

OCENE IN POROČILA

Igor Karaman, Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću. Sveučilište u Zagrebu – Institut za hrvatsku povijest. Rasprave i članci 1. Zagreb 1972; strani 365.

Delo uglednega zagrebskega gospodarskega zgodovinarja ni monografija, ampak zbornik razprav in referatov, ki jih je avtor že objavil ali imel na raznih posvetovanjih. Čeprav je moral, kot sam pravi, za knjižno objavo marsikaj predelati ali napisati posebej, je vendar ohranil obliko, predvsem pa naslove posameznih razprav. Posamezna dejstva so zato večkrat omenjena, kar pa delu le koristi, saj v množici podatkov bralec marsikaj pozabi.

Rahel pomislek nastane ob naslovu zbornika, ki je nekoliko preširok. Nekatera področja, zlasti kmetijstvo, so puščena precej ob strani. Res je, da sta kljub večini agrarnega prebivalstva Hrvaške za njeno prihodnost pomembna nastanek ter razvoj večjih kapitalov ter da je predvsem razvoj neagrarnega gospodarstva vplival na položaj hrvaške vasi in ne obratno, vendar ne moremo puščati ob strani gospodarskih razmer večine Hrvatov. Če pogledamo, koliko prostora je avtor odmeril razvoju hrvaške družbe v 19. stoletju, spoznamo osnovni namen Karamanove knjige: prikazati razvoj neagrarnega gospodarstva in posebej tistih poglavitnih črt celotnega gospodarskega in družbenega razvoja Hrvatov, ki so bistveno vplivale na današnjo podobo sosednje republike.

V razvoju hrvaškega gospodarstva loči Karaman naslednja obdobja, ki jih določajo politični in gospodarski pretresi hrvaške družbe.

Prvo, predindustrijsko obdobje obsega čas od 1815-1848. Prva letnica ne pomeni samo dunajskega kongresa, ampak tudi združitev vseh hrvaških dežel pod enim vladarjem; druga pa ne pomeni samo buržoazne revolucije, ampak predvsem odpravo fevdalizma in vdor liberalnih načel v gospodarstvo. Kljub tej časovni omejitvi je potrebno imeti pred seboj nekdanjo politično razdelitev Hrvaške, ki kljub združitvi v eno državo ni nikoli postala enotna dežela z enotnim upravnim aparatom in enim središčem. Zato je razvoj drugačen v Slavoniji kot v severni Hrvaški in drugačen v Dalmaciji kot v Vojni krajini. Značilno za celo hrvaško ozemlje je, da avtarktičnost vasi ni ustvarila večjih notranjih tržišč, ki bi pospeševala razvoj manufaktur. Zato je cvetela tranzitna trgovina z žitom in drugimi kmetijskimi pridelki. Pomembna je tudi trgovina s hrastovim lesom. Smeri trgovine določajo vodne in kopne poti, ob njihovih križiščih narašča vloga mest: Osijek, Karlovca, Senja in Reke. Konkurenca ruskega žita je omrtvila tovrstno hrvaško trgovino, okreplila pa je lesno. Hitrejše izboljšanje posledic celinske blokade v Dalmaciji onemogoča prepoved trgovine s turškimi zaledjem. Proti sredini stoletja se je položaj trgovske mornarice – zlasti v južni Dalmaciji – precej popravil. Eksporta agrarnih produktov (vina, olja) ne določajo njihovi viški, ampak potrebe po žitu. Vodilni gospodarski mislec in organizator te dobe je veletrgovec Ambroz Vranjican, ki s svojim delovanjem sega tudi v naslednje obdobje.

1848-1873. Zadnje letnico določa dunajski borzni zlom pa tudi vse bolj jasne posledice hrvaško-ogrske nagodbe. Vsebinsko mu daje v teoriji vdor gospodarskega liberalizma, v praksi pa zmaga železa in pare kot bistvenih fenomenov industrijske revolucije. Razvoj domačega bančništva in hranilnic ni omogočil nastanka večjih obratov, še manj pa nujno potrebnih železniških zvez, ki postanejo najpomembnejše področje vpliva dunajskih oziroma budimpeštanskih političnih sil na gospodarsko dogajanje na Hrvaškem. V trgovini nastali domači kapital se vključuje v razvoj majhnih, le na pol industrijskih obratov, ki pa se že srečujejo s hudo tujo konkurenco. Tako češka tekstilna industrija kot madžarsko mlinarstvo sta preprečila razvoj teh panog na Hrvaškem. Najpomembnejša postane lesna predelovalna industrija. Izvoz hrastovega lesa iz Slavonije prinaša ogromne dobičke, ki jih skuša Dunaj z dograditvijo krakov južne železnice do Siska (1862) in Karlovca (1865) preusmeriti na Trst. Dalmacija začneja čutiti posledice napačnih investicij v jadrnice, kar povzroči izjemoma nagel zlom trgovske mornarice dalmatinskih mest ter spremeni deželo v eno najbolj zaostalih pokrajin monarhije.

Začetek obdobja 1873-1914 pomeni borzni zlom, ki zanj Hrvaška ni bila kriva, je pa krepko čutila njegove posledice. Istočasno namreč pomeni to tudi zlom domačih začetkov bančništva in industrije, katerim so zasekale dodatno rano še popolnoma neugodne posledice nagodbe. Potegnitev železnice do Reke (1873) je v prvi fazi zaradi tarifne politike južnih železnic manjvredna, kot kaže na prvi pogled. K večjemu razvoju Reke je bistveno prispevalo šele to, da je progo Zagreb-Karlovac prevzela ogrska vlada. Nerazumevanje Budimpešte za prometne potrebe Hrvaške je skušal domači kapital premostiti z nekaterimi medmestnimi železnicami, z graditvijo proge Zemun-Reka (kapital dajo gozdovi ukinjene Vojne krajine), vse to pa je bilo premalo, da bi enakopravno vključil v gospodarski razvoj svoje dežele, kjer je neomejeno začel gospodariti tuj kapital. Še vedno je najpomembnejša lesno predelovalna industrija, ki se razvija izven mest. Konec prvega desetletja našega stoletja je prišlo v njej do velike krize, kar pa je na Hrvaškem omilil razvoj drugih industrijskih panog, ki so se začele razvijati v mestih.

Dalmacija zaradi pomanjkanja železniških zvez stagnira. Delno so tega položaja kriva tudi posamezna mesta, ker se niso mogla zediniti za en načrt in je ostala dežela do zloma monarhije brez železniških zvez s Hrvaško. Značilen je razvoj prehranske industrije (konzerviranje rib, likerji), pomemben pa je razmah cementarn, vendar vse najpomembnejše obrate kontrolira tuj kapital.

Karamanov knjiga je obsežno in tehtno delo. Čeprav avtor že v uvodu opozarja, da manjka za nekatera področja podrobnejših študij, je dvomljivo, da bi lahko v prihodnje ugotovili neke nove smeri v razvoju hrvaškega gospodarstva. Za slovenskega zgodovinarja pa je knjiga še posebno pomembna iz dveh ozirov. Avtorjev način dela kaže na izredno uporabnost tiskanih poročil trgovskih in obrtnih zbornic ter tiskanih publikacij ob gospodarskih razstavah. Vsebinsko pa Karaman obdeluje nekatere gospodarske probleme, ki so bili izredno pomembni tudi za naše dežele, pa pri nas še niso raziskani.

Stane Granda