

Mitja Sunčič

# IZ ZGODOVINE SLOVENSKEGA PREMOGOVNIŠTVA V PRVIH ŠTIRIH DESETLETJIH 20. STOLETJA

**R**azprava je posvečena sosledju zgodovinskih dogodkov, ki se nanašajo na zajem in deloma pretvorbo energenta premoga v časovnem obdobju, ki sega približno od konca 19. stoletja do začetka druge svetovne vojne, drugi del pa se osredotoča na tematsko obdelavo raziskanega problema, predvsem na različne oblike uporabe trdih goriv (kjer se poleg premoga obravnava tudi les), in se na kratko dotakne tudi posledic za naravno okolje, ki jih je imel zajem trdih goriv v obravnavanem obdobju.

Glavno trdo gorivo, ki je najpomembnejše zaznamovalo obravnavano obdobje, je premog, zaradi česar se razprava osredotoča predvsem nanj. Ob tem velja pouda-

riti, da sta imela njegov zajem in pretvorba precej bolj zgodovinski značaj kot zajem in pretvorba premogovega najresnejšega konkurenta med trdimi gorivi – lesa, ki je porabo premoga na naših tedaj neurbaniziranih in z gozdom bogatih tleh presegal samo kot kurjava med zasebniki. Napredujoča elektrifikacija po koncu prve svetovne vojne, na katero je vplivala srečna okoliščina, da je hidroelektrarna Fala končala v prvi jugoslovanski državi, je povzročila, da je v industriji premogu začela konkurirati električna sila, toda še konec 30. let je srbski ekonomist Stevan Kukoleča trdil, da je mogoče vzpostaviti jasno vez med krivuljo rasti pogonskih moči v industriji z ono, ki je prikazovala nihanje produkcije premoga v deželi,<sup>791</sup> sočasno pa je bilo mogoče v reviji *Trgovski tovariš* ravno za 30. leta (natančneje, za njihovo drugo polovico) prebrati trditev, da je »vkljub velikemu napredku elektrifikacije v Sloveniji konzum premoga po industriji še znatno narasel«.<sup>792</sup> V suhozemskem prometu so se novosti v medvojnem času odražale v razvoju tovornega in potniškega cestnega prometa, ki so ga poganjali motorji z notranjim izgorevanjem, a razvoj slednjega do zaključka obravnavanega obdobja v jugoslovanskem prostoru ni zavzel dovolj širokega obsega, da bi lahko resno ogrozil primat železnic.<sup>793</sup> Skratka, premog je celotno obravnavano obdobje ostajal najpomembnejši energetski vir v transportu in industriji, manj pa je bila razširjena njegova uporaba za ogrevanje, zlasti v kmečkih domovih izven mestnih naselij.

Poudarek na zgodovini premogovništva, ki ga je najti v razpravi, je bil razen z naštetimi razlogi, ki so poudarjali njegovo pomembnost za vsakdanje delovanje modernizirajoče se družbe, pogojen tudi z arhivskimi in tiskanimi viri, na katere sem naletel med raziskavo, kot tudi z obsežnostjo sodobne strokovne ter današnje historiografske literature, posvečene energetskim vprašanjem, ki je v veliki večini osredotočena na premog. Vzrok tej močni prisotnosti premogovništva v zavesti je izredni pomen premogovništva za industrializacijo slovenskega ozemlja, kajti v obravnavanem obdobju je predstavljal eno najpomembnejših in najmodernejših industrijskih panog na tem prostoru.

Tako kot vsak zgodovinar sem tudi sam skušal osmisлити zmešnjava zgodovinskih dogodkov in iz tega neprestanega gibanja izluščiti glavne značilnosti, ki so dajale pečat določenemu časovnemu izseku. Tako se je sčasoma oblikovala morfologija obdobja razvoja premogovništva na slovenskih tleh, ki je niso oblikovali zgolj ekonomski dejavniki, temveč v skoraj enaki meri številni politični pretresi; med slednjimi kot za obravnavano industrijsko vejo najusodnejše izstopajo spremembe državnih meja v Srednji Evropi. Čas od začetka 20. stoletja do izbruha druge

791 Kukoleča, *Industrija Jugoslavije*, str. 351.

792 *Trgovski tovariš*, 1939, št. 3–4, Naše rudarstvo in topilništvo, str. 45.

793 »Pri ogromni razliki med kapaciteto in finančnimi silami obeh [cestnega in železniškega prometa] o kakem ogrožanju železnice [...] ni mogoče govoriti.« Nagode, *O avtomobilizmu*, str. 217; citirani članek našteje tudi razloge, zakaj je bilo tako.

svetovne vojne je potemtakem mogoče razdeliti na dve obsežnejši obdobji: prvo obsega čas med letoma 1900 in 1918, drugo pa čas med letoma 1919 in 1941. Vsebinsko zanimivejše so delitve na podobdobja znotraj teh dveh osnovnih razmejitev, zaradi česar se bo vsebina v nadaljevanju ravnala po njih.

## **OBDOBJE OD LETA 1900 DO LETA 1914: SLOVENSKO PREMOGOVNIŠTVO V HABSBUŠKI MONARHIJI**

Glavne smernice, ki so opredeljevale in uravnale zgodovinski razvoj premogovništva v tem obdobju, so korenine pognale že kako desetletje pred zgoraj navedenim časovnim mejnikom, a za njih boljše razumevanje se je treba najprej pomuditi pri kratkem orisu naravnih razmer za pridobivanje premoga na slovenskem ozemlju. Najdišča trdih kuriv – vsaj tista, katerih izkoriščanje je bilo rentabilno in je omogočalo moderno, industrijsko proizvodnjo – so bila večinoma mlajše geološke formacije, kar je imelo za posledico, da sta bila v večjih količinah za odkopavanje na voljo rjavi premog in lignit, kalorično manj vredni gorivi kot visokokalorična črni premog in antracit. Najdišča premoga so se na slovenskem ozemlju raztezala od jugovzhoda (Bele krajine in Dolenjske) v dveh smereh: severovzhodna os je bila usmerjena proti južnemu delu slovenske Štajerske, severozahodna pa proti slovenski Koroški. Geološko je bilo rjavi premog najti »v mlajši in starejši terciarni formaciji. Kot najvažnejšo in najbogatejšo je navesti ono, ki se vleče v smeri zapad–vzhod od Moravč preko Zagorja, Trbovelj, Hrastnika v Laško, od kjer se nadaljuje proti vzhodu. Širina te formacije, utesnjene med zasavske hribe (trias), znaša od 1 do 3 km. V dolinah teh hribov so se razvili (...) naši najvažnejši premogovniki Zagorje, Trbovlje, Hrastnik in Laško.«<sup>794</sup>

Severno od te črte je bilo najti gospodarsko manj pomembno terciarno formacijo z nahajališči premoga »od Tuhinjske doline v smeri proti vzhodu čez Motnik, Loke (južno od Št. Jurja pri Taboru), Zabukovico, Liboje in Pečovnik pri Celju. Enako prvoomenjeni je tudi ta črta terciara utesnjena v triadno gorovje ter je močnejše prekinjena. Najvažnejša premogovna kotlina te formacije se nahaja v Zabukovici in Libojah z državnim in dvema privatnima premogovnikoma.«<sup>795</sup> Poleg teh dveh glavnih terciarnih formacij, ki sta se združeno nadaljevali prek Sv. Križa pri Rogaški Slatini proti Krapini na Hrvaškem, so geološko osamljena terciarna nahajališča rjavega premoga bila še v Kočevju, ki je bilo »v geološkem pogledu popolnoma izolirano« in obenem »izrazito mladoterciarno nahajališče premoga«, ter v Št. Janžu, Črnomlju in Brestanici.<sup>796</sup>

<sup>794</sup> Močnik, *Rudarstvo*, str. 51.

<sup>795</sup> V to skupino sta konec 30. let 20. stoletja spadala še dva manjša premogovnika Pečovnik in Motnik. Prav tam.

<sup>796</sup> Prav tam, str. 51–52.

Severno od omenjenih najdišč rjavega premoga so se plasti slednjega nadaljevale v smeri slovenske Koroške, kjer so se gospodarsko manj pomembna in hitro izčrpana nahajališča raztezala od Slovenj Gradca do Mežice (Stari trg, Sele, Leše, Holmec, Mežica), medtem ko je bilo na severnem delu slovenske Štajerske najti »kredna in terciarna premogišča v črti od Stranic odnosno Zreč pri Slovenskih Konjicah v vzhodno smer k Boču. Tu nastopajo premogovni sloji z debelino sloja do 2,5 m, vendar je ta debelina nestalna ter se zoži na gospodarsko neizrabljive dimenzije. V kolikor se v premogovnikih te formacije obratuje, je posledica visoke kalorične vrednosti premoga ter drugih njegovih kvalitete (malo žvepla). Vsekakor so ta premogišča le lokalne gospodarske važnosti. Na ozemlju vzhodno od črte Maribor-Pragersko nastopajo mladoterciarna nahajališča premoga, ki pa vsled tenkih slojev in manjše kalorične vrednosti ne dosegajo splošne gospodarske važnosti, pač pa zalagajo lokalni trg z dobro uporabljivim premogom.«<sup>797</sup>

Manjšo kalorično vrednost od rjavega premoga ima lignit, ki ga je bilo v izobilju (citirani inženir Josip Močnik v drugi polovici 30. let 20. stoletja navaja rezerve v količini več kot 300 milijonov ton) najti v Šaleški dolini, natančneje v okolici Velenja. Obrobna nahajališča lignita so bila še v »Stanovskem pri Poljčanah, ki pa predstavlja že nekak prehod iz lignita k rjavemu premogu. Nadalje pa v Otočcu pri Novem mestu ter v Globokem pri Brežicah.«<sup>798</sup>

Čeprav je zgoraj podani geološko-geografski prikaz nahajališč najpomembnejših trdih goriv na Slovenskem nastal v času med svetovnjima vojnama, se je prostorska razdelitev rudnikov, z izjemo nekaj manjših, ki so imeli povsem lokalni značaj in pomen, dokončno izoblikovala v slabem desetletju in pol pred začetkom prve svetovne vojne.<sup>799</sup> To pomeni, da so se v obdobju od leta 1900 do leta 1914 na zgoraj orisanem geografskem območju zgodili nekateri premiki. Med njimi kaže tako na Štajerskem kot tudi na Kranjskem izpostaviti povezavo nahajališč premoga s prometno infrastrukturo in s to širitvijo transportne mreže povezan pojav novih premogovnikov na trgu, ki so pomenili majhno, a ne popolnoma nepomembno konkurenco mogočni Trboveljski premogovni družbi (dalje TPD), delniški družbi, ki je celotno obravnavano obdobje obdržala absolutno vodilni položaj v slovenski premogovni industriji. Ker si je z nakupom vseh večjih nahajališč rjavega premoga že desetletja pred začetkom 20. stoletja zagotovila monopolni položaj na trgu južnega dela Habsburške monarhije,

797 Močnik, *Rudarstvo*, str. 52.

798 Močnik, *Rudarstvo*, str. 52.

799 »Važnejši, danes obratujoči premogovniki, so obstajali že leta 1914 ter se od tega leta dalje niso našla v Dravski banovini nova, za gospodarstvo pomembnejša nahajališča premoga. Vsa izdatna, izkopavanja vredna premogišča so bila najdena in raziskana že v predvojni dobi.« Zupančič, *Rudarstvo Slovenije*, str. 356.

novi premogokopi niso mogli resneje ogroziti njene prevlade, a so kljub temu hitro postali nepogrešljiva stalnica na slovenskem trgu in si s tem ustvarili nišni položaj, ki so ga obdržali več desetletij.

Trend izgradnje železniških povezav do nahajališč rjavega premoga in lignita se je začel v začetku 90. let 19. stoletja in se zaključil v prvem desetletju 20. stoletja: prva železnica, ki je bila zgrajena predvsem zaradi želje po zvezi z nahajališčem premoga, je povezovala Celje in Velenje in je – četudi se je ideja za progo Celje–Dravograd, katere goreč zagovornik je bil tudi inženir Mihael Vošnjak, porodila že sredi 19. stoletja, ko je bila leta 1856 na Dunaju skupaj z Vošnjakovimi tehničnimi načrti vložena prošnja za koncesijo<sup>800</sup> – nastala zaradi podjetniških ambicij Daniela pl. Lappa, lastnika bogatih nahajališč lignita v Šaleški dolini, ki je v gradbeni projekt vložil tudi lastni kapital,<sup>801</sup> potem ko mu je leta 1889 uspelo pridobiti koncesijo. Promet je po železni cesti med Celjem in Velenjem stekel že leta 1891.<sup>802</sup> Leta 1893 prometu predana železnica Ljubljana–Grosuplje–Kočevje je predstavljala prvi krak dolenske železniške povezave med Ljubljano in Novim mestom in je bila zgrajena zlasti zaradi potrebe po povezavi rudnika rjavega premoga v Kočevju, ki je bil od leta 1886 v lasti TPD,<sup>803</sup> z osrednjim železniškim omrežjem v deželah Kranjski in Štajerski. Ne le, da izgradnje te proge ne bi bilo brez finančnega vložka največje premogokopne delniške družbe na slovenskih tleh,<sup>804</sup> temveč je udeležba TPD z mrtve točke premaknila več kot dve desetletji obstoječe, a prah nabirajoče načrte za izgradnjo dolenske železnice.<sup>805</sup>

V prvem desetletju 20. stoletja je bil kot zadnji odmev premogovništva kot spodbujevalca izgradnje prometne infrastrukture zgrajen še en lokalni krak dolenske železnice, ki je segal od Trebnjega do Krmelja.<sup>806</sup> Podobno kot pri dolenski železnici je bila tudi pri tem njenem kraku pot od zamisli do njene uresničitve

800 Mohorič, *Zgodovina železnic*, str. 159–161. Citirano delo prinaša podrobnejši pregled zgodovine zavzemanja zainteresiranih strani za izgradnjo omenjenega železniškega odseka v 70. in 80. letih 19. stoletja.

801 Mihelak, *Premogovnik Velenje*, str. 34. Leta 1899 je bila železniška povezava podaljšana do Dravograda. Prav tam. Premogovnik je prevzel »jamstvo za obrestovanje in odplačilo obveznic štajerskega deželnega železniškega posojila«, medtem ko je denar za izgradnjo proge »priskrbela štajerska deželna uprava, na katero je bila 16. aprila 1891 prenesena koncesija«. K izgradnji so »večje zneske« prispevale »mestne uprave Celje, okraj Celjska okolica in Šoštanj«. Mohorič, *Zgodovina železnic*, str. 165.

802 Mohorič, *Zgodovina železnic*, str. 164–165.

803 Nagode, *K položaju*, str. 136.

804 Vodopivec, *Prispevek*, str. 118–119. Za izgradnjo povezave so imeli interes tudi »lastniki velikih gozdov«, ki so v njej videli priložnost za večjo konkurenčnost na lesnem trgu. Prav tam, str. 121.

805 Mohorič, *Zgodovina železnic*, str. 167–173.

806 Za interpretacijo istih dogodkov izpod peresa Ivana Mohoriča glej: Mohorič, *Zgodovina železnic*, str. 209–211. Ker je Slovenija po prvi svetovni vojni izgubila železniški dostop do Jadranskega morja, so (še) konec 30. let omenjeni odsek podaljšali z izgradnjo železniškega mostu čez Savo do Sevnice, kar naj bi, z nekaterimi dodatnimi deli med Belo krajino in Hrvaško, omogočilo povezavo Zidanega Mosta z Reko. Prav tam, str. 457–458.

dolga. Zgodba o omenjeni železniški povezavi, ki je neposredno povezana z zgodovino Šentjanskega premogovnika (dalje ŠJP), se začne konec 19. stoletja, ko je ljubljanski župan Ivan Hribar leta 1893 v govoru pred kranjskim deželnim zborom utemeljeval potrebo po izgradnji železnice čez Mirensko dolino.<sup>807</sup> Čez tri leta je ideja dobila konkretnjšo obliko, o čemer priča dejstvo, da je leta 1896 predstavnik finančnega odseka kranjski deželni zbor ustno obvestil o ustanovitvi odbora »za gradnjo lokalne železnice, ki bi tekla od Trebanjske postaje dolenskih železnic čez Mirno in Mokronog v Tržišče in od tam segala z dovlačilnico do Št. Janža«. <sup>808</sup> Odbor, v katerem ni bilo predstavnikov premogovnika, ampak so ga sestavljali veleposestniki,<sup>809</sup> je deželni zbor zaprosil za finančno pomoč pri projektu, a je ta prošnjo zavrnil. V prid izgradnje železnice je spregovoril Franc Košak, v kmečko kurijo izvoljen v volilnem okraju Trebnje-Stična-Žužemberk-Mokronog-Litija-Radeče, sicer pa dolgoletni župan Grosuplja<sup>810</sup> in borec za izgradnjo dolenske železnice,<sup>811</sup> ki je poudaril njen pomen za razvoj industrije in se s tem navezal na utemeljitve predlagateljev:<sup>812</sup> »Če kje, sme se glede te železnice trditi, da je potrebna in povsem opravičena. Vezala bi obljudene in rodovitne kraje, ki so bogati ne le na kmetiskih pridelkih, ampak imajo tudi velike zaklade premoga, z glavno progo dolenskih železnic.«<sup>813</sup> Leta 1899 se je deželni zbor zavezal, da bo k izgradnji proge prispeval s prevzetjem 200.000 K glavninskih delnic, in obenem »deželnemu odboru naročil, da sme tudi do 4000 K porabiti za izdelavo natančnega načrta, ki naj se prouči, da bo mogoče projekt financirati.«<sup>814</sup>

Sadovi te dejavnosti so se pokazali čez dve leti, ko je član finančnega odseka, baron Jožef Schwegel, poslanecem julija 1901 sporočil, da je deželna vlada že privolila v subvencijo in začela pogovore z interesi ter dunajsko vlado; brez trosenja public je kot glavni namen nove železniške povezave označil povezavo ŠJP

807 Prav tam, str. 209.

808 Obravnave od 28. 12. 1896 do 6. 3. 1897, 38. zvezek, Ljubljana 1897, str. 335–336.

809 21. 1. 1896 so koncesijo za šentjansko železnico dobili dr. Arnold Beck, graščak v Mokronogu, grof Anton Barbo z Rakovnika in baron Ludvik Berg iz Mirne. Mohorič, *Zgodovina železnic*, str. 209.

810 Franc Košak (1847–1913) je bil za župana prvič (in nato še sedemkrat) izvoljen leta 1880 in je občino vodil do smrti. Adamič, *Mala kronika*, str. 18.

811 »Že kot župan se je vključil v boj za izgradnjo dolenske železnice; leta 1882 je bil član delegacije dolenskih županov in poslancev pri ministrskem predsedniku Taaffeju na Dunaju; leta 1883 je ob obisku v Ljubljani delegacijo sprejel cesar Franc Jožef I. Glede na večje število variant za dolensko železnico se je Košak boril in priboril sedanjo smer kočevske in dolenske proge in lokacijo železniške postaje Grosuplje. Za to je večkrat obiskal Dunaj in za izgradnjo odgovorna ministrstva ter pridobil projektante za svojo varianto /.../.« Prav tam.

812 »V obširni prošnji se pripoveduje, da utegne ta lokalna železnica jako velike koristi biti za kraje, koder bo tekla proga; da je svet todi jako rodoviten; da se je v mnogih krajih nahajala od starine industrija, ki se bo dala oživiti, in da se bodo dala ustanoviti nova industrijalna podjetja, ker je v Mokronoški dolini dosti premoga.« Obravnave od 28. 12. 1896 do 6. 3. 1897, 38. zvezek, Ljubljana 1897, str. 336.

813 Prav tam.

814 Obravnave od 25. 10. 1905 do 29. 12. 1907, 46. zvezek, Ljubljana 1908, str. 115.

z dolensko železnico. Če je verjeti dolenskem veleposestniku plemiškega rodu, grofu Josephu Antonu Barbo-Waxensteinu, ki je bil leta 1897 član omenjenega odbora,<sup>815</sup> je bil za izgradnjo slednje že skrajni čas, kajti prevozi premoga (»na stotine in stotine vozov vsak mesec«)<sup>816</sup> naj bi silno poškodovali lokalno cesto do Trebnjega. Grofov govor je zanimiv tudi zato, ker vsebuje podatke o razvoju ŠJP: četudi izvirajo prve podatkovne sledi o obstoju rudnika z začetka 19. stoletja,<sup>817</sup> in je slednji v teku stoletja občasno obratoval pod okriljem naglo menjajočih se lastnikov,<sup>818</sup> je začetek njegovega vzpona in povečanja produkcije, po besedah grofa Barbe,<sup>819</sup> iskati konec 19. stoletja, ko ga je prevzel ljubljanski trgovec Jožef Paulin (za prejšnje lastnike naj bi rudnik namreč predstavljal le »špekulacijski objekt raznih zasebnikov in družb«),<sup>820</sup> ki se je povezal s poslovnimi partnerji iz Trsta, od leta 1904 do leta 1913 zbranimi v družbi, imenovani Johannesthaler Kohlengesellschaft s sedežem v Trstu,<sup>821</sup> ki so kmalu pridobili večino deležev rudarskega podjetja.<sup>822</sup> Poslanec deželnega zbora je še poudaril, da je bil v Šentjanžu izkopani (rjavi) premog dobre kvalitete, kar je dokazovalo dejstvo, da je šel v Ljubljani za med, in predvsem to naj bi prepričalo investitorje, da bi se železniška proga do Krmelja podjetju Dolenske železnice obrestovala, saj bi transporti premoga pocenili tedaj drag tovarni promet na dolenski železnici.<sup>823</sup>

Projekt je odločilno prelomnico doživel konec leta 1905, ko je deželni zbor pooblastil deželni odbor »stopiti v dogovor z lastnikom premogovnika v Št. Janžu, in če mu ta pravno veljavno poroštvo za garancijo obrestovanja glavninske svote, potrebne v svrhu zgradbe te železnice, zagotovi, da izda v imenu dežele zagotovilo garancije za oni milijon goldinarjev, ki je pri zgradnji dolenskih železnic preostal (...)«,<sup>824</sup> pod pogojem, da »mu res akcijska družba, ki je lastnik premogokopa zagotovi pravno veljavno poroštvo za garancijo in obrestovanja in amortizacije glavninske vsote, potem so (...) zagotovljeni vsi predpogoji za izvršitev te celi deželi koristne železnice«.<sup>825</sup> Slednje je bilo že rešeno, saj so premogovni podjetniki sami stopili v stik z deželnim odborom in mu izdali potrdilo o prevzemu formalne

815 Obravnave od 28. 12. 1896 do 6. 3. 1897, 38. zvezek, Ljubljana 1897, str. 336.

816 Obravnave od 19. 12. 1900 do 17. 7. 1901, 42. zvezek, Ljubljana 1901, str. 266.

817 Tako anonimni pisec predstavitve podjetja v KLDB, str. 638.

818 Natančne podatke prinaša Šorn, *Premogovniki*, str. 54–55.

819 Obravnave od 19. 12. 1900 do 17. 7. 1901, 42. zvezek, Ljubljana 1901, str. 91.

820 KLDB, str. 638.

821 Prav tam.

822 Šorn, *Premogovniki*, str. 54. O resnosti novih lastnikov je leta 1905 poslanec kranjskega državnega zbora poučil poslanec Fran Povše: »Zbral se je konzorcij in prišlo je lastništvo Št. Janžkega premogokopa v roke mož, ki zamorejo tudi finančno veljati kot podjetniki. Ta konzorcij je že več 100.000 K investiral v ta premogokop in je porok, da hoče z resnostjo eksploatirati ta zaklad.«  
Obravnave od 25. 10. 1905 do 29. 12. 1907, 46. zvezek, Ljubljana 1908, str. 116.

823 Obravnave od 19. 12. 1900 do 17. 7. 1901, 42. zvezek, Ljubljana 1901, str. 91.

824 Obravnave od 25. 10. 1905 do 29. 12. 1907, 46. zvezek, Ljubljana 1908, str. 115.

825 Prav tam, str. 183.

garancije,<sup>826</sup> dobro zavedajoč se, kot je poudaril direktor obrata, inženir Gmeyer, da je železniška povezava življenjskega pomena za nadaljnji obstoj podjetja.<sup>827</sup>

Poslanec Fran Povše<sup>828</sup> je ob tej priložnosti rahlo zagrenjeno povzel, da je od predloga projekta, ki ga je deželna oblast že tedaj prepoznala kot nujnega, preteklo že slabo desetletje, in izkoristil priložnost, da je še enkrat poudaril prednosti omenjene železniške povezave: na trgu dežele Kranjske bi pomenil ta premog dobrodošlo konkurenco absolutnemu monopolu TPD, obenem pa bi kot lokalno dostopen vir energije prispeval k industrijskemu razvoju dežele Kranjske, zlasti Ljubljane in okolice. Zavzetost podjetnikov pri izgradnji železnice je bila razumljiva, saj moderna prometna povezava ni obljubljala le povečanja prodaje, produkcije ter sredstev za investicije, temveč je rudniku zagotovila tudi stalnega in zanesljivega odjemalca, ki je seveda pomenil tudi stalno zagotovljeni dobiček – železnico samo. Tako je poslanec Povše v svojem govoru omenil, da je uspelo upravi ŠJP z železniškim ministrstvom skleniti pogodbo o letnem odkupu 2500 vagonov premoga, tj. 25.000 ton,<sup>829</sup> »za ceno po 65 K, tako da bi imelo društvo na leto 162.500 K« čistega dobička.<sup>830</sup> Ambicije podjetnikov so presegle navedene količine, saj so računali na letno proizvodnjo med 6 in 10 tisoč vagoni za industrijo in drugo potrošnjo, kar bi ugodno vplivalo tudi na dolenjske železnice, saj bi pomenilo tako »oživljenje prometa in transporta (...) na dolenjskih železnicah, da se sme trditi, da bi bil s tem dan pogoj za uspešno rentabiliteto tudi glavne proge dolenjskih železnic«.<sup>831</sup>

Vendar omenjeni sporazum z železniško upravo ni potekal brez zapletov, kajti tako kot so javne osebnosti poudarjale pomen razvoja šentjanskega premogovnika za lokalno gospodarstvo, pomen, ki bi narasel z vzpostavitvijo železniške povezave, je TPD v obratu videla tekmeča na območju Kranjske in se zbalala za tržni položaj svojega premogovnika v Kočevju. Iz dokumenta, ki je nastal leta 1906 in je ohranjen v arhivu Direkcije državnih železnic v Ljubljani,<sup>832</sup> je razvidno, da so na posvetovanju v zvezi z izgradnjo železnice med Trebnjim in Krmeljem predstavniki delniške družbe Dolenjske železnice, ki so delovali v interesu TPD, ker je bila ta pri Dolenjskih železnicah kapitalsko udeležena in je bila obenem njena izključna dobaviteljica premoga, poudarili bojazen, da bo širitev ŠJP ogrozila obstoj kočevskega premogovnika. To je poslanec Fran Povše hitro zavrnil

826 Prav tam, str. 116.

827 ARS, AS 188, t. e. 17, št. 21.788, 25. 4. 1906.

828 Fran Povše (1845–1916) je bil v omenjenem mandatu poslanec Katoliške narodne stranke, ki so ga izvolile kmetske občine okraja Radeče-Trebnje-Kočevje. Andrejka, *Povše, Fran (1845–1916)*; pridobljeno 12. 2. 2014.

829 vagon = 10 ton

830 Obravnave od 25. 10. 1905 do 29. 12. 1907, 46. zvezek, Ljubljana 1908, str. 116.

831 Prav tam.

832 Vsi naslednji podatki so, če ni označeno drugače, iz: ARS, AS 188, t. e. 17, 21.788, 25. 4. 1906.



kot neutemeljeno, saj sta dobavo kočevskega premoga železnicam zagotavljala sporazuma, sklenjena med TPD in Državnimi ter Dolenjskimi železnicami. Kot velik zagovornik ŠJP je k temu pribil še, da je premog slednjega boljše kvalitete kot oni iz Kočevja. Glede tega mu je pritrdil predstavnik kmetijskega ministrstva in prisotnim zagotovil, da je po kakovosti šentjanski premog skoraj enakovreden onemu, izkopanemu v Trbovljah.

TPD je svoj boj proti konkurentu osredotočila na vprašanje železniških tarif za šentjanski premog. Baron Jožef Schwegel, vodja veleposestnikov v kranjskem deželnem zboru in član upravnega odbora Dolenjskih železnic, za gradnjo katerih se je bil goreče zavzemal,<sup>833</sup> je nastopil kot branilec poslovnih interesov TPD. V svojem govoru je poudaril, da se je slednja ob prevzemu skrbi za zalaganje Dolenjskih železnic nezanemarljivo žrtvovala, ko se je odpovedala najvišjemu možnemu dobičku, modernizirala ter povečala kapaciteto kočevskega rudnika, se obvezala, da bo v primeru, če ne bo mogla dostaviti kočevskega, le-tega pod istimi pogoji zamenjala s premogom iz kakega svojega drugega rudnika, poleg vsega pa je podjetje z nakupom delnic v vrednosti 200.000 K tudi finančno sodelovalo pri ustanovitvi družbe Dolenjske železnice. Iste pomisleke je izrazil direktor Dolenjskih železnic in poudaril, da produkcijski stroški za kočevski premog dosegajo skoraj višino njegove tržne vrednosti.

Direktor šentjanskega rudnika je ugovarjal ter dejal, da je dogovor med TPD in železnicami za prvo precej ugoden. Pri tem je poudaril pomen konkurenčnega boja na lokalnem, kranjskem trgu, boja, na katerega bi napredek ŠJP ugodno vplival, ter izpostavil kalorično premoč šentjanskega v primerjavi s kočevskim premogom.<sup>834</sup> Sicer pa rudnik, ki ga je vodil, še ni dosegel večjih kapacitet izkopa, zaradi česar so bile nujne nove investicije, ki bi bile brez ugodne železniške povezave nesmiselne. Z njim se je strinjal zastopnik kmetijskega ministrstva, ki je podal mnenje, da konkurenca, ki jo bo TPD, dobila ne bo ne huda, ne pomembna, ne odločilna, torej ne bo segla dlje od prostorsko ozko zamejene tržne niše. Ker deželni zbor tedaj še ni odobril izgradnje železnice niti potrdil svoje finančne udeležbe pri projektu (kar je storil naslednje leto), se je železniško ministrstvo vzdržalo uradne razprave o železniških tarifah in zagotovilo, da se bo vprašanja lotilo, ko bo za to nastopil primeren trenutek.

Vendar ministrstvo ni stalo križem rok, temveč je svojim uradnikom zaupalo pregled pogodbe s TPD o oskrbovanju dolenjske železnice s kočevskim premogom, ki je bila sklenjena leta 1892, z nalogo, da preučijo in poročajo o morebitnih koristih, povezanih z nastopom na trgu in razvojem ŠJP. Državne železnice so bile z 92.000 tonami na leto, prevzetimi v Ljubljani, precej večji

833 Uršič, *Schwegel, Jožef, baron (1836–1914)*; pridobljeno 12. 2. 2014.

834 3800 do 4000 kalorij v primerjavi s 3500 do 3700 kalorijami.

odjemalec kočevskega premoga kot Dolenjske železnice z zgolj 8000 tonami. Po natančnem preračunavanju so strokovnjaki podali svoje mnenje, da je v primeru Državnih železnic šentjanški premog potencialno ugodnejša opcija, saj bi določitev primernih železniških tarif podjetju omogočila širitev, modernizacijo tedaj še primitivnih naprav in pocenitev proizvodnje. To bi ŠJP omogočilo, da »nastopi na trgu kot konkurence sposoben dejavnik«, ki bi železnice zalagal s premogom primerljive kalorične vrednosti, kot je bil najboljši premog TPD, nakopan v rudnikih v Zagorju in Trbovljah, in sicer za več kot 5 odstotkov ceneje od zneskov, navedenih v omenjeni pogodbi med Državnimi železnicami in TPD. Po isti železniški tarifi, kot je veljala za kočevski rudnik, bi šentjanški premog prispel v Ljubljano za približno 200 vinarjev ceneje. O kakovosti šentjanškega premoga in njegovi možnosti uvrstitve na trgu je po mnenju poročevalca dovolj zgovorno pričalo dejstvo, da je ŠJP zmogel izkop leta 1904 – kljub visokim prevoznim stroškom do najbližje tovarne železniške postaje (v Trebnjem), ki so se poznali tudi na ceni izdelka – uspešno prodati kranjskim, štajerskim in primorskim odjemalcem.<sup>835</sup> Toda ambiciozni načrti ŠJP se, po mnenju Ivana Mohoriča, niso izšli v prid podjetja zaradi ločenega računanja tarif »do Trebnjega in od tod do Ljubljane za vsako progo posebej«, kar je »onemogočalo, da bi šentjanški premog prek Ljubljane konkuriral trboveljskemu, ki je imel tarifno ugodnejši položaj ter krajšo in cenejšo pot do glavnih industrijskih obratov in potrošnih središč«. Zato se »računi, na podlagi katerih so gradili šentjanško progo (...) niso obnesli, ker je bila produkcija premoga predraga«, v čemer je avtor prepoznal vzrok za stečaj podjetja pred začetkom prve svetovne vojne.<sup>836</sup>

V letih 1906 in 1907 pod nadzorom ŠJP, ki je podizvajalca našel v neki celovski gradbeni družbi,<sup>837</sup> zgrajena železnica od Trebnjega do Krmelja, prometu izročena novembra 1908,<sup>838</sup> je obsegala industrijski tir do rudniške separacije<sup>839</sup>

835 ARS, AS 188, t. e. 17, št. 21.788, 25. 4. 1906. Da se je ŠJP nato s pogodbo, ki jo je sklenil tako z Državnimi železnicami kot tudi z Dolenjskimi železnicami, res obvezal železniški upravi dostaviti 25.000 ton premoga na leto, kot je bilo omenjeno zgoraj, potrjuje Šorn, *Premogovniki*, str. 54.

836 Mohorič, *Zgodovina železnic*, str. 211. Takole je Mohorič opisal nezavidljivi položaj podjetja: »ŠJP ni imel na Dolenjskem zadosti odjemalcev. Zato je moral izvažati premog na Jesenice ali v Trst. Pri tem je prišel tarifno v nevzdržen položaj, posebno ko so po letu 1909 zvišali železniške tarife. /.../ Voznino so računali ločeno od Šentjanža do Ljubljane, ker so bile dolenjske železnice zasebna delniška družba, po njihovi tarifi, od Ljubljane naprej pa po tarifi državnih železnic, čeprav so tudi na dolenjskih progah obratovale državne železnice. /.../ ŠJP ni mogla konkurirati s TPD, ki je plačevala iz Trbovelj do Trsta le 70 vinarjev tovarnine«, ŠJP pa okoli 100 vinarjev. »Razen tega je v Trstu šentjanški premog naletel na občutno konkurenco angleškega premoga, ki je prihajal v Trst poceni po morju in brez carine.« Prav tam, str. 269.

837 Obravnave od 27. 3. 1908 do 29. 10. 1910, 47. zvezek, Ljubljana 1911, str. 868.

838 Zanimivo je, da sta grof Anton Barbo in baron Ludvik Berg koncesijo za gradnjo proge (ponovno) formalno dobila šele 23. maja 1908, ko so se dela že približevala zaključni fazi. Mohorič, *Zgodovina železnic*, str. 210.

839 KLDB, str. 638.

in je ugodno vplivala na rast proizvodnje v rudniku, saj so se količine nakopanega premoga sunkovito dvigale.<sup>840</sup> Toda izvedba gradbenih del je razhujala domačine, ker se je »podjetništvo malo oziralo na zahteve prebivalstva«.<sup>841</sup> Tako se »sploh ni oziralo pri trasiranju proge na želje občin Št. Rupert in Mokronog«, leta 1910 še ni poravnalo kupnin za zemljišča, ki so jih lastniki morali odstopiti za gradnjo železnice, povrh vsega pa je bila proga zgrajena »zelo površno«<sup>842</sup> in je bilo veliko odsekov kmalu potrebnih popravil najprej zato, ker so »nanjo položili petnajst let stare, obrabljene tirnice«,<sup>843</sup> še zlasti problematični pa so bili krhki nasipi, za sanacijo katerih sta leta 1909 železniška uprava in podjetje ŠJP morala plačati 120.000 kron.<sup>844</sup>

Tendenca naraščajoče proizvodnje rjavega premoga v obdobju pred prvo svetovno vojno ni bila značilnost zgolj šentjanskega premogovnika, temveč jo je prepoznati tudi v proizvodnih številkah TPD,<sup>845</sup> četudi je krivulja naraščala manj premočrtno in kaže večja nihanja v proizvodnih številkah kot ona ŠJP. To priča o pravilnosti teze gospodarskega zgodovinarja Jožeta Šorna, da prva faza naglega naraščanja premogovne proizvodnje na slovenskih tleh doživi vrhunec ravno leta 1900<sup>846</sup> in se nato v obdobju do začetka prve svetovne vojne rast upočasni. Tako so bile proizvodne količine iz leta 1900 presežene šele leta 1907, nakar so z manjšimi nihanji naraščale vse do leta 1913, ko je bil (z 1,530.000 tonami na Slovenskem in 1,219.000 tonami pri TPD) dosežen »sploh absolutni maksimum [slovenske] proizvodnje v okviru habsburške monarhije«.<sup>847</sup> To ne preseneča, če se upošteva dejstvo, da je bil čas med letoma 1907 in 1913 »obdobje še zlasti živahne industrijske rasti«.<sup>848</sup> Opisani trend umirjenega padanja proizvodnje rjavega premoga v prvi polovici in njena postopna rast v drugi polovici prvega desetletja 20. stoletja od splošnega trenda v Habsburški monarhiji odstopa po negativnem indeksu vse do leta 1907, od tega leta pa se tudi za slovensko premogovništvo

840 Leta 1907 je letna produkcija znašala 4637 ton, naslednjega leta se je povzpela na 9376 ton, leta 1909 na 43.084 ton, leta 1910 pa celo na 50.351 ton. Šorn, *Premogovniki*, str. 55.

841 Obravnave od 27. 3. 1908 do 29. 10. 1910, 47. zvezek, Ljubljana 1911, str. 868.

842 Prav tam.

843 Mohorič, *Zgodovina železnic*, str. 211.

844 Obravnave od 27. 3. 1908 do 29. 10. 1910, 47. zvezek, Ljubljana 1911, str. 868. ŠJP so morali leta 1914 zaradi »finančnih težav« lastniki predati upnikom. (ARS, AS 73, t. e. XIV-2). Do leta 1917, ko je rudnik postal last usnjarskega industrialca Andreja Jakila, je bilo podjetje pod prisilno upravo; novi lastnik je rudnik »znatno razširil in dvignil«. (Glonar, *Jakil, Andrej (1858-1926)*; pridobljeno 12. 2. 2014.) Po letu 1928 je rudnik postal last družinske delniške družbe, v kateri so bili udeleženi Andrej Jakil in njegovi sinovi. ARS, AS 448, t. e. 309/4, I-J, vprašalne pole iz let 1931-1941.

845 Za celotni odkop TPD prinaša podatke Šorn, *Premogovniki*, str. 71-72; odkop po posameznih glavnih rudnikih pa monografija Lebar, *Zasavski premogovniki*, in sicer na str. 109 za Trbovlje, na str. 112 za Zagorje in na str. 116 za Hrastnik.

846 Z 1,270.000 tonami na slovenskem ozemlju kot celoti, od katerega je TPD prispevala 1,080.000 ton (torej 85-odstotni delež). Šorn, *Premogovniki*, str. 72.

847 Prav tam.

848 Gross, *Economic Growth*, str. 906.

začne trend pozitivne rasti proizvodnje v primerjavi z letom 1900. Res je sicer, da je na začetku 20. stoletja proizvodnja te vrste trdega kuriva v Habsburški monarhiji rasla počasneje kot v prejšnjem obdobju<sup>849</sup> in da je enak trend zaznati tudi v slovenskem premogovništvu, a vseeno je vzrok za odstopajoče gibanje trenda slovenske produkcije med letoma 1901 in 1906 najverjetneje pripisati nerazviti industriji v tem delu monarhije in odvisnosti slovenskih premogovnikov od železnic kot glavnega odjemalca. Po letu 1907 je proizvodnja rasla predvsem zaradi povečanih potreb železnic, ki so v tem času zaradi širitev prometnega omrežja ter rasti prometa povečevale naročila tega nujnega pogonskega sredstva. Pri tem je treba omeniti, da sta na Slovenskem nakopani premog na progah pod svojo upravo, ki so potekale na ozemlju Kranjske, Štajerske, Primorske, Koroške in delno tudi Ogrske, uporabljali podjetji Državne železnice in Južna železnica.<sup>850</sup> Drugi, manj pomembni odjemalec premoga, ki je tudi prispeval k večanju potreb in s tem proizvodnje po letu 1907, je bila v slovenskih deželah razvijajoča se industrija. Med panogami pa je največjo potrebo verjetno izkazovala železarska industrija, ki je v tem obdobju, sledeč splošnemu trendu v Habsburški monarhiji, zlasti na (avstrijskem) Štajerskem in na Koroškem,<sup>851</sup> doživljala fazo preobrazbe, koncentracije in modernizacije (manjša je bila verjetno poraba v lesni in gradbeni industriji, dveh pomembnejših industrijskih panogah na Slovenskem).<sup>852</sup> Teza, da je bila pri povečani potrošnji premoga udeležena zlasti železarska industrija, se zdi še toliko bolj verjetna, ker je bila (po izsledkih gospodarskega zgodovinarja Romana Sandgruberja) omenjena panoga na čelu gospodarskega okrevanja ter vzpona Habsburške monarhije, ki je v 90. letih 19. stoletja sledil dolgemu obdobju depresije po borznem zlomu leta 1873;<sup>853</sup> obenem je bilo železarstvo, zlasti v čeških deželah, zahvaljujoč tehnološkim inovacijam, velik porabnik v teh krajih izkopanega rjavega premoga (eden najpomembnejših odjemalcev je bilo največje tamkajšnje podjetje Prager-Eisenindustrie-Gesellschaft).<sup>854</sup> To dopušča domnevo o podobnem razmerju med proizvajalci trdega kuriva in železarsko panogo tudi v slovenskih deželah, pri čemer pa je treba poudariti, da je bil domači rjavi premog kalorično preslaboten za nekatere metalurške postopke, ki so predpostavljali visoke temperature, in obenem – drugače od češkega – neprimeren za koksanje,

849 Nachum T. Gross za obdobje 1882–1900 ocenjuje stopnjo rasti porabe premoga v avstrijski polovici dvojne monarhije s 4,1 odstotka, medtem ko v obdobju 1900–1913 slednja pade na 3,6 odstotka. Gross, *Economic Growth*, str. 902. Glej tudi diagram proizvodnje rjavega premoga v Cislajtaniji v Hwaletz, *Die österreichische Montanindustrie*, str. 145.

850 Zupančič, *Rudarstvo Slovenije*, str. 360.

851 Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, str. 292, 294.

852 Sunčič, *Zgodovina podjetništva*, str. 35.

853 Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, str. 292. Tudi Gross označuje obdobje 1873–1896 kot čas »vélike depresije«. Gross, *Economic Growth*, str. 911.

854 Good, *The Economic Rise*, str. 133.

zaradi česar so si morali podjetniki koks poiskati onkraj lokalnega trga.<sup>855</sup> Kot najmanj pomemben dejavnik porabe premoga v slovenskih deželah je treba omeniti gospodinjstva in javne ustanove, ki so premog uporabljali za kurjavo.

Manj sreče kot proizvajalci rjavega premoga je z odjemom imel Daniel pl. Lapp, lastnik rudnika lignita v Velenju, ki si – kljub denarju, vložnemu v izgradnjo železnice med Celjem in Velenjem ter pozneje še Dravogradom – za svojo nekvalitetno, nizkokalorično rudnino ni mogel zagotoviti stalnih strank (predvsem železnic), zaradi česar je proizvodnja rudnika Velenje izrazito nihala, ker je bila odvisna od konjunktornih naključij, ki so določala stanje v industriji ter obrti.<sup>856</sup> K temu je treba dodati še neugodne naravne razmere, ki so oteževale izkop in povzročale nesreče v rovih.<sup>857</sup> Edinega stalnega in zanesljivega odjemalca velenjskega lignita v tisti dobi je predstavljala celjska Cinkarna, ki je bila v državni lasti.<sup>858</sup> Čeprav je Lapp ambiciozno načrtoval izkop 300.000 ton na leto,<sup>859</sup> vse do leta 1913, ko je, tri leta po lastnikovi smrti, njegovo podjetje v sozvočju s slovenskim premogovništvom kot celoto doseglo vrh predvojne proizvodnje, produkcija rudnika ni dosegla vrhunca iz leta 1896, ki je znašal 124.473 ton (leta 1913 je proizvodnja dosegla 138.333 ton). Na izredno negotovost odjema opozarjajo podatki iz vmesnih let, ki beležijo nagle padce in skoke proizvodnje v kratkih (enoletnih) časovnih intervalih.<sup>860</sup> V prvem desetletju 20. stoletja se je izkop lignita v Velenju glede na prejšnje desetletje le nekako ustalil in se gibal okoli 80.000 ton letno, torej daleč pod količino, ki se je je Lapp ob ustanovitvi podjetja nadejal.<sup>861</sup>

Delež TPD pri proizvodnji slovenskega premoga (vključno z lignitom) je na prelomu stoletja znašal 85 odstotkov. Do leta 1916 ni padel pod 80 odstotkov in v vmesnih letih je nihal med to vrednostjo in 86 odstotki.<sup>862</sup> TPD je torej nedvomno obvladovala slovensko premogovništvo, toda za boljše razumevanje je potreben malce širši pogled, ki premogovno industrijo v slovenskih deželah uvrsti

855 ARS, AS 448, t. e. 256, 1914–1941, št. 18.246, ex 1940. Na pomen železarske industrije pri okrevanju habsburške industrije v obdobju od preloma stoletja do prve svetovne vojne nakazuje tudi Grossova ugotovitev, da je uvoz premoga v cislajtanski del Avstro-Ogrske začel naraščati nekako od leta 1900 naprej in dosegel vrhunec med letoma 1907 ter 1913 (torej v obdobju »še zlasti živahne industrijske rasti«), čeprav je uvoz črnega premoga in koka že prej igral pomembno vlogo v strukturi porabe premogov. Gross, *Economic Growth*, str. 905–906.

856 Pušnik, *Premogovnik Velenje*, str. 28.

857 Najhujša je bila eksplozija metana leta 1893, ki je zahtevala življenje 31 rudarjev. Mihelak, *Premogovnik Velenje*, str. 34.

858 Mohorič, *Zgodovina železnic*, str. 165.

859 Mihelak, *Premogovnik Velenje*, str. 34.

860 Tako je npr. leta 1898 proizvodnja znašala zgolj 36 odstotkov one iz leta 1896, proizvodnja v letu 1900 pa je bila npr. za skoraj 39 odstotkov večja kot ona v prejšnjem letu. Izračunano po številkah v Pušnik, *Premogovnik Velenje*, str. 33.

861 Prav tam.

862 Šorn, *Premogovniki*, str. 73.

v ekonomsko strukturo države, v okviru katere je delovala. Novejše ekonometrične raziskave, ki jih je s statističnimi metodami izračuna bruto domačega proizvoda (BDP) izvedel Max-Stephan Schulze, dokazujejo resničnost omenjene teze Romana Sandgruberja, da predstavlja čas od sredine 90. let 19. stoletja do izbruha prve svetovne vojne obdobje gospodarskega vzpona,<sup>863</sup> hitre rasti. Ta je zajela vse sektorje, ki zajemajo ekonomsko življenje, a je bila najbolj opazna v sekundarnem sektorju (industriji in rudarstvu), kar pomeni, da je bil slednji »s precejšnjo procentualno prednostjo najhitreje rastoči sektor« obravnavanega obdobja.<sup>864</sup> Izrednega pomena so Schulzevi izračuni letnih stopenj rasti za posamezne industrijske veje, med njimi tudi za premogovništvo; rezultati še dodatno potrjujejo pravilnost Šornove hipoteze in vpetost premogovništva na slovenskih tleh v cislajtanske gospodarske trende, saj prinašajo spoznanje, da se je rudarstvo na splošno (in ne torej zgolj premogovništvo kot njegov del) hitreje širilo v obdobju 1871–1895,<sup>865</sup> medtem ko se je v obdobju 1895–1912 njegova letna rast upočasnila,<sup>866</sup> s čimer se je »na splošno zmanjšala teža te gospodarske veje v agregatu industrijske tvornosti«<sup>867</sup> na račun predelovalne industrije (med hitro napredujoče panoge je spadalo tudi železarstvo), obrti ter gradbeništva. Podobno ugotavlja Otto Hwaletz, preučevalec zgodovine avstro-ogrskega rudarstva, ki poudari, da je produkcija rjavega premoga med letoma 1875 in 1913 sicer narasla za štirikrat in da je bila stopnja rasti višja kot pri črnem premogu, a manjša kot pri proizvodnji železove rude in železa. Glede na rast celotnega BDP je bila rast proizvodnje rjavega premoga nadpovprečna do 90. let 19. stoletja, potem pa podpovprečna.<sup>868</sup>

Poleg časovne umestitve slovenskega premogovništva v razvojne trende Habsburške monarhije je za njegovo boljše razumevanje potrebna še prostorska, ki jo je treba dopolniti s podatki o deležu na slovenskih tleh proizvedenega rjavega premoga in lignita v okviru proizvodnje celotne države. Geografsko se je premogovništvo v Habsburški monarhiji razvilo zlasti v čeških deželah in kronovini Šleziji, kjer so bili rudniki rjavega in tudi črnega premoga. Od leta 1875 naprej se v center pridobivanja slednjega v avstrijskem delu monarhije razvije Šlezija,<sup>869</sup> katere izkop je narastel s 25 do več kot 60 odstotkov tonaže vsega v

863 Po Schulzevih izračunih je znašala rast BDP-ja v avstrijskem delu Habsburške monarhije v obdobju 1870–1890 0,99 odstotka letno, med letoma 1890 in 1910 pa se je ta številka dvignila na 1,32 odstotka letno. Schulze, *Patterns of Growth*, str. 317.

864 Prav tam, str. 318. Tako je prispevek sekundarnega sektorja k BDP-ju v obdobju 1871–1895 letno zrasel za 1,84 odstotka, v času med letoma 1895 in 1912 pa se je povzpел na 3,34 odstotka. Prav tam, str. 319.

865 Za 4,15 odstotka na leto. Prav tam, str. 320.

866 S padcem na 3,24 odstotka. Prav tam.

867 Prav tam, str. 320.

868 Hwaletz, *Die österreichische Montanindustrie*, str. 145.

869 Produkcija se je skoncentrirala v premogovnem bazenu Ostrava-Karvina. Good, *The Economic Rise*, str. 133; *Slovenski trgovski vestnik*, 1910, št. 10, str. 124.

monarhiji izkopanega črnega premoga, s čimer je Češka<sup>870</sup> počasi izgubila vodilno vlogo pri pridobivanju črnega premoga.<sup>871</sup> Da te rudnine na slovenskem ozemlju skoraj ni bilo, sem že omenil, a tudi v deželah, ki so pozneje postale Republika Avstrija, ni bilo nič bolje, saj so prispevale manj kot en odstotek cislajtanske proizvodnje.<sup>872</sup> Čeprav je narava t. i. alpske dežele z nahajališči rjavega premoga bolj obdarila, je zaradi ugodnejših naravnih razmer tudi proizvodnja tega minerala cvetela predvsem v severovzhodnem delu Habsburške monarhije, kjer se je delež Česke pri nacionalni proizvodnji od sredine 70. let do 90. let 19. stoletja povzpел od 70 do 80 odstotkov; to razmerje se je obdržalo vse do leta 1917. Premogovni bazen, ki se je raztezal med kraji Teplice, Most in Chomutov na severozahodu Česke, je prispeval več kot 90 odstotkov proizvodnje rjavega premoga Česke,<sup>873</sup> medtem ko je dežela Štajerska, drugo središče proizvodnje rjavega premoga v monarhiji, prispevala nekaj nad 10 odstotkov produkcije celotne monarhije.<sup>874</sup> Na Štajerskem so se rudniki rjavega premoga v vertikalni osi sever-jug raztezali od nemškega v slovenski del dežele; v prvem so bila najpomembnejša nahajališča na območjih Voitsberg-Köflaach ter Leoben-Fohnsdorf;<sup>875</sup> oba sta bila v lasti Alpine Montangesellschaft, pomembne spodbujevalke te rudarske panoge v deželi,<sup>876</sup> v drugem pa rudniki TPD (od katerih je zagorski spadal v deželo Kranjsko). Deželi Češka in Štajerska sta skupaj proizvajali več kot 90 odstotkov vsega rjavega premoga in lignita v Habsburški monarhiji.<sup>877</sup> V letu 1913, ko je proizvodnja omenjenih rudnin v Habsburški monarhiji dosegla vrhunec,<sup>878</sup> je bil delež TPD pri produkciji te rudnine 4,5 odstotka, delež celotne slovenske produkcije pa 5,6 odstotka. Upošteva se sinhronost na slovenskih tleh delujočega premogovništva z nacionalnimi trendi, ne preseneča, da navedeno razmerje skozi vse tu obravnavano obdobje izkazuje stabilnost; skratka, delež slovenskih dežel pri habsburški proizvodnji rjavega premoga se je od konca 19. stoletja naprej gibal okoli 5 odstotkov (fluktuiralo je med cca. 4,8 (najnižja vrednost) in cca. 5,6 odstotka (najvišja vrednost)), medtem ko je bil delež TPD okoli 4 odstotka (fluktuacija med 4 (najnižja vrednost) ter 4,7 odstotka (najvišja vrednost)).<sup>879</sup> Položaj slovenskega premogovništva je bil v primerjavi s češkim marginalen, a je

870 Plzeň in Kladno sta bila tamkajšnja centra proizvodnje. *Slovenski trgovski vestnik*, 1910, št. 10, str. 124.

871 Hwaletz, *Die österreichische Montanindustrie*, str. 132; Good, *The Economic Rise*, str. 133.

872 En odstotek leta 1875 je do leta 1911 padel na 0,6 odstotka, do leta 1913 pa na 0,5 odstotka. Hwaletz, *Die österreichische Montanindustrie*, str. 132–134.

873 Good, *The Economic Rise*, str. 133.

874 Hwaletz, *Die österreichische Montanindustrie*, str. 153. *Slovenski trgovski vestnik*, 1910, št. 10, str. 124.

875 *Slovenski trgovski vestnik*, 1910, št. 10, str. 124

876 Hwaletz, *Die österreichische Montanindustrie*, str. 153.

877 Prav tam.

878 Prav tam, str. 145.

879 Preračunano po podatkih v Šorn, *Premogovniki*, str. 72–73 in Hwaletz, *Die österreichische Montanindustrie*, str. 145.

bil njegov delež pri vsedrjavni produkciji primerljiv z onim nemške Štajerske.<sup>880</sup> Krvavi, uničevalni dogodki, ki so sledili, so položaj slovenske industrije rjavega premoga (in lignita) v kratkem času postavili na glavo; toda najprej je morala slednja preživeti štiri leta svetovne morije.

## **OBDOBJE OD LETA 1914 DO LETA 1918: PRVA SVETOVNA VOJNA**

Kljub temu da so se vojne razmere, po prehodnem upadu v prvem letu vojne, pri proizvodnji rjavega premoga na Slovenskem prvič resno poznale šele v letu 1918, ko je produkcija v primerjavi s predhodnim letom padla za približno 20 odstotkov,<sup>881</sup> negativne posledice vojne niso umanjale, saj so se odražale zlasti pri ciklično ponavljajočih se problemih s preskrbo ter pri negospodarnem poslovanju rudarskih podjetij. Vojno gospodarstvo je pomenilo državni nadzor nad celo vrsto dobrin, med katere je zaradi svoje strateške pomembnosti nujne surovine, potrebne za delovanje transportne in industrijske infrastrukture, spadal tudi premog. Tako v industriji kot tudi v prometu so seveda imele prioriteto dejavnosti, ki so zadovoljevale vojaške potrebe, zaradi česar je država prek organov, imenovanih centrale, ki so bile odgovorne za zbiranje in razpečevanje dobrin, določanje (tudi maksimiranje) cen in racioniranje preskrbe,<sup>882</sup> z nakopanim premogom, ki ji je bil na razpolago, ravnala po lastni presoji. Pri tem si je prizadevala doseči vojne cilje in je iz menjave izključila tržne mehanizme, kar je imelo za posledico zanemarjanje potreb določenih družbenih segmentov in krajev.

Iz glavnega mesta dežele Kranjske so o pomanjkanju premoga prvič poročali že avgusta 1914, ko so tri ljubljanska industrijska podjetja Zbornico za trgovino, obrt in industrijo (dalje Zbornica za TOI) prosila, naj pri oblasteh na Dunaju posreduje, da bi jim omogočile redno dobavo premoga, saj so zaloge že izčrpale, novih dobav pa ni bilo. Zaradi tega so, po poročanju zbornice, »nekateri obrati v Ljubljani in okolici«<sup>883</sup> zmanjšali produkcijo ali pa jo popolnoma ustavili. Krivec za nastali položaj ni bila TPD, katere premog so omenjena podjetja običajno uporabljala, temveč »ahilova peta«<sup>884</sup> habsburškega vojnega gospodarstva – železnice.<sup>885</sup> Navedeni primer iz dežele Kranjske dobro ponazarja razsežnost in

880 Premogovni revir Leoben-Fohnsdorf je avgusta 1910 prispeval 4, revir Voitsberg-Köflach pa 3,7 odstotka k mesečni produkciji rjavega premoga v Habsburški monarhiji. *Slovenski trgovski vestnik*, 1910, št. 10, str. 124.

881 Šorn, *Premogovniki*, str. 73.

882 Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, str. 323.

883 ARS, AS 448, t. e. 256, 1914–1941, št. 4113, 20. 8. 1914.

884 Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, str. 322.

885 Sandgruber navede dva glavna vzroka za slabo stanje železnic: 1. Izgubo in obrabo vozniških sredstev, ki sta povzročili akutno pomanjkanje lokomotiv in vagonov. 2. Izpad osebja zaradi mobilizacije ali po naravni poti. Prav tam.



akutnost transportnega problema Habsburške monarhije med vojno in dobi še dodatno težo, če se upošteva, da so se podjetniki obrnili na Južno in Dolenjsko železnico, podjetji, ki tedaj sploh še nista bili »tako zelo obremenjeni z vojaškimi transporti«. <sup>886</sup>

Čeprav je Kranjska spomladi 1915 dnevno dobivala 50 vagonov premoga, ki ga je Alpine Montangesellschaft nakopala v svojem Fohnsdorfskem rudniku, <sup>887</sup> je naslednji val pomanjkanja mestna naselja v tej deželi dosegel že poleti 1915, <sup>888</sup> pozimi pa se je položaj zaostрил. V dopisu Zbornice za TOI na železniško ministrstvo je prebrati, da so »zadnje mesece z nabavo premoga v Ljubljani in na Kranjskem na sploh kar največje težave. Že mesece je dovoz premoga za industrijo in gospodinjstva popolnoma nezadosten; vlada občutno pomanjkanje premoga za katerim trpijo predvsem nižji narodni sloji. Dostava premoga trgovcem s premogom, ki je osrednjega pomena za distribucijo premoga med majhne potrošnike, ali popolnoma izostaja ali pa je nadvse pičla.« <sup>889</sup> Dodatno težavo je predstavljal še tisto leto zgodaj nastopivši mraz. Zbornica in TPD sta za pomanjkanje sicer krivili povečane zahteve Južne in Državne železnice, ki so tedaj znašale nekaj več kot polovico letne proizvodnje TPD, <sup>890</sup> zaradi česar bi bilo, glede na podobnost strukture porabe na slovenskem nakopanega premoga med vojno z ono v mirnodobnem času, treba vzrok za pomanjkanje zopet iskati v neurejenih prometnih razmerah. <sup>891</sup> Posledica teh je bila, da so bili potrošniki v zaledju pri zadovoljevanju potreb prepuščeni naključju: »Ljudje so vobče le z največjo težavo mogli kupiti ob srečnem slučaju za silo nekaj premoga. Prodajalci premoga so brez zaloga, in če se jim posreči dobiti kak vagon, se ljudje naravnost trgajo za blago.« Težave z dobavo so pestile tudi industrijo, ki ni mogla dobiti premoga »celo po dolgem čakanju in navzlic že zgodnjim naročilom«, ter javne ustanove, kot je bila npr. Mestna občina Ljubljana, ki je »imela za elektrarno in vodovod resne težave. Še danes mestna občina daleko nima onih množin premoga, ki so potrebne za kurjenje javnih poslopij.« Svareči pred katastrofo v Ljubljani sta Zbornica za TOI in kranjska deželna vlada od ministrstva za javna dela v prošnji, iz katere je mogoče izvedeti, da je bil zagorski rudnik »s celo svojo produkcijo« določen za vojaške potrebe, da je vsa produkcija kočevskega rud-

886 ARS, AS 448, t. e. 256, 1914–1941, št. 4025 ex 1914.

887 ARS, AS 448, t. e. 256, 1914–1941, št. 2059, 14. 4. 1915.

888 ARS, AS 448, t. e. 256, 1914–1941, št. 4215, 13. 10. 1915.

889 ARS, AS 448, t. e. 256, 1914–1941, 12. 12. 1915.

890 Arhivski viri omenjajo zahtevo po 600.000 tonah premoga (od tega 450.000 ton za Južno in 150.000 za Državno železnico) za leto 1916, leto torej, v katerem je TPD proizvedla 1.190.000 ton premoga. ARS, AS 448, t. e. 256, 1914–1941, 10. 12. 1915; Šorn, *Premogovniki*, str. 73.

891 Domneva postane še verjetnejša, če se upošteva dejstvo, da je Alpine Montangesellschaft aprila 1915 grozila, da bo zaradi kroničnega pomanjkanja vagonov ustavila dobave kontingentov premoga Ljubljani, proti čemur so odločno protestirali člani ljubljanske Zadruga trgovcev s premogom in drugimi kurilnimi materiali. ARS, AS 448, t. e. 256, 1914–1941, št. 2059, 14. 4. 1915.

nika šla za zadovoljitev potreb Državnih železnic, da tudi ŠJP ni imel »proste dispozicije za svoje blago in tako tudi premog te provenience ne prihaja več v roke prodajalcev in zasebnikov« in da je TPD s svojim največjim rudnikom v Trbovljah kljub, po besedah predstavnikov podjetja, za 30 odstotkov manjšemu dnevemu kopu (kot pred vojno?) morala kriti povečane potrebe Južne železnice, zahtevali razbremenitev premogovne industrije na Kranjskem na račun čeških obratov. S tem so se na Dunaju strinjali in zagotovili, da bodo prošnji ugodili.<sup>892</sup> Ko so se na začetku leta 1916 pri Slovenskem trgovskem vestniku ozirali nazaj na prejšnje leto, so poleg problemov z voznim parkom kot vzroka za nezmožnost premogovnikov zadostiti naročilom potrošnikov navedli pomanjkanje »izvežbanih delavcev«, ki je bilo posledica nediskriminatorne mobilizacijske politike v prvih letih vojne,<sup>893</sup> in razcvet industrije<sup>894</sup> zaradi »ogromnih in raznovrstnih naročil vojne uprave«.<sup>895</sup>

Da je bil nastali položaj priložnost za podjetniške špekulacije, priča naslednja zanimiva anekdota: Na začetku leta 1917 je uprava Papirnice Radeče na TOI poslala prošnjo za posredovanje pri TPD, podjetju, ki je industrijski obrat zalagalo s tem prepotrebim kurivom, katerega zaloge<sup>896</sup> je papirnica že izčrpala, zaradi česar je prišla v stanje kroničnega pomanjkanja.<sup>897</sup> TPD se je odzvala s tožbo o skoraj polovičnem padcu produkcije v prejšnjem mesecu,<sup>898</sup> toda jedrnat odgovor podjetnikov ni prepričal, saj so, opiraje se na v časopisju objavljene vesti, oblikovali lastno domnevo o tem, zakaj je preskrba, ki je celotno leto 1916 potekala brez težav (papirnica je prejela 200 ton rjavega premoga na mesec), na začetku leta 1917 nenadoma prenehala: šlo naj bi za izsiljevanje premogovniškega lobija, ki se je s tem uprl vladi, ker ta ni hotela privoliti v zvišanje maksimiranih cen premoga. Dodaten dvom je pri industrialcih vzbudila okoliščina, da je TPD pred kratkim dobila veliko število vojnih ujetnikov ravno z namenom, da se produkcija vzdrži na stalni ravni;<sup>899</sup> in res, podatki o produkciji TPD za leto 1916 pričajo o minimalnem padcu v višini 29 ton (torej za nekaj manj kot 3 odstotke) v primerjavi s predvojnimi vrhuncem proizvodnje v letu 1913.<sup>900</sup>

892 ARS, AS 448, t. e. 256, 1914–1941, št. 4215, 13. 10. 1915.

893 Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, str. 319

894 Sandgruber leto 1915 označuje kot dobo »konsolidacije avstro-ogrskega vojnega gospodarstva«. Prav tam, str. 319.

895 *Slovenski trgovski vestnik*, 1916, št. 1, str. 2.

896 Slednje si je morda industrijski obrat zagotovil v letu 1916 po tem, ko je poleti 1916 ministrstvo za trgovino na Dunaju s posebno okrožnico, ki je bila objavljena tudi v (gospodarskem) tisku (*Slovenski trgovski vestnik*, 1916, št. 7, str. 59), industrijska podjetja pozvala, naj se pred jesenjo in zimo oskrbijo s primernimi zalogami premoga, saj se je v zadnji četrtini leta 1916 (najverjetneje zaradi zaostrenih bojev na vzhodni fronti) predvidevala povečana poraba železnic. ARS, AS 448, t. e. 256, 1914–1941, 7. 7. 1916.

897 ARS, AS 448, t. e. 256, 1914–1941, št. 711, 1. 2. 1917.

898 ARS, AS 448, t. e. 256, 1914–1941, št. 832, 8. 2. 1917.

899 ARS, AS 448, t. e. 256, 1914–1941, št. 958, 14. 2. 1917.

900 Glej podatke v: Šorn, *Premogovniki*, str. 73.

Dopisi v zvezi s pomanjkanjem premoga, ki so jih na Zbornico za TOI v letu 1917, ki ga je Sandgruber označil kot leto naglega padca industrijske produkcije in leto, v katerem je postalo pomanjkanje surovin akutno,<sup>901</sup> pošiljali trgovci, ki so zopet sporočali alarmantne vesti o tem, da so njihove stranke, tako stalne kot tudi občasne, v mrzlem vremenu ostajale brez kuriva,<sup>902</sup> in neprestane prošnje za razdelitev premoga, ki so jih, med drugim, na Zbornico naslovili celo ljubljanski krojaški mojstri, ki so izdelovali vojaške uniforme,<sup>903</sup> dovoljujejo sklep, da se je preskrba s premogom v četrtem vojnem letu poslabšala. Na poslabšanje stanja so oblasti odgovorile s poostrenim nadzorom nad distribucijo in so v začetku septembra uvedle karte za premog, ki so postale edino plačilno sredstvo pri trgovcih, pooblaščenih za prodajo premoga.<sup>904</sup> Oktobra je deželni predsednik Kranjske izdal ukaz o »uravnavi porabe premoga, koksa, briketov in drugega kuriva« za kurjavo in kuho, s katerim so bile uvedene izkaznice in prejemnice za premog; prve so bile namenjene javnim ustanovam (šolam, bolnišnicam, različnim zavodom ipd.), druge pa gospodinjstvom. Za nadzor nad njihovim razdeljevanjem je bila ustanovljena deželna komisija za premog. Pravico zaprositi za izkaznico so imela le tista gospodinjstva, katerih zaloge niso presegle 200 kg črnega, 250 kg rjavega premoga ali pet kubičnih metrov drv. Dokumentacijo o zalogi je moral predstavnik gospodinjstva predložiti pri pooblaščenim poslovalnici, ki jo je določil mestni magistrat.<sup>905</sup> Kot je bilo že omenjeno, je bila avstro-ogrska industrija v veliki meri odvisna od uvoza visokokaloričnega premoga, uvoza, ki je zaradi vojnih razmer trpel<sup>906</sup> in je bil konec leta 1917 dodatno otežen z zapletenim postopkom. Ta je od kupca zahteval pridobitev izvoznega dovoljenja države, iz katere je nameraval premog uvoziti (tj. v prvi vrsti Nemčije), tako da je oddal prošnjo na dunajskem ministrstvu za javna dela.<sup>907</sup>

Za zadnje leto vojne je značilen »hiter gospodarski polom«,<sup>908</sup> ki je dodatno zaostрил že prej stalno problematiko preskrbe mestnih gospodinjstev s kurivom,<sup>909</sup> in jeseni 1918 se je v javnih občilih za zimo napovedovala katastrofa: »Na Dunaju<sup>910</sup>

901 Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, str. 320.

902 Podjetje Fr. Dolenz, Kranj, ki se je med drugim ukvarjalo tudi s prodajo premoga in je na leto od TPD naročilo nekaj več kot 15 vagonov tega minerala, je že februarja 1917 poročalo, da v mestu Kranj in na Kranjskem na splošno »vlada občutno pomanjkanje premoga za kurjavo«. ARS, AS 448, t. e. 256, 1914–1941, št. 1000, 16. 2. 1917.

903 ARS, AS 448, t. e. 256, 1914–1941, št. 3126, 1. 6. 1917.

904 *Slovenski trgovski vestnik*, 1917, št. 9, str. 71.

905 ARS, AS 448, t. e. 256, 1914–1941, št. 5546, 17. 10. 1917. Za podedelje podobnih določil ni bilo, kar kaže na to, da so bile uporaba premoga za kuhanje in kurjenje in težave s pomanjkanjem kuriva zgolj domene urbanih okolij.

906 Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, str. 322.

907 *Slovenski trgovski vestnik*, 1917, št. 9, str. 72.

908 Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, str. 320.

909 Prav tam, str. 325.

910 Civilno prebivalstvo prestolnice je med vojno še posebej trpelo zaradi nezadostne preskrbe s kurivom. Prav tam.

peša oskrba s premogom za kuhinje. Kdor se ni mogel preskrbeti do konca julija, mu bo le z največjimi težočami mogoče nabaviti si potrebno količino.« Tudi na Češkem, v srcu habsburške premogovne industrije, je pomanjkanje postalo »tako pereče, da se bodo po sporočilih čeških listov zatvorile v Pragi šole cel oktober in november«. V podobnih škripcih so se znašle dunajske šole, zaradi česar je ravnatelj ene od tamkajšnjih gimnazij, ki je očitno želel učitelje in učence obvarovati trepetanja v nezakurjenih učilnicah, »odredil, naj se požurijo, da se predela učna snov, predno nastopi mráz, ker šolska uprava nima premoga ter mora radi tega računati na daljše zimske počitnice«. <sup>911</sup>

Tudi v industriji ni bil položaj nič boljši. Anketa, ki so jo osrednje dunajske oblasti v letu 1918 izvedle med industrialci, ni prinesla zgolj črne napovedi, da bo moralo približno 70 odstotkov vseh industrijskih podjetij »ustaviti obratovanje vsled pomanjkanja premoga«, temveč je pokazala tudi, da je tistega leta »nazadovala avstrijska produkcija za 30 odstotkov« v primerjavi z zadnjim mirnodobnim letom. <sup>912</sup> Že poleti 1918 je statistika ministrstva za javna dela ugotovila, da se je zgolj v juliju produkcija premoga (črnega, rjavega in lignita) zmanjšala za več kot milijon ton, glede na tisto v istem mesecu pred enim letom. <sup>913</sup> Rezultat drastičnih mesečnih padcev je bil, da je do oktobra primanjkljaj obeh vrst premoga narasel na skoraj 16 milijonov ton <sup>914</sup> v državi, ki je, v svoji cislajtanski polovici, na vrhuncu mirnodobne produkcije na svojih tleh nakopala cca. 53 ton (pri čemer je treba omeniti, da se je izkop črnega premoga med vojno, zaradi težav pri uvozu, povečal za približno pol tone in vrhunec dosegel leta 1917). <sup>915</sup> Podobni trendi so obvladovali tudi slovensko premogovništvo. Jože Šorn je izračunal, da je bila slovenska produkcija rjavega premoga v letu 1918 za 20 odstotkov nižja od one v predhodnem letu, k čemur je treba dodati še izračun padca produkcije rjavega premoga (in lignita) glede na leto 1913, ki je bil za 10 odstotkov manjši od avstrijskega in je znašal »zgolj« 21 odstotkov. <sup>916</sup> To pomeni, da je bila leta 1917 produkcija na skoraj isti ravni kot v zadnjem predvojnem letu in da je vojno gospodarstvo slovenske premogovnike prizadelo manj kot druge podobne obrate v državi, kar je mogoče pojasniti z manjšo koncentracijo urbanih naselij ter industrije na območju, ki so ga zalagali slovenski rudniki, in s to okoliščino povezano strukturo odjema v njih nakopane rude, ki je bila že v predvojnih časih osredotočena na železnice.

911 *Slovenski trgovski vestnik*, 1918, št. 10, str. 79.

912 Prav tam.

913 *Slovenski trgovski vestnik*, 1918, št. 9, str. 70.

914 *Slovenski trgovski vestnik*, 1918, št. 10, str. 79.

915 Po podatkih v: Hwaletz, *Die österreichische Montanindustrie*, str. 127, 145. Med vojno je bil zelo iskan tudi lignit; drugače si namreč ni mogoče razložiti dejstva, da je Velenjski rudnik leta 1917 dosegel vrh svoje dotodanje proizvodnje. Mihelak, *Premogovnik Velenje*, str. 36.

916 Po podatkih v: Šorn, *Premogovniki*, str. 73.

Sodobni slovenski gospodarski strokovnjaki so pomanjkanje premoga v vojnem času pripisali povečani porabi železnic, ki se je glede na predvojne čase povečala za 50 odstotkov (ta podatek potrjuje upravičenost trditvev TPD, ki je pomanjkljivo preskrbo trgovcev in industrijskih podjetij s premogom vedno pojasnjevala s povečanimi potrebami železnic), vojne industrije (zlasti municijskih podjetij, ki so porabila »neizmerne množine«) in »transportnim težkočam«, stalnici avstro-ogrškega vojnega gospodarstva.<sup>917</sup> Omenjena je bila tudi problematika delovne sile, ki leta 1918 ni bila zgolj dodatno skrčena,<sup>918</sup> temveč je bila zaradi gospodarskega poloma in posledičnih težav s preskrbo tudi nezadostno prehranjena, kar je negativno vplivalo na njeno storilnost.<sup>919</sup> Rudarski strokovnjak Lojze Zupančič se je konec tridesetih let sicer strinjal z navedenimi ocenami, a je imel prehrano delavstva zgolj za obrobni razlog za padec produkcije – glavni vzrok se je, po njegovem mnenju, skrival v tem, da so bile »jame proti koncu vojne več ali manj izropane«,<sup>920</sup> s čimer se pojavlja vprašanje poslovanja premogovnih podjetij med vojno. Ker je bila vsa produkcija podrejena zgolj enemu cilju – vojni zmagi – in ker je bilo v imenu slednjega vse gospodarstvo postopoma (najprej njegovi strateško najpomembnejši deli) vključeno v sistem, ki ga je Roman Sandgruber označil za »super-etatizem«,<sup>921</sup> so bila podjetja v zasebni lasti in njih vodstveno osebje postavljena pod državni nadzor, ki ga je predstavljala oborožena in uniformirana roka države, vojska. Podjetja so zato morala proizvodnjo »usmerjati po odredbah vojaških oblasti«,<sup>922</sup> ki so »brezobzirno zahtevale čim večjo produkcijo«. Omenjene okoliščine so pripeljale do tega, da so bile »jame proti koncu vojne več ali manj izropane«, saj se je delo »osredotočilo skoraj izključno na izkop že raziskanih in pripravljenih jamskih predelov«. <sup>923</sup> Osredotočenje na izkoriščanje že odkritih zalog je pomenilo, da sta se delovna sila, ki jo je že tako primanjkovalo in so jo skušali nadomestiti z vojnimi ujetniki, ter strojna oprema uporabljali zgolj za kritje sprotnih potreb, pri čemer se ni mislilo ne na vzdrževanje jam, kar je imelo za posledico skok v številu delovnih nesreč, ne na njihovo gospodarno izkoriščanje,<sup>924</sup> ne na sledenje in odkrivanje novih premogovnih slojev.<sup>925</sup> V takem neredu in izčrpanosti, tako pri človeškem kapitalu kot tudi materialni podstati proizvodnje, so torej slovenski rudniki pričakali novo dobo.

917 *Slovenski trgovski vestnik*, 1918, št. 10, str. 79.

918 Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, str. 320.

919 *Slovenski trgovski vestnik*, 1918, št. 10, str. 79.

920 Zupančič, *Rudarstvo Slovenije*, str. 356.

921 Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, str. 323.

922 Lebar, *Posavski premogovniki*, str. 94.

923 Zupančič, *Rudarstvo Slovenije*, str. 356.

924 Prav tam. Leta 1918 se je zgodilo 361 težkih nezgod, leta 1912 pa ob primerljivi produkciji samo 78.

925 Lebar, *Posavski premogovniki*, str. 94.

## **OBDOBJE OD LETA 1918 DO LETA 1941: SLOVENSKO PREMOGOVNIŠTVO V PRVI JUGOSLOVANSKI DRŽAVI**

Veliki geopolitični pretresi v Srednji Evropi ob koncu prve svetovne vojne so za slovensko premogovništvo sprva pomenili zgolj odpravo vojaške uprave nad obrati, ki je »omogočila uvedbo mirnodobne proizvodnje«,<sup>926</sup> medtem ko so ostale oblike državnega nadzora nad proizvodnjo in distribucijo enake; tako je revolucionarna Narodna vlada za Slovenijo kmalu po svojem nastanku, novembra 1918, razglasila, »1. da veljajo še nadalje dne 31. 10. 1918 veljavne cene za premog, in da ne sme noben lastnik premogovnika samovoljno prekoračiti teh cen; 2. vsa vodstva premogovnikov morajo dnevno produkcijo naznaniti vsak dan po dopisnici premogovnemu nadzorniku (...); 3. vsa naročila za premog se naj odstopijo imenovanemu, ker ima le on pravico dispozicije nad premogom; 4. vsa načelstva železniških postaj se prosijo, da odpošiljajo le od imenovanega nakazani premog; 5. kot nadzorni organ za razpošiljanje premoga je nastavljen od poverjeništa za javna dela in obrt gospod stotnik Fran Gombač, ki ima pravico na postajah odpošiljanje premoga nadzorovati ter ima pravico vpogleda v knjige in tovarne liste«. <sup>927</sup>

V razmerah komaj vzpostavljenega miru ter proizvodnih in transportnih težav je poteza novega organa, ki je bil ravnokar prevzel pristojnosti centralnih dunajskih oblasti, popolnoma razumljiva, a pozorni bralec si bo ob tem neizbežno zastavil vprašanje, ali ne bi bilo morda bolje, da bi se prvo povojno obdobje, ki v glavnem pomeni nadaljevanje ekonomskih metod vojnega časa, združilo z obravnavo vojnega časa. Pri tem bi izrazil upravičen sum, da je avtor te razprave podlegel lenobnemu historiografskemu avtomatizmu, ki prelomnost obdobja sodi zgolj po velikih (ali »velikih«) političnih dogodkih in pri tem ne upošteva, kako se ti odražajo na družbenih podsistemih. Na izražene pomisleke je treba odgovoriti s trditvijo, da je pridružitvev slovenskega ozemlja novi državni tvorbi južnih Slovanov za premogovno industrijo imela dolgoročne posledice tako glede produkcije kot tudi strukture porabe, zaradi česar je izbira leta 1918 kot prelomne točke za slovensko premogovništvo primerna, saj ustrezno poudarja težo zgodovinskega prevrata, ki ga je le-to prineslo.

Pomen razpada Habsburške monarhije za slovensko industrijo zgodovinarji pogosto poudarjajo<sup>928</sup> in tudi premogovništvo kot ena od (pomembnejših) industrijskih panog na Slovenskem je bilo zajeto v proces gospodarske preobrazbe. Poglavitna posledica nastanka nove državne tvorbe je bila, da je Slovenija čez noč

926 Perovšek, *Gospodarsko-socialne razmere*, str. 191.

927 *Slovenski trgovski vestnik*, 1918, št. 11, str. 88.

928 Glej npr.: Lazarević, *Na južnih obzorjih*, str. 189–208.

postala industrijsko najbolj razvit in moderen del kraljevine SHS, kar je izdelkom slovenske industrije odprlo obsežen trg na jugu. Slovensko premogovništvo ni uživalo le prednosti moderne, racionalizirane produkcije, ki je tehnično sledila vzorom v razvitejših zahodnih državah, ter visokih produkcijskih kapacitet, ampak je iz vojne prišlo tudi manj poškodovano kot rudniki na ozemlju okupirane Kraljevine Srbije, ki so jih napadalci po intenzivnem izkoriščanju pustili »v ognju, v ruševinah, medtem ko so bili nekateri popolnoma uničeni«. <sup>929</sup> Za njihovo obnovo in ponovno vzpostavitev produkcije je bil potrebno precej časa <sup>930</sup> in ravno ta leta pomenijo za slovensko premogovništvo zlato dobo.

Zato ne preseneča, da je bilo leta 1919 v Sloveniji proizvedeno kar 61 odstotkov vsega rjavega premoga v Jugoslaviji in 52 odstotkov vsega v Jugoslaviji pridobljenega premoga (tj. tudi črnega premoga in lignita). Že naslednje leto so si premogovniki na jugu države toliko opomogli, da je slovenski delež pri produkciji rjavega premoga padel na 50 odstotkov. Najmanj polovico ali več te vrste rudnine je (z izjemo leta 1928, ko delež pade na 48 odstotkov) prispevalo slovensko premogovništvo vse do 1930, ko je zaznati strm padec na nekaj več kot 40 odstotkov. V letih krize se je ta odstotek še zmanjšal, a ni nikoli padel pod 35 odstotkov. Kljub temu da si je slovensko premogovništvo konec tridesetih let opomoglo, slovenski delež pri jugoslovanski produkciji rjavega premoga do izbruha druge svetovne vojne ni več presegel 40 odstotkov, kar pomeni, da je po letu 1930 slovenska premogovna industrija nepovratno izgubila svoj primat, a je bila kljub temu še vedno eno najpomembnejših premogovnih območij v državi. V skupni produkciji vseh vrst premogov je trend identičen, s to razliko, da je delež slovenske proizvodnje rjavega premoga in lignita od približno 40 odstotkov, ki so bili stalnica v 20. letih, v 30. letih padel malce pod 30 odstotkov. <sup>931</sup>

Opisani položaj neprimerno večje pomembnosti slovenskega premogovništva v prvi jugoslovanski državi v primerjavi z Avstro-Ogrsko načenja vprašanje njegovih konjunkturnih nihanj. Kot jasna ločnica se ponuja leto 1930; medtem ko krivulja proizvodnje v 20. letih, kljub periodičnim nihanjem v letih 1925–1926 ter leta 1928, izkazuje tendenco naraščanja, pa se z letom 1930 začne strmi padec, ko količina izkopanega premoga do leta 1933, ki označuje absolutno najnižjo točko celotne obravnavane dobe, pade za okoli 50 odstotkov v primerjavi z letom 1929, ki predstavlja absolutni vrhunec produkcije v obravnavani dobi, in za okoli 30 odstotkov glede na vrhunec predvojne produkcije leta 1913. Produkcija se je nato vse do leta 1938 gibala nekje na ravni one iz prvega desetletja 20. stoletja,

929 Uvod. V: Spomen knjiga 1918–1928, str. XLIV.

930 Kukoleča, *Industrija Jugoslavije*, str. 104–105.

931 Izračunano po podatkih v: Naše rudarstvo in topilništvo. V: *Trgovski tovariš*, 1939, št. 3–4, (dalje Naše rudarstvo in topilništvo) str. 45; D. P.: Naše gospodarstvo v začetku leta 1940. V: *Trgovski tovariš*, 1940, št. 1–2, str. 41. Kukoleča, *Industrija Jugoslavije*, str. 349; Zupančič, *Rudarstvo Slovenije*, str. 357.

nato pa preseгла količino iz leta 1913; v letu 1939 se je povzpela na raven iz leta 1927, leta, ki je, po dostopnih podatkih, v obravnavanem obdobju (za letom 1929) na drugem mestu po količini produkcije.<sup>932</sup>

Dolgo je bilo potemtakem obdobje, ki ga je slovenska premogovna industrija potrebovala, da si je opomogla od šoka gospodarske krize, pri čemer se poraja vprašanje, ali je bilo podoben trend zaznati v jugoslovanskem premogovništvu kot celoti. Odgovor je negativen, kajti medtem ko je slovensko premogovništvo stagniralo še dolgo po koncu krize, ki ga je – podprt s statističnimi podatki o produkciji raznih vrst premoga – srbski ekonomist Kukoleča postavil v leto 1933, se je leta 1934 za jugoslovansko premogovništvo začela »doba največje prosperitete« v času obstoja prve jugoslovanske države, za katero »ni bilo značilno zgolj večanje kapacitete obstoječih rudnikov, temveč tudi odpiranje novih obratov, ki so bili znatno večjega obsega kot kdajkoli prej«. V tem času »sta še zlasti napredovali Rudarsko glavarstvo Beograd in Rudarsko glavarstvo Sarajevo«, od katerih je prvo med letoma 1934 in 1938 skoraj podvojilo število zaposlenih, medtem ko je v drugem število delavstva naraslo za cca. 42 odstotkov.<sup>933</sup> V drugi polovici 30. let se je torej težišče premogovne proizvodnje premaknilo s severa na jug.

Ker so v arhivskih virih najbolje zastopana leta po koncu prve svetovne vojne in gospodarske krize, bodo v nadaljevanju deležna največ pozornosti. Podrobnejša obravnava omenjenih obdobj pa je pomembna tudi zato, ker natančneje osvetli in pomaga pojasniti usodo slovenskega premogovništva v Jugoslaviji in ponudi eno od možnih interpretacij dolgoročnosti gospodarske krize. Premogovništvo je bilo najpomembnejša veja rudarske proizvodnje Kraljevine Jugoslavije, saj je od vseh vej rudarske industrije imelo največjo proizvodnjo in največ zaposlenega delavstva.<sup>934</sup> Premog je bil kot eden temeljnih dejavnikov industrializacije med najpomembnejšimi surovinami, ki so bile na voljo v državi, zaradi česar ne preseneča, da so premogokopi zavzemali 42 odstotkov rudarskih površin, da je (v dvajsetih letih) proizvodnja premoga znašala 83,5 odstotka vse rudarske proizvodnje<sup>935</sup> in da je premogovništvo prispevalo cca. 70 odstotkov narodnega dohodka od rudarstva.<sup>936</sup> Kot je bilo že omenjeno, so imeli slovenski rudniki

932 Izračunano po podatkih v: Naše rudarstvo in topilništvo, str. 45; D. P.: Naše gospodarstvo v začetku leta 1940. V: *Trgovski tovariš*, 1940, št. 1–2, str. 41; Zupančič, *Rudarstvo Slovenije*, str. 357; Šorn, *Premogovniki*, str. 72.

933 Kukoleča, *Industrija Jugoslavije*, str. 106.

934 Petaković, *Prilog*, str. 45.

935 Prav tam, str. 47. »Če navedemo najvažnejše proizvode jugoslovanskega rudarstva vidimo, da je tako po množini kot tudi po vrednosti tudi sedaj še premog na prvem mestu (...). Najvažnejši in najrentabilnejši so rudniki rjavega premoga na katere pride 70 do 75 odstotkov vse premogovne produkcije; 20 do 25 odstotkov odpade na lignit in le 4 do 5 odstotkov na črni premog.« V. Š.: Paberki iz gospodarstva Jugoslavije. V: *Trgovski tovariš*, 1939, št. 5–6, str. 99.

936 Petaković, *Prilog*, str. 49. Leta 1930 je revija *Trgovski tovariš* objavila naslednje podatke o čisti vrednosti rudarskih proizvodov v Jugoslaviji: »Od skupne vrednosti 1387 milijonov dinarjev je



pomemben delež pri jugoslovanski premogovni produkciji, pri čemer je nujno omeniti še to, da sta bila rjavi premog in lignit, poleg mežiškega cinka in svinca, edino omembe vredno rudno bogastvo na slovenskem ozemlju. Delež slovenske produkcije v jugoslovanskem okviru je bil tako visok tudi zato, ker se v jugoslovanski državi, zaradi njene ekonomske zaostalosti, ni porabilo veliko premoga, ali kot je posrečeno zapisal sodobnik: »Kako majhna je naša proizvodnja premoga je vidno po tem, da vsi premogovniki naše kraljevine proizvedejo letno 4,5 do 5 milijonov ton. To predstavlja toliko kot proizvedejo angleški ali nemški v enem tednu! (...) V primerjavi s Češko, ki ima skoraj toliko prebivalcev kot naša država, je naša proizvodnja premoga petkrat manjša in ravno takšen zaostanek lahko ugotovimo ob primerjavi s Poljsko, Avstrijo in Italijo!«<sup>937</sup>

## OBDOBJE OD LETA 1919 DO LETA 1929

Premogovništvu v prvih povojnih letih je pečat dajalo nadaljevanje metod diktiranega vojnega gospodarstva. Strm upad proizvodnje v zadnjem letu vojne in dolžnost preskrbovanja južnih delov nove države sta zahtevala nadzor novih oblasti nad produkcijo in distribucijo proizvodnje. Deželna vlada za Slovenijo je zato februarja 1919 »v okviru komisije za prehodno-gospodarski urad« ustanovila poseben pododsek – sestavljen iz zastopnikov poverjeništev za javna dela, za industrijo in trgovino ter za promet –, ki so mu zaupali nadzor nad gospodarjenjem s premogom: »Ta pododsek ima zlasti sestaviti za vsako dekada izkaz produkcije in razdelitev premoga z navedbo namembnega kraja in adresata, katerega predloži omenjenim poverjeništvom in predsedstvu deželne vlade.« K nadzoru je bila pritegnjena tudi železniška infrastruktura, saj je bilo železniškim premogokopnim postajam naročeno, »da predlože predsedstvu deželne vlade uradne izkaze o odpravi vsega premoga z navedbo namembnih postaj in adresatov vsakega 1., 10. in 20. v mesecu.«<sup>938</sup> Da je bil nadzor v povojnem času »krize premoga«, ki je bila najhujša med letoma 1918 in 1920,<sup>939</sup> še kako potreben, dokazuje trditev, izustena na seji deželne vlade februarja 1919, da je TPD, neupoštevaje navodila novih oblasti, premog še naprej oddajala v nemško Avstrijo, zaradi česar so ji novi oblastniki takoj zagrozili z visoko denarno globo za vsak vagon, ki bi ga poslala »drugam kamor tja kamor ji naroči Deželna vlada«.<sup>940</sup>

---

odpadlo na črni premog 108, na rjavi premog 771, na lignit 126, na brikete 24, na zemeljski plin 1,4, na železno rudo 47, na baker 292 milijonov« itd. Od skupne vrednosti je na Srbijo odpadlo 521, na Slovenijo 456, na Bosno in Hercegovino 266, na Hrvaško 97 in na Dalmacijo 45 milijonov dinarjev. *Trgovski tovariš*, 1930, št. 7–8, str. 158.

937 Citirano v: Lebar, *Zasavski premogovniki*, str. 133.

938 *Sejni zapisniki*, 1. del, str. 369.

939 Lebar, *Zasavski premogovniki*, str. 133.

940 *Sejni zapisniki*, 1. del, str. 396–397.

Tudi uvoz bolj kaloričnih vrst premoga, ki so bile nujno potrebne v železarski industriji, je prevzela deželna vlada; tako je spomladi 1919 Kranjski industrijski družbi obljubila dnevno dobavo 25 vagonov trboveljskega premoga in ji zagotovila, da bo glede dobave ostravskega črnega premoga posredovala »potom jugoslovanskega poslanika v Pragi«. <sup>941</sup> Poverjeništvu za javna dela je premogovno krizo, ki jo je oteževalo pomanjkanje usposobljenih rudarjev, lajšalo tudi s premestitvami delavstva iz državnih v zasebne rudnike; maja 1919 je Rudarsko oskrbništvo v Zabukovici prejelo ukaz, da mora poslati 80 tamkaj zaposlenih rudarjev v Kočevje, kjer je bil premogokop v lasti TPD: »(...)odrejam, da delavce, in sicer izključno samce, določite, z njimi obračunate mezde in jih odpošljete z njihovimi delavskimi knjižicami v označeni premogokop v Kočevju, v oddelkih po 20 mož. En oddelek za drugim naj odpotuje v intervalih petih dni. (...) Motike, kolikor jih je na razpolago, naj vzamejo delavci s seboj. Za oddane motike pošljite račun kočevskemu premogovniku. Prvi oddelek naj nemudoma odpotuje.« Tudi onemu, ki je zgolj bežno seznanjen s plansko-gospodarskimi ukrepi novih oblastnikov iz časa po koncu naslednje svetovne vojne, se bo zgornji ukaz zazdel nepredstavljivo popustljiv in človečen, ko bo izvedel, da ga je poverjenik za javna dela zaključil z navodilom, da »če bi se kateri delavec za delo rajši zahvalil kakor odpotoval v Kočevje, mu ne delajte zaprek«. <sup>942</sup>

Oddelku za premog je bila zaupana nadzorna vloga nad premogovniki, kar je pomenilo predvsem bedenje nad pravilnostjo oddaje produkcije, ki je morala ustrezati naročilom, <sup>943</sup> medtem ko je v pristojnost deželne vlade spadalo določanje cen premoga, ki jih je lahko nato v posameznih primerih tudi spreminjala in prilagajala na podlagi prošenj podjetij. <sup>944</sup> Temeljno načelo, ki je uradništvo vodilo pri obravnavanju tovrstnih prošenj, je bilo gibanje proizvodnih stroškov, ki so se – tako npr. novembra 1919, ko so lahko cene premoga dvignila vsa večja slovenska podjetja – višali zaradi višjih mezd, višjih »stroškov za obratni material« in življenjske potrebščine. <sup>945</sup>

Četudi je bilo administrativno določanje cen v kaotičnem času po koncu vojne nujno, so se iz gospodarskih krogov slišale pritožbe na račun temnih plati odsotnosti tržnih zakonitosti. Ker so bile cene enotne in je bil za merilo pri

<sup>941</sup> *Sejni zapisniki*, 2. del, str. 64.

<sup>942</sup> ARS, AS 73, t. e. 2, št. 3808, 20. 5. 1919.

<sup>943</sup> »Delo oddelka obstoji v razdeljevanju premoga, v kontroli produkcije in dobav premoga ter v upravi denarja. V svrhu kontrole produciranega in oddanega premoga vodi oddelek natančno statistiko, ki se sestavlja na podlagi dnevnih poročil, ki jih pošiljajo oddelku uprave premogovnikov o produkciji in oddaji premoga. Oddaja premoga se kontrolira tudi na podlagi izvestij, ki jih prejema oddelek od odhodnih železniških postaj.« ARS, AS 73, št. 177, 4. 2. 1922.

<sup>944</sup> Premogovniku v Lešah na Koroškem je tako npr. vlada dovolila zvišanje cene za »metrski stot premoga«, zato ker je zvišal plače svojim uslužbencem. *Sejni zapisniki*, 2. del, str. 160.

<sup>945</sup> Prav tam, str. 414. ARS, AS 73, t. e. XIV-2, rudniki: Št. Janž, TPD, št. 2314, 21. 6. 1920.

določanju cen vzet premog TPD (ki je imel nad 4000 kalorij), je slabšim vrstam premoga cena naenkrat poskočila. Zlasti problematični so bili »malovredni« ligniti, ki niso dosegali niti 3000 kalorij. Zbornica za TOI v Ljubljani je bila zato mnenja, da »se godi naši industriji in železnicam velika gospodarska krivica, da morajo za polovico slabši premogovni material plačati iste cene kot za dober premog«, kar je privedlo do favoriziranja manj učinkovitih rudnikov z višjimi produkcijskimi stroški, ki so smeli »kar avtomatično in neupravičeno svoje cene dvigniti na isto višino kakor se je določila cena premoga v Trbovljah«. Od deželne vlade je zato Zbornica na pobudo svojih članov zahtevala, da cene določi glede na kalorično vrednost posameznih vrst premoga, toda slednja ni v zvezi s tem nič ukrenila. Tak položaj je povečal izdatke industrijskih podjetij, ker so morala »za polovico slabši premog«, ki ni bil od TPD, »plačevati isto ceno«, kar je pomenilo, »da jim je kurjava s tem premogom dvakrat tako draga kot z dobrim trboveljskim premogom«. Zaradi tega so se nekateri obrati odločili »obratovanje omejiti ali ga popolnoma ukiniti«. Številna podjetja se sploh niso več odzivala »na nakazila premoga iz lignitskih rudnikov«, preklicala so svoje prošnje in odpovedala dobave.<sup>946</sup> Ker je bil največji rudnik lignita na Slovenskem v državni lasti, je povojni položaj državi seveda precej godil.

Povojnim letom je dalo pečat neprestano pomanjkanje premoga, ki je bilo posledica neugodnih posledic vojne v južnih krajih nove domovine. Za Bosno in Hercegovino, kjer je bilo precej državnih rudnikov rjavega premoga in lignita, v literaturi sicer ni podatkov o večjih vojnih opustošenjih,<sup>947</sup> zato so bile njihove težave ob koncu vojne podobne kot pri slovenskih rudnikih (izčrpanost, zanemarjenost),<sup>948</sup> je pa zato opustošenje, ki ga je bilo zaradi okupacije deležno srbsko premogovništvo, v literaturi izdatno zabeleženo. Tako je mogoče v uvodu spominske knjige, ki je izšla ob desetletnici prve Jugoslavije, prebrati, da »je bilo naše rudarstvo v času osvoboditve in zedinjenja leta 1918 v ruševinah. Večino premogovnikov je okupator po obdobju intenzivnega izkoriščanja pustil v ognju in ruševinah, nekateri med njimi pa so bili popolnoma uničeni.«<sup>949</sup> Stevan Kukoleča to uničenje pripiše dejstvu, da je bilo ozemlje Srbije v vojni od leta 1912 do leta 1918; v tem času so sicer okupatorske oblasti del v vojnih operacijah

946 ARS, AS 448, t. e. 256, 1914–1941, št. 8829, 17. 11. 1920.

947 Inženir Ivo Turina za bosanske rudnike prinaša naslednje podatke o indeksu proizvodnje: njihov izkop je leta 1913 znašal 812.878 ton; l. 1916 873.635 ton; l. 1917 931.371 ton in l. 1918 841.740 ton. Proizvodnja je pričela rasti šele leta 1922, ko se je v primerjavi s predvojno povečala za približno 10 odstotkov, naslednje leto pa je predvojno preseгла za 20 odstotkov. Po tem se je do konca dvajsetih let proizvodnja gibala med 10 in 15 odstotki nad predvojno. Turina, *Deset godina*, str. 78.

948 Turina navaja, da je bila za povojno povečanje proizvodnje oz. zgolj vrnitev na njeno predvojno raven pri bosanskih rudnikih potrebna renovacija rudniških instalacij, izrabljenih zaradi medvojnega forsiranega obratovanja in neobstoja možnosti pravilnega vzdrževanja. Prav tam.

949 Uvod, Spomen knjiga, str. XLIV.

poškodovanih rudnikov obnovile in jih pričele izkoriščati, toda večino jih je bilo treba zaradi nujne sanacije po vojni začasno (ali celo stalno) zapreti.<sup>950</sup> Zato ekonomska zgodovinarica Jelena Petaković trdi, da je Srbija »za razliko od Slovenije, ki svoje proizvodnje [premoga] med vojno ni opustila in katere infrastruktura ni bila uničena«, po koncu vojne začela od samega začetka.<sup>951</sup> Tako so opisane zgodovinske okoliščine privedle do tega, da so »tako po vojni (...) najprej prišli (...) v normalno delo rudniki na zapadu države, dočim so se rudniki na vzhodu le počasi obnavljali in prihajali v poštev na trgu. V teh povojnih letih je nastalo tudi (...) prvenstvo zapadnih rudnikov premoga (...)«. <sup>952</sup>

V času, ko so bosanski rudniki rjavega premoga in lignita skušali doseči predvojno stopnjo proizvodnje in ko so bili srbski rudniki še skoraj nedejavni, so južni kraji postali zelo odvisni od slovenskega rjavega premoga,<sup>953</sup> kar je povzročilo velik pritisk centralnih, beograjskih oblasti na deželno vlado v Sloveniji. Njihova neprilagodljivost in aroganca sta dobro razvidni iz incidenta, ki se je zgodil aprila 1919, ko je v Ljubljano dospel uradniški odposlanec ministrstva za promet Matič, ki je v imenu ministrskega sveta Slovincem predložil nov razdelitveni načrt za trboveljski premog. Z vsemi pooblastili oboroženi uradnik se je, potem ko je odrezavo odklonil povabilo podpredsednika slovenske vlade »na razgovor, da se zadeva sporazumno uredi«, z odgovorom, da ima zgolj izvrševati ukaze, podal v zasavske revirje, kjer je oddal nova naročila, ob katerih je referent za premog pri deželni vladi lahko zgolj zmajeval z glavo: »Nenadno naročilo po katerem naj se brez odloga spremeni ves razdeljevalni sistem, je sedaj tehnično in gospodarsko neizvedljivo. Južna železnica, katera je težko prizadeta vsled novega načina razdeljevanja, noče prevzeti transportov. Uvidljivo je, da mora po ključu, po katerem ima Matič urediti razdeljevanje, Južna železnica vstaviti, ali vsaj zelo omejiti obrat. Tudi industrije v Sloveniji, za katere bi od povprečno dnevno pridelanih 204 vagonov ne ostalo skoraj čisto nič po tej novi razpredelbi, ne bi mogle vzdržati svojih obratov.« Previsoke so bile postavke »po načrtu ministrstva, ki se ga ima takoj izvesti«, za Srbijo<sup>954</sup> in predvsem za Hrvaško,<sup>955</sup> zaradi česar so kršile ne samo načelo pravične razdelitve, temveč tudi nedavno sprejete razdelilne načrte. Soočena z nerazumnimi in sebičnimi zahtevami, se je

950 Kukoleča, *Industrija Jugoslavije*, str. 105.

951 Petaković, *Prilog*, str. 55.

952 Potočnik, *Naše rudarstvo*, str. 18.

953 Leta 1919 je slovenska proizvodnja rjavega premoga znašala okoli 60 odstotkov jugoslovanske.

954 »Za srbske železnice se je dobavljalo 20 vagonov, pa je referent to sam že dvignil na 24 vagonov, kar Srbija sedaj faktično zahteva, dasi je tudi za te že hotelo imeti ministrstvo šuma in rudnika kar po 63 vagonov.« Sejni zapisniki, 2. del, str. 210.

955 »Samo za Hrvatsko se zahteva zdaj 86 vagonov dnevno, dasi je v pogodbenem zapisniku, pri katerem je sodeloval tudi zastopnik ministrstva, bilo za maj sklenjeno za hrvatsko državno železnico po 33 vagonov, in za hrvatsko industrijo pa 27 vagonov dnevno.« Prav tam.

deželna vlada odločila v Beograd nemudoma poslati dva višja uradnika, katerih naloga je bila, »da tam pojasnita položaj, ustavita izvajanje ukazov, ki jih ima Matič, in dosežeta sorazmerno, pravično porazdelitev«, in hkrati upravnikom rudnikov sporočila, da se držijo prejšnjega razdelilnega sistema.<sup>956</sup>

Rezultat slovenske uporniške akcije je bil nov »modus za razdeljevanje premoga«, ki ga je beograjsko ministrstvo za promet sprejelo maja in v katerem je odločilo, da Sloveniji »ostane od produkcije trboveljsko-zagorsko-hrastniškega premogovnika 15 odstotkov in poleg tega tisto, kar se producira več kakor 200 vagonov«. Razdelilni načrt dobro ponazarja izreden pomen slovenskega premoga za trg novonastale jugoslovanske države. V prejšnji, po površini veliko večji državi je imelo slovensko premogovništvo predvsem lokalno-gospodarski pomen, saj so slovenski rudniki s premogom oskrbovali industrijska podjetja na območju Kranjske, slovenske Štajerske, Koroške in deloma gornje (avstrijske) Štajerske ter železnice »od Št. Vida ob Glini na Koroškem do Trsta in Trbiža« ter »od Trsta do Semmeringa in proti Zagrebu«,<sup>957</sup> prostorski vzorec odjema je torej sledil kapilaram železniškega omrežja. Povojni položaj, pri preučevanju katerega pomaga tudi nekaj ohranjenih razdelilnih načrtov za slovenski premog, ki so nastali v prvih letih po koncu svetovne vojne, ni bil pretirano drugačen: prostorsko razporeditev odjema je še naprej določalo železniško omrežje s to razliko, da se je trg za slovenski premog premaknil na jug, pri čemer je doseg slovenskega premoga segal dlje kot prej. Junija 1919 so 55,5 odstotka izkopa slovenskih premogovnikov prejemale (razporejene po višinah kontingentov): Južna železnica, Hrvaške državne železnice, Državna železnica in Srbske železnice; okoli 12 odstotkov je šlo zemaljski vladi v Zagrebu in hrvaški industriji, približno 25 odstotkov pa je dobila slovenska industrija. Aprila 1919 se je iz rudnika v Trbovljah premog na jug pošiljal javnim in zasebnim podjetjem v Zagreb in okolico ter železnici v Zemun.<sup>958</sup>

Po besedah podpredsednika deželne vlade se je oddelek za premog omenjene distribucijske sheme držal, toda doseženo krhko ravnovesje je porušila samovolja omenjenega komisarja ministrstva za promet Matiča, »ki se nahaja v Trbovljah in razdeljuje premog tako, da ga imajo verižniki na Hrvaškem toliko, da ga zopet sem ponujajo. Tako je prišlo, da ne le naše industrije, temveč tudi Južna železnica in hrvaške železnice niso dobivale zadosti premoga.« Vse oškodovane strani so se pritožile na pristojno ministrstvo, toda še preden je slednje posredovalo, je premogovna kriza »dosegla vrhunec. Južna železnica je ustavila promet med Zidanim Mostom in Siskom, tako da vozijo le še ententni brzovlak in vlaki z

956 »/.../ dobi Srbija po 24 vagonov, Hrvatska državna železnica 33 vagonov in hrvatska industrija pa po 27 vagonov« dnevno. Prav tam.

957 Zupančič, *Rudarstvo Slovenije*, str. 360

958 ARS, AS 448, t. e. 256, 1914–1941, brez številke.

vojaškimi transporti«. Podpredsedniku slovenske vlade je uspelo s pogostimi brzojavkami v Beograd od ministra za promet doseči zagotovilo, da bo ustanovil komisijo za razdelitev premoga, v kateri naj bi bile zastopane vse (zasebne in državne) železnice.<sup>959</sup> Sočasno je slovenska vlada v Trbovlje poslala komisijo, ki je skušala doseči, »da se s premogom napolnita kurilnici v Sisku in Zagrebu«.<sup>960</sup>

Opisane težave niso ostale brez odziva v javnosti. Zveza industrijcev na slovenskem ozemlju Kraljevine SHS je tako oktobra 1919 objavila precej obsežno spomenico, v kateri je neusmiljeno obračunala z razdelilno politiko nove države. Ker dokument predstavlja unikatno pričevanje o povojnih težavah pri preskrbi z energenti, pa tudi o porodnih krčih, ki so spremljali vključevanje Slovencev v prvo samostojno državno tvorbo Južnih Slovanov, ga je vredno podrobneje predstaviti. Podjetniki spis pričnejo s pavšalno ugotovitvijo, da naj bi rudniki v novi državi imeli »toliko premoga, da ob intenzivnem pridelovanju v zadostni meri krijemo svoje nujne potrebe«, še posebej v časih, ko je bil uvoz premoga zaradi vseevropskega pomanjkanja zelo otežen. V nasprotju s slovenskimi politikami in višjim uradništvom, ki so bili prisiljeni iskati kompromisne rešitve, so industrialci posodili glas ogorčenemu javnemu mnenju<sup>961</sup> in za pomanjkanje premoga brez olepševanja obsodili »nerazumno brezbriznost«, »slepi nasilni egoizem« oblasti v Beogradu, ki so jih obtožili, da s svojo kratkovidno in brezobzirno izkoriščevalsko politiko ubijajo idejo »ujedinjenja«. Glavni razlog za nastanek spomenice je tičal v podhranjenosti slovenske industrije s pomembnim energetskega virom. Zbiranje podatkov z anketami je zvezi omogočilo priti do približne številke o potrebi slovenske industrije po trboveljskem premogu, ki je znašala 1531 ton dnevno (tj. 38.265 ton mesečno).<sup>962</sup> Upošteva se tako navedene podatke kot tudi odlok ministrstva notranjih zadev (»P. Br. 16.028«) z dne 7. 5. 1919 o razdeljevanju premoga, je oddelek za premog pri deželni vladi v Ljubljani slovenski industriji »kot eksistenčni minimum« odkazal 1100 ton premoga na dan, s katerimi naj bi industrija v skrajno zožanem obsegu obratovala, dokler se razmere ne bi izboljšale.

Čeprav je bila zveza mnenja, da ta količina ni zadoščala niti za životarjenje, kaj šele za prepotrebni razvoj industrije, je sodu izbilo dno dejstvo, da »niti te množine ni dobivala industrija redno v enakih dnevnikih kvotah. Njej so se dajali

959 *Sejni zapisniki*, 2. del, str. 294.

960 Prav tam, str. 295.

961 »Nihče se ne sme čuditi, da povzroča taka metoda razdeljevanja najvažnejše industrijske potrebščine v velikem delu našega prebivalstva odvisnega od zaslužka v industrijskih delavnicah, skrajno ogorčenje in živo mržnjo do nepoznanih krivcev.« *Narodnogospodarski vestnik*, št. 12, 5. 10. 1919, Premog in naša industrija, str. 107.

962 Poleg tega so obrati, ki so v anketi sodelovali, izrazili še potrebo po približno 4570 tonah črnega premoga in koksna na mesec. Le-ta sta v državo prihajala večinoma z uvozom. Prav tam, str. 106–107.

le slučajni presežki in preostanki, potem ko so bili zadovoljeni vsi prednostni konsumenti našega premoga, namreč poleg naših železnic še hrvatske in srbske železnice in hrvatska industrija (...)«. Celó v najboljših dveh mesecih (poletna julij in avgust) se je »oddalo industriji v Sloveniji povprečno na dan« le 42 (462 ton) in 36 (396 ton) odstotkov »pičlega kontingenta, ki nam ga priznava sama pretirana varčnost deželne oblasti kot zadnji minimum«. Vzrok za to je po mnenju podjetnikov tičal v togem razdelilnem načrtu, ki se je oprl na številke o dnevni produkciji treh največjih in najmodernejših slovenskih rudnikov, ki so proizvajali tudi najkakovostnejšo rudo. Od 2000 ton dnevno je slovenskim industrijskim podjetjem pripadlo 15 odstotkov, tj. 300 ton na dan.<sup>963</sup> Sedemdeset odstotkov proizvodnje je bilo namenjene za rabo v transportne namene in preostanek industriji, a ta načrt je bil skregan z resničnostjo in le-ta je papirnate aspiracije planskega gospodarstva v obravnavanem primeru preobrazila in prilagodila na škodo slovenske industrije: »Ta razdelitev je a priori pogrešena, ker ne pozna, niti zadostno ne upošteva, pomena in obsega Južne železnice ter nje razsežnega obrata. Čisto napačna je domneva, da obratuje Južna železnica zgolj progo Špilje<sup>964</sup>-Ljubljana-Logatec,<sup>965</sup> dasi je ta dvotirna proga zlasti radi antantnih transportov in sicer po živahnem transportu med najvažnejšimi v državi. Poleg imenovane glavne linije obratuje Južna železnica še celo vrsto važnih transverzalk, progo Maribor-Velikovec-Železna Kaplja, potem Špilje-Ljutomer, Pragersko-Čakovec-Donja Dubrava ter glavno progo Zidani Most-Zagreb-Sisak (Zemun) in še več lokalnih prog v skupni množini 800 km! Za to obsežno omrežje se je Južni železnici dovolilo dnevno zgolj 360 ton, kar niti približno ne odgovarja dejanski potrebi.« V teh okoliščinah je bila zato nujna sprememba razdelilnega načrta: »V istini dobiva ta železnica dnevno 770 ton in se njej določeni kontingent dopolnjuje iz kontingenta namenjenega slovenski industriji«, zaradi česar so se slovenska podjetja zalagala »edinole iz slučajnih in morebitnih presežkov dnevnega pridelka«. To »neznosno pomanjkanje« je povzročilo, da so »industrijske tvornice po naši deželi« druga za drugo krvavele (kot so se dramatično izrazili podpisniki spomenice) »na pomanjkanju goriva.«<sup>966</sup>

963 28 odstotkov (560 ton) dnevno so dobile Hrvaške državne železnice, 18 odstotkov (360 ton) Južna železnica na slovenskem in hrvaškem ozemlju, 15 odstotkov (300 ton) hrvaška industrijska podjetja, po 12 odstotkov (240 ton) vsaka pa državne železnice v Sloveniji in srbske državne železnice. Prav tam, str. 107.

964 Kraj na meji z Avstrijo.

965 Tedanja meja med Kraljevino SHS in Italijo.

966 Težavnost položaja potrjujejo tudi uradne statistike, ki so jih navedli industrialci: »Meseca avgusta t.l. smo na odlok ministrskega sveta oddali 28.488 ton ali 45,12 odstotkov celotne produkcije premoga srbskim in hrvatskim železnicam, hrvatski industriji in mestu Zagrebu, nadalje 23.887 ton ali 37,84 odstotka železnicam v Sloveniji, in to Južni železnici za slovenske in hrvatske proge. Za industrijo v Sloveniji, za vsa državna, mestna in zasebna podjetja nam je ostalo 10.760 ton ali 17,04 odstotka celotne oddaje!« *Narodnogospodarski vestnik*, št. 12, 5. 10. 1919, Premog in naša industrija, str. 108–109.

Potem ko so industrialci nove sodržavljane obsodili pregovorne balkanske lenobe<sup>967</sup> in jo kontrastirali s slovensko pregovorno pridnostjo,<sup>968</sup> izkazali razumevanje do od vojne opustošene srbske premogovne industrije in obenem Srbom priporočili »več smotrene živahnosti in uspešnejšo skrb za povzdigo prometa« ter oblast okrcali, da s stavkajočimi bosanskimi rudarji ne postopa dovolj odločno »in da ne vzpostavi reda z železno energijo«,<sup>969</sup> so za rešitev krize stvarno ter neusmiljeno predlagali naslednje: »Naredba ministrstva notranjih zadev (...) z dne 7. maja 1919 se nemudoma razveljavi, pokrajinska vlada v Zagrebu se obvesti, da se hrvatski industriji več ne dobavi trboveljski premog, hrvatskim in srbskim železnicam se zniža kontingent tega premoga na polovico, primanjkljaj imajo kriti iz pečuških,<sup>970</sup> bosanskih in srbskih premogovnikov.«<sup>971</sup> Industrialci so poslanico zaključili tako, da so se obregnili ob centralizem in nemoč deželnih vlad ter Beogradu sporočili, naj razdeljevanje premoga uredi v dialogu z vsemi prizadetimi stranmi.

Zmanjšana produkcija in pomanjkanje delovne sile pa nista bila edina razloga za povojno pomanjkanje premoga. Prišteti jima je treba težave pri transportu in uvozu. Maja 1919 so bile na seji deželne vlade udeležencem predstavljene tožbe, »da produkcija v naših premogovnikih zdaj peša le, ker povsod primanjkuje transportnih sredstev in se periodično, osobito v Zagrebu, prometne ovire«. Glavna težava je bila ta, da je bilo iz Hrvaške zelo težko nazaj dobiti prazne vagone, ki so neizkoriščeni delali napoto na postajah.<sup>972</sup> Podobne logistične prepreke so v svoji poslanici poudarili tudi industrialci, ko so omenili obupne razmere na slovenskih in hrvaških železnicah zaradi pomanjkanja lokomotiv in vlakov ter prometnih zamaškov na vseh postajah, »od Zagreba do Siska naprej«,

967 »Navzlic svoji zavedni požrtvovalnosti in živemu čutu za skupno stvar ne smemo in ne moremo dovoliti, da se nam uničuje naša industrija zgolj zato, ker v drugih bogatejših pokrajinah držijo križem roke.« Prav tam, str. 107.

968 »Da se v Sloveniji razmeroma redno in s pridnostjo dela ne sme biti povod mnenju, da je treba to pridnost brezobzirno izkoriščati.« Prav tam, str. 108.

969 Več mesecev trajajoči nemiri v Bosni so se začeli na pobudo komunistične partije in komunističnih sindikatov zaradi prepovedi prvomajskih proslav. Stavka se je začela 30. aprila v Sarajevu, a so jo oblasti hitro zatrle in pričele s povračilnimi ukrepi, na katere so se rudarji in drugi delavci v premogovniških krajih Zenici, Kaknju, Brezi in Kreki odzvali s solidarnostnimi stavkami, proti katerim so se oblasti borile, toda »protestna počasna proizvodnja rudarjev« je v nekaterih krajih (npr. Tuzli) »trajala še dva meseca«. Stiplovšek, *Prispevki*, str. 162.

970 Gre za madžarsko mesto Pécs, ki so ga tedaj, pred podpisom Trianonske mirovne pogodbe, zasedale še srbske vojaške sile. Po besedah slovenskih industrialcev se je tam nahajal premogovnik, »bogat na izbornem črnem premogu in preširno opremljen s povsem modernim aparatom elektriškega obratovanja. Ta premogovnik je leta 1916 še produciral 788.900 ton premoga namenjenega zlasti železnici in parni plovbi. Že 9 mesecev upravlja naša država pečuške jame in ni dvoma, da bi se iz njih ob intenzivnejšem delu mogla preskrbovati Hrvatska in Srbija«. *Narodnogospodarski vestnik*, št. 12, 5. 10. 1919, Premog in naša industrija, str. 108.

971 Prav tam, str. 109.

972 *Sejni zapisniki*, 2. del, str. 229.



ki so nastajali zaradi preobilice tovornih vlakov. Tako vozni park kot tudi same proge so bile dotrajane zaradi medvojne preobremenjenosti in pomanjkljivega vzdrževanja ter zato potrebne popravil, pomembnejši kolodvori so bili premajhni, primanjkovalo je izogibališč, to prometno žalost pa je še dodatno obremenjevalo arbitrarno poseganje vojske v transportni sistem.<sup>973</sup> Na »precej neprijetno prometno krizo«, kot jo je leta 1920 označil Fran Windischer, je vplivalo tudi pomanjkanje premoga.<sup>974</sup> Prometne težave so bile nekaj let stalnica življenja v prvi Jugoslaviji; tako se je inženir Milan Šuklje na izredni glavni skupščini Zveze industrijcev maja 1926 prvih let nove države spominjal kot časa, ko je »železniški promet zastajal«.<sup>975</sup> Tri leta prej je eden od govornikov na 4. redni skupščini iste Zveze industrijcev »posebno poudarjal potrebo poprave defektnega železniškega voznega parka«, nekdo drug pa je kritiziral pomanjkanje vagonov.<sup>976</sup> Še konec dvajsetih let so v Beogradu na zboru Centrale industrijskih korporacij zbrani delegati poslušali referat slovenskega odposlanca o krizi v železniškem prometu, ki jo je povzročilo pomanjkanje vagonov, in ravno slednje je »močno občutila i industrija premoga koja znatnega dela izgubljenih kupčij ne more nadomestiti z naknadnimi dobavami«.<sup>977</sup> Uvozni zastoj črnega premoga in koksa v povojni dobi je razen podjetij železarske in gradbene industrije<sup>978</sup> prizadel javna, občinska podjetja<sup>979</sup> ter posledično mestno prebivalstvo, ki je bilo prikrajšano za razsvetljava in druge »primitivne udobnosti«.<sup>980</sup>

S postopnim obnavljanjem rudnikov, zaradi česar se je povečala produkcija, in urejanjem prometnih razmer je postajal strog državni nadzor nad cenami in distribucijo nepotreben. Vendar pa ni bil ukinjen čez noč in ni potekal nekonfliktno. Poleti 1920 je v zvezi z vprašanjem prenehanja nadzora nad premogovno industrijo nastal nesporazum med vlado v Beogradu in deželno vlado v Ljubljani. Poverjenik za javna dela pri slednji je aprila tega leta slovensko vlado opozoril, da so v Beogradu ravno na tem, da sprejmejo sklep, ki je strogo prepovedoval »vsako omejevanje svobodne trgovine v mejah kraljestva in določanje maksimalnih cen«. Brez prehodnega obdobja naj bi se torej naenkrat uvedla popolnoma svobodna trgovina s premogom, kar naj bi po poverjenikovem mnenju imelo negativne posledice za Slovenijo, zato se je odločil kar najhitreje stopiti v stik

973 *Narodnogospodarski vestnik*, št. 12, 5. 10. 1919, Premog in naša industrija, str. 109.

974 Meurville, *Gospodarski položaj*, str. 118.

975 *Trgovski list*, 16. 1. 1926, št. 7, Državna industrijska politika in naša industrija, str. 2.

976 *Trgovski list*, 30. 10. 1923, št. 128, Skupščina Zveze industrijcev, str. 2.

977 *Trgovski list*, 4. 12. 1928, št. 143, Gospodarski položaj v Sloveniji, str. 1.

978 Tako npr. jeklarno v Ravnah na Koroškem, tovarno bakrenih izdelkov v Slovenski Bistrici, Strojne tovarne in livarne v Ljubljani, cinkarno v Celju, Kranjsko industrijsko družbo na Jesenicah, tovarno cementa v Dovjem, tovarno cementa Zidani Most itd. *Narodnogospodarski vestnik*, št. 12, 5. 10. 1919, Premog in naša industrija, str. 109.

979 Npr. mestne plinarne v Ljubljani, Mariboru in Celju. Prav tam.

980 Prav tam.

z Južno in državno železnico ter TPD, »da se učinek take uredbe za Slovenijo kolikor mogoče omili«. Pri TPD je želel doseči, »da bo dajala Sloveniji premog po nižji ceni kakor premog, ki ga bo izvaževala v druge pokrajine našega kraljestva«. Bojazen slovenskih vodij je bila nenadna, skokovita rast cen zaradi velikega povpraševanja, ki bi obenem pomenila prilagoditev cen tistim na svetovnem trgu.<sup>981</sup> Informacije, s katerimi je poverjenik razpolagal, so se kmalu izkazale za resnične, saj je ministrski svet na seji dne 16. aprila 1920 na predlog ministra za trgovino in industrijo sprejel odločbo, ki je odredila, da je »notranji promet z blagom popolnoma prost«, in jo objavil v Službenih novinah kraljestva Srba, Hrvata i Slovenaca 27. istega meseca.<sup>982</sup> Prvi člen odločbe je določal, da se razveljavijo »vse omejitve, ki ovirajo promet z blagom iz ene pokrajine v drugo, oziroma iz enega kraja v drugega« (izjema so bili zgolj predmeti, ki so spadali pod državni monopol, kar pa premog ni bil). Drugi člen je razglasil prost izvoz blaga, a je, med drugim, prepovedal izvoz premoga. Deveti člen je izrecno navedel, da tedaj ko odločba stopi v veljavo, nehajo veljati »vse odločbe, naredbe itd., ki se ne skladajo z njo, bodisi da datirajo iz časa pred ujedinenjem, bodisi da so bile izza ujedinenja sprejete po ministrskem svetu, posameznih ministrskih ali po posameznih pokrajinskih upravah«.<sup>983</sup>

Podjetniki (beri: TPD) niso izgubljali časa, in še preden je bila naredba o prosti trgovini objavljena v slovenskem uradnem listu, se je morala deželna vlada soočiti z zakonitimi zahtevami lastnikov premogovnikov, ki »so se postavili na stališče«, da »za promet s premogom že velja naredba o prosti trgovini, in da se je s tem vzela podlaga oblastnemu razdeljevanju premoga in tudi obstoju oddelka za premog«, stališče torej, ki je bilo glede na zelo jasno dikcijo odredbe popolnoma legitimno. Toda deželna vlada se ni vdala pritisku predstavnikov zasebnega kapitala in je sklenila, ravnaje v dobro lokalne in vsedržavne skupnosti, da »ostane do nadaljnje odredbe pri sedanji ureditvi razdelitve premoga, in da se to naznani vsem prizadetim premogokopom«.<sup>984</sup> Podjetniki se niso vdali in so se odločno postavili »na stališče, da je tudi promet s premogom prost«, ter začeli ustanavljati močan premogovni sindikat, »ki bo imel poleg drugih agend določati premogovne cene, razdeljevati premog in urejevati razmerje med premogovniki in delavstvom«. Deželna vlada temu sicer ni nasprotovala, a njena prioriteta je bila v veljavi obdržati dotedanji razdelilni načrt, pri čemer je imela tudi podporo vlade v Beogradu.<sup>985</sup> Trgovina je bila torej formalno svobodna, vendar je bil slovenski rjavi

981 *Sejni zapisniki*, 3. del, str. 30.

982 *Uradni list deželne vlade za Slovenijo*, št. 59, 18. 5. 1920, str. 58.

983 Prav tam, str. 59.

984 *Sejni zapisniki*, 3. del, str. 55.

985 »Osrednja vlada na dosedanjem načinu razdeljevanja premoga ni še ničesar predrugačila in hoče po došlih ji poročilih tudi v bodoče obdržati dosedanji način razdeljevanja premoga«. Prav tam, str. 77.

premog za državo predragocen, produkcija v drugih delih dežele pa še prenizka za zadovoljevanje obstoječih potreb, da bi TPD, njega največji dobaviteljci, dovolili prosto razpolaganje s to dragoceno surovino; obenem pa je bilo vodstvo tega velikana pripravljeno sklepati kompromise: »TPD bi bila pripravljena pridržati dosednji način gospodarstva s premogom pod sledečimi pogoji: družbi naj se dovoli povišanje cen premoga za večje investicije (...). 5 odstotkov produkcije naj se pusti družbi v prosto razpolaganje. Cena aprovizacijskega premoga naj se zviša (...). Oddelek za premog naj se dopisuje z obrati trboveljske družbe samo potom reprezentance TPD.« Glavni ugodnosti, ki jih je podjetje zahtevalo, sta bili povečanje zaslužka, kamor je štelo tudi možnost svobodnega razpolaganja z manjšim delom produkcije, in zmanjšanje državnega nadzora. Kljub predlogu poverjenika za javna dela, da »se vsaj deloma ugodi zgoraj navedenim zahtevam«, je deželna vlada odločanje o sklenitvi kompromisa odložila.<sup>986</sup> V času, ko so bili vedno glasnejši glasovi, da je treba TPD nacionalizirati in njen sedež z Dunaja prenesti v Jugoslavijo, je bila deželna vlada pripravljena privoliti v zvišanje cen zasavskega premoga le »v toliko, v kolikor ima družba radi povišanja delavskih mezd večje izdatke«, nov dvig cen pa je bila pripravljena dovoliti šele po tem, »ko bo družba svoje knjigovodstvo iz Dunaja preneslo v Ljubljano in bo dana možnost, da navedbe družbe glede investicij revidira posebna komisija« (le-to je vlada imenovala na isti seji junija 1920).<sup>987</sup> Spopad med vodstvom TPD in deželno vlado se je nadaljeval, ko je podjetje junija 1920 vložilo novo prošnjo za povišanje cen in pri tem vztrajalo, da »deželna vlada nima pravne podlage, da bi predpisovala TPD maksimalne ali ravnalne cene za premog«, iz česar je jasno izhajalo, da družba »ne bo priznala od deželne vlade enostransko diktiranih cen katerih deželna vlada sicer ne more uveljaviti«. Kompromisna rešitev je postala nuja in deželna vlada je kmalu za tem potrdila povišanje cen zasavskega premoga in sprejela načrt TPD, da si z zvišanimi cenami pridobi več kot 40 milijonov svežega investicijskega kapitala, ki ga je nameravala v najkrajšem času vložiti »v prvi vrsti za otvoritev novih premogovnikov Rajhenburg<sup>988</sup> in Huda Jama«. <sup>989</sup> V razmerah velikega povpraševanja po slovenskem rjavem premogu je bil to razumljiv in predvidljiv podjetniški odziv; nove investicije pa so podpirale tudi oblasti.<sup>990</sup>

---

986 Prav tam.

987 Prav tam, str. 84.

988 Majhen rudnik rjavega premoga v okolici Rajhenburga (danes Brestanica), ki je pozneje postal znan pod imenom Rudnik rjavega premoga Senovo, je leta 1904 kupila TPD, »da bi s tem izključila njegovo konkurenco na hrvaškem tržišču«. Sicer pa je bila »kakovost tamkajšnjega rjavega premoga /.../ zelo podobna trboveljskemu«. Janežič, *Rudnik rjavega premoga*, str. 66–67.

989 *Sejni zapiski*, 3. del, str. 97.

990 V času najhujše premogovne krize sredi leta 1919 sta rudarski nadsvetnik Pirnat in gradbeni nadsvetnik Sbrizaj deželni vladi predstavila načrt, kako »odpomoči pomanjkanju premoga«, ki se je osredotočil na razširitev premogovnika v Rajhenburgu: »Poročilo temelji na komisijem ogledu,

Ob spremljavi ogorčenih vzklikov nekaterih množičnih medijev in političnih strank<sup>991</sup> je TPD avgusta podražila premog. Novinar Ptujskega lista je ob tej priložnosti objavil naslednjo kronologijo rasti cen rjavega premoga od leta 1917 naprej: »Leta 1917<sup>992</sup> jo stala tona še 19 K<sup>993</sup> 87 v,<sup>994</sup> za časa zloma oktobra 1918 pa 41 K 52 v. Polagoma se je nato cena dvignila in je dosegla koncem leta 1919 177 K 50 v. Februarja letos je šla cena na 302 K 50 v, sedaj pa zopet kar za 72% na 523 K. S sedanjim povišanjem stojimo 27-kratno nad ceno leta 1917.« Pisec nato obravnava inflacijsko naraščanje cen, ki je bilo v povojnem času splošen pojav, pri čemer najprej pohvali TPD, da je v prejšnjih dveh mirnodobnih letih cene višala »za toliko, kolikor več je potrebovala za svoje delavce in uradnike in kolikor več je stal material, ki ga rabi pri svojih podjetjih«, nakar zaključí, da se je premog TPD po novem podražil za nekajkrat več kot druge življenjske potrebščine, in družbo obtoži, da namerava načrtovane investicije pokriti na račun navadnega potrošnika.<sup>995</sup> Na koncu članka avtor še neusmiljeno obračuna z deželno vlado:

ki se je izvršil dne 21. marca v Rajhenburgu. 11 km od postaje Rajhenburg se nahaja obilo dobrega premoga. Za prevoz premoga do postaje bi bilo treba zgraditi normalnotirno železnico; ves potrebni material leži že na kolodvoru v Rajhenburgu. Železnico bi bilo mogoče dodelati do konca tekočega leta, do tega časa bi bilo pa odstraniti na dnevnem kopu 125.000 m<sup>3</sup> zemlje, nakar bi bilo odkrito okoli 80.000 m<sup>3</sup> premoga, to je približno 100.000 ton. Glavna produkcija premoga bi prišla v poštev šele prihodnje leto. Poročevalca sta mnenja, da bi se dalo pomanjkanju premoga odpomoči na dvojni način, in sicer s tem, da se ali koncentrira vso moč za produciranje premoga v Trbovljah in Kočevju in da se šele po dosegu tega tudi v Rajhenburgu prične z obratovanjem, ali pa da se forsirajo Trbovlje, Kočevje in Rajhenburg obenem. Ker pa delavcev v splošnem povsod primanjkuje in bi bilo dobiti le v Rajhenburgu kakih 5 do 600 lokalnih delavcev, se sklene, da naj poskusi trboveljska družba začeti s kopanjem premoga v Rajhenburgu, izrabljaje domače sile.«

V zvezi s predlogi državnih organov za povečanje premogovne proizvodnje v prvem letu po koncu svetovne vojne je nujno omeniti tudi v pravičniškem tonu napisan dopis Osrednjega urada za vse montanske obrate SHS, ki je februarja 1919 priromal na Poverjeništvu za javna dela in obrt v Ljubljani. Tudi ta dokument je ustvaril rudarski nadsvetnik Pirnat: »Neposredno v bližini državnih jamskih mer /.../ v Zabukovci je večje število mer TPD. Državni premogovnik Zabukovca je tik trboveljskih mer z Barbara šihtom v polnem obratu in dobiva tam najboljši viseči premog (Hangendkohle), medtem ko TPD na svojem posestvu ne obratuje. Pri današnjem pomanjkanju premoga ni nikakor dopustno, da TPD svojo zabukovsko posest, kakor jaz domnevam, rezervira za poznejše čase. Če bi to v istini nameravala družba, je to namero mogla v prejšnjih letih utemeljevati s tem, da ni imelo prometnih sredstev za odvažanje premoga k žalski postaji. Danes je vprašanje prometnih sredstev docela ugodno rešeno. Od našega premogovnika do Žalca se je pričela lansko leto graditi železnica, ki bo v kratkem dogotovljena. /.../ Za TPD ni tedaj danes nikakih ovir za obratovanje v njenih jamskih merah, ki mejijo na zabukovski premogovnik.« ARS, AS 73, t. e. 2, št. 1995, 15. 2. 1919.

991 »Načelstvo Jugoslovanske demokratske stranke je takoj energično protestiralo proti temu podraženju in zahtevalo, naj se uredi podraženje če je že potrebno, sporazumno z uporabniki in kolikor je res treba. Isto je zahtevala Narodno socialna stranka.« *Ptujski list*, 1. 8. 1920, št. 31, str. 1.

992 V članku je pomotoma navedena letnica 1817. Prav tam.

993 Kron.

994 Vinarjev.

995 »Izračunali so, da dobi Trboveljska družba letos najmanj 72 milijonov, prihodnje leto pa 150 milijonov za svoj premog več, nego jo bo premog stal. Kdo pa naj plača te ogromne milijone? Odgovoriti moramo: Mi vsi. Ne samo oni, ki premog sami rabijo, nego tudi vsi oni, ki premoga morda niti ne vidijo. Zakaj železnice že obetajo, da zvišajo voznino s 1. avgustom, tovarne zahtevajo za svoje izdelke že sedaj več in tako se mora podražiti vse, kar človek kupi in proda. Podražilo pa se ne bo samo za

»Saj se je podraženje zgodilo z vednostjo naše deželne vlade, z vednostjo tiste vlade, ki se krčevito brani, da bi prišlo vanjo tudi kaj zastopnikov drugih strank, z vednostjo tiste vlade, ki venomer trdi, da dela za ljudstvo proti kapitalistom, ki pa brez vsakega najmanjšega upora dovoli, da veliki kapitalizem izsesa iz najširših slojev meni nič tebi nič letnih 150 milijonov«, kolikor naj bi bil, po izračunih, temelječih na novih cenah, znašal bruto dobiček TPD.<sup>996</sup>

Spremenjene razmere na pragu 20. let so se odrazile tudi v likvidaciji oddelka deželne vlade za premog, ki se je zgodila julija 1920,<sup>997</sup> in njegovem preimenovanju in preobrazbi v Osrednji urad državnih montanističnih obratov, oddelek za razdeljevanje premoga, ki je imel še naprej nalogo nadzora »obrata, poleg tega pa vsega notranjega poslovanja in knjigovodstva TPD«. Odziv gospodarskih krogov na spremembo je artikuliral Fran Windischer, ki se je tedaj živahno udejeval pri Zbornici za TOI in Zvezi industrijcev,<sup>998</sup> ko je v imenu slovenskih podjetnikov deželni vladi predstavil resolucijo, v kateri je bilo jasno izraženo nasprotovanje »načelu, da je gospodarjenje s premogom prosto«. Podpisniki resolucije, ki je najverjetneje nastala zaradi strahu pred naraščanjem cen, so si bili enotni: »Kontrola države nad premogom mora ostati, ali po obstoječih zakonih ali pa je treba zanje poskrbeti.« Poverjenik za javna dela je na omenjeno točko resolucije odgovoril, da zakonske podlage za nadaljnji nadzor nad premogovništvom ni več, a v principu je pritrdil »zahtevi, da se ob bodočih določevanjih cen premoga pozove na posvet« predstavnike oblasti in proizvajalcev. Izrazil je tudi strinjanje z zahtevami, izraženimi v ostalih točkah, kot npr. pozivom za smotrno porabo investicijskih sredstev, ki si jih je TPD zagotovila z zvišanimi cenami, in zahtevo za čimprejšnjo nacionalizacijo tega podjetja.<sup>999</sup> Vsaj do sredine leta 1921<sup>1000</sup> se ni obdržal le sistem oblastvenega razdeljevanja premoga, temveč tudi sistem vezanih cen, ki mu je nasprotovala zgolj TPD. Poverjenik za javna dela pri deželni vladi, ki je iz Beograda z ministrstva za šume in rude prejel »brzjavno vprašanje, če naj se tudi v Sloveniji uvede prosta trgovina s premogom ali naj ostane kakor doslej pri vezanih cenah«, je namreč takrat sklical anketo »merodajnih faktorjev«, ki so se vsi razen TPD izrazili za ohranitev tega sistema.<sup>1001</sup> Ankete

---

toliko, da spravimo one milijone, ki jih zahteva Trboveljska družba, pri tem podraženju bo še vse polno drugih prekupcev poiskalo svojega dobička. Plačati bo pa moral tisti, ki ne more zvaliti svojih dohodkov na drugega, tisti, ki si v potu svojega obraza služi svoj vsakdanji kruh, pa naj bo to meščan, ali kmet ali navadni delavec.« *Ptujski list*, 1. 8. 1920, št. 31, str. 1.

996 Prav tam.

997 *Sejni zapisniki*, 3. del, str. 106.

998 Regali, *Windischer, Fran (1877–1955)*; pridobljeno 29. 4. 2014.

999 *Sejni zapisniki*, 3. knjiga, str. 123–124.

1000 3. junija 1921 je bilo tako v prostorih Zbornice za TOI posvetovanje o prehodu k prosti trgovini s premogom. ARS, AS 448, t. e. 256, 1914–1941, št. 4605, 3. 6. 1921.

1001 *Sejni zapisniki*, 3. del, str. 327. Oktobra 1921 je vodstvo TPD pisalo predsedniku ministrskega sveta v Beogradu in ga pozvalo, naj podjetju dovoli, da Državnim in Južni železnici premog dobavlja po tržnih cenah. ARS, AS 448, t. e. 256, 1914–1941, št. 9673/21, 31. 10. 1921.

so sklicevali tudi v zvezi z vprašanjem oblastnega nadzora nad distribucijo po tem, ko je vodja poverjenišva za javna dela aprila 1921 izrazil mnenje, »da so odpadli razlogi za oblastveno razdeljevanje premoga«, saj je produkcija premoga stalno rasla, obenem pa se je povečal tudi uvoz tega trdega kuriva.<sup>1002</sup> Zaradi izboljševanja stanja je že nekaj mesecev prej, aprila istega leta, deželna vlada sklenila, »da v bodoče odpadejo dnevni brzojavni raporti o množini dnevne produkcije posameznih premogovnikov na oddelek za premog«. Izjema so bili zgolj »izredni slučaji nenavadno majhne ali velike produkcije«, kljub temu pa so bili premogovniki še vedno »dolžni pošiljati dnevna pismena poročila«.<sup>1003</sup>

Plod in potomka dobe vojnega in povojnega državnega nadzora ter upravljanja premogovništva je bila ustanova, ki si je nadela ime Prometni zavod za premog. Podjetje je zraslo iz spoznanja o profitabilnih prednostih centralnega upravljanja z distribucijo premogovne produkcije. Ustanovljeno je bilo kmalu po razglasitvi svobodne trgovine s premogom poleti 1920, ko se je v sodne registre vpisalo kot družba z omejeno zavezo (d. z o. z.). Poleg uvoza različnih vrst premoga, ki jih v Kraljevini SHS ni bilo mogoče dobiti, olajšanja trgovskega prometa ter kreditiranja domače industrije je bila med cilji zavoda tudi priprava prehoda v mirnodobno gospodarstvo. Poleg ugodnosti, ki jih je zavod »kot plačilno in obračunsko mesto, in sicer na ta način, da plačuje mesečno naknadno (...) dobave oddane konzumu po dnevnikih, oblastveno določenih najvišjih cenah in fakturira za lasten račun prejemnikom dobavljeni premog« in »kot mesto financiranja za te premogovnike s tem, da jim dovoljuje kredite v višini vrednosti njih 3 do 6-mesečne produkcije« ponujal proizvajalcem premoga, si je v danih razmerah zadal nalogo »na poziv služiti državi kot pobudni in posvetovalni organ v slučaju izostanka dobave vsled stavke in force majeure, pri prehodu k predvojnemu gospodarstvu, pri določanju cen in poznejšemu znižanju istih, pri razdelitvi inozemske produkcije in sploh razpoložljivega premoga«. V prvotni obliki, skrojeni po meri specifičnih razmer, je bil obstoj zavoda določen za tri poslovna leta, pri čemer so imeli njegovi ustanovitelji pogled usmerjen v bližnjo prihodnost stabilizacije gospodarskih razmer: »V slučaju, da preneha državno gospodarstvo s premogom v državi SHS pred tem rokom, bodi dovoljeno družabnikom voditi nadalje to poslovanje pod natančnejše označenimi modalitetami.«<sup>1004</sup>

Na preobrazbo zavoda podjetniki niso dolgo čakali in že decembra 1920 jim je minister za trgovino in industrijo podelil dovoljenje za preobrazbo d. z o. z. v delniško družbo, ki je bila uradno ustanovljena februarja naslednje leto<sup>1005</sup> in v

1002 *Sejni zapisniki*, 3. del, str. 311.

1003 Prav tam, str. 293.

1004 ARS, AS 73, t. e. XIV-2, rudniki: Št. Janž, TPD, št. 2603, 10. 7. 1920.

1005 ARS, AS 73, t. e. XIV-2, rudniki: Št. Janž, TPD, št. 499, 5. 2. 1921.

trgovski sodni register vpisana aprila 1921.<sup>1006</sup> Delniško družbo so, kot prej d. z o. z., skupaj ustanovile banke in TPD; večinski delež 4-milijonske delniške glavnice so vplačale Jadranska banka, Zadrúžna gospodarska banka in TPD. Vrhovno telo podjetja, upravni odbor, so med drugim sestavljali Jožef vitez Pogačnik, dolgoletni poslanec katoliške stranke v dunajskem državnem zboru, bivši predsednik narodne vlade za Slovenijo in od leta 1920 član upravnega odbora TPD,<sup>1007</sup> zloglasni<sup>1008</sup> bančnik Avgust Praprotnik kot zastopnik Jadranske banke (tedaj je bil še njen ravnatelj) in Ivan Slokar, ravnatelj Zadrúžne gospodarske banke. Osrednji v statutu podani nameni za nedoločen čas ustanovljene družbe so bili podobni kot oni njene predhodnice: a) osredotočenje in prevzem plačilnih poslov v vlogi posrednika med proizvajalci in naročniki; b) financiranje in kreditiranje premogovnikov in s premogovništvom povezanih podjetij; c) uvoz premoga, koksa in specialnih vrst premoga za uporabo v železniškem prometu in industriji ter preprodaja tega blaga v zameno za gotovino ali materialno kompenzacijo; č) »vzpostavitev pogojev, ki bodo paralizirali padanje premogovne produkcije (nastale vsled štrajka ali višje sile) v domačih premogovnikih; pripravljanje prehoda v mirnodobno gospodarstvo in odpravljanje ovir v razvoju domačih premogovnikov«; d) odpiranje novih in razširitev že obstoječih premogovnikov, nakup prostosledov in drugih rudarskih pravic, nepremičnin, premičnin itd.<sup>1009</sup>

Tako kot je bilo slovensko premogovništvo osredotočeno v rokah enega velikega in močnega podjetja, je bila v naslednjih dveh desetletjih vsa trgovina s premogom skoncentrirana pri prometnem zavodu za premog, ki je bil v delni lasti TPD.<sup>1010</sup> Čeprav se je predsedstvo deželne vlade zmrdovalo, da je prometni zavod »eminentno pridobitveno podjetje, ki ima po svojem ustroju samo značaj vmesnega trgovca«, in nekaj časa zavračalo možnost, da bi zavod prevzel prodajo proizvodnje državnih rudnikov,<sup>1011</sup> je moralo hitro priznati, da je zavod že takoj po svojem nastanku postal nepogrešljivi dejavnik v prometu s premogom. Zato je vlada s podjetjem kmalu začela pogajanja, katerih namen je bila določitev pogojev za prodajo državnega premoga.<sup>1012</sup>

Stanje v jugoslovanski premogovni industriji v prvih nekaj letih po koncu prve svetovne vojne je torej ustvarilo izredno ugodne okoliščine za delovanje

1006 ZAL, LJU 88, trgovinski register oddelek B, zvezek 1, delniške družbe.

1007 Andrejka, *Pogačnik, Jožef, vitez (1866–1932)*; pridobljeno dne 29. 4. 2014.

1008 Za vzroke zloglasnosti glej: Lazarevič, Prinčič, Bančniki, str. 81–83.

1009 ARS, AS 73, t. e. XIV-2, rudniki: Št. Janž, TPD, št. 499, 5. 2. 1921.

1010 Kot so zapisali predstavniki Zavoda oktobra 1941 v pojasnilu okupatorskim oblastem, je bilo podjetje ustanovljeno »ravno v svrhu centralizacije prodaje vseh rudnikov v Sloveniji (TPD, državnih rudnikov v Zabukovici in Velenju)«. ARS, AS 448, t. e. 256, 1914–1941, št. 20.136, 20. 10. 1941.

1011 ARS, AS 73, t. e. XIV-2, rudniki: Št. Janž, TPD, št. 810, 26. 2. 1921.

1012 ARS, AS 73, t. e. XIV-2, rudniki: Št. Janž, TPD, št. 863, 11. 3. 1921.

slovenskega premogovništva in mu zagotovilo obvladovanje precejšnjega dela trga v državi ter možnost za večanje proizvodnje, ki jo je bilo mogoče vso prodati na domačem trgu. Zaradi tega so 20. leta 20. stoletja, kljub manjši (sodobniki so jo poimenovali deflacijska) krizi v letih 1925 in 1926, v virih brez izjem ostala zapisana kot doba razcveta slovenskega premogovništva; tako je Lojze Zupančič v Spominskem zborniku Slovenije poudaril neprestano naraščanje potrebe po rjavem premogu in posledično neprestano naraščanje njegove produkcije po letu 1919;<sup>1013</sup> gradbeni inženir Alojz Král je omenjeno desetletje označil za obdobje kratko trajajoče povojne konjunktore, v katerem so rudniki »znatno povečali svoje produkcijske kapacitete«;<sup>1014</sup> jedrnat povzetek živahnega povojnega dogajanja je najti v razpravi Viktorja Gostiše: »Po narodnem zedinjenju, ki je dobilo svojo konkretno obliko v prostrani Jugoslaviji, preživlja jugoslovansko rudarstvo čase najboljše konjunktore, ki so privabili v rudarstvo znaten kapital za investicije v novih kakor tudi že v obstoječih rudnikih. Tako so se modernizirali in razširili trboveljski in državni premogovniki (...)«.<sup>1015</sup> Tudi Črtomir Nagode je v zvezi z analizo indeksov proizvodnje rjavega premoga in lignita na območju Rudarskega glavarstva Ljubljana poudaril ugodni položaj slovenske premogovniške industrije v spremenjenih razmerah: »(...) je moglo naše lokalno premogarstvo kljub izgubi zunanjih trgov (zaradi izpremenjenih meja in npr. nove italijanske energetske politike) v poprevratni dobi dobro izkoristiti svoj privilegirani položaj glede tehnične opreme in prometno-komercialnih razmer«. Indeks slovenske proizvodnje je zato med letoma 1918 in 1929 rasel »neprimerno hitreje nego indeks celokupne svetovne proizvodnje«, a kljub temu zagon slovenske industrije ni bil »tako močan in impetuozen kot porast celokupne jugoslovanske produkcije«.<sup>1016</sup> Nagode podobno kot drugi sodobniki zaključijo, »da je državno zedinjenje dovedlo v razdobju 1923 do 1930, v primeri z razvojem svetovnega trga, do izrednega razmaha in dobičkonosnosti premogarstva v Dravski banovini«.<sup>1017</sup>

Pri obravnavi povojne premogovne krize je bilo mogoče prebrati, da je bila cena te rudnine v Jugoslaviji v tem času nižja kot na svetovnem trgu. Tozadevni položaj se je kmalu spremenil, saj je državna gospodarska politika ves čas obstoja prve jugoslovanske države domači izdelek ščitila pred cenejšim tujim in tako postavila temelje razmahu jugoslovanske (in s tem tudi slovenske) premogovne industrije. Potem ko je zaključila neposredno upravljanje z gospodarstvom po koncu prve svetovne vojne, se država ni popolnoma umaknila iz gospodarstva, temveč je stremela k ustvarjanju razmer, ugodnih za razvoj domače industrije.

1013 Zupančič, *Rudarstvo Slovenije*, str. 357.

1014 Král, *Gospodarstvo*, str. 63.

1015 Gostiša, *Pomen rudarstva*, str. 8.

1016 Nagode, *K položaju*, str. 140.

1017 Prav tam, str. 151.



Kalorično slab mineral jugoslovanskega porekla je imel »skromne izvozne možnosti«, toda v domovini je bil zavarovan. »Poleg Italije, Romunije, Madžarske je tudi naša država zaščitila svoje premogarstvo« s sredstvi carinske zaščite, kot so bili »kontingentiranje uvoza, carine, razne posebne pristojbine na mejah ter favoriziranje domačega blaga v dobavah za javna podjetja, predvsem za železnice«. Tarifna politika železnic je, po mnenju Črtomirja Nagodeta, »do skrajnosti« favorizirala domačo proizvodnjo. Jugoslavija se je po prvi svetovni vojni načrtno izolirala od tujih pridelovalcev in »nekdanjih dobaviteljev« z območja bivše Habsburške monarhije, zaradi česar je bil tuji premog, z izjemo »posebnih kvalitetnih dobav za industrijske panoge«, izključen z domačega trga. V tovrstnih razmerah so lahko producenti domač rjavi premog, katerega kalorična vrednost se je gibala med 4000 in 5000 kalorijami, zaračunavali po cenah, za katere je bilo na svetovnem trgu mogoče kupiti precej kakovostnejši tuj premog (npr. šlezijiški kosovec) s kalorično vrednostjo med 7500 in 8000 kalorijami. Ravno v dvajsetih letih (natančneje, med letoma 1923 in 1931) so se na »zaščitenem domačem trgu« vzdrževale »neprimerno visoke cene kljub (po mednarodnem merilu) slabi kvaliteti proizvoda«. Od leta 1926 do leta 1929 »je bil naš rjavi premog absolutno dražji od tujega črnega«. <sup>1018</sup>

## OBDOBJE OD LETA 1930 DO LETA 1941

Po izredno konjunktornem letu 1929 se je za slovensko premogovništvo začela trdovratna in dolgotrajna kriza, ki jo je povzročilo sinhrono delovanje dveh razvojnih silnic: prva je bila industrializacija juga države<sup>1019</sup> (zlasti osrednje Bosne in vzhodne Srbije),<sup>1020</sup> druga pa zmanjšana poraba premoga zaradi krize.<sup>1021</sup> Črtomir Nagode navaja leto 1929 kot tisto časovno točko, ko se je zaključila povojna obnova rudnikov na jugu.<sup>1022</sup> Letnica se v grobem ujema z načrti za bosanske državne rudnike, ki jih je leta 1928 navedel Ivo Turina, ko je podrobneje predstavil proces povojne obnove bosanskih rudnikov in zgodovinospisni vedi

1018 Prav tam, str. 148.

1019 »Leto 1929 je važen mejnik premogovne produkcije v Dravski banovini. Od tedaj dalje je produkcija močno padala zaradi nastopajoče gospodarske krize, deloma pa tudi, ker so se v drugih banovinah razvili večji premogovniki, ki obratujejo po ugodnejših pogojih.« Zupančič, *Rudarstvo Slovenije*, str. 358.

1020 Nagode, *K položaju*, str. 152.

1021 Ko je primerjal gospodarsko stanje v letih 1929 in 1934, je Rudolf Marn izrecno potegnil vzporednico med produkcijo premoga in potrebami industrije; leta 1929 je bila tako industrija »v splošnem prav dobro zaposlena in je zvišala kapaciteto napram prejšnjim letom. To se najbolj vidi iz znatno zvišane produkcije premoga, kateri zvišek so konzumirale industrije.« Leta 1934 je bil položaj precej drugačen, saj številne od teh istih industrij niso več delale s polno kapaciteto, reducirale obrat in odpuščale delavce, kar je pomenilo, da »premogovniki delajo z zelo zmanjšano kapaciteto«. Marn, *Gospodarski položaj*, str. 170.

1022 Nagode, *K položaju*, str. 140.

zapustil podroben vir za rekonstrukcijo pomembnega procesa v jugoslovanski premogovni industriji: »Tako po Osvoboditvi se je na tržišču pojavilo veliko povpraševanje po rudarskih proizvodih, zlasti premogu, in slednje je zahtevalo, da se ves napor usmeri v povečanje proizvodnje s tehničnimi pripomočki, ki so bili tedaj na voljo. Na njihovo hitro izboljšanje ni bilo misliti najprej zato, ker bi bil za to potreben velik kapital, ki ga ni bilo na voljo, kot drugo pa zato, ker je bil po Osvoboditvi vpeljan in zakonsko predpisan osemurni delavnik,« zaradi česar je bila pozornost lastnikov obratov usmerjena h gradnji novih stanovanj. Namen projekta je bila naselitev 25 odstotkov delavcev več, ki so jih zaradi skrajšanega delovnika potrebovali za vzdrževanje iste ravni produkcije kot za časa avstro-ogrske uprave. Cilj novih lastnikov seveda ni bil zgolj doseči predvojno produkcijo, temveč so jo nameravali sčasoma preseči, kajti povpraševanje po premogu je bilo veliko, obenem pa je država s povečanjem proizvodnje nameravala znižati proizvodne stroške. »Zato je bilo na začetku treba pri vseh rudnikih povečati obstoječe delavske kolonije in ustanoviti nekaj novih rudnikov, da bi bilo mogoče zadostiti naraščajočemu povpraševanju po rudarskih izdelkih, zlasti premogu in obenem preprečiti uvoz le-tega.« Ta prva faza, kot jo označi Turina, je bila v drugi polovici dvajsetih let že presežena, saj se je gradilo le še občasno, pa tudi razmere na trgu so se normalizirale. Želja države po (rjavo) premogovni avtarkiji se je uresničila, zaradi česar je lahko bosansko rudarstvo vstopilo v drugo fazo, ki so jo v prvi vrsti zaznamovala tehnična vprašanja, kot sta dostava čim čistejšega in kakovostno sortiranega premoga (končni cilj je bil brezhibno sortiran in kamna očiščen premog) in nižanje produkcijskih stroškov, ki so se ga lotili z uvajanjem strojne opreme, za pogon katere so pospešeno gradili nove ali razširjali že obstoječe rudniške termoelektrične centrale. Vzporedno je napredovala mehanizacija dela pod zemljo in nad njo. V letih 1927–1928 so se »pri vsakem posameznem rudniku vršile obsežne priprave, da se vsako manualno delo zamenja s strojnim. S tem se bo prihranilo pri izdatkih za delavstvo in zmanjšali se bodo proizvodni stroški.« Tak je bil načrt »za izboljšanje tehničnih pogojev dela«, ki naj bi se, po Turinovih besedah, uresničil v naslednjih dveh letih, torej ravno nekako med letoma 1929 in 1930.<sup>1023</sup>

Podoben proces je potekal v srbskih rudnikih: Senjski rudnik, najpomembnejši premogovnik te dežele, je bil v državni lasti in leta 1928 je z njim v zvezi Turina omenil, da se bo produkcija rudnika po obdobju intenzivne obnove, ki je sledila njegovemu »popolnemu uničenju« med svetovno morijo, v roku dveh do treh let »dvignila na predvojno raven in jo po potrebi tudi preseгла.«<sup>1024</sup> Z izbruhom gospodarske krize je torej sovpadala rast proizvodnje rudnikov premoga

1023 Turina, *Deset godina*, str. 81–82.

1024 Prav tam, str. 70.

na jugu države, kajti »zlasti« (kot poudari Nagode) med letoma 1929 in 1933 so začeli ti rudniki zaradi politike »forsirane eksploatacije« postopoma zmanjševati tržni delež premoga iz Dravske banovine.<sup>1025</sup> Tako Turina kot tudi Nagode omenjata reparacije tehnične opreme kot pomemben dejavnik pri napredku bosanskih in srbskih rudnikov.<sup>1026</sup> Ivan Mohorič postavlja mejnik preloma nekaj let prej, ko omenja leto 1926 kot prvega znanilca prihodnje strukture odjema rjavega premoga; do leta 1926 naj bi se namreč bili »opremili premogovniki v Srbiji in drugih področjih s sodobnejšo mehanizacijo in povečali proizvodnjo ter sčasoma nudili premog ceneje, kot pa je stal trboveljski z dovozom. Posledica je bila, da je železniška uprava začela Trbovljam zniževati dobavne cene. Prva taka velika redukcija cen je bila že leta 1926.«<sup>1027</sup>

Toda proces napredujoče industrializacije južnih delov države, proces, ki ga je Kukoleča opisal kot »selitev ekstraktivne industrije s severa na jug« in pri tem njegov začetek postavil v obdobje med letoma 1924 in 1928,<sup>1028</sup> je konec 20. in v začetku 30. let pripeljal do pomembnih sprememb v gospodarski strukturi države – sprememb, ki so prizadele slovensko premogovništvo. Kot eno od gonil tega procesa »pregrupacije gospodarskega razvoja«<sup>1029</sup> je treba upoštevati večje rudno bogastvo drugih delov države, ki se ni omejevalo zgolj na premog, in občutno cenejšo delovno silo;<sup>1030</sup> pomen in delež slovenskega rudarstva sta zato v času, ko so se odkrivala, raziskovala in za izkop usposabljala »vedno nova ležišča na jugu države«, ki so bila povrh vsega rentabilnejša kot ona na slovenskem ozemlju, neustavljivo nazadovala.<sup>1031</sup> Po Kukolečevi kronologiji trendov v jugoslovanskem premogovništvu so se novi rudniki odpirali zlasti v obdobju med letoma 1934 in 1938, času, ki ga je ekonomist, kot je bilo že navedeno, poimenoval obdobje največje prosperitete jugoslovanske industrije, medtem ko se je slovensko premogovništvo primeža krize otreslo šele leta 1937; pri Trgovskem tovarišu so tega leta zapisali, da konjunktura v slovenskem rudarstvu »zelo zaostaja ter se še daleč ne more primerjati z ono na jugu naše dežele.«<sup>1032</sup> Ne le, da je kriza v Sloveniji trajala

1025 Nagode, *K položaju*, str. 140.

1026 Prav tam. Iz Turinove razprave je razbrati, da so reparacije pripomogle predvsem k elektrifikaciji rudnikov in gradnji termoelektrarn. Turina, *Deset godina*, str. 81.

1027 Mohorič, *Zgodovina železnic*, str. 463. »S 1. septembrom so železnice znižale nabavne cene za kosovec iz Trbovelj od 299 na 254 din na tono, za kockovec pa od 283 na 240.« Prav tam.

1028 Kukoleča, *Industrija Jugoslavije*, str. 106. Potočnik 20. leta opiše kot obdobje, ko je »zopet narasla produkcija v Srbiji in daleč prekosila predvojno«. Potočnik, *Naše rudarstvo*, str. 18.

1029 Močnik, *Rudarstvo*, str. 51.

1030 Glede višine delavskih zaslužkov so v Jugoslaviji prednjačili slovenski rudniki, poleg onega v Mežici (v lasti Central European Mines Ltd.) še premogovniki v lasti TPD. V Dravski banovini je znašal povprečni zaslužek na rudarja na delovnik v letu 1935 45 dinarjev, medtem ko je znašal za vse druge banovine skupaj povprečno le 29 dinarjev, torej le približno 65 odstotkov slovenske mezde. Gostiša, *Pomen rudarstva*, str. 50.

1031 *Trgovski tovariš*, 1939, št. 3–4, Naše rudarstvo in topilništvo, str. 49.

1032 *Trgovski tovariš*, 1937, št. 4–5, Naše gospodarstvo oživlja, str. 85.

dlje, tudi padec proizvodnje je bil veliko hujši kot v drugih delih države: »(...) je naša proizvodnja (...) rjavega premoga padla v letih krize na približno polovico, dočim znaša nazadovanje za vso državo samo 28 odstotkov. V naslednjih letih je produkcija narasla v vsej državi na višino pred krizo, v Sloveniji pa dosega komaj tri četrtine tedanje proizvodnje.«

Krizo je oteževalo dejstvo, da premog z območja Rudarskega glavarstva Ljubljana pri industrializaciji Bosne in Srbije ni bil pomembneje udeležen.<sup>1033</sup> To potrjuje Kukolečeva analiza porabe premoga v Jugoslaviji kot celoti, pri kateri je najbolj povedno dejstvo, da je industrijski konzum premoga v državi kot celoti potrošnje železnic prehitel že v dvajsetih letih, torej pred nastopom velike gospodarske krize, medtem ko se je isti trend v slovenskem premogovništvu dokončno uveljavil šele po prestani krizi, tj. v drugi polovici tridesetih let; v Kraljevini SHS je poraba premoga v industriji »rapidno rasla« od leta 1921 naprej in že leta 1923 prehitela železnice. »Ta odnos traja do leta 1927, ko železnice zopet zavzamejo prvo mesto, ki ga zasedajo do leta 1929. Po letu 1930 po količini potrošnje industrija zopet pride na prvo mesto in primat obdrži v vseh naslednjih letih.«<sup>1034</sup> Po Nagodetovih izračunih, temelječih na analizi strukture tovora, ki so ga tovorni vlaki iz Dravske banovine odpremljali proti jugovzhodu države, je premog leta 1935 predstavljal 30 odstotkov vsega tovora. Slovenski premog v nasprotju z lesom do morja ni prodril in je imel le eno odvozno smer: pojavljal se je na hrvaškem trgu severno od Save, kjer je zaradi kalorične premoči uspešno konkuriral hrvaškim lignitom, in v Vojvodini.<sup>1035</sup> Južno od Save, v Bosno in Hercegovino, »mu je dostop vsled različne tirne širine in nahajališč bosanskega rjavega premoga onemogočen. Na normalnotirnem omrežju je danes Beograd nekako meja kjer se sreča s premogi iz severne Srbije.«<sup>1036</sup> Po podatkih, ki jih za drugo polovico 30. let omenja Lojze Zupančič, je Dravska banovina, vključno z železnicami, konzumirala »okroglo 46 odstotkov lastne letne produkcije, ostalih 54 odstotka pa proda v druge banovine«.<sup>1037</sup> Podrobne predstavitve posameznih bosanskih in srbskih rudnikov v državni lasti, ki jih vsebuje obsežna razprava Ive Turina, omogočajo delno rekonstrukcijo odjema rjavega premoga in lignita, ki so ga v njih kopali, in tako omogoča dopolnitev zgoraj podane slike o

1033 Nagode, *K položaju*, str. 140.

1034 Kukoleča, *Industrija Jugoslavije*, str. 351.

1035 V zapisniku seje predsedništva Zveze industrijcev iz decembra 1930 je mogoče prebrati, da je slovenski premog v Vojvodini moral »konkurirati z madžarskim«. Nekaj se ga je tedaj očitno odvažalo tudi v Dalmacijo, saj so industrialci zapisali, da mora v Primorski banovini slovenski premog za tržni delež tekmovati z angleškim. *Trgovski tovariš*, 6. 12. 1930, št. 142, Iz seje predsedništva Zveze industrijcev, str. 2.

1036 Nagode, *K proučitvi*, str. 115–116.

1037 Zupančič, *Rudarstvo Slovenije*, str. 361. ŠJP je npr., po lastnih besedah, premog oddajal največ industrijam Dravske, Savske in Donavske banovine. *Krajevni leksikon Dravske banovine*, str. 639.

prostorski razporeditvi odjema slovenskega rjavega premoga. Produkcija bosanskih rudnikov je konec dvajsetih let krila potrebe:<sup>1038</sup> transporta, kamor so spadale potrebe državnih železnic in parobrodarstva na morju in rekah; industrij Dalmacije, Slavonije, Srbije, Vojvodine in Bosne (premog iz majhnega rudnika v Banja Luki so uporabljala celo industrijska podjetja v Sisku in okolici); okoliških mest, npr. Sarajeva in Bijeline. Rudnik lignita v Kreki je zalagal državne železnice in bosansko industrijo.<sup>1039</sup> Pojav premoga iz državnih rudnikov na ozemlju Hrvaške, Vojvodine in SZ Srbije še ne pomeni, da je bil slovenski premog s teh območij izključen, opozarja pa na to, da je bila konkurenca državnih rudnikov močna na širokem ozemlju, in na to, da so bila območja, kjer bi se bil lahko razplamtel spopad interesov zaradi nejasnih razmejitev vplivnih con (z izjemo Dravske banovine, ki je predstavljala teritorij TPD) med zasebnim in državnim sektorjem, številna.

Do konca 20. let so bile glavni odjemalec slovenskega premoga železnice,<sup>1040</sup> ki so bile po nacionalizaciji Južne železnice leta 1923<sup>1041</sup> večinoma v državnih rokah. Takoj po prvi svetovni vojni je bilo povpraševanje po slovenskem premogu pri jugoslovanskih železnicah veliko, saj so »železnice jemale premog iz slovenskih premogovnikov ne samo za omrežje ljubljanske [železniške] direkcije, marveč tudi za področje zagrebške, subotiške in celo za pretežni del beograjske direkcije«, kar je bilo neekonomično, ker so »morali garniture praznih premogovnih vagonov (...) vračati na daljavo 300 do 500 km nazaj v revirje trboveljskega premogovnega bazena«. <sup>1042</sup> V času krize se je struktura oddaje slovenskega rjavega premoga spremenila v prid (predvsem slovenske) industrije, čeprav se je sredi tridesetih v grobem vzpostavilo ravnovesje, pri katerem sta železnica in industrija vsaka konzumirali nekaj več kot pol milijona premoga letno.<sup>1043</sup> Zmanjševanje odjema železnic je bil, še zlasti v kombinaciji s krizo v industriji, pomemben dejavnik, ki je oteževal krizo v slovenskem premogovništvu in kot takega so ga prepoznali tudi sodobniki.<sup>1044</sup> Zanimiv in slovensko javno mnenje tistih težkih časov ustrezno odražajoč je referat generalnega direktorja TPD Riharda Skubeca, podan na plenarni seji Zbornice za TOI leta 1932. V njem je državne železnice označil za glavnega potrošnika trboveljskega premoga in odločujoče za »obseg poslovanja in produkcije naših rudnikov« in poudaril, da za »težko gospodarsko

1038 To je bilo mogoče ugotoviti za naslednje rudnike: Banja Luka, Breza, Kakanj, Mostar, Suhača, Ugljevik in Zenica.

1039 Turina, *Deset godina*, str. 71–75.

1040 Nagode, *K položaju*, str. 140.

1041 Nagode, *Naš promet*, str. 405.

1042 Mohorič, *Zgodovina železnic*, str. 462.

1043 Glej podatke, objavljene v Zupančič, *Rudarstvo Slovenije*, str. 360.

1044 Rudolf Marn je celo trdil, da so premogovno industrijo v Dravski banovini najbolj prizadeli ravno odvzemi dobav za železnice. Marn, *Gospodarski položaj*, str. 171.

stanje slovenske premogovne industrije« ni bila kriva le gospodarska kriza,<sup>1045</sup> temveč tudi »posledica pri državnih železnicah ponavljajočega se manjšega vpoštevanja naših premogovnikov«. Čeprav je direktor za posredovanje v prid slovenski premogovni industriji prosil tako ljubljansko zbornico kot tudi ministre v Beogradu,<sup>1046</sup> ni bilo verjetno, da se bo nova politika železniških dobav spremenila; zanjo je bila značilna postopna rast deleža državnih rudnikov, ki je od poslovnega leta 1929/1930 do konca leta 1932 skočil (kot se je izrazil govornik) z 28 na 45,1 odstotka, »dočim so privatni rudniki ostalih pokrajin obdržali svoj delež približno na isti višini«. Silne investicije v državne rudnike, njih obnovo in modernizacijo je torej morala plačati slovenska premogovna industrija: »Kako nepravilno se odredjajo kontingenti železniških dobav kaže najeklatantneje primerjava dobav s celotno potrebo, ki je od leta 1929 padla za 25 odstotkov, dočim so dobave našim rudnikom zmanjšane za 67 odstotkov, tj. za eno tretjino.« Dobave kuriva železnici so predstavljale pomemben vir zaslužka za slovensko občestvo: »Če bi se železniške dobave porazdeljevale na podlagi prejšnjega ključa, potem bi samo trboveljski rudniki mesto sedanjih 27.925 ton mesečno dobili 58.700 ton, katera razlika pomeni letni izpadek na dobavah in proizvodnji 370.000 ton. Ta količina, računana po sedanji železniški povprečni ceni, dovedla bi premogovnim podjetjem Din 63.000.000 javnega denarja, na katerem bi bili deležni delavstvo, javna telesa kakor banovina, občine itd., ter vse naše gospodarstvo v nabavkah materiala. Samo delavstvo in uradništvo izgubi Din 37.000.000 letno na izgubljenih mezdah s pripadajočimi socialnimi dajatvami, naše gospodarstvo, predvsem industrija, obrt in trgovina nad 14.000.000 dinarjev na manj porabljenem materialu, a javne ustanove, zlasti banovine in občine približno 10.000.000 Din na odpadlih javnih dajatvah.«<sup>1047</sup> Kljub hudi krizi, ko je oddaja premoga industriji padla na najnižjo točko po letu 1929,<sup>1048</sup> so državne železnice v teku leta še naprej zniževale kontingent slovenskega premoga, kar

1045 »Lahko je dokazati, da zmanjšanje železniških dobav ni pripisovati splošni gospodarski krizi, ki ima brezdvomno neugoden vpliv tudi na obseg železniškega prometa. V drugem polletju tekočega leta namreč so dobave naših rudnikov železnicam nazadovale napram istemu razdobju leta 1931 za 43 odstotkov, dočim so dobave privatnim odjemalcem padle za 19 odstotkov.« *Trgovski list*, 27. 12. 1932, št. 148, Slovenski premogovniki in državne železnice, str. 1.

1046 Na koncu referata je direktor na železniško ministrstvo naslovil prošnjo za »pravičnejšo razdelitev premogovnih dobav oz. pravično upoštevanje slovenskih premogovnikov«. Prav tam.

1047 Prav tam. Podobnih misli so bili slovenski industrialci, ki so na osmem rednem občnem zboru Zveze industrijcev razglasili, da je zmanjšana produkcija premogovnikov prizadela »vse gospodarstvo Dravske banovine«, in zahtevali »enakopravno in pravično upoštevanje naše premogovne industrije pri vseh javnih dobavah«. *Trgovski list*, 16. 7. 1932, št. 80, 8. redni občni zbor Zveze industrijcev v Ljubljani, str. 3.

1048 »Značilno je, da je padec pri industriji po letu 1929 znašal največ v letu 1932 in sicer približno 33 odstotkov.« Prav tam, str. 360.

se je nadaljevalo vse do leta 1936,<sup>1049</sup> ko je bilo doseženo dno in je znašal padec deleža slovenskega premoga pri dobavah za državne železnice »nasproti letu 1929 celih 55 odstotkov«. <sup>1050</sup> Pri uspešni izpeljavi prenosa težišča dobav premoga z zasebnih na državne rudnike sta, kot je opozoril Črtomir Nagode, pomembno vlogo igrala ustroj in predvsem moč, osredotočena v rokah državnih železnic: »Zaradi prevoza po režijski tarifi in koncentracije komercialne družbe ima to podjetje, ki sicer troši premog na področju vse države, možnost prilagoditi razpečevalna področja posebnim politično-gospodarskim smernicam.«<sup>1051</sup> Ivan Mohorič je nekaj desetletij pozneje zmanjšanje naročil slovenskega premoga osvetlil z dodatnega zornega kota, ko se je posvetil vplivu gospodarske krize na jugoslovanske državne železnice, ki so bile »zaradi padanja tonaže in dohodkov prisiljene znižati svoj proračun postopoma skoraj za milijardo din. Začele so torej zniževati cene premoga, pri tem pa tudi omejevati kontingente, ki so jih dodelile posameznim rudnikom«, a obenem ni pozabil dodati, da je »bila med krizo železniška uprava prisiljena,<sup>1052</sup> da poveča kontingente dobav državnim premogovnikom«. <sup>1053</sup>

Neusmiljena tržna ofenziva državnih rudnikov v javnih naročilih je privedla do takšnih nesmislov, kot je bil ta, da osnovna šola v Zagorju ni smela kuriti s premogom iz tamkajšnjega premogovnika, temveč so ji dostavljali črni premog »iz na stotine kilometrov oddaljenega timoškega okraja«, <sup>1054</sup> podobno nesmiselno je bilo dovažanje premoga za železnice iz južnih delov države v Slovenijo, o katerem poroča Lojze Zupančič. <sup>1055</sup> Pri reduciranju premogovnih dobav je bila na udaru zlasti Dravska banovina; leta 1935 je tako nanjo odpadlo »tri četrtine vseh železniških premogovnih redukcij«. <sup>1056</sup> Gospodarstvenik Ivan Mohorič je opisani proces interpretiral kot borbo treh rudarskih bazenov (slovenskega, bosanskega in srbskega); po njegovem mnenju je takšno tekmovanje škodovalo ne le slovenskim premogovnikom, ampak tudi državnemu proračunu, saj so z dobavami premoga »čez vse ozemlje« nastajali »nepotrebni stroški prevoza«. <sup>1057</sup>

1049 Leta 1935 so na plenarni seji Zbornice za TOI ugotovili, da se je v »politiki sistematičnega zmanjševanja naših dobav napravil zopet nov korak. Dočim so v letu 1929/30 naši rudniki dobavljali državnim železnicam še 45,2 odstotka, smo po zadnji redukciji padli na 25,3 odstotka.« *Trgovski list*, 9. 11. 1935, št. 115, Plenarna seja Zbornice za TOI, str. 2.

1050 Zupančič, *Rudarstvo Slovenije*, str. 360.

1051 Nagode, *K položaju*, str. 150.

1052 Domnevam, da zaradi državne gospodarske politike.

1053 Mohorič, *Zgodovina železnic*, str. 464.

1054 *Trgovski list*, 9. 11. 1935, št. 115, Plenarna seja Zbornice za TOI, str. 1. Nesmiselnost tega ukrepa podčrta dejstvo, da je premog spadal med »vrsto robe katere transportni stroški so relativno precej dragi«. Kukoleča, *Industrija Jugoslavije*, str. 353.

1055 Zupančič, *Rudarstvo Slovenije*, str. 360.

1056 *Trgovski list*, 1. 1. 1936, št. 1, Gospodarsko življenje l. 1935, str. 2.

1057 *Trgovski list*, 31. 5. 1937, št. 60, Aktualna gospodarska vprašanja, str. 2.

Ob neki drugi priložnosti je Mohorič navedeno interpretacijo dopolnil s trditvijo, da je bil vzrok za zmanjševanje odjema slovenskega premoga v času gospodarske krize interesni konflikt med javnim in zasebnim kapitalom. Po njegovem mnenju ta konec tridesetih let še ni bil zadovoljivo rešen zaradi nezadovoljive koordinacije interesov: »razdelitev dela in jasna določitev smeri razvoja še do danes nista mogli biti doseženi v zaželeni meri. V splošnem interesu gospodarstva kraljevine je, da do te razdelitve dela čim prej pride, ker je zasebna iniciativa v naši državi za bodoči razvoj gospodarstva brezpogojno potrebna«. <sup>1058</sup> Kot vojna napoved zvenijo besede direktorja Direkcije državnih podjetij, ki je zasebnim rudnikom leta 1928 zagrozil, da bodo državni rudniki po končani modernizaciji na jugoslovanski trg mogli zakorakati s »čistim in cenanim izdelkom«, torej s cenami, ki bodo – brano med vrsticami – v prihodnje še pomembno določale razmere na trgu, saj bodo zasebnike prisilile k nižanju cen svojih proizvodov. <sup>1059</sup> To pričevanje o namerah države razkriva, da je bila slednja odločena z »intervencijo« <sup>1060</sup> na trgu vzpostaviti novo ravnovesje med javnimi in zasebnimi podjetji ter s tem prekiniti prevlado slednjih, pri čemer je bila mišljena predvsem TPD. Posredno je to pomenilo, da je država nameravala potrebe svojih podjetij po premogu kriti s proizvodnjo premogovniških podjetij v svoji lasti in se tako v veliki meri rešiti odvisnosti od zasebnega kapitala. Kljub temu da je Mohoričeva razlaga usode slovenske premogovne industrije kot spopada med interesi velepodjetja v lasti tujega kapitala, ki je imelo svoj sedež v Sloveniji, ter države kot podjetnice – zlasti če se upošteva dejstvo, da je bila TPD po količini proizvodnje na samem državnem vrhu <sup>1061</sup> – prepričljiva in utemeljena, ni popolnoma zadovoljiva, kajti v gospodarskem tisku tistega časa je mogoče prebrati, da zasebniki v drugih delih države niso bili izključeni od državnih dobav z enako brezobzirno učinkovitostjo; leta 1935 so se bojda »dobave iz zasebnih rudnikov v južnih delih države« celo povečale in ne znižale, kot je to veljalo za one iz Slovenije. Pri določanju kontingenta javnih dobav je torej zelo pomembno vlogo igrala tudi geografska lokacija premogovnika.

To tezo potrjujejo navedbe, objavljene v srbski reviji *Privredni pogled*, ki je, po besedah uredništva slovenskega Trgovskega lista, med beograjskimi

1058 Mohorič, *Gospodarska struktura*, str. 3.

1059 Turina, *Deset godina*, str. 82.

1060 Prav tam.

1061 Premogovniki TPD so bili kljub padcu proizvodnje cela trideseta leta po količini proizvodnje rjavega premoga trdno na drugem mestu za državnimi rudniki. Leta 1932 je tako npr. TPD izkopala milijon ton, medtem ko so »državni revirji po vsej državi dali 1,3 milijona ton rjavega premoga«. Nagode, *K položaju*, str. 151. Pred krizo je bilo stanje drugačno: »TPD je veljala za največjega proizvajalca premoga v državi do leta 1929 s 44 odstotkov skupne jugoslovanske količine premoga. Leta 1933 ji je pripadalo le še 28,5 odstotkov.« Lebar, *Posavski premogovniki*, str. 135. Velja omeniti, da je bil delež državnih rudnikov pri skupni jugoslovanski proizvodnji leta 1927 skoraj enak, saj je znašal 29 odstotkov. Uvod, *Spomen knjiga*, str. XLIV.



gospodarstveniki uživala velik ugled. V članku, katerega namen je bil bralstvu predstaviti slovensko industrijo, je pisec izrazil domnevo, da je bila kriza slovenskega premogovništva tako huda tudi zaradi »stališča, ki ga zavzemajo odgovorni činitelji v tem vprašanju«. Ti vplivni človeški dejavniki so namreč trdili, »da leži slovenska industrija na meji, in da se zato ne bi smela pospeševati«, <sup>1062</sup> s čimer so se izkazali za zagovornike t. i. Savićeve doktrine. <sup>1063</sup> Njeno temeljno vodilo se je glasilo, da je treba vse industrijske panoge, ki so kakorkoli pomembne za narodno obrambo, ustanavljati zgolj v osrednjih delih države, kjer bi obrate obkrožalo le domoljubno, lojalno prebivalstvo. Lastniki teh strateško pomembnih industrijskih podjetij, ki bi se jih smelo ustanavljati zgolj z dovoljenjem vojnega ministrstva, bi lahko bili samo domačini ali, še bolje, kar država sama. Vsa že obstoječa podjetja izbranih panog bi bilo treba preseliti v zaradi naravnih danosti strateško dobro zavarovane bosansko-hercegovaške kraje. <sup>1064</sup> Razen tega, da se je Savić v monografiji, posvečeni podrobni predstavitvi doktrine, med drugim obregnil tudi ob jeseniško železarno in kemično industrijo v Hrastniku kot idealna kandidata za selitev v sredino države, <sup>1065</sup> je predstavil tudi načrt energetske oskrbe te nove in/ali prestavljene industrije, ki je temeljil na izkoriščanju bosanskih ter srbskih rudnikov. <sup>1066</sup> Teza srbskih gospodarstvenikov pridobi dodatno težo, če se upošteva, da Savić ni bil osamljeni skrajnež, temveč državni uradnik, zaposlen kot načelnik na ministrstvu za trgovino in industrijo, in obenem dejaven pisec o raznih ekonomskih vprašanjih, tako da domneva, da si je v odločujočih krogih pridobil določen vpliv, ni brez podlage. Poudariti pa je treba, da so se srbski podjetniki v omenjenem članku javno postavili na stran slovenskega premogovništva, ko so (psevdo)vojno-strateške motive za zmanjšanje dobav iz slovenskih rudnikov razglasili za čisti nesmisel. <sup>1067</sup>

Ne glede na številne pritožbe predstavnikov TPD in slovenske premogovne industrije so, kot je zapisal Črtomir Nagode, krizo daleč najhuje občutile preproste delavske množice, <sup>1068</sup> kajti vodstvo največjega slovenskega proizvajalca premoga je »napelo vse sile, da vzdrži donosnost obrata navzlic zmanjšani oddaji«. <sup>1069</sup> To jim je tudi uspelo, saj je imela družba v času krize vsako leto nekaj milijonov kosmatega dobička. <sup>1070</sup> Težave zasavskega življa zaradi odpušcanj ter redukcij

1062 *Trgovski list*, 23. 4. 1936, št. 48, Spoznanje prodira, str. 1.

1063 Vročé debate o slednji je mogoče spremljati v tedanjem slovenskem gospodarskem tisku.

1064 Savić, *Državni život*, str. 31.

1065 Prav tam, str. 32.

1066 Prav tam, str. 102.

1067 *Trgovski list*, 23. 4. 1936, št. 48, Spoznanje prodira, str. 1.

1068 Nagode, *K položaju*, str. 151. Isto je nekaj let prej zapisal tudi Jurij Arh: »Vsa kriza katero preživlja danes naša rudarska industrija se vali edinole na rame rudarjev.« Arh, *Preprečevanje nesreč*, str. 192.

1069 Nagode, *K položaju*, str. 146.

1070 Prav tam, str. 138.

delovnih dni in posledično mezd, pa tudi delavske boje v teh letih so natančno obdelali tako sodobniki<sup>1071</sup> kot tudi zgodovinopisje, zato naj za ilustracijo uničujočega vpliva kriznih razmer zadostuje podatek, da je zaradi izpada na mezdah v najtežjih časih imela »nekako polovica delavskih rodbin manj nego je potrebno za prehrano. Primanjkljaj do prehranjevalnega minima je znašal od 3,5 do 4 milijone dinarjev za leto, kakršno je bilo 1933. Krili so ga krediti pri trgovcih, črpanje prihrankov, posojila in podpore.«<sup>1072</sup> Uradni podatki o upadu zaslužka rudarjev so bili zastrašujoči: »po statistiki OUZD je padla dnevna mezda za 4 Din, kar da na leto 96 milijonov Din. (...) Zaslužek rudarjev pri TPD je padel od 180 na 60 milijonov Din«, torej kar za trikrat.<sup>1073</sup> Razmerje mesečnega zaslužka pri TPD zaposlenega delavstva v letih 1913, 1929 in 1933 je znašalo 100 : 135 : 55.<sup>1074</sup> Pričevanja velenjskih rudarjev dopuščajo sklep, da v slovenskih državnih rudnikih zaposlenemu delavstvu ni bilo postlano prav nič mehkeje, saj so krizo spremljali premestitve rudarjev v srbske rudnike,<sup>1075</sup> odpuščanja, upokojitve in reduciranja števila delovnih dni za one, ki so še bili zaposleni. Slednji so v službo hodili le dvakrat ali trikrat na teden in v prostem času »delali kot dninarji po kmetijah v okolici, na gradu Turnu pri Golu in drugje«,<sup>1076</sup> medtem ko so bili drugi zaradi pomanjkanja hrane prisiljeni prosjačiti za delo »pa tudi za kruh«. <sup>1077</sup> O izredno nizki življenjski ravni rudarjev priča naslednji opis bivanjskih prostorov para, ki je živel v »nekem gospodarskem poslopju« (v naselju Migojnice), para, pri katerem je bil v zabukovškem državnem rudniku zaposlen le soprog: »Imela sta dve sobici. Eno, ki je bila bolj hodnik brez oken kot soba, sta namenila za kuhinjo. Iz te kuhinje se je po dveh stopnicah, zbitih iz desk, prišlo v spalnico.« Oprema v kuhinji je bila ravno tako ubožna kot stanovanje samo: »(...) mizo, dva stola, zaboj za kurjavo in še dve stenski polici je oče na tesarski način, ki ga je spoznal pri svojem očetu, izdelal iz ročno obdelanih desk. Poleg pa sta imela še peč, izdelano iz bencinskega soda, ter nekaj kosov posode. Ponoči je mati na vrvici, napeti vzdolž kuhinje, sušila nekaj kosov perila in plenice.«<sup>1078</sup> V tistih težkih časih se je na rudarskih mizah, ki so stale v kuhinjah, podobnih opisani, »kadila le ena slaba in nezadostna jed ali pa še tiste ni bilo in so morali obiskovati kuhinjo za brezposelne.«<sup>1079</sup> V delovnem okolju so se negativne posledice krize za rudarje kazale tudi tako, da so, zaradi od lastnikov podjetja zaukazane gonje

1071 Glej zlasti Mencej, *Trbovlje: socialni prerez*.

1072 Nagode, *K položaju*, str. 147.

1073 *Trgovski list*, 4. 4. 1935, št. 38, Naš boj s posledicami krize, str. 1.

1074 Nagode, *K položaju*, str. 147.

1075 *Črno-zlati spomini*, str. 33.

1076 Prav tam, str. 35.

1077 Prav tam, str. 46.

1078 Prav tam, str. 37.

1079 Pavčič, *Ob jedilniku*, str. 283.

po čim večji storilnosti, pogosto zanemarjali lastno varnost: »Že itak velika brezposelnost v rudarski industriji in strah rudarjev pred novimi redukcijami ter nizke mezde so tista gonilna sila, katera divje goni rudarje za vedno večjo storitvijo ob zapostavljanju svoje osebne varnosti, kar premnogokrat vodi v njih lastno pogubo.«<sup>1080</sup>

Medsebojni vpliv naglega povečevanja proizvodnje slovenskih rudnikov po koncu prve svetovne vojne zaradi velikega povpraševanja v novi državi po eni ter gospodarske krize po drugi strani je v tridesetih letih prispeval k pojavu problematike neizrabljenih kapacitet. Pri TPD je nastal tak položaj, da so bili obrati predvideni za proizvodnjo »od okrog 1,700.000 do 1,800.000 ton letne produkcije premoga, oddaja pa je padla na 1,200.000 ton«, kar je neposredno bremenilo podjetja z visokimi režijskimi stroški (npr. za vzdrževanje jamskih polj, ki se zaradi nizke oddaje niso odkopavala kljub temu, da so bila že pripravljena za eksploatacijo). »Skratka, vsa režija, ki je bila normalizirana na normalno produkcijo, je morala ostati tudi pri zmanjšani produkciji. Naravno je, da so podjetja pričela na vseh straneh štediti in prizadeto je bilo tudi delavstvo.«<sup>1081</sup> V času gospodarske krize, leta 1934, je v osnutku programa za poživitev slovenske premogovne industrije rudarski inženir<sup>1082</sup> Igo Pehani zapisal, da »kapaciteta pretežne večine naših premogovnikov danes še od daleč ni izkoriščena«; to se je med drugim odražalo tudi v nizkem številu delovnih dni: »V marsikaterem premogovniku, in to v največjih, se dela v tednu le 3 do 4 dni.« Negativni posledici sta bili naraščanje brezposelnosti in padanje »splošnega življenjskega standarda« in odpraviti ju je bilo mogoče zgolj z dvigom potrošnje premoga in posledično stopnje »izrabe kapacitete premogovnikov«.<sup>1083</sup>

Po poznem izvitju iz primeža krize v drugi polovici 30. let so se za slovensko premogovno industrijo zopet pričeli boljši časi. Do leta 1939 o rasti produkcije pričajo statistični podatki, za zadnje mirnodobno leto pa je o nadaljevanju istega trenda mogoče sklepati na podlagi opisnih (ne numeričnih) pričevanj, ki jih je najti v virih. Pomembno novost za slovensko premogovništvo je v tistem času predstavljal izvoz premoga v Italijo, ki se je začel oktobra 1939; o novici je prešerno poročal Trgovski tovariš: »Pomembno za naše gospodarstvo je, da je TPD zaključila za dobo 6 mesecev dobavo 200.000 ton<sup>1084</sup> premoga v Italijo.«<sup>1085</sup> Izvoz se je nadaljeval v letu 1940 in se, po besedah odgovornih pri TPD, izvajal po navodilih višjih oblasti (ki so se tedaj vse bolj približevale silam osi) »v interesu

1080 Arh, *Preprečevanje nesreč*, str. 192.

1081 Zupančič, *Rudarstvo Slovenije*, str. 363.

1082 Pehani, *Igo (1886–1942)*; pridobljeno 27. 5. 2014.

1083 Pehani, *Rudarsko gospodarstvo*, str. 108.

1084 Približno 12 odstotkov vse slovenske produkcije rjavega premoga v letu 1939. *Statistički godišnjak 1940*, knjiga 10, Beograd 1941, str. 186.

1085 D. P.: Naše gospodarstvo v začetku leta 1940. V: *Trgovski tovariš*, 1940, št. 1–2, str. 41.

državne obrambe». <sup>1086</sup> Poleg povečanja oz. sploh pojava omembe vrednega izvoza so na ponovni razcvet slovenskega premogovništva ugodno vplivale vojne razmere, zaradi katerih je izostal uvoz premoga v Jugoslavijo, posledica česar so bila povečana naročila industrije. <sup>1087</sup> Gospodarski publicisti, ki so na začetku leta 1940 prejeli podatke o proizvodnji TPD, so zapisali, da »gre produkcija še vedno navzgor«, in rast pripisali rastočim potrebam industrijske porabe. <sup>1088</sup> Arhivski dokument iz avgusta 1940, ki ga je Zbornici za TOI poslala TPD, dodatno osvetljuje, kako zelo konjunkturna je bila za podjetje doba postopnega uvajanja vojnega gospodarstva, saj je družba tedaj povečala produkcijo do skrajnih zmožnosti, znatno zvečala število delavcev ter z neprestanimi investicijami ustvarjala razmere za neoviran in povečan obrat v rudnikih. Tudi dobave TPD za železnice, ki jih je bilo treba pod grožnjo kazni »točno izvrševati«, so se povečale tako zelo, da je morala »celo omejiti ali celo odreči dobave premoga stalnim odjemalcem«. <sup>1089</sup> Vtis ponovnega razcveta dodatno okrepi podatek, da je zagorski premogovnik leta 1940 »dosegel rekordno proizvodnjo v vsem [od začetka obratovanja] obdobju« zaradi »priprav na vojno«. <sup>1090</sup>

Četudi je bila doba pred invazijo na Jugoslavijo za rudarsko industrijo zaradi spleta okoliščin ugodna, je bila za navadnega potrošnika premoga, ki je tega uporabljal za kurivo, zelo težavna, kajti druga svetovna vojna in okupacija sta pomenili pojave, zelo podobne onim iz prejšnje svetovne vojne: državni nadzor nad produkcijo in distribucijo ter pomanjkanje, ki se je pojavilo, še preden so sile osi sploh zavzele in razkosale Jugoslavijo. Že marca 1940, torej še preden je Jugoslavija uradno uvedla racionirano preskrbo, so se trgovci z drvimi in premogom pritoževali, da je »kljub konjunktorni zimi« trgovina s kurilnimi sredstvi »propadla, ker ni premoga«. <sup>1091</sup> Dopis Združenja trgovcev na Zbornico za TOI iz januarja 1941 potrди zgornji podatek, saj so podpisniki trdili, da je pomanjkanje premoga trajalo »že od pretekle zime nepretrgoma«, zaradi česar trgovci svojih odjemalcev niso mogli oskrbeti niti poleti, še manj pa pozimi; in leta 1940 je zima nastopila zgodaj. S premogom so se mogli založiti le »bolje

1086 ARS, AS 448, t. e. 256, 1914–1941, št. 15.431, ex 1940.

1087 Prav tam.

1088 *Trgovski tovariš*, 1940, št. 1–2, Premog Jugoslavije, str. 168.

1089 ARS, AS 448, t. e. 256, 1914–1941, št. 23.520, 28. 11. 1940. Kot je mogoče razbrati iz ekspozija bana Marka Natlačna na zasedanju banskega sveta, se je trend glede železniških dobav obrnil že leta 1938: »Železnice so povečale svoje nabave premoga v Sloveniji od 453 na 632 tisoč ton /.../«. *Trgovski list*, 2. 6. 1939, št. 63, Zasedanje banskega sveta, str. 2.

1090 Lebar, *Zasavski premogovniki*, str. 140. Dejstvo, da podobnih rekordov nista dosegla ne trboveljski ne hrastniški rudnik (zanju je, tako kot za slovensko premogovniško industrijo v celoti, proizvodni vrhunec še naprej ostajalo leto 1929), dopušča domnevo, da je bila povečana proizvodnja predvsem posledica izvoza v tedaj že vojskujočo se Italijo in kritja potreb na vojno pripravljajoče se Kraljevine Jugoslavije.

1091 *Trgovski list*, 22. 3. 1940, št. 34, Resen apel na oblasti, str. 2.

situirani sloji, medtem ko so socialno šibkejši naročniki – in teh je v uradniškem mestu kakor je Ljubljana 80 odstotkov – vezani na nabavo za sproti«. Revno prebivalstvo je bilo zato prisiljeno z nakupom odlašati na čas, ko je zaradi ostrega mraza »že v preteklem mesecu nastopila res skrajna potreba po kurivu«. Vzrok za pomanjkanje premoga je bil isti kot med prvo svetovno vojno, in sicer »prenatranost na železnicah«, ki je privedla do popolnega zastoja v dobavah za ljubljanski trg. Če je bilo na začetku decembra 1940 »za privatni konzum« na razpolago še nekaj premoga, je bila Ljubljana v drugi polovici istega meseca že brez njega. Kot med prvo svetovno vojno je morala tudi sedaj TPD »vso svojo produkcijo oddati železnicam, nadalje vojski in državnim ter samoupravnim ustanovam«, zaradi česar za male uporabnike ni ostalo nič.

Povečanje državnega nadzora nad razdelitvijo premoga se je kazalo v oblastnem določanju mesečnih proizvodnih in distribucijskih kvot; po izkušnjah ljubljanskih trgovcev kvota, namenjena zasebni potrošnji, ni dosegala »niti tretjine za vsakega trgovca nujno potrebnih količin«, pa še teh skromnih tonaz TPD ni mogla dostavljati v celoti.<sup>1092</sup> Kronično pomanjkanje premoga na trgu je, v kombinaciji z zimskim mrazom, ustvarilo napet položaj: »(...) naročniki pritiskajo z dneva v dan, isto tako pa zaostanki v naročilih rastejo iz dneva v dan. Nastaja položaj, da je v Ljubljani danes večina prebivalstva brez premoga. In to onega prebivalstva, ki že itak najtežje občuti današnje breme izrednih razmer, kajti iz naročil vidimo, da so to mali naročniki, ki nujno potrebujejo vsaj kakih 500 kg premoga, a jim ga dati ne moremo.« Trgovcem so zmanjkala suha drva, in ker sveža niso bila primerna za kurjavo, so podjetniki dopis sklenili z zloveščo prerokbo, da bodo Ljubljančani »v najkrajšem času dobesedno zmrzovali«. <sup>1093</sup> Dokumenti, ki spremljajo citirani dopis, dovoljujejo sklep, da je intervencija trgovstva obrodila uspeh. Toda ta je bil zgolj začasen, kajti junija 1941 (torej že pod italijansko okupacijo) je Združenje trgovcev v Ljubljani Zbornico za TOI obvestilo, da »pomanjkanje premoga in drv sili brezposelne povsod kjer se jim nudi prilika k tatvini. Številne tatvine se vrše predvsem na glavnem kolodvoru, to je na razkladalnih in nakladalnih tirih. Ugotovljeni so bili slučajji, ko je manjkalo pri enem vagonu do 1000 kg premoga. Tatvine se vrše največ v nočnih urah, ko ni varnostne straže.« <sup>1094</sup>

1092 Januarja 1941 je tako TPD trgovcem dostavila zgolj 25 odstotkov mesečne kvote. ARS, AS 448, t. e. 256, 1914–1941, št. 1029, 17. 1. 1941.

1093 Prav tam.

1094 ARS, AS 448, t. e. 256, 1914–1941, št. 10.129, 28. 6. 1941.

## SKLEP

Iz predstavljenega zgodovinskega pregleda izhaja, da je slovenska premogovna industrija v prvi polovici 20. stoletja preživela marsikateri pretres in preizkus in da so bila obdobja mirnega razvoja prej izjema kot pravilo. Kot tako je mogoče opisati zgolj desetletje in pol pred začetkom prve svetovne vojne; gre za čas, v katerem se je izoblikovala struktura slovenskega premogovništva tako z najpomembnejšimi rudniki kot tudi transportno mrežo, struktura, ki je bila značilna za slovensko premogovništvo v naslednjih nekaj desetletjih. Enako kot skoraj vse veje gospodarstva je z izbruhom prve svetovne vojne tudi slovenska premogovna industrija izkusila vse za gospodarsko življenje v 20. stoletju značilne inovacije, katerih skupni imenovalac je bilo poseganje države v ekonomijo.

Nasploh je iz razvoja slovenskega premogovništva v izbranem časovnem izseku mogoče izluščiti jasen vzorec njegove razvojne povezanosti z državo. Če je bilo med prvo svetovno vojno in v prvih letih po njej premogovništvo pod neposrednim državnim nadzorom, se je z daljnosežnimi geopolitičnimi spremembami na območju Srednje Evrope po letu 1918 vpliv države nanjo kazal manj očitno, a ni bil zato nič manj pomemben in odločilen za nadaljnji razvoj slovenske premogovne industrije – s tem ko je slovensko premogovništvo postalo del nove, južnoslovanske državne skupnosti, je njen pomen izredno narasel. Iz lokalne industrije, ki je skrbela za lokalne potrebe in katere produkcija zaradi nerazvitosti slovenske industrije in navezanosti na dobave Južni železnici je v času pred prvo svetovno vojno nihala med stagnacijo in zelo umirjeno rastjo, se je čez noč preobrazila v eno glavnih dobaviteljic te izjemno pomembne surovine na nacionalni ravni. Tako je, vsaj začasno, v novi južnoslovanski državi slovenska premogovna industrija postala nekakšen ekvivalent češkemu premogovništvu v Habsburški monarhiji. Tak položaj je slovenskemu premogovništvu v dvajsetih letih dajal možnost za nesluteno rast, ki sta jo poleg oskrbe jugoslovanskih državnih železnic pospeševali tudi domačim proizvajalcem premoga naklonjena gospodarska politika in nagla industrializacija slovenskega (deloma pa tudi hrvaškega in vojvodinskega) prostora v dvajsetih letih, ko so potrebe po pogonski sili v industriji naglo naraščale. Državna zaščita domače premogovne industrije se je izkazala za dvorezen meč: s časovno omejenim naslanjanjem na slovensko premogovništvo je ustvarila razmere za njen razmah, a obenem tudi nerealen položaj, milni mehurček, ki mu je bilo usojeno, da se slej ko prej razpoči.

Obdobje brezprecedenčnih produkcijskih viškov in povečevanja proizvodne kapacitete, ki pa so vseeno zaostajali za indeksi rasti proizvodnje rjavega premoga in lignita na jugoslovanski ravni, se je končalo konec 20. let, ko sta se na jugu države, v Bosni in Srbiji, vzpostavili močni središči premogovne

industrije. Medtem ko je bilo za slovensko premogovništvo v obravnavanem obdobju značilno, da je ena velika delniška družba v lasti zasebnega kapitala tuje provenience absolutno obvladovala celotno industrijsko panogo, je bilo za premogovništvo na jugu značilno državno lastništvo produkcijskih sredstev. Po desetletju odpravljanja vojne škode, modernizacije in povečevanja proizvodne kapacitete so premogovniki na jugu države pričeli s polno paro in cenejšo delovno silo obratovati okoli leta 1929. Pojav države kot resne konkurentke na premogovnem trgu je sovpadel z veliko gospodarsko krizo in slovensko premogovništvo iz vrtoglavih višav v proizvodnem smislu rekordnega leta 1929 pahnil v hudo krizo, med katero je proizvodnja v Sloveniji padla celo pod raven one izpred prve svetovne vojne – krizo, ki se je končala šele v drugi polovici tridesetih let in v kateri je slovensko premogovništvo trpelo tri leta dlje kot tisto v drugih delih Jugoslavije. Tako kot je po koncu prve svetovne vojne z lakoto po slovenskem premogu, ki je poganjal lokomotive državnih železnic, jugoslovanska država v veliki meri spodbudila širjenje slovenske premogovne industrije, jo je z brezobzirnim zmanjševanjem njenega deleža pri javnih dobavah premoga za železnice obsodila na dolgotrajno krizo, ki so jo na svojih plečih občutile predvsem preproste delavske množice v premogovniških krajih. Pri tem ne gre pozabiti, da so se odgovorni možje v prestolnici odločili slovenski delež pri javnih naročilih močno zmanjšati ravno v času, ko je zaradi gospodarske krize primanjkovalo odjemalcev premoga tudi v industriji.

Za dolgotrajnost in ostrino krize v slovenski premogovni proizvodnji je bila potemtakem delno kriva tudi nespametna državna gospodarska politika, ki je v že tako kriznih časih neusmiljeno sledila cilju nove razdelitve kvot premogovnih dobav za državne železnice. Konec gospodarske krize je tako za slovensko premogovništvo prinesel temeljite spremembe v strukturi odjema njenega proizvoda – železnice, glavni potrošnik rjavega premoga od odprtja prvih zasavskih rudnikov naprej, so po količini potrošnje pristale na drugem mestu, prvo mesto pa je zavzela (slovenska) industrija, ki se je po prvi svetovni vojni razvila v izredno pomembnega in zanesljivega odjemalca domačega premoga. Zadnja leta pred napadom sil osi na Jugoslavijo zaznamuje ponovni produktivni zagon slovenske premogovne industrije, ki ga je v letih 1940 in 1941, ko je Jugoslavija uvajala in tudi uvedla dirigirano vojno gospodarstvo, spremljalo pomanjkanje premoga na trgu, ki je bilo zelo podobno onemu iz prve svetovne vojne.

