

1.01
Prejeto 1. 3. 2002

UDK 339.9(266:4-191.2)"18/19"

Karl Stuhlpfarrer*

Ekonomska vloga Jadranskega morja v srednji Evropi v 19. in 20. stoletju

IZVLEČEK

V razpravi avtor obravnava vlogo jadranskih pristanišč za srednjeevropski gospodarski prostor. Izpostavlja pomen Trsta v različnih obdobjih in strateške geopolitične in gospodarske silnice, ki so v desetletjih po koncu prve svetovne vojne povsem spremenile pomen in značaj tržaškega pristanišča. Blagovni tokovi so se namreč preusmerili daleč stran od Jadrana, nove izhodiščne točke so se nahajale ob Atlantiku, v nemških in nizozemskih pristaniščih.

Ključne besede: Jadransko morje, Srednja Evropa, Trst, gospodarstvo, ekonomska vloga

ABSTRACT

ECONOMIC ROLE OF THE ADRIATIC SEA IN THE CENTRAL EUROPE IN 19TH AND 20TH CENTURIES

The paper deals with the role of ports of the Adriatic Sea in the history of the Central European area. It singles out the importance of Trieste in various periods of time and the strategic geo-political and economic forces that changed significantly the role and character of the port of Trieste after the end of the first world war. The flows of goods were reoriented away from the Adriatic Sea, as the ports at the Atlantic coast in Germany and the Netherlands gained importance.

Key words: Adriatic Sea, Central Europe, Trieste, economy, economic role

Obstajajo zelo različne možnosti za obravnavanje pomena Jadranskega morja za Srednjo Evropo. Vse že same po sebi odražajo zadnje dosežke na področju našega znanja in raziskav. Zato moram že na začetku priznati, da moj članek ni rezultat konkretnih raziskav, temveč je bolj posledica idej, za katere mislim, da bi lahko vodile in na koncu preoblikovale moje interese v kasnejše raziskovalne

* Dr., redni profesor, Fakultät für Kulturwissenschaften, Universität Klagenfurt, A-9020 Klagenfurt, Universitätstrasse 65-67, e-mail: karl.stuhlpfarrer@uni-klu.ac.at

programe.

Začnimo torej s hitrim pogledom na zemljevid. Zelo enostavno ugotovimo, da je Jadransko morje jasno definirano, medtem ko je precej težje ugotoviti, kaj se razume pod izrazom Srednja Evropa. Kje so meje Srednje Evrope in kje njeno središče? Prav gotovo ste že slišali, kaj pravijo o Srednji Evropi Poljaki, ki iz nje izključujejo Italijo, in Italijani, ki iz nje izključujejo Poljsko. Nekateri gredo še dlje. Avstrijci, na primer ne vidijo radi, da se v Srednjo Evropo vključuje Nemčija, so pa bili zelo prizadeti, ko so v osemdesetih letih prejšnjega stoletja novi snovalci idej o Srednje-Vzhodni Evropi iz nje izključili Avstrijo.

Prisiljeni smo se torej soočiti z dejstvom, da je zgodovinsko razmišljanje o ideji Srednje Evrope, njenem obsegu in njenih mejah vse od 1. svetovne vojne bolj odvisno od tega, kako to območje dojemamo kot od dejanskega zemljevida, ki simbolično vključuje oziroma izključuje posamezne države. Po drugi strani pa zemljevid vendarle pripomore k boljšemu razumevanju. Na njem so namreč jasno načrtane ceste, železnice in ostala komunikacijska sredstva, na primer plinovodi, naftovodi, električne in telefonske napeljave, ki se prepletajo po vsem območju. In to so več kot simboli modernizacije našega gospodarstva in družbe, so simboli moči, interesov in usmeritev ter tudi kontinuitet v prostoru in času. In ti celo določajo, katera pristanišča - mesta prihodov in odhodov na obali Jadranskega morja, bodo imela privilegiran položaj.

Avstrijci na primer na Dunaju, v Salzburgu ali Innsbrucku si v zvezi z Jadranskim morjem predstavljajo predvsem dve stvari: najprej so to poletne počitnice, uživanje bolj ali manj čistega morja, plavanje in vožnja s čolni po morju, nato pa pomislijo na težave in zastoje, ki jih čakajo na cesti do tam.

Tudi zgodovinarji se ne razlikujejo dosti od povprečnega Avstrijca. Le da se prvi, poleg razvoja turizma in povečanega prometa in z njim povezanih problemov spominjajo še dveh zgodovinskih dejstev. Prvo je, da je bilo nekoč do Jadranske obale mogoče potovati brez prečkanja ene same državne meje. Obstajale pa so močne družbene omejitve, ki jih milijoni ljudi niso mogli preseči, razen če so svoje domove zapustili za vedno v iskanju boljšega življenja prek morja. In niso bili redki tisti, ki so, namesto Hamburga na severu, za pot izbrali Trst. In prav Trst bolj kot katerokoli drugo jadransko pristanišče v pojmovanju Avstrijcev predstavlja referenčno točko za Jadransko morje in njegovo povezavo z Avstrijo ne le na gospodarskem področju temveč tudi kot mesto spomina v avstrijski kulturi in zgodovini.

Vsi, ne le zgodovinarji, pa se spomnimo, da je bila od 19. stoletja naprej železnica najpomembnejše transportno sredstvo in zato tudi velikega gospodarskega pomena. In dejansko obstaja le malo takšnih zgodovinskih fenomenov in gospodarskih tehničnih dosežkov kot je železnica, ki tako nazorno prikazuje proces industrializacije 19. stoletja. Joseph A. Schumpeter je železnico označil kot dominantno inovacijo drugega Kondratieffovega cikla med leti 1842 in 1897.

Zavedam se, da danes nekateri študenti učinkom železnice na gospodarsko rast ne pripisujejo več takšnega pomena kot nekoč, saj imajo danes podobne učinke tudi izgradnja in modernizacija drugih transportnih sredstev. Vendar to v našem primeru težko sprejmemo, saj so znane le redke alternativne rešitve, čeprav načrti za izgradnjo kanala med Dunajem in Jadranskim morjem obstajajo že dolgo časa in se vedno znova pojavljajo, tudi po padcu nacistične Avstrije pa vse do današnjih

dni.

Znano je, da so Habsburžani gradili železnice predvsem za potrebe svoje monarhije, stroške pa so krili iz zasebnih ali državnih sredstev. Tako sta najprej Severna in Južna železnica in nato železnica Ture-Karavanke povezali najrazvitejša industrijska območja Habsburške monarhije na Češkem ter v okolici Dunaja s pristaniščem v Trstu, ki je že od časov Karla VI. in Marije Terezije predstavljal najpomembnejšo trgovinsko povezavo habsburške monarhije s čezmorskimi državami ter z Levantom. Iz enakega razloga uprava južne železnice ni oklevala s podaljšanjem železniške povezave od Pragerskega do Budimpešte ter od Maribora do Franzensfeste na poti proti Brennerju.

Tako torej pri prvih ocenah gospodarskih učinkov povezave Jadranskega morja s Srednjo Evropo ne smemo upoštevati le učinkov izgradnje železnice, na primer na glavne izpostave avstrijskih bank na Dunaju, zavedati se moramo tudi pomembnega vpliva na pomožne industrije kot tudi na tiste, ki so ustvarjale naraščajoče dobičke na račun znižanja transportnih stroškov. Poleg kratkoročnih učinkov ustvarjanja vrednosti med samo izgradnjo pa moramo upoštevati tudi dolgoročne učinke železnice na zaposlovanje na vseh območjih, prek katerih je železnica potekala.

To obdobje, za katerega se je od časa do časa zdelo, da se prebivalstvu godi bolje, kot se je večini dejansko godilo, se je končalo z razpadom Habsburške monarhije, saj so države naslednice Avstrijo in Madžarsko odrezale od njihovih glavnih povezav s svetom. Železniškega prometa kar naenkrat niso urejali več isti zakoni, pojavile so se različne valute in carinske dajatve. Avstrija je ostala odrezana od svojega glavnega pristanišča, čeprav ji je Saint-Germainska pogodba v 311. členu zagotavljala prost dostop do Jadranskega morja. Prav tako je to Madžarski zagotavljala Trianonska pogodba, Češka pa je imela pravico do uporabe posebnih vlakov prek Avstrije do jadranske obale. Pravica do prostega tranzita do Jadranskega morja se je torej v dvajsetih in tridesetih letih večkrat obravnavala v pogodbah. Vendar to ne pomeni, da se niso pojavile druge omejitve, povezane z doseganjem boljšega konkurenčnega položaja na trgu. Tako je bil prost pretok pošiljk blaga pogosto omejevan, prepovedan ali je imel zamudo zaradi veterinarskega in epidemiološkega nadzora kot tudi zaradi raznih tehničnih in carinskih omejitev. Italija je na primer preprečila uvoz poceni pomaranč iz Španije, da je lahko prodala svojo letino, podoben odnos pa je imela tudi Jugoslavija pri izvozu madžarske živine.

Za kratek čas so v pozabo utonili celo starejši koncepti Srednje Evrope, kjer so od nekdaj prevladovali nemški interesi, verjetno ne le zaradi zmanjšanja ekonomske moči zainteresiranih držav, temveč tudi zaradi tega, ker se je po letu 1924 močno povečala konkurenca med jadranskimi in severnomorskimi pristanišči. Nove usmeritve nacionalnih gospodarstev so povsem spremenile pogoje gospodarske menjave dejansko vse do svetovne gospodarske krize po letu 1929, ko je drastično upadla menjava blaga s tujino tako količinsko kot vrednostno. V Avstriji je nastopila dolgotrajna gospodarska stagnacija. Kljub temu sta uvoz in izvoz nekaterih vrst blaga prek Trsta v letu 1937 ponovno skoraj dosegla predvojne ravni iz leta 1913. To je bila predvsem trgovina z žitom, lesom, železovo rudo. Na drugi strani pa je upadla trgovina s kavo, tobakom in sladkorjem, kar je nakazovalo na obubožanje avstrijske družbe.

Nacistična Avstrija je dokončno prekinila tesno povezavo Avstrije z Jadranskim morjem. Pomorski transport je bil preusmerjen na nemška pristanišča na severu države, blagovna menjava nacistične Nemčije z Italijo ali celo Jugoslavijo, dokler je bila še dovoljena, pa je uporabljala v glavnem železniške povezave prek Nemčije in Avstrije.

Med drugo svetovno vojno ni bilo, razen vojaške, nobene večje potrebe po ohranjanju ali razvijanju gospodarskih vezi med Jadranskim morjem in Srednjo Evropo. Šele potem, ko je nacistična Nemčija zasedla jadransko obalo in vzpostavila "Operativno cono Jadransko Primorje" in potem, ko se je vse več Nemcev zavedlo, da bo Nemčija v vojni poražena, se je nacistična uprava jadranske obale odločila pokrasti vse, kar so lahko našli na brezcarinskem območju Trsta in Reke. V tej tako imenovani "Akciji Jadran" je bilo iz Trsta v Avstrijo in Nemčijo prepeljanih okoli 1.200 tovornih vagonov blaga, ki je bilo potem razdeljeno Avstrijcem in Nemcem.

Pred koncem vojne ni bilo povsem jasno, kateri državi bo pripadlo to glavno pristanišče na Jadranskem morju, da bo imela nadzor nad menjavo blaga z bližnjim ali bolj oddaljenim zaledjem. Pripravljeni so bili številni programi in načrti, predvsem s strani britanskih uradnikov, po katerih naj bi Trst pripadal večjemu številu držav, vključno z Avstrijo in morda celo z delom južne Nemčije.

Kakšni so bili avstrijski trgovinski interesi neposredno po vojni v letih 1946 in 1947, še preden so zavezniki sklenili Mirovni sporazum z Italijo, priča memorandum skupine avstrijskih podjetnikov o "ponovni vzpostavitvi prometa s pristaniščem Trst". Podjetniki so obravnavali ta problem in izpostavili številna dejstva, ki bi se morala upoštevati, da bi se lahko ponovno vzpostavila situacija pred razpadom Habsburške monarhije. Memorandum je imel pet glavnih ciljev.

Prvič, vzpostavitev avstrijskega koridorja do jadranske obale, torej do Trsta vzdolž ene izmed železniških poti. Drugič, internacionalizacija železnic, ki Trst povezujejo z zaledjem, tretjič, ustanovitev posebnega združenja za upravljanje železnic do pristanišča. Preostala dva predloga pa sta se nanašala na različne načine plačevanja stroškov za uporabo železnic. Tako lahko jasno zagotovimo, da predstavniki avstrijskega gospodarstva še zdaleč niso imeli ozemeljskih zahtev, temveč so imeli predvsem gospodarski interes za prost in poceni dostop do pristanišča.

Na zmanjšanje pomena pristanišča Trst po prihodu nacistov na oblast v Avstriji leta 1938 in še bolj med drugo svetovno vojno kaže tudi drastičen padec trgovinske menjave. Ponovna gospodarska oživitev tega pristanišča po vojni pa je bila predvsem posledica pomoči, ki so jo Združeni narodi pošiljali Avstriji, Češkoslovaški in Madžarski preko pristanišča Trst, ter dobav Avstriji v okviru Marshallovega načrta leta 1948. Leta 1949 je bilo kar 92% vsega čezmorskega avstrijskega uvoza prepeljano prek Trsta.

Takoj po vojni je torej ves glavni transport, namenjen v Srednjo Evropo, potekal po železnici. Zato je razumljivo, da so se v tem obdobju pojavili številni programi za obnavljanje železnic, oziroma za povečevanje železniških kapacitet. Zaradi določitve meje med Jugoslavijo in Italijo na Pariški mirovni konferenci pa se nič od tega ni uresničilo. V kratkem času je Avstrija svojo zunanjo trgovino zopet preusmerila na pristanišča v Nemčiji in na Nizozemskem. Boljša tehnična opremljenost nemških in nizozemskih pristanišč, bolj pogost redni promet in nižji

stroški uporabe pristanišč so skupaj prispevali k manjši privlačnosti tržaškega pristanišča.

Leta 1953 je ljubljanski Inštitut za narodnostna vprašanja izdal brošuro z naslovom "Komu naj pripade Trst", v kateri se je zagovarjala ideja, da naj Trst postane del Jugoslavije. Ta ideja pa ni bila utemeljena na podlagi etnične sestave prebivalstva in zgodovinskega razvoja, temveč predvsem s proti Trstu usmerjeno politiko italijanske vlade: "S pridružitvijo Trsta Italiji je bil dosežen le en cilj italijanske vlade: prenehalo se je rivalstvo med dvema severno-italijanskima pristaniščema, Genova in Benetkami. Italijanska vlada je investirala velike vsote denarja v izgradnjo pristanišča Marghers v predmestju Benetk, tako da Benetke niso privlačile le trgovine iz Lombardije in beneškega zaledja, temveč tudi iz Avstrije, ki je do tistega časa zvesto uporabljala tržaško pristanišče". (str. 11) V podkrepitev tej pritožbi je na koncu besedila brošuri dodan zemljevid, ki prikazuje, da je leta 1912 ves železniški promet iz Avstrije, Madžarske in Češke precej presegal promet iz italijanskih območij.

Čas pa je hitro tekkel in v obdobju po podpisu Avstrijske državne pogodbe in ponovne vzpostavitve avstrijske neodvisnosti leta 1955 ideja o nadaljnjem razvoju povezave Avstrija - Trst nikdar ni povsem zamrla. Čeprav so si sledili številni sporazumi, že deset let kasneje avstrijski čezkomorski promet ni bil več usmerjen na Benetke, temveč se je odvijal predvsem preko Hamburga, le dve leti kasneje pa je celo Reka prehitela Trst.

Jadranska pristanišča si niso nikdar nehala prizadevati za ponovno vzpostavitev nekdanje vloge v trgovinskem prometu s Srednjo Evropo. Svetovna naftna kriza leta 1973 je dala "odločilen zagon ponovnemu razcvetu tržaškega pristanišča", kot je to v svoji izjavi leta 1981 zagotovil tudi takratni tržaški župan Manilo Cecovini. Že pet let pred tem se je začelo medregionalno sodelovanje v okviru delovne skupnosti Alpe Jadran, ko je novembra 1976 nemški minister Jaumann povabil pokrajini Furlanijo in Benečijo, naj pripravita skupaj s Socialistično republiko Slovenijo in Hrvaško poročilo o "severno-jadranskih pristaniščih in njihovi vlogi v srednje-evropskem prometu" ter da naj predlagajo večjo specializacijo in sodelovanje pristanišč.¹ Vendar o rezultatih teh pobud nismo več slišali.

Vsi drugi načrti in programi, ki naj bi olajšali dostop srednje-evropskih držav do jadranskih pristanišč, so ostali le na papirju, kljub temu da je Evropska komisija te pobude odobrila, kot na primer predlog zgoraj omenjenega tržaškega župana Cecovinija, da bi se cestne in železniške povezave posodobile z izgradnjo nove čezalpske proge od Kufsteina do Gemone. Tudi v zvezi z manj obsežno alternativo, ki je vključevala le popravilo proge Pontebba, se dolgo ni nič zgodilo. Šele nedavno so bile končane posodobitve na italijanski strani železnic, za Avstrijo pa lahko pričakujemo, da večji napredek še vsaj deset let ne bo dosežen.

Številni sporazumi, tudi na bilateralni ravni, torej niso dosti pripomogli k preusmeritvi avstrijske čezmorske zunanje trgovine na jadranska pristanišča. To velja tudi za sporazum, ki je bil sklenjen med Avstrijo in Italijo leta 1985, ki naj bi spodbudil in okreplil avstrijske naložbe v Trst in zmanjšal stroške uporabe pristanišča za avstrijsko gospodarstvo. Avstrijski zunanji minister Alois Mock je ta sporazum, ko je bil leta 1987 potrjen, imenoval za prelomnico v avstrijsko-italijanskih

¹ Anton Jaumann: Für engere Zusammenarbeit im Alpenraum. Der Donauraum 21, 1976, str. 125-129.

odnosih, saj naj bi Trst ponovno postal ključno pristanišče za avstrijsko trgovanje z bližnjim vzhodom in čezmorskimi državami.²

Vendar se ni situacija nič izboljšala, avstrijske naložbe v Trst pa se v naslednjih letih niso povečale, kljub temu da poteka večina pošilk nafte v Avstrijo prek tržaškega pristanišča. Trst nikdar več ni postal tako pomembno čezmorsko pristanišče za Avstrijo, kot je bil v obdobju med obema vojnama in v letih takoj po koncu 2. svetovne vojne, ko je prek Trsta v Avstrijo prihajala pomoč Združenih narodov.

Šele velike spremembe v evropski zgodovini, ki so se pričele pred več kot desetimi leti in so pripeljale do preobrazbe srednje in vzhodno evropskih družb ter do razpada Jugoslavije, so dale ponoven zagon preusmeritvi trgovine na Jadransko morje. Ugodni carinski režimi s Hamburgom prek Češkoslovaške in Nemške demokratske republike so bili ukinjeni, avstrijski in madžarski podjetniki pa so pričeli uporabljati tradicionalne povezave Srednje Evrope. Vendar danes tradicionalna pristanišča zopet ne morejo izkoristiti svojih prednosti. Pojavil se je namreč nov tekmeč, ki je že privabil veliko zainteresiranih držav: Pristanišče Koper.

Karl Stuhlpfarrer

ECONOMIC ROLE OF THE ADRIATIC SEA IN THE CENTRAL EUROPE IN 19TH
AND 20TH CENTURIES

S u m m a r y

The Adriatic Sea with its northern ports, notably Trieste, played an important role in the history of the Central European area. The historic notion of Central Europe, its size and boundaries, has ever since the first world war depended on our conception rather than on actual maps which symbolically included or excluded some states from this area. However, maps do help improve our understanding. They, namely, show the roads, railways and other means of communications, such as pipelines, electrical and telephone lines criss-crossing the area. These are the symbols of modernisation of our economy and society, the symbols of power, interests and orientations as well as continuities in time and space. And they determine which ports - points of arrival and departure at the Adriatic coast will be in a privileged position.

² Wiener Zeitung, 21. 5. 1987, str. 2.