalmacije (Zadar, Šibenik, Split) in S Hrvaške prav tako zaradi različnih interesov Dunaja in Budimpešte ni bila zgrajena v celoti. V Dalmaciji pod avstrijsko upravo je bila zgrajena samo izolirana proga od Splita do Knina, z odcepom do Šibenika (1888). Omenjene povezave so bile realizirane šele v obdobju med obema vojnama. Hrvaška je tako ostala vse do razpada AO monarhije nepovezana v enotnem železniškem omrežju.

□ *Karaman, Igor: Razvojne značilnosti industrializacije Hrvaške do prve svetovne vojne*

Hrvaške dežele so industrijsko zaostali del monarhije. Četudi je gospodarstvo sinonim za prekomejnost, ni povezovalj gospodarskih subjektov. Razcepljenost je značilna do propada Avstro-Ogrske. Istra in Dalmacija ostaneta ločeni tudi po **1867**, ko je Hrvaška v Translajtaniiji. Delitev Hrvaške je pretesno povezana z delitvijo oblasti v AO. Po hrvaško-ogrski pogodbi **1868** je Reka izvzeta iz "Kraljevine Dalmacije, Hrvaške in Slavonije". **1873** je konec **Vojne krajine**, ki je formalno priključena Zagrebu 1881 → to postane sedaj **center hrvaštva**.

V 2/2 19. stol., začetek 20. stol. še ni podlage za več kot le tujo ekonomsko politiko. Gospodarska avtonomija bi bila po pogodbi lahko za kmetijstvo, pa je bilo del zagrebškega notranjega "ministrstva" ????. Zagrebška trgovsko-obrtna zbornica v 1880-ih izvede dva 5-letna statistična popisa; po objavi za 1886/90 jih ban Khuen okrega – v odgovor: svobodno delujemo na s strani vlade neobdelanem področju. V Dalmaciji ima Dunaj le vojaško–strateški interes. **1890** je osnovana "**Družba za razvoj gospodarskih interesov Dalmacije**" pod pokroviteljstvom Franca Ferdinanda, njen dejanski cilj pa je kolonizacija. Sledi **10-letni "Beckov program"** ekonomskega razvoja Dalmacije, ki pa je usmerjen v nepomembno agrarno pomoč. Od 1850-ih nastajajo domači podjetniški krogi, ki imajo uspeh v 60/70-ih, nato

pa nastopi kriza in pobuda tujega kapitala – tudi v pomorstvu. Nacionalno podjetništvo spet dobi zagon šele 15-10 let pred prvo svetovno vojno. Statistika je neustrezna, nezadostna, popisa 1857 in 1869 sta brez specializacij, popisa 1880 in 1883 še ne-sistematična; boljši in uporabnejši so popisi zadnjih 25 let pred prvo svetovno vojno: 1890, 1900 in 1910. Kriteriji za branje popisov: industrijska tovarna ima nad 20 delavcev, zaradi specifičnosti pa v Dalmaciji obstaja še t.i. *mala industrija*: z 10-15 delavcev, z veliko stroji, označuje pa prehodno stanje med manufakturno in industrijsko proizvodnjo.

Začetki industrijskih podjetij do utrditve dualističnega sistema v monarhiji:

Najprej so do sredine 19. stol. nosilci preraščanja obrtnih okvirjev fevdalci, od 30-ih pa se vlaga trgovski kapital v lesarstvo, sodarstvo, ladjarstvo in vodne mline. Še pred 1848 so doseženi kapitalistični proizvodjalni odnosi. Železnica postavi Hrvaško v večjo odvisnost od gospodarskega življenja drugih delov monarhije. V 50/60-ih se pojavi zanimanje za investicije v predelovalno industrijo. Konkurenca zdaj že onemogoča razvoj manufaktur tekstila; zato sledi preusmeritev na žito, sladkor, liker; vino ostane na nizki stopnji. Trg.-ski (???)z vlaganjem v industrijski kapital, ki v 70-ih zaide v krizo, stagnacijo – delno zaradi zloma borze 1873. Pomembnejše so posledice delitve in pomanjkanja politične podpore domačemu kapitalu. Konkurenca uniči domačo proizvodnjo sladkorja in moke. Konec je jadrništva, nosilci parništva A. O. Na Hrvaškem in v Severni Hrvaški je močno lesarstvo, modernizacija z gozdnimi železnicami. Za še večji napredek bi trgovci potrebovali državno zaščito.

Nova rast po krizi po popisu 1883:

- ✦ 335 s preko 10 delavci – 243 predelava, 64 promet, 39 trgovina, 9 gostinstvo – od tega 45 s preko 50 delavci (skupaj 5-6000 delavcev).
- ✦ industrija (11-50 delavcev): ladjedelnica Sušak, 30 opekarn, 18 žag, 13 mlinov, 6 lesnih predelovalnic, 4 steklarne, 3 apnenice, pivovarna, tovarna vžigalic Osijek, plinarna Zagreb.
- ✦ več kot 50 delavcev: lesne predelovalnice po številu obratov predstavljajo 1/3, del. 29%, gradbena (sploh cementarne) po del. 22%, med pred. tovarni tobaka ZG in papirja Sušak s 1/5 del. vsaka Netočni so podatki za 9 rudnikov/kamnolomov in 11 gradbenih podjetij.
- ✦ Po teritoriju: Zagreb 28%, Hrvaška 40% in S Hrvaška 32% (kjer je okrog 3500 drvarjev pod trgovci – v prihodnje ta regija vodilna).

Ban je oprt na tujo aristokracijo na gospodarskem sejmu 1889 za razvoj, a podpira S Hrvaške veleposestnike, tuje v duhu konzervatizma zoper nacionalizmu in industrijskim delavcem.

Reka je ogrski izhod na morje, podpora tranzitnosti: rafinerija, luščilnica riža, ladjarstvo v 80-ih, počasneje papirništvo, a v ogrskem interesu. Za avstrijski del monarhije je ključen **Trst**, kriza in propad jadrniških dalmatinskih kapitalov, destilacije alkoholov se širijo počasi, enako predelava rib (francosko-italijanski kapital) na otokih. Tuji kapital pomaga v začetku 20. stol. cementni in kemijski industriji Splita in Šibenika.

Istra je agrarna, čeprav se zgodaj razvije solinarstvo, kamnolomi, premogovniki. Težave do žel. (????) in parnikov. V 50/60-ih:

- rudnik Krapinj v Raši,
- soline: Koper, Piran, Milje,

- usnjarstvo: Koper, Poreč, Buje...
- Do izgradnje baze vojne mornarice v Puli izven Trsta na Lošinju ladjedelništvo, jadrnice v Rovinju začetek za druge panoge. S krizo v 80-ih konec Lošinja zaradi prodora železa in pare.

Osnovni razvojni trendi v zadnji četrtini stoletja pred prvo svetovno vojno:

Absolutna in relativna rast, 1890-1900: več kot 103 industrijska podjetja (8907 delavcev), 1900-10: več kot 58 (4805 delavcev); veleindustrija (z več kot 100 delavci) $\frac{1}{4}$, zaposluje $\frac{2}{3}$ delavcev. Razvoj je šel od 1907, ko nastopi kriza v lesni industriji, vodilne v predelovalni industriji. Do krize je potekal proces koncentriranja industrijske ekonomike: v S Hrvaški je leta 1880 1 podjetje, leta 1906 pa 5 podjetij s 500-1000 delavci, 2 podjetji z več kot 1000 delavci. Delež podjetij z več kot 500 delavci je zrasel s 5% na 25%. Kriza nastopi zaradi konkurence ZDA, deloma Rusije, in se kaže v upadanju števila podjetij. Medtem pa je vidna rast v drugih panogah v mestnih središčih. Lesarstvo v S Hrvaški ($\frac{2}{3}$ delež, $\frac{3}{4}$ delavcev), tovarne izdelkov pa na Hrvaškem – $\frac{1}{3}$ delež znotraj pokrajine. Poleg lesarske je razvita še proizvodnja tanina, ki omejuje druge proizvodnje: gradbeni material, steklo, moka, tisk. Na Ogrskem je industrijska proizvodnja železa zaposlovala več kot 20.000 delavcev, na Hrvaškem je le 1 predilnica bombaža. Strukturne spremembe prinesejo umestitev v mestna naselja, največji napredek je viden v Zagrebu in Osijeku, kjer se delež poveča z $\frac{1}{4}$ na $\frac{1}{3}$. Drugih 15 naselij približno podvoji število industrijskih obratov in zaposlenih, delež pa naraste z 9% na 15%. pred prvo svetovno vojno je torej več kot polovica vse industrijske proizvodnje na S Hrvaškem mestne.

Raba strojev na S Hrvaškem: največ je parnih strojev, močnih vodnih je malo, šibkih električnih pa veliko, bencinski stroji so 3x močnejši od električnih. Veliko novih strojev je v cementarnah; v prehranbeno-tobačni industriji pa zamenjava za manj močnejših strojev, v papirno-kemijski pa ravno obratno.

S-hrvaško rudarstvo v 90-ih je zanemarljivo: 9 podjetij (539 delavcev), 15 kamnolomov (313 delavcev), po razvoju leta 1910 pa 1674 delavcev, 250.000 ton rude iz Zagorja in Vrdnika. V veleindustriji (več kot 100 delavcev) ima primat lesarstvo: leta 1890 $\frac{15}{25}$ obratov in 60% delavcev, 1900 50% delavcev, 1910 47% obratov in 36% delavcev. Največja rast zaposlenih je vidna v cementni, prehranbeni in tobačni proizvodnji. 1900/10: potrojitev števila delavcev v cementarni Beočin, ostali dve še več v potrojenih obratih, katerih večina je v Zagrebu. V teritorialnem pogledu je stagnacija v S Hrvaški, rast pa v mestih – sploh Zagreb in Osijek, ki dobita za več kot polovico novih obratov. S Hrvaška brez Osijeka je ohranila razmerje do Hrvaške brez Zagreba na račun širjenja cementne proizvodnje ob zmanjšanju lesne proizvodnje.

Razvoj 58 delniških družb: 13 novih vsake 4 leta, ki pa podvojijo kapital 1906-10. 1905 je 9 ogrskih delniških družb imelo polovico kapitala, 1910 57% kapitala, od tega polovico v cementarni Beočin. Večina finančne moči odpade na skupino 16 organizacij s 40 milijoni kron delniškega kapitala in 6.000 delavci, kar je $\frac{2}{5}$ veleindustrijskih delavcev in $\frac{1}{4}$ obratov. Za zadnjo četrtino stoletja pred prvo svetovno vojno je značilna rast raznovrstnih mestnih panog v nasprotju stari prevladi gozdne v S Hrvaški.

Rezultat ogrske gospodarske politike na Reki je pomembnost trgovskega parniškega prometa, v 80/90-ih vlada pomaga širiti izvozni del pristanišča. Mestna zbornica je stalno predlagala

povečanje aktivnosti ladjedelništva, da bi zagotovila stabilen napredek. V letnih poročilih je viden napredek v prehrabeni in kemijski industriji. Pomembna je tudi tovarna torpedov (podatki tajni). Poskus povečanja ladjedelništva 1894 se je končal s propadom nove družbe v 10 letih. 1903 je bilo že absurdno pomanjkanje remontnih naprav, tako da je konec desetletja zgrajen plavajoči dok. Ogrska podružnična ladjedelnica **Danubius** je od 1906 delala predvsem za vlado in vojsko, nakupi pa tudi v Trstu, ki državno bolj podprt. V Reki je še papirnica s 400-500 delavkami in naftna rafinerija (2/3 tujega kapitala). Tobačna industrija ima dolgo tradicijo, opazno je večanje deleža cigaret, s 13 milijonov leta 1899 na 19 milijonov leta 1910. Riž iz luščilnice je prodajan doma. Konkurenca iz Trsta in Budimpešte je imela večje državne ugodnosti. Prehrabena industrija v Reki je bila številna, a na nižjih ravni. Kemijski obrati pa so imeli tudi po več kot 100 delavcev. Senjska zbornica se je zavzemala za "**Reško tovarno pohištva d.d.**", izvoznico pletenega lesa za povečanje 400 domačih delavcev. Moč strojev je največja v prehrabeni industriji (39%), v papirni (25%) in kemijski industriji (15%) ter v ladjedelništvu (15%). Teh 6 podjetij je zaposlovalo 83% delavcev, imelo $\frac{3}{4}$ strojne moči, brez torpedov $\frac{3}{4}$ vrednosti proizvodnje mesta pred prvo svetovno vojno.

Kapitalska ekonomika je omejitve premagovala v začetku 20. stol., a Dalmacija je ostala izločena, Istra pa je bila z železniško progo povezana s slovensko-avstrijskim zaledjem, ne s Hrvaško. 6 predstavnikov ladjedelniške dejavnosti z 2000 delavci je leta 1870 na Lošinj po zdesetkanju trgovske mornarice jadrnic do konca 19. stol. prenesla jedro v Trst. Istrski Italijani v krizi vlagajo v agrarno trgovino, vino in kreditirajo, razvije se delavsko gibanje v Rovinju, kjer žel. ??? za 3 ladjedelnice, prehrabeno in tobačno industrijo. V **rudniku Krapanj** pa imajo 100.000 ton izkopa letno v začetku 20. stol.. V Trstu, Puli in Reki se koncentrirata delavstvo in kapital Istre – trgovsko-pomorski gospodarski krogi zlasti v Trstu. V ožji Istri je center Pula: baza od 1849, vojaška ladjedelnica "**Arsenal**" 1856; 1880 2400, 1910-15 pa 8.000 delavcev. Bila je velik potrošnik blaga in delovne sile. Naraslo je prebivalstvo: specializirani Italijani v mestu, nekvalificirani Hrvati na obrobju; 17.000 prebivalcev leta 1867 je do prve svetovne vojne naraslo na 60.000 (20-25% vojaških oseb). Za napredek mesta je ključna železniška proga.

V Dalmaciji se je obrtništvo preraščalo v 60/70-ih, a neugodni gospodarsko-politični pogoji so omejevali vlaganje trgovskega kapitala v industrijo. Trgovsko-obrtniške zbornice so bile v Zadru, Splitu in Dubrovniku. Tradicionalna žganjekuha v Zadru se industializira, a ključno vprašanje je železniška povezava. Split je križišče smeri z raznoliko industrijo celotne srednje Dalmacije, od prehrabnih 172 trgovskih obratov leta 1893 je bilo 2/5 izvoznih, obmorskih.

V južni Dalmaciji (dubrovniško področje) je leta 1868 v zbornici 187 trgovcev, 144 pomorščakov, 101 obrtnik. Leta 1908 pa jih je bilo 3x več: 607 trgovcev, 528 obrtnikov, 56 pomorskih podjetij kot posledica razvoja parništva. Tovarne likerja so imele 10-20 zaposlenih. Vladni strokovnjak Artmann je lastnike obtožil konzervatizma, izključevanja in protirazvoja ob odporu zoper pridelovalno industrijo marmelade iz sicer za likerje neporabljenih 2/3 plodov. Po popisih 1897, 1898 je Split center strojev (17, predvsem parnih) in kapitala (70%): železarna, plinarna, cementarna, proizvodnja alkoholnih pijač, tekstila...

Koncentrirana proizvodnja bolhača (proti komarjem) in olja na otokih, v konzerviranju prevlada tujega kapitala, ki na začetku 20. stol. investira v cementarne, kemijsko industrijo, energetiko; italijanski kapital v veleindustriji. Rudarstvo je zaskrbelo vojaško-politični vrh države. Nove cementarne okrog Splita 1907, 1908 in 1912, 1/5 proizvodnje pa v Omišu. 2 velika (italijanska) rudnika sta imela po 7-800 delavcev pred prvo svetovno vojno. Inicijativo za hidroelektrarne so dali domačini, a ker ni bilo AO interesa, jih je na Reki in Cetini gradil

italijanski **SUFID** iz Trsta od 1902, ki pa je pred vojno moral sprejeti avstrijsko-nemške partnerje. Poganjale so tudi kemijsko tovarno pri Omišu s 1300 delavci in tovarno karbida v Splitu.

Napredek v Dalmaciji je bil velik v nekaterih mestnih središčih. Prevladal je tuji kapital, tako da se domači ni mogel akumulirati in sodelovati v velikih akcijah pred prvo svetovno vojno.

Politična razcepljenost je vodila v nepovezanost gospodarskih sil in domačega podjetništva v ključnem obdobju izgradnje sodobne industrije → razvoj pa je v panogah izkoriščanja naravnih bogastev in geo-ekonomskega položaja.

Domači trgovski kapital je odvisen od širšega prostora. Prvi domači val se pojavi sredi 19. stol., utrpi pa škodo v času utrjevanja dualizma. Glavni investitor je tuji kapital, ki vlaga v lesno predelovalno industrijo, pomorstvo in kemijsko industrijo. Novi val domačega podjetništva gradi obrate z manj kot 100 delavci, tovarniška proizvodnja ob tuji pred. ????. Več novih središč, do prve svetovne vojne se oblikuje jedro domačega industrijskega meščanstva in delavstva.

□ *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: ukinitvev 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 nacionalnega vprašanja, hitrejši gospodarski razvoj (str. 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; zavlačevala 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).