

RAZDELITEV ŽELEZNIŠKEGA OMREŽJA V SREDNJI EVROPI  
PO PRVI SVETOVNI VOJNI: VLOGA ŽELEZNIŠKIH POVEZAV  
MED TRSTOM IN ČEŠKOSLOVAŠKO

*Borut KLABJAN*

Univerza na Primorskem, Znanstveno-raziskovalno središče Koper, SI-6000 Koper, Garibaldijska 1  
e-mail: borut.klabjan@zrs.upr.si

*IZVLEČEK*

*Avtor se v članku ukvarja z vlogo železniških povezav med Trstom in območjem srednje Evrope, ki je do razpada Habsburške monarhije predstavljalo njegovo zaledje. Po nastanku novih državnih enot je bilo tudi železniško omrežje razdeljeno med več držav in je od pariške mirovne konference dalje predstavljalo pomembno in hkrati zapleteno vprašanje v meddržavnih odnosih. Težave in nesporazume so delegacije reševale na skupnih srečanjih in konferencah, a medsebojno nezaupanje in politična trenja so negativno vplivala na gospodarsko izmenjavo v srednjeevropskem prostoru tudi po podpisu mirovnih pogodb. Avtor posveča posebno pozornost železniškim povezavam med Trstom in Češkoslovaško, saj je bila ta v obdobju po prvi svetovni vojni gospodarsko najmočnejši partner tržaških trgovskih krogov.*

*Ključne besede: Trst, srednja Evropa, Češkoslovaška, železniške povezave*

LA SPARTIZIONE DELLA RETE FERROVIARIA IN EUROPA CENTRALE  
DOPO LA PRIMA GUERRA MONDIALE: IL RUOLO DEI COLLEGAMENTI  
FERROVIARI FRA TRIESTE E LA CECOSLOVACCHIA

*SINTESI*

*Nella relazione l'autore esamina il ruolo dei collegamenti ferroviari fra Trieste e la parte dell'Europa centrale, che fino al crollo della monarchia asburgica ne rappresentava l'hinterland. Con la formazione di nuove entità nazionali anche la rete ferroviaria fu divisa tra vari stati e venne a rappresentare, sino dalla Conferenza di pace di Parigi, un argomento di discussione importante e complicato nell'ambito delle relazioni interstatali. Anche se le delegazioni si impegnavano ad affrontare i problemi e disaccordi in convegni e conferenze, la diffidenza reciproca e i contrasti politici ebbero un influsso negativo sugli scambi economici nell'Europa centrale*

*anche dopo la firma degli accordi di pace. L'autore esamina in particolare i collegamenti ferroviari fra Trieste e la Cecoslovacchia, dato che questa fu, nel periodo del primo dopoguerra, il partner economico più rilevante dei circoli commerciali triestini.*

*Parole chiave: Trieste, Europa centrale, Cecoslovacchia, collegamenti ferroviari*

## ŽELEZNIŠKE POVEZAVE V SREDNJI EVROPI PRED PRVO SVETOVNO VOJNO

V obdobju pred prvo svetovno vojno je bila na območju srednje in vzhodne Evrope, še posebej v Avstro-Ogrski monarhiji, zelo razširjena in razpredena mreža železniških povezav. Več kot tretjina evropske železniške strukture, ki je štela približno 360 tisoč kilometrov, je tekla po tem območju. To pa še zdaleč ni odražalo razvojne modernizacijske stopnje, ki je v srednjem in vzhodnem delu celine še vedno zaostajala za tistim na zahodu, kjer so bile infrastrukturne kapacitete veliko bolj izkoriščene. Kljub temu je gosto železniško omrežje igralo ključno vlogo pri vzpostavljanju modernega ekonomskega razvoja in pri pospeševanju ekonomskih in socialnih sprememb, saj je pretežno ruralnemu okolju omogočilo, da je prvič stopilo v stik z modernizacijskimi procesi, ki so bili v teku (Berend, 1998, 13; Good, 1984, 102). Zaradi tega je bila razdelitev železniškega omrežja med najbolj aktualnimi vprašanji po koncu prve svetovne vojne, ko je ta struktura z razpadom velikih imperijev tudi sama razpadla.

Tako imenovana Južna železnica je od leta 1857 povezovala Trst, najpomembnejše gospodarsko izhodišče avstrijske monarhije na Jadranu, s svojim srednjeevropskim zaledjem. Železniško postajo v Trstu so, ob prisotnosti cesarja Franca Jožefa, začeli graditi leta 1850, sedem let kasneje pa je bila dokončana povezava z Ljubljano, kar je omogočalo neprekinjeno železniško zvezo med Trstom in glavnim mestom monarhije, Dunajem (Horn, 2007, 190). Nadaljevala so se druga infrastrukturna dela, ki naj bi jadransko mesto spremenila v smeri nove merkantilistične politike monarhije in ga opremila ter usposobila za uspešno konkuriranje s pristanišči drugih evropskih gospodarskih velesil, z namenom da bi postal avstrijski "Hamburg na jugu" (Dienes, Wieninger, 1987, 226). Moderno tržaško pristanišče, ki se je začelo razvijati v obdobju cesarja Karla VI., se je zahvaljujoč posegom njegovih naslednikov Marije Terezije in Jožefa II. in kljub celinski blokadi v času Napoleonovih vojn, v obdobju po razpadu Ilirskih provinc dokončno uveljavilo (Roletto, 1942, 26). Uspelo si je zagotoviti prednostno vlogo med pristanišči na Jadranu, prek katerih je Avstrija, po dunajskem kongresu leta 1815, trgovala z Levanto in s sredozemskimi ter ameriškimi pristanišči, s katerimi je ponovno vzpostavila gospodarske izmenjave.

Zaradi protekcionistične politike Dunaja so v Trst prihajali proizvodi iz industrializiranih območij monarhije, zlasti s Češke in z Moravske, čeprav izmenjava ni nikoli dosegla tistega obsega, ki so si ga želeli vladni krogi. Najpomembnejšega konkurenta so predstavljala severnoevropska pristanišča, ki so bila opremljena z boljšimi strukturnimi kapacitetami in z ustrežnejšimi železniškimi povezavami z osrednjim delom Evrope (Čechura, Hlavačka, 1989, 220). To vrzel je Avstrija zapolnila z izgradnjo Južne železnice, ki je nedvomno pripomogla k povečanemu prometu tržaškega pristanišča, a ni mogla nadoknaditi zamude pri pridobivanju srednjeevropskih tržišč. Povezave med Trstom in zaledjem so bile skratka še vedno pomanjkljive in visoke železniške tarife so še vedno privilegirale severna pristanišča kot na primer Hamburg ali Szczecin (Panjek, 2003, 297). Tudi gradnja novega pristanišča, ki naj bi bistveno povečala kapacitete je potekala počasi. Zaključila se je z večletno zamudo šele leta 1883, tako da Trst ni bil sposoben izkoristiti priložnosti, ki mu jih je dajalo odprtje Sueškega prekopa leta 1869, čeprav je bil podpredsednik Compagnie universelle du Canal de Suez častni tržaški meščan baron Revoltella in so mestni gospodarstveniki že dalj časa podpirali njegovo uresničitev (Lo Giudice, 1979, 179). Tudi po odprtju Sueškega kanala in novem položaju Trsta na zemljevidu mednarodnih gospodarskih izmenjav se stanje ni bistveno spremenilo, zlasti zaradi nezadostnih kopenskih povezav med tržaškim pristaniščem in drugimi predeli podonavske monarhije (Addobbati, 1968, 113). Šele v začetku 20. stoletja je Trst dosegel zadovoljiv gospodarski razmah in se prelevil v moderno tranzitno središče, ki je povezovalo svetovne trge s habsburško monarhijo. Pri tem so bistveno vlogo odigrale železniške zveze med Trstom in industrijskimi središči avstrijske polovice države, predvsem z Dunajem in drugim največjim cislajtanskim mestom Prago. K temu je po večletnih diskusijah prav gotovo pripomoglo odprtje nove železniške proge, tako imenovane Bohinjske proge, ki je od poletja 1906 prek Gorice in Jesenic tesneje povezovala Trst s srednjeevropskim zaledjem, zlasti Bavarsko, Avstrijo in Češko (Mohorič, 1968, 139; Donato, 1996, 103). Takratni opazovalec, tržaški slovenski inženir Maks Klodič – vitez Sabladolski, ki je sodeloval pri gradnji Bohinjskega predora je opozoril, da je povezava prišla z zamudo, ker "pripravljena je imela marveč biti že za časa otvoritve Sueškega kanala". Tako bi se "mednarodni promet ne bil obrnil v Italijo in nje luke – položaj srednje Evrope v trgovinskem oziru bi bil morda sedaj drugačen" (Klodič, 1905, 3). Kljub zaostajanju so se še posebej po odprtju Turske proge precej zmanjšale razdalje med Trstom in srednjeevropskimi industrijskimi središči in se je promet med zgornjim Jadranom in srednjo Evropo dejansko povečal. Rekordnemu letu 1913 v prometu tržaškega pristanišča pa je sledila prva svetovna vojna, ki je popolnoma spremenila podobo zgornjejadranskega in srednjeevropskega območja.

Po italijanski vojni napovedi Avstro-Ogrski 23. maja 1915 se je prva svetovna vojna premaknila v neposredno bližino mesta; tako imenovana soška fronta je bila od

Trsta oddaljena le nekaj desetih kilometrov. Gospodarska dejavnost tržaškega pristanišča se je skoraj v celoti ustavila in Južna železnica je bolj kot blagovnemu prometu služila potrebam avstro-ogrske vojske (Artl, 2007, 372). Hkrati so številni funkcionarji in uradniki železnice, ki so do tedaj službovali v Trstu zapustili mesto in bili premeščeni v notranjost monarhije (ANM, 1).

#### VPRAŠANJE ŽELEZNIŠKIH POVEZAV V SPREMENJENIH RAZMERAH PO PRVI SVETOVNI VOJNI

Po končanih bojih in razpadu imperija so se začela pogajanja za habsburško zapuščino. Med najbolj perečimi je bilo vprašanje železnic, saj je bila vsa oskrba, na kateri je v marsičem temeljila sama eksistenca novonastalih držav, odvisna od prehodnosti prog in razpoložljivosti lokomotiv ter vagonov. American Relief Administration organizacija, ki ji je načeloval bodoči ameriški predsednik Herbert Hoover, je v letih po prvi svetovni vojni, večinoma v obdobju 1919–1923, pošiljala v Evropo velike količine blaga, živil in zdravil, brez katerih bi si območja prizadeta od vojne težko opomogla. Pri dobavljanju materiala so bile bistvenega pomena železniške povezave. Zato se ne gre čuditi zaskrbljenemu tonu Edvarda Beneša, češkoslovaškega zunanjega ministra in tesnega sodelavca češkoslovaškega voditelja Masaryka, ki je zaradi sovražnosti med sosednjimi državami opozarjal na deficitarno preskrbo živil na Češkoslovaško. Francoskemu predsedniku vlade in hkrati predsedniku mirovne konference v Parizu Clemenceauju je pisal, "da se je število vlakov, ki je lahko iz Trsta prišlo do naših dežel, zelo zmanjšalo in je povrh tega, zaradi zaprtja meje med Jugoslavijo in Italijo, domala nepomembno, kajti proga Videm–Tablja, po kateri pusti italijanska vlada krožiti naše vlake, je enotirna proga že itak prenasočena z lastnim prometom" (Dejmek, Kolář, 2001, 241). Beneš, ki je v tujini, zlasti v Franciji a tudi v Italiji, agitiral za razbitje Avstro-Ogrske in v prid nastanku novih držav, se je že med vojno dogovarjal z italijanskim predsednikom vlade Vittorijem Orlandom glede železniških povezav med zgornjejadranskim prostorom in češkim območjem. Pogovori so bili vezani na sklenitev širšega sporazuma o zavezništvu med Italijo in bodočo državo Čehov in Slovakov. Sporazum naj bi bil izraz skupnih protinemških teženj in naj bi postal temelj za pomirjanje in normalizacijo v italijansko-jugoslovanskih odnosih ter za trajno in stabilno zavezo v jadranskem prostoru. Masaryk in Beneš sta se namreč bala, da bi italijanska diplomacija zavzela negativno stališče do obeh novonastajajočih slovanskih tvorbo, bodisi jugoslovanske kakor češkoslovaške (Perman, 162, 146). Zato je 24. septembra 1918 Beneš Orlandu poslal dolg memorandum o bodočem italijansko-češkoslovaškem političnem sodelovanju. V drugi in tretji točki memoranduma je nakazal možnosti za bodočo povezanost "proti osvojevalnemu germanstvu" in za vsestransko sodelovanje zlasti na gospodarskem in političnem področju, kar bi Italiji omogočilo prednostno vlogo v podonavsko-balkan-

skem prostoru. V četrti točki pa je že ponudil konkretne predloge, kot na primer ustanovitev posebne komisije, ki naj bi preučila možnosti za mednarodno železnico med Trstom in Bratislavo; ta bi lahko na eni strani bila podaljšana do Milana, na drugi pa čez Varšavo vse do Rusije (Beneš, 1928, 449).

Masaryk, glavni predstavnik češkoslovaškega osamosvojitvenega gibanja med vojno in vodja češkoslovaške politike po njej, in češkoslovaško vodstvo so govorili celo o antantni zasedbi zgornjejadranskega območja in postopnem zavzetju celotnega območja do Češkoslovaške, da bi oskrba med novo republiko in Trstom lahko potekala nemoteno. Načrtovali so tudi možnost zasedbe proge na relaciji Trst–Podkloster–Horní Dvořiště zato da bi si zagotovili redno dobavo hrane. Obenem bi to pomenilo močan pritisk na Madžarsko, s katero se je v tistem trenutku bil oster boj za kontrolo Slovaške, saj si je Budimpešta, kljub opominom zaveznikov, še vedno lastila 470 lokomotiv, 24.700 tovornih, 1.850 potniških in 1.589 službenih vagonov. Po dogovorih bi morali pripadati Češkoslovaški, saj jih je Madžarska odpeljala s slovaškega območja, ki ga je antanta priznavala oblasti Prage (Dejmek, Kolář, 2001, 249).

Vprašanje železnic je torej predstavljalo pomembno poglavje v odnosih med posameznimi evropskimi državami v prvem povojnem obdobju, vendar pogajanja med dediči podonavske monarhije niso bila enostavna. Še posebej zapleteni so bili dogovori za trase, potekajoče po državnih območjih, ki so po nastanku novih, tako imenovanih nasledstvenih držav stala na nasprotnih političnih bregovih. Tako je bila tudi proga Južne železnice po razpadu Habsburške monarhije in razglasitvi novih državnih enot razdeljena med nekatere od teh držav. Poleg novih meja pa je železnicam predstavljalo precejšen problem tudi dejstvo, da so nekateri odseki po večkrat "prehajali" iste državne meje. Taka je bila Bohinjska proga, del železniške povezave srednje Evrope s Trstom, najkrajše poti med Jadranom in Češkoslovaško. Po razmejitvi je proga skoraj v celoti tekla po italijanskem, avstrijskem in češkoslovaškem ozemlju, le manjši odsek pri Jesenicah se je znašel na jugoslovanskem ozemlju, kar je povzročalo nemalo preglavic pri tranzitu konvojev, vse dokler niso zgradili novega dela, ki je v celoti teklo po italijanskem ozemlju (Mellinato, 2001, 103).

Zaradi zapletenih dogovorov so velike sile na plenarnem zasedanju mirovne konference v Parizu 25. januarja 1919 ustanovile Komisijo za mednarodni režim pristanišč, vodnih cest in železnic (Commission du Régime International des Ports, Voies d'Eau et Voies Ferrées / Commission on the International Regime of Ports, Waterways, and Railways), ki bi morala urediti nesoglasja v zvezi s tranzitom in drugimi s tem povezanimi problemi. Mirovne pogodbe, ki so jih zavezniške države sklenile s poraženci, pa še zdaleč niso rešile problemov. Na eni strani je bil Avstriji, s členom 311 senžermenske pogodbe in Madžarski, s členom 294 trianonske pogodbe, zagotovljen prost dostop k Jadranskemu morju, na drugi strani pa sta bili, prva po členu 322 senžermenske pogodbe in druga po členu 306 trianonske pogodbe, dolžni

dovoliti Češkoslovaški dostop k jadranskim pristaniščem. V teh členih je bilo še določeno, da morajo nove države glede na rivalstvo med pristanišči na Jadranu in ob Črnem morju ter severnonemškimi pristanišči na lastnih progah obdržati tarife, ki so veljale že pred vojno. Trase, ki so Češkoslovaški, najpomembnejši industrijski državi srednjeevropskega območja, zagotavljale prost tranzit k Jadranskemu morju, so bile: Praga–České Budějovice–Summerau–Linz–Selzthal–St. Michael–Celovec ali Jesenice ali Trbiž–Trst, Bratislava–Sopron–Szombathely–Reka in Bratislava–Hegyeshalon–Csorna–Zalaber–Zalaszentiván–Szombathely–Pragersko.<sup>1</sup>

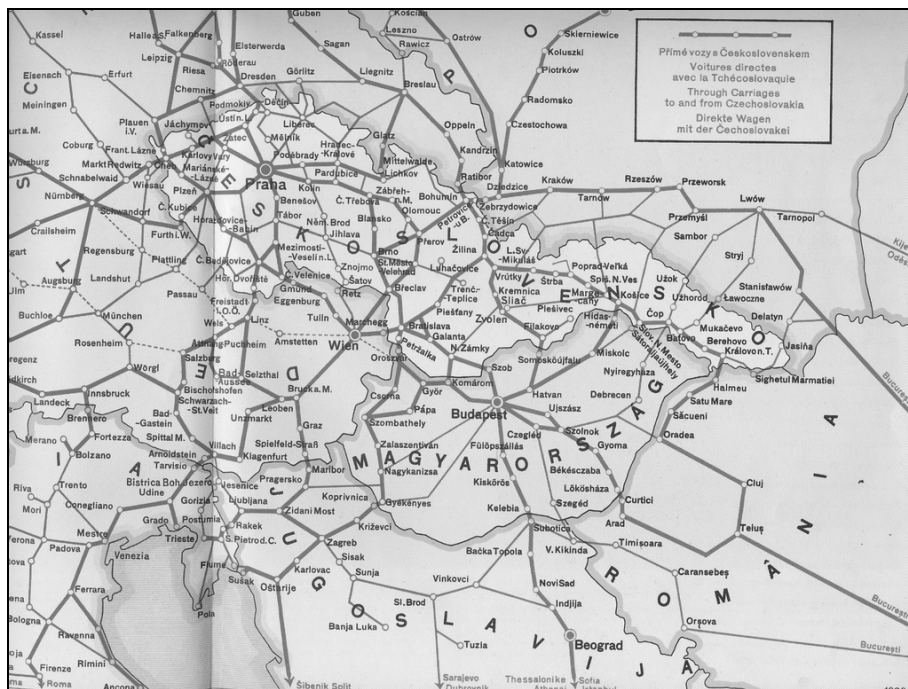
Promet pa je deloval vse prej kot brezhibno, zato je komisija nadaljevala z delom tudi po zaključku mirovne konference, saj so marsikatera vprašanja ostala nerešena. Občutljivo je bilo predvsem stanje na območju bivše Avstro-Ogrske, zato so velike sile v začetku leta 1920 ustanovile Odbor za kroženje vozil v srednji Evropi (Comité de circulation du matériel roulant dans l'Europe centrale) s sedežem na Dunaju, ki naj bi rešil krizno stanje železniških povezav. Težave, ki so se pojavile že med pogovori na pariški mirovni konferenci, pa so se v marsičem nadaljevale. Predstave velikih sil so si bile večkrat nasprotne, posamezne srednjeevropske države pa so želele iztržiti koncesije v škodo sosedov. Komisija ustanovljena med mirovno konferenco, se je nato prelevila v Stalno organizacijo Društva narodov za promet in tranzit (Permanent League Organization for Communications and Transit) in v teku dvajsetih let prejšnjega stoletja priredila več mednarodnih konferenc, ki so v bistvu rešile medsebojne prometne probleme Evrope. Tudi pereča finančna vprašanja povezana z družbo Južne železnice, ki jih je predstavnikom štirih velikih sil zbranih v Parizu predložil francoski finančnik in večkratni minister Loucher, so bila vključena v besedilo mirovne pogodbe, a so ostala še več let predmet ostrih debat. Te so potekale na večkratnih srečanjih in jih je rešila šele rimska konferenca pozimi leta 1923, ki je dejansko pomenila pomemben gospodarski in politični uspeh, ker je lahko obnovila režim jadranskih tarif in obnovila povezave med Podonavjem, predvsem južnim delom Češkoslovaške, in Trstom (Mohorič, 1968, 398).

#### VPRAŠANJE INTERNACIONALIZACIJE ŽELEZNIŠKIH PROG

Češkoslovaška je z zanimanjem spremljala razvoj dogodkov v zvezi s Trstom, saj ga je nameravala poleg drugih evropskih mest, kot na primer Reko, vključiti v svoj gospodarski razvoj. Zato se je njena delegacija na pariški konferenci, poleg inter-

1 Člen 322 mirovne pogodbe med zavezniki in Avstrijo se je glasil: "Glede na pomen, ki jo ima za Češkoslovaško prosta zveza med to državo in Jadranom, Avstrija priznava pravico Češkoslovaški da uporablja svoje vlake na območjih znotraj svojih meja na sledečih progah: (1) iz Bratislave do Reke *via* Sopron, Szombathely in Mura Keresztur, in odsek od Mure Keresztur do Pragerskega; (2) iz Čeških Budejovic do Trsta *via* Linz, S. Michael, Celovec in Jesenice, in odsek iz Celovca do Trbiža. [...]" (Treaty, 1919). Primerjaj publikaciji Trattato, 2007, 18 in Mohorič, 1968, 372.

nacionalizacije rečnih tokov Labe, Donave in Visle, zavzemala za internacionalizacijo nekaterih evropskih železniških linij z namenom, da bi se lahko izognila Nemčiji kot tranzitni državi. V železniški politiki nove države sta bili temeljnega pomena liniji Praga–Bratislava–Trst in Bratislava–Reka. Od njiju je bila namreč odvisna zlasti izvozna dejavnost Čehoslovaške, ki bi slonela na tržaškem in reškem pristanišču. To še tem bolj zaradi takratne antantne blokade nemških pristanišč, ki je onemogočala uporabo Hamburga, do takrat najbolj pomembnega izhodišča na morje za industrijsko razvite češke dežele. Čehoslovaška je hotela istočasno navezati tesne stike z balkanskimi državami, ki naj bi po pričakovanju kmalu obnovile stara in navezale nova gospodarska razmerja. Obenem bi si z železniško povezavo s Trstom zagotovila stik s severno Italijo in po južni strani obšla Avstrijo ter Nemčijo (Jakubec, 1997, 22).



Sl. 1: Železniške povezave s Čehoslovaško (vir: Mezinárodní jízdní řád Československých státních drah, letník 1938).

Fig. 1: Railway line connections with Czechoslovakia (source: Mezinárodní jízdní řád Československých státních drah, 1938).

Vprašanje češkoslovaških povezav z Jadranom je bilo neposredno povezano s Trstom, Primorsko in italijansko-jugoslovanskimi spori na tem območju. Zato je Češkoslovaška na mirovni konferenci v Parizu pokazala živo zanimanje za italijansko-jugoslovansko vprašanje, kajti "cet intérêt est un intérêt direct". Njena delegacija je pripravila memorandum v katerem je jasno izrazila svoje interese bodisi v zvezi z Italijo bodisi z Jugoslavijo. Glede Italije so bile v njem štiri točke: v prvi je bilo pojasnjeno, da je rešitev jadranskega vprašanja zelo zanimiva tudi za Čehe, prav tako tudi položaj Trsta, ki so ga izpostavili v drugi točki, kajti v češkoslovaških načrtih je bilo z internacionalizirano železniško progo povezati mesto prek Bratislave s Prago. V naslednji točki je bilo izpostavljeno, da kar velja za Trst, velja tudi za Reko, saj je bilo tudi to mesto "d'une importance capitale et d'un intérêt direct pour l'Etat tchécoslovaque", v četrti in zadnji točki pa je bilo govora o švicarski železniški mreži, a problem ni bil podrobneje predstavljen.

V posebnem podpoglavju je češkoslovaška delegacija izrazila svoje stališče glede glavnih vprašanj v zvezi z Jugoslavijo in poudarila, da se zanima za vsa vprašanja, ki so jih omenili v zvezi z Italijo. Poudarila je predvsem pomembnost železniške mreže Praga–Bratislava–Trst–Reka in izpostavila problem sosedstva med "Čehoslovaki" in "Jugoslovani" oziroma vprašanje ozemeljske povezave s koridorjem med Slovaško in Slovenijo (Dejmek, Kolář, 2001, 157).

#### VPRAŠANJE KORIDORSKE POVEZAVE MED ČEŠKOSLOVAŠKO IN KRALJEVINO SHS

Vprašanje koridorja, to se pravi ozkega in dvesto kilometrov dolgega ozemeljskega pasu, ki bi prek Gradiščanske ločeval Madžare od Avstrijcev ter hkrati povezoval novonastali državi Jugoslavijo in Češkoslovaško oziroma južno Slovaško s Prekmurjem, se je pojavilo že na začetku vojnega spopada in bilo v mislih nekaterih češkoslovaških in jugoslovanskih politikov prisotno vse do konca konflikta. Češkoslovaška delegacija ga je zato uradno vključila med svoje zahteve na pariški mirovni konferenci. Načrt koridorja so njegovi zagovorniki utemeljevali s potrebo po ločitvi Nemcev od Madžarov, ki so bili trdni zavezniki v komaj minuli vojni in bi lahko predstavljali dejansko nevarnost tudi v prihodnje. Z uresničitvijo koridorja pa bi zaustavili nemški prodor proti vzhodu in istočasno dosegli povezavo med dvema državama, ki sta se ponujali kot zvesti zaveznici antantnih držav. V povojni ureditvi je na njuno sodelovanje računala še zlasti francoska diplomacija. Češkoslovaška je pri vprašanju koridorske povezave predlagala več možnosti. Predstavljena je bila namreč kot vsesplošen, evropski problem, zato bi bil najbolj primeren nadzor Društva narodov, so trdili (Dejmek, Kolář, 2001, 208). Vendar je obstajalo več predlogov, o katerih zgodovinska stroka še ni proizvedla zadovoljive študije. Tudi Odon Pára, med drugim bivši tajnik tržaškega češkega krožka in med vidnejšimi



predstavniki tržaške češke kolonije ter funkcionar Južne železnice v Trstu, je zaradi svojega strokovnega znanja načrt spremljal kot vladni izvedenec. Načrt koridorja je podrobno opisal v knjigi *Naše spojení s Jugoslavií* (Pára, 1919). Poudaril je vlogo slovanstva in skupnih češkoslovaško-jugoslovanskih interesov. Med poglavitnimi utemeljitvami v prid koridorski povezavi pa je bila po njegovem mnenju gospodarska korist, ki bi jo Češkoslovaška imela od neposrednega dostopa do Jadranskega morja. Njeni predvojni dobičkonosni uvozno-izvozni posli prek Trsta so dokazovali pomembnost te povezave, ki pa bi bila rentabilna le ob direktnem in čim bolj neoviranem dostopu k jadranskim pristaniščem. Vlogi Trsta bi bilo treba namreč dodati še Reko in Split, do katerega bi lahko prek Bosne vodila dodatna gospodarska pot. Poseben poudarek je Pára namenil prav železniškim povezavam, ki bi ob dobri in dosledni organizaciji železniške mreže Češkoslovaški zagotovile osrednje gospodarsko mesto v Evropi. Zaradi ugodne zemljepisne lege bi poleg srednjeevropskih rečnih poti tako lahko izkoristila tudi prednosti povezav Baltskega, Severnega, Črnega in Jadranskega morja. Koridor bi po Párovem mnenju imel veliko prednost tudi za "Jugoslovane", saj v primeru, da ne bi "dobili primorskih krajev (Trst, Gorica, Istra), bi za njih postal koridor nujen sestavni del" (Pára, 1919, 44).

Češkoslovaška prizadevanja za koridor in internacionalizacijo prometnih poti, tako železniških kakor plovnih, v srednji Evropi niso bila uspešna. Čeprav je Češkoslovaška pri tem sicer dobila pomembne ugodnosti glede železniških povezav in uporabe pristanišč, zlasti v Hamburgu in Szczeczinu, kjer sta ji bili dodeljeni prosti coni, njene zahteve po spojitvi s Kraljevino SHS niso bile sprejete.

#### ŽELEZNIŠKI PROMET MED TRSTOM IN SREDNJO EVROPO V PRVEM POVOJNEM OBDOBJU

Medtem so se težave na lokalnem prizorišču, na železniških progah med Trstom in takrat že bivšim zaledjem nadaljevale. Politična nasprotja med delegacijami na pariški mirovni konferenci so se odražala v gospodarskem nesodelovanju med dediči habsburške monarhije. Spori med Italijo in Jugoslavijo so večkrat preprečili prehod vlakov, ki so bili namenjeni na Madžarsko ali na Češkoslovaško in ki so šli čez jugoslovansko ozemlje. Železniških prog, ki so vzpostavljale najhitrejšo zvezo med Trstom in češkimi deželami, torej ni bilo možno uporabljati. Poleg tega je Češkoslovaška, ki se je najprej ponujala, da bi s svojimi sredstvi poskrbela za prevoz živil iz Trsta v Prago, morala zaradi nezadostnega števila lokomotiv in vagonov zaloge puščati v Trstu. Obenem Italija ni pustila Jugoslaviji (takrat še Kraljevini SHS), z zasedbo precejšnjega dela vzhodnega brega Jadrana, niti enega pomembnega pristanišča, ki bi se prek železniškega omrežja povezovalo s srednjeevropskim zaledjem in jo tako v marsičem onesposobila ter v bistvu odrezala od pomembnih gospodarskih relacij (Macmillan, 2003, 291).

Tržaški guverner Petitti di Roreto, ki je prevzel oblast v mestu po prihodu italijanske vojske, je večkrat apeliral na italijansko delegacijo v Parizu in skušal prepričati italijanske poslance, da bi se zavzeli za interese tržaškega gospodarstva. Napovedoval je skorajšnje ponovno odprtje železniške proge prek Logatca, katere zaprtje je bilo eden poglobitnih vzrokov neuspešnega dostavljanja ameriške pomoči srednjeevropskim državam. Njena uporaba pa bi znova olajšala promet med tržaškim pristaniščem in Češkoslovaško, ki je po Petittijevih podatkih znašal 60 tisoč vagonov letno (AST, 5). A mednarodna pomoč se je potem, ko je Nemčija podpisala mirovno pogodbo, v veliki večini usmerila v Hamburg, ki je tako prej kot kasneje predstavljal nepremagljivega konkurenta tržaškemu pristanišču.

Tržaški lokalni voditelji so se zavedali potrebe po novih, ustreznih železniških tarifah v posameznih državah. Na tak način bi Trst znova postal zanimivo izhodišče za tiste dežele, ki so do razpada Avstro-Ogrske predstavljale njegovo zaledje. S prednostnimi tarifami bi bila ob istočasnih posebnih pogojih pri tržaških ladjarjih in skladiščnikih pot prek Trsta konkurenčna s Hamburgom, kot je bila v času habsburške monarhije, ko je veljal poseben tarifni sistem. Od 6. do 9. avgusta 1919 je bila na Dunaju na pobudo tržaškega guvernerja in v izvedbi italijanske komisije za premirje s sedežem v avstrijskem glavnem mestu organizirana konferenca o železniških tarifah v zvezi s tržaškim pristaniščem. Srečanje so vodili predstavniki Južne železnice, prisotni pa so bili zastopniki železniških uprav iz Italije, Avstrije, Češkoslovaške in Poljske ter predstavniki tržaškega guvernerstva s svetovalci, ki jih je predlagala mestna trgovinska zbornica. Odsotnost predstavnikov jugoslovanskih železnic je močno vplivala na potek konference, saj ni prišlo do konkretnih sklepov. Avstrija sicer ni popolnoma zavrgla italijanske iniciative in pristala na skupno tarifno politiko za promet čez Trbiž in Beljak, poljska in češkoslovaška delegacija pa nista bili pripravljene sprejeti italijanskih predlogov za ohranitev predvojnega sistema železniških tarif, saj sta bili kot zaveznici zmagovalcev deležni posebnih ugodnosti. Predvsem Češkoslovaška je v tem smislu dobila poseben položaj v hamburškem pristanišču, ki ji je zagotavljal odlično izhodišče za mednarodno trgovanje, zlasti z Ameriko. Trgovanje prek Trsta bi bilo donosno s posebnimi tarifami, ki pa jih je hotela praška vlada sama določiti in bi se nanašale predvsem na izmenjave z Egiptom in na splošno z Levanto (AST, 2). Večletni poljski konzul v Trstu Kwiatkowski pa je vseeno smatral, da so gospodarske izmenjave med Trstom in Poljsko, kljub češkoslovaški konkurenci, izredno pomembne. Promoviral je tržaško pristanišče in železniške povezave med mestom in poljskimi industrijskimi središči ter v poljskih gospodarskih krogih izpostavljal pomen Trsta kot tranzitne postojanke za poljski uvozno-izvozni promet do Levanta, Bližnjega in Daljnega vzhoda (Kwiatkowski, 1924, 19).

Izguba predvojnega gospodarskega zaledja je za Trst pomenila precejšnjo škodo za njegov komercialni promet. Posamezni politiki, funkcionarji, strokovnjaki in gospodarstveniki, ki so si želeli ponovno oživitev tržaškega pristanišča, so navezali

številne plodne stike s sogovorniki v državah podonavsko-balkanskega prostora (Apollonio, 2001, 140). Ti so načeloma soglašali z načrti, ki so Trst obravnavali v njegovi predvojni funkciji. Zato je tudi ideja o carinski zvezi, ki bi povezovala vsaj del bivše monarhije in med državami naslednicami vzpostavila skupno ekonomsko politiko, predstavljala za Trst edinstveno gospodarsko priložnost. Gospodarski stiki pa so bili odvisni od političnih odločitev, in v tistem obdobju je italijanska politična elita ostro nasprotovala načrtovanju carinske zveze v srednji Evropi. Podonavska konfederacija je bila v mislih italijanske diplomacije skoraj bolj nevarna za italijanske interese kot anšlus (Leoncini, 2003, 62).

#### MEDNARODNE KONFERENCE IN OŽIVITEV ŽELEZNIŠKEGA PROMETA V SREDNJI EVROPI (S POSEBNIM Poudarkom NA POVEZAVAH MED TRSTOM IN ČEŠKOSLOVAŠKO)

Med najpomembnejšimi dejavniki, ki so odločali o položaju povojnega Trsta in o povezavah s srednjeevropskim prostorom, je bil odnos Češkoslovaške do tržaškega pristanišča. Že jeseni leta 1919 je njena delegacija na pariški mirovni konferenci sporočila italijanski, da bi želela z Italijo skleniti trgovinsko konvencijo, ki bi vključevala promet skozi tržaško pristanišče. Načrt je namenjal Trstu pomemben delež češkoslovaške trgovine, na drugi strani pa naj bi Češkoslovaški zagotovil določene olajšave v tržaškem pristanišču. Italijanska vlada je, kljub začetni nezavzetosti zaradi političnih nesoglasij, pristala na projekt, in od leta 1920 dalje so se delegacije obeh držav večkrat srečale na dvo- ali večstranskih konferencah. Prvo srečanje je bilo od 7. do 9. januarja 1920 v Trstu v prostorih trgovinske zbornice. Delegaciji sta delo razdelili na tri podkomisije: prva je preučevala zadeve v zvezi z železniškim prevozom in se je nato delila še na dve podkomisiji, odgovorni za promet in za tarife, druga je bila pristojna za pomorske zveze in pristaniške usluge, tretja pa se je ukvarjala s poštno, telegrafsko in telefonsko problematiko (AST, 1). Pogovori so potekali v plodnem vzdušju, saj sta bili obe strani zainteresirani za dober uspeh srečanja. Ladislav Pohl, vodja češkoslovaške delegacije je za tržaški dnevnik *Il Piccolo* povedal, da je Češkoslovaška pripravljena ponuditi posebne železniške tarife, v zameno pa je zahtevala primerne koncesije v zvezi s pomorskimi prevozi (*Il Piccolo*, 1).

Glede na to, da sestanek ni prinesel dokončnih odgovorov na vsa vprašanja, sta delegaciji izpostavili potrebo, da se za določena področja, kot na primer za problem železniških povezav, razširi krog udeležencev. Tako sta se konference v Gradcu od 10. do 14. maja 1920 poleg delegacij Italije in Češkoslovaške udeležili tudi delegaciji iz Avstrije in Kraljevine SHS. Glavna tema srečanja je bilo poleg poštних, telegrafskih in telefonskih storitev izboljšanje železniških povezav v srednji Evropi, kajti po razpadu Avstro-Ogrske je bila njena železniška mreža razdeljena na več ločenih držav. Pomembne razprave so se tikale železniških transportov, s katerimi so v tistem

času iz Trsta na Češkoslovaško prevažali češkoslovaško vojsko iz Sibirije. Del transportov je potoval po tako imenovani Bohinjski železnici prek Jesenic in Beljaka do Čeških Budjejavic, drugi pa do istega mesta po Južni železnici čez Logatec in Bruck an der Mur. Sodelovanje na področju železniških povezav je bilo takrat temeljnega pomena, kajti te so bile zaradi političnih nesoglasij med državami naslednicami večkrat prekinjene oziroma neuporabne in je zato moralo prej ali slej priti do skupnega dogovora. V Gradcu so delegati našli pot k pomembnim in konkretnim rešitvam, saj so po njihovi zaslugi med drugim uvedli hitre vlake, ki so povezovali Trst s Prago (AST, 4; Jakubec, 1997, 42–43). Tarifne pristojbine med Trstom in Češkoslovaško pa so še vedno ostajale eno izmed glavnih in nerešenih poglavij, zato so o njih govorili tudi na tretji konferenci, ki je imela kot prvi dve namen olajšati povezave med Trstom in njegovim širšim zaledjem (Addobbati, 1968, 119–122).

Tretje srečanje je bilo spet v Trstu, med 28. novembrom in 1. decembrom 1920, na njem pa sta bili prisotni le italijansko in češkoslovaško zastopništvo. Medtem ko sta se prejšnji dve srečanja večinoma zaustavljali pri problemu povezav in komunikacij, je bilo tretje bolj namenjeno soodvisnosti tržaškega pristanišča in češkoslovaškega trgovskega prometa. Ustanovili so dve podkomisiji: prva se je ukvarjala s pristaniškimi zadevami, druga pa s pomorskimi. Domenili so se za posebne koncesije za češkoslovaške tovore v tržaškem pristanišču in jih predložili vsaki svoji vladi. Poleg tega je bilo češkoslovaški delegaciji zagotovljeno, da bo tržaško pristanišče primerno dograjeno in opremljeno za potrebe češkoslovaškega trgovskega prometa. Na drugi strani pa je italijanska stran za tarifne pristojbine dosegla posebne carinske olajšave, ki so favorizirale dotok blaga v jadranska pristanišča (AST, 3).

Intenzivni pogovori v letu 1920 in sprejeti sklepi so bili podlaga za konvencijo o Trstu, sprejeto na srečanju v Rimu marca 1921. V tem vzdušju je namreč 23. marca 1921 prišlo do ponovnega srečanja med italijanskimi in češkoslovaškimi predstavniki, na katerem sta delegaciji sklenili vrsto dvostranskih pogodb, med katerimi je bil najbolj pomemben sporazum o trgovini in plovbi ("Trattato di Commercio e Navigazione"). Ob tem sporazumu pa je bila podpisana tudi konvencija, ki je Češkoslovaški zagotavljala posebne koncesije in olajšave v tržaškem pristanišču. Podpisali so jo Lodovico Luciulli za finančno ministrstvo in Angelo di Nola za ministrstvo za industrijo in trgovino na italijanski strani ter Zdeněk Fierlinger za ministrstvo za zunanje zadeve in Zdeněk Fafl za Urad za zunanjo trgovino na češkoslovaški strani. Konvencija je v 17 členih Češkoslovaški priznavala posebne ugodnosti v tržaškem pristanišču in zlasti pri uporabi hangarja 55, ki je bil že s pogodbo iz leta 1919 namenjen češkoslovaškemu tovoru, ter prostora ob njem, kjer je lahko shranjevala zaloge premoga. Pogodba je predvidevala, da je češkoslovaška vlada plačevala najemnino podjetju Magazzini generali in se posluževala samo pristaniških delavcev, ki so bili zaposleni pri njem, podjetje pa je skrbelo za zavarovalnino in splošno oskrbo

hangarja. V kolikor bi hangar 55 ne zadostoval potrebam češkoslovaškega skladiščenja pa je bilo mogoče v sporazum vključiti tudi druge prostore. Na razpolago je bil še sosednji hangar 58. Vsekakor se je uprava pristanišča obvezala, da bo obala pred hangarjem 55 namenjena češkoslovaškim ladjam ali ladjam, ki bodo prevažale tovor, namenjen Češkoslovaški. Za razliko od pogodbe iz leta 1919 je novi sporazum predvideval uporabo hangarja 55 za dobo dveh let, z avtomatičnim podaljšanjem za eno leto, če ni prišlo do preklica.

Delegaciji sta podpisali še trgovinsko konvencijo, pravno-finančni sporazum, pogodbo o vrednostnih papirjih, deklaracijo o zavarovalniških družbah iz Trsta Assicurazioni Generali in Riunione Adriatica di Sicurit , ki sta imeli svoje podružnice v Pragi, in o Živnostenski banki, ki je imela svojo podružnico v Trstu, ter protokol o italijanskem kreditu češkoslovaški vladi za dobavo vojaškega materiala in živil (Sbirka, 1, 54–59).<sup>2</sup>

Številni koraki, ki so jih bodisi italijanske bodisi češkoslovaške oblasti storile v prid tržaškemu pristanišču, pa so bili vseeno premalo učinkoviti, da bi prišlo do zaželenega razmaha. Zato je še manj kot mesec dni po podpisu pogodbe o posebnih češkoslovaških koncesijah v tržaškem pristanišču generalni konzul Šeba italijanskim državnim in lokalnim oblastem ter stanovskim organizacijam tržaških trgovcev poslal pismo, v katerem je opozoril na pomanjkljivosti v češkoslovaško-tržaškem sodelovanju. Izhodiščna točka mu je bil statistični podatek, da se je v prvih mesecih leta 1921 železniški promet med Trstom in Češkoslovaško republiko znižal. Upad je bil delno opravičljiv zaradi vsesplošne negativne trgovinske konjunktore, vendar je bilo zmanjšanje izmenjav med Trstom in drugimi sredozemskimi pristanišči, ki so bila tradicionalno vezana na to mesto, že podatek, ki je vzbujal zaskrbljenost. Poleg tega so češkoslovaški časopisi pisali o možnosti, da bi italijanski kralj Trst razglasil za svobodno pristanišče, kar je sicer sprožilo večstransko razpravo, a ni privedlo do konkretnjših sklepov (AST, 6).

Podobne novice so objavljale tudi gospodarske revije na Češkoslovaškem, zato je Šeba trdil, da se "s tako reklamo [...] ne more ponašati nobeno drugo pristanišče". V isti sapi pa je potožil, da so češkoslovaški vladni krogi, tudi iz političnih razlogov, sicer naklonjeni tržaškemu pristanišču, a da trgovci upoštevajo samo številke. Te pa so neizpodbitno boljše na strani tržaških konkurentov. Trst je bil namreč predrag, odločilni za to pa so bili trije glavni vzroki: visoke železniške tarife, visoke cene tržaških pristaniških uslug in visoke tarife pomorskega prevoza. Zadnja medvladna

2 Prav tam je tudi, v češčini in italijanščini, besedilo sporazuma o trgovini in plovbi: Sbirka, 1, 31–53. Na isti dan sta bila sporazum in konvencija objavljena tudi v Italiji, v: Gazzetta, 1, 57. Zaključni tekst konvencije in nekaj korespondence v zvezi s konferenco je shranjen tudi v AST, 7. Za ostale sporazume, sklenjene med Italijo in Češkoslovaško od leta 1918 do leta 1924 glej La Cecoslovacchia, 1925, 137–138. Pogodbe, z vsemi posameznimi točkami so v češčini in italijanščini objavljene tudi na spletni strani češkega senata (Sen t CZ, 2008–03).

srečanja so sicer že poskrbela za znižanje železniških tarif od 30 do 40 odstotkov, tako da je bilo s tega vidika v kratkem moč pričakovati znatno izboljšanje. Dotedanje konference pa niso zmogle hitro rešiti problema prevoza iz Češkoslovaške do Trsta, ki je včasih trajal celo več kot mesec dni. Čeprav so se delegacije v Gradcu obvezale, da se bodo zavzele za čim širše sodelovanje v zvezi z železniškimi povezavami, se je Češkoslovaška pritoževala, da so morali njeni vlaki, tudi tisti, ki so bili označeni kot "hangar" in torej namenjeni izključno in direktno v Trst, večkrat po cele tedne stati na vmesnih postajah ali mejnih prehodih. Trst je bil za češkoslovaške trgovce zanimiv, ker je predstavljal najbližje izhodišče za tržišča na Orientu in ob Črnem morju. Pošiljke skozi Trst so bile veliko hitrejše, kot če bi jih usmerjali skozi severnonemška pristanišča. Če pa so vlaki iz Češkoslovaške do tržaškega pristanišča potrebovali več kot mesec dni, medtem ko je rečna pot po Labi do Hamburga trajala nič več kot tri ali štiri dni, se je geografska prednost Trsta popolnoma izničila. Češkoslovaški konzulat je za nastalo situacijo krivil predvsem Avstrijo, zato so češkoslovaške oblasti na razne postaje, na primer v Gradec, Leibnitz ali tudi Ljubljano, poslale svoje strokovnjake, da bi dosegli hiter in nemoten potek železniških premikov. Tudi v tem se je torej pokazala politična volja Češkoslovaške za primerno izkoriščanje tržaškega pristanišča za svoje gospodarstvo.

Drugi vzrok, zaradi katerega se je vedno več češkoslovaških trgovcev odločalo za hamburško pristanišče, so bile visoke cene tržaškega pristanišča. Predvsem stroški za skladiščenje so bili v Trstu izredno visoki. Češkoslovaško predstavništvo je zato predlagalo, da bi za Češkoslovaško, za katero je bil Trst lahko neposredno konkurenčen s pristanišči na severnem morju, uvedli posebne tarife, ki bi češkoslovaške trgovce spodbudile k pošiljanju blaga skozi Trst. Take prednosti bi bile odobrene samo za češkoslovaške pošiljke. Območja, ki so bila v bližnjem tržaškem zaledju, namreč niso potrebovala posebnih spodbud, saj so bila severnonemška pristanišča, vsaj takrat se je tako zdelo, preveč oddaljena. Primeren zgled je po Šebovem mnenju dajala tarifna politika bivše Avstro-Ogrske monarhije, ki je z uvedbo privilegiranih tarifnih pristojbin občutno zmanjšala promet med severnimi češkimi deželami in Hamburgom.

Tretji vzrok pa je najbolj vplival na tranzit češkoslovaškega blaga prek Trsta. Zadeval je neprimerno visoke tarife pomorskega prevoza. Glavna tržišča češkoslovaškega izvoza prek Trsta so bila vezana na pomorsko družbo Lloyd Triestino. Ta je imela številne ladje tako za trgovski kakor za potniški promet, je pa za svoje usluge zahtevala cene, ki niso mogle konkurirati s cenami v drugih pristaniščih. Plovba s parniki tržaškega Lloyda je bila zato predraga. Deutsche Levante-Linie je v Hamburgu ponujala za polovico nižje cene; čeprav je na nekaterih linijah nedvomno poslovala z izgubo, je v svoje pristanišče pritegnila tovore iz celotnega srednjeevropskega območja. Tako so celo izdelki iz Grčije, namenjeni na Češkoslovaško, dosegali nižjo ceno, če so potovali prek Hamburga, ne pa prek Trsta (AST, 6).

Do novega poizkusa za ureditev železniškega prometa in na splošno prometnih ter gospodarskih odnosov v srednji Evropi na tirih, ki so nekoč povezovali avstro-ogrske pokrajine, je prišlo v Portorožu. Na odmevni konferenci od 25. oktobra do 24. novembra 1921 so se zbrali delegati vseh držav naslednic in številni predstavniki svetovnih ekonomskih velesil kot opazovalci. Srečanje je imelo predvsem posve-tovalni značaj, a je vseeno peljalo do pomembnih pozitivnih premikov in odločitev. Prvič so se na skupni konferenci zbrali predstavniki vseh nasledstvenih držav ter kljub nezaupanju med zmagovitimi silami, ki so se že povezale v blok tako imeno-vane Male antante, in poraženimi državami, Avstrijo in Madžarsko, speljali predvi-deni program. Posamezne delegacije so prišle opremljene s konkretnimi predlogi, ki naj bi odstranili zapreke v povezavah med nasledstvenimi državami in znova uvajali predvojni železniški promet. Sklenjeni so bili sporazumi o začasnem prometnem režimu z železniškimi sredstvi bivše Avstro-Ogrske monarhije, o vračanju zasebnih vagonov, o medsebojni pomoči pri železniških vozilih in o skupnih popravilih (Marsico, 1979, 81–90; Jakubec, 1997, 39–41).

Sklepi portoroškega srečanja so bili nato sprejeti na veliko bolj pomembni med-narodni gospodarski konferenci v Genovi med 10. aprilom in 19. majem 1922, na kateri je sodelovalo 34 držav in kjer sta prvič po vojni zopet nastopili tudi Nemčija in sovjetska Rusija. Namen konference je bil obnova Evrope, med drugim tudi obnova produkcijske zmogljivosti srednje in vzhodne Evrope. Čeprav ne gre precenjevati portoroške konference, kot pravilno opozarja Jakubec, je bilo srečanje pomembno za vzpostavitev temeljev, na katerih so države naslednice habsburške monarhije lahko načrtovale medsebojno sodelovanje, ki je vsaj začasno normaliziralo gospodarsko stanje srednjeevropskih držav. Konferenca pa je tudi potrdila soodvisnost in v bistvu prepletanje gospodarskih vprašanj s političnimi; pokazalo se je, da je območje srednje Evrope postalo bojišče med velikimi silami, ki so se potegovale za premoč v Evropi. V tistem trenutku sta bili glavni tekmici Italija, ki ji je konferenco uspelo organizirati na svojem ozemlju, in Francija, vodilna sila, ki je usmerjala politiko na celini v povojnem času. Vpliv in vmešavanje velikih sil v ustroj politike posameznih držav srednje Evrope sta zato kljub načelnim sklepom in vsakokratnim dogovorom spodkopavala temelje sodelovanja med srednjeevropskimi državami in v osnovi one-mogočala stabilnost celotne regije.

THE DIVISION OF THE CENTRAL EUROPEAN RAIL NETWORK  
AFTER WORLD WAR I: THE ROLE OF RAIL CONNECTIONS  
BETWEEN TRIESTE AND CZECHOSLOVAKIA

*Borut KLABJAN*

University of Primorska, Science and Research Centre of Koper, SI-6000 Koper, Garibaldijeva 1

e-mail: borut.klabjan@zrs.upr.si

*SUMMARY*

*After WWI the establishment of a new order in Central Europe after the collapse of a several-hundred-year-old arrangement of multinational empires was a considerable problem. Once the establishment of new countries founded on national criteria and the demarcation of new state borders was managed one of the most important problems was the division of the heritage of former common states. Within the former Austro-Hungarian Empire the partition of a network of railway lines and facilities was among the most problematic. In this regard, Trieste played an important role, as it represented the main transit centre, linking the northern Adriatic region with Central Europe.*

*After the war the disputes and distrust among successor countries prevented the establishment of economic cooperation and even the Paris peace treaties did not provide the ultimate solution. Only some on the winning side, among which Czechoslovakia held the best position, managed to get hold of important concessions. Yet even the Czechoslovakian delegation did not manage to succeed with some plans, such as the internationalization of certain railway lines and the realization of a connection between Czechoslovakia and Yugoslavia via a territorial corridor, intended to link Trieste and Prague. Political disputes conditioned cooperation in other spheres of activity and caused latent insecurity in relations among Central European states. This situation was eventually resolved at several international conferences, among which that in Portorož (1921) stands out; yet a lasting stabilization was not achieved. This was largely due to the interference of Great Powers with the policies of individual Central European states.*

*Key words: Trieste, Central Europe, Czechoslovakia, railway line connections*

**VIRI IN LITERATURA**

**ANM, 1** – Archiv Národního muzea (ANM), fond (f.) Odon Pára, škatla (šk.) 3, fascikel (fasc.) Československá kolonie v Terstu, 1907–1939.

**AST, 1** – Archivio di Stato di Trieste (AST), f. Commissariato Generale Civile (CGC), Atti generali (AG), fasc. 143, mapa Conferenza italo-czechoslovacca.



- AST, 2** – AST, f. CGC, AG, fasc. 143, dokument brez št., 12. 8. 1919. Relazione sulle conferenze tariffarie.
- AST, 3** – AST, CGC, AG, fasc. 160.
- AST, 4** – AST, CGC, AG, fasc. 160. Protocole de séance des conférences tenues entre les représentants des Gouvernements du Royaume d'Italie, du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, de la République Tchéco-slovaque et de la République Autrichienne à Graz à partir du 10 mai 1920, finalisées le 14 mai 1920 sur des questions des Transports de chemin de fer et celles des postes, des télégraphes et des téléphones entre la Tchéco-slovaquie et le port de Trieste.
- AST, 5** – AST, CGC, Gabinetto, fasc. 60, dokument št. 4090, 20. 5. 1919.
- AST, 6** – AST, CGC, Gabinetto, fasc. 60, dokument št. 116/res/21, 13. 4. 1921. Memoriale del Consolato Generale della Repubblica Cecoslovacca a Trieste sulle attuali condizioni del transito cecoslovacco attraverso il porto di Trieste.
- AST, 7** – AST, f. Igino Brocchi (1914–1931), kuverta št. 11, fasc. 99.
- Gazzetta, 1** – Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia, 11, 14. 1. 1922.
- Il Piccolo, 1** – Il Piccolo, 9. 1. 1920.
- Sbírka, 1** - Sbírka zákonů a nařizení státu Československého, 4, 14. 1. 1922.
- Senát CZ (2008-03)**: Senát Parlamentu České Republiky. [http://www.senat.cz/zajimavosti/tisky/1vo/tisky/T1204\\_01.htm](http://www.senat.cz/zajimavosti/tisky/1vo/tisky/T1204_01.htm)
- Trattato (2007)**: Trattato di pace con l'Austria ed atti connessi. 1919. Roma, Athenaeum – Ranzenhofer.
- Treaty (1919)**: Treaty of Peace between the Allied and Associated Powers and Austria signed at Saint-Germain-en-Laye, September 10, 1919.
- Addobbati, S. (1968)**: Il porto di Trieste – Trasporti e comunicazioni (Origini e mezzo secolo di attività). V: Cinquant'anni di vita economica a Trieste 1918–1968. Trieste, Camera di commercio industria artigianato e agricoltura di Trieste, 99–159.
- Apollonio, A. (2001)**: Dagli Asburgo a Mussolini. Venezia Giulia 1918–1922. Gorizia, LEG.
- Artl, G. (2007)**: Die Bedeutung der Südbahn vor und Während des Ersten Weltkrieges. V: Artl, G., Gürtlich, G., Zenz, H. (ur.): Mit Volldampf in den Süden. 150 Jahre Südbahn Wien–Triest. Wien, Österreichisches Staatsarchiv, 367–375.
- Beneš, E. (1928)**: Světová válka a naše revoluce. Praha, Orbis a Čin.
- Berend, T. I. (1998)**: Decades of Crisis. Central and Eastern Europe before World War II. Berkeley, Los Angeles, London, University of California Press.
- Čechura, J., Hlavačka, M. (1989)**: Handel und Kommunikationen in den böhmischen Ländern vom Mittelalter bis zur industriellen Revolution. V: Das Binnenhandel und die wirtschaftliche Entwicklung. Budapest.

- Dejmek, J., Kolář, F. (2001):** Československo na pařížské mírové konferenci 1918–1920. Dokumenty československé zahraniční politiky. I. Praha, Ústav mezinárodních vztahů, Karolinum, Historický ústav Akademie věd ČR.
- Dienes, G. M., Wieninger, L. (1987):** "Hamburg des Südens" – Der Aufstieg Triests. V: Dienes, G. M. (ur.): Die Südbahn. Vom Donauraum zur Adria (Wien – Graz – Marburg – Laibach – Triest). Graz–Wien, Leykam Verlag, 226–228.
- Donato, C. (1996):** Le ferrovie nell'Impero Asburgico. V: Transalpina. Un binario per tre popoli. Monfalcone, Edizioni della Laguna.
- Good, F. D. (1984):** The Economic Rise of the Habsburg Empire, 1750–1914. Berkeley – Los Angeles – London, University of California Press.
- Horn, A. (2007):** Geschichte der Südbahnstrecke von Mürzzuschlag bis Triest. V: Artl, G., Gürtlich, G., Zenz, H. (ur.): Mit Volldampf in den Süden. 150 Jahre Südbahn Wien–Triest. Wien, Österreichisches Staatsarchiv, 179–193.
- Jakubec, I. (1997):** Železnice a Labská plavba ve střední Evropě. Praha, Karolinum.
- Klodič, M. (1905):** Nova železnica s Koroškega skozi Karavanke, Bohinjske gore in čez Kras v Trst. Ljubljana, Slov. plan. društvo.
- Kwiatkowski, W. (1924):** Trieste e la sua importanza per il commercio con la Polonia. Trieste, Tipografia sociale.
- La Cecoslovacchia (1925):** La Cecoslovacchia. Roma, Anonima Romana Editoriale.
- Leoncini, F. (2003):** Italia e Cecoslovacchia 1919–1939. V: Leoncini, F.: L'Europa centrale. Conflittualità e progetto. Passato e presente tra Praga, Budapest e Varsavia. Venezia, Cafoscarina, 59–74.
- Lo Giudice, G. (1979):** Trieste, l'Austria ed il canale di Suez. Catania, Università degli studi.
- Macmillan, M. (2003):** Paris 1919. Six Months that Changed the World. New York, Random House.
- Marsico, G. (1979):** L'Italia e la conferenza economica di Portorose, 24 ottobre – 23 novembre 1921. Milano, Giuffrè.
- Mellinato, G. (2001):** Crescita senza sviluppo. San Canzian d'Isonzo (GO), Consorzio culturale del monfalconese.
- Mohorič, I. (1968):** Zgodovina železnic na Slovenskem. Ljubljana, Slovenska matica.
- Panjek, G. (2003):** Una "commercial officina" fra vie di mare e di terra. V: Finzi, R., Panariti, L., Panjek, G. (ur.): Storia economica e sociale di Trieste. Vol. II. Trieste, Lint, 235–348.
- Perman, D. (1962):** The Shaping of the Czechoslovak State. Diplomatic History of the Boundaries of Czechoslovakia, 1914–1920. Leiden, E. J. Brill.
- Ranzenhofer, O. (2007):** Die Eisenbahnen und die Südbahn-Gesellschaft im Friedensvertrag von St. Germain. V: Artl, G., Gürtlich, G., Zenz, H. (ur.): Mit Volldampf in den Süden. 150 Jahre Südbahn Wien–Triest. Wien, Österreichisches Staatsarchiv, 13–33.