

DR IGOR KARAMAN

Problemi ekonomske integracije Hrvatskih zemalja u Habsburškoj monarhiji 1850—1918.

Uvodna napomena:

Na Međunarodnoj konferenciji o problemima ekonomske integracije i dezintegracije Austro-Ugarske Monarhije, koja je održana u univerzitetskom centru Marburg a. d. Lahn (Savezna Republika Njemačka) od 10—15. jula 1972. referirao sam o osnovnim obilježjima privrednih integracionih nastojanja u Hrvatskoj u razdoblju od 1850—1918. Referati i drugi materijali spomenute konferencije bit će uskoro objavljeni na njemačkom jeziku. No, čini mi se korisnim da izvorni tekst svojeg izlaganja stavim također našem čitaocu na uvid i diskusiju.

★

Sredinom 19. st. započinje u socijalno-ekonomskoj povijesti Hrvatske novo razdoblje, koje bi se sažeto moglo označiti kao doba konstituiranja građanskog društva i izgradnje kapitalističke ekonomike. Revolucionarna zbivanja 1848. uzrokovala su dalekosežne promjene na cjelokupnom području Habsburške Monarhije, omogućila uklanjanje bitnih elemenata dotadašnjih feudalnih odnosa i otvorila put novom društveno-ekonomskom sustavu. Ti događaji našli su neposrednog odjeka i u Hrvatskoj, premda je razvitak u hrvatskim pokrajinama bio znatno usporeniji nego li u drugim dijelovima habsburške države.

Nove, opće pojave, karakteristične za početno doba oblikovanja industrijske privrede, bile su u Hrvatskoj u drugoj polovini 19. st. tek manjim dijelom rezultat djelovanja domaćih snaga; one su, naprotiv, u daleko većoj mjeri izazvane utjecajem napredujućih kapitalističkih odnosa u razvijenijim regijama Monarhije. Tek na prijelazu stoljeća i u godinama do prvog svjetskog rata unutrašnji faktori utjecat će znatnije na socijalno-eknomske prilike u hrvatskim zemljama.

Problem integracije predstavlja u Hrvatskoj neobično kompleksan fenomen, koji je veoma snažno prisutan kako u privrednom i društvenom, tako u političkom i kulturnom razvitku Hrvata. U ovom osvrtu bit će, dakako, riječ samo o procesu ekonomske integracije hrvatskog prostora. Potrebno je, ipak, ukratko označiti osnovna obilježja upravno-političkog položaja Hrvatske u Monarhiji, zbog utjecaja koji tradicionalna rascjepkanost Hrvatske i njena podređenost različitim vanjskim snagama vrši tokom čitavog razmatranog razdoblja — na privredni razvitak tih krajeva.

Premda su se hrvatski krajevi već početkom 19. st. (tj. nakon Bečkog kongresa 1815) našli okupljeni u granicama habsburške države, bila je Hrvatska u vrijeme revolucije 1848. još uvijek u upravno-političkom pogledu vrlo rascjepkana. Uslijed prethodnog višestoljetnog povijesnog razvitka (kad su pojedini dijelovi Hrvatske u stvarno veoma dinamičnom procesu naizmjenice podvrgavani vlasti Habsburgovaca, Mletačke Republike ili Turskog Carstva) ostaje unutrašnja podvojenost Hrvatske jedna od bitnih karakteristika socijalno-ekonomskog i kulturno-političkog života njenog stanovništva sve do raspada Austro-Ugarske Monarhije¹⁾.

Sadašnje područje SR Hrvatske ulazilo je znatnim dijelom u sastav ugarske polovine Monarhije, dok su poluotok Istra i pokrajina Dalmacija bile pod izravnom ingerencijom Bečke vlade²⁾. Dugotrajna mletačka vladavina na primorskom pojasu Istre i Dalmacije ostavila je duboke tragove u privrednoj i društvenoj strukturi tamošnjeg pučanstva.

Hrvatsku državno-pravnu tradiciju i kontinuitet čuvala je sjeverna Hrvatska, gdje je domaće plemstvo — a zatim i građanstvo — uspjelo (makar u ograničenom opsegu) zadržati izvjesnu samostalnost političkog odlučivanja. No, ni krajevi sjev. Hrvatske (koji u osnovi pripadaju Translajtaniji) nisu sve do potkraj prošlog stoljeća sačinjavali jedinstveni prostor, bilo u političkom ili privrednom pogledu.

Tri osnovna zadatka, koja je u sjev. Hrvatskoj trebalo riješiti na putu prema stvarnoj integraciji, bila su:

¹⁾ Usp. I. Karaman, **Das kroatische Handelsbürgertum**. Seine sozial-wirtschaftliche Rolle zur Zeit der nationalen Wiedergeburt (Oesterreichische Osthefte 2, Beč 1969, str. 85—94).

²⁾ Brojno stanje stanovništva pojedinih područja iznosilo je sredinom 19. st.:
 (1840) civilna uža Hrvatska i Slavonija 847.630
 (1840) Hrvatsko-slavonska Vojna krajina 758.100
 (1840) Dalmacija 390.381
 (1841) Istra 216.557
 M. Lorković, **Narod i zemlja Hrvata** (Zagreb 1939).

— ukloniti podvojnost između vodećih domaćih snaga uže sjeverozapadne (civilne) Hrvatske i (civilne) Slavonije, uvjetovanu naročito različitim nastankom i razvitkom kasnofeudalnog društva u ovim područjima (nakon 1700);

— objediniti ukupno civilno i vojničko područje sjeverne Hrvatske u organsku ekonomsko-socijalnu cjelinu, što je bilo moguće tek nakon ukidanja Vojne krajine i njene reinkorporacije 1881;

— osigurati tom širem sjeverohrvatskom prostoru grad Rijeku kao izlaz na Jadransko more (i dalje prema Sredozemlju), budući da se ova važna morska luka nalazila kao »corpus separatum« pod izravnom političkom i ekonomskom dominacijom Ugarske vlade.

Rješenje tih važnih pitanja bilo je do raspada Monarhije gotovo posve nemoguće, što je ujedno otežavalo uspješnije djelovanje gospodarskih faktora sjev. Hrvatske na intenziviranju privrednih veza s Dalmacijom i drugim područjima. Zadržat ćemo se stoga nešto detaljnije na objašnjenju tih problema s ekonomsko-historijskog gledišta.

Osnovno jezgro sjev. Hrvatske čini onaj teritorij između rijeke Drave i jadranske obale, koji je u 16—17. st. izbjegao gospodstvu Turaka — tj. uski koridor pred slovenačkim pokrajinama Kranjskom i Štajerskom, što se prema istoku proteže do Vojne krajine. U državno-pravnom pogledu toj se tzv. Banskoj Hrvatskoj pridružuje početkom 18. st. netom oslobođena Slavonija sa Srijemom. No, postanak i razvitak kasnofeudalnih veleposjeda na slavonskom području zbiva se bez ikakvog utjecaja domaćeg plemstva Banske Hrvatske — nasuprot — pod izravim zahvatanjem bečkog Dvora i vladajućih krugova Ugarske. Posljedica je bila duboka i osjetljiva podvojnost aktivnih snaga u društveno-gospodarskom životu ovih dvaju dijelova sjev. Hrvatske. Uz to se u slavonskim gradovima razvija također utjecajno njemačko i mađarsko građanstvo.

Zbog svega toga osjećaju se veoma oštro nepovezanost i jake suprotnosti domaćih snaga uže Hrvatske i Slavonije sve do potkraj 19. st.³⁾ Tome je nesumnjivo pridonijela i činjenica da su ove dvije regije

³⁾ Nedovoljne prometne veze i regionalna ograničenost privredne djelatnosti onemogućavaju šire uočavanje zajedničkih interesa uže Hrvatske i Slavonije, što se održava ponekad i u pogledima istaknutih ličnosti ekonomskog života na tom području. Dugogodišnji tajnik osječke Trgovačko-obrtničke komore dr Josip Posner (koji uspješno vodi ovu ustanovu od 1853. do 1885) napisao je tako u jednoj promemoriји iz 1854. u vezi s pitanjem da li bi bilo korisno spajanje zagrebačke i osječke Komore: »Spajanju dvaju komorskih okružja smjelo bi se težiti samo tamo gdje su narodnogospodarstvene prilike oba dijela, a po tome također njihovi interesi i potrebe, identični ili barem najvećim dijelom analogni, te gdje između oba dijela postoji živ naizmjenični promet. To međutim nikako ne vrijedi s obzirom na Hrvatsku i Slavoniju. Odnosaji pučanstva, produkcije i trgovine obiju zemalja različiti su, prirodni pravci obiju zemalja su drugi. Između Hrvatske i Slavonije vlada samo ograničeni trgovinski promet, između Zagreba i Osijeka uopće nikakav. A budući da nije projektirana nikakva željeznička pruga između oba grada, niti ih povezuje neki vodeni put, to jedva da će on (trgovinski promet) ikad porasti do nekog značenja«.

I. Karaman, **Počeci industrijske privrede u Slavoniji, 1850—1860** (Radovi Odsjeka za povijest Filozofskog fakulteta 6, Zagreb 1968, str. 97—109).

više od jednog i pol stoljeća nakon oslobođenja od turske moći ostale međusobno fizički odvojene jednim dijelom vojno-krajiškog teritorija (koji se već nakon 1699. našao udaljen od granica s Turskim Carstvom te izgubio svoju izvornu obrambenu svrhu).

U predindustrijskom razdoblju susrećemo u nekim krajevima civilne sjev. Hrvatske pokušaje osnivanja manufakturnih pothvata, bilo od strane pojedinih vlastelina na njihovim posjedima ili pak od strane trgovaca i drugih poduzetnika u gradu i na selu (radionice raznih vrsti tekstila, više manufaktura stakla i dr.). Državne vlasti također su u duhu merkantilističke ekonomske politike ponegdje poticale razvitak prerađivačke privrede, uglavnom na komorskim posjedima i u Vojnoj krajini; posebna pažnja posvećivana je od kraja 18. st. širenju svilarstva. Na sjeverohrvatskom Primorju, a napose u gradu Rijeci, javljaju se manufakturni pogoni vezani uz jedrenjačko brodarstvo (brodogradilišta, radionice platna i užeta). Tokom prve polovine 19. st. nastoje plemićki zemljoposjednici i njihovi trgovački partneri nadopuniti opsežnu izveznu trgovinu žitom s preradom žitarica u većim mlinovima na vodeni pogon, a također se širi eksploatacija drvne građe iz vlastelinskih šuma i njena obrada u pilanama (na vodama-tekućicama).⁴⁾

Svi ovi pokušaji osnivanja manufaktura u užoj Hrvatskoj i Slavoniji zanimljivi su kao izraz progresivnih nastojanja domaćih krugova, ali njihova uloga u privrednom razvitku tog područja veoma je ograničena. Osnovni razlog tome (koji je također onemogućavao širenje i jačanje obrtničke djelatnosti u gradovima i selima sjev. Hrvatske) leži u izvanredno skućenom unutrašnjem tržištu. Sve do ukidanja feudalnih odnosa prevladava kod seljačkog, podložničkog stanovništva naturalna privreda, čemu je veoma mnogo pridonijelo dugotrajno održanje institucije tzv. kućne zadruge. (Usput rečeno: istu pojavu zapažamo u Vojnoj krajini, gdje vojne vlasti brinu oko očuvanja ove patrijarhalne seoske ustanove.) Dioba kućnih zadruga, kao izraz uvlačenja sela u tržišne odnose, veoma je polagan i dugotrajan proces, koji ni do početka 20. st. nije još bio potpuno završen. Stanovništvo gradova, pak, predstavlja u sjev. Hrvatskoj neznatnu manjinu ukupnog pučanstva, a uski krug plemstva i bogatog građanstva podmiruje svoje potrebe za manufakturnim proizvodima uglavnom uvozom iz razvijenijih zemalja.⁵⁾

Nedostatak tradicije i iskustva u prerađivačkoj djelatnosti vrlo je usporavao i afirmaciju tvorničkog poduzetništva u sjev. Hrvatskoj nakon 1848. U prvom periodu oblikovanja industrijske privrede (do krize 1873) javljaju se brojniji mlinoi i pilane na parni pogon, a nastoji se proširiti i proizvodnja drugih artikala.⁶⁾ No, ovo domaće hrvatsko-sla-

⁴⁾ Usp. R. Bićanić, **Doba manufakture u Hrvatskoj i Slavoniji, 1750—1860** (Zagreb 1951).

⁵⁾ U sjev. Hrvatskoj živjelo je još 1910. u sedamnaest naselja gradskog karaktera (bez grada Rijeke) svega oko 220.000 stanovnika — tj. samo 8,5% ukupnog pučanstva. Osim toga, u socijalno-ekonomskoj strukturi tih gradova slabo je zastupana industrijska djelatnost, a često veoma znatan dio gradskog pučanstva živi od poljoprivrede. Slične odnose nalazimo tada i u ostalim hrvatskim zemljama.

⁶⁾ Usp. M. Despot, **Industrija građanske Hrvatske 1860—1873.** (Zagreb 1970).

vonsko poduzetništvo, izraslo na oskudnoj bazi prethodnog razvitka i ostavljeno bez nužne podrške državne ekonomske politike, nije se moglo održati u konkurenciji s razvijenijim krajevima Monarhije. U posljednjim decenijama 19. st. daljnje širenje industrijske (napose veleindustrijske) privrede u sjev. Hrvatskoj pretežno je rezultat djelovanja vanjskih snaga. Strani kapital bio je, međutim, naročito zainteresiran za iskorištavanje dragocjene drvene građe iz prostranih hrastovih šuma — posebno u Slavoniji; to dovodi do izgradnje brojnih većih ili manjih šumskih poduzeća i parnih pilana, pretežno za proizvodnju hrastovih bačvarskih dužica koje se izvoze u Francusku i Njemačku.⁷⁾

Jednostrana usmjerenost na drvno-prerađivačku industriju, izrasla na zajedničkim interesima slavonskih šumskih veleposjednika i stranih poduzetnika, deformirala je strukturu industrijske ekonomike sjev. Hrvatske, a napose usporila razvitak tvornica i tvorničkog radništva u gradskim naseljima.⁸⁾

Slavonski veleposjedi (nastali još u kasnofeudalno doba, tokom 18. st.) pripadali su uglavnom malobrojnoj grupi magnatskih obitelji, povezanih u društvenom životu jače uz vodeće ugarske krugove nego uz mlado građanstvo uže Hrvatske. Konzervativni po svojim socijalnim, ekonomskim i nacionalno-političkim pogledima, utjecajni slavonski velikaši bili su oslonac onih nastojanja vladajućih faktora Ugarske koja su usmjerena na ograničavanje privredne snage domaće buržoazije, okupljene u gradu Zagrebu i nekim drugim gradovima sjeverozapadne Hrvatske.

U sastavu nacionalnog građanstva (uz građansku inteligenciju) naročito značenje pripada sloju trgovačkih poduzetnika, koji su se još u preindustrijsko doba izdigli na temelju posredničke robne razmjene

⁷⁾ Opseg i teritorijalni smještaj industrije sjev. Hrvatske od 1890—1910. pokazuju ovi podaci:

Područje	1890.		1900.		1910.	
	Pothvati	Radnici	Pothvati	Radnici	Pothvati	Radnici
Uža Hrvatska						
Drvena industrija	20	1290	37	3071	38	2326
Ostala industrija	31	2581	55	5266	107	8707
Zajedno	51	3871	92	8337	145	11033
Slavonija						
Drvena industrija	40	4640	76	6690	63	6285
Ostala industrija	19	1381	45	3772	63	6286
Zajedno	59	6021	121	10462	126	12571
Ukupno						
Drvena industrija	60	5930	113	9761	101	8611
Ostala industrija	50	3962	100	9038	170	14993
Zajedno	110	9892	213	18799	271	23604

I. Karaman, **Privredni položaj Slavonije u Habsburškoj monarhiji pod nagodbenim sistemom, 1868—1918.** (Zbornik Histojskog instituta Slavonije 4, Slav. Brod 1966, str. 283—374).

⁸⁾ Isti, **Ekonomsko-socijalne prilike u Slavoniji u drugoj polovini 19. stoljeća** (Zbornik: Prvo radničko društvo u jugoslavenskim zemljama — Osijek 1867, Slav. Brod 1969, str. 11—23).

između Podunavlja i Jadrana; oni ujedno postaju pokretači osnivanja novčarskih ustanova (štedionica i banaka), nastoje oko izgradnje željeznica, regulacije rijeke, razvitka jedrenjaštva i zatim parobrodarstva itd. Glavni putovi tranzitne trgovine preko krajeva sjev. Hrvatske leže uz plovne rijeke, pa se utjecajne grupe trgovačkih poduzetnika okupljaju napose u vojno-krajiškim komunitetima uz tok Save, kao i u gradovima uz cestovne magistrale koje vode do luka sjev. Jadrana.⁹⁾

U drugoj polovini 19. st. postupna izgradnja željeznica izmijenila je tokove tranzitnog prometa na sjeverohrvatskom području, pa je daljnji napredak građanskog društva i kapitalističke privrede ovisio o industrijalizaciji zemlje. Budući da je domaća buržoazija uže Hrvatske bila nosilac borbe za nacionalno-političku emancipaciju i integraciju hrvatskih zemalja, nužno se morala sukobiti s velikomađarskim težnjama vladajućih klasa Ugarske. Kao eksponent tih aspiracija koristio se ban Károly Khuen-Héderváry u 80-im i 90-im godinama prošlog stoljeća naročito tradicionalnom podvojenošću uže Hrvatske i Slavonije; podupirući slavonski regionalni separatizam, kočio je integracione tendencije u sjev. Hrvatskoj.¹⁰⁾

Potrebno je, međutim, naglasiti da se prirodni tokovi ekonomskog razvitka nisu mogli zaustaviti; tako, npr., zbog interesa slavonske veleindustrije drva i tamošnjih veleposjednika morala je Khuenova uprava poduprijeti izgradnju željezničkih pruga regionalnog i lokalnog karaktera, što je stvarno pridonijelo ekonomskom povezivanju sjeverohrvatskog prostora. Na prijelazu stoljeća zapažamo tako znatno ubrzaniji proces akumulacije domaćeg kapitala u bankama i štedionicama, porast industrijske prerade u više grana (naročito u prehrambenoj i tekstilnoj proizvodnji), a napose širenje tvorničkog poduzetništva u gradovima sjev. Hrvatske.¹¹⁾

Naročitu i osjetnu teškoću pri težnji oko integriranja sjeverohrvatskog prostora predstavljala je izravna ingerencija središnjih bečkih oblasti nad Vojnom krajinom. U stoljećima turskih ratova počinje izdva-

⁹⁾ Isti, *Das krotische Handelsbürgertum ...* n. dj.; to su bili gradovi uz Savu; Zemun, Mitrovica, Brod, Sisak i Zagreb, zatim Karlovac na Kupi, pa primorske luke Rijeka i Senj.

¹⁰⁾ Usp. K. Firinger, *Prva osječka gospodarska izložba g. 1889.* (Osječki Zbornik VII, Osijek 1960, str. 147—164).

¹¹⁾ Promjenu udjela gradova u industrijskoj privredi uže Hrvatske i Slavonije od 1900—1910. pokazuje ova tablica:

Područje	1900.		1910.	
	Pothvati	Radnici	Pothvati	Radnici
Grad Zagreb	41	3665	79	5984
Ostali gradovi	36	2242	65	5516
Zajedno	77	5907	144	11500
Izvan gradova	136	12892	127	12104
Ukupno	213	18799	271	23604

I. Karaman, *Osnovna obilježja društveno-ekonomske i nacionalne strukture gradskog stanovništva u sjev. Hrvatskoj potkraj 19. i na početku 20. st.* (Jugoslavenski historijski časopis 4, Beograd 1969, str. 129—136).

janje pojedinih zemljišta ispod nadležnosti hrvatskog bana i Sabora, a time se postupno oblikuje jedna posebna teritorijalna cjelina. U 18—19. st. obuhvatala je Hrvatsko-slavonska krajina čitavo područje uz tok rijeke Save, kao i druge krajeve u Srijemu i na zapadu. To područje, na kojem susrećemo specifičnu socijalno-ekonomsku strukturu krajiškog stanovništva, bilo je također — kao što je rečeno — veoma značajno za tranzitni trgovinski promet preko sjev. Hrvatske.¹²⁾ Formalna reinkorporacija razvojačene Krajine izvršena je konačno 1881. Stvarno stapanje bivšeg krajiškog teritorija i žiteljstva sa susjednim hrvatskim krajevima bilo je, dakako, dugotrajan proces. Pozitivne posljedice objedinjavanja civilne i vojne sjev. Hrvatske očigledne su u njenom privrednom razvitku od kraja 19. st. do prvog svjetskog rata, što jasno ukazuje na veliko značenje krajiškog pitanja u hrvatskoj povijesti.

Uz prikazanu razdvojenost uže Banske Hrvatske i civilne Slavonije, te između ukupnog civilnog i vojno-krajiškog područja sjev. Hrvatske potrebno je ovdje također naglasiti da je grad Rijeka — kao najvažnija luka i pomorski izlaz za sjeverohrvatski prostor na Jadranu — ostao sve do raspada Monarhije podvrgnut centralnim oblastima Ugarske, a time u političkom i ekonomskom pogledu odvojen od svog neposrednog zaleđa.¹³⁾

Dok je područje sjev. Hrvatske, razdvojeno u više upravno-političkih jedinica, bilo ipak okupljeno u granicama Translajtanije, ostale hrvatske zemlje, tj. Dalmacija i Istra nalazile su se, dapače, u drugoj, austrijskoj polovini Austro-Ugarske Monarhije. Dalmacija se u modernom opsegu formirala još pod mletačkom vladavinom, tokom ratova za oslobođenje od turskog gospodstva u 17—18. st.; nakon prijelaznog doba francuske okupacije početkom 19. st., ušla je nekadašnja mletačka Dalmacija — zajedno s ukinutom Dubrovačkom Republikom — u sastav habsburških zemalja. Premda je državnopravna pripadnost ove pokrajine Hrvatskoj bila priznata, stvarno je ujedinjenje južne i sjeverne Hrvatske ostalo gorućim pitanjem integracije hrvatskog prostora sve do propasti Monarhije. Dualistička podjela habsburške države postavila je, naime, naročito čvrstu pregradu između Dalmacije i njenog zaleđa.¹⁴⁾

Jednako tako nalazio se je istarski poluotok u granicama Cislajtanije. Talijanski veleposjednički i građanski krugovi u nekadašnjim venecijanskim zapadnoistarskim obalnim gradićima težili su, dakako, prema svojoj matičnoj zemlji; kod hrvatskog stanovništva ostalog dijela Istre prevladavao je seljački elemenat — što je otežavalo i usporavalo proces socijalno-ekonomske integracije s ostalim hrvatskim zemljama.

¹²⁾ Usp. M. Valentić, **Osnovni problemi u ekonomici Hrvatsko-slavonske Vojne krajine** (Historijski Zbornik XVIII, Zagreb 1965, str. 89—102).

¹³⁾ Usp. I. Karaman, **Privredni razvitak grada Rijeke pod nagodbenim sistemom do prvog svjetskog rata** (Jadranski Zbornik VII, Rijeka—Pula 1969, str. 39—58).

¹⁴⁾ Isti, **Sastav i društveno-ekonomska djelatnost dalmatinskog građanstva u šezdesetim i sedamdesetim godinama 19. stoljeća** (Zbornik: Dalmacija 1870, Zadar 1972, str. 11—36).

Hrvatski prostor bio je, dakle, u razmatranom razdoblju cijelim nizom upravno-političkih granica raznovrsnog karaktera rascjepkan u brojne teritorijalne jedinice. S gledišta ekonomske povijesti, postavlja se pitanje: nije li jedinstveni okvir habsburške države mogao hrvatskim zemljama ipak pružiti osnovu za prevladavanje njihove razdvojenosti bar u privrednim odnosima? Ne smije se, međutim, pri tome previdjeti činjenica, da su pojedini veći ili manji dijelovi Hrvatske bili podvrgnuti različitim ekonomskim interesima odlučujućih društveno-političkih faktora Monarhije: pokrajine Dalmacija i Istra pod izravnom upravom Austrijske vlade; grad Rijeka pod isključivim, a sjev. Hrvatska znatnim uticajem ugarskih vlasti; Vojna krajina izložena suprotnosti interesa Beča i Budimpešte (jednako kao i susjedno područje Bosne i Hercegovine nakon okupacije 1878).

Sve to, dakako, pretvara unutrašnje upravno-političke granice u snažne ekonomsko-političke barijere, a tako onemogućava napose realizaciju integracionih težnji i ostvarenje redovnih veza između hrvatskog kontinentalnog zaleđa i jadranske obale. Skromne privredne snage domaćeg građanskog, kapitalističkog poduzetništva ostale su uslijed tih prilika uglavnom zatvorene u uskim regionalnim okvirima, što je znatno usporilo proces izgradnje moderne industrijske ekonomike u Hrvatskoj.

Ovdje bismo detaljnije ukazali na ona pitanja koja su neposredno vezana uz oblikovanje moderne kapitalističke ekonomike kao mogućeg instrumenta u prevladavanju rascjepkanosti hrvatskih zemalja. Potrebno je ocrtati neke osobenosti privrednog razvitka na tom području, a napose zavređuje pažnju proces okupljanja domaćeg kapitala u novčarskim ustanovama Hrvatske, kao i naponi oko povezivanja hrvatskih regija suvremenom prometnom tehnikom (tj. željeznicama). U tim oblastima ekonomskog života postignuti su početkom 20. st. izvjesni (djelomični) uspjesi u integracionim kretanjima, što je našlo odraza i u društveno-političkom životu hrvatskih zemalja.

Djelovanje domaćeg industrijskog kapitala ostaje u čitavom razmatranom razdoblju najvećim dijelom zatvoreno u regionalnim ili još užim okvirima, a pretežno se uspijeva afirmirati u malim ili srednjim tvorničkim pothvatima (tj. u pogonima koji zapošljavaju nekoliko desetina radnika). Ovo se poduzetništvo ponajviše koristi lokalnim izvorima agrarnih sirovina, pa tako nalazimo, npr. u sjev. Hrvatskoj brojnije trgovačke mlinove i pivovare, zatim ciglane i manja šumska poduzeća, u nekim obalnim gradovima Dalmacije tvornice alkoholnih pića, a na otočnom području pogone za preradu morske ribe (soljena riba i riblje konzerve). Domaći privrednici na Jadranu bili su također nosioci brodograđevne i brodarske djelatnosti u vrijeme jedrenjaka — ali ti su dragocjeni kapitali propali potkraj 19. st. uslijed prodora željeza i pare u pomorsku privredu.¹⁵⁾

¹⁵⁾ Usp. R. F. Barbačić, **Brodarstvo Rijeke prije i nakon Austro-ugarske nagodbe** (Anali Jadranskog instituta 2, Zagreb 1958, str. 381—396); Isti, **Regeneracija brodarstva Rijeke s obzirom na propadanje brodova na jedra duge plovidbe** (Jadranski Zbornik IV, Rijeka—Pula 1959—1960, str. 183—196).

Veleindustrija je bila u svim krajevima Hrvatske uglavnom djelo stranog kapitala, odn. vanjskih faktora. Uz već spomenutu drvenu eksploataciju u sjev. Hrvatskoj (napose u Slavoniji), treba istaći udio stranog tj. talijanskog i austro-njemačkog kapitala u krupnim pogonima za proizvodnju cementa i kemijskih produkata u Dalmaciji (praćenim izgradnjom prvih hidrocentrala), na početku 20. st. Još ranije podižu se na izdvojenom području grada Rijeke učesćem mađarskog i s njim povezanog stranog kapitala neki veleindustrijski pothvati (npr. rafinerija nafte, ljuštionica riže, kasnije i brodogradilište), dok je u gradu Puli, na krajnjem jugu istarskog poluotoka, za potrebe austrougarske ratne mornarice podignuto veliko ratno brodogradilište (tzv. Arsenal). Brodograđevna djelatnost za trgovačku flotu nije više u vrijeme prevladavanja parobroda na hrvatskoj obali imala neko veće značenje; u parobrodarskoj pomorskoj plovidbi također padaju domaće snage pod prevladavajući utjecaj vodećih faktora Monarhije: pomorski poduzetnici sjeverohrvatskog Primorja u korist parobrodarskih društava mađarskog kapitala sa sjedištem u Rijeci, a pomorci dalmatinsko-istarskog područja u korist tršćanskog »Austrijskog Lloyd«.¹⁶⁾

Već iz ovog sumarnog pregleda vanjskih učesnika u veleindustrijskoj privredi na hrvatskom području vidljivo je da se i pri tome — u skladu s općom rascjepkanošću Hrvatske — radi o veoma različitim faktorima, s nejednakim (a često i suprotnim) interesima. Zbog toga je cjelokupna industrijska djelatnost u hrvatskim zemljama ostala, uglavnom, bez izravnog pozitivnog utjecaja na njihovo međusobno uže povezivanje.

Povoljnije prilike susrećemo od kraja prošlog stoljeća u hrvatskom novčarstvu. Prva grupa štedioničkih i bankovnih ustanova nastaje u sjev. Hrvatskoj i Dalmaciji uglavnom u 60-im i početkom 70-ih godina 19. st., u vrijeme općeg početnog poleta kapitalističkog poduzetništva u tim krajevima. Nakon krize 1873. nastupa dugotrajna stangancija, pa se tek na prijelazu stoljeća (napose u sjev. Hrvatskoj) obnavlja proces ubrzanog širenja kreditnih ustanova i jačanja njihove financijske snage.¹⁷⁾

Suštinski uzroci ove pojave nisu na žalost još dovoljno istraženi, ali ona je nesumnjivo odraz temeljnih unutrašnjih socijalno-ekonomskih promjena koje se zbivaju u posljednjim decenijama 19. st. Konačno,

¹⁶⁾ Usp. O. Fijo, **Parobrodarstvo Dalmacije 1878—1918** (Zadar 1962).

¹⁷⁾ Kretanje novčanih ustanova (banaka i štedionica) u sjev. Hrvatskoj do prvog svjetskog rata pokazuje ova tablica:

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

+++ , Statistički atlas kralj. Hrvatske i Slavonije 1875—1915 (Zagreb 1915).

ukidanje podvojenosti sjev. Hrvatske na civilni i vojni teritorij u 1881. omogućilo je stvaranje znatno šireg i jedinstvenijeg privrednog prostora, te uklapanje ekonomskog potencijala bivše Vojne krajine i tamošnjeg stanovništva u razvitak susjednog građanskog područja. To je ujedno ubrzalo raspad preživjele seoske ustanove — kućne zadruge, dovelo do intenzivnijeg uvlačenja dotadašnjeg krajiškog stanovništva u robno-novčane odnose, a time znatno pridonijelo širenju unutrašnjeg tržišta.

Potrebno je, međutim, naglasiti da je u procesu rasta hrvatskog novčarstva, tj. bankovnih i štedioničkih ustanova, a napose pri užem povezivanju financijskih snaga pojedinih krajeva Hrvatske, istaknutu ulogu u godinama pred prvi svjetski rat imao češki kapital. U svojim nastojanjima da se afirmiraju nasuprot austro-njemačkim i mađarskim faktorima, usmjerili su vodeći češki privredni i politički krugovi naročitu pažnju prema slavenskom Jugu.¹⁸⁾

U sjev. Hrvatskoj povezuje se tako s češkim kreditnim ustanovama »Prva hrvatska štedionica« i Srpska banka« u Zagrebu; u slavonskim gradovima Osijeku i Brodu pomaže češki kapital također financijsko jačanje nekih bankovnih zavoda. U tim nastojanjima najaktivnije učestvuju dvije velike praške banke: »Živnostenská banka pro Čechy a Moravu« i »Ustredni banka českých sporitelů«, koje od početka našeg stoljeća proširuju svoje djelovanje u svim slavenskim zemljama Monarhije. Poslovanje domaćih kreditnih zavoda, s osloncem na vanjski kapital, manjim je dijelom bilo usmjereno na industrijske investicije, a pretežno se radi o posredovanju pri osiguranju mjeničkih zajmova za trgovačke poduzetnike, što posrednicima donosi visoke profite.¹⁹⁾

Češki bankarski krugovi unapređuju ujedno i povezivanje novčarskih ustanova sjev. Hrvatske s dalmatinskim i istarskim područjem, što se često odvija posredstvom slovenačkih i tršćanskih banaka — npr. posredstvom »Kreditne banke« u Ljubljani ili »Jadranske banke« u Trstu. Ovi zavodi djeluju putem svojih podružnica ili učešćem u nekim dalmatinskim bankama, kao što je, npr., »Hrvatska vjeresijska banka« u Dubrovniku. Vodeće ličnosti novčarskih zavoda koji posluju u partnerstvu sa češkim kapitalom pripadale su krugu istaknutih nacionalnih političara Hrvatske (i Slovenije), pa je ocrtana uloga čeških financijskih faktora u godinama pred prvi svjetski rat vrijedna pažnje ne samo s gledišta ekonomske povijesti.

Veoma poučan primjer odlučujućeg negativnog utjecaja vanjskih političkih snaga na ekonomsko-integracione procese u hrvatskim zemljama pruža, međutim, nastajanje modernih prometnih veza tj. tok željezničkih gradnji. U predindustrijskom razdoblju imala je trgovinska djelatnost znatnu ulogu u svim krajevima Hrvatske; uostalom, ove su zemlje još od srednjeg vijeka bile posrednikom u robnoj razmjeni Podunavlja i Balkana s jadranskim i sredozemnim područjem — ali u 18—19. st. usmjerenost te trgovine nije pogodovala njihovom međusobnom zбли-

¹⁸⁾ M. Gross, **Vladavina hrvatsko-srpske koalicije 1906—1907.** (Beograd 1960).

¹⁹⁾ I. Karaman, **Privredni položaj Slavonije...** n. dj.

žavanju. U sjev. Hrvatskoj, kao što je spomenuto, plovni riječni tokovi dunavskog sliva služe kao putovi izvoza agrarnih proizvoda kontinentalne unutrašnjosti prema sjeverojadranskim lukama. Dalmacija je, pak, područje preko kojeg bosansko-hercegovačko zaleđe ostvaruje važan dio svoje izvozno-uvozne trgovine; nepovoljni cestovni spojevi na tom pravcu ograničavali su razvitak dalmatinskih luka, a robni promet odvija se do duboko u drugu polovinu 19. st. još uvijek tradicionalnim karavanama tovarnih konja.

Tehnička revolucija u kopnenom prijevozu, odnosno pojava željeznica u susjednim razvijenijim zemljama Monarhije potakla je i privrednike u Hrvatskoj na konkretnije formuliranje osnovnih načela moderne prometne politike i željezničkih gradnji. Nova tehnika otvarala je mogućnost da se (u cilju uspješnijeg povezivanja kontinentalne unutrašnjosti s jadranskom obalom) prevladaju nepovoljni geografski preduvjeti — visoki planinski lanci — na pravcu prema moru. No, izgradnja željeznica zahtijevala je veoma opsežna financijska sredstva, pa je stoga realizacija projekata ostala sasvim izvan dohvata domaćih privrednih krugova.

Osnovni ciljevi prometne politike u sjev. Hrvatskoj formulirani su na konferenciji istaknutih predstavnika javnog i privrednog života, održanoj u Zagrebu 1862. Premda je razmatrana i nužnost povezivanja sjevernih i južnih krajeva Hrvatske, naročito je istaknut zahtjev da se tradicionalnoj trgovinskoj magistrali sjeverne Hrvatske na pravcu istok-zapad osigura moderna prometno-tehnička baza izgradnjom pruge od Zemuna do Rijeke.

Interesi odlučujućih faktora u habsburškoj državi bili su, međutim, drugačiji. U razdoblju do austro-ugarske nagodbe izgrađeni su tako u sjev. Hrvatskoj samo odvojci glavne južne željezničke magistrale Monarhije (pruga »Društva južnih željeznica«), koja vodi od Beča do Trsta sa ciljem da se na ovu luku pod isključivim austrijskim utjecajem privuče (preko Zagreba i Siska) sav tranzitni promet hrvatsko-slavonskog područja.

No, kad nakon dualističke podjele države 1867. taj prostor potpada pod dominaciju vodećih faktora Ugarske, mijenja se u skladu s osnovnom koncepcijom mađarske prometne politike i sudbina željezničkih gradnji u sjev. Hrvatskoj. Ta je politika nastojala da glavni grad Budimpeštu poveže zvjezdastom mrežom pruga s vanjskotrgovačkim izlazima i susjednim zemljama; tako u slijedećih 15—20 godina nastaju na hrvatsko-slavonskom prostoru samo neke nepovezane dionice pruga koje vode od ugarske metropole do Rijeke (1873), do Bosne i Hercegovine (1878) te do glavnog grada Srbije Beograda (preko Zemuna, 1883).²⁹⁾

Za privredni žavot sjev. Hrvatske bila je od izvjesnog značenja samo budimpeštansko-riječka pruga, koja je Zagreb i uži zapadni pojas

²⁹⁾ Isti, **Privredni položaj hrvatsko-slavonskog područja u Habsburškoj monarhiji nakon ukidanja feudalnih odnosa, 1849—1873** (Zbornik: Prilozi za ekonomsku povijest Hrvatske, Zagreb 1967, str. 7—25).

povezala s morem. Negativna tarifna politika »Ugarskih državnih željeznica« napose je otežavala trgovinsku djelatnost na tradicionalnom pravcu od Zemuna do mora. Tek je potkraj 19. st. uspjelo domaćim privrednim krugovima izgradnjom kraćih vicinalnih pruga ostvariti taj magistralni spoj, ali je nepovoljna željeznička tarifa i nadalje ograničavala njegov doprinos ekonomici sjev. Hrvatske.²¹⁾

Potrebno je s tim u vezi naglasiti napose da je veoma znatan izvor prikupljanja potrebnih investicionih kapitala za vicinalne željezničke gradnje bilo područje reinkorporirane Vojne krajine. Riječ je o financijskim sredstvima tzv. Krajiške investicione zaklade, koja je raspolagala prihodima iz eksploatacije prostranih šumskih kompleksa u tim krajevima. Naime, prilikom ukidanja krajiškog sustava pripala je polovina tamošnjih šuma lokalnom stanovništvu (putem imovnih zajednica), dok je drugu polovinu zadržala država sa svrhom da se postupnom prodajom raspoložive drvne mase pribave novčana sredstva za gradnju saobraćajnica i za druge neophodne investicione zahvate od općeg interesa. Budući da su prirodni pravci međusobnog ekonomskog zbližavanja hrvatsko-slavonskog područja prolazili ranijim krajiškim teritorijem, to je autonomna uprava ispunjavajući zadatke Krajiške investicione zaklade ujedno mogla dati vrijedan doprinos ovim integracionim tendencijama, a time barem donekle ublažiti posljedice mađarske prometne politike na sjeverohrvatskom prostoru.²²⁾

Povezivanju poluotoka Istre sa sjev. Hrvatskom putem željezničkih spojeva ispriječile su se, uz političke faktore, u daleko većoj mjeri prirodne prepreke. Uostalom, istarska ekonomika općenito je bila uglavnom usmjerena na susjedne sjeverne zemlje, a željezničke gradnje na tom poluotoku ostaju u osnovi ograničene na spoj ratne luke Pula sa cislajtanskim zaleđem. Nasuprot tome, pitanje željezničkog povezivanja sjev. Hrvatske s Dalmacijom (uključujući veze s bosansko-hercegovačkim

²¹⁾ Isti, **Privredni položaj Slavonije ... n. dj.**

²²⁾ Tok izgradnje željeznica u sjev. Hrvatskoj do prvog svjetskog rata pokazuju slijedeći podaci:

Grupa pruga	Dužina pruga u km.		
	1890.	1900.	1910.
Pruge »Mađ. drž. željeznica« i »Društva južnih željeznica«	932	935	980
Vicinalne željeznice	142	589	826
Industrijske željeznice	122	226	315
Ukupno	1196	1750	2121

Iz gornjeg pregleda vidljivo je da su pruge »Mađ. drž. željeznica« uglavnom izgrađene do 1890, dok je sustavno povezivanje njihovih fragmentarnih dionica na hrvatsko-slavonskom području od kraja 19. st. palo u zadatak domaćim snagama.

krajevima) bilo je sve do propasti Monarhije jednim od osnovnih neriješenih zadataka u nacionalnim političko-ekonomskim stremljenjima na hrvatskom prostoru.²³⁾

Kao što je spomenuto, projekti željezničkih gradnji na pravcima između sjevernih i južnih krajeva Hrvatske razmatrani su također na konferenciji u Zagrebu 1862. Trgovci i pomorci Dalmacije nastojali su naročito oko povoljnijih prometnih veza preko Bosne i Hercegovine (napose do Slavonije i dalje prema istoku).²⁴⁾ Za trajanja turske vlasti nad ovim pokrajinama onemogućavali su vanjskopolički obziri ostvarivanje tih težnji; ali ni okupacija 1878 — od koje su dalmatinski privredni krugovi mnogo očekivali — nije donijela u tom pogledu nikakvo poboljšanje. Cjelokupna željeznička mreža u Bosni i Hercegovini pod austro-ugarskom upravom izgrađena je, naime, na uskotračnom kolosijeku, uslijed čega je ovo područje ostalo gotovo posve odvojeno od susjednih hrvatskih krajeva na sjeveru, zapadu i jugu, a ujedno je spriječeno ekonomsko i prometno zbližavanje Dalmacije i sjev. Hrvatske preko bosanskohercegovačkih pruga.

Drugi, zapadni pravac izravnog povezivanja sjeverozapadne Hrvatske s dalmatinskim lukama Zadrom, Šibenikom i Splitom (mimo bosanskog područja), bio je također od samog početka razmatranja željezničke problematike podržavan od strane hrvatskih privrednih krugova — ali sukob interesa vodećih političkih faktora Austro-Ugarske osujetio je realizaciju i tog projekta. Ukupni rezultat širokotračnih željezničkih gradnji u Dalmaciji pod austrijskom upravom bila je izolirana pruga od Splita do Knina s odvojkom prema Šibeniku (dovršeno 1888), uz neke kraće uskotračne pruge dalje na jugu.²⁵⁾ Granična linija dualističke podjele habsburške države ispriječila se kao neprelazna barijera između pojedinih hrvatskih zemalja, pa one ostaju sve do raspada Monarhije nepovezane u jedinstvenu željezničku mrežu.

★

Na kraju ovih sažetih razmatranja o pitanjima ekonomske integracije hrvatskih zemalja do prvog svjetskog rata trebalo bi naglasiti još slijedeće:

²³⁾ Razmatrajući u svom izvještaju početkom 60-ih godina 19. st. negativnu trgovačku bilancu Dalmacije, naglasio je tajnik Trgovačko-obrtničke komore u Splitu dr Kosta Vojnović neophodnu potrebu uskog privrednog povezivanja pokrajine sa susjednom Bosnom i Hercegovinom: »... Dalmacija je samo odvojak mnogo šireg područja, plodnijeg i obdarenijeg po prirodi, koje joj stoji za leđima; odvojak, koji otcijepljen od ostalog ne može živjeti punoćom svojih ekonomskih snaga, ne može u sebi samom naći snage da popravi svoje slabo stanje, kao što grana odvojena od svog stabla ne može više ispunjavati svoje životne funkcije. Tek će najuža ekonomska veza Dalmacije sa susjednim slavenskim provincijama Turske pokazati u pravoj mjeri kakve su mogućnosti ove pokrajine...«. C Vojnović, *Cenni statistico-economici sul Circolo di Spalato con speciale riguardo al quadriennio 1857—1860.* (Split 1864).

²⁴⁾ Usp. I. Karaman, *Sastav i društveno-ekonomska djelatnost dalmatinskog građanstva...* n. d.

²⁵⁾ Usp. Z. Jelinović, *Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi* (Zagreb 1957).

Znanstveno istraživanje prikazane problematike u hrvatskoj historiografiji tek je na početku. Upravno-politička rascjepkanost Hrvatske, odnosno podložnost njenih pojedinih dijelova veoma različitim vanjskim faktorima urodila je time da se na ovom području vrlo izravno i živo reflektira borba snaga u Monarhiji. Time zbivanja u Hrvatskoj dobivaju izvjesno šire značenje, ali je ujedno potpunije osvjetljavanje spomenutih pojava i odnosa moguće samo u uskoj povezanosti za zbivanja u razvijenijim zemljama habsburške države i napose s ekonomskom politikom njenih odlučujućih krugova. U tom smislu vidimo mogućnost, dapače neophodnost međusobne suradnje naučnih radnika koji istražuju pitanja ekonomske integracije i dezintegracije Austro-Ugarske Monarhije.

Dr Igor Karaman

DIE PROBLEME DER WIRTSCHAFTLICHEN INTEGRATION DER
KROATISCHEN LÄNDER IM RAHMEN DER HABSBURGER
MONARCHIE 1850—1918.

Z u s a m m e n f a s s u n g

Das Integrationsproblem stellt in Kroatien zur Zeit des Werdens der burgerlichen Gesellschaft und des Ausbaus der kapitalistischen Wirtschaft bis zum. J. 1918 in allgemeinem ein sehr komplexes, vielseitiges phänomen dar, das ausserordentlich stark sowohl in der sozial-oekonomischen als auch in der politischen oder kulturellen Entwicklung der kroatischen Länder gewirkt hat. In der vorliegenden Übersicht wird gewiss nur über den Prozess der oekonomischen Integrierung gesprochen. Es war aber doch notwendig auch den verwaltungspolitischen Zustand der kroatischen Gebiete kurz anzudeuten, denn die langwierige Spaltung Kroatiens und seine Unterordnung unter verschiedenen äusseren Kräfte hat noch im ganzen betrachteten Zeitabschnitt den wirtschaftlichen Entwicklungsgang dieser Länder in bedeutendem Masse beeinflusst.

Vom Standpunkt der Wirtschaftsgeschichte aus stellt sich dabei die Frage, ob der einheitliche Rahmen der Habsburger Monarchie nicht trotzdem eine Basis zur Überwindung der Spaltung der kroatischen Ländern wenigstens im wirtschaftlichen Leben bieten konnte. Man darf aber keineswegs die Tatsache übersehen, dass die einzelnen grösseren oder kleineren Teile Kroatiens den sehr verschiedenen ökonomischen Interessen der entscheidenden sozial-politischen Kräfte in der Monarchie unterlagen. Dies hat natürlich die inneren verwaltungs-politischen Grenzen in kräftige oekonomisch-politische Barrieren umgewandelt und dadurch besonders die Realisierung der Integrations bestrebungen und Verwirklichung der normalen Beziehungen zwischen dem kroatischen kontinentalen Hinterlande und der adriatischen Küste verhindert.

Die wissenschaftlichen Forschungen bezüglich der erwähnten problematik werden in der kroatischen Geschichtsschreibung erst begonnen; dabei wäre eine vollständigere Erläuterung der angedeuteten

Erscheinungen und Verhältnisse nur in tieferer Verbindung mit den Ereignissen in den entwickelteren Ländern der Monarchie sowie unter Berücksichtigung der Wirtschaftspolitik deren führenden Faktoren zu erfassen. Bei dieser Gelegenheit werden diejenigen Fragen berührt, welche unmittelbar mit der Bildung der modernen kapitalistischen Wirtschaft als einem möglichen Mittel zur Überwindung der Spaltung der kroatischen Gebiete verbunden sind. Es wurden einige Besonderheiten des oekonomischen Entwicklungsganges in diesen Ländern bezeichnet, dabei die Aufmerksamkeit auf die Bestrebungen zur Verbindung der kroatischen Länder durch die moderne Verkehrstechnik d. h. durch die Eisenbahnen und auf den Prozess der Akkumulation des einheimischen Kapitals in den Geldinstituten Kroatiens gelenkt. In diesen wirtschaftlichen Zweigen haben am Anfang des 20. Jhs die Integrationsbestrebungen zu gewissen — wenn auch nur teilweisen — Erfolgen geführt, was dann auch auf das sozial-politische Leben in Kroatien zurückgewirkt hat.