

Peter Vodopivec

Južna železnica in industrializacija

Že prve vesti o nameravani gradnji »južne železnice« leta 1836 so tako v Trstu kot v »notranjeavstrijskem« tržaškem zaledju povzročile veliko vznemirjenje. Po optimističnih ocenah, ki jih je bilo slišati na Štajerskem, Kranjskem in Koroškem, naj bi nova prometna pot zlasti južnim deželam monarhije obetala nagel gospodarski razvoj in »svetlo« gospodarsko prihodnost. Predsednik Kranjske kmetijske družbe grof Lichtenberg je na seji kranjskih deželnih stanov 19. septembra leta 1836 dejal, da »nastopa nova doba, ko bo treba od cest preiti na železnice, ki jih gonijo stroji z bajno hitrostjo«. ¹ Ilirski guverner je pozval kranjske železarske delavnice, naj razmišljajo o izdelavi tirnic in potrebne železniške opreme, saj so v notranjeavstrijskih deželah sprva menili, da bodo vsaj del materiala za gradnjo železnice lahko proizvedli domači železarji in ga ne bo treba uvažati iz Anglije. Za gradnjo železnice prek Štajerske so se vneto zavzemali tudi v graškem krogu nadvojvode Janeza, kjer so odločno zavračali zamisli, da bi progo od Dunaja proti jugu in Trstu – zaradi prestrmih pobočij Semmeringa – speljali prek Ogrske. Takšna odločitev bi imela, so ugotavljali, katastrofalne posledice za štajersko gospodarstvo in posebej železarstvo, brez katerega bi bila Štajerska v »finančnem oziru enaka ničli«. ² Nadvojvoda Janez in njegovi bližnji sodelavci so

¹ Ivan Mohorič, *Zgodovina železnic na Slovenskem*, Ljubljana, 1968, str. 10.

² Einfluss der Eisenbahnen auf die Landwirtschaft des Herzogthums Steiermark von

– čeprav sprva tega sami niso verjeli – dokazovali, da je gradnja železnice prek Semmeringa tehnično izvedljiva, hkrati pa so za novo prometno zvezo med Dunajem in Trstom, opremljeni z izračuni o njeni rentabilnosti, navduševali za gospodarski razvoj odgovorne in zavzete može na Kranjskem, Koroškem in v Trstu in jih pozivali naj projekt z vsemi močmi podprejo. Tako so se povezali tudi s tržaškimi trgovci, ki so spomladi leta 1836 poslali na Dunaj svoje predstavnike in jih pooblastili, naj se pri cesarju Ferdinandu zavzamejo za železniško zvezo med Trstom in Dunajem prek Štajerske.³

Ob navdušenih občudovalcih tehničnih novosti so se vse od začetka oglašali tudi dvomljivci, ki so svarili pred prevelikim optimizmom in trdili, da bodo imele nove prometne poti ne le pozitivne, temveč tudi negativne posledice. Trditve, da bodo z železnico »bogati postali še bogatejši«, obče blagostanje pa bo trpelo, saj bodo propadle številne družine gostilničarjev, kmečkih prevoznikov, kovačev, tovornikov in drugih obrtnikov, so marsikje naletele na odprta ušesa. Glasne pomisleke so povzročali tudi stroški gradnje, ki so bili v alpskih deželah, kot so bile Štajerska, Koroška in Kranjska, posebej visoki. Tako na Štajerskem kot v Trstu so se oglašali »strokovnjaki«, ki so menili, da lokomotivna železnica prek gorskih grebenov zlepa ne bo rentabilna, in so zato zagovarjali železnico s konjsko vleko, ki naj bi bila sicer res počasnejša, toda v isti sapi bolj praktična, bolj varna in najmanj za polovico cenejša. Leta 1839 je dopis s takšnimi stališči, ki ga je podpisal »civilni inženir« M. Reinscher z Dunaja, objavil tudi Journal avstrijskega Lloyda v Trstu⁴ in z njim spodbudil živahno polemiko, ki je odmevala v obeh Lloydovih listih (nemškem Journalu in italijanskem Giornalu) in v nekaterih »notranje-avstrijskih« časnikih. Polemika se je končala s popolnim Reinscherjevim porazom, nekateri kritiki pisanja dunajskega inženirja – med njimi znani kmetijski strokovnjak Franz Xaver Hlubek – pa so celo menili, da bi ure-

F. X. Hlubek, Herausgegeben von k. k. Landwirtschaftsgesellschaft für Steiermark, Gratz, 1844, str. 5–7, 26

³ Giulio Roselli, Trieste e la Ferrovia Meridionale, Trieste, 1977, str. 11–13.

⁴ Journal des oesterreichischen Lloyd V, N. 14, 15. Februar 1840.

dništvo Journala Reinschnerjevim stališčem ne smelo odpreti strani. Grazer Zeitung je v odmevu na razpravo v Journalu leta 1840 ugotavljal, da »se bo s preudarnostjo zgrajena železnica vedno obrestovala«, uredništvo »Giornala« pa je v odgovoru Hlubekcu zapisalo, da so se za objavo Reinscherjevega pisma odločili zato, ker so polemike koristne in »prispevajo k odstranitvi predsodkov«, ki so se »delno zaradi nepoznavanja zadeve in delno iz morda manj čistih motivov« tudi v primeru železnice proti Trstu kar »preveč razširili«. ⁵

Prvi načrt železniške povezave med avstrijsko prestolnico in morjem je leta 1830 pripravil profesor mineralogije in blagoznanstva na dunajskem politehničnem inštitutu Franz Xaver Riepl, ki se je že leto prej – torej v letu, ko je stekla železnica med Liverpoolom in Manchesterom – zavzel za gradnjo železniške proge od Dunaja proti severu – prek ostravskih premogovniških revirjev do nahajališč soli v okolici galicijske Bochnie. Rieplov projekt proge proti morju je bil tako naravni podaljšek proge proti severu, železnica proti jugu pa bi se morala po njegovih zamislih, da bi se izognila Semmeringu, od Dunaja obrniti proti Brucku na Leithi, se od tam prek zahodne Ogrske usmeriti k Varaždinu in nato od Varaždina prek Ptuja, Celja in Ljubljane steči do Trsta. Rieplu je uspelo za projekt severne železnice pridobiti bankirja Salomona Rotschilda, ki je leta 1835 zaprosil za cesarski privilegij za gradnjo proge in ga je leto kasneje tudi dobil. Pri načrtih za gradnjo južne železnice pa ga je prehitel dunajski tekmeč in ravnatelj ene tedaj največjih avstrijskih bank Simon Georg Sina, ki je, še preden je imel Rotschild koncesijo za severno železnico v svojih rokah, zaprosil za privilegij za gradnjo železnice proti jugu. ⁶

Sinov prvotni načrt ni bila železnica do Trsta in morja, temveč le do Győra na Ogrskem, ki je bil tedaj pomembno trgovsko središče. Proga naj bi imela dva

⁵ Journal des oesterreichischen Lloyd VI, N. 38, 12. Mai 1841, Grätzer Zeitung N. 120, 28. Juli 1840, Giornale del Lloyd Austriaco VII, N. 64, 23. Maggio 1840.

⁶ Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns, Von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867. V: Geschichte der Eisenbahnen der Österr.-Ungar. Monarchie, I. Band, I. Teil, Wien 1898, str. 134–170. Josef Dultinger, Die Erzherzog Johann-Bahn, Erste Eisenbahnverbindung der Reichshaupt und Residenzstadt Wien mit der Stadt und dem Adriaahafen Triest, Wien, 1985, str. 15–16, 22–25.

kraka: prvi bi Dunaj povezal z Györom prek Brucka na Leithi, drugi pa bi se usmeril proti Wiener Neustadtu s podaljškom do Gloggnitza pod Semmeringom. Pod vplivom vztrajnih zagovornikov železnice proti Trstu in obiska zastopnikov tržaške trgovske zbornice na Dunaju pa je Sina svoje načrte spremenil in tržaškim trgovcem ponudil, da bo železnico »podaljšal« do Trsta, če bodo sami odstopili od svojih projektov in mu prepustili gradnjo. Ti so to res storili in Sina je ustanovil svojo železniško družbo, ki je leta 1839 končno dobila ustrezno koncesijo in gradbeno dovoljenje ter začela z gradnjo prvega dela proge proti Wiener Neustadtu. Severno železnico cesarja Ferdinanda so tedaj gradili že tri leta, Sina pa za svojo progo – v nasprotju z Rothschildom in družbo severne železnice – ni dobil izključnega privilegija, temveč le prehodno dovoljenje, saj so v državnem vrhu spremenili stališče do železniške gradnje in si pridržali pravico do podelitve koncesij za gradnjo privatnih ali državnih železnic. Proga do Gloggnitza pod Semmeringom je bil izgrajena maja leta 1842, toda na Dunaju so se že konec leta 1841 odločili, da bodo v prihodnje železniške proge – in tako tudi železnico proti Trstu – gradili v državni režiji. Hkrati so sklenili, da bodo Sinovo privatno progo Dunaj–Gloggnitz priključili državni južni železnici, čemur pa se je Sina vse do leta 1853 uspešno upiral.⁷

V pristojnih avstrijskih ministrstvih so še nekaj časa razmišljali o progi proti jugu prek Ogrske ali vsaj ob ogrsko-avstrijski meji (med drugim prek Soprona in Porabja do Gradca), toda leta 1842 je bil sprejet sklep o gradnji železnice prek Semmeringa. Glavni projektant semmerinške proge je – kot je znano – postal Carl vitez von Ghega, ki je v letih 1836–1837 obiskal Anglijo, kjer se je seznanil z izkušnjami angleške železniške gradnje, v letih 1836–1840 pa je bil – potem ko si je pridobil ugled pri gradnji gorske ceste iz Cortine d'Ampezzo v Toblach (Dobbiaco) – vodilni inženir in nadzornik pri gradnji severne železnice (na odseku med Brnom in slovaškim Breclavom). Po imenovanju za projektanta semmerinške

⁷ Ivan Mohorič, *Zgodovina železnic*, str. 13–14. Gerhard Dienes, *Südwärts, Die Südbahn, Vom Donauraum zur Adria* (Wien-Graz-Marburg-Laiabach-Triest), Graz-Wien 1987, str. 26–27.

proge je potoval še v ZDA, ki so slovele po tehniki gradnje železnic v hribovitih in goratih območjih, in dobro leto po vrnitvi domov predlagal dve različici proge prek Semmeringa. Toda v državnem vrhu so se zaradi visokih gradbenih stroškov obotavljali in so se za začetek gradnje odločili šele v revolucionarnem letu 1848, ko so poskušali z zaposlitvijo okoli 20.000 delavcev na gradbiščih semmerinške proge blažiti nezadovoljstvo v dunajskih delavskih četrtih.⁸ V letih 1842–1844 so medtem že zgradili progo med Mürzuschlagom (na južni strani Semmeringa) in Gradcem, leta 1843 pa so začeli graditi tudi progo od Gradca proti Celju in septembra pri Šentilju z gradbenimi deli segli na slovensko ozemlje.

V očeh avstrijskega državnega vrha je imela južna železnica velik gospodarski in vojaško-politični pomen, saj naj bi Dunaj povezala ne le s Trstom, temveč tudi z Milanom ter na ta način Lombardijo »približala« Avstriji. V gospodarskem pogledu pa je seveda glavna pozornost veljala Trstu. Za predmarčne avstrijske vladne kroge je bil Trst izjemno gospodarsko modernizacijsko središče, ki bi moralo slediti zgledu Londona in Rotterdama in avstrijsko in srednjeevropsko gospodarstvo povezati z mednarodnimi tržišči.⁹ O tem, da je prihodnost Trsta lahko le v učinkoviti povezavi z širokim »industrijskim zaledjem«, so bili prepričani tudi v Trstu, kjer so se v zadnjih letih predmarčne dobe vneto zavzemali za kar najhitrejšo izgradnjo železnic, ki bi avstrijsko, južnonemško in severnoitalijansko trgovino usmerile proti tržaškemu pristanišču in Jadranu ter Trstu na ta način omogočile, da postane ne le avstrijski, temveč tudi nemški emporij.¹⁰ Na Dunaju pa so želeli proti jugu v preusmeriti predvsem trgovino s češkimi deželami (in iz čeških dežel), ki so se po podaljšanju plovbe na Labi do Dečina na saško-češki meji trgovsko in prometno vedno bolj usmerjale proti severu in severnonemškim

⁸ Csaba Szekely, Manfred Tuschel, Von Wiener Bahnhof auf den Semmering, Die Südbahn, cit. v op. 7, str. 36.

⁹ Helmut Rumpler, *Economia e potere politico. Il ruolo di Trieste nella politica di sviluppo economico di Vienna, Storia economica e sociale di Trieste, Volume II, La città dei traffici 1719–1918*, a cura di Roberto Finzi, Loredana Panariti, Giovanni Panjek, Lint, Trieste 2004, str. 79.

¹⁰ Arduino Agnelli, *La genesi dell'idea di Mitteleuropa*, Pubblicazioni della Facoltà di giurisprudenza della Università di Trieste 11, Milano 1973, str. 103–121.

pristaniščem.¹¹ V tej luči so pri načrtovanju in gradnji železniške vertikale sever-jug precej manj kot interese industrijsko hitro se razvijajočih čeških in spodnjeavstrijskih področij upoštevali gospodarske koristi počasneje se razvijajočih pokrajin, skozi katere je tekla železnica. Če so se npr. pri odločitvi, da bo proga – kljub velikim stroškom in težavam – tekla prek Semmeringa in Štajerske, še prisluhnilo štajerskim železarjem in podjetnikom, zbranim okoli nadvojvode Janeza, so pri določanju trase na slovenskem ozemlju zvečine prevladala finančna in gradbeno-tehnična merila. Južna železnica je bila od Maribora do Trsta projektirana kot tranzitna proga, ki mora po najkrajši možni poti in kar se da hitro doseči Trst. V tej luči je bila sprejeta tudi odločitev za traso od Celja po dolini Savinje in skozi savsko sotesko, kjer so prav v času gradnje odkrili nove zaloge premoga, medtem ko predloga, da bi progo speljali skozi Tuhinjsko dolino ali mimo Žalca in pod Trojanami, torej skozi gosteje naseljena področja z nekaterimi obrtnimi in novonastajajočimi industrijskimi obrati, nista dobila podpore.¹² Izbrana trasa je pustila podobno ob strani rudarsko-železarsko področje med Prevaljami, Ravnami, Mežico in Črno, kar so obžalovali že sodobniki, in je od Maribora stekla mimo Celja, ki je bilo še sredi stoletja sedež okrajnega glavarstva brez pomembnejše industrijske in obrtne proizvodnje (večja proizvodna obrata v bližini sta bila le leta 1839 v Preboldu ustanovljena predilnica in leta 1851 v Štorah nastala železarna).¹³

Podobni premisleki kot pri izbiri trase od Maribora do Celja in od Celja do Ljubljane so prevladali tudi pri odločitvi za traso od Ljubljane do Trsta. Proga je v glavnem sledila stari cesti proti Trstu, le da je prečkala Ljubljansko barje, se od Borovnice povzpela na Postojnska vrata in od tam spustila do Postojne.¹⁴ V krogu glavnega projektanta Carla viteza von Ghege so sprva podcenjevali opozorila na težave, ki jih bosta pri gradnji

¹¹ Rumpler, *Economia e potere politico*, str. 78.

¹² Tadej Brate, *Von Graz südwärts nach Laibach*, *Südbahn*, cit. v op. 7, str. 52.

¹³ Jelka Pirkovič, *Južna železnica in razvoj mest na Slovenskem v drugi polovici 19. stoletja*, *Kronika*, časopis za slovensko krajevno zgodovino 35/1987, št. 1–2, str. 13. Jože Šorn, *Začetki industrije na Slovenskem*, Maribor, 1984, str. 198–199.

¹⁴ Pirkovič, *Južna železnica*, str. 13.

povzročala Ljubljansko barje in kraški teren, in niso bili pripravljene prislunhiti predlogom, da bi bilo železnico laže graditi po trasi, ki bi tekla po dolinah poljanske Sore, Idrije in Soče. Predlog trase od Ljubljane proti Trstu v tej smeri (ki je bil prvi slovenski železniški načrt sploh) je že leta 1936 pripravil član kranjske kmetijske družbe Peter Leskovec (zapisan tudi kot Leskovic) in se z njim zavzel za dve možni različici proge: po prvi, naj bi se železnica od Ljubljane usmerila proti Vrhniki, od tam stekla proti zahodu do Cerknega, nato pa nadaljevala pot ob Idriji in mimo Sv. Lucije (Most na Soči) v Soško dolino ter mimo Gorice do Trsta. Po drugi različici pa naj bi se proga od Ljubljane obrnila proti Medvodam in Škofji Loki, se skozi Poljansko dolino prebila do Cerknega in od tam nadaljevala pot po prvi varianti.¹⁵ Zanimivo in nekoliko presenetljivo je, da ni Leskovec ne v prvi ne v drugi različici predvidel železniške povezave z Idrijo, pri čemer so gradnjo železnice po soški dolini podpirali tudi nekateri krogi v Trstu. Toda glavni projektant Ghega se je že konec štiridesetih let odločil za traso po Ljubljanskem barju in Krasu, ki sta jo – kot najkrajšo in najprimernejšo – podpirala tudi dolgoletni ravnatelj avstrijskega Lloydja in v letih 1848–1851 avstrijski trgovinski minister Karl Ludwig von Bruck ter knez Windischgrätz, lastnik obsežnih kraških gozdov.¹⁶ Že kmalu po začetku gradbenih del leta 1850 pa se je izkazalo, da opozorila na težavnost izbranega terena niso bila brez osnove. Težave so se vrstile druga za drugo, čas gradnje se je podaljševal in gradbeni stroški so vrtoglavo rasli. V odzivu na probleme, ki jih je projektantom povzročal vzpon od Borovnice proti postojnskim vratom, se je med drugim oglasil profesor anatomije Voigt z Dunaja, ki je opozoril na podzemno povezanost kraškega sveta in v posebnem, tiskanem spisu, opremljenem z ilustracijami, celo povsem resno predlagal, da bi progo – namesto prek postojnskih vrat – speljali skozi kraške jame.¹⁷

¹⁵ Jože Jenko, Vloga Škofje Loke v snovanju železniškega omrežja, Loški razgledi VI/1959, Muzejsko društvo v Škofji Loki 1959, str. 182.

¹⁶ Tadej Brate, Die Südbahn erreicht das Meer. Der Abschnitt von Laibach nach Triest, Die Südbahn, str. 59.

¹⁷ Chris. Aug. Voigt, Vorschlag zu einer Eisenbahn, welche Triest und Fiume direkt untereinander und...mit Laibach verbindet, Wien, 1850.

Zaradi vse bolj negotovega stanja državnih financ, širjenja gospodarske krize po krimski vojni in naraščajočih gradbenih stroškov so se leta 1854 na Dunaju – kot je znano – odločili, da železnic ne bodo več gradili v državni režiji in bodo njihovo gradnjo prepustili privatnemu kapitalu, že zgrajene železnice pa s koncesijami ponudili v zakup zasebnim podjetnikom oz. delniškim družbam. Severna železnica je tako konec leta 1854 prešla v roke družbe, ki so jo obvladovali Rothschildovi francoski tekmeči bratje Pereire, v delniški družbi, ki je leta 1856 prevzela železnice v severni Italiji, in družbi južne železnice, ki je leta 1858 prevzela komaj zgrajeno progo od Dunaja proti Trstu ter se konec istega leta združila s severnoitalijansko železniško družbo, pa so postali glavni delničarji dunajski, pariški in londonski Rothschildi ter dunajska Credit-Anstalt. Ta zavod je leta 1855 kot osrednjo avstrijsko hipotekarno banko, ki naj bi v liberalnem smislu pospeševala trgovino in industrijo, ustanovil tedanji avstrijski finančni minister Karl Ludwig von Bruck, toda prevladujoči vpliv nanjo so dobili Rothschildi, ki so bili tesneje kot z avstrijskimi in češkimi industrijskimi krogi povezani z velikimi plemiškimi veleposestniki in njihovimi (zvečine češkimi) bankami. To je neizogibno zaznamovalo tudi poslovno politiko uprave leta 1858 ustanovljene družbe južne železnice, ki je zavzela stališče, da je prihodnost Trsta po vzpostavitvi železniške povezave predvsem v posredniški trgovini s kmetijskimi pridelki iz srednje in jugovzhodne Evrope in v njihovem izvozu proti evropskemu zahodu.¹⁸ Ključno vlogo v tej trgovini naj bi imela avstrijska in srednjeevropska žitnica Ogrska, ki naj bi z žitom in kmetijskimi pridelki, kot je leta 1861 napovedoval komercialni direktor južne železnice Eugene Bontoux, »prehranjevala Evropo«. Med vrstami blaga, ki so ga do druge polovice sedemdesetih let 19. stoletja prepeljali po progah južne železnice, so bili res opazno zastopani žito, stročnice, riž ter drugi prehranski izdelki in pijače. V upravi južne železniške družbe so pri tem upali, da se bo s priključitvijo avstrijskega na rusko železniško

¹⁸ Rumpler, *Economia e potere politico*, str. 84–85, Nil Ferguson, *Kuća Rotšilda, Svetski banakar*, II. knjiga (1849–1999), Beograd, 2002, str. 102–111.

omrežje tržaško trgovsko in prometno zaledje razširilo še v vzhodno Evropo.¹⁹

Prodaja in prepustitev upravljanja železnic zasebnemu kapitalu ter napovedi uprave družbe južne železnice, da bo v nasprotju z dolgoletnimi načrti tržaških trgovcev in dunajskih zagovornikov liberalne trgovinske politike, ki so se zavzemali za razvoj v Trsta v izvozno pristanišče za avstrijske (in srednjeevropske) industrijske izdelke, proti morju in prek tržaškega pristanišča usmerila predvsem trgovino s kmetijskimi proizvodi, v neposrednem tržaškem zaledju sprva niso sprožile glasnejših komentarjev in ugovorov. Čas izražanju osebnih stališč res ni bil najbolj naklonjen, čeprav je v drugi polovici petdesetih let politični in cenzurni pritisk že popuščal. Tajnik kranjske trgovske in obrtne zbornice Vinco Fereri Klun je tako leta 1856 v Laibacher in Grazer Zeitung vzneseno podprl Bruckove »fantastične sanje« o Trstu in avstrijskem Lloydju, ki Avstriji in njeni industriji odpirata pot na levantinska in azijska tržišča, saj naj bi bilo – kot je pisal – jasno, da vzhaja »sonce prihodnosti« avstrijske trgovine in industrije na Vzhodu (na Orientu).²⁰ Klun je v tem smislu dokazoval, da ima – kot druge dežele v zaledju Trsta – tudi Kranjska odlične pogoje za razvoj industrije. Podobno mnenje so v začetku petdesetih let, ko so začeli graditi železnico od Ljubljane proti Trstu, zastopale Novice, pri čemer pa je Bleiweis osebno sodil, da je Kranjska »po natori svojej /.../ dežela živinoreje in kmetijstva« in je treba zato tudi v spremenjenih gospodarskih razmerah po izgradnji železnice vložiti vse sile predvsem v pospešeno modernizacijo in krepitev kmetijstva. V svojem govoru v kranjski kmetijski družbi leta 1856, v katerem je opozarjal na posledice izgradnje železnice za kmečko prebivalstvo na Notranjskem, se je zavzel za reševanje kmetovih težav zaradi izgube dohodka od prevoznitva z intenzivnejšo živino-

¹⁹ Hans Haas, Triest im altösterreichischen Verkehrssystem. (Ein eisenbahngeschichtlicher Versuch). V: Rudolf Altmüller (Hrsg.), Melanges Felix Kreissler Wien-München-Zürich, 1985, str. 94–95.

²⁰ Oznako »fantastične sanje« je za Bruckove načrte o avstrijski trgovinski ekspanziji proti Vzhodu in Aziji uporabil Paul W. Schroeder v članku: Bruck versus Buol: The Dispute over Austrian Eastern Policy 1853–1855, V: Journal of Modern History, XL (1968), str. 217. Rumpler, *Economia e potere politico*, str. 82

rejo, »umnejšim sadjarstvom« in gojenjem industrijsko uporabnih kultur, medtem ko je bil glede industrije bolj črnogled in prepričan, da Kranjska – zaradi prešibkega meščanstva in pomanjkanja kapitala – za dinamičnejši industrijski razvoj še nima ustreznih možnosti.²¹

Bleiweisove ocene so se kmalu pokazale za točne. Kriza v kmetijstvu, ki so jo v petdesetih letih povzročili liberalnejša, tržno usmerjena gospodarska politika, povečane davčne obremenitve in kmetove denarne obveznosti, povezane z odškodnino za zemljiško odvezo, se je v šestdesetih letih še stopnjevala, podeželje pa je postalo s prenehanjem fužinarstva in propadanjem kmečke obrti, ki ni mogla tekmovati s cenejšimi industrijskimi izdelki, celo bolj kmetijsko, kot je bilo dotlej. V kranjskem deželnem zboru so leta 1865 ugotavljali, da je južna železnica občutno prispevala k poslabšanju kmetovega položaja, in trdili, da so bili kmetje po izgradnji železnice samo zaradi izgube zaslužka od prevoznitva prikrajšani za okoli 2 milijona guldnov letno. Nekdaj navdušeni privrženec slovenskega in od začetka šestdesetih let prav tako zavzeti pristaš nemškega tabora Dragotin Dežman je leto pozneje, resda v razpravi o načrtovani gorenjski železnici, za katero so se zavzemali slovenski »prvaki«, pozval k preudarnosti in previdnosti pri gradnji železnic na Kranjskem ter se pri tem skliceval na neugodne posledice izgradnje južne železnice za kranjsko gospodarstvo.²² V imenu slovenskih deželnozborskih poslancev mu je odgovoril Etbín Costa, ki ni zanikal, da je »zidanje železnice do Trsta prineslo veliko revščine«, vendar je v isti sapi menil, da to ne more biti ovira za gradnjo železniške proge, ki bo »pospeševala deželne koristi«.²³ Sicer pa so opozorila, da kar zadeva železniško gradnjo, ne kaže preveč dobesedno verjeti nekritičnim napovedim o možnostih, ki jih odpirajo nove prometne poti, kajti »izkušnje učijo, da žele-

²¹ Peter Vodopivec, O socialnih in gospodarskih nazorih na Slovenskem v 19. stoletju, Ljubljana, 2006, str. 51–55, 135–136.

²² Stenographischer Bericht der 22. Sitzung des Landtages zu Laibach am 29. Jänner 1866. V : Berichte über die Verhandlungen des krainischen Landtages zu Laibach in den Monaten November bis Dezember 1865, Januar bis Februar 1866, str. 379–380.

²³ Prav tam, str. 281. Jože Jenko, 90-letni jubilej gorenjske proge. V: Kronika, št. 3, 1960, str. 196.

znica ni povsod prinesla blagostanja«, prihajala tudi s slovenske strani. Ponekod so se tako kmetje in lastniki zemljišč pritoževali, da so z gradnjo železnic več izgubili kot pridobili že zato, ker oblasti pri zakonski ureditvi železniške gradnje niso dovolj upoštevale njihovih interesov. Slovenski poslanci so tako v državnem zboru na Dunaju leta 1877 glasovali proti sprejetemu zakonu o zemljiških razlastitvah zaradi železniške gradnje. Dokazovali so, da predlagani zakon kmetom ne zagotavlja polne povrnitve škode, ki jim je bila (ali bo) povzročena ne le z razlastitvijo, temveč tudi z razkosanjem posesti.²⁴ Kot razkriva tudi kasnejše gradivo, so bili kmetje res posebej nezadovoljni z odškodnino, ki so jo dobili zaradi izgube starih in obljubljenih, a neizgrajenih novih dovornih poti, zaradi slabšega dostopa do gozda, travnikov in vodnih izvirov ali zaradi razpolovitve »najboljših« polj in zemljišč.²⁵

Toda med možmi, ki so se čutili odgovorni za gospodarsko prihodnost dežel v tržaškem zaledju in so se v kmetijskih družbah, trgovskih in obrtnih zbornicah in časopisju zavzemali za hitrejši razvoj kmetijstva in neagrarne proizvodnje, je nedvoumno prevladalo stališče, da je treba – kljub težavam, ki so jih povzročale kmečkemu prebivalstvu – z gradnjo železnic nadaljevati in jih čim prej povezati v razvejeno in učinkovito prometno mrežo. V kranjski trgovski in obrtni zbornici so že leta 1864, v razpravi o načrtu avstrijskega železniškega omrežja, ki ga je pripravilo trgovinsko ministrstvo na Dunaju, pozvali h gradnji železniške transferzale v smeri Beljak–Ljubljana–Št. Peter (Pivka)–Reka–Karlovac, ki bi se na zahodu navezovala na projektirano progo od Beljaka proti Lienzu in Brixnu, na vzhodu pa na načrtovano progo od Karlovca proti Sisku in Zemunu in bi tako prek Kranjske povezala »evropejske zahodne dežele«, Jadransko morje in »jutrovo«. Sočasno so podprli in poslali na Dunaj predlog za gradnjo dolenske proge, ki bi se začela v Ljubljani in prav tako končala v Karlovcu, tekla pa bi mimo Grosupljega, Žužemberka, Dvora,

²⁴ Novice, list 46, 14. November 1877, str. 370.

²⁵ Gradivo železniškega gospodarstva Ljubljana, Dolenske železnice.

Dolenjskih Toplic in Črnomlja.²⁶ Vendar na Dunaju – kot je znano – za te zamisli niso imeli posluha, saj ni avstrijsko trgovsko ministrstvo v svoj program gradnje železniške mreže – z izjemo gorenjske železnice – sprejelo nobene od predlaganih prog.

V Ljubljani so zato na pobudo kranjske trgovske in obrtne zbornice ustanovili poseben odbor, v katerem so bili predstavniki zbornice, deželnega odbora, mestnega sveta in kmetijske družbe, in ta je pripravil načrt mreže t. i. centralnih Ilirskih železnic. Načrt, ki so ga pobudniki poslali avstrijskemu trgovskemu ministrstvu in leta 1872 objavili v časopisju, je bil – kot je znano – prvi program prometne in gospodarske povezave celotnega slovenskega ozemlja in je bil v literaturi že večkrat podrobno prikazan.²⁷ Med drugim je predvideval tudi drugo, od južne železnice neodvisno železniško zvezo s Trstom, za katero so se od prve polovice šestdesetih let glasno zavzemali s prometno in tarifno politiko južne železnice nezadovoljni trgovci in poslovneži v Trstu in njegovem »notranjeavstrijskem« zaledju. V Trstu in Ljubljani so se namreč pritoževali, da uprava južne železnice ne spoštuje rokov in dogovorov o prevozu blaga in število vagonov in vlakov ne ustreza potrebam, prevozne tarife pa so nesprejemljivo visoke, kar naj bi bili le dokaz več, da je bila prepustitev južne železnice francoski zasebni družbi, ki misli le na lasten dobiček, »obžalovanja vredno dejanje«.²⁸ Monopolni položaj južne železnice bi – kot so trdili – lahko omajala le nova, »druga« in konkurenčna železniška zveza s Trstom, ki bi ostala v državnih rokah. V upravi južne železnice so nasprotno ugotavljali, da so težave pri organizaciji prevoza in pretovarjanju blaga posledica omejenih prostorskih možnosti tržaškega pristanišča, in dokazovali, da bo promet pospešila šele izgradnja novega »železniškega pristanišča« (tega so ga nato res zgradili v letih 1867–1883). Hkrati so zavračali kritike na račun previsokih prevoznih tarif, saj naj bi bi-

²⁶ Peter Vodopivec, O socialnih in gospodarskih nazorih, str. 74. Mohorič, Zgodovina železnic, str. 94–96.

²⁷ Mohorič, Zgodovina železnic, str. 97–101. Vodopivec, Socialni in gospodarski nazori, str. 77, 269.

²⁸ Triester Zeitung, N. 279, 4. Dezember 1868. Mohorič, Zgodovina železnic, str. 142–143.

le te oblikovane v skladu z avstrijskimi zakoni in tarifno politiko tako državnih kot zasebnih železniških družb. Prevozne tarife oz. cene prevoza blaga naj bi v tem smislu na vseh progah – državnih in zasebnih – padale s povečevanjem prevožene razdalje, kar je pomenilo, da so bile cene za prevoz blaga na daljše razdalje precej ugodnejše kot na krajše. Prevozne tarife zasebnih železnic so bile dejansko višje od državnih, povprečne avstrijske pa tudi v zadnjem desetletju pred prvo svetovno vojno višje od povprečnih nemških, toda južna železnica pri tem ni bistveno izstopala – leta 1907 je bil npr. njen dohodek na tono blaga na prevožen kilometer okoli 11% višji od povprečja avstrijskih državnih železnic, vendar še vedno za več kot 2% nižji od povprečja avstro-ogrske železniške mreže kot celote.²⁹

Vprašanje o »drugi« železniški zvezi s Trstom in njeni možni trasi je postalo sredi šestdesetih let 19. stoletja predmet široke in živahne javne razprave, ki je trajala več kot dve desetletji. V pristojnih ministrstvih na Dunaju so se – kot je znano – zavzemali za gradnjo proge, ki bi se pri Beljaku od Rudolfove železnice odcepila proti Trbižu, od tam pa stekla čez Predil in skozi dolino Soče proti Gorici in Trstu (misel na alternativno različico Trbiž–Udine–Cervignano–Trst so po izgubi Benečije leta 1866 iz razumljivih razlogov opustili). Železnico po dolini Soče in čez Predil do Trbiža in Beljaka so podpirali tudi v Beljaku, v Gorici in v tržaški trgovski in obrtni zbornici, kjer so ugotavljali, da bi bila železnica v tej smeri najbližja zveza Trsta z Bavarsko, Gornjo Avstrijo in Češko. Drugačno je bilo stališče tržaškega mestnega sveta in nemajhnega dela tržaških podjetnikov, ki so bili bolj kot predilski naklonjeni trasi skozi Herpelje, Divačo, Razdrto, Žiri in Škofjo Loko do gorenjske železnice, nato pa od tam – pod Ljubeljem ali čez Jezersko – proti severu do Celovca. Nad »škofjeloško« različico »druge zveze« proti Trstu so se od začetka sedemdesetih let navduševali tudi Celovcu in v kranjski trgovski in obr-

²⁹ Dr. Friedrich Hertz, Die Schwierigkeiten der industriellen Produktion in Österreich, V: Zeitschrift für Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung, Organ der Gesellschaft österreichischer Volkswirte, Neunzehnter Band, Wien und Leipzig 1910, str. 711–715. Na članek me je opozoril dr. Andrej Pančur, za kar se mu iskreno zahvaljujem.

tni zbornici v Ljubljani, medtem ko so avtorji programa t. i. Ilirskih železnic, ki so prav tako zagovarjali »drugo zvezo« s Trstom prek Škofje Loke, sledili Leskovčevim zamislim iz tridesetih let in v načrtu »ilirske« železniške mreže predvideli progo, ki bi skozi Poljansko dolino in prek Žirov povezala Škofjo Loko z Idrijo, se od tam – namesto na jug in proti Razdrtemu – obrnila proti zahodu in Sv. Luciji (Mostu na Soči) in se nato po soški dolini usmerila proti Gorici in Trstu. Zagovorniki vsake izmed predlaganih tras so obširno in z izračuni dokazovali prednosti in gospodarski pomen proge, za katero so se zavzemali, hkrati pa odločno zavračali načrte, ki so po njihovem prepričanju upoštevali le ožje krajevne in deželne, ne pa tudi širše regionalne ali »nacionalne« gospodarske interese. V Gorici so tako menili, da bo železnica prek Predila, če bo zgrajena, pospešila ne le razvoj obrti in kmetijstva, temveč tudi turizma, s čimer bosta »Tolminsko in Cerkljansko« postala »slovenska Švica«, kranjsko trgovsko in obrtno zbornico v Ljubljani pa so obtoževali, da z nasprotovanjem predilski železnici in z enostranskim zavzemanjem za progo prek Škofje Loke, Razdrtega in Divače do Trsta misli le na ožje »kranjske interese«. ³⁰ Še bolj so bili razdeljeni na Koroškem, kjer so v Celovcu zagovarjali progo proti Škofji Loki, Razdrtemu in Divači, v Beljaku pa mimo Trbiža in prek Predila v soško dolino.

Polemične razprave in prepire o trasi »druge železniške zveze« s Trstom, ki so dosegli vrhunec v sedemdesetih in osemdesetih letih 19. stoletja, je v drugi polovici devetdesetih let dokončno prekinila na Dunaju sprejeta odločitev o gradnji karavanško-bohinjske proge, ki naj bi se navezala na projektirano tursko progo od Beljaka prek Spittala in Mallnitza proti Salzburgu. Vlada in pristojna ministrstva, ki so leta 1901 državnemu zboru predložili v potrditev investicijski program gradnje novih železniških prog, seveda karavanško-bohinjske trase, čeprav naj bi bila ta kompromis med predilsko in škofjeloško različico, ³¹ tudi tokrat niso izbrali zaradi interesov krajev in področij, skozi katere je železnica te-

³⁰ Soča N. 22, 1. Juni 1872.

³¹ Karol Rustja, Proga predorov, Ljubljana, 1990, str. 18.

kla. Za karavanško-bohinjsko traso so se pač odločili v prepričanju, da je to najkrajša zveza med Trstom na eni in Salzburgom, Gornjo Avstrijo in Češko na drugi strani in bo zato prometno-trgovske tokove iz severnejših, industrijsko razvitih avstrijskih dežel in južne Nemčije končno preusmerila proti jugu. Tržaško prometno-trgovsko zaledje se je namreč že v osemdesetih letih, ko je ceneno rusko in ameriško žito izpodrinilo ogrsko na evropskem trgu, večino translajtanske trgovine proti morju pa sta prevzela železnica Budimpešta–Reka in reško pristanišče, zvečine skrcilo na Primorsko, notranjeavstrijske dežele ter Spodnjo Avstrijo in Zgornjo Avstrijo. Iz gradiva, s katerim so leta 1901 pristojna ministrstva v državnem zboru na Dunaju utemeljevala gradnjo tursko-karavanško-bohinjske železniške vertikalne proti Trstu, je bilo razvidno, da je od 8 milijonov avstrijskih centov blaga, ki so ga leta 1898 po železnici in kolesih prepeljali v tržaško pristanišče, kar 6,8 milijona prihajalo iz omenjenih pokrajin, okoli 880.000 centov je bilo tovorov iz Ogrske in le 160.000 centov iz nemškega cesarstva.³² V kopenskem prometu proti Trstu sta bili Kranjska in Primorska tako udeleženi s kar 43,5% blaga, medtem ko je bilo blaga iz čeških dežel manj kot 20%, iz Salzburga, Tirolske in Vorarlberga pa celo ne bistveno več kot 30%.³³ Trst potemtakem ni postal niti izvozno pristanišče za ogrsko žito in kmetijske pridelke, kot so nekaj časa napovedovali v upravi južne železnice, niti tranzitno pristanišče za avstrijsko industrijo, kot so od srede stoletja upali na Dunaju, saj so severno avstrijske in češke dežele prometno zvečine še naprej težile proti Nemčiji in severnonemškim pristaniščem, zahodnoavstrijske in zahodnočeške pa po izgradnji brennerske železnice (1867) tudi proti Benetkam. V avstrijski prestolnici so v začetku 20. stoletja tako ugotavljali, da je Trst v štirih desetletjih – od konca petdesetih let 19. stoletja – občutno zaostal za uspe-

³² Begründung zu Gesetzentwürfe, betreffend der Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau und Investitionsprogramms der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis zum Ende des Jahres 1905, Zu 60 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Hauses der Abgeordneten des österreichischen Reichsrathes im Jahre 1901, Band I, 60/68–69.

³³ Haas, Triest im altösterreichischen Verkehrssystem, str. 97.

šnimi sredozemskimi in severnonemškimi pristanišči, medtem ko so se Reka, Benetke, Genova in Hamburg konkurenčno okrepili.³⁴

Večina v zadnjih desetletjih 19. stoletja v Trst po kopnem pripeljanega blaga je torej prihajala iz Kranjske, Štajerske, Koroške ter Zgornje in Spodnje Avstrije, kar pomeni, da je tudi večina po južni železnici v Trst prispelega blaga prihajala iz teh dežel. Južna železnica je bila v tej luči, kar zadeva neposredno tržaško zaledje (tj. spodnjo Štajersko in Kranjsko), sicer lahko projektirana in grajena predvsem kot tranzitna proga, ki naj bi povezala tržaško pristanišče in industrijsko razvitejši avstrijski sever, toda ob razmeroma velikem deležu blaga, ki je od osemdesetih let 19. stoletja prihajalo v Trst iz teh dežel, je imela nesporen gospodarsko-prometni pomen tudi zanje, kar med drugim potrjujejo podatki o strukturi prepeljanega tovora, pri katerem (po tonaži) prevladujejo premog, koks in druge rude (brez železa), les in papir, različna živila, žito in pijače, ter železova ruda in železarski izdelki.³⁵ To pa so bili pred prvo svetovno vojno najpomembnejši notranjeavstrijski izvozni proizvodi.³⁶ S povečanjem obsega prometa skozi Trst od devetdesetih let 19. stoletja in zlasti po izgradnji turske in karavanško-bohinjske proge, ki je ob koncu prvega desetletja 20. stoletja tržaško pristanišče približala Moravski, Češki in južni Nemčiji,³⁷ se je struktura skozi Trst prepeljanega blaga seveda še spreminjala, vseeno pa naj bi bila po ocenah Milka Brezigarja še leta 1913 skoraj tretjina tržaškega pomorskega prometa izvozno ali uvozno povezana s slovenskimi deželami (skupaj s Primorsko).³⁸ Južna železnica je bila potemtakem – kljub kritikam, da se njena uprava ne ozira na interese

³⁴ Begründung zu Gesetzenwürfe, str. 66.

³⁵ Sonja Weyrich, Die wirtschaftliche Bedeutung der Südbahn für das Gebiet des heutigen Slowenien. V: Richard Plaschka, Anna Drabek und Birgitta Zaar (Hrsg.), Eisenbahnen und Kapitalinteressen in den Beziehungen der österreichischen mit den südslawischen Ländern, Wien, 1993, str. 95. Podatki, ki jih navaja Weyrichova, se sicer nanašajo na celotno avstrijsko omrežje južne železnice, toda večina tovora v tem omrežju je bilo prepeljanega po progi proti Trstu.

³⁶ Jasna Fischer, Slovenska gospodarska bilanca ob vstopu v Jugoslavijo. V: Neven borak, Zarko Lazarević (ur.), Prevrati in slovensko gospodarstvo v XX. stoletju, Ljubljana, 1996, str. 13–21.

³⁷ Rumpler, *Economia e potere politico*, str. 113.

³⁸ Milko Brezigar, *Osnutek slovenskega narodnega gospodarstva*, Celje, 1918, str. 6.

in koristi dežel, skozi katere je tekla, tudi za slovenske dežele izjemno pomembna prometna pot, ki je slovensko ozemlje odprla proti morju in proti razvitejšemu avstrijskemu severu.

»Hrbtenico slovenske industrije /.../ tvorijo nekdanje »južna«, gorenjska ter kamniška železnica z lokalnimi progami,« je leta 1939 v Geografskem vestniku ugotavljal Mirko Novak. Ob teh treh progah je bilo pred drugo svetovno vojno 76,8% vseh industrijskih obratov v Dravski banovini, pri čemer jih je kar 56,7% delovalo ob južni železnici.³⁹ Koncentracija industrije ob železniških progah seveda ni bila nič nenavadnega, saj so industrijska podjetja povsod nastajala ob pomembnejših prometnih poteh, toda v slovenskih razmerah je bil tudi ta proces precej počasen in ob južni železnici ne bistveno hitrejši kot drugod na slovenskem ozemlju.⁴⁰ Kot je že pred skoraj štirimi desetletji opozoril Ferdo Gestrin, se je na Spodnjem Štajerskem in na Kranjskem dinamičnejša industrijska rast začela šele v osemdesetih in devetdesetih letih 19. stoletja, (tehnološko in podjetniško) sodobnejši industrijski obrati pa so bili še naprej razmeroma majhni in jih je bilo glede na število prebivalstva manj kot v avstrijskem povprečju.⁴¹ Izgradnja južne železnice torej na slovenskih tleh sama po sebi ni sprožila ali posebej pospešila živahnije in takojšne industrializacije, bila pa je za slovenski prostor vse do propada monarhije (potemtakem tudi po izgradnji tursko-karavanško-bohinjske proge) najpomembnejša prometna pot, ki je povezovala industrijski sever Cislajtanijske z Jadranskim morjem. Za del industrijskih in rudniških obratov, ki so nastali ali širili in posodabljali proizvodnjo v krajih ob progi, je bila zveza proti severu sploh pomembnejša kot zveza proti jugu, saj so

³⁹ Mirko Novak, Razmestitev industrije v Sloveniji. V: Geografski vestnik, št. 1-4, 1939, str. 92.

⁴⁰ Jasna Fischer, Razvoj obrti, industrije in trgovine. V: Slovenska novejša zgodovina 1848-1992, I. del, Ljubljana, 2005, str. 77-83.

⁴¹ Ferdo Gestrin, Oris gospodarstva na Slovenskem v prvem obdobju kapitalizma (do leta 1918). V: Kronika, št. 3, 1969.

bili uvozno ali izvozno (ponekod pa tudi oboje) navezani predvsem na severna avstrijska industrijska središča.

Industrijski razvoj ob južni železnici lahko razdelimo v tri obdobja. V prvem obdobju od srede 19. stoletja do gospodarske krize leta 1873 so ob progi od Maribora do Ljubljane odprli vrata naslednji večji in trajnejši industrijski obrati: pudlarna in livarna v Štorah (1851 – začetek gradnje, 1856 – začetek proizvodnje), steklarina v Hrastniku (1856), cementarna v Zidanem Mostu (1857), kemična tovarna v Hrastniku (1860), steklarina v Zagorju ob Savi (1861), delavnice južne železnice v Mariboru (1863), tobačna tovarna v Ljubljani (1871) in cinkarna v Celju (1873). V sodobneje urejena industrijska podjetja naj bi v šestdesetih letih 19. stoletja (do krize leta 1873) v Mariboru prerasle tudi Kleinschusterjeva čevljarska delavnica, Staudingerjeva usnjarna, Götzova pivovarna in Gasteigerjeva tovarna rozolije (likerja), ki naj bi bila sploh največji davkoplačnik med tedanjimi mariborskimi tovarnami,⁴² kar na svoj način ponazarja njihovo velikost in obseg njihove proizvodnje. V Celju je bila še leta 1873 edino večje industrijsko podjetje državna cinkarna, v industrijske proizvodne obrate pa naj bi se od šestdesetih let postopoma spreminjali modernizirani mlin in delavnica za proizvodnjo mila v Spodnji Hudinji ter podjetje za proizvodnjo vinskega kamna in kisa v Zavodni.⁴³ V Ljubljani so bratje Kozler leta 1864 ustanovili pivovarno, zvonarsko podjetje Samassa je po letu 1866 razširilo proizvodnjo na izdelovanje gasilskih črpalk in zahtevnejših livarskih izdelkov, bližina železnice pa naj bi ugodno vplivala tudi na razvoj papirnice Vevče, ki je prešla v začetku sedemdesetih let v roke graške delniške družbe Leykam – Josefthal. V prvem obdobju po izgradnji južne železnice je torej ob novi progi doživljalo dinamičnejši gospodarski razvoj predvsem Zasavje, kjer je bilo največ novih tovarn, napredovalo pa je tudi rudarstvo oz. premogovništvo, čeprav je bila

⁴² Antoša Leskovec, *Gospodarstvo v Mariboru od srede 19. stoletja do prve svetovne vojne*. V: Darko Friš in Franc Rozman (ur.), *Od Maribora do Trsta (1850–1914)*, Maribor, 1998, str. 108–112.

⁴³ Bojan Cvelfar, *Gospodarska podoba Celja pred prvo svetovno vojno*. V: Darko Friš in Franc Rozman (ur.), *Od Maribora do Trsta (1850–1914)*, Maribor, 1998, str. 133–136.

opremljenost premogovnikov še vse do šestdesetih let razmeroma slaba in so jih začeli tehnološko hitreje posodabljati šele v sedemdesetih letih, ko jih je prevzela in povezala leta 1873 ustanovljena in dve leti pozneje pri investicijah s francoskim kapitalom okrepljena Trboveljska premogokopna družba.⁴⁴

V drugem obdobju od gospodarske krize leta 1873 do približno leta 1890 je ob južni železnici zraslo razmeroma malo povsem novih tovarniško-industrijskih podjetij. Leta 1876 so v Trbovljah odprli cementarno, leta 1879 v Štorah delavnico za proizvodnjo šamota, ki se je sčasoma razvila v tovarno, leta 1886 sta začela v Litiji obratovati predilnica in v Sevnici obrat za proizvodnjo kopit, ki je postopoma prav tako prerasel v uspešno industrijsko podjetje, leta 1890 pa je ob cinkarni v Celju postavila nov proizvodni obrat kemična tovarna iz Hrastnika. V cinkarni so v letih 1886–1888 zgradili valjarno na parni pogon, ki so jo med drugim uporabljali za proizvodnjo raznovrstne pločevine, v istem času pa so se tehnološko posodobila in proizvodno razširila še nekatera podjetja kot železarna Štore, ki je v kriznem času po borznem polomu leta 1873 za nekaj časa celo prenehala obratovati in je dobila nov zagon šele s pomočjo dunajskega kapitala.⁴⁵ Kriza je v sedemdesetih letih podobno prizadela več drugih podjetij: v Mariboru so z zvezo Kleinschusterjeve čevlarske delavnice in Staudingerjeve usnjarne nastalo družbo za proizvodnjo usnja in čevljev (Marburger Schuwaren – Fabriksgesellschaft), ki naj bi v konjunktornem, predkriznem obdobju zaposlovala kar neverjetnih 500 delavcev,⁴⁶ zaradi bankrota banke, ki jo je finančno omogočala, razpustili in jo preselili v avstrijsko prestolnico, Staudingerjevo usnjarno pa je prevzel na novo se vzpenjajoči usnjarski podjetnik Anton Bradl in je po letu 1879 doživljala novo

⁴⁴ Jasna Fischer, Modernizacija slovenskih dežel v Avstro-Ogrski monarhiji. V: Prispevki za novejšo zgodovino, št. 2, 2002, str. 37. Jože Šorn, Karakteristični premiki v industrializaciji slovenskega prostora 1873–1929, Mednarodni kulturno-zgodovinski simpozij Modinci 10, 1978, Osijek, 1982, str. 123.

⁴⁵ Cvelfar, Gospodarska podoba Celja pred prvo svetovno vojno, str. 133. Fischer, Modernizacija slovenskih dežel, str. 36. Spominski zbornik Slovenije, Ljubljana, 1939, str. 687–88, 692. Enciklopedija Slovenije 5, Ljubljana, 1991, Kemična industrija, str. 43.

⁴⁶ Leskovec, Gospodarstvo v Mariboru, str. 124.

rast.⁴⁷ Lastnike so v sedemdesetih in osemdesetih letih 19. stoletja večkrat zamenjale in proizvodnjo s spremenljivo srečo posodabljale tudi mariborske opekarske, keramične in lesno-»industrijske« delavnice. Sočasno so širila obseg ali na novo odpirala vrata manjša podjetja, ki so kljub nazivu »tovarna« šele v naslednjih desetletjih prerasla v prave, strojno opremljene industrijske obrate. V Ljubljani je bila na ta način leta 1882 ustanovljena tovarna kleja, leta 1888 pa je bilo kot »tovarna pohištva« protokolirano Naglasovo mizarско podjetje, ki je svoje izdelke med drugim prodajalo v severnoavstrijske pokrajine. V Dolu pri Ljubljani je od leta 1875 t. i. zemeljske barve proizvajal lastnik žitnih mlinov Viktor Gale, ustanovitelj tamkajšnje tovarne barv, leta 1887 pa je poslala na trg prve izdelke tudi poznejša tovarna mila, čistilnih praškov in kozmetike v Mariboru.⁴⁸

Novo – tretje obdobje – industrijskega razvoja ob južni železnici se je začelo v devetdesetih letih 19. stoletja, pri čemer so bili začetki nekaterih, pozneje večjih industrijskih obratov prav tako razmeroma skromni. Leta 1894 v Celju ustanovljena Westnova tovarna emajlirane posode, ki je v prvem desetletju 20. stoletja ob cinkarni prerasla v drugo največje celjsko industrijsko podjetje, je začela delovati kot majhna delavnica z desetimi delavci (do leta 1900 je število zaposlenih naraslo na 150, do leta 1913 pa na več kot 1000).⁴⁹ Kot delavnica z ročnimi stroji in le 25 delavci je leta 1899 začela z delom tudi Prva slovenska mehanična avtomatična tvornica pletenja in tkanin Dragotin Hribar v Ljubljani, ki se je razmahnila in s stroji na električni pogon opremila šele po letu 1900. V letih 1905–1907 je zaposlovala od 90 do 100 delavcev, pred začetkom prve svetovne vojne pa okoli 150.⁵⁰ Med večjimi po letu 1900 nastalimi industrijskimi podjetji v Ljubljani so bile še Bonačeva kartonažna tovarna (1906), Kemična tovarna G. Giulianija v Mostah (1906) in Kolinska tovarna kavnih prmesi in hranil (1909); v Celju je bila leta 1906 ustanovljena

⁴⁷ Prav tam, str. 109–110.

⁴⁸ Spominski zbornik Slovenije, str. 620, 628.

⁴⁹ Cvelfar, Gospodarska podoba Celja pred prvo svetovno vojno, str. 134.

⁵⁰ Angelika Hribar, Rodbinska kronika Dragotina Hribarja in Evgenije Šumi, Ljubljana, 2008, str.76–77.

kamnoseška Prva južnoštajerska industrijska družba, v Mariboru, kjer so od konca 19. stoletja napredovali zlasti gradbeni, opekarski in industrijski obrati, pa so češki podjetniki 1908 odprli podružnico češke tovarne kmetijskih strojev.⁵¹ Med usnjarskimi podjetji v Mariboru je bila nekoliko večja usnjarna naslednikov Anton Bradla, ki se je razvila iz v sedemdesetih letih 19. stoletja propadle Kleinschusterjeve in Staudingerjeve tovarne, Pollackova usnjarna v Ljubljani je bila sicer dovolj moderno opremljena, vendar manjša, ob koncu 19. stoletja pa je v Šmartnem pri Litiji usnjarno z nekaj deset zaposlenimi zgradil Franc Knaflič. V Pragerskem je leta 1902 začela s proizvodnjo še ena večjih opekarn na spodnjem Štajerskem, leto pozneje pa je povečala proizvodnjo tudi že dobro desetletje in pol prej posodobljena pivovarna v Laškem.

Proces industrializacije ob južni železnici je bil torej postopen in v primerjavi z industrijsko razvitejšimi področji Cislaljanije ne posebno dinamičen, hkrati pa je bil omejen na kraje od Maribora do Ljubljane, saj južno od Ljubljane – vse do Trsta – ob progi do prve svetovne vojne ni bilo večjih industrijskih podjetij. Skratka: »revoluciji« v prometu⁵² celo v krajih ob glavni prometni poti proti morju zvečine ni sledila živahnejša industrijska rast, večjih industrijskih obratov pa je bilo malo. V Mariboru je prvo in dolga leta največje industrijsko podjetje šest let potem, ko je železnica stekla do morja, zgradila železniška družba, v Celju in Mariboru pa so štirinajst oz. šestnajst let po izgradnji proge do Trsta kot prva res velika industrijska obrata odprli državni tovarni. Južna železnica, ki je bila skozi slovenski prostor prvotno načrtovana in grajena predvsem kot tranzitna proga, je bila za dežele v tržaškem zaledju – kot smo videli – vsaj od sedemdesetih/osemdesetih let 19. stoletja življenjsko pomembna uvozno-izvozna prometna pot, vseeno pa ambicioznejše industrializacije na Kranjskem in Spodnjem Štajerskem tudi tedaj ni pospešila. Vpra-

⁵¹ Antoša Leskovec, Upravni in gospodarski razvoj Maribora v 19. stoletju. V: Kronika, št. 2-3, 1983, str. 173–174. Cveľfar, gospodarska podoba Celja pred prvo svetovno vojno, str. 131. Spominski zbornik Slovenije, str. 665.

⁵² Slovenska novejša zgodovina, I del, str. 86.

šanje, zakaj ni bil industrijski razvoj na slovenskem ozemlju pred prvo svetovno vojno – kljub razmeroma ugodni zemljepisni legi v bližini tržaškega pristanišča – hitrejši in v kakšni meri so nastajanje večjih podjetij ovirali pomanjkanje kapitala, ustreznih surovin, podjetniške tradicije ali celo poslovne podjetnosti, je v tej luči tema, ki se ji bo moralo slovensko zgodovinopisje še natančneje posvetiti.