

1.01
Prejeto 31. 3. 2011

UDK 330.341.424 (497.4Maribor)"18"

Peter Vodopivec*

O industrializaciji Maribora in spodnje Štajerske v 19. stoletju

IZVLEČEK

Avtor opozarja na protislovne interpretacije zgodnje industrializacije v slovenskem zgodovinskem in v zborniku *Mesto in gospodarstvo, Mariborsko gospodarstvo v 20. stoletju*, ki je izšel leta 2010. V zborniku tako lahko na eni strani beremo, da je Maribor po izgradnji Južne železnice v industrijskem pogledu naglo napredoval, na drugi pa stališče, da njegov razvoj ni opazneje odstopal od razvoja v ostalem slovenskem prostoru, ki ga je označevala do skoraj konca 19. stoletja let trajajoča »depresija«. Avtor se pridružuje drugemu stališču, hkrati pa obširneje predstavlja razlike v gospodarskem razvoju zgornje, osrednje in spodnje Štajerske v drugi polovici 19. in v začetku 20. stoletja. V sklepu članka ugotavlja, da je bil proces industrializacije in gospodarskega spreminjanja na spodnjem Štajerskem neprimerno bolj počasen kot na zgornjem Štajerskem in v Gradcu z okolico, Mariboru pa so se kot vsej spodnji Štajerki nove razvojne možnosti odprle šele po razpadu monarhije.

Ključne besede: Maribor, Štajerska, gospodarski razvoj, industrializacija, gospodarska struktura, regionalne razlike

ABSTRACT

ON THE INDUSTRIALISATION OF MARIBOR AND LOWER STYRIA IN THE 19TH CENTURY

The author brings the attention to the contradictory interpretations of the early industrialisation in the Slovenian historiography and in the collection of scientific texts entitled *Mesto in gospodarstvo, Mariborsko gospodarstvo v 20. stoletju* [City and Economy: the Economy of Maribor in the 20th Century], published in 2010. On one hand these texts state that after the construction of the Southern Railway Maribor was quick to develop in the industrial sense, while on the other hand we see a standpoint that Maribor's development was not notably different from the development of the remaining Slovenian territory, characterised by the »depression« lasting almost until the end of the 19th century. The author supports the second viewpoint, simultaneously providing an extensive presentation of differences in the economic development of the Upper, Central and Lower Styria in the second half of the 19th and the beginning of the 20th century. In its conclusion the article states that the process of industrialisation and economic

* Dr., znanstveni svetnik, Inštitut za novejšo zgodovino, SI-1000, Ljubljana, Kongresni trg 1; e-naslov: peter.vodopivec@inz.si

transformation in Lower Styria was much slower than in Upper Styria as well as in Graz and its surroundings. Maribor and the whole Lower Styria only saw new development possibilities after the dissolution of the Monarchy.

Key words: Maribor, Styria, economic development, industrialisation, economic structure, regional differences

Zbornik Mesto in gospodarstvo, Mariborsko gospodarstvo v 20. stoletju, ki so ga uredili Željko Oset, Aleksandra Berberih Slana in Žarko Lazarević in sta ga spomladi lani izdala Inštitut za novejšo zgodovino in Muzej narodne osvoboditve v Mariboru, je dragocena novost v slovenskem zgodovinopisju. Enaindvajset avtorjev in tematsko zasnovanih razprav, ki predstavljajo gospodarski, socialni in urbani razvoj Maribora od začetkov moderne industrializacije sredi 19. stoletja do sodobnega časa, delno povzema, delno »nadgrajuje« dosedanje raziskave, hkrati pa – zlasti kar zadeva 20. stoletje in »novejšo« zgodovino – tudi povsem na novo osvetljuje obravnavane teme ter z opozorili na »sinhronost in divergentnost gospodarskih in socialnih procesov na lokalni in nacionalni ravni«¹ spodbuja k spraševanju o naravi in dinamiki modernizacijskih procesov v širšem slovenskem prostoru ter njihovih razvojnih stopnjah in posledicah. Zbornik bo nedvomno še deležen strokovnih obravnav in pozornosti, v svojem prispevku pa bi rad opozoril na zanimivo protislovje v interpretacijah zgodnje industrializacije in z njo povezanih socialno-demografskih procesov (od srede 19. stoletja do razpada habsburške monarhije), ki je v gledanjih na gospodarsko in družbeno preobrazbo v deželah s slovenskim prebivalstvom pred prvo svetovno vojno v zgodovinopisju navzoče že dalj časa: če so namreč raziskovalci starejše generacije opozarjali predvsem na prelomnost z uveljavljanjem moderne tehnologije in industrializacije povzročenih gospodarskih in družbenih sprememb, so v sodobnejših raziskavah že nekaj časa v ospredju opozorila na njihovo postopnost in počasnost (v odnosu na hitreje razvijajoče se dežele habsburške monarhije in industrijsko hitreje razvijajoče se države Zahodne Evrope).

V zborniku se prvemu zornemu kotu pridružuje Andrej Studen, ki se v uvodu v širše zasnovano razpravo o Mariboru na poti v moderno mesto, sklicuje na leta 1978 zapisano trditev Antoše Leskovca, da je Maribor v obdobju po izgradnji Južne železnice od »vseh krajev v regiji /.../ v industrijskem pogledu najbolj napredoval« in postal »prvo industrijsko središče Slovenije in industrijsko mesto«. V skladu s takšnimi ocenami naj bi prišlo od srede 19. stoletja – po »odpravi podložništva«, upravnih in sodnih reorganizacijah na lokalni, pokrajinski in državni ravni ter »prebuditvi liberalnega podjetništva« – v razvoju Maribora do preobrata, ki naj bi ga prepričljivo ponazarjala nagla rast mestnega prebivalstva (v letih 1869–1910 za 118% – od 12.828 leta 1869 na 27.994 leta 1910). Industrijski razvoj Maribora

¹ Žarko Lazarević, Željko Oset: Predgovor. V: Mesto in gospodarstvo : mariborsko gospodarstvo v 20. stoletju. Ljubljana/Maribor 2010, str. 10.

naj bi pri tem posebej pospešila izgradnja železniških prog: najprej Južne železnice, nato železniške zveze proti Ogrski prek Pragerskega (1860) in koroške železnice proti Celovcu (1863), v desetletjih pred prvo svetovno vojno pa tudi lokalnih prog v severovzhodni Sloveniji. Železnica naj bi Mariboru »dala (tudi) prvi res velik industrijski obrat« – Delavnice Južne železnice, ki naj bi že v letih po ustanovitvi zaposlovale več kot tisoč delavcev² in v katerih naj bi tudi med gospodarsko krizo leta 1873, ki je prizadela predvsem usnjarsko in čevljarstvo industrijo, ne prišlo do večjega zastoja. Sicer pa naj bi se – kot piše Studen – ustanavljanje tovarn v severovzhodni Sloveniji in v Mariboru nadaljevalo v sedemdesetih letih 19. stoletja in se še razmahnilo v letih 1890–1910, ko naj bi v »trgovski register vpisali največ industrijskih podjetij«. Ves čas naj bi se krepila tudi trgovina, medtem ko naj bi bila rast obrti počasnejša, pri čemer pa naj bi se s tehničnim napredkom starih obrtnih panogam, služnostnim obrtem in obrtem živilske stroke pridružile nove obrti, nekatere obrtne delavnice pa naj bi prerasle v manjše tovarne. Z živahnim gospodarskim razvojem in spremljajočimi družbenimi, urbanimi in komunalnimi spremembami ter novogradnjami naj bi se Maribor do prve svetovne vojne na ta način razvil v mesto, ki je postalo »kristalizacijska točka tehničnega kot družbenega napredka«.³

Precej drugačno sliko gospodarskega razvoja Maribora v istem obdobju predstavlja razprava Žarka Lazarevića Maribor v slovenskem prostoru (Skica dolgoročnih gospodarskih razmerij). Lazarević namreč v njej ugotavlja, da razvoj Maribora v drugi polovici 19. stoletja ne odstopa opazneje od razvoja v preostalem slovenskem prostoru, ki ga označuje do osemdesetih, celo devetdesetih let trajajoča »transformacijska depresija«. Železnica naj bi imela na gospodarsko preobrazbo Maribora in dežele s slovenskim prebivalstvom, skozi katere je stekla, resda »izjemen vpliv«, toda hkrati naj bi povežala tudi hitreje razvijajoča se mesta Gradec, Zagreb in Trst, ki so svoje »gravitacijsko območje razširila globoko v slovenski prostor« in »pritegnila gospodarske in migracijske tokove z znatnega dela slovenskega ozemlja«. Na tem ozemlju naj bi podobnega središča, kot so bila ta mesta, ne bilo in tudi Ljubljana in Maribor naj bi se ne mogla meriti z njimi. Maribor naj bi sicer v dinamiki razvoja obrti in industrije od konca šestdesetih do začetka devetdesetih let 19. stoletja (po rasti zaposlenih v obrti, industriji in storitvah) prehiteval slovensko in spodnještajersko povprečje, toda v devetdesetih letih naj bi začel skupaj s Spodnjo Štajersko zaostajati za njim. Zaposlenost v obrti in industriji naj bi se – v nasprotju s

² Po podatkih, ki jih navaja Tone Petek, naj bi bilo v železniških delavnicah sprva zaposlenih nekaj sto delavcev in naj bi njihovo število šele konec sedemdesetih let oz. okoli leta 1880 preseglo število tisoč. Tone Petek: Kratek etnološki oris železničarske kolonije Studenci v Mariboru. V: Kronika, 1983, št. 2–3, Iz zgodovine Maribora, str. 197–198. Po podatkih Antoše Leskoveca pa je bilo leta 1869 v železniških delavnicah zaposlenih 825 delavcev in šele od leta 1875 več kot 1000. – Antoša Leskovec: Razvoj gospodarstva v Mariboru 1752–1941 : Maribor skozi stoletja, Razprave I. Maribor 1991 (dalje Leskovec, Razvoj gospodarstva v Mariboru 1752–1941), str. 342.

³ Andrej Studen: Maribor na poti v moderno mesto. V: Mesto in gospodarstvo : mariborsko gospodarstvo v 20. stoletju. Ljubljana/Maribor 2010, str. 35–43.

Kranjsko in Ljubljano – zmanjševala, medtem ko naj bi prišlo v trgovini, javnih službah in svobodnih poklicih do živahne, vendar v primerjavi s slovenskim povprečjem še vedno nižje rasti. Po Lazarevičevem mnenju je bilo eden pomembnih razlogov za upočasneni razvoj Maribora ob koncu 19. in v začetku 20. stoletja nasprotje med (nacionalno) nemško naravo formalnih in neformalnih gospodarskih ustanov ter podjetniških in strokovno-tehničnih elit in prevladujočo narodno opredelitvijo prebivalstva. V »nemško sfero vpete« mariborske gospodarske ustanove so v takšnih razmerah ostajale »omejene v lokalne« (torej niti ne regionalne) okvire in jih niso bile sposobne preseči, medtem ko so gospodarske in finančne (zlasti združne in bančne) ustanove na Kranjskem s širitvijo prek deželnih meja in z uveljavljanjem v širšem slovenskem prostoru postopno pridobivale nadregionalni, vseslovenski pomen, kar naj bi pričalo »o drugačnih miselnih« obrazcih in drugačni, ambicioznejši »konceptualizaciji« lokalnega, regionalnega in zlasti nacionalnega prostora ter Ljubljani omogočilo, da je že pred prvo svetovno vojno postala slovensko gospodarsko središče, čeprav si sama za to – kot z mislijo Staneta Grande dodaja Lazarevič – ni posebej prizadevala.⁴

Če natančneje pregledamo zgodovinopisno literaturo, ki obravnava gospodarski razvoj Maribora pred prvo svetovno vojno, lahko naglo ugotovimo, da ta bolj pritrjuje Lazareviču kot Studenu. Antoša Leskovec, nesporno najboljši poznavalec gospodarskega razvoja Maribora v 19. in prvi polovici 20. stoletja (nanj se obširno sklicuje tudi Studen), je v leta 1991 objavljeni razpravi o Razvoju gospodarstva v Mariboru 1752–1941 pri orisu obdobja od konca petdesetih do začetka sedemdesetih let 19. stoletja res ugotavljal »znaten porast« obrti, ki so bile neposredno povezane s povečevanjem števila mestnega prebivalstva (npr. čevljarjev in izdelovalcev obutve, krojačev in krojaških delavnic ter obrti živilskih panog), a sočasno opozoril tudi na počasno napredovanje in celo upadanje drugih, tradicionalnih in še v štiridesetih letih »dobičkonosnih« obrtnih dejavnosti: usnjarske, pivovarniške, mlinarske ter celo stavbarske, tesarske in kamnoseške, kar je bilo ob tedaj živahni gradbeni dejavnosti v Mariboru teže razumljivo. Po izgradnji železnice do Maribora naj bi se hitreje kot omenjene panoge razvijalo gostinstvo, poraslo naj bi število kavarn, medtem ko naj bi se prvi ponudniki »modernih obrti« (fotografi, optiki) pojavili na volilnih spiskih šele v začetku sedemdesetih let.⁵

Hitrejši kot razvoj obrti naj bi bil razvoj industrije, katere začetki naj bi prav tako segali v čas pred izgradnjo železnice. Prva tovarna s tovarniškim privilegijem naj bi bila tovarna rozolije (likerja), ki jo je že v predmarčni dobi osnoval tirolski prišlek iz Trsta Franc Gasteiger, v štiridesetih in petdesetih letih pa sta začeli s proizvodnjo še dve tovarni kavnih nadomestkov.⁶ Uspešno naj bi se razvijale tudi

⁴ Žarko Lazarevič: Maribor v slovenskem prostoru (skica dolgoročnih gospodarskih razmerij). V: Mesto in gospodarstvo : mariborsko gospodarstvo v 20. stoletju. Ljubljana/Maribor 2010 (dalje Lazarevič, Maribor v slovenskem prostoru), str. 15–24.

⁵ Leskovec, Razvoj gospodarstva v Mariboru 1752–1941, str. 329–313.

⁶ Pri tem je treba seveda upoštevati, da ima oznaka »Fabrik«, kot opozarja tudi Leskovec, v zgodnji fazi industrializacije predvsem pravno-statusni pomen, saj označuje obrat, ki je osvojen

čevljarke in usnjarske delavnice, v mestu in predmestjih naj bi delovali večji pivovarniški obrati, v Melju pa so že leta 1846 postavili prvi parni mlin. Na tej osnovi se je v Mariboru od začetka šestdesetih let začela industrializacija. Nagla modernizacija in razmah naj bi bila značilna zlasti za pivovarniške obrate in usnjarno bratov Staudinger, posebna novost v industrijskem razvoju mesta pa naj bi bila iz čevljarke obrti in ob uporabi usnja »kot domače surovine« zrasla Kleinschusterjeva tovarna čevljev, ki se je leta 1872 s Staudingerjevo tovarno povezala v delniško družbo za proizvodnjo usnja in čevljev. Sočasno naj bi začel v mestu delovati nov parni mlin, po zamenjavi lastnikov konec petdesetih let pa naj bi se uspešno razvijala tudi tovarna rozolije, katere novi lastnik naj bi bil leta 1871 sploh »največji davkoplachevalec med mariborskimi tovarnarji«, (kar po svoje pona-zarja obseg in naravo tedanje mestne in primestne »tovarniške« proizvodnje in moč mariborske »meščanske (podjetniške) iniciative«.⁷

Edini res velik industrijski obrat, ki je v času pred krizo leta 1873 odprl vrata v Mariboru, Delavnice Južne železnice na Studencih, ki so začele obratovati spomladi leta 1863, pač ni bil rezultat domače podjetnosti, temveč geografsko tujega (med-narodnega) kapitala in odločitve železniške družbe, da zgradi delavnice za po-pravljanje voznega parka in železniških naprav ter izdelavo vagonov v križišču, kjer se srečujejo proge z Dunaja, Beljaka, Trsta in Budimpešte. V tej luči je seveda presenetljivo, da gradnja železniških delavnic in z njo povezanega stanovanjskega naselja v Mariboru ni spodbudila živahnejšega razmaha zidarskih, opekarskih, le-sarskih in mizarskih obratov. Tovrstna podjetja, ki so že delovala dotlej ali so na novo začela z delom v šestdesetih in sedemdesetih letih, so imela po podatkih An-toše Leskovca še obrtno-predindustrijsko naravo, modernejša (industrijska) ope-karska, gradbena, lesnopredelovalna in mizarska podjetja pa so začela nastajati šele od osemdesetih in devetdesetih let dalje.⁸ V ožje regionalne okvire je ostala zaprta tudi leta 1861 ustanovljena in sprva ambiciozno zasnovana mariborska eksomptna banka, ki je sicer poslovala neprekinjeno vse do nastanka jugoslovanske države in med drugim kotirala na dunajski borzi.⁹ Izgradnja železnice je resda poživila trgovino, vendar so se hitreje kot velike množile majhne prodajalne (branjarije, kramarije in starinarne). Število teh se je od leta 1864 do leta 1871 povečalo od 39 na 71, medtem ko je število ostalih trgovcev celo upadlo (od 91 na 84). Večina

kakršnih koli cehovskih omejitev, pri čemer to nima nič opraviti niti z njegovo velikostjo, niti z uporabo modernih strojev in tehnologije. – William H. Hubbard: *Auf dem Weg zur Grossstadt, Eine Sozialgeschichte der Stadt Graz 1850–1914 : sozial und wirtschaftshistorische Studien*. Wien 1984 (dalje Hubbard, *Auf dem Weg zur Grossstadt*), str. 221; Leskovec, *Razvoj gospodarstva v Mariboru 1752–1941*, str. 339.

⁷ Leskovec, *Razvoj gospodarstva v Mariboru 1752–1941*, str. 339–341; isti, *Gospodarstvo v Mariboru od srede 19. stoletja do prve svetovne vojne : od Maribora do Trsta*, Zbornik referatov. Maribor 1997 (dalje Leskovec, *Gospodarstvo v Mariboru od srede 19. stoletja do prve svetovne vojne*), str. 107–109.

⁸ Leskovec, *Razvoj gospodarstva v Mariboru 1752–1941*, str. 343–344.

⁹ Lazarevič, *Maribor v slovenskem prostoru*, str. 24. Gl. Žarko Lazarevič, Jože Prinčič: *Zgodovina slovenskega bančništva*. Ljubljana 2000, str. 34–35.

med trgovci še ni bila specializirana, najmočnejša specializirana trgovska panoga pa je bila trgovina z vinom, ki se ji je postopoma pridružila trgovina z lesom.¹⁰

Že Antoša Leskovec je nedvoumno opozoril, da v Mariboru od krize leta 1873 – do propada »stare Avstrije« – ni bilo več pravega industrijskega zagona in novih tovarn z »veliko perspektivo«.¹¹ Med industrijskimi obrati, ki so nadaljevali s proizvodnjo, jo razširili ali na novo odprli vrata, so prevladovali parni mlini, pivovarska, živilska, mizarska, lesnopredelovalna in gradbena podjetja ter opekarne. Uspešno, čeprav s pogosto menjavo lastnikov so se razvijale usnjarne – novo-zgrajena tovarna usnja Alojza Naska ml. v Melju, ki je začela obratovati leta 1900 in je imela električno razsvetljavo, naj bi bila »prva, s kakovostnimi stroji opremljena usnjarna na Štajerskem«; vseeno jo je ustanovitelj sin že leta 1913 prodal dunajskemu podjetniku. Manj je bilo obratov »novih industrijskih panog«, pa še ti naj bi bili sprva »skromni po obsegu«: »tovarno mila in maščob«, predhodnico poznejšega Zlatoroga, ki je začela obratovati leta 1902, je ustanovitelj, lastnik stare milarske obrti, tik pred prvo svetovno vojno dal v zakup, v času vojne pa prodal Tirolcu Leu Kerschbaumerju, ki jo je po prevratu leta 1919 prodal naprej veletrgovcu Josipu Rosenbergu; šele ta jo je skupaj z družabniki v dvajsetih in tridesetih letih 20. stoletja razvil v resnično uspešno podjetje.¹² S posebnimi, ne le podjetniškimi, temveč tudi inovacijskimi sposobnostmi se je odlikoval kemik Franc Swaty, ki je leta 1879 v Währingu pri Dunaju ustanovljeno tovarno umetnih brusov sredi devetdesetih let (1894) preselil v Maribor in njene po lastnem postopku proizvedene izdelke uspešno prodajal tako na avstrijskem kot širšem evropskem in ameriškem tržišču.¹³ Novost v mariborskem industrijskem razvoju pa je po pomenila tudi železolivarna, ki jo je leta 1902 ustanovil graški podjetnik Anton Bandelj in jo je v letih 1908–1910 prevzelo češko podjetje poljedeljskih strojev K.&R. Ježek.

Večina mariborskih industrijskih podjetij je pri tem – kot je že leta 1979 pokazal Franc Rozman – pred prvo svetovno vojno zaposlovala le nekaj deset delavcev. Železniške delavnice so bile z več kot 1000 (leta 1900 celo 1230) zaposlenimi ne le daleč največji industrijski obrat v Mariboru, temveč tudi na Spodnjem Štajerskem, saj se jim je po številu zaposlenih do prve svetovne vojne približala le Westnova tovarna emajlirane posode v Gaberju pri Celju (913 zaposlenih leta 1914). V Mariboru je bilo več sto zaposlenih le še v železniški kurilnici (v letih 1912–1914 več kot 600), več kot 100 jih je bilo v pivovarni Götz, od 80 do 120 v Scherbaumovem in Franzovem parnem mlinu, število zaposlenih v gradbenih

¹⁰ Leskovec, Razvoj gospodarstva v Mariboru 1752–1941, str. 333–334.

¹¹ Prav tam, str. 342, 345.

¹² Prav tam, str. 345. Nekoliko drugačni so podatki, ki jih v geslu Zlatorog v Enciklopediji Slovenije navaja Marjan Matjašič. Po teh podatkih je lastnik stare milarne ter prodajalne mila in kemičnih izdelkov F. Bros leta 1905 v Melju najprej zgradil večjo delavnico in skladišče, tovarno mila in sveč pa začel graditi šele leta 1907. – Enciklopedija Slovenije, 15. Ljubljana 2001, str. 191.

¹³ Leskovec, Razvoj gospodarstva v Mariboru 1752–1941, str. 345; Marjan Matjašič: Swaty. V: Enciklopedija Slovenije, 12. Ljubljana 1998, str. 414–415; Spominski zbornik Slovenije : ob dvajsetletnici Kraljevine Jugoslavije. Ljubljana 1939, str. 672.

podjetjih, ki so največ – vsa skupaj 982 – ljudi zaposlovala leta 1907, pa je bolj nihalo in se začelo v zadnjih letih pred prvo svetovno vojno že zmanjševati.¹⁴ Prevlada industrijskih obratov z nekaj deset zaposlenimi seveda v začetku 20. stoletja ni bila mariborska ali spodnještajerska posebnost: v bližnjem, v primerjavi z Mariborom neprimerno živahneje se razvijajočem Gradcu, ki je po številu zaposlenih v industriji in trgovini sicer zaostajal za Dunajem, Trstom in Prago, med večjimi avstrijskimi mesti pa prekašal le Krakov in Lvov, je bilo še leta 1902 v štirih petinah »industrijskih obratov« zaposlenih do pet ljudi, pri čemer je v takšnih (dejansko obrtnih) delavnicah delala več kot tretjina graških »industrijskih« delavcev.¹⁵ A vendar je v isti sapi več kot tretjina zaposlenih delovala v podjetjih z več kot petdeset delavci, saj sta mehanizacija in koncentracija industrije od srede devetdesetih let do preloma stoletja naglo napredovali, strojna in kovinska industrija pa sta v letih 1895–1900 – s tovarnami, ki so zaposlovale več sto, celo več kot tisoč delavcev – sploh doživeli pravi razcvet.¹⁶ Recesija in kriza, ki sta nastopili v začetku 20. stoletja, sta resda tudi v Gradcu prekinili manj kot desetletje trajajoči konjunkturni tok, še več: gospodarska rast je znatno upadla. Gradec je, kar zadeva stopnjo industrijske rasti, po letu 1900 zaostal za drugimi večjimi avstrijskimi mesti, sorazmerno pa se je zmanjšal tudi delež prebivalstva, ki je dohodek ustvarjal v industriji in obrti. Toda večina novih, modernih, v času konjunktore v devetdesetih letih nastalih industrijskih podjetij v Gradcu in okolici je nadaljevala s proizvodnjo in uspešnejša med njimi so njen obseg v letih pred prvo svetovno vojno še povečala.¹⁷

Zmanjševanje števila in deleža zaposlenih v obrti in industriji v Mariboru od konca 19. stoletja, na katero sta opozorila Jasna Fischer in Žarko Lazarevič,¹⁸ je potemtakem lahko v nasprotju z razvojnimi težnjami na Kranjskem in v Ljubljani, kjer se število in delež zaposlenih v obrti in industriji v istem času povečujeta, ne odstopa pa od razvoja v Celju, Ptuj in Gradcu, kjer sta bila število in delež zaposlenih v obrti in industriji v letih 1900–1910 prav tako v upadu. Tega upada zato po vsej verjetnosti ni mogoče razložiti le s spremenjenima metodologijo in kvalifikacijo poklicnih skupin pri popisovanju, ki sta bili za vse enaki, vzroke zanj bi morda bolj kazalo iskati v strukturi obrtne in industrijske proizvodnje v posa-

¹⁴ Franc Rozman: *Socialistično delavsko gibanje na slovenskem Štajerskem*. Ljubljana 1979 (dalje Rozman, *Socialistično delavsko gibanje na slovenskem Štajerskem*), str. 24–28. Sicer pa je imel med spodnještajerskimi podjetij največ zaposlenih trboveljski rudnik (leta 1906 3569, leta 1914 3828) – prav tam, str. 23.

¹⁵ Hubbard, *Auf dem Weg zur Grossstadt*, str. 77, 90.

¹⁶ V treh tovarniških obratih *Österreichische Alpine Montangesellschaft* je bilo leta 1897 zaposlenih skoraj 1400 delavcev, graška družba za proizvodnjo vagonov in voz Johanna Weizerja je zaposlovala 1200 ljudi, okoli 1100 delavcev pa je pred prvo svetovno vojno delalo tudi v Puchovi tovarni (motornih) koles. Gl. Hubbard, *Auf dem Weg zur Grossstadt*, str. 73–74, 81; Janez Puh – Johann Puch, človek, izumitelj, tovarnar, vizionar. Ptuj 1998.

¹⁷ Hubbard, *Auf dem Weg zur Grossstadt*, str. 89–90.

¹⁸ Jasna Fischer: *Družba, gospodarstvo, prebivalstvo: družbena in poklicna struktura prebivalstva na slovenskem ozemlju od druge polovice 19. stoletja do razpada habsburške monarhije*. Ljubljana 2005 (dalje Fischer, *Družba, gospodarstvo, prebivalstvo*), str. 104–105, 111–126; Lazarevič, *Maribor v slovenskem prostoru*, str. 19–21.

meznih mestih in deželah, saj statistični podatki kažejo, da je bil razvoj po panogah zelo neenakomeren in sta recesija in kriza različne obrtne in industrijske panoge različno močno prizadeli.¹⁹ V letih 1900–1910 se je na ta način zmanjšal predvsem delež zaposlenih v kovinski, usnjarski in lesno-predelovalni industriji in v teh panogah delujočih obrteh, v gradbeništvu, v tekstilni industriji in oblačilnih obrteh ter v nekaterih delih prehranske industrije (v pivovarništvu, mlinarstvu) pa je nihal ali stagniral.²⁰ Za Maribor bi v tem smislu lahko rekli, da je bil njegov upočasnjeni razvoj pred prvo svetovno vojno v nemajhni meri rezultat v konjunktorni drugi polovici devetdesetih let 19. stoletja odsotne odločnejše podjetniške pobude, ki bi pospešila posodabljanje mestne industrijsko-obrtne strukture in nastajanje novih, tržno uspešnejših in prodornejših podjetij. Za kaj takšnega v Mariboru očitno – z redkimi izjemami, kot je bil Swaty – ni bilo niti dovolj podjetnih mož niti kapitala, čeprav je primer Westnove tovarne emajlirane posode v Celju, ki se je v slabih dveh desetletjih (od 1895 do 1914) iz podjetja s 50 delavci razvila v tovarno z več kot 900 zaposlenimi, razkrival, da je mogoče tudi v okolju brez posebne podjetniško-industrijske dinamike ustanoviti uspešen industrijski obrat.

Toda nagli razvoj Westnove tovarne je bil pred prvo svetovno vojno tudi v širših slovenskih razmerah bolj izjema kot pravilo, medtem ko Maribor v dinamiki industrijsko-obrtnega razvoja in spreminjanja gospodarske strukture ni opazneje prehitel spodnještajerskega in kranjskega povprečja, za hitreje se razvijajočimi kraji Srednje in Zgornje Štajerske pa je sploh zaostajal.²¹ V tej luči je presenetljivo, da ne le slovensko, temveč tudi avstrijsko štajersko zgodovinopisje razlikam v gospodarskem razvoju Zgornje, Srednje in Spodnje (»slovenske«) Štajerske in vzrokom zanje doslej ni posvetilo večje pozornosti, čeprav je nanje občasno opozarjalo.²²

¹⁹ Med drugim Emil Brezigar: Die wirtschaftlichen Konjunktur- und Depressionwellen in Österreich seit dem Jahre 1896. V: Zeitschrift für Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung, Band XXIII, Wien 1914, str. 1–40.

²⁰ Fischer, Družba, gospodarstvo, prebivalstvo, str. 116; Rozman, Socialistično delavsko gibanje na slovenskem Štajerskem, str. 27.

²¹ Vseeno pa naj bi Maribor v 19. stoletju in pred prvo svetovno vojno (z izjemo Gradca) druga štajerska mesta prehitel po rasti prebivalstva. Leoben se je po podatkih H. Pircheggerja od konca 18. stoletja do leta 1920 iz mesta s 1563 ljudmi razvil v mesto z 11.231 prebivalci, število prebivalcev mesta Eisenerz se je v istem obdobju povečalo od 3028 na 6337, Donawitza od 549 na 15.097, Brucka od 1939 na 8490, Judenburga od 2157 na 5668, Maribora pa od 4860 na nekaj več kot 28.000. Gl. Hans Pirchegger: Geschichte der Steiermark (1740–1919) und die Kultur und Wirtschaftsgeschichte (1500–1919). Graz/Wien/Leipzig 1934, str. 478. Za razvoj prebivalstva v Mariboru od srede 19. stoletja do prve svetovne vojne tudi Jerneja Ferlež: Prebivalstvo Maribora 1848–1991. V: Studia historica Slovenica, 2002, št. 1, str. 81–86.

²² Sodobno avstrijsko zgodovinopisje tako – podobno kot slovensko že nekaj časa – obravnava regionalne socialno-gospodarske razlike in razvojne težnje v nekdanjih habsburških deželah le (ali pa predvsem) z vidika po letu 1918 nastalih državnih meja. Izjemno zanimiva monografija graškega zgodovinskega demografa Petra Teibenbacherja o štajerskih razvojnih vzorcih in demografsko/ družbeno-gospodarski modernizaciji Štajerske v letih 1850–1914 se v tem smislu omejuje ozemlje današnje avstrijske Štajerske in ne zajema njenega slovenskega, po razpadu habsburške monarhije v Kraljevino SHS vključenega dela. – Peter Teibenbacher: Regionale Entwicklungsmuster : demographische und sozio-ökonomische Modernisierung in den Politischen Bezirken der Steiermark

Najbolj očitne in največkrat omenjene so bile razlike med razvojem goratega, s kakovostno železovo rudo in gozdovi bogatega ozemlja Zgornje Štajerske (tj. ozemlja severno od rek Mure in Mürz in južno od rek Aniže in Salze), kjer sta bila železo in železarstvo vse od srednjega veka »glavni vir blagostanja«, ter siromašnejših, gričevnatih in nižinskih spodnještajerskih območij, kjer naj bi tradicionalno prevladovalo kmetijstvo. Trgovsko-gospodarski pomen Maribora naj bi na ta način, kot je v svoji Zgodovini Štajerske zapisal znani (avstrijski) štajerski zgodovinar Hans Pirchegger, že v 13. stoletju temeljil na vinogradništvu, pomen Leobna pa na bližnjem pridobivanju železove rude ter trgovini z železom in železarskimi proizvodi.²³ Sicer pa naj bi bili po Pircheggerjevem mnenju zgornještajerski hribovci od nekdaj navajeni na trdo delo, medtem ko naj bi bili prebivalci nižinskih območij manj delavni, kar naj bi posebej veljalo za Slovence, ki naj bi jih k marljivejšemu delu sploh pripravila šele stiska in pomanjkanje.²⁴ Da so se območja z večinsko nemško govorečim prebivalstvom na Štajerskem po gospodarski razvitosti, materialnem stanju in »zunanji podobi« razlikovala od območij z večinsko slovensko govorečimi prebivalci, je leta 1819, ko je potoval po »južni« Štajerski, opazil tudi znani avstrijski pesnik Franz Grillparzer, ki je ugotavljal, da se je pokrajina, potem ko je zapustil prevladujoče nemško poseljene predele, spremenila in je iz premožnejšega »nemškega« prišel v »neprijaznejši in siromašnejši ... slovenski« del dežele, po čemer je sklepal, da je oba dela ločevala ne le opazna jezikovna, temveč tudi nič manj očitna kulturna meja.²⁵

Grillparzerjevi že povsem nedvoumno protislovansko in nacionalno nemško obarvani komentarji, ki so socialno-gospodarske razlike in razlike v podobi krajine povezovali z razlikami v jezikovno-etnični sestavi prebivalstva, so postali v drugi polovici 19. stoletja sestavni del nemško nacionalističnega, protislovenskega (kot smo videli – tudi Pircheggerjevega) besednjaka. Vseeno pa to ne pomeni, da so bila pesnikova opažanja, kar zadeva premoženjske in družbeno-gospodarske razmere v različnih delih Štajerske, le plod njegove domišljije. Znani kranjski zgodovinar in geograf Vinko Fereri Klun je v svoji Splošni in trgovski geografiji gospodarske razlike med posameznimi deli Štajerske leta 1860 popisal takole: Osrednja in Spodnja Štajerska naj bi bila prevladujoče kmetijska pokrajina z razvitim vinogradništvom, kokošerejo, gojenjem murv sviloprejk in konoplje, v »novejšem času« pa tudi z uveljavljajočim se premogovništvom, vendar s precej manj pomembno »industrijo«, saj naj bi ta zvečine proizvajala le za lokalne (domače) potrebe, pri čemer naj bi v celoti ne krila niti teh. Stroje in strojna orodja naj bi izdelovalo le

zwischen 1850 und 1914. Graz 1999 (dalje Teibenbacher, Regionale Entwicklungsmuster). Podobno tudi Atlas zur Geschichte des Steirischen Bauerntums, Red. Von Gerhard Pferschy, Veröffentlichungen des Steiermärkischen Landesarchivs, Band 8. Graz 1976.

²³ Hans Pirchegger: Geschichte der Steiermark bis 1282. Graz/Wien/Leipzig 1932 (dalje Pirchegger, Geschichte der Steiermark bis 1282), str. 441.

²⁴ Pirchegger, Geschichte der Steiermark bis 1282, str. 142.

²⁵ Martin Moll: The German-Slovene Language and State Border in Southern Austria: from Nationalist Quarrels to Friendly Co-Existence (19th to 21st Centuries). V: Imagining Frontiers, Contesting Identities. Pisa 2007, str. 207.

šest večjih obratov in samo eden med njimi, v bližini Gradca, naj bi proizvajal parne in druge stroje, medtem ko naj bi se drugi posvečali izdelovanju poljedelskih naprav in orodij. Predelava kovin naj bi bila omejena na majhno obrt, čeprav naj bi železarstvo skromnemu obsegu navkljub ne krilo le lokalnih potreb. »Kemijsko-industrijski«, tkalski in pletilski obrati naj bi bili majhni, predelava usnja naj bi bila sploh le domena majhne obrti, nekoliko živahnejši naj bi bili »papirniška in steklarska industrija«, največ večjih podjetij pa naj bi se ukvarjalo s proizvodnjo živilskih in drugih konzumnih izdelkov (npr. rafinerije sladkorja, tovarne kavnih nadomestkov, pivovarne itd.).²⁶

Povsem drugačna naj bi bila gospodarska podoba Zgornje Štajerske. Tu naj bi bilo malo njivskih površin, zemlja naj bi ne bila rodovitna, podnebje naj bi bilo nepriazno in delovne sile naj bi primanjkovalo. Pomemben vir zaslužka naj bi sicer predstavljali govedoreja in ponekod tudi konjereja, a vendar naj bi kmetijstvo tudi skupaj z živinorejo ne moglo zadovoljiti življenjskih potreb prebivalstva. Prebivalci naj bi zato iskali in našli dodaten zaslužek v »industriji«, zlasti v železarstvu in rudarstvu. Klun je v tej zvezi posebej opozoril na bogata zgornještajerska nahajališča železove rude, soli in premoga in omenil, da je bila Štajerska največji avstrijski proizvajalec železa in je njeno železo od antične dobe slovelo zaradi svoje izjemne kakovosti. Najpomembnejši del »industrije« vse od zgornje Mure do graške okolice naj bi se na ta način ukvarjal s predelavo železa in kovin, najbolj pa naj bi pri tem povečevali proizvodnjo obrati, ki so jo oprli na uporabo (rjavega) premoga in šote (vsi ti obrati – z izjemo spodnještajerske Mislinje – naj bi bili na Zgornjem Štajerskem ali v bližini Gradca).²⁷

Klunov prikaz socialnih in gospodarskih razlik med posameznimi deli Štajerske je natančneje ponazarjala obširna spomenica, ki jo je istega leta (1860), ko je izšla Klunova geografija, v spomin na leto prej umrlega nadvojvodo Janeza izdal tajnik štajerske kmetijske družbe Franc Ksaver Hlubek. Po Hlubekovih izračunih je imela Štajerska sredi petdesetih let 19. stoletja nekaj več kot milijon »domačih« prebivalcev (»der einheimischen Bevölkerung«), pri čemer jih je v mariborskem okrožju (tj. na Spodnjem Štajerskem brez Lučan in Radgone) živelo okoli 38%, v graškem (brez mesta Gradca) približno 40%, v bruškem nekaj več kot 18%, nekaj manj kot 4% pa jih je bivalo in delovalo v Gradcu.²⁸ V bruškem okrožju naj bi bilo pri tem

²⁶ Vinzenz F. Klun: Allgemeine und Handels Geographie. Wien 1860, str. 119–120.

²⁷ Prav tam, str. 120.

²⁸ Ein treues Bild des Herzogthumes Steiermark (als Denkmal dankbarer Erinnerung an Weiland Seine kaiserliche Hoheit den durchlautigsten Erzherzog Johann, herausgegeben von der k.k. steiermärkischen Landwirtschaftsgesellschaft durch ihren Sekretär Dr. F.X. Hlubek, Professor und kaiserlicher Rath (dalje Hlubek, Ein treues Bild des Herzogthumes Steiermark), Gratz, 1860, str. 47, 51. Avtor v spomenici objavljene tabele o poklicni sestavi in virih zaslužka štajerskega prebivalstva se je skliceval na popis prebivalstva iz leta 1855 oz. 1857, po katerem naj bi tedaj skupaj z ženami, otroci in osebami mlajšimi od 14 let na Štajerskem prebivalo 1.010.076 »domačih« (»der einheimischen«) prebivalcev različnih poklicev in zaposlitev. Od tega naj bi jih 181.306 živelo v bruškem okrožju, 408.151 v graškem, 381.302 v mariborskem (tj. na Spodnjem Štajerskem brez Lučan in Radgone) in 39.317 v štajerski prestolnici Gradcu. V vseh treh okrožjih naj bi razen »domačinov« živeli še »tujci«

– kljub pol manj prebivalstva kot v mariborskem – opazno več »fabrikantov«, obrtnikov in obrtnih pomočnikov (oz. »pomožnih obrtnih delavcev«); le slabo petino manj kot v mariborskem okrožju naj bi bilo trgovcev in okoli desetino manj trgovskih pomočnikov, znatno manj pa naj bi bilo zemljiških (gruntnih) posestnikov, kmetijskih poslov oz. delavcev in dninarjev. Največ v gospodarstvu zaposlenih in od gospodarstva živečih naj bi bilo v graškem okrožju, ki je za bruškim in mariborskim zaostajalo le po številu trgovskih pomočnikov, za mariborskim pa tudi po številu dninarjev. Po Hlubekovih podatkih je bila slika v gospodarstvu delujočih »domačinov« (»der Einheimischen«) v treh okrožjih in mestu Gradcu sredi petdesetih let naslednja:²⁹

	Zemljiški (gruntni) posestniki	Tovarnarji (Fabrikanten) in obrtniki	Trgovci	Trgovski pomočniki (pomožni delavci)	Obrtni pomočniki (pomožni delavci)	Dninarji	Kmečki posli
Bruško okr.	15.337	3684	207	464	8639	53.767	9766
Graško okr.	62.856	5592	292	443	11.222	129.584	11.345
Marib. okr.	56.282	3512	219	511	7825	115.325	15.806
Mesto Gradec	46	1801	252	240	3152	134	1404

Iz teh podatkov je razvidno, da je bilo sredi 19. stoletja, ko se je na Štajerskem začel proces industrializacije, absolutno največ »fabrikantov«, obrtnikov in zaposlenih v obrti v graškem okrožju in mestu Gradcu, trgovcev pa je bilo že v samem mestu Gradcu več kot v vsem mariborskem okrožju (torej na Spodnjem Štajerskem). Zanimiv in poveden je tudi podatek, da je bilo v graškem okrožju ob večjem številu zemljiških posestnikov (gruntarjev) in kmetijskih delavcev precej manj dninarjev kot v mariborskem. Primerjava med delujočimi v gospodarstvu v bruškem in mariborskem okrožju nazorno kaže tudi na razlike v pomenu in obsegu agrarne in neagrarne proizvodnje na tedanjem Zgornjem in Spodnjem Štajerskem. V odstotkih aktivnega prebivalstva je bilo po popisu leta 1857, kot je izračunal avstrijski zgodovinar Othmar Pickl, največ v industriji, obrti in trgovini zaposlenih v mestu Gradcu (34,8%), precej manj v bruškem okrožju (13,1%), 7,5% pa v graškem in 5,8% v mariborskem. V isti sapi je bilo v bruškem okrožju v kmetijstvu

(v bruškem okrožju naj bi jih bilo 22.000, v graškem 21.724, v mariborskem 7058 in v mestu Gradcu kar 25.732), tako da naj bi bilo vseh prebivalcev Štajerske – »domačinov« in »tujcev« 1.086.190). Te številke se nekoliko, vendar ne bistveno, razlikujejo od drugih v literaturi objavljenih podatkov, ki se prav tako opirajo na popis prebivalstva leta 1857. Po Pircheggerju naj bi imela Štajerska po popisu leta 1857 1.056.800 ljudi, po Grafenauerju pa so na Štajerskem leta 1857 našli 1.056.773 prebivalcev, od katerih naj bi jih 377.407 živelo na »slovenskem« Štajerskem. (Gl.: Pirchegger, Geschichte der Steiermark bis 1282, str. 478; Bogo Grafenauer: Populacija in agrarno prebivalstvo od srede 18. stoletja do druge svetovne vojne : gospodarska in družbena zgodovina Slovencev, Zgodovina agrarnih panog, I. zvezek, Agrarno gospodarstvo. Ljubljana 1970, str. 104). Razlike v objavljenih podatkih so torej zanemarljivo majhne, tako, da se zde tudi po Hlubekovi tabeli izračunani odstotki v posameznih okrožjih živečega »domačega« prebivalstva verodostojni.

²⁹ Hlubek, Ein treues Bild des Herzogthumes Steiermark, str. 51.

dejavnih 69,4% aktivnih prebivalcev, v graškem 82,3% in v mariborskem 81,2%, (če upoštevamo, da je bila v kmetijstvu zaposlena vsaj še polovica v statistikah posebej zabeleženih »služabnikov in dninarjev«, pa je bil odstotek v kmetijstvu delujočih še večji – na Srednjem in Spodnjem Štajerskem do 85%).³⁰ Sicer pa gospodarske razlike med posameznimi deli Štajerske slikovito ponazarjajo tudi drugi podatki: leta 1857 naj bi bilo tako po Hlubekovi spomenici v štajerskem rudarstvu zaposlenih 8246 delavcev, od tega 75% v bruškem, 8% v graškem in 17% v mariborskem okrožju. Od skupno 37 plavžev naj bi v mariborskem okrožju delovala le dva in v graškem le eden.³¹ Od 64 obratov s tovarniškim privilegijem v območju graške trgovske in obrtne zbornice naj bi jih bilo na Spodnjem Štajerskem v času izdaje Hlubekove spomenice 16 (od tega v Mariboru dve tovarni kavnih nadomestkov, medtem ko so bile med drugimi spodnještajerskimi »fabrikami« v večini steklarne).³² Nekoliko drugače naj bi bilo z akcijskimi družbami: med štirimi štajerskimi akcijskimi združenji (Aktien-Vereine) sredi 19. stoletja je Hlubek na prvem mestu omenil združenje štajerskih vinskih »producentov« v Mariboru, ki naj bi skrbelo za prodajo spodnještajerskih in štajerskih vin.³³

Regionalna razporeditev obrtne oz. neagrarne proizvodnje naj bi bila v habsburški monarhiji do srede 19. stoletja še v splošnem rezultat predindustrijskih tehnik in organizacije, »korenit in dinamičen« proces prostorskega prestrukturiranja, ki naj bi ga ponazarjalo kumulativno premeščanje proizvodnih lokacij in nastajanje novih industrijskih središč, pa naj bi »obratno« oz. neagrarno gospodarstvo v večjem obsegu zajel šele s tehnično in proizvodno modernizacijo od srede 19. stoletja dalje. Osrednjo vlogo v oblikovanju nove industrijske regionalne strukture naj bi imela izgradnja učinkovitega prometnega sistema, pri čemer pa naj bi avstrijski prometni razvoj jasno pokazal, da so železnice učinkovito pospeševale razmah industrije predvsem tam, kjer so že obstajale »(predhodne) obrtne strukture«. Širitev prometnega omrežja naj bi imela namreč poseben pomen zlasti za tradicionalna proizvodna območja in lokacije, saj je z nenehnim intenziviranjem in zniževanjem prevoznih stroškov povečevala območja cenovno ugodnih transportnih možnosti in krepila aglomeracije industrije na ozemlju z že obstoječimi, uspešnimi obrtnimi središči. Bolj protislovne naj bi bile posledice uvajanja tehničnih inovacij in strojev v obrtno in industrijsko proizvodnjo, ki je z opuščanjem starejših virov energije in uporabo premoga spodbujalo selitev velikih »porabnikov energije« v bližino nahajališč premoga. Do novega, daljnosežnega preobrata v tem pogledu je prišlo po prelomu

³⁰ Othmar Pickl: Wirtschaftliche und gesellschaftliche Veränderungen in der Steiermark bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, Internationales Kulturhistorisches Symposium Mogersdorf 14/82, Graz 1983 (dalje Pickl, Wirtschaftliche und gesellschaftliche Veränderungen in der Steiermark), str. 204, 200.

³¹ Prav tam, str. 228.

³² Prav tam, str. 322–323. V Hlubekovi spomenici ni omenjena Gasteigerjeva tovarna rozolije, ki naj bi po podatkih Antoše Leskovca tedaj že tudi imela tovarniški privilegij. Za steklarne gl. Jože Šorn: Začetki industrije na Slovenskem. Maribor 1984, str. 240–241.

³³ Hlubek, n. d., str. 408. Gl. Leskovec, Gospodarstvo v Mariboru od srede 19. stoletja do prve svetovne vojne, str. 107–108.

stoletja s povečano uporabo elektrike in plina v gospodarstvu, kar je omogočilo tudi večjo prostorsko razpršenost in diferenciacijo industrijskih obratov.³⁴

Vse to naj bi bilo značilno tudi za industrijski razvoj na Štajerskem v 19. stoletju. Z železovo rudo bogata območja Zgornje Štajerske so spadala med najstarejše evropske rudarske in obrtne pokrajine in bila od 13. stoletja največje srednje-evropsko središče pridobivanja in predelave železa. Velika prednost zgornještajerskega železarstva pri tem ni bila v proizvodnji »cenenega železa«, temveč visokokakovostnega jekla in njegovi predelavi v kakovostne kovaške izdelke. Zgornještajerski železarji so pri tej usmeritvi vztrajali tudi v 19. stoletju, zgornještajersko železarsko območje pa je bilo, kot ugotavlja Akos Paulinyi, eno redkih evropskih železarskih območij, ki je uspelo po letu 1840 z ohranitvijo plavžev na lesno oglje, delno modernizacijo starih tehnik in s prilagoditvijo pudlarskih peči domačemu rjavemu premogu ujeti korak z zahtevami množične proizvodnje.³⁵ Takšen razvoj naj bi ne omogočili le nahajališča odlične železove rude, podjetniki brez strahu pred tveganji in »bistri« strokovnjaki (kot Franz Xaver Riepl, Johann Dulnig, Karl v. Scheuchenstuel in Peter Tunner, eden ustanoviteljev rudarske šole v Vordebnbergu oz. Leobnu),³⁶ odločilnega pomena naj bi bila široko zaledje visokokvalificirane delovne sile in dolgoletna prometna in carinska izoliranost štajerskega železarstva, ki vse do izgradnje Južne železnice in sprostitev avstrijskega carinskega sistema v petdesetih in šestdesetih letih 19. stoletja (z izjemo s strani nekaterih koroških železarjev) ni bilo soočeno z resnejšo konkurenco.

Z liberalnejšo avstrijsko carinsko politiko in novimi železniškimi povezavami v šestdesetih letih pa so se razmere temeljito spremenile in zgornještajerski železarji (podobno kot koroški in kranjski) le z delno modernizirano proizvodnjo in tehnično izboljšanimi plavži na lesno oglje niso mogli več tekmovati s tekmeci iz vodilnih, tehnično moderneje opremljenih železarskih območij. Nadaljnja tehnična prenova je postala neizogibna, glavni motiv za ohranitev in širitev železarstva in kovinske industrije pa so bila še naprej bogata nahajališča izvrstne železove rude. V naslednjih treh desetletjih se je sicer delež štajerskega železarstva v proizvodnji surovega železa v avstrijski polovici monarhije zmanjšal,³⁷ toda v isti sapi so se večja železarska podjetja z uvajanjem plavžev na koks in z usmeritvijo k uvozu črnega,

³⁴ Herbert Matis, Karl Bachinger: Österreichs industrielle Entwicklung : die Ausbildung der industriellen Regionalstruktur. V: Die Habsburgermonarchie 1848–1918, Band I, Die Wirtschaftliche Entwicklung, Wien 1973 (dalje Matis, Bachinger, Österreichs industrielle Entwicklung), str. 220–225.

³⁵ Akos Paulinyi: Industrialisierung eines Montangewerbes ohne eigene Steinkohle : die Obersteiermark – ein Sonderfall. V: Toni Pierenkemper: Die Industrialisierung Europäischer Montanregionen im 19. Jahrhundert. Stuttgart 2002 (dalje Paulinyi, Industrialisierung eines Montangewerbes ohne eigene Steinkohle), str. 301–332.

³⁶ Othmar Pickl posebej opozarja tudi na vlogo nadvojvode Janeza pri modernizaciji zgornještajerskega železarstva v prvi polovici 19. stoletja. – Pickl, Wirtschaftliche und gesellschaftliche Veränderungen in der Steiermark, str. 196–198.

³⁷ Matis, Bachinger, Österreichs industrielle Entwicklung, str. 225; Paulinyi, Industrialisierung eines Montangewerbes ohne eigene Steinkohle, str. 314–315.

večinoma moravskega premoga uspešno modernizirala in se z osvojitvijo novih postopkov ter z opiranjem na predhodne dosežke pri predelavi surovega železa z uporabo domačega rjavega premoga osredotočila na množično proizvodnjo kakovostnega jekla in specialnih jeklarskih izdelkov. To je po ustanovitvi Avstrijske Alpine Montangesellschaft v začetku osemdesetih let 19. stoletja privedlo do delne premestitve predelovalnih in proizvodnih lokacij in njihove koncentracije okoli Erzberga in Donawitza, hkrati pa omogočilo neprekinjen razvoj zgornještajerskega železarstva in kovinske industrije ter preprečilo njun padec na raven preprostih dobaviteljev surovega železa in železove rude.³⁸

Gospodarska struktura Zgornje Štajerske se v naslednjih desetletjih tako ni bistveno spremenila. Železarstvo s pridobivanjem in predelavo železove rude oz. proizvodnjo jekla je – ob postopnem zmanjševanju števila delujočih v kmetijstvu in gozdarstvu – bilo in ostalo najpomembnejša neagrarna panoga, pri čemer je po letu 1890 upadalo število zaposlenih pri plavžih, naraščalo pa število zaposlenih pri predelavi železa in v kovinski industriji. Sočasno se je povečevalo število zaposlenih v transportu in železniškem prometu, nove zaposlitvene in proizvodne možnosti so se odpirale s pridobivanjem soli in magnezita, zmanjševalo pa se je število zaposlenih v premogovništvu. Vseeno naj bi bila – kot piše Peter Teibenbacher – za zgornještajersko industrijo kot delodajalca v drugi polovici 19. stoletja značilna povprečna rast, ki ni spodbujala k živahnejšemu priseljevanju ali nastajanju večjih urbanih središč, število prebivalstva pa je večinoma raslo z dinamiko naravnega prirastka.³⁹ Velika večina rudarstva, železarstva in industrije je bila skoncentrirana v središču regije (v leobenskem, bruškem in judeburškem okraju), večina železarske proizvodnje pa v rokah leta 1881 ustanovljene Avstrijske Alpine Montangesellschaft, ki je bila v prevladujoči lasti dunajskega in po prelomu stoletja tudi češkega (železarskega) kapitala.⁴⁰ Leta 1890 naj bi bilo na območju trgovsko-obrtne zbornice v Leobnu (torej na Zgornjem Štajerskem) v industriji in obrti zaposlenega 24,30% poklicno dejavnega prebivalstva (v kmetijstvu in gozdarstvu 52,90%), do leta 1910 pa naj bi se število zaposlenih v obrti in industriji dvignilo na skoraj 30% poklicno delujočih, medtem ko je število zaposlenih v kmetijstvu in gozdarstvu padlo na nekaj manj kot 40%. Za primerjavo: na območju graške trgovske in obrtne zbornice (tj. na Srednjem in Spodnjem Štajerskem) se je leta 1890 s kmetijstvom in gozdarstvom preživljalo še 70,70% zaposlenih, z delom v obrti in industriji pa le 12,60%. V dveh desetletjih pozneje (1910) je delež ukvarjajočih se s kmetijstvom in gozdarstvom zdrsnil na 61,20%, zaposlenih v industriji in obrti pa narasel na 14,70%.⁴¹

³⁸ Paulinyi, *Industrialisierung eines Montangewerbes ohne eigene Steinkohle*, str. 330–332.

³⁹ Teibenbacher, *Regionale Entwicklungsmuster*, str. 331–332.

⁴⁰ Prav tam, str. 317–319.

⁴¹ Paulinyi, *Industrialisierung eines Montangewerbes ohne eigene Steinkohle*, str. 339.

Gospodarsko središče ozemlja graške trgovsko-obrtne zbornice (tj. Srednje in Spodnje Štajerske) je bila seveda štajerska prestolnica Gradec, ki pa – kot opozarja Peter Teibenbacher –, kar zadeva lokacije industrijskih obratov, ni bila pravo industrijsko mesto, saj so ti večinoma nastajali na zelenih površinah zunaj (starih) mestnih meja. Mesto Gradec v ožjem smislu naj bi bilo na ta način tudi v drugi polovici 19. stoletja predvsem središče srednje in male obrti, prometa, trgovine, uprave in izobraževanja, v širšem obsegu novonastajajočih industrijskih območij pa – v nasprotju z zgornještajerskimi mestnimi središči – mesto priseljevanja po zgledu tedanjih drugih evropskih in avstrijskih večjih mest.⁴² V letih 1857–1910 se je število graškega prebivalstva povzpelo z 61.000 na 151.886 oseb, mesto pa se je širilo na nove, dotlej primestne ali zunajmestne površine. Večina priseljencev naj bi prihajala iz Srednje Štajerske (število priseljenih iz Spodnje Štajerske naj bi poraslo šele v začetku 20. stoletja), nemajhen del med njimi naj bi se priselil v Gradec le za krajši čas (nekaj let ali do deset let), med štajerskimi priseljenci pa naj bi v nasprotju s priseljenci iz drugih avstrijskih dežel in Dunaja, med katerimi so bili v večini predstavniki »boljših poklicev« in uradništva, prevladovali nekvalificirani delavci in iskalci zaposlitve v služabniških dejavnostih.⁴³ V gospodarskem pogledu je doživela štajerska prestolnica od srede stoletja, ko je bila njena podoba še močno tradicionalna, nagel, čeprav počasnejši razvoj kot Dunaj, Praga in Trst. Že v prvem obdobju moderne industrializacije (v času do krize leta 1873) sta kot najbolj dinamični panogi (po velikosti obratov in številu zaposlenih) izstopali strojna in kovinska industrija, z živahno gradbeno dejavnostjo jima je sledilo gradbeništvo, pomemben pa je bil tudi razvoj tekstilne in prehranske proizvodnje (zlasti pivovarništva), papirniških obratov in usnjarstva.⁴⁴ Po začetnih težavah so potem, ko so se v leta 1859 osnovanem dunajskem Credit Anstalt odklonilno odzvali na pobudo graške trgovske in obrtne zbornice, naj v štajerski prestolnici ustanovijo svojo podružnico, problem pomanjkanja investicijskega kapitala in posojil reševale predvsem novoustanovljene domače (deželne) banke in hranilnice,⁴⁵ gospodarsko preobrazbo in industrijski razvoj mesta in okolice pa naj bi učinkovito pospeševale tudi izobraževalne ustanove (leta 1864 ustanovljena tehnična visoka šola, leto prej nastala Trgovska in

⁴² Teibenbacher, Regionale Entwicklungsmuster, str. 332; Hubbard, Auf dem Weg zur Grossstadt, str. 18.

⁴³ Hubbard, Auf dem Weg zur Grossstadt, str. 10–50.

⁴⁴ Prav tam, str. 54–60. Po številu zaposlenih so vse prekašale že v šestdesetih in v prvi polovici sedemdesetih let zgrajene strojne in kovinske industrijske tovarne. Körösijeva livarna in strojna tovarna je leta 1862 zaposlovala več kot 600 delavcev (v začetku sedemdesetih let pa celo več kot 1000), število zaposlenih v Weitzerjeveih obratih za proizvodnjo vagonov, parnih strojev in orožja je v drugi polovici šestdesetih let preseglo 1500, okoli 500 ljudi pa je sredi šestdesetih let zaposlovala tudi valjarna Južne železnice. – Prav tam, str. 62–65.

⁴⁵ To so bile, kot opozarja W. H. Hubbard, sprva zlasti Steiermärkische Escompte – Bank in deželna Pfandbriefsanstalt des Steiermärkischen Sparkassenwesens, nato pa prav tako deželna Allgemeine Steirische Creditbank, Grazer Bankverein, Innerösterreichische Bodencredit-Anstalt in nekatere hranilnice. Delničarji teh bančnih in denarnih ustanov so bili zvečine elitni predstavniki graškega gospodarskega življenja. – Hubbard, Auf dem Weg zur Grossstadt, str. 57–61.

industrijska akademija ter leta 1872 osnovana obrtna šola štajerskega obrtnega združenja). Toda najbolj naj bi industrializacijo graškega območja spodbudile železnice: na eni strani izgradnja proge Dunaj–Trst, ki je Gradec med drugim povezala z železarskimi središči zgornje Štajerske in na drugi železniška zveza z rudniškim revirjem rjavega premoga okoli Köflacha, ki je štajerski prestolnici in okoliškim industrijskim obratom omogočala razmeroma dobro energetska oskrbo.⁴⁶

Gospodarska kriza leta 1873 je opisani razvoj zavrla, ni ga pa dolgoročno prekinila. Finančni polom je posebej prizadel banke in v težavah so se znašla velika gradbena, strojna, metalurška in kovinsko-predelovalna podjetja, ki so odpuščala delavce, nekatera med njimi pa so sploh zaprla vrata in propadla. V desetih letih, od konca šestdesetih do konca sedemdesetih let 19. stoletja, ko je depresija dosegla dno, se je število zaposlenih v industriji in obrti v Gradcu in okolici zmanjšalo za skoraj deset odstotkov.⁴⁷ Toda v začetku osemdesetih let je bila kriza – podobno kot drugod v monarhiji – tudi v štajerski prestolnici in njeni bližnji okolici premagana in gospodarski kazalniki so se znova obrnili navzgor.⁴⁸ Čeprav je bilo okrevanje postopno, so uspešnejši podjetniki že v osemdesetih letih širili in posodabljali proizvodnjo, pri čemer je postala najpomembnejši dejavnik obnovljene gospodarske dinamike z nakupom velikih strojnih in kovinskih tovarn Avstrijska Alpine Montangesellschaft. V drugi polovici devetdesetih let sta zlasti strojna in kovinska industrija tako doživeli nov razcvet, ki je sodobnike spominjal na konjunktorna leta pred finančnim zlomom leta 1873. Hkrati so podobno kot Alpine Montangesellschaft industrijske obrate modernizirala in povečevala druga podjetja (npr. Weitzgerejva tovarna vagonov), naglo rast sta doživljala pivovarništvo in gradbeništvo, strojni industriji pa so se nove možnosti odpirale tudi z razvojem proizvodnje motornih koles, v kateri se je kot edini resnično uspešni proizvajalec uveljavil spodnještajerski priseljenc Johann (Janez) Puch. Ponovnemu gospodarskemu zastoju po prelomu stoletja je sicer sledila nova depresija z rastjo brezposelnosti, zniževanjem življenjskega standarda in množičnim izražanjem delavskega nezadovoljstva, ki pa sta jo strojna in kovinska industrija presegle že okoli leta 1906, ko sta začeli – med drugim z novimi izdelki, kot so bili šivalni stroji, električne naprave, zobniki in celo avtomobili – zopet občutno povečevati proizvodnjo. Sočasno je proces mehanizacije, kjer je bilo to tehnično le mogoče (torej ne le v strojni in kovinski, temveč tudi kemični, usnjarski in papirniški industriji ter tiskarstvu), spremljal proces povezovanja in koncentracije proizvodnje, kar je pospeševalo propadanje manjših obrti in trgovcev. Vseeno so se številni majhni obrtni in trgovski obrati obdržali in se bolj ali manj uspešno upirali konkurenci večjih proizvajalcev in nastajajočih trgovskih središč. Opisnemu razvoju navkljub je Gradec od preloma stoletja v primerjavi z drugimi večjimi avstrijskimi

⁴⁶ Prav tam, str. 59.

⁴⁷ Prav tam, str. 68–70.

⁴⁸ Za habsburško monarhijo Matis, Bachinger, *Österreichs industrielle Entwicklung*, str. 131–132, za slovenske razmere pa Peter Vodopivec: *Velika gospodarska kriza leta 1873 in Slovenci. V: O gospodarskih in socialnih nazorih na Slovenskem v 19. stoletju*. Ljubljana 2006, str. 263–280.

mesti nazadoval v gospodarski rasti in opazno zaostal za njimi. Stagnacija v potrošniškem sektorju, gradbeništvu in – kar zadeva dohodek – v obrti in industriji je trajala dalj časa, število davčnih zavezancev pa je raslo počasneje kot drugod. Graškemu zaostajanju v prvem desetletju 20. stoletja naj bi botrovala predvsem dva vzroka: na eni strani prometno-zemljepisna lega z visokimi transportnimi stroški, ki naj bi bili med drugim rezultat visokih cen in monopola Južne železnice, na drugi pa pomanjkanje podjetniškega duha med graškim meščanstvom, med katerim naj bi po gospodarski krizi leta 1873 – z nekaj izjemami, kot so bili Weitzger, Reininghaus in Puch – večina podjetnikov bolj težila h gotovosti in ohranitvi pridobljenega položaja kakor k nadaljnji rasti in širitvi.⁴⁹

Relativni zaostanek Štajerske, Gradca in drugih alpskih območij v dinamiki gospodarske preobrazbe za industrijsko hitreje se razvijajočimi deželami Cislajtanijske (Spodnjo Avstrijo, Češko in Moravsko) v zadnjih desetletjih pred prvo svetovno vojno je seveda neizogibno vplival tudi na razvoj južnih avstrijskih pokrajin (Spodnje Štajerske, Kranjske in Primorske), kjer je bil proces spreminjanja še počasnejši.⁵⁰ Spodnja Štajerska je kljub začetni industrializaciji vse do prve svetovne vojne spadala med prevladujoče agrarna oz. v urbanih in hitreje se spreminjajočih delih agrarno-industrijska območja, delež aktivnega prebivalstva, zaposlenega v obrti in industriji, pa je bil na ozemlju južno od Gradca ne le manjši kot na Zgornjem Štajerskem in v graški okolici, temveč tudi nižji kot na Primorskem, Goriškem in na Kranjskem.⁵¹ Sicer pa se je v spodnještajerskih okrajih s kmetijstvom in gozdarstvom še leta 1910 preživljalo neprimerno več ljudi kot v okolici Gradca in na Zgornjem Štajerskem: v ptujskem okraju naj bi tedaj od kmetijstva živelo še 85,8% prebivalcev, v ljutomerskem 82,9%, v konjiškem 79,3% in v mariborski okolici 72,6%, medtem ko naj bi bil delež od kmetijstva živečega prebivalstva v okolici Gradca le še 45% in v leobenskem okraju celo 18,9%.⁵² Proces spreminjanja tradicionalne socialno-gospodarske strukture in industrializacije je bil torej na Spodnjem Štajerskem razmeroma počasen, saj se število v obrti in industriji zaposlenih ni v štirih desetletjih od leta 1869 do leta 1910 niti podvojilo (po izračunih Jasne Fischer in Žarka Lazarevića je v povprečju naraščalo po 1,3-% letni stopnji in od 5,1% leta 1869 poraslo na 7,2% leta 1910), industrializacija, ki je po Lazareviću »vendarle dobivala značilnosti

⁴⁹ Hubbard, *Auf dem Weg zur Grossstadt*, str. 72–86.

⁵⁰ Peter, Eigner: *Die Habsburgermonarchie im 19. Jahrhundert : ein Modellfall verzögerter Industrialisierung?*, *Beiträge zur historischen Sozialkunde*, 27. Jg., Nr. 3/97 (dalje Eigner, *Die Habsburgermonarchie im 19. Jahrhundert*), http://vgs.univie.ac.at/VGS_alt/b973lp.html, 13. 1. 2011.

⁵¹ Fischer, *Družba, gospodarstvo, prebivalstvo*, str. 113–115.

⁵² Hans Pirchegger: *Das steirische Draugebiet – ein Teil Deutschösterreichs*. Graz 1919, str. 19–20, cit. po: Stefan Karner: *Die Abtrennung der Untersteiermark von Österreich 1918/19. : ökonomische Aspekte und Relevanz für Kärnten und die Steiermark, Kärntens Volksabstimmung 1920, Wissenschaftliche Kontroversen und historisch-politische Diskussionen anlässlich des internationalen Symposions Klagenfurt 1980*. Klagenfurt 1981 (dalje Karner, *Die Abtrennung der Untersteiermark von Österreich 1918/19*), str. 255–256.

kontinuiranega procesa«, pa je hitreje stekla šele od devetdesetih let dalje (z nekaj manj kot 2-% prirastkom zaposlenih v obrti in industriji po letu 1900).⁵³ Pri tem so se značilno najhitreje razvijale panoge, povezane z izkoriščanjem naravnih virov (premogovništvo) in predelavo surovin v polizdelke in deloma končne izdelke (cementarne, lesna, prehrabna, kemijska in kovinska industrija). Bolj stabilne, nekaj let pa tudi v stanju stagnacije, so bile razmere v gradbeništvu, podoben, čeprav s precej večjim deležem zaposlenih je bil položaj oblačilnih obrti, neprimerljivo manjši pa je bil delež zaposlenih v tekstilni industriji in obrteh, ki očitno še niso uspele učinkovito tekmovati s konkurenco iz drugih, kar zadeva tekstilno proizvodnjo, hitreje se razvijajočih avstrijskih dežel.⁵⁴

Opisano sliko nazorno potrjujejo podatki o številu zaposlenih v večjih spodnještajerskih podjetjih, ki jih je na temelju poročil okrajnih glavarstev državnemu namestništvu v Gradcu leta 1979 objavil Franc Rozman. Iz teh podatkov je razvidno, da je bilo na Spodnjem Štajerskem med delujočimi v neagrarnih dejavnostih največ zaposlenih v premogovnikih. V rudniku Trbovlje je število zaposlenih v sedemnajstih letih, od leta 1895 do leta 1912, poraslo s 2534 na 3980, v Hrastniku s 420 na 955 (leta 1914), v Zabukovci od 125 na 300 (leta 1914), v Pečovju pri Štorah od 85 na 310 (leta 1907) in v Škalah pri Velenju od 197 na 426 (leta 1914). Med večjimi industrijskimi obrati je po rasti števila zaposlenih vse druge prekašala že omenjena Westnova tovarna v Celju, število zaposlenih je v letih 1895–1914 podvojila tudi tamkajšna državna cinkarna (z 200 leta 1895 na 400 leta 1914), več kot 1000 zaposlenih so imele vse do prve svetovne vojne železniške delavnice v Mariboru (leta 1900 celo 1230), za več kot dvakrat pa je število zaposlenih v zadnjih dveh desetletjih pred vojno povečala tudi mariborska železniška kurilnica (od 200 leta 1895 na 644 leta 1914). Toda v nekaterih drugih industrijskih obratih je število zaposlenih bolj nihalo. Dvig števila zaposlenih so od srede devetdesetih let beležile kemična tovarna v Hrastniku (380 zaposlenih leta 1908), cementarna Trbovlje (240 zaposlenih leta 1905), tovarna meril Polzela (350 leta 1907), tovarna stolov Oplotnica (215 leta 1900), tovarna papirja v Sladkem Vrhu (180 leta 1912), bombažna predilnica v Preboldu (240 leta 1903) in v železarna v Muti (320 leta 1911), pri čemer pa se je obseg proizvodnje v več med temi podjetji v zadnjih letih pred prvo svetovno vojno zopet občutno zmanjšal, saj je število zaposlenih ponekod strmo padlo (v cementarni Trbovlje celo na 23, v tovarni meril v Polzeli na 54 in v tovarni stolov v Oplotnici na 83). Bolj vztrajno in uravnoteženo je raslo število delavcev v železarni Štore (280 leta 1896, 450 leta 1914), v Winklerjevi kopitarni v Sevnici (95 leta 1899, 220 leta 1914), v usnjarni v Šoštanju (100 leta 1897, 237 leta 1914), v tovarni opeke v Pragerskem (108 leta 1902, 350 leta 1914) ter v cementarni v

⁵³ Fischer, Družba, gospodarstvo, prebivalstvo, str. 114; Žarko Lazarevič: Spremembe demografskih struktur v panonskem prostoru kot posledica industrializacije. V: Internationales Kulturhistorisches Symposium Mogersdorf 1998, Ljubljana 2006 (dalje Lazarevič, Spremembe demografskih struktur v panonskem prostoru), str. 105–106.

⁵⁴ Lazarevič, Spremembe demografskih struktur v panonskem prostoru, str. 106–108.

Laškem, v steklarni v Hrastniku, v parnih žagah v Mislinji in Lovrencu na Pohorju, v parnih mlinih v Mariboru in Celju ter v mariborskih pivovarnah.⁵⁵

Že ti podatki kažejo na razmeroma neenakomeren gospodarski razvoj in prostorsko razpršenost neagrarnih oz. industrijskih obratov, hkrati pa tudi na dinamičnejšo gospodarsko preobrazbo urbanih središč (Celja, Maribora, delno tudi Ptuja) in nekaterih področij (Zasavja), ki so postala gospodarsko »modernizacijska jedra« Spodnje Štajerske.⁵⁶ Kot drugod v Cislajtaniji je bila stopnja rasti zaposlenih v industriji in neagrarnih panogah (rudarstvu) tudi na Spodnjem Štajerskem večja v začetni fazi industrializacije (do 1873), ko je tako rekoč vsak nov obrat vplival na dvig statističnih kazalcev, nato pa je nihala, od osemdesetih/devetdesetih let (ponekod pa tudi po 1900) najprej navzgor in v zadnjih letih pred prvo stopnjo zopet navzdol. V prvem obdobju (do leta 1880) je npr. Celje v rasti zaposlovanja v industrijsko-obrtnem sektorju prehitevalo Maribor in zaostajalo za njim v zaposlovanju v trgovini in prometu; v drugem (1880–1900) je Maribor prehiteval Celje pri zaposlovanju v industriji in obrti in zaostajal v dinamiki zaposlovanja v trgovini in prometu; v tretjem (1900–1910) pa je bila stopnja rasti v industriji in obrti obeh mestih negativna, medtem ko je v trgovini in prometu zopet nekoliko porasla. Z novimi industrijskimi obrati drugod na Spodnjem Štajerskem se je relativni delež v Celju in Mariboru zaposlenih v industriji in obrti, ki je okoli leta 1890 znašal skoraj 40% vseh zaposlenih v spodnještajerskem industrijsko-obrtnem sektorju, zmanjšal, rast zaposlovanja v industriji in obrti pa je bila na Spodnjem Štajerskem v celoti v povprečju višja kot v obeh mestih, kjer je prišlo v zadnjem desetletju in pol pred vojno celo do upada števila zaposlenih v industrijsko-obrtnih dejavnostih.⁵⁷ Razlike v stopnji industrializacije med Spodnjo in Zgornjo Štajersko pri tem zanimivo ponazarjajo podatki o deležu industrijskega delavstva med zaposlenim prebivalstvom v celjskem in leobenskem (najbolj industrializiranem štajerskem) okraju: v celjskem okraju naj bi bilo med tedaj zaposlenimi prebivalci 4,55% industrijskih delavcev, v leobenskem pa kar 23,76%.⁵⁸

Z rastočo industrializacijo so se regionalne razlike v Cislajtaniji še povečale, uvažanje novih proizvodnih postopkov in tehnologij pa je glede na različne naravne možnosti in oddaljenost od surovinskih in energetskega virov nesorazmerja dodatno okrepilo.⁵⁹ Če so v predindustrijskem obdobju na gospodarski razvoj regij in dežel vplivali predvsem dejavniki, ki so bili rezultat naravnih razmer (geografske lege, konfiguracije krajine in naravnih bogastev), zgodovinskega razvoja ter upravno-političnih funkcij, so se moderna industrijska središča od srede 19. stoletja oblikovala okoli že obstoječih ali na novo nastajajočih obrtno-industrijskih obratov in prometnih vozlišč, v krajih in področjih z ustrezno surovinsko in energetsko bazo,

⁵⁵ Rozman, Socialistično delavsko gibanje na slovenskem Štajerskem, str. 22–28.

⁵⁶ Lazarević, Spremembe demografskih struktur v panonskem prostoru, str. 108–111.

⁵⁷ Prav tam, str. 111.

⁵⁸ Karner, Die Abtrennung der Untersteiermark von Österreich 1918/19, str. 256.

⁵⁹ Eigner, Die Habsburgermonarchie im 19. Jahrhundert.

državno in komunalno infrastrukturo, podjetniško usmerjenimi storitvami, kreditnimi ustanovami, kupci in prodajno-izvoznimi možnostmi, skratka tam, kjer so bili ugodni pogoji za povečanje vrednosti kapitala in so se investicije naglo in učinkovito obrestovale.⁶⁰ Vse to je ob različno dinamični modernizaciji starih in uspešnem nastajanju novih obrtno-industrijskih lokacij ponekod privedlo do premeščanja industrijskih središč in spreminjanja razmerij med njimi, drugod pa poglobilo tradicionalne strukturne razlike in neravnovesja.

O tem, kako so natančneje ti procesi potekali na Štajerskem v njenih zgodovinskih, do leta 1918 obstoječih mejah, še ni podrobnejših raziskav. Že iz povedanega pa je razvidno, da je Zgornja Štajerska kljub zaostanku za hitreje se industrijsko razvijajočimi Spodnjo Avstrijo, Moravsko in Češko od osemdesetih let 19. stoletja dalje z učinkovito modernizacijsko preobrazbo in koncentracijo industrijskih obratov uspela pritegniti potreben kapital in ohraniti položaj industrijsko vodilnega območja dežele. V isti sapi je okoli Gradca nastalo novo, dinamično industrijsko jedro, ki se je v najuspešnejših panogah oprlo na tradicijo železarstva in kovinske industrije in se kljub nihanjem in zaostajanju za večjimi cislajtanskimi industrijskimi središči – z investicijami delno domačega (štajerskega) in delno tujega (neštajerskega) kapitala – uspešno vključilo v proces industrializacije. Proces gospodarskega spreminjanja južno od Gradca je bil, nasprotno, precej manj živahen in t. i. Spodnja Štajerska je bila v primerjavi z Zgornjo Štajersko in graškim industrijskim območjem – z izjemo premogovniških revirjev in nekaj večjih podjetij – potisnjena na raven z vidika kapitala manj zanimive in investicijsko podhranjene deželne periferije. Glavni razlog za takšno stanje seveda niso bile le zgodovinske zamude in podedovane gospodarsko strukturne razlike. Pomembneje je bilo, da se je kapital, kolikor ga je sploh bilo, usmerjal v industrijsko vitalnejša področja (Zgornjo Štajersko in okolico Gradca), ta pa so bila deležna tudi precej večje pozornosti in podpore deželnih gospodarskih in upravno-političnih ustanov kot pasivnejša spodnještajerska območja. Istočasno so konkurenčno uspešnejša zgornještajerska in graška podjetja oteževala uveljavitev spodnještajerskih obratov, konkurenca nekaterih, na Spodnjem Štajerskem še neuveljavljenih industrijskih panog (kot tekstilne industrije) pa je bila v Cislajtaniji tudi sicer prehuda in zato zanje na Spodnjem Štajerskem še ni bilo pravega zanimanja. V tej luči se tako ne zdi povsem prepričljiva teza, ki jo je po Toussaintu Hočevarju povzel Žarko Lazarevič, da so družbeno-gospodarski razvoj Spodnje Štajerske v desetletjih pred prvo svetovno vojno posebej zaznamovale jezikovno-nacionalne razlike med večino prebivalstva ter prevladujočimi gospodarskimi ustanovami in elitami.⁶¹ Večji spodnještajerski podjetniki so bili večinoma res Nemci in prevladujoče nemška je bila tudi večina spodnještajerskih in štajerskih gospodarskih ustanov, toda gospodarsko življenje je vse

⁶⁰ Andrea Komlosy: *Grenze und ungleiche regionale Entwicklung, Binnenmarkt und Migration in der Habsburgermonarchie*. Wien 2003, str. 40–41. Na knjigo me je ljubeznivo opozoril dr. Žarko Lazarevič, za kar se mu zahvaljujem.

⁶¹ Lazarevič, Maribor v slovenskem prostoru, str. 21.

do leta 1918 v veliki večini še potekalo v deželnih okvirih in v teh očitno tudi mnogi nemško govoreči spodnještajerski podjetniki svojim obratom niso uspeli zagotoviti ustrezne kapitalske (»tuje« ali deželne) podpore in možnosti za stabilnejši in hitrejši razvoj.

Nove možnosti so se spodnještajerskemu gospodarstvu – kot gospodarstvu na drugem slovenskem ozemlju – na ta način odprle šele z razpadom habsburške monarhije in z vključitvijo v jugoslovanski državni okvir. Z državno-političnimi spremembami so se spremenila tudi regionalna gospodarska razmerja in slovenski prostor, ki je bil v dotedanjem habsburškem sistemu del gospodarskega obrobja, je dobil v novih razmerah novo vlogo in nov razvojni zagon. S tem pa se je lahko začelo novo, precej bolj dinamično obdobje tudi v gospodarskem razvoju Maribora, kar v zborniku, ki je bil povod za ta zapis, nazorno razkrivajo razprave Dragana Potočnika, Aleksandre Berberih Slana, Franceta Kresala, Marije Počivavšek, Mitje Sunčiča in Marjana Matjašiča.

Peter Vodopivec

ON THE INDUSTRIALISATION OF MARIBOR AND LOWER STYRIA
IN THE 19TH CENTURY

S u m m a r y

In the introduction the author underlines the importance of the collection of scientific texts entitled *Mesto in gospodarstvo, Mariborsko gospodarstvo v 20. stoletju* [City and Economy: the Economy of Maribor in the 20th Century], published by the Institute of Contemporary History and the National Liberation Museum in Maribor. The author also points out the contradictions in the interpretations of early industrialisation, which have been evident for quite a while in the Slovenian historiography as far as the viewpoints of the economic and social transformation are concerned. Thus in the aforementioned collection of scientific texts Andrej Studen states that after the construction of the Southern Railway Maribor was quick to advance in the industrial sense, already developing into a modern industrial city in the time of the Habsburg Monarchy. Quite the opposite, Žarko Lazarevič writes that in the 19th century Maribor's development was not notably different from the development of the remaining Slovenian territory, characterised by the »transformation depression« lasting almost until the end of the 19th century.

According to the author of this article, the research carried out to date seems to support the latter rather than the former viewpoint. To this end the author refers to the discussions of Antoša Leskovec, showing that in the time until the crisis of 1873 several modern industrial facilities had been created in Maribor. However, this development already came to an end as the crisis began: the city by the river Drava »did not see further industrial development until the demise of the old Austria«. The only truly significant industrial plant opening its doors in Maribor already before the 1873 crisis were the workshops of the Southern Railway, while most of the industrial companies established before and after the crisis were smaller, employing only a few dozen workers. Before World War I the number of employees in craft and industry in Maribor and in certain other Styrian towns had even decreased, but the author ascribes this fact to the structure of the Maribor and Styrian craft and industrial production, since recession influenced various craft and industrial sectors in different ways.

Furthermore, the author emphasises the differences in the economic development of Upper, Central and Lower Styria, as well as the reasons for these differences. Therefore he presents the economic and social makeup of Upper Styria and its development in the 19th century more extensively, at the same time focusing on the changing economic structure of Graz and its

surroundings. In this regard the author establishes that, as far as the dynamics of the economic transformation is concerned, in the last decades before World War I Styria and Graz lagged behind the territory of Cisleithania, which developed more swiftly. However, the regional differences between Upper, Central and Lower Styria were considerable and kept increasing. The process of industrialisation and economic transformation in Lower Styria was far slower than in Upper Styria and in the outskirts of Graz. This was not only caused by the historical delays and inherited economic and structural differences, but also by the self-evident focusing of capital on the industrially stronger areas, as well as by the competition of the more successful and efficient Upper Styrian, Graz and other Austrian industrial plants, which the Lower Styrian entrepreneurs were mostly unable to compete with. The Lower Styrian economy and Maribor only saw new development possibilities after the dissolution of the Habsburg Monarchy.