

1.01
Prejeto 3. 12. 2007

UDK 341.232.3(73:497.1)"1919/1920"

Vesna Aleksic*

Ameriška tehniška misija v Kraljevini SHS 1919-1920**

IZVLEČEK

V razpravi avtorica analizira delo Ameriške tehniške misije, ki je prispela v Beograd oktobra 1919. leta. Njena naloga je bila nuditi ekspertno pomoč vladi Srbije in nato novonastali Kraljevini SHS pri obnovi železniškega in drugega prometa kot tudi pri rekonstrukciji dela starih in odprtja novih rudnikov v državi. Zaradi politične nestabilnosti z mnogimi menjavami vlad je bilo delo članov misije skoraj povsem onemogočeno. Nemočni, da bi opravljali delo, za katerega so bili vendarle plačani, so se člani misije po enoletnem bivanju v Kraljevini SHS umaknili iz države.

Ključne besede: ZDA, Jugoslavija, Kraljevina SHS, Ameriška tehniška misija, železnice, rudarstvo, obnova

ABSTRACT

THE U.S. TECHNICAL MISSION TO THE KINGDOM OF SERBS, CROATS AND SLOVENES 1919-1920

The author of the following deliberation analyses the work of the U.S. Technical Mission, which arrived to Belgrade in October of 1919. Its task was to provide expert assistance to the government of Serbia and the newly established Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes with the renewal of railways and other traffic as well as with the reconstruction of the old mines and opening of new ones in its territory. Due to political instability and frequent government changes, the work of the mission members was rendered almost completely impossible. Unable to carry out the work they were, after all, paid to do, the mission members left the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenians after a one-year stay there.

Keywords: USA, Yugoslavia, Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes (Kingdom of SHS), U.S. Technical Mission, railways, mining, renewal.

* Dr., doc., Megatrend Univerzitet Beograd, Geoekonomski fakultet, 11000 Beograd, Obilićev venac 12

** Članek je nastal na osnovi raziskovalnega dela v Hoover Institution Archives, Univerze Stanford, kjer je avtorica bivala in raziskovalno delala od januarja do maja 2007 v okviru programa The Junior Faculty Development Program, pod okriljem organizacije American Council.

Združene države Amerike (ZDA) so v času trajanja politike nevtralnosti med prvo svetovno vojno ustanovile več kot 130 humanitarnih organizacij za pomoč med vojno ogroženemu prebivalstvu v Evropi. Ena najpomembnejših tovrstnih ustanov je bil Committee for the Relief in Belgium, ki ga je ustanovil in vodil Herbert Hoover. Z vstopom ZDA v prvo svetovno vojno je H. Hoover odstopil z vodstvenega položaja in postal direktor izjemno vplivne in centralizirane agencije, American Food Administration. Pristojnosti te agencije v vojnih razmerah so bile široke, saj je bila pristojna za prehransko oskrbo ameriškega trga, a tudi za oskrbovanje ameriških zaveznikov s hrano. Po preteku enega leta je Hoover na zahtevo ameriškega predsednika Woodrowa Wilsona 18. novembra 1918 odšel v Evropo, da bi tam nadaljeval svoje delo kot vodja službe za oskrbo zaveznikov (Director General for Relief the Allied Governements). Po uspešno opravljenih pogovorih in pogajanjih z vladaми Francije, Britanije in Belgije so v Parizu osnovali poseben organ za pomoč evropskim zaveznikom, Supreme Council of Supply and Relief, ki ga je kot direktor vodil Hoover.¹

Na začetku februarja 1919 so zaradi vztrajanja ameriških predstavnikov poleg Supreme War Council ustanovili tudi Supreme Economic Council. V ta novi organ so vključili tudi Supreme Council of Supply and Relief, vendar pod novim imenom Food Section of the Supreme Economic Council. Malo kasneje, 24. februarja 1919, je ameriški kongres sprejel zakon, s katerim je za obnovo evropskih držav, z izjemo sovražnih, namenil 100 milijonov dolarjev. Na temelju zakona je predsednik Wilson že naslednji dan ukazal ustanovitev agencije za pomoč, American Relief Administration, na čelo katere so postavili Hooverja.² S tem so bili ustvarjeni pogoji za skladno in organizirano oskrbo evropskega prebivalstva neposredno po prvi svetovni vojni. Pomen teh ustanov je viden tudi iz dejstva, da je bilo z njihovim posredovanjem v času od 1. decembra 1918 pa do 30. junija 1919 dobavljeno več kot 3 milijone ton hrane v skupni vrednosti okoli 800 milijonov dolarjev. Med prejemniki je bila tudi kraljevina SHS, ki je v tem času prejela približno 89.442 ton različnih prehranskih artiklov.³

Obseg potrebne pomoči je hitro in nazorno pokazal, kako hude so bile posledice prve svetovne vojne v Evropi. Poleg velikih in nenadomestljivih človeških žrtev so bile skoraj povsem razrušene in neuporabne tudi prometnice v Srednji in Vzhodni Evropi. Zaradi tega je bilo zelo težko dostaviti pomoč, potrebno hrano lačnemu prebivalstvu ali surovine in opremo za obnovo gospodarskega življenja. Herbert Hoover je kot direktor American Relief Administration prvi spodbudil ukrepe za obnovo prometnega sistema. Tako so znotraj Supreme Economic Coun-

¹ Več v Michael J. Hogan: *The United States and Problem of International Economic Control; American Attitudes toward European Reconstruction, 1918-1920*, *The Pacific Historical Review*, Vol. 44, No. 1 (Feb., 1975) pp. 84-103; Arnold E. Peri: *The "Great Engineer" as Administrator: Herbert Hoover and Modern Bureaucracy*, *The Review of Politics*, Vol. 42, No. 3 (Jul., 1980) pp. 329-348; James L. Guth: *Herbert Hoover, The U.S. Food Administration and the Dairy Industry 1917-1918*, *The Business History Review*, Vol. 55, No. 2 (Summer 1981) pp. 170-187; Robert D. Cuff: *Herbert Hoover, The Ideology of Volunteerism and War Organization during the Great War*, *The Journal of American History*, Vol. 64, No. 2 (Sep., 1977) pp. 358-372.

² Prav tam; Ubavka Ostojić-Fejić: *Anglo-Ameriška humanitarna pomoč Srbiji u 1919. godini. V: Srbija na kraju Prvog svetskog rata. Istorijski institut, Zbornik radova, Knjiga 8, Beograd 1990, str. 105-111; American Relief Administration je bila nadrejena tudi organizacijam Children's Fund in Food Administration, ki jih je ravno tako vodil Herbert Hoover.*

³ Prav tam; *The International Food Problem*, *Political Science Quarterly*, Vol. 35, No. 3, Supplement. (Sep., 1920) pp. 19-20.

cil ustanovili poseben prometni oddelek (Communications Section for the Supreme Economic Council). Vanj so imenovali visoke častnike ameriških inženirskih enot, ki so bile stacionirane v Franciji (17th Engineers Railway Regiment).⁴ Njihova naloga je bila koordinacija distribucije hrane in spodbujanje obnove železniškega, cestnega in rečnega prometa. Prometni oddelek je vodil polkovnik Atwood, ki so ga med drugim zadolžili za koordinacijo na t. i. območju "velike Srbije".⁵

Polkovnik Causey, v činu kapetana v enoti 17th Engineers Regiment, je z Dunaja nadziral delo oziroma potek prometnih tokov železniškega omrežja nekdanje habsburške monarhije. Neposredno je bil podrejen samo Supreme War Councilu. Drugi častnik, polkovnik Ryan je bil zadolžen, da v sodelovanju z nemško vlado obnovi promet na reki Elbi, kar je bilo potrebno za nemoteno dostavo pomoči Češkoslovaški republiki.⁶ Predvideli so, da bo prometni oddelek (Communications Section) deloval vse do konca Mirovne konference v Parizu. Toda prišlo je do preobrata in še preden so ta urad razpustili, so nekatere vlade novonastalih držav naslovile na Herberta Hooverja prošnjo za podaljšanje dela ameriških prometnih strokovnjakov v njihovih državah. Ker so ameriški predpisi prepovedovali, da ameriški častniki ostanejo v Evropi tudi po demobilizaciji kot vojaki, so iskali drugo možnost. Tako so ustanovili posebno nevladno organizacijo European Technical Advisers. Člani strokovnih misij v posameznih evropskih državah so bili za svoje delo plačani iz posebnih fondov, ki jih je prav tako nadziral Herbert Hoover. Tako je bil septembra 1919. leta polkovnik Causey imenovan za vodjo misije in posebnega svetovalca pri avstrijski vladi, polkovnik Ryan pa za svetovalca češkoslovaške vlade. Pomočnika polkovnika Ryana, častnika redne vojske, polkovnika Barberja so poslali svetovat poljski vladi. Nekdanjega vodjo Communications Section, polkovnika Atwooda so dodelili kot vodjo misije in svetovalca vladi Kraljevine SHS. Poleg imenovanih sta delovala dva urada organizacije European Technical Advisers. Prvi je bil v Parizu, osebno pa ga je vodil James A. Logan, ki je načeloval tudi American Commission to Negotiate Peace v Parizu. Drugi urad je deloval v New Yorku.⁷

⁴ 17th Engineers je bila ena od devetih prostovoljnih enot Railway Regiments, ki so jih vzpostavili v zgodnjem poletju 1917. Te enote so v Evropo prispeli v juliju 1917 in so bile ene tistih, ki jih osebno obiskal angleški kralji George avgusta 1917 v Londonu. Na čelu teh enot je bil polkovnik John Stephen Sewell, ki je bil hkrati tudi častnik redne vojske in kasneje namestnik predsednika gospodarske družbe Alabama Marble Company. Večina moštva Railway Regimenta je prihajala z juga in jugozahoda ZDA. Največji poudarek v mobilizaciji je bil na strokovnosti, vpoklicali so ljudi z veliko profesionalnimi izkušnjami. Po prihodu v Francijo so regiment nastali v okolico St. Nazaire, kjer so zgradilo večje število pontonskih mostov, cest, dokov, bolnic in taborišč, a tudi lokalni vodovod. Po premestitvi polkovnika Sewella je poveljstvo prevzel polkovnik William Atwood. Hoover Institution Archives, Stanford, European Technical Advisers, Records, 1918-1923, box 10, file 19, poročilo polkovnika Atwooda o inženirskih svetovalcih v evropskih državah, 30. 9. 1919.

⁵ Izraz "Velika Srbija" je srečati v ameriških dokumentih iz časa proti koncu 1. svetovne vojne pa vse do uradnega priznanja Kraljevine SHS poleti 1919. Pod tem pojmom so ameriške oblasti razumele ozemlje Srbije in vsa tista ozemlja, ki so potem postala integralni del jugoslovanske države. Hoover Institution Archives, Stanford, European Technical Advisers, Records, 1918-1923.

⁶ Prav tam; Polkovnik Causey je tudi pred vpoklicem bil zaposlen na železnici, pri velikih železniških družbah v Chicagu. Polkovnik Coe je imel veliko izkušenj pri gradnji železniških omrežij (Great Northern Railway) znotraj družbe Northern Pacific Railway. Kasneje je vodil tudi izgradnjo železniških omrežij na Floridi. Polkovnik Atwood je deset let sodeloval pri gradnji železnic na Aljaski in pri družbi New York Central Lines. Tudi polkovnik Ryan je bil strokovnjak za železniški promet.

⁷ Hoover Institution Archives, Stanford, European Technical Advisers, Records, 1918-1923, box 64, file 1: poročilo polkovnika Atwooda o delovanju American Technical Mission v Srbiji in Kraljevini SHS, 1919-1920.

Sodeč po poročilih, so si novoustanovljene države zelo prizadevale, da bile deležne pomoči organizacije Technical Advisers. Železniško omrežje v Srednji in Vzhodni Evropi je bilo v izjemno slabem stanju. Eden pomembnih vzrokov slabega stanja, če zanemarimo materialno uničenje, je bilo dejstvo, da so v državah naslednicah habsburške monarhije podedovana železniškega omrežja upravljali in obnavljali povsem ločeno. To je imelo pogubne posledice za prometno pretočnost nekoč centraliziranega omrežja na celotnem območju Avstro-Ogrske. Splošno pričakovanje je bilo, da bodo ravno ameriški svetovalci arbitrarno nadzirali vzpostavitev železniških prometnih tokov na tem področju in s tem povezane nujne nabave materialnih sredstev. Enako arbitražo so od ameriških svetovalcev pričakovali tudi v primeru obnove ladijskega prometa na Donavi in drugih rekah. Ameriški svetovalci so kmalu postali arbitri, kmalu so presegli tudi svetovalno vlogo. Postali so pravi pomočniki vlad, katerim so bili dodeljeni. Celo več, nemalokrat so postali zvesti branilci interesov vlad, katerim so bili dodeljeni kot svetovalci.⁸

* * *

Novembra 1918 je srbski veleposlanik v Parizu, Milenko Vesnić, poslal pismo, z oznako nujno, kolegu v Washingtonu, veleposlaniku Grujiću. V njem je prosil kolega, da naj pri ameriški vladi doseže, da bi v Srbijo poslala inženirski polk kot pomoč pri obnovi železniškega, cestnega in rečnega prometa. V pismu je navajal, da je železniško omrežje v Srbiji na mnogih krajih uničeno, materialna sredstva uničena ali odpeljana, železniška servisna delavnica v Nišu izropana, pomanjkanje sredstev in strokovnega tehniškega osebja pa vsesplošno. Ni bilo torej presenečenje, da promet v Srbiji tako rekoč ni deloval, kar je prinašalo veliko tveganje. Zaradi poškodovanih prometnic namreč ni bilo mogoče dostaviti nujno potrebne pomoči, da bi odvrnili nevarnost lakote in bolezni ob prihajajoči zimi. Ker ameriška vlada zaradi zakona o demobilizaciji ni mogla poslati svoje redne inženirske vojaške enote, je srbski vladi svetovala, da naj naslovijo prošnjo na Communications Section for the Supreme Economic Council, ki naj bi jim gotovo lahko poslal ustrezne strokovnjake za pomoč pri reševanju perečih prometnih težav.⁹ Prošnji srbske vlade je bilo ugodeno in polkovnik Atwood je nato do junija 1919 večkrat obiskal Srbijo, da bi se seznanil z razmerami in obsegom škode kot posledice prve svetovne vojne.

Obremenjena s prizadevanji za mednarodno priznanje novonastale Kraljevine SHS, se srbska vlada ni odzivala na novice, da bodo Communications Section ukinili takoj po koncu mirovne konference, pa čeprav je to pomenilo, da bo ostala brez nujne tehnične pomoči. Brez ustreznih informacij o namenu in principih delovanja so imeli predstavniki srbske vlade izrazito odklonilno stališče do American Relief Administration.¹⁰ Zaradi neinformiranosti so jo zamenjevali z organizacijo Relief Organization, organizacijo predstavnikov jugoslovanskih narodov, ki so v ZDA zbirali pomoč za novonastalo državo. Srbska vlada pa jim je močno

⁸ Prav tam.

⁹ Arhiv Srbije i Crne Gore (ASCG), Poslanstvo Kraljevine SHS u Washingtonu (371 - fond v pripravi), fascikla br. 19.

¹⁰ Hoover Institution Archives, Stanford, European Technical Advisers, Records, 1918-1923, box 7, file 9: pismo ameriškega veleposlanika v Beogradu Dodga, Herbertu Hooveru, 1. VIII 1919.

zamerila, da so se ob tem zavzemali za republikanski značaj nove države Srbov, Hrvatov in Slovencev in odklanjali monarhijo.¹¹

Zmedo, ki je nastala zaradi pomanjkanja informacij, je razrešil Herbert Hoover osebno na srečanju s slavnim ameriškim znanstvenikom srbskega porekla Mihajlom Pupinom v Parizu 11. julija 1919. Vsebino pogovora je Hoover nato povzel tudi v kasnejšem pismu Pupinu, v katerem je izrazil prepričanje, da Srbija ("Greater") nujno potrebuje pomoč uglednih ameriških strokovnjakov pri rekonstrukciji prometnic in rudnikov in podobnih naprav. Nadalje je bil prepričan, da srbska vlada potrebuje ameriško materialno in finančno pomoč za izgradnjo železnic. To ga je vodilo v prepričanje, da je zato nujna navzočnost ameriških strokovnjakov v Srbiji, ki bi lahko prenesli izkušnje in znanje o železniškem prometu, kar je ne nazadnje v korist tudi srbski vladi. Izrazil je tudi pričakovanje, da srbska vlada želi izboljšati in povezati lastno železniško omrežje z drugimi sosednjimi državami. V takem primeru bi bila navzočnost ameriških strokovnjakov še toliko bolj potrebna, ker so Američani podobno strokovno pomoč nudili tudi drugim državam. Hoover je srbski vladi svetoval, da se mora nujno otresti vpliva oziroma dominacije avstrijskih in madžarskih inžinerjev kot zastopnikov Srbiji nasprotnih interesov.¹²

V nadaljevanju je Hoover za vodjo tehniške misije predlagal polkovnika Atwooda, ki je že bival v Srbiji in se že seznanil s slabim stanjem srbskega železniškega omrežja. Glede na Atwoodove izkušnje, strokovnost in ugled je predvidel njegovo plačo v letnem znesku 20.000 dolarjev, njegovim trem ali štirim pomočnikom naj bi dodelili med 5 in 10.000 dolarjev letno. Na letni ravni naj bi z upoštevanjem še drugih stroškov misija stala približno 100.000 dolarjev. Hoover je nadalje spomnil Pupina, da je srbska vlada leta 1919 dobila od ameriške vlade s posredovanjem American Relief Administration posojilo za nakup hrane v višini 25 milijonov dolarjev. Če bi bila srbska vlada pripravljena sprejeti tehniško misijo, potem je bil Hoover pripravljen posredovati pri ameriškem finančnem ministrstvu, da bi iz neizkoriščene vsote že odobrenega posojila srbski vladi 100.000 dolarjev namenili za financiranje misije ameriških ekspertov v Srbiji.¹³

Ne glede na opozorila o nujnosti sprejetja končne odločitve se srbska vlada znova ni odzvala vse do konca avgusta leta 1919. V spletu okoliščin se tudi ni mogla. Ko je Pupin začel z lobiranjem v Beogradu, da bi vendarle sprejeli tehniško misijo, je bila nova država Kraljevina SHS komaj mednarodno priznana, njena vlada s Stojanom Protićem na čelu pa je padla že 16. avgusta 1919.¹⁴ Z oblikovanjem nove vlade Ljubomira Davidovića, ki je kazala naklonjenost tovrstni tehniški misiji, so se pod vodstvom prometnega ministra Milorada Draškovića začela pogajanja na podlagi Hooverjevih predlogov. Pogajanja so bila hitro končana in 26. avgusta je vlada podpisala sporazum o ustanovitvi in delovanju "Technical Mission". Misiji so dodelili 150.000 dolarjev iz t. i. "Remittance Fund". Znesek za delo misije so povečali zato, ker so se zaradi zavlačevanja predhodne vlade že vsi predvideni

¹¹ ASCG 371, fasc. 19.

¹² Hoover Institution Archives, Stanford, European Technical Advisers, Records, 1918-1923, box 7, file 9: pismo Herberta Hoovera Mihailu Pupinu, Pariz, 11. VII 1919.

¹³ Prav tam.

¹⁴ Vladimir Stojančević: Politički i međunarodni položaj Srbije od ujedinjenja 1. decembra 1918. do Pariske konferencije mira 1919. V: Srbija na kraju Prvog svetskog rata, Zbornik radova, knjiga 8. Beograd 1990, str. 9-21.

člani misije vrnili v ZDA, kar je seveda povečalo stroške in transport potrebne opreme.¹⁵

Kot zanimivost velja izpostaviti, da jugoslovanski vladi, kakor kaže korespondenca, tudi med samimi pogajanjmi ni bilo jasno, da gre za nevladno organizacijo in da prek nje ni bilo mogoče pridobiti ugodnih ameriških posojil.¹⁶ Po razjasnitvi vseh nesporazumov so v dogovoru med vlado in Herbertom Hooverjem ter polkovnikom Atwoodom določili pristojnosti in naloge članov tehniške misije. Te so bile:

- prizadevanja, da vlada ZDA odobri vladi Kraljevine SHS posojilo v taki višini, da bi lahko poravnala že naročeno blago pri United States Liquidation Board v Franciji,

- pomoč pri urejanju posojila ameriške vlade Kraljevini SHS za nakup in transport materialnih potrebščin pri American War Department,

- sodelovanje z drugimi ameriški strokovno-tehničnimi misijami v drugih državah pri vzpostavljanju mednarodnih prometnih tokov,

- svetovanje ministrstvu in drugim vladnim službam s področja rudarstva pri postopkih in opravih ustvarjanja pogojev za zagon proizvodnje v obstoječih in novih rudnikih,

- pomoč finančnemu ministrstvu pri vzpostavljanju stikov z ameriški bankami in oblikovanju jamstvenih shem za posojila v ZDA,

- svetovanje prometnemu ministrstvu glede rekonstrukcije železniškega omrežja in obnove prometa, pri čemer je bilo izrecno določeno, da svetovalci nimajo izvršilnih polnomočij,

- pomoč vsem drugim organom državne uprave, ki bi potrebovali pomoč ameriški svetovalcev.¹⁷

Zaradi večje učinkovitosti delovanja so bili ameriški svetovalci v neposrednem stiku samo s prometnim ministrom, kateremu so poročali in od njega tudi dobivali navodila.

* * *

Da bi lahko bolj nazorno predstavili delo American Technical mission v Kraljevini SHS, je treba njihovo enoletno delovanje razdeliti v tri obdobja. Prvo obsega čas demokratske vlade Ljubomira Davidovića od 16. avgusta 1919 do 19. februarja 1920, ko je bil finančni minister Vojislav S. Veljković, zunanji minister Ante Trumbić, prometni minister Milorad Drašković, minister pošte in telegrafa Edo Lukinić in Anton Kristan kot minister za rudarstvo in gozdarstvo. Ta vlada je sicer doživela rekonstrukcijo 18. oktobra 1919, vendar so položaje obdržali vsi nasteti, da je bilo sploh mogoče delovanje Misije vse do padca te vlade 19. februarja 1920.¹⁸

¹⁵ Hoover Institution Archives, Stanford, European Technical Advisers, Records, 1918-1923, boxes 7 and 64: poročila polkovnika Atwooda o delovanju American Technical Mission v Srbiji in Kraljevini SHS, 1919-1920.

¹⁶ Prav tam.

¹⁷ Prav tam.

¹⁸ Čedomil Mitranović, Miloš N. Brašić: Jugoslovenske narodne skupštine i sabori. Beograd, Narodna skupština KJ, 1937, str. 341-349.

Že med pariškimi pogovori o oblikovanju jugoslovanske izpostave ameriške tehniške misije naj bi Američani dobili dober vtis o ministru Draškoviću. Domnevno je bil to tudi razlog, da je predsednik vlade Davidović vztrajal pri stališču, da morajo biti člani misije v neposrednem stiku samo z Draškovićem kot prometnim ministrom. In ravno Drašković je bil tisti, ki je člane vlade prepričal o nujnosti sodelovanja z ameriškimi strokovnjaki, ker je njihova pomoč potrebna in dobronamerna.¹⁹ Tudi po njegovi zaslugi je bil hitro dosežen sporazum o delu ameriške tehniške misije na jugoslovanskem ozemlju. Polkovniku Atwoodu, ki je bil še v ZDA, je bilo tako omogočeno, da je organiziral prevoz blaga, ki ga je vlada Kraljevine SHS kupila od United States Liquidation Board, in 8000 ton drugače zbranega blaga in opreme. Operacija je bila financirana s posojilom 40 milijonov dolarjev, ki ga je odobrila ameriška, pri čemer je jugoslovanska stran izkoristila samo 25 milijonov dolarjev.²⁰ Zaradi velikih stroškov ladijskega prevoza, ki so jih zaračunavali od ameriške vlade pooblaščenim prevozniki, je beograjska vlada morala ukrepati. Tako je pooblastila polkovnika Božidarevića, ki je bil vojaški predstavnik v Parizu, da poskrbi za cenejšo izvedbo prevoza prek alternativnih pristanišč. Vsa plačila prevozov v državo pa so šla še vedno prek urada polkovnika Atwooda. Prva naloga ameriške tehniške misije je bila tako d konca leta 1919 uspešno opravljena.²¹

Eden od razlogov, da je polkovnik Atwood ostal še tri mesece po začetku dela misije v ZDA, so bila tudi pričakovanja beograjske vlade. Vlada Kraljevine SHS je namreč želela Atwoodovo pomoč in posredovanje pri odobritvi ugodnega ameriškega posojila za nakup nujno potrebnega blaga in opreme pri American War Department. Atwood je v Srbijo poslal svojega namestnika in nekaj železničarskih in rudarskih strokovnjakov. Polkovnik C. S. Coe je skupaj s strojnim inženirjem kapetanom C. E. McMillanom, železničarskim inženirjem J.H. Nelsonom in njihovimi družinami prispel v Beograd sredi oktobra 1919.²² Po prihodu so se takoj lotili dela in že novembra opravili ogled razrušenega železniškega omrežja in sestavili seznam nujno potrebne opreme in materialnih sredstev, ki naj bi jih kupili pri American War Department. Na podlagi tega seznama in spiska, ki ga je podpisal minister pošte Edo Lukinić, je začel ukrepati polkovnik Atwood. Z osebno avtoriteto in dobrimi zvezami pri American War Department mu je uspelo po izjemno ugodnih cenah rezervirati 75 lokomotiv in več kot 3800 vagonov v skupni vrednosti okoli 8 milijonov dolarjev. Nadalje je uspel urediti dobavo dvigal, strojev za polaganje tračnic in stebrov, strojev za stiskanje zraka, različno orodje, kotle, plinske motorje, generatorje, telefonsko in telegrafsko opremo in pripadajoči material, gradbeno orodje in maziva. Skupna vrednost vseh nabav tedaj ni presegala 12 milijonov dolarjev.²³ Pravočasna rezervacija potrebne opreme in sredstev je bila pomembna, ker so tudi druge evropske države povpraševale po enakih artiklih. Prednost pri nabavah na kredit pa so imele tiste države, ki so že na

¹⁹ Hoover Institution Archives, Stanford, European Technical Advisers, Records, 1918-1923, box 7, file 9: pismo ameriškega veleposlanika v Beogradu Herbertu Hooveru, 1. VIII 1919.

²⁰ Britanci o Kraljevini Jugoslaviji, Godišnji izveštaji Britanskog poslanstva u Beogradu 1921-1938, Knjiga prva (1921-1930), Arhiv Jugoslavije Beograd, Globus. Zagreb 1986, str. 60.

²¹ Hoover Institution Archives, Stanford, European Technical Advisers, Records, 1918-1923, box 7, file 11: Končno poročilo Tehniške Misije v Kraljevini SHS, William G. Atwood.

²² Prav tam.

²³ Prav tam; ASCG 371, fascikla br. 19.

samem začetku naročile večje oz. velike količine blaga in opreme. Na to izjemno pomembno dejstvo sta opozarjala tako veleposlanik v Washingtonu Grujić kot tudi polkovnik Atwood. Nato se je izkazalo, da so rezervirane lokomotive pretežke za srbske proge, odkup so bili zato prisiljeni opustiti. Hkrati se je tudi dogajalo, da so se že dogovorjeni sezname potrebne blaga in opreme spreminjali tudi potem, ko so bile rezervacije že potrjene. 22. decembra 1919 je American War Department končno odobril posojilo Kraljevini SHS za predvidene nabave opreme in blaga v skupni vrednosti 25 milijonov dolarjev. Obrestna mera je bila 5%, odplačilna doba pa tri do pet let s polletnimi anuitetami.²⁴ Zdelo se je, da je ameriški misiji in jugoslovanski diplomaciji uspelo uresničiti še en pomemben cilj sporazuma.

Člani misije so v sodelovanju z ministrstvom za trgovino in industrijo s posredovanjem Ameriške tehniške misije na Dunaju hkrati delali tudi na kompenzacijskem sporazumu z Avstrijo. Jugoslovanska stran naj bi dobavila Avstrijcem 1000 ton hrane, v zameno pa dobila železniško, elektrotehniško, medicinsko in drugo opremo in blago enake protivrednosti. Celotna operacija je morala ostati v tajnosti zaradi "jugoslovanske" javnosti, ki je imela velike zadržke do prodaje hrane dovčerašnjim sovražnikom.²⁵

Rudarski inženir Smith je pri družbi Mine Safety Appliances Company sočasno urejal tudi nabavo najmodernejših rudarskih luči za rudnik Pečuj iz Baranje.²⁶ Poročila iz tega časa so polna optimizma, člani misije, ameriški svetovalci, pa so neprikrito izražali zadovoljstvo zaradi ustrežljivosti jugoslovanskih visokih uradnikov. Zlasti so izpostavili njihovo ažurnost in vestnost pri dajanju informacij članom misije, potrebnih za njihovo delo.²⁷

Politična nestabilnost doma in nezavidljivi položaj jugoslovanskih delegacij pri reparacijskih komisijah sta hitro imela negativne posledice na prizadevanja članov misije za čimprejšnjo gospodarsko obnovo v državi. Konec leta 1919 je v Beograd končno prispel vodja misije, polkovnik Atwood. S tem je delo misije prešlo v drugo, zdi se najpomembnejšo, etapo. Januarja 1920 se je v Parizu odločalo o jugoslovansko-madžarski in jugoslovansko-romunski meji. 24. januarja je predsednik ameriške delegacije v Parizu (American Commission to Negotiate Peace) James A. Logan poslal zaupno pismo polkovniku Atwoodu. V njem ga je obveščal, da je vrhovni svet Reparacijske komisije sprejel določene odločitve o reševanju romunsko-jugoslovanskih odnosov (10. januar 1920), in je želel Atwoodovo mnenje o načinih zaščite interesov Kraljevine SHS pri tej vprašanju. Ker je Atwood pismo dobil šele 10. marca, je v svojem odgovoru najprej izrazil bojazen, da je najbrž prepozno za intervencijo. Nato pa je nadaljeval, da " ta država ni bila nikoli deležna korektnega odnosa s strani Antante /.../ zato menijo, da ji ne kaže verjeti, vse dokler se ne rešijo sporna teritorialna vprašanja, ona ne bo opustila prizadevanja za to rudarsko okrožje (premogovnik v Pečuju! - op. avt.). Jaz popolnoma podpi-

²⁴ Hoover Institution Archives, Stanford, European Technical Advisers, Records, 1918-1923, box 64, file 1: Sporazum obrambnega ministrstva ZDA s Kraljevino SHS o najetju kredita v vrednosti 25 milijonov dolarjev, 22. 12. 1919, Pariz.

²⁵ Prav tam, box 8, file 12: poročilo o sestanku članov Misije z ministrom trgovine in industrije Albertom Kramerjem, 3. 2. 1920; pismo polkovnika Atwooda Herbertu Hooverju s katerim ga obvešča, da so se člani tehniških misij v Kraljevini SHS in Avstriji dogovorili o načelih bodočega sporazuma, 6. 2. 1920.

²⁶ Prav tam, pismo, ki ga je H. I. Smith poslal ministrstvu za gozdove in rudnike, 10. 2. 1920.

²⁷ Prav tam.

ram to stališče."²⁸ Pismo navajamo kot ilustracijo, kako je ameriška misija podpirala in se tudi trudila uveljaviti jugoslovanske interese. Z enakimi argumenti je Atwood sočasno skušal tudi pojasniti jugoslovansko brezbriznost za usodo posojila, ki so ga dobili v ZDA. Blago in oprema sta bila rezervirana, čakali so samo na imenovanje jugoslovanskega pooblaščenca, ki bi v imenu vlade prevzel blago in opremo ter podpisal obveznice. Ob tem je tudi urad European Technical Advisers v New Yorku uspel najeti posojilo pri United States Shipping Board, s katerim bi plačali prevoz vsega tega blaga v eno od jugoslovanskih pristanišč.²⁹ Tedaj (20. februarja 1920) pa je padla vlada Ljubomira Davidovića, nasledila pa jo vlada Stojana Protića iz Radikalne stranke. Minister za promet je postal Anton Korošec, finančni Velizar Janković, minister pošte in telegrafa Mata Drinković, minister rudarstva pa Ivan Kovačević.³⁰

Nova vlada Stojana Protića ni kazala nobenega zanimanja za delo Ameriške tehniške misije v Beogradu. Ni bilo več usklajevanja med posameznimi ministrstvi in vladnimi službami s člani misije prek prometnega ministrstva. Celo več, izkazalo se je, da tudi jugoslovanski veleposlanik v Washingtonu več mesecev ni dobil nobenega navodila o ravnanju glede že odobrenega posojila v ZDA v višini 25 milijonov dolarjev. Na podlagi korespondence med Atwoodom in Herbertom Hooverjem ter jugoslovanskim veleposlanikom v ZDA in ministrstvom za zunanje zadeve v Beogradu je bilo več kot očitno, da je nova vlada namenoma prezrla odločitve in sporazume prejšnje vlade. Finančni minister je več mesecev zanikal obstoj sporazuma z American War Department. Ko mu je vodja ameriške misije predložil kopijo sporazuma, pa je spremenil stališče, da je rok vračila prekratek, ter ga odklonil.³¹

Polkovnik Atwood je v enem od svojih poročil navajal, da so ameriški svetovalci na zahtevo grške vlade spodbudili in uspešno privedli h koncu grško-jugoslovanske pogovore, da je bila znova odprta proga med Beogradom in Atenami. Na tej progi je potem redno vozil Simplon Ekspres. Vendar pa je hkrati dodajal, da so bili po februarju 1920 člani misije izključeni iz nadaljnjih pogovorov in tudi niso bili obveščani o njihovem poteku.³² Po nalogu prejšnjega finančnega ministra je polkovnik Atwood med svojim bivanjem v ZDA imel številna srečanja z ameriški bančniki in predstavniki drugih finančnih ustanov, da bi jugoslovanski vladi zagotovil ugodna komercialna posojila. Po prihodu v Beograd je seznanil finančnega ministra s sadovi svojih prizadevanj v ZDA, vendar je po 20. februarju dobil vtis, da "ni bilo več želje po ameriški finančni pomoči" in da "za ta del nalog misije vlada Kraljevine SHS ni več kazala nobenega interesa".³³ Novi finančni minister je samo enkrat zaprosil člane misije za posredovanje, ko je želel pridobiti informacije o vrednosti rudnika Ljubija in o njihovem mnenju glede koncesije. Glede na razmere je Atwood ocenil, da vlada Kraljevine SHS oziroma finančno

²⁸ Prav tam, box 8, file 11: pismo polkovnika Atwooda Jamesu A. Loganu 10. 3. 1920.

²⁹ Hoover Institution Archives, Stanford, European Technical Advisers, Records, 1918-1923, box 7, file 11: Končno poročilo Tehniške Misije v Kraljevini SHS, William G. Atwood.

³⁰ Mitranović, Brašić, n. d., str. 341-349.

³¹ Hoover Institution Archives, Stanford, European Technical Advisers, Records, 1918-1923, box 10, file 4: Pismo Atwooda Herbertu Hooveru v katerem ga seznanja s spremenjeno politiko jugoslovanske vlade, 14. 4. 1920; Arhiv SCG, Poslanstvo Kraljevine SHS u Vašingtonu (371), fascikla br. 19.

³² Hoover Institution Archives, Stanford, European Technical Advisers, Records, 1918-1923, box 7, file 11: Končno poročilo Tehniške Misije v Kraljevini SHS, William G. Atwood.

³³ Prav tam.

ministrstvo nista videla nobene koristi od dela misije v državi in zato tudi njenim članom nista omogočila razmer za uresničevanje sporazuma o ustanovitvi misije.³⁴ Celo več, na temelju poročil vodje Ameriške tehniške misije v Avstriji so zvedeli, da so bila njihova pisma cenzurirana in so nerazumljivo dolgo potovala, tudi ves mesec.³⁵ Ni bilo presenečenje, da je popoln polom nastopil tudi z dogovorjenim posojilom pri American War Department. Ne samo da je aktualna jugoslovanska vlada odklanjala že dogovorjene odplačilne roke, prezrla je tudi vse prejšnje dogovore o nabavi blaga in opreme prek urada European Technical Advisers in ubrala druge poti. Zaradi zamud je ameriška stran jugoslovanski vladi namenjeno blago in opremo za železniški in poštno-telegrafski promet prodala drugim evropskim državam. Tudi kredit za financiranje prevoza naročene opreme in blaga, ki je bil najet po priporočilu ameriške misije s posredovanjem urada European Technical Advisers, je bil odpovedan. Po Atwoodu je bila to povsem logična posledica dejstva, da je aktualna jugoslovanska vlada povsem odklanjala pomoč Ameriške tehniške misije v Beogradu.³⁶

Do maja 1920 je vladnemu kabinetu Stojana Protića uspelo povsem onemogočiti delo misije. Člani misije so se zato posvetili svetovalnemu delu s srbskimi podjetniki, ki so prihajali v njihovo beograjsko pisarno po napotke in nasvete ali konkretno pomoč o poteh in načinih obnove in zagona proizvodnje v njihovih proizvodnih obratih ali obnove lokalnih prometnic. Izkazalo se je, da je bilo to delo ameriške misije veliko bolj plodno kot sodelovanje z vlado, saj je poleg drugega tudi krepilo ugled in smisel dela ameriške misije v državi. Zadovoljstvo z delom na tej ravni je bil eden od razlogov, da so se člani misije odločili kljub neprijaznemu uradnemu odzivu vztrajati v Kraljevini SHS do konca s sporazumom določenega enoletnega roka. Povsem na lastno pest so potovali na območje južno od Beograda in si ogledovali stanje razrušenih mostov in železniških prog ter svetovali glede obnove. Zaradi tega je pravi "lokalni heroj" postal član misije, strojni inženir McMillan. Polkovnik Atwood je tako sredi maja pisal kolegom v New York: "Iz neuradnih virov mi je bilo dano vedeti, da sedanji kabinet, tako kot prejšnji, ni naklonjen našemu delu. To je razlog bojkota. Širijo se govorice, da bo kmalu oblikovan nov vladni kabinet z M. Vesnićem na čelu, torej z dosedanjim veleposlanikom v Parizu. On je že nekajkrat bival v ZDA, dobro govori angleško, njegova žena je Američanka. Tudi bivši prometni minister, s katerim se je začelo delo misije, naj bi se vrnil v kabinet kot predstavnik demokratov. /.../ Toda obstaja nevarnost, da bo sedanji prometni minister ostal na položaju. Če se bo to zgodilo, si v odvisnosti od razmer jemljem pravico predlagati prekinitve dela naše misije, ker bi bilo nadaljnje vztrajanje brezpredmetno in nekoristno. Preostane mi, da se jutri sestanem s princem prestolonaslednikom, čeprav dvomim da bi lahko on osebno kaj spremenil. /.../ Po tonu vašega telegrama se mi dozdeva, da imate vtis, da se jaz ne zavedam v zadostni meri vaše zadrege, v kateri ste se znašli (v dogovorih o najetju posojila pri American War Department - op. avt.). /.../ Želim vas prepričati, da je vzrok vseh naših in vaših težav politična nestabilnost in negotovost v tej državi. V kolikor z novo vlado ne bo bistvenega izboljšanja razmer,

³⁴ Prav tam.

³⁵ Prav tam, box. 8, file 3: pismo šefa Misije v Avstriji Causeya polkovniku Atwoodu, 1. 3. 1920.

³⁶ Prav tam, box 7, file 11: Končno poročilo Tehniške Misije v Kraljevini SHS, William G. Atwood.

potem sam ne vidim več upravičenih razlogov za naše vztrajanje. To deželo precej izkoriščajo Francozi in Angleži. Ena od angleško-francoskih družb, v kateri je udeležena tudi ameriška družba J.P. Morgan & Co., si močno prizadeva polastiti se verjetno najbogatejšega rudnika železa v Evropi. Ob tem pa nihče ne nudi vladi pomoč pri zaščiti njenih interesov".³⁷

Le dan kasneje so se Atwoodova pričakovanja uresničila. Vlada Stojana Protića je padla, novo vlado je oblikoval Milenko Vesnić. Istega dne se je Atwood sestal tako z novim predsednikom vlade Vesnićem kot prestolonaslednikom, Aleksandrom Karađorđevićem. Oba sta mu zagotovila polno podporo pri nadaljevanju dela misije. Toda slaba novica je bila, da Anton Korošec ostaja prometni minister. Atwood je ocenjeval, da je Korošec izjemno močna politična osebnost in da je težko nevtralizirati njegov vpliv.³⁸ Vendar se je izkazalo, da zagotavljanja uradnih oseb niso bila zama. Le pet dni kasneje, 22. maja 1920, je Anton Korošec povabil na srečanje člane misije, in to po več mesecih odkritega bojkota. Sestanek je potrdil sume vodje misije, kajti Korošec je kot bistveno oviro sodelovanja navedel bivšega ministra Draškovića. Po Korošču naj bi ravno on pripisoval European Technical Mission politične dimenzije in da za vsem skupaj stoji izjemno vplivni Herbert Hoover. Zanimiva je tudi Atwoodova cinična opazka, da je bil Korošec v strokovno-tehniškem smislu izjemno dobro pripravljen na sestanek glede na dejstvo, "da naj bi imel opravka s politično misijo".³⁹ Atwoodu je bilo več kot očitno, da je Korošec prevzal odgovornost za ignoriranje ameriške misije na predhodno demokratsko vlado.⁴⁰

Po tem sestanku je delo misije v Kraljevini SHS prešlo v tretjo, sklepno fazo. Delo je spet steklo in člani misije so znova dobili občutek o smiselnosti svojega dela pri nujenju pomoči jugoslovanski vladi pri postopkih obnove gospodarskega življenja. Atwood je tako že 14. junija 1920 pisal v New York: "Sprememba političnih in drugih razmer v državi daje upanje za prihodnost. Pred mesecem dni bi vam brez razmisleka predlagal odhod, saj tukaj nismo zaželeni. Po tem se je odnos do nas zelo spremenil, da obstaja možnost, da si celo zaželi podaljšanje našega bivanja".⁴¹ Upanje mu je dajalo dejstvo, da od skupno odobrene vsote 150.000 dolarjev za delo misije še vedno niso porabili dobrih 20.000 dolarjev, kar bi zadostovalo za do konca leta 1920. Vodje misij v Avstriji in na Poljskem so mu tudi zatrdili, da obstaja možnost dodatnega financiranja posameznih misij, če bi pristojne vlade izrazile željo po nadaljevanju dela tehniških misij v njihovih državah. Atwood je bil prepričan, da bi bili v primeru podaljšanja dela misije v Kraljevini SHS stroški znatno manjši, saj bi odpadla potovanja in stroški selitve. Hkrati pa je obljubljal, da bi stroške zmanjšal na minimum, saj bi samo v podaljšanju lahko bili priča rezultatom delovanja v prvem letu misije.⁴² Atwood je kmalu dobil odgovor nadrejenih iz New Yorka. Izkazalo se je, da razen omenjenih 20.000 dolarjev ni drugih sredstev, ki bi omogočila delovanje misije tudi po 1. oktobru 1920. Nadalje

³⁷ Hoover Institution Archives, Stanford, European Technical Advisers, Records, 1918-1923, box 10, file 8: pismo polkovnika Atwooda uradu European Technical Advicers v New Yorku, 16. 4. 1920.

³⁸ Prav tam, pismo Atwooda ameriškem delegatu v Parizu Jamesu Loganu, 17. 5. 1920.

³⁹ Prav tam, memorandum s sestanka American Technical Advicers s prometnim ministrom Antonom Koroščem, 22. 5. 1920.

⁴⁰ Prav tam.

⁴¹ Prav tam, pismo polkovnika Atwooda uradu European Technikal Advicers v New Yorku, 14. 6. 1920.

⁴² Prav tam.

je bil preostanek zneska zmanjšan še za stroške delovanja pisarne v New Yorku, tako da je misiji v Kraljevini SHS ostalo le še manj kot 9 tisoč dolarjev. S tem denarjem bi lahko ostali le še do konca leta 1920. Drugo možnost za podaljšanje misije v Kraljevini SHS so videli v državi sami. Vlada Kraljevine SHS naj bi izrazila željo po podaljšanju dela misije in svojo željo podkrepila z lastnimi sredstvi v višini 100.000 dolarjev. Vlada bi ta sredstva samo založila, saj bi kasneje iskali možnost izravnave teh sredstev prek kakega posojilnega aranžmaja. V takem primeru bi seveda vladi Kraljevine SHS vrnili denar.⁴³

Predlog o podaljšanju dela ameriške tehniške misije je bil dan v skrajno neugodnem trenutku tudi za vlado samo. Obremenjena z medstrankarskimi spori in spopadi, neskončnimi razpravami o volilni zakonodaji in konstituiranjem ustavodajnega parlamenta se jugoslovanska vlada ni odzvala na predlog. Zato je Atwood spet ponovil svoj predlog in ga v obliki pisma naslovil na vlado. Tokrat je ta reagirala, predsednik Milenko Vesnić je odgovoril, da "je Kraljevska vlada hvaležna misiji za uspešno delo in pomoč pri rekonstrukciji prometnic, vendar je mnenja, da današnje stanje železnic, po zaslugi izdatne in strokovne pomoči ameriških svetovalcev, omogoča konec misije".⁴⁴ Bilo je povsem očitno, da gre za prozorne izgovore. Pravi razlogi odpovedi gostoljubja ameriški misiji so bili druge. Pritisk politikov iz Radikalne stranke, notranjepolitična nestabilnost in nejasen odnos do ekonomije so bili pravi razlogi, predvsem pa nerazumevanje pomena hitre gospodarske obnove. Tako so ameriški svetovalci konec septembra 1920 zapustili Kraljevino SHS. O stvarnosti jugoslovanskih železnic je ilustrativno poročalo britansko veleposlaništvo konec leta 1921. V enem svojih poročil so zadržali, da "se v državi še zmeraj čutijo posledice neurejenega in neobnovljenega železniškega omrežja, kar onemogoča gospodarsko izrabo pretežnega dela gozdnega in rudniškega bogastva. /.../ Vozni park je nezadovoljiv in nezadosten, gospodarske družbe si težko zagotovijo prevoz blaga na trg ali z njega. /.../ Železniški nasipi so zaradi skoraj desetletnega nevzdrževanja v zelo slabem stanju in ne dovoljujejo hitrosti, ki bi presegla 20 oziroma 30 kilometrov na uro. Nujno bi bilo zamenjati na tisoče pragov, in čeprav jih proizvajajo v državi, ni bilo veliko narejenega na tem področju. Vlada in proizvajalci se namreč niso mogli sporazumeti o ceni. /.../ Osebe na železnicah je nezadostno izučeno in zaradi nizkih plač nezadovoljno in nemotivirano. /.../ To osebe tudi živi v slabih stanovanjskih razmerah, mnogi so bili nastanjeni kar v starih, za promet neuporabnih vagonih."⁴⁵

Člani Ameriške tehniške misije v Beogradu so v enem letu svojega bivanja in dela prepotovali približno 35 tisoč kilometrov po železnicah in rekah in okoli 50 tisoč kilometrov z avtomobili. Natančno so preiskali razmere v železniškem omrežju in tudi ponudili nekaj analiz in utemeljitev povezave Podonavja z Jadransko obalo. Napisali so na stotine strani elaboratov s podrobnimi načrti rekon-

⁴³ Prav tam, pismo urada European Technical Advisers v New Yorku polkovniku Atwoodu, 16. 7. 1920; iz tega pisma je razvidno da so vlade Avstrije, Poljske in Čehoslovaške iz lastnih sredstev omogočile podaljšanje dejavnosti tehniških misij v svojih državah.

⁴⁴ Prav tam, pismo Ministrskega sveta Kraljevine SHS polkovniku Atwoodu, 5. 8. 1920.

⁴⁵ Britanci o Kraljevini Jugoslaviji, Godišnji izveštaji Britanskog poslanstva u Beogradu 1921-1938, Knjiga prva (1921-1930), Arhiv Jugoslavije Beograd, Globus, Zagreb 1986, str. 79.

strukcije obstoječih in izgradnje novih železniških tras. Osebnostno so se angažirali pri vzpostavitvi rednega prometa na relaciji Beograd-Solun. Detajlno so se seznanili z razmerami v jugoslovanskih rudnikih in tudi o potencialnih zalogah in nujnosti ukrepanja za hitrejši razvoj, o čemer so napisali več kot petdeset poročil, tako rekoč o vsakem rudniku. Veliko so prispevali k razumevanju ameriške vlade in poslovnih krogov pri jugoslovanskih naročilih blaga in opreme. Organizirali so tudi obiske ameriških poslovnežev in vzpostavljanje poslovnih stikov. Vse to do sedaj ni bilo zabeleženo v srbskem zgodovinopisju. Tudi viri iz tega časa so na jugoslovanski strani skopi, kot da misija ni nikoli obstajala. O misiji ni sledi v nobeni uradni publikaciji državnih železnic, prav tako ne v uradnih monografijah o jugoslovanskem rudarstvu, pa tudi nobeno ekonomskozgodovinsko delo ne omenja dela in prispevka Ameriške tehniške misije v Beogradu.⁴⁶ Vlada Kraljevine SHS se članom misije ni nikoli zahvalila za njihovo delo, prav tako ni pokazala nobenega zanimanja za študije in elaborate ali vmesna in končna poročila, ki so nastali ob njenem delu. Tako se je to gradivo znašlo v sestavi arhivskega fonda European Technical Advisers v Hooverjevem arhivu kalifornijske univerze Stanford. Nedotaknjeno gradivo priča, da se jih razen piscev ni nikoli nihče dotaknil, kaj šele da bi jih prebral in upošteval. Pa vendar ostaja dejstvo, da je vladi Kraljevine SHS, tudi po zaslugi dela omenjene tehniške misije, uspelo pridobiti pri ameriški vladi t. i. "Blairovo posojilo", s katerim bi z novimi železniškimi programi povezali vzhodne jugoslovanske predele z Jadranskim morjem.

Iz srbsčine prevedel Žarko Lazarević

Vesna Aleksić

THE U.S. TECHNICAL MISSION TO THE KINGDOM OF SERBS, CROATS AND SLOVENES
1919-1920

S u m m a r y

The U.S. Technical Mission in the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes (Kingdom of SHS), operating since October 1919 until October 1920, was a part of the American assistance to Europe, demolished in World War I. Its task was to provide expert assistance to the government of Serbia and the newly established Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes with the renewal of railways and other traffic as well as with the reconstruction of the old mines and opening of new ones in its territory. Due to political instability and frequent government changes, the work of the mission members was rendered almost completely impossible. Unable to carry out the work they were, after all, paid to do, the mission members left the Kingdom of SHS after a one-year stay there. During their stay and work there, the personnel of the U.S. Technical Mission to Belgrade travelled approximately 35.000 kilometres of railways and rivers, as well as around 50.000 kilometres in cars. They completed detailed explorations of the railway network and offered some analyses and arguments for linking the Danube river region with the coast of Adriatic. They wrote hundreds of pages of elaborations, and made detailed reconstruction plans for the existing railway lines as well as plans for the construction of new ones. They were personally engaged in the establishment of regular traffic between Belgrade and Thessaloniki. They acquainted themselves in detail with the situation in the Yugoslav mines as well as

⁴⁶ Glej Milenković Petar: Istorija građenja železnica i železnička politika kod nas (1850-1935), Ministarstvo saobraćaja KJ, Beograd 1936; Jubilarna knjiga državnih železnica KJ, 1919-1929. Beograd 1929; Zbornik Jugoslavije i njenih banovina, gradova, srezova i opština, Saobraćajni uslovi, Beograd 1931, 125 str; 20 godina kulturnog i privrednog razvitka Kraljevine Jugoslavije. Beograd 1938; Jugoslavija na tehničkom polju 1919-1929. Zagreb 1929.

the potential resources and the necessity of taking measures for faster development, and wrote more than fifty reports in regard to this, practically about every mine. They contributed a lot to the understanding of the U.S. government and business circles, assisting with Yugoslav purchases of goods and equipment. They also organised visits of American businessmen and set up business relations. The government of the Kingdom of SHS never thanked the mission members for their work, nor has it shown any interest in the studies, elaborations, interim or final reports, created during its active period. Therefore these materials ended up in the archive collection European Technical Advisers in the Hoover Institution Archives at Stanford University, California. The untouched materials indicate that nobody touched them except for those who wrote them, let alone read them and take them into consideration. However, a fact remains that the government of the Kingdom of SHS, also thanks to the work of this technical mission, managed to acquire the so-called "Blair Loan" from the U.S. government, in order to connect the eastern Yugoslav regions with the Adriatic Sea with new railway programmes.