

H a n n s H a a s

## TRST IN AVSTRIJA V ČASU PARIŠKE MIROVNE KONFERENCE 1919

Tržaško pristanišče je bilo v obupnem stanju, ko so sredi decembra 1918 v mesto prispeli ameriški pomorski oficirji, da bi se lotili priprav za preskrbovanje srednjeevropskega prostora z živili. Že tri leta niso bili uporabljali hidravličnih žerjavov in dokov. Od italijanskega zavzetja se ni zgodilo praktično nič. Pravni položaj mnogih avstrijskih podjetij in pristaniških naprav je bil nejasen.<sup>1</sup> Šele v začetku januarja 1919 je bilo pristanišče pod ameriškim vodstvom toliko oživljeno, da je lahko prevzelo svojo bodočo nalogo: ameriške centrale za živila so imele Trst za »logical way to provision Austria, Bohemia and Hungary.«<sup>2</sup> Kmalu po novem letu so v Trst prispеле prve oskrbovalne ladje. V kratkem si je Trst zopet pridobil svojo staro vlogo povezujočega člena s celino, in sicer v okviru splošne evropske strategije, po kateri naj bi preskrba z živili zavrla socialne nemire in boljševistične tendence.

ZDA so bile pravzaprav prava zmagovita sila prve svetovne vojne in njihova dominanca nad evropsko preskrbo je bila izraz narasle politične pomembnosti. Italijanska vlada je te posege sprejemala z nekakšnim nezaupanjem. Ker je habsburška monarhija razpadla, je hotela Italija razširiti območje svojega vpliva na Balkan in v centralno Evropo. Obvladovanje avstrijskega ostanka države je bilo sredstvo za realizacijo teh daljnosežnih političnih načrtov. Prišlo je celo do italijansko-avstrijskih podpogajanj o prevzemu staroavstrijskih delnic na Balkanu.<sup>3</sup> Ne glede na svoj lastni nezavidljivi položaj pri preskrbi z živili, je začela Italija kot prva izmed antantnih in pridruženih sil oskrbovati Avstrijo s hrano.

Ameriški politiki so to italijansko politiko pravilno interpretirali kot dokaz egoističnih interesov sile.<sup>4</sup> Po drugi strani pa je bila ameriška »open door policy« ravno tako izraz egoističnih interesov, ker je stremela k odprtju vse Evrope za ameriško trgovanje. V naslednjih mesecih so se iz teh dveh nezdružljivih stališč razvile znatne napetosti, ker se Italijani niso hoteli odpovedati nadzoru nad pošiljkami živeža v Avstrijo. Poleg tega pa so zahtevali ohranitev blokade

<sup>1</sup> Poročilo ameriškega General Superintendenta z dne 14. januarja 1919. Organization of American Relief in Europe 1918—1919. Documents Selected and Edited by Suda Lorena Bane and Ralph Haswell Lutz. — Stanford 1943, str. 185.

<sup>2</sup> Poročilo ameriškemuo pooblaščenču za vprašanja živil Herbertu Hooverju dne 30. decembra 1918, prav tam str. 133.

<sup>3</sup> Hanns Haas: Le relazioni Italo-Austriache dall'Armistizio di Villa Giusti al Trattato di Saint Germain; v Storia e Politica 12 (1973), str. 416.

<sup>4</sup> Herbert Hoover: Memoiren. Jahre der Abenteuer 1874—1920. — Mainz 1951, str. 257—262.

Avstro-Ogrske, ki je bila razglašena med vojno, tudi še po premirju, medtem ko so si Američani v svojem interesu želeli njeno odpravo. Dolgoročno so končno dosegli svoje Američani, ki so imeli edini zadostne količine živil in niso dovoljevali, da bi Italija izkoriščala ameriške dobrine za svojo nacionalno politiko. Temu se je pridružilo še intenziviranje spomladi leta 1919 družbenopolitičnih razpravljanj na Dunaju in v Budimpešti, kjer je bilo govora o nujni koncentraciji naporov vseh antantnih sil za zadušitev boljševistične nevarnosti.<sup>5</sup> Tako je bila na primer v začetku marca 1919 v nasprotju z italijanskimi željami odpravljena blokada Avstrije.

Sredstvo za kontrolo trgovinskih odnosov je bilo razpolaganje z železniškimi progami. Američani so se zavzemali za medantantni nadzor nad železnicami, pa tudi nad tržaškimi pristaniškimi napravami.<sup>6</sup> Končno jim je prišla prav kratkoročna prekinitvev železniških zvez, ki je nastala zaradi jugoslovansko-italijanskega nasprotstva, da so lahko 7. marca 1919 dosegli neko vrsto internacionalizacije železniških prog, ki so povezovala Trst z njegovim zaledjem.<sup>7</sup> Poleg tega je bilo dogovorjeno stacioniranje antantnega osebja v Trstu in na Reki.<sup>8</sup> Končno so v Trstu ustanovili medmandatno komisijo za kontrolo pošiljk z živem. Avstrijska vlada se je večkrat pogajala s to misijo o dodatnih dobavah.

Nesporna je ugotovitev, da je Trst takoj po vojni dobil nazaj svojo dotodanjo funkcijo glavne pristanišča Avstrije. Avstrija sicer ni imela neposrednega dostopa do morja in je v mirovni pogodbi izgubila vso svojo jadransko floto,<sup>9</sup> toda Trst je ostal pretovarjalsko za njene prekomorske stike.

Senžermenska mirovna pogodba je to situacijo potrdila. Ameriška in britanska delegacija na pariških mirovnih pogajanjih sta uvideli pomembnost Trsta za njegovo zaledje. Zadali sta si nalogo, da bosta tako stanje v interesu svobodnega trgovanja ohranili. To je bilo moč doseči s poročtvom za neomejen železniški promet v Trst. »All the Allies wished to promote the trade of Trieste«, je dejal britanski delegat Balfour, ko je zagovarjal to načelo. Dodal je: »It was the business of the Conference to see that direct and free railway communications be assured between Trieste, German-Austria and the north generally.«<sup>10</sup>

Kot je znano, povezujejo Trst z njegovim zaledjem tri železniške proge: južna železnica prek Ljubljane, bohinjska železnica prek Jesenic in Področje in proga čez Gorico—Videm—Trbiž—Beljak. Prva proga je po nastanku Jugoslavije komajda še služila trgovanju z Avstrijo. Da bi omogočila neoviran potek železniškega prometa na drugih dveh progah, je hotela italijanska vlada doseči, da bi obe tekli do avstrijske meje po italijanskem ozemlju in da ne bi noben del njune poti presekala jugoslovanskega območja. Tako je zunanji minister Sonnino že v januarju 1919 opozoril italijansko komisijo za premirje, ki je

<sup>5</sup> Hanns Haas: Die Pariser Friedenskonferenz und das Ende der ungarischen Räterepublik; v *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs* 29 (1976), str. 363—410.

<sup>6</sup> Dragan R. Živojinović: *America, Italy and the Birth of Yugoslavia (1917 do 1919)*. — New York 1972, str. 235.

<sup>7</sup> Silvio Crespi: *Verlorener Sieg. Italien und die Alliierten 1917—1919*. München 1937, str. 186.

<sup>8</sup> Prav tam.

<sup>9</sup> Člen 182 državne pogodbe v Saint Germainu. Bericht über die Tätigkeit der deutschösterreichischen Friedensdelegation in St. Germain-en-Laye. zv. 2, str. 462.

<sup>10</sup> 10. Mai 1919. *Papers Relating to the Foreign Relations of the United States. The Paris Peace Conference*. Zv. 4. — Washington 1969, str. 698 in 770.

delovala na Dunaju, na interese Italije: proga po Kanalski dolini bi v interesu tržaških trgovskih krogov ne smela na noben način potekati po jugoslovanskem ozemlju.<sup>11</sup> Za zagotovitev direktne komunikacije z Avstrijo je italijanska vojska 12. junija 1919 celo vojaško zasedla del koroške trase, s čemer jo je hotela zavarovati pred jugoslovansko vojaško zasedbo.<sup>12</sup> Mirovna konferenca je imenovano progo končno prisodila Avstriji in Italiji.

Težje je bilo rešiti vprašanje bohinjske železnice, ki je sicer večinoma potekala po območju, ki ga je po londonski pogodbi zahtevala Italija in je tudi postalo italijansko državno ozemlje, vendar pa je v dolini Save Dolinke v dolžini 25 km sekala jugoslovansko ozemlje. Teritorialna pripadnost tega tako imenovanega jeseniškega trikotnika je večkrat zaposlovala konferenco, zlasti še italijanski predlog, da bi ga prisodili Avstriji. Pri tem so antantne sile neprestano poudarjale svoj namen, »to develop Trieste«, vendar se niso mogle odločiti o predlagani ureditvi.<sup>13</sup> Sicer pa je bila odločitev o jeseniškem trikotniku preložena vse do rapalske pogodbe, ko je bil prisojen dokončno Jugoslaviji.<sup>14</sup> Ostalo je torej zgolj pri eni neprekinjeni italijanski proggi med Trstom in Avstrijo.

Končno se je ponujala še gradnja dodatne železniške zveze iz Soške doline prek Predela v Kanalsko dolino. Avstrija se je sicer v državni pogodbi zavezala, da bo izročila Italiji vse do tedaj pripravljene načrte za postavitve te železniške trase,<sup>15</sup> toda italijanski mirovni delegaciji se je zdela gradnja te dodatne južno-severne povezave že leta 1919 za tedaj neuresničljiva.<sup>16</sup>

Antantne sile so nameravale tudi privilegirati tržaško pristanišče z določili o meddržavnem pospeševanju. Habsburška vlada je poprej podpirala jadransko pristanišča s posebnimi tarifami, tako imenovanimi »jadranskimi tarifami«. Avstrija je bila po državni pogodbi zavezana, da bo »obdržala na lastnih progah tak način tvorjenja tarif za promet jadranskih in črnomoških pristanišč, kot je bil pred vojno in sicer zaradi svojega tekmovanja v nemških severnomorskih pristanišči.«<sup>17</sup> Dešifrirano je to pomenilo, da je morala Avstrija — ne da bi pri tem ogrozila možne generalne spremembe tarif — priznati jadranskim pristaniščem njihov dotedanji prednostni položaj. Vsi člani sveta štirih na mirovni konferenci so bili prepričani, da bo to določilo v korist jadranskih pristanišč pomenilo zaščito pred nenaravno in nepravilno zablodo trgovskih poti v prid severnomorskih pristanišč.<sup>18</sup>

<sup>11</sup> Papers Sidney Sonnino, film 42, telegram 52.

<sup>12</sup> Martin Wutte: *Kärntens Freiheitskampf*. 2. izd. — Weimar 1943, str. 278.

<sup>13</sup> Gl. posebno Papers Relating, Paris Peace Conference, zv. 4, str. 701—703 (10. maj 1919).

<sup>14</sup> Ivo J. Lederer: *Yugoslavia at the Paris Peace Conference. A Study in Frontier-making*. — New Haven, London 1963, str. 221—222. Avstrija sicer ni bila zainteresirana, da bi dobila jeseniški trikotnik, čeprav jo je k temu spodbujal Sonnino—Papers, film 42, telegram 307.

<sup>15</sup> Člen 321. državne pogodbe v Saint-Germainu. Bericht, zv. 2, str. 577.

<sup>16</sup> Papers Relating, Paris Peace Conference, zv. 4, str. 701.

<sup>17</sup> Člen 312 pogodbe v Saint-Germainu, Bericht, zv. 2, str. 573: »L'Autriche s'engage à maintenir sur ses propres lignes le régime des tarifs existants avant la guerre pour le trafic des ports de l'Adriatique et de la mer Noire, au point de vue de leur concurrence avec les ports allemands du Nord.«

<sup>18</sup> Paul Mantoux: *Les délibérations du Conseil des Quatre (24. mars—28. juin)*. Notes de l'Officier Interprète. Zv. 2. — Paris 1955, str. 64—67. (14. maj 1919),

Avstrijska mirovna delegacija je to določilo — četudi brezuspešno — odklonila. Pri tem pa je treba vsekakor vedeti, da je državna pogodba zahtevala od Avstrije, da v prometu dovoli antantnim silam popolno pariteto in največje ugodnosti, in sicer brez kakršnegakoli povračila.<sup>19</sup> Gledano tako je bil imenovani, dogovorjeni člen v korist Trsta dokaz za zahtevano odpoved tarifni avtonomiji. Avstrijska mirovna delegacija ga je zaradi tega štela k določilom, »ki so ustvarili novo, do tedaj na svetu še nikdar uveljavljeno stanje podrejenosti.«<sup>20</sup>

V nadaljnjih določilih je bila Avstrija zavezana, da prizna češkoslovaški državi pravico do vožnje njenih vlakov po avstrijskih delnih progah dveh mednarodnih železniških linij. Gre za progo Budjevice—Trst prek Linza—Celovca—Jesenic oz. Trbiža ter progo Bratislava—Reka po zahodni Madžarski, ki pa po sopronskem ljudskem glasovanju ni več potekala po Avstriji. vzdolž teh prog so bile češkoslovaški železniški upravi priznane izjemne ugodnosti, tako postavitev servisnih postaj in namestitvev osebja.<sup>21</sup> Ta »poseg v njeno prometno življenje, ki nima primere v zgodovini evropskih železnic«, je avstrijska delegacija odločno, toda brezuspešno zavračala.<sup>22</sup> V resnici ni bila predvidena internacionalizacija omenjene tranzitne proge nikoli uresničena.

Končno se je morala Avstrija še zavezati, da bo obdržala dotedanje carinske popuste za blago, ki bo uvoženo prek pristanišč monarhije, v prometu prek teh pristanišč.

Medtem ko so do sedaj omenjene železniškopolitične določbe Avstrijo oškodovale pri višini njenega prometa in njenih tarif, pa je neki drug člen v zvezi z železniškim prometom zagotavljal Avstriji izredne pravice. Ta člen je Avstriji namreč jamčil »prost dohod do Jadranskega morja« in v ta namen »svobodo tranzita« v nekdanjih avstroogrskih pristaniščih.<sup>23</sup>

Geneza tega člena ni nezanimiva. Kolikor mi je znano, je dal zanj pobudo vodja britanske delegacije David Lloyd George, ki je menil, da klavzula, ki je bila že tako ali tako vključena v pogodbo in je zadevala svobodo prometa, ne zadošča, da bi Avstriji z gotovostjo zagotavljala dostop do morja. Italijanska delegacija je sprejela ta člen brez pripomb.<sup>24</sup> Končno je pomenil ta člen veliko prednost ne samo za Avstrijo, temveč tudi za Italijo. Avstrijska delegacija ga je zato sprejela z opozorilom, da dovoljuje nekaj, kar »ni zgolj v nemškoavstrijskem interesu.«<sup>25</sup>

<sup>19</sup> Nasprotni predlogi 12. julija 1919, gl. op. 9, Bericht, zv. 1, str. 401—402.

<sup>20</sup> Prav tam, str. 412. V internem komentarju za vlado k prvemu osnutku mirovnih pogojev državni urad za promet sicer člena v osnovi ni odklonil, ampak je hotel koncidirati češkoslovaškemu trgovskemu prometu z jadranskimi pristanišči s tarifno politiko, ki se je orientirala na temeljih habsburških časov. Ausseurung des Staatsamtes für Verkehrswesen zu den Bedingungen des Friedens mit Österreich. Zv. 1. Eisenbahnen. — Wien 1919, str. 3.

<sup>21</sup> Členi 322—324, Bericht, zv. 2, str. 577—578.

<sup>22</sup> Avstrijska nasprotna pripomba 12. julija 1919, prav tam, zv. 1, str. 415. Gospodarske kooperacije Nemške Avstrije so interpretirale nazadnje obravnavani člen mirovne pogodbe celo kot »poskus čehizacije« češ da bi v Avstriji stacionirano češko železniško osebje lahko zahtevalo manjšinsko varstvo. Berichte und Anträge der Wirtschaftlichen Korporationen Deutschösterreichs zu den Bedingungen des Friedens mit Österreich. — Wien 1919 (Verkehrspolitische Abteilung).

<sup>23</sup> Člen 311, Bericht, zv. 2, str. 572.

<sup>24</sup> Mantoux, zv. 2, str. 67—68 (14. maj 1919).

<sup>25</sup> 12. julij 1919, Bericht, zv. 1, str. 411.

Državna pogodba je skratka skušala ohraniti s posebnimi določili še naprej tesne stike med Avstrijo in jadranskimi pristanišči bivše monarhije. Za Avstrijo je bilo seveda precej neugodno, da pogajanja z Italijo niso potekala na osnovi enakosti, temveč da so bila vsa omenjena določila oktroirana brez modifikacij. V svojih navodilih za mirovno konferenco je avstrijska delegacija dobila nalog, naj »glede internacionalizacije Trsta... počaka na pobudo drugih, zlasti Italijanov«. <sup>26</sup> V Saint-Germainu pa je bil položaj takšen, da je morala delegacija samo sprejeti na znanje sklepe mirovne konference.

Do pogajanj o gospodarskih vprašanih in vprašanih prometa je med Avstrijo in Italijo prišlo šele ob rimskem srečanju državnega kanclerja Rennerja in ministrskega predsednika Nittija v aprilu 1920. Nitti je bil, kot je znano, odločen zagovornik dogovora med zmagovalci in poraženci v svetovni vojni. Poti k obnovi Evrope so po njegovem mnenju vodile prek odstranitve številnih političnih in gospodarskih zaprek na celine. V propadu avstroogrškega gospodarskega območja je videl enega izmed vzrokov takratnih gospodarskih problemov. Ne nazadnje je to po njegovem mnenju prizadelo Trst in Reko, ki sta zgubila svoje zaledje. <sup>27</sup> V sporazumu Renner-Nitti z dne 12. aprila 1920 so zato imela osrednji pomen gospodarska vprašanja. <sup>28</sup> Dodatni sporazum, ki so ga izdelali strokovnjaki, je urejal transport avstrijskega blaga preko Trsta.

Avstrijo so oprostili uvoznih, izvoznih in tranzitnih carin, poleg tega pa so ji prisodili ustrezen skladišni prostor za promet blaga preko Trsta; obljubili so ji zemljišča za postavitve rezervoarjev naftnih olj in ji končno zagotovili postavitve carinske ekspoziture v svobodni coni. <sup>29</sup> Vse te točke je dala v razpravo avstrijska delegacija sama. Odklonjena je bila le ena zahteva Avstrije, in sicer prepustitev obrežnega pasu v tržaškem pristanišču za postavitve naprav za izboljšavo, natovarjanje in raztovarjanje avstrijskih ladij. Leto kasneje je Italija odobrila Avstriji tudi te pravice. Toda Avstrija zaradi gospodarskih težav ni mogla izrabiti te ustrežljivosti. <sup>30</sup> Naposled se je Avstrija v Renner-Nittijevem sporazumu obvezala, da bo usmerjala preko Trsta vsaj 50 % svoje prekomorske trgovine, če bo mogoče tudi več. <sup>31</sup>

Renner-Nittijev sporazum je torej tržaškemu pristanišču utrdil poseben položaj v okviru avstrijskega trgovanja, ki so mu ga zagotovili že v Saint-Germainu, hkrati pa je zagotavljal tudi Avstriji precej pravic pri uporabi tega pristanišča. Poleg tega se je Avstrija obvezala, da bo hitro izdala sporazum o provizorični tarifi blaga za avstrijski železniški promet preko Trsta. <sup>32</sup> Leto kasneje je to obljubo tudi izpolnila, ko je avstrijska železniška uprava izdala posebne

<sup>26</sup> Saint-Germain, im Sommer 1919. Die Briefe Franz Kleins aus der Zeit seiner Mitwirkung in der österreichischen Friedensdelegation Mai—August 1919. — Salzburg 1977, str. 50 (Quellen zur Geschichte des 19. und 20. Jhdts. 1)

<sup>27</sup> Francesco Nitti: Der Niedergang Europas. Die Wege zum Wiederaufbau. — Frankfurt/Main zv. 1. str. 277.

<sup>28</sup> Stefan Malfèr: Wien und Rom nach dem Ersten Weltkrieg. Österreichisch-italienische Beziehungen 1919—1923. — Wien, Köln, Graz 1978, str. 37—38.

<sup>29</sup> Gertrude Bourcel: Die österreichisch-italienischen Wirtschaftsbeziehungen 1918 do 1923. Phil. Diss. Wien 1979, str. 84—85.

<sup>30</sup> Viktor Ondraczek: Der Anschluss Österreichs. Eisenbahnen und Schifffahrt, Wien 1926, str. 53 (Österreichisch-Deutsche Arbeitsgemeinschaft).

<sup>31</sup> Zasedanje odbora za zunanje zadeve avstrijskega parlamenta 16. aprila 1920.

<sup>32</sup> Bourcel, Wirtschaftsbeziehungen, str. 84.

tarife (Verbandgütertarife), za promet na relacijah Trst-Avstrija, Trst—Češko-slovaška in Italija—Nemčija.<sup>33</sup>

Statistica della navigazione e del commercio di Trieste dokazuje, da je tržaško pristanišče leta 1925 v uvoznem prometu z Avstrijo že skoraj dosegel predvojno raven, v izvozu pa zaradi slabega gospodarskega položaja Avstrije samo okoli 60 % predvojnega.<sup>34</sup> Gospodarski strokovnjaki so si razlagali uveljavitev Trsta kot glavnega pristanišča Avstrije predvsem z ohranitvijo jadranske tarife, ki jo je predpisovala mirovna pogodba.<sup>35</sup> Sicer pa je tudi Italija dovoljevala avstrijskemu blagu na tranzitnih progah v Trst posebne tarife, pa tudi v samem pristanišču je za posamezne vrste blaga oprostila obresti skladiščenja.<sup>36</sup> Tako je bila v prid Trsta skoraj popolnoma ohranjena privilegizacija njegovega pristanišča, tako kot že v habsburških časih. Končno je Trst precej pridobil tudi s povišanjem rajhovsko nemških strokovnih pristojbin sredi dvajsetih let, kar je preprečilo preusmerjanje avstrijskega prekomorskega trgovanja k Severnemu morju. Preračunali so, da je v monarhiji potekalo prekomorsko trgovanje tistih alpskih dežel, ki so kasneje tvorile avstrijsko republiko, predvsem preko Trsta.<sup>37</sup> Ohranitev jadranskih tarif je gotovo pripomogla k temu, da so se te razmere ohranile tudi po letu 1918. Nemška nacionalna propaganda med obema vojnoma je jadranske tarife zaradi tega odločno zavračala. Če bi prišlo do anshlusa Avstrije k nemškemu rajhu, je zahtevala tarifnopolitične ukrepe, ki bi končno usmerili avstrijsko prekomorsko trgovanje na nemška pristanišča. Ta odklon od lastne zgodovine (preteklosti) je značilen za nemške nacionaliste v Avstriji v vseh njihovih dejanjih.

Prevod: Mira Miladinović

### Résumé

#### TRIESTE ET L'AUTRICHE À L'ÉPOQUE DE LA CONFÉRENCE DE LA PAIX DE PARIS DE 1919

Jusqu'en 1918 Trieste a été pour l'Autriche le port le plus important. Après qu'elle l'ait perdu la Grande Bretagne et les États Unis se sont efforcés de garder son importance pour le territoire d'Europe centrale dans l'intérêt du commerce libéral. L'Italie s'est efforcée qu'aucune des trois lignes de chemin de fer qui conduisait à Trieste ne passerait à travers la Yougoslavie. Elle a réussi à obtenir la ligne Belgrade—Gorica, la voie sud est resté en partie sous la contrôle yougoslave et de la même façon aussi la voie triangulaire Jesenice—Bohinj. L'Autriche a dû aussi reconnaître aux ports de l'Adriatique leurs situations prioritaires jusqu'à ce temps là, elle a dû consentir aux réductions douaniers dans la circulation avec les ports de l'Adriatique. Elle a réussi à obtenir l'entrée libre jusqu'à la mer Adriatique et le transit libre. Après l'accord Renner-Nitti 12. avril 1920 la situation particulière du port commercial vers la marché autrichien s'est encore plus consolidée.

<sup>33</sup> 10 Jahre Wiederaufbau. Die staatliche, kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung der Republik Österreich 1918—1928. — Wien 1928, str. 51.

<sup>34</sup> Ondraczek, Anschluss, str. 58—59.

<sup>35</sup> Prav tam.

<sup>36</sup> Prav tam.

<sup>37</sup> Prav tam, str. 54—57.