

1.01
Prejeto 20. 2. 2006

UDK 656(497.4)"1869/1910"

Jasna Fischer*

Promet in zaposleni v njem od 1869-1910 na slovenskem ozemlju

IZVLEČEK

Autorica v članku prikazuje razvoj kopenskega in vodnega prometa na slovenskem ozemlju na podlagi uradnih statističnih podatkov o aktivnem prebivalstvu, zaposlenem v tej storitveni dejavnosti. Kratko oriše razvoj kopenskega (cestnega in železniškega) in vodnega (pomorskega) prometa ter infrastrukturnih dejavnosti pošte, telefona in telegrafa na slovenskem narodnostnem ozemlju po pokrajinah in okrajnih glavarstvih. S pomočjo tabel in grafikonov analizira gibanje zaposlenosti v omenjenih panogah v letih 1869-1910. Najpomembnejša ugotovitev, ki jo je avtorici omogočila analiza avstrijskih uradnih podatkov poklicne statistike, je, da je bil promet tista gospodarska dejavnost, v kateri je število aktivnega zaposlenega prebivalstva z redkimi izjemami raslo ne glede na gospodarska gibanja v drugih sektorjih gospodarstva, in ni poznala kriz in ne stagnacij.

Ključne besede: Austro-Ogrska, Slovenija, 19. stoletje, storitvene dejavnosti, cestni promet, železniški promet, pomorski promet, zaposlenost

ABSTRACT

TRANSPORT AND ITS EMPLOYEES BETWEEN 1869 AND 1910 ON THE SLOVENE TERRITORY

In the paper, the author shows the development of land and water transport on the Slovene territory, based on official statistical data on the active population employed in this service activity. The development, by provinces and district governments on the Slovene ethnic territory, of land (road and rail) and water (sea) transport as well as infrastructural activities of the Post, Telephone and Telegraph, is briefly outlined. The employment dynamics in the said branches between 1869 and 1910 are analysed using tables and graphs. The most significant finding, at which the author arrives, thanks to the analysis of official Austrian professional statistics data, is that transport was one economy sector in which, with rare exceptions, the rate of the active employed population grew regardless of economic trends in other economy sectors, experiencing no crisis or stagnation.

Key words: Austria-Hungary, Slovenia, nineteenth century, service activities, road transport, railway transport, sea transport, employment

* Dr., znanstvena svetnica v pokoju, SI-1000 Ljubljana, Hudovernikova 4; e-mail: jasna.fischer@inz.si

V strokovni literaturi precej pogosto naletimo na dognanja o gospodarskem zaostajanju slovenskih dežel v zadnjih desetletjih življenja v habsburški monarhiji. Ugotovitve raziskovalci povežejo še s posledicami dunajskega borznega zloma v letu 1873. Ta trditev lahko velja, če gledamo gospodarstvo slovenskih dežel na narodnostnem ozemlju v celoti, oziroma v tistem delu ozemlja, za katerega imamo na voljo dobre podatke, torej za ozemlje zgodovinskih dežel Koroške, Kranjske, Primorske in Štajerske, žal pa ne za Prekmurje, Beneško Slovenijo in Rezijo, ki so bile ali v ogrski polovici države ali v Kraljevini Italiji. Znotraj tako omejenega ozemlja pa so pomembne razlike po posameznih pokrajinah in celo okrajnih glavarstvih. Pomembne razlike lahko ugotovimo tudi v razvoju znotraj posameznih gospodarskih panog.¹ Med gospodarskimi panogami, ki izstopajo zaradi dinamičnega razvoja v zadnjih desetletjih pred prvo svetovno vojno, so storitvene dejavnosti, med njimi poleg trgovine še posebno promet v celoti. Razvoj prometa bom v tem sestavku prikazala s pomočjo podatkov avstrijske poklicne statistike o številu aktivnega prebivalstva v kopenskem in vodnem prometu, ki so nam na voljo v avstrijskih uradnih statističnih publikacijah o rezultatih petih popisov prebivalstva v letih med 1869 in 1910.²

Glede na to, da sem o razvoju prometa že nekajkrat pisala, naj tokrat zadostuje zelo kratek okviren prikaz.³ Promet delimo na kopenski, to je cestni in železniški, vodni, to je pomorski, rečni in jezerski, ter zračni promet. V tem sestavku prikazujem samo prvi dve obliki prometa, saj o zračnem prometu pred razpadom Avstro-Ogrske še ne moremo govoriti kljub vsem inovacijskim naporom Edvarda Rusjana. Zanimljivo majhen je bil pri nas tudi jezerski promet. Cestni promet je bil vse od druge polovice 19. stoletja v senci hitrega razvoja železniškega prometa. Posodabljanje cest je po obnovitvi starih cestnih povezav v letih pred marčno revolucijo med Podonavjem in lukami severnega Jadrana, prekinjenimi v času Ilirskih provinc, zastalo v obdobju druge polovice 19. stoletja in ostalo takšno vse do izuma modernega prometnega sredstva - avtomobila. Podatek, da je bila vso dobo slabo vzdrževana tudi najpomembnejša državna cesta Dunaj - Trst in so za

¹ Janko Pleterski: Položaj Slovencev pred prvo svetovno vojno. V: Jugoslovanski narodi pred prvi svetski rat. Beograd 1967, str. 768; Jože Šorn o gospodarstvu Slovenije med obema vojnoma. V: Zgodovina Slovencev, Ljubljana 1978, str. 686; Vasilij Melik: Železnice in Slovenci. V: Zbornik predavanj : seminar slovenskega jezika, literature in kulture pri Oddelku za slovanske jezike in književnost. Ljubljana 1994, str. 24; Jasna Fischer: Družba, gospodarstvo, prebivalstvo : družbena in poklicna struktura prebivalstva na slovenskem ozemlju od druge polovice 19. stoletja do razpada habsburške monarhije. Ljubljana 2005, str. 93-98 in 182-213 (dalje Fischer, Družba, gospodarstvo, prebivalstvo).

² Bevölkerung und Viehstand im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, dann der Militärgränze. Nach der Zählung vom 31. Dezember 1869, Bd. 2 : Bevölkerung nach dem Berufe und der Beschäftigung. Wien: K.u.k. Central-Comission, 1871; Österreichischer Statistik, Bd. 1 : Bevölkerung nach dem Beruf und der Beschäftigung. Hft. 2, 3, 4. Wien: Bureau der k.k. statistischen Zentralkommission, 1882; Österreichische Statistik, Bd. 33: Berufstatistik nach den Ergebnissen der Völkzählung vom 31. Dezember 1890. Hft. 4, 5, 6. Wien: Bureau der k.k. statistischen Zentralkommission, 1894; Österreichische Statistik, Bd. 66: Berufstatistik nach Ergebnissen der Völkzählung vom 31. Dezember 1900 in den Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern. Hft. 4, 5, 6. Wien: Bureau der k.k. statistischen Zentralkommission, 1904; Österreichische Statistik, Neue Folge, Bd. 3: Berufstatistik nach den Ergebnissen der Völkzählung vom Dezember 1910 in den Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern. Hft. 4, 5, 6. Wien: Bureau der k.k. statistischen Zentralkommission, 1915.

³ Jasna Fischer: Izgradnja gospodarske infrastrukture v Sloveniji do druge svetovne vojne. V: Pogled v zgodovino slovenskega podjetništva. Vrhnika 1998, str. 31-47; ista, The Slovenian Economy under Austrian Rule (1750-1918). V: The Economic History of Slovenia (1750-1991). Vrhnika 1999, str. 40-47; ista, Družba, gospodarstvo, prebivalstvo, str. 190-197.

pot med obema mestoma vozila potrebovala kar celih sedem do osem dni, je dovolj zgovoren. Tudi cestam, ki so jih imenovali neearske in so jih vzdrževali dežele, okraj in občine, se ni godilo nič bolje in so se lotili popravil šele, ko je bil ogrožen gospodarski razvoj. Na Kranjskem niso bile redke občine, do katerih niso mogle priti konjske vprege. Dolenjska in velik del Gorenjske sta bili oddaljeni od železnice vse do konca stoletja, najslabše so bile cestne povezave na Notranjskem. Povsem drugačno podobo je kazala izgradnja slovenskega železniškega omrežja. Po slabem začetku s precejšnjim časovnim zamikom glede na izgradnjo železniškega omrežja v Evropi, ki ga lahko opazujemo še sredi 19. stoletja, je dograditvi Južne železnice v letih 1839-1957 hitro sledila v naslednjih dveh desetletjih dograditev železniških povezav z Ogrsko (proga Ptuj - Kaniža - Budimpešta), s Hrvaško (proga Zidani most - Zagreb - Sisak), z Istro (proga Divača - Pula) in Benečijo (proga Trst Gorica - Videm). Pomembne so bile tudi proge po Savski dolini do Planice, imenovana Rudolfova, in iz Maribora po Dravski dolini do Prevalj s povezavo do Celovca in Beljaka ter bohinjska železnica od predora Karavanke prek Jesenic in Gorice do Trsta, končana pa v prvem desetletju 20. stoletja do Celovca. Od zadnjega desetletja 19. stoletja do začetka prve svetovne vojne so zgradili le še lokalne proge, kamniško, dolenjsko do Kočevja, vrhniško, vipavsko med Gorico in Postojno prek Ajdovščine, istrsko obalno progo Trst - Poreč, progo med Lescami in Tržičem, progo po Mirenski dolini, belokranjsko progo med Novim mestom in Črnomljem, ljutomersko, progo med Špiljami in Radgono, savinjsko od Celja prek Velenja do Dravograda, konjiško med Poljčanami in Zrečami, rogaško do Rogatca s povezavo do Krapine pa šele med prvo svetovno vojno ter hodoško med Mursko Soboto in Hodošem.

Razvoj vodnega prometa je bil osredotočen predvsem na Trst in istrska obalna mesta Koper, Izolo in Piran. Rečni promet je bil v tem času že v upadanju. Vzoredno z dograditvijo železniških prog se je namreč hitro zmanjševal promet po rekah. Po reki Dravi je začel upadati po dograditvi železnice med Mariborom in Celovcem v šestdesetih letih, povsem je prenehal v devetdesetih, promet med Mariborom in Ptujem pa nikoli ni dobro zaživel. Zaradi visokih stroškov je zamrl tudi promet po Muri. Promet po reki Savi, ki je bil še v prvi polovici 19. stoletja živahen in obsežen predvsem zaradi žitne trgovine, se je zmanjšal po prihodu Južne železnice do Ljubljane in po zgraditvi železniške povezave iz Zidanega mosta do Zagreba. Še najdlje, skoraj do konca 19. stoletja, je bil rečni promet živahen po Ljubljani med Ljubljano in Vrhniko. Povsem drugačno sliko nam kaže razvoj pomorskega prometa na kratkem delu jadranske obale med Trstom in Piranom. Pravni okvir za razcvet Trsta v najpomembnejše pristanišče habsburške monarhije sta postavila patenta cesarja Karla VI. o svobodni plovbi po Jadranskem morju in z razglasitvijo Trsta in Reke za svobodni pristanišči v letih 1717 in 1719, v naslednjih desetletjih pa so ju nadgradili še drugi gospodarski in zakonodajni dekreti. Pravi razcvet je sledil v desetletjih po končanih napoleonskih vojnah, ko je bila ukinjena Beneška republika in so Benetke izgubile svoje prvo mesto v Severnem Jadranu. Raziskovalci so precej enotnega mnenja, da je Trst, skupaj z zaledjem v Slovenski Istri, dobro izkoristil položaj, ki ga je dobil z ukrepi državne politike znotraj gospodarskega sistema habsburške monarhije, ni pa povsem izkoristil možnosti, ki mu jih je ponudilo odprtje Sueškega kanala leta 1869 glede na ugoden zemljepisni položaj. Hkrati popravljajo tudi do sedaj ukoreninjeno mnenje, da so

istrska mesta Koper, Izola, Piran imela glede na Trst podrejeno vlogo in nove študije dokazujejo, da so kljub vsemu bila "pomemben člen celotnega avstrijskega pomorskega prometa", predvsem, poudarjam, glede na število plovil so bila enakovredna Trstu ali pa so ga celo prehitela. Druga zgodba je seveda skupna tonaža vseh plovil, ta je bila v Trstu večja. Tonaža je hkrati tisti bistveni element, ki je določal stopnjo razvitosti pomorskega prometa. Tu je bil Trst vsekakor prvi med pristanišči Severnega Jadrana in od tod njegova vodilna vloga. Njegova prednost je bila tudi hitro sledenje novim tehničnim izumom. Med prvimi je bil v Sredozemlju, kjer so uspešno preizkusili ladjo s parnim strojem s pogonskimi bočnimi kolesi v letu 1821 in leta 1829 tudi tehnični izum našega rojaka Josefa Resslera - ladijski vijačni pogon s parnim strojem. Sredi 19. stoletja je imela avstrijska trgovska mornarica 60 parnikov, tik pred prvo svetovno vojno leta 1912 pa že 394. Pomorski promet, ki so ga opravljale jadrnice in parniki, je bil potniški in tovorni.⁴

Tretja panoga v okviru prometa so bile tri infrastrukturne dejavnosti - pošta, telegraf in telefon, ki so bile poleg kopenskega prometa močni integracijski dejavniki v gospodarskem življenju slovenskih dežel pred prvo svetovno vojno. Njihov razvoj je potekal v senci razvoja prometa, hkrati pa je izkoristil možnosti, ki mu jih je lahko nudil, da je lahko povečeval hitrost in obseg svoje dejavnosti.⁵

Tabela številka 1 prikazuje členitev v statističnem razredu C, tabela 2 pa je točen nov posnetek načina prikazovanja rezultatov vseh popisov prebivalstva. Tak način mi je omogočil prikaz podatkov po okrajnih glavarstvih in s tem tudi vpogled v razlike med njimi ter razvojem po desetletjih med posameznimi popisi. Prva tabela prikazuje vse spremembe v členitvah posameznih storitvenih panog in težave s primerljivostjo podatkov, ki izhajajo iz njih. Res pa je, da v prometu metodološke spremembe obdelave niso tako velike, da ne bi omogočale korektnih primerjav.

Tabela 1: Členitev podatkov v storitvenih dejavnostih po panogah

1869	1880	1890	1900	1910
trgovina	trgovina	trgovina	trgovina	trgovina
banke, kreditni zavodi	banke, kreditni zavodi	banke, kreditni zavodi	banke, kreditni zavodi	banke, kreditni zavodi
promet	kopenski promet vodni promet	kopenski promet vodni promet	kopenski promet vodni promet	kopenski, vodni promet
		posebne trgovine	posebne trgovine	železnica posebne trgovine in promet. podjetja
			hišne službe, najemno delo	gostilne in točilnice hišne službe, najemno delo

⁴ Podatke o razvoju pomorskega prometa sem povzela po literaturi: Nadja Terčon: Z barko v Trst : pomorstvo v Piranu, Izoli in Kopru ter gospodarska vloga severozahodne Istre v odnosu do Trsta : (1850-1918). Koper, Piran 2004; Ferdo Gestrin, Pomorski promet. V: Enciklopedija Slovenije, zv. 9, Ljubljana 1995, str. 129-130.

⁵ Kratak strnjen pregled razvoja pošte, telegrafa in telefona sem podala v knjigi Družba, gospodarstvo, prebivalstvo, str. 195-197. Tam je navedena tudi vsa osnovna strokovna literatura.

Zbirna tabela 2, v kateri so po okrajnih glavarstvih navedena absolutna števila oseb, ki so bile aktivne v prometu, je zelo povedna. Pokaže nam, kako so se v dobrih štirih desetletjih oblikovala posamezna pomembnejša prometna središča in tista, ki so z leti izgubljala svojo vlogo. Med leti 1869 in 1910 je naraslo število aktivnih v prometu na slovenskem narodnem ozemlju za skoraj trikrat, za dobrih 284%. Porast po deželah pa je bil zelo različen. Na slovenskem Koroškem se je povečalo število aktivnih za dobrih 619%, na Kranjskem za dobrih 283%, na Primorskem za dobrih 141% in na Štajerskem za dobrih 284%. Da je bila najnižja rast na Primorskem, je razumljivo, Južna železnica je bila v celoti dograjena že pred prvim popisom prebivalstva. Najvišje stopnje rasti so imela okrajna glavarstva Beljak, 1144%, Radovljica prav tako izjemno visokih 1878% in Gorica okolica celo neverjetnih 2103%. Tako visoka povečanja lahko razložimo s postavitvijo železniških delavnic v Beljaku in z izgradnjo novega železniškega vozlišča v Radovljici zaradi izgradnje železniške proge proti Jesenicam in naprej proti Beljaku ter bohinjске železnice do Gorice. Podrobnosti po deželah pa so naslednje: v Celovcu se je število aktivno pridobitnih povečalo za dobrih 490%, v okrajnem glavarstvu Celovec okolica pa za dobrih 364%. Na Kranjskem se je v Ljubljani število zaposlenih v prometu povečalo za 117%, v okrajnem glavarstvu Ljubljana pa za 605%. Pri tem velikem povečanju ne smemo pozabiti na izgradnjo lokalne proge Ljubljana-Vrhnika. Rasti zaposlenosti v prometu so bile v vsem obdobju velike tudi na Primorskem: v Trstu se je število oseb povečalo za 233%, v Gorici za dobrih 595%, v Kopru se je podvojilo in v Sežani povečalo za skoraj 200%. V rasti števila pa ni zaostajala niti Štajerska: v Mariboru je naraslo za 232%, v okrajnem glavarstvu Mariboru okolici za dobrih 468%, v Celju za skoraj 122% in v okrajnem glavarstvu Celje okolica za dobrih 240%.

Nekatera okrajna glavarstva pa so v teh desetletjih beležila tudi padce v absolutnem številu aktivnih. Tako se je v letu 1880 zmanjšalo število aktivnih na Koroškem v okrajnem glavarstvu Šmohor, na Kranjskem v okrajnih glavarstvih Kočevje in Ljubljana okolica ter na Štajerskem v okrajnih glavarstvih Celje okolica, Ptuj in Slovenj Gradec. V letu 1890 so beležila manj zaposlenih okrajna glavarstva v Postojni, Kopru, Mariboru okolici in na Ptuju. V letu 1900 je bilo največ padcev v številu aktivnih na Primorskem, zmanjšalo se je število oseb v prometu v okrajnih glavarstvih Gorica okolica, Sežana in Tolmin. Zmanjševalo se je tudi število zaposlenih v okrajnih glavarstvih Velikovec, Litija, Ljutomer in Maribor okolica. V letu 1910 se je zmanjšalo število aktivnih v prometu samo v Ljubljani. Posebej zanimiv primer je mesto Ptuj. V samem mestu se je število aktivnih v prometu v dobrih štirih desetletjih skoraj prepolovilo. Vzrok je zaradi načina prikazovanja podatkov: leta 1890 so namreč ustanovili novo okrajno glavarstvo Ptuj okolica. Če seštejemo obe novi okrajni glavarstvi, vidimo, da stagnacija le ni tako huda, v vsem obdobju se je število aktivnega prebivalstva na istem ozemlju povečalo za dobrih 87%. Rast je bila kljub vsemu precej pod povprečjem.

Tabela 2: *Aktivno prebivalstvo v prometu po okrajnih glavarstvih v slovenskih pokrajinah 1869-1910*

Pokrajina	Okr. glavarstvo	Kopenski promet		Vodni promet		Železnica		skupaj	
		moški	ženske	moški	ženske	moški	ženske		
1869									
Koroška	Beljak							229	
	Celovec							118	
	Celovec okolica							207	
	Šmohor							5	
	Velikovec							131	
	Volšperk							62	
Kranjska	Črnomelj							0	
	Kamnik							11	
	Kočevje							16	
	Kranj							37	
	Krško							13	
	Litija							80	
	Ljubljana							527	
	Ljubljana okolica							193	
	Logatec							90	
	Novo mesto							5	
	Postojna							107	
	Radovljica							28	
	Primorska	Gorica							114
		Gorica okolica							29
Koper								593	
Sežana								166	
Tolmin								5	
Trst								3441	
Štajerska	Brežice							86	
	Celje							60	
	Celje okolica							248	
	Ljutomer							4	
	Maribor							477	
	Maribor okolica							262	
	Ptuj							180	
	Slovenj Gradec							148	
1880									
Koroška	Beljak	476	22	7	0			505	
	Celovec	143	13	1	0			157	
	Celovec okolica	158	33	2	0			193	
	Šmohor	2	1	0	0			3	
	Velikovec	163	29	4	0			196	

	Volšperk	90	13	0	0		103
Kranjska	Črnomelj	13	3	0	0		16
	Kamnik	18	7	5	0		30
	Kočevje	0	0	0	0		0
	Kranj	62	8	0	0		70
	Krško	16	11	3	0		30
	Litija	119	8	1	0		128
	Ljubljana	584	7	2	0		593
	Ljubljana okolica	149	0	11	0		160
	Logatec	7	15	11			107
	Novo mesto	0	0	0	0		5
	Postojna	155	23	0	0		178
	Radovljica	115	2	0	0		117
Primorska	Gorica	208	3	1	0		212
	Gorica okolica	55	0	2	0		57
	Koper	91	2	841	3		937
	Sežana	184	2	5	0		191
	Tolmin	5	2	0	0		7
	Trst	2348	31	1671	14		4064
Štajerska	Brežice	74	0	2	0		76
	Celje	72	3	0	0		75
	Celje okolica	122	22	44	11		199
	Ljutomer	5	0	2	0		7
	Maribor	1194	7	11	0		1212
	Maribor okolica	637	3	59	0		699
	Ptuj	79	12	0	0		91
	Slovenj Gradec	59	3	18	1		81
1890							
Koroška	Beljak	914	53	6	1		974
	Celovec	231	20	1	0		252
	Celovec okolica	275	23	7	2		307
	Šmohor	14	7	3	1		25
	Velikovec	194	35	4	0		233
	Volšperk	167	19	11	0		187
Kranjska	Črnomelj	6	12	0	0		18
	Kamnik	55	13	3	0		71
	Kočevje	21	15	0	0		36
	Kranj	108	28	1	1		138
	Krško	34	13	4	0		51
	Litija	132	13	1	0		146
	Ljubljana	740	42	6	3		791
	Ljubljana okolica	444	36	3	2		485
	Logatec	124	10	0	0		134
	Novo mesto	28	11	0	0		39
	Postojna	123	17	1	0		141

	Radovljica	154	23	0	1		178
Primorska	Gorica	194	11	6	2		213
	Gorica okolica	70	46	3	1		120
	Koper	130	10	680	37		857
	Sežana	277	30	7	0		314
	Tolmin	60	9	0	1		70
	Trst	3194	112	1866	103		5275
Štajerska	Brežice	74	27	3	0		104
	Celje	83	5	3	1		92
	Celje okolica	306	74	74	10		464
	Ljutomer	31	6	2	0		39
	Maribor	1438	41	11	2		1492
	Maribor okolica	544	101	17	1		663
	Ptuj	51	9	0	0		60
	Ptuj okolica	89	20	5	1		115
	Slovenj Gradec	116	16	39	3		174
1900							
Koroška	Beljak	1453	82	2	0		1537
	Celovec	373	35	1	0		409
	Celovec okolica	413	39	2	0		454
	Šmohor	43	11	0	0		54
	Velikovec	199	28	4	0		231
	Volšperk	254	20	1	2		277
Kranjska	Črnomelj	14	5	0	0		19
	Kamnik	65	27	0	0		91
	Kočevje	102	18	0	0		120
	Kranj	159	29	0	0		188
	Krško	55	31	3	0		89
	Litija	124	13	1	0		138
	Ljubljana	1097	76	2	1		1176
	Ljubljana okolica	788	30	3	1		822
	Logatec	124	28	0	1		153
	Novo mesto	75	22	7	0		104
	Postojna	338	29	0	0		367
	Radovljica	188	23	4	0		215
Primorska	Gorica	339	61	1	0		401
	Gorica okolica	70	27	0	0		97
	Koper	229	18	698	89		1034
	Sežana	268	16	0	0		284
	Tolmin	31	11	0	0		42
	Trst	4705	241	2265	95		7306
Štajerska	Brežice	82	22	0	0		104
	Celje	107	8	0	1		116
	Celje okolica	389	54	85	0		528
	Ljutomer	28	3	1	0		32

	Maribor	1260	50	6	0		1316
	Maribor okolica	573	46	10	0		629
	Ptuj	60	7	0	0		67
	Ptuj okolica	109	28	3	0		140
	Slovenj Gradec	168	13	24	2		207

1910		Kopenski in vodni promet		Železnica		skupaj
Pokrajina	Okrajno glavarstvo	moški	ženske	moški	ženske	
1910						
Koroška	Beljak	520	75	2197	57	2849
	Celovec	376	59	250	12	697
	Celovec okolica	292	41	608	21	962
	Šmohor	40	13	21	1	82
	Velikovec	190	39	212	15	456
	Volšperk	137	16	208	2	363
Kranjska	Črnomelj	15	8	1	0	24
	Kamnik	29	23	53	0	105
	Kočevje	66	21	82	2	171
	Kranj	84	30	171	6	291
	Krško	35	22	54	1	112
	Litija	33	10	187	8	238
	Ljubljana	362	59	678	15	1114
	Ljubljana okolica	102	21	1222	16	1361
	Logatec	64	16	148	4	232
	Novo mesto	45	17	84	0	146
	Postojna	60	20	324	9	413
	Radovljica	86	20	687	13	806
Primorska	Gorica	346	25	413	9	793
	Gorica okolica	99	18	518	4	639
	Koper	976	33	179	1	1189
	Sežana	44	9	441	3	497
	Tolmin	36	12	206	8	262
	Trst	7453	602	3315	91	11461
Štajerska	Brežice	43	21	91	5	160
	Celje	61	14	56	2	133
	Celje okolica	150	52	628	14	844
	Konjice	31	14	18	0	63
	Ljutomer	19	9	21	0	49
	Maribor	304	38	1233	9	1584
	Maribor okolica	122	53	1286	29	1490
	Ptuj	44	3	50	0	97
	Ptuj okolica	50	28	155	8	241
	Slovenj Gradec	92	20	234	7	353

Tabeli 3 in 4 prikazujeta rast aktivnega prebivalstva v prometu po pokrajinah in po spolu v absolutnih in relativnih številih. Skupno število vseh v tej analizi obdelanih oseb, zaposlenih v prometnih panogah, je bilo v letih 1869 do 1910 81.637. Opozarjam, da nam tabela številka 3 kaže nizko število zaposlenih žensk v prometnih panogah. V letu 1910 je bilo žensk namreč zaposlenih le med najmanj 5,5% do največ 6,8%. Najmanj jih je bilo na Primorskem, največ na Kranjskem, vmes so podatki o zaposlenih ženskah na Koroškem, bilo jih je 6,4% in na Štajerskem, bilo jih je 6,5%. Slovensko povprečje je bilo 6%. Ko pa povežemo podatke v tabeli številka 4, lahko opazimo prav zanimiv paradoks. Indeksi za leta, ko jih sploh lahko izračunamo, nam kažejo, da so bila povečanja zaposlenosti žensk večja od povečanja zaposlenosti moških na Kranjskem, Primorskem in Štajerskem ter na slovenskem ozemlju v celoti. Na Kranjskem jih je bilo več za skoraj štirikrat, na Štajerskem in slovenskem ozemlju za precej več kot za petkrat. Na Primorskem je bilo povečanje največje, bilo jih je kar za zaokroženo 1.430% več. Pri tem pa se je treba zavedati, da je bilo v vsem obdobju v prometu zaposlenih žensk samo med nekaj deset v letu 1869 in nekaj sto v letu 1910. Govorimo lahko o zelo majhni skupini zaposlenih žensk.

Tabela 3: *Aktivno prebivalstvo v prometu po spolu po deželah*

Pokrajine		1869	1880	1890	1900	1910
Koroška	skupaj	752	1157	1978	2962	5409
	vsota ž	NiP*	111	161	217	349
	vsota m	NiP	1046	1817	2745	5060
Kranjska	skupaj	1307	1434	2228	3483	5013
	vsota ž	NiP	87	240	334	341
	vsota m	NiP	3149	1347	1988	4672
Primorska	skupaj	4348	5451	6849	9164	14841
	vsota ž	NiP	57	362	558	815
	vsota m	NiP	5394	6487	8606	14026
Štajerska	skupaj	1465	2440	3203	3139	5014
	vsota ž	NiP	62	317	234	326
	vsota m	NiP	2378	2886	2.905	4688
Sl. nar. ozemlje skupaj	skupaj	7872	10482	14258	18748	30277
	vsota ž	NiP	317	1080	1343	1.831
	vsota m	NiP	10165	13.178	17405	28446

*ni podatka

Tabela 4: *Indeksi glede na leto 1880=100*

Pokrajine		1869	1880	1890	1900	1910
Koroška	skupaj	65,9		170,9	256	467,5
	vsota ž	-		145	195,5	314,4
	vsota m	-		173,7	262,4	378,4
Kranjska	skupaj	91,1		155,4	242,9	349,6
	vsota ž	-		510,6	383,9	391,9
	vsota m	-		147,6	233,8	346,8
Primorska	skupaj	79,7		125,6	168,1	272,3
	vsota ž	-		635,1	978,9	1429,8
	vsota m	-		120,3	159,5	260
Štajerska	skupaj	60		131,3	128,6	205,5
	vsota ž	-		511,3	377,4	525,8
	vsota m	-		121,4	122,2	197,1
Sl. nar. ozemlje skupaj	skupaj	75		136	178,8	288,8
	vsota ž	-		340,7	423,6	577,6
	vsota m	-		129,6	171,2	279,9

Tabela 5 nam kaže izračunane verižne indekse in s tem porast med posameznimi desetletji pač tam, kjer imamo podatke. Izračuni nam tudi tu dokazujejo visoke stopnje rasti, spet najvišje med zaposlenimi ženskami.

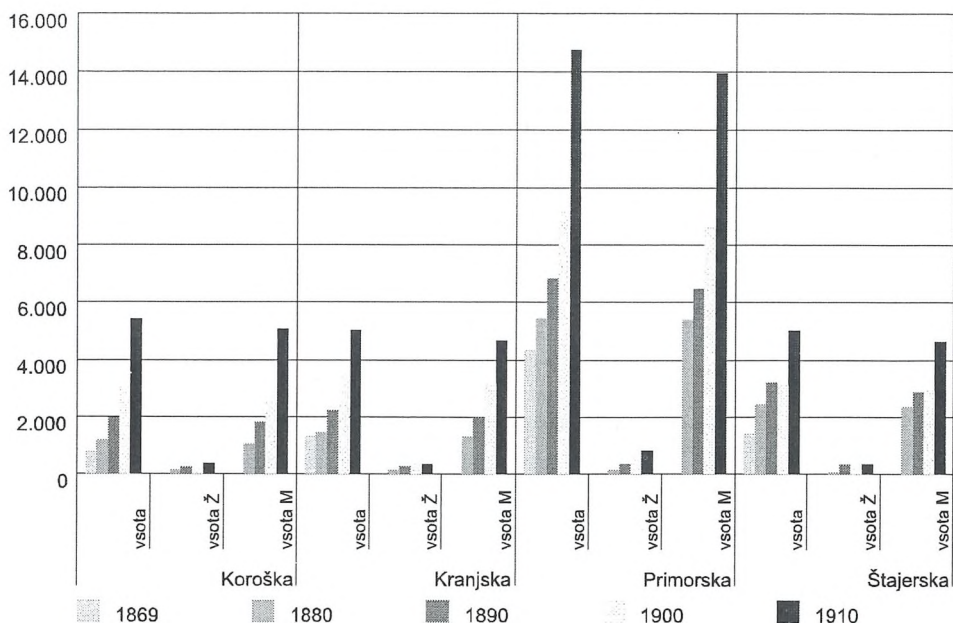
Tabela 5: *Aktivno prebivalstvo po spolu po prometnih panogah*

Panoge		1869	1880	1890	1900	1910
kop. promet	moški	-	7445	10421	14282	-
	ženske	-	277	907	1151	-
	skupaj	-	7752	11328	15433	-
promet	moški	-	10165	13178	17405	28390
	ženske	-	317	1080	1343	1831
	skupaj	7872	10482	14258	18748	30221
vod. promet	moški	-	2960	2757	3123	-
	ženske	-	40	173	192	-
	skupaj	-	2730	2930	3315	-
železnica	moški	-	-	-	-	15976
	ženske	-	-	-	-	371
	skupaj	-	-	-	-	16347

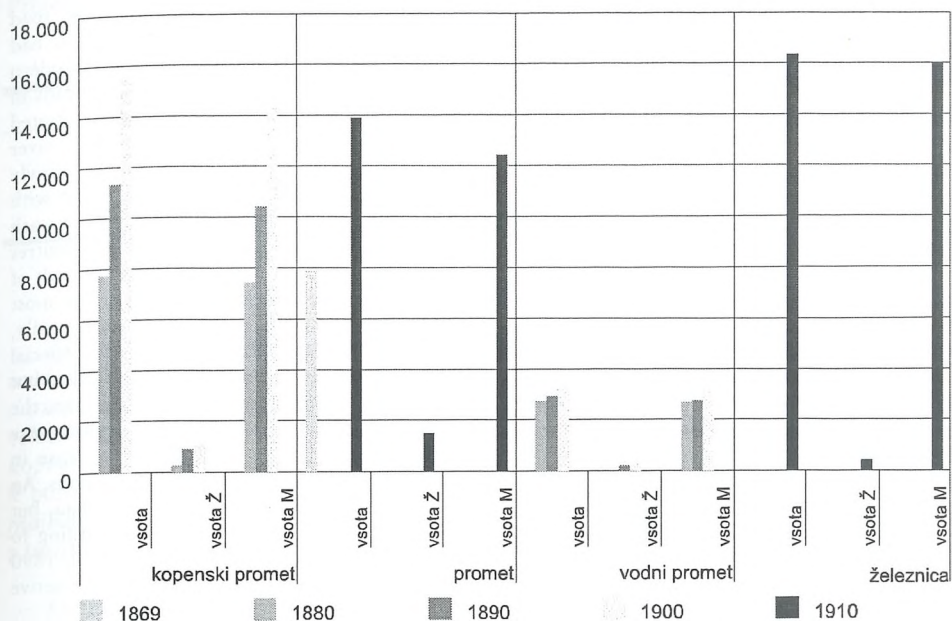
Grafikon 1 najlepše potrjuje mojo trditev, da je bil promet skozi vse obdobje, ki ga obravnavam, v vseh deželah brez izjeme tista storitvena gospodarska panoga, kjer je število aktivnih ves čas raslo ne glede na konjunktorna gibanja v drugih sektorjih gospodarstva. V grafikonu so zaradi boljše ponazoritve združeni podatki o aktivnih za vse oblike prometa. Ti nam pokažejo, da promet ni zaznal posledic dunajskega finančnega zloma, ne krize oziroma stagnacije v začetku devetdesetih

let, pa tudi ne velikih skokov v času gospodarskega razcveta v drugih cikličnih obdobjih. Razvijal se je precej enakomerno. Velike skoke rasti lahko v grafikonu opazimo le v letu 1910.

Grafikon 1: *Aktivno prebivalstvo v prometu po pokrajinah*



V grafikonu 2 so prikazani isti podatki, vendar členjeni tako, kot jih je prikazala avstrijska statistična služba, torej po posameznih vrstah prometa: kopenski in vodni promet vključno z aktivnimi na železnici v letih 1880, 1890 in 1900, ves promet v letih 1869 in 1910, vendar za leto 1910 brez aktivnih na železnici, saj so prikazani posebej. Glede na to, da se je v vsem obravnavanem obdobju najhitreje razvijal železniški promet, lahko samo obžalujemo, da nam niso na razpolago podatki o številu zaposlenih na železnici tudi za druga leta popisov prebivalstva. Šele takrat bi lahko tudi s pomočjo statističnih podatkov najlepše prikazali pomen razvoja železniškega prometa v celotnem gospodarskem razvoju slovenskih dežel v letih pred prvo svetovno vojno.

Grafikon številka 2: *Aktivno prebivalstvo po posameznih prometnih panogah*

Na kratko povzemam najpomembnejše ugotovitve o razvoju prometa, kot se nam kažejo skozi podatke o zaposlenem prebivalstvu: promet, kopenski in vodni, je bil tista gospodarska panoga znotraj storitvenih dejavnosti, ki se je v primerjavi z drugimi gospodarskimi panogami znotraj slovenskega narodnostnega ozemlja v vsem obdobju druge polovice 19. stoletja in v prvem desetletju 20. stoletja razvijal hitro in padcev ni poznal, razen v redkih posebej omenjenih primerih v posameznih okrajnih glavarstvih. V kopenskem prometu je bil najhitreje razvijajoč se železniški promet, čeprav lahko to sklepamo samo posredno, trdno vemo le za leto 1910, ko imamo o tem tudi statistične podatke o aktivnem prebivalstvu na železnici. V vodnem prometu je seveda najpomembnejši pomorski v Trstu in treh istrskih mestih Koper, Izola in Piran. Rečni promet pa je v tem obdobju že skoraj povsem zamrl.

Jasna Fischer

TRANSPORT AND ITS EMPLOYEES BETWEEN 1869 AND 1910 ON THE SLOVENE TERRITORY

S u m m a r y

The study of transport as a service activity that experienced the fastest development in this economy sector, is an important research question for anyone dealing with analyses of economic development in the Slovene provinces in the decades preceding the disintegration of the Habsburg Empire. The rich Austrian occupational statistics data provide an account of its development, through the growth in the number of employees. Although frequent methodological modifications by the Austrian statistics service in the presentation of data on the number of active earners in land and water

transport, make accurate comparisons more difficult, they are not so great as to render such comparisons impossible. On the basis of technical literature, the author initially outlines the development of all modes of transport on the Slovene ethnic territory. Within land transport, road transport lagged behind the extremely rapid development of the railway which, at the time, had already basic regional and local networks in place. This remained so until the invention of the modern mode of transport - the automobile which, however, in our lands only prevailed over other means in the second half of the twentieth century. The development of water transport was mostly concentrated on Trieste and the Istrian coastal city of Koper and the towns of Izola and Piran. At the time, river transport was in rapid decline. Infrastructural activities of the Post, Telegraph and Telephone slowly followed the rapid development of railway transport. The author illustrates the development with tables and graphs. In the composite table, absolute figures for all recorded years are given for each district board in an individual province. The data from this table illustrate how new transport centres developed and how the old ones were gradually losing their role. The two tables show the growth of active population in transport by province and gender, in absolute and relative figures. The most interesting here is the paradox that the number of women employed in this sector grew very rapidly, while at the same time we speak about a very low female employment rate in this sector. A special table shows calculations of chain indexes, i.e. the growth between individual recorded decades, but only where such data are available. For the sake of better illustration, in one of the two graphs, the data on the actively employed for all types of transport are merged. Its development and growth were quite even. These data indicate that transport was largely unaffected by the financial collapse in Vienna, the stagnation in the early 1890's and the great jumps during the economic boom periods. An exceptionally high growth was recorded only in 1910. The second graph shows the same data, but broken down according to the processing model of the Austrian statistics service, i.e. according to individual types of transport, land and water, including active population in railways in 1880, 1890 and 1900, and the entire transport in 1869 and 1910. The year 1910 includes no data on the active population in the railways, as it is presented separately.