

TRIESTE E AUSTRIA - IL PRIMO LUSTRO
DEL SECONDO DOPOGUERRA*Karl STUHLPFARRER*

Institut für Zeitgeschichte der Universität Wien, AT-1090 Wien, Spitalgasse 2 (Hof 1)

SINTESI

Nei primi mesi seguiti al ripristino dell'indipendenza austriaca (aprile 1945) il governo di Vienna non diede nessuna priorità alla questione di Trieste, nonostante fossero presenti alcune idee su uno stato centro europeo comune, che avrebbero incluso anche l'Austria e Trieste. Il libero accesso al porto di Trieste era oggetto di notevole interesse, per ovvi motivi economici e per il fatto che attraverso Trieste arrivavano in Austria gli aiuti delle Nazioni Unite.

Il governo austriaco non voleva schierarsi nel confronto italo-jugoslavo su Trieste, perché da un lato temeva reazioni relative alla questione dell'Alto Adige e dall'altro possibili ripercussioni sulle rivendicazioni jugoslave di territori austriaci.

Così la decisione della Conferenza di pace di Parigi del 1947, sulla fondazione del Territorio Libero di Trieste, sembrava la migliore garanzia per gli interessi del commercio estero austriaco. La situazione cambiò però repentinamente con la presa del potere da parte dei comunisti in Cecoslovacchia e in Ungheria. Il porto di Trieste rimase in ogni modo molto importante per l'Austria, sino alla costruzione dell'oleodotto che da Trieste arrivava in Germania e in Austria. Esso divenne un nuovo importante elemento nei rapporti economici bilaterali.

Nei primi giorni del maggio 1945 un gruppo di austriaci si ritirò da Trieste per ritornare nella patria austriaca, fra di loro due nomi di grande fama, anzi infamia: Friedrich Rainer e Odilo Globocnik, per qualche giorno l'uno ancora Gauleiter di Carinzia e Supremo Commissario del Litorale Adriatico, l'altro Capo Superiore della Polizia e delle SS. Con la loro fuga hanno messo anche un ultimo fine ai sogni nazisti di un nuovo ordine europeo, il cui probabilmente avrebbe dovuto includere in uno o in altro modo anche lo stesso Litorale Adriatico, non al vantaggio di tutta la popolazione slovena, croata e italiana.

In questi primi giorni raggianti del maggio 1945 un nuovo governo austriaco a Vienna aveva già proclamato la rinnovata indipendenza austriaca, ma, a parte che il suo potere non superava molto le dintorni di Vienna in questo primo periodo ancora

prima della capitolazione tedesca, aveva ben altri preoccupazioni che il destino del Litorale Adriatico e Trieste, sebbene il primo Cancelliere, Karl Renner, non dimenticò in un suo discorso tenuto più tardi di accennare metaforicamente anche al Carso (cfr. Mattl, Stuhlpfarrer, 1988, 99-143; cfr. Stuhlpfarrer, 1985, 209-220). Durante questo primo periodo fino al luglio 1945 comunque in tutte le sedute e discussioni del governo della giovane rinata repubblica austriaca il Litorale Adriatico e Trieste non furono menzionati nemmeno una sola volta (cfr. Enderle-Burcel, 1995).

Liberato dalle truppe jugoslave ed angloamericane il Litorale rimase oggetto delle reciproche pretese italiane e jugoslave. Ma non solo per questo fatto il territorio contestato rimase sotto l'occupazione alleata, ella fu legittimata anche con la necessità di mantenere ed assicurare le linee di comunicazione con le truppe d'occupazione in Austria (Wagnleitner, 1975, 268).

I primi legami che collegarono di nuovo il destino del Litorale e dell'Austria furono perciò le interesse della politica britannica che temeva non solo la imminente bolscevizzazione dell'Italia ma pensò che una Trieste jugoslava avrebbe portato tutto il mare adriatico sotto il dominio dell'Unione Sovietica. Già nella Conferenza di Quebec nel agosto 1943 la Gran Bretagna aveva forzato l'idea di una regione formata dalla Baviera e dall'Austria integrando in un tale blocco anche Trieste e Fiume/Rijeka. Lo sviluppo di tali programmi non fu cessato neanche dopo che la dichiarazione di Mosca nell'ottobre/novembre 1943 aveva già puntato sulla ricostruzione dell'Austria. Le programme confederativi integrarono una volta più territorio tedesco, l'altra volta più territorio italiano, sempre però comprese l'Austria e Trieste (Wagnleitner, 1975, 272, 275; cfr. Wagnleitner, 1975, 25, 35). Possiamo sentire ancora gli ecchi di questi programmi allorquando nel giugno 1946 il Ministro degli Esteri britannico Bevin affermò che niente più avrebbe potuto favorire la pace che la disposizione sovietica di sistemare il problema austriaco assieme e nello stesso tempo con la questione italiana, Perché in questo caso si avrebbe potuto ritirare tutte le truppe d'occupazione dall'intera zona mitteleuropea (KAG, 4. 6. 1946, 773).

Le idee di riassicurarsi per Trieste il suo retroterra oppure di riassumere la sua vecchia funzione come porto principale per l'Europa centrale non si limitarono ai ceti politici della Gran Bretagna. Mario Zoli per esempio nel 1946 ha promosso l'idea di uno stato cuscinetto fra l'Italia e la Jugoslavia includendo anche gran parte dell'Austria. E in giugno 1946 nell'"Economist" di Londra Diego De Castro affermò la sua convinzione che un tale stato cuscinetto trilinguale si potrebbe congiungere con una federazione europea centrale, "che servirebbe agli interessi di tutti i popoli di queste zone" (Economist, 15. 6. 1946; Die Furche, 13. 7. 1946).

Ma certamente anche in Austria non si è dimenticato che il Litorale e Trieste hanno fatto parte del grande Impero dissolto soltanto una generazione fa. Un ritorno di Trieste all'Austria esercitò il suo fascino non solo nei circoli privati. Un deputato del Partito Popolare, Karl Freytag, all'inizio del 1946 nella rivista ufficiale del suo

partito pubblicò una sua proposta di rilegare Trieste all'Austria con un corridoio, perchè non esistesse soluzione del problema di frontiera che potesse accontentare sufficiente né Italia né Jugoslavia, per tutte le due del resto Trieste non avesse un'importanza primordiale come porto. Trieste formando l'accesso austriaco al mare invece sostenesse l'Austria nel diventare di forza propria uno stato indipendente della famiglia dei popoli europei" (Freitag, 1945/46, 184).

Ma non si può dire, che si fosse sviluppato un vero movimento annessionistico in Austria anche se nel 1948 l'ufficio Esteri a Vienna chiese eccitato più precisi dettagli su un Comitato Triestino per la riunione con Austria. Ma ben presto si è capito che l'organizzazione fu promossa da un sergente americano a cui avevano suggerito l'idea alcuni tedeschi offrendogli qualche birra in una trattoria (ADR/AA, Kt. 113, Triest 49, 80.470-pol/49). Non meno divertente la lettera di un compositore di New York di un anno dopo e conservato scrupolosamente negli atti che propose al Ministro degli Esteri austriaco, Karl Gruber, di comprare dalla Jugoslavia una striscia di terreno per collegare Trieste con Austria mediante un canale (ADR/AA, II-pol 1949, Kt. 113, Triest 1949, 84.234-pol/49, 26. 5. 1949, 30. 5. 1949).¹ L'Ufficio Esteri a Vienna nondimeno rispose cortesemente, che il "piano benevolente per ragioni tecniche e politiche attualmente non può essere preso in considerazione" (ADR/AA, II-pol 1949, Kt. 113, Triest 1949, 84.234-pol/49, 9. 6. 1949).

Ancora nel 1950 un tirolese propose l'integrazione di Trieste in Austria come decimo Bundesland dopo un plebiscito sinceramente favorevole collegandola con una nuova autostrada alla nuova madrepatria (ADR/01, Kt. 149, BMfaA, II-pol 1950, Triest II. pol 1950, Triest 2, 121.135-pol/50, 125.147-pol/50, 21. 6. 1950). Non so perchè sono sempre i tirolesi non contenti con nove Bundesländer e richiedendo un decimo.

Ma ancora nei documenti dell'Ufficio Esteri a Vienna possiamo trovare un memoriale non firmato che probabilmente a cavallo fra 1946 e '47 riflette le idee di un gruppo interessato di imprenditori austriaci. Il documento con il titolo "Ricostruzione delle basi per il traffico portuale con Trieste" discuteva sulla base di un'ampia raccolta di fatti e dati siano statistici, siano storico-politici quali potrebbero essere le possibilità per ricostruire le condizioni le più simili di quelli esistenti prima del 1914. E furono cinque le possibilità messo in considerazione:

1 la creazione di un corridoio austriaco fino a Trieste lungo una linea ferroviaria; oppure

2 l'internazionalizzazione delle ferrovie che collegano Trieste con il suo retroterra; o anche

3 l'istituzione di una associazione Adria di tutte le ferrovie che servono al traffico del porto di Trieste.

¹ Non fu la prima e l'ultima di tale proposte (cfr. Tiers, 1953, 20; cfr. Freiheit, 30.3.1946; cfr. Brandl, 1939, 1-5).

La quarta e quinta variante discussa si occupava con diverse forme di pagamento di un pedaggio (ADR/AA, Kt. 45, II-pol 1947, Triest 49).

Vediamo che per l'Austria fu più rilevante che pretese territoriali, che riapparirono qui e là, l'accesso libero al porto, come già nell'agosto del 1945 un comitato di industriali della Stiria formatosi a Graz aveva proposto l'internazionalizzazione del porto di Trieste, l'istituzione di un concistoro internazionale del porto, l'allargamento del porto franco e l'istituzione di una zona franca industriale (Ludwig, 1945/46, 478).

Più adeguato alle realtà internazionali ed al vero peso politico dell'Austria del tempo anche un memoriale dell'Ufficio Esteri a Vienna del 2 gennaio 1947 non stava sprecando neanche una parola per una soluzione corridoio, affermava invece le necessità di trovare una soluzione chiara sul diritto di transito, un'immediata formazione di un regime tariffario e finalmente lo stabilirsi e assicurarsi di una adeguata posizione di diritto dell'Austria nel Territorio Libero di Trieste. Specialmente su quest'ultimo campo il governo austriaco rifiutava l'istituzione di zone franche riservate per singoli nazioni, richiedeva la partecipazione austriaca in tutte le istituzioni del Territorio Libero di Trieste con previste rappresentanze di altre nazioni come anche il diritto per tutte le istituzioni austriache siano dello stato siano private di aprire uffici a Trieste (ADR/AA, Kt. 45, II-pol 1947, Triest 49, 113.602-pol, 2. 1. 1947).

Quanto alla questione di frontiera fra l'Italia e Jugoslavia nel Litorale il governo austriaco si rifiutò di prendere partito. Il suo comportamento strettamente neutrale non risultò però dal disinteresse, come abbiamo visto, ma dalla situazione austriaca stessa, che con tutti le due delle parti aveva da decidere conflitti di frontiera: con la Jugoslavia le pretese jugoslave sulla parte slovena della Carinzia, con Italia le aspirazioni austriache al Sudtirolo, sebbene dal punto di vista di argomentazione storica sarebbe stato poca differenza nel poter legittimare anche una pretesa su Trieste.

L'Austria non poteva appoggiare le pretese jugoslave sul Litorale, perchè la perdita italiana di Trieste avrebbe rafforzato la pressione italiana di non perdere anche il Sudtirolo. E all'altra parte non si poteva neanche appoggiare le pretese italiane, perchè non ottenendo gli sloveni parte importante del Litorale sarebbe stato rafforzato la loro volontà di non perdere anche la parte pretesa della Carinzia.

Così il governo austriaco si rifiutò anche al suggerimento del governo di Belgrado di sostenere la posizione jugoslava nel conflitto sul Litorale, sebbene fu indorato con l'offerta di liberare i prigionieri di guerra di origine austriaca, di riprendere le relazioni diplomatiche e di concedere facilitazioni di transito (Csáky, 1980, 95). Il punto di vista equidistante alle due parti esprime esplicitamente il Ministro degli Esteri austriaco, Karl Gruber, quando il 21 agosto 1946 dichiarò alla Conferenza di pace a Parigi che l'interesse austriaco a Trieste si spiegherebbe per il

fatto che stragrande parte del commercio della città si realizzi con l'Austria, si limiterebbe nondimeno al libero accesso al porto e alle facilitazioni necessari per il suo commercio oltremare. Per il caso di un'amministrazione internazionale della zona richieste però una partecipazione austriaca equivalente al rango delle sue interessi commerciali. Detto questo il Ministro austriaco lusinghieriamente poteva aggiungere: "Naturalmente noi austriaci non desideriamo niente più affettuoso che vivere in amicizia e in ottime relazioni economiche con tutti i due popoli che abitano alle sponde del mare adriatico" (Csáky, 1980, 113).

L'intenzione del trattato di pace con l'Italia di creare un Libero Territorio di Trieste, in verità il primo tentativo di distendere zone di conflitto in un mondo bipolare creando regioni neutrali e demilitarizzate sotto il controllo del Consiglio di Sicurezza dell'ONU, non poteva esser miglior risultato che infatti l'Austria avrebbe potuto aspettarsi. Ma fu un tentativo fallito già prima della realizzazione. Perciò negli anni immediatamente dopo la firma del trattato l'Austria aveva da confrontare le questioni principali, come rappresentare l'Austria ufficialmente nel Territorio Libero, e come sviluppare il commercio via Trieste specialmente quanto al problema del traffico ferroviario. Non di meno importanza osservare le ripercussioni della situazione di Trieste all'Austria e le sue trattative con le quattro grandi potenze.

Il commercio austriaco oltremare attraverso Trieste aumentò notevolmente e l'Austria sorpassò già nel 1948 l'Italia e gli Stati Uniti prendendo poi il primo rango nel commercio triestino (Roletto, 1952, 120). Importante l'Austria per Trieste non meno importante Trieste per l'Austria, perchè nel 1949 più di 92% dell'importazione austriaca dall'oltremare passò il porto di Trieste (Tiers, 1953, 31; Hilderbrandt, 1953, 24).

Il rappresentante austriaco a Trieste osservò con minuta precisione i problemi della minoranza slovena e riferò scrupolosamente su contatti fra sloveni del Litorale e della Carinzia, dove usavano nei loro discorsi, come si è riferito, ostentativamente lo sloveno. Un memoriale invece diretta al Consiglio di Sicurezza dell'Onu e anche a conoscenza dell'Ufficio Esteri a Vienna il 20 maggio 1950 da un Action Committee for the Defence of Free Territory of Trieste/Akcijski odbor z obrambo svobodnega tržaškega ozemlja non fu neanche degna di un commentario o di una risposta.

Sebbene il rappresentante austriaco a Belgrado, Braunias, non espresse l'opinione ufficiale del governo austriaco è abbastanza significativo come rispose nello stesso maggio 1950 alle domande dell'ambasciatore degli Stati Uniti:

"1. Sarebbe interessata l'Austria in una Città Libera di Trieste?"

Risposta: Questo sarebbe il nostro ideale, specialmente perchè ci spettava in questo caso di partecipare all'amministrazione della città. Saremmo però realisti e non crediamo in una durezza di una tale soluzione. Risulterebbe da ciò con necessità assoluta, che l'Austria vede come conseguenza naturale il ritorno di Trieste all'Italia in attesa di certe concessioni nello sfruttamento del porto.

2. Da questo punto di vista l'Austria darò importanza al ritorno della zona B all'Italia?

Risposta: Una tale necessità per noi non esiste.

3. Sono gli italiani o i jugoslavi più vicini agli austriaci, con quali paesi le relazioni sono migliori?

Risposta: Lo scambio culturale ed economico è stato sempre più vivace con l'Italia che con la Jugoslavia. Una cooperazione economica di tutti i tre paesi però sarebbe molto facile perchè sono complementari" (ADR, Triest 2, 121.135-pol/50, 12. 6. 1950).

Tutto la situazione aveva già cambiato un po' dopo la svolta comunista nella Cecoslovacchia e l'Ungheria, e dopo la rottura fra Stalin e Tito, più ancora cambiava tutto la guerra in Corea. Gli stati vicini all'est dell'Austria si orientarono sempre di più alle bisogne dell'economia dell'Unione Sovietica. Gli stessi austriaci volsero i loro sguardi sempre più intenso ai paesi, in cui gli sembrassero di poter trovare tutti i beni desiderati così impetuosamente e di cui si pensasse di riceverli più veloce e in miglior qualità da Amburgo e da Rotterdam che da Trieste. Dimenticato che si sopravvisse dopo la guerra in gran parte con quello che fu stato fornito via Trieste.

Che si è detto nel 1945, che l'Austria non potesse sopravvivere senza Trieste, sembrò di essere diventato giudizio sbagliato. Ma non passava tanto tempo e un nuovo legame importante si verificò fra Trieste e l'Austria, una nuova arteria essenziale per la vita economica e politico-culturale del paese e la sua modernizzazione, che non usava più nè ferrovie, né canali - cominciava il permanente flusso del petrolio.

TRST IN AVSTRIJA - PRVIH PET LET PO DRUGI SVETOVNI VOJNI

Karl STUHLPFARRER

Univerza na Dunaju, Zgodovinski inštitut, AT-1090 Wien, Spitalgasse 2 (Hof 1)

POVZETEK

V prvih nekaj mesecih po obnovljeni avstrijski neodvisnosti (v aprilu leta 1945) avstrijska vlada ni dajala nobenih prednosti tržaškemu vprašanju, pa čeprav je bilo tu in tam slišati zamisli o skupni srednjeevropski državi, ki bi vključevala tudi Avstrijo in Trst. Sicer pa je bil svoboden dostop do tržaškega pristanišča deležen precejšnjega interesa zaradi gospodarskih razlogov in tudi dejstva, da je skozi Trst v Avstrijo prihajala pomoč Združenih narodov.

Pač pa avstrijski vladi ni bilo prav nič do tega, da bi se vpletala v boj za Trst med Jugoslavijo in Italijo, ker se je na eni strani bala reakcij na južnotirološko vprašanje, na drugi strani pa jugoslovanskih zahtev po avstrijskem ozemlju.

Tako se je odločitev na Pariški mirovni konferenci leta 1947, da se ustanovi Svobodno tržaško ozemlje, zdela še najboljša garancija za uresničitev interesov avstrijske zunanje trgovine. Toda položaj se je naglo spremenil, ko so komunisti prevzeli oblast na Češkoslovaškem in Madžarskem. Pa vendar je tržaško pristanišče ostalo zelo pomembno za Avstrijo vse do postavitve naftovoda iz Trsta v Nemčijo in Avstrijo, ki je postal nov pomemben element v vzajemnih gospodarskih odnosih.

FONTI E BIBLIOGRAFIA

- ADR/AA** - Archiv der Republik/Außenamt, Kt. 45, II-pol 1947, Triest 49, Beilage zu Triest 1947. BKA, AA, 113.602-pol. Memorandum über die Ziele Österreichs im Verkehr mit dem Freistaat Triest. Wien, den 2. Jänner 1947.
- ADR/AA**, Kt. 45, II-pol 1947, Triest 49: Neuaufbau der Grundlagen für den Seehafenverkehr mit Triest; in Umschlagbogen ohne Zahl.
- ADR/AA** Kt. 113, Triest 49, 80.470-pol/49, Triestiner Komitee für die Vereinigung mit Österreich.
- ADR/AA**, II-pol 1949, Kt. 113, Triest 1949, 84.234-pol/49, Edmund Tiersch, an Außenminister Gruber, 26. 5. 1949, 30. 5. 1949.
- ADR/AA**, II-pol 1949, Kt. 113, Triest 1949, 84.234-pol/49, an Tiersch, 9. 6. 1949.
- ADR/01**, Kt. 149, BMfaA, Sektion II-pol 1950, Staatsvertrag (2-4), Triest II. pol 1950, Triest 2, 121.135-pol/50, 125.147-pol/50 Triester Problem, Vorschlag M. Philipp, Steinach am Brenner. M. Philipp an Bundeskanzler Figl, 21. 6. 1950.
- ADR**, Triest 2, 121.135-pol/50, Amtsvermerk, 12. 6. 1950.
- Brandl, L. (1939)**: Zusammenschluß der Wasserstraßen Deutschlands und Südosteuropas. Deutsche Wasserwirtschaft, 7.
- Csáky, E.-M. (1980)**: Der Weg zu Freiheit und Neutralität. Dokumentation zur österreichischen Außenpolitik 1945-1955. Wien.
- Die Furche**, 13. 7. 1946. Wien.
- Economist**, 15. 6. 1946.
- Enderle-Burcel, Gertrude (Hg.) (1995)**: Protokolle des Kabinettsrats der Provisorischen Regierung Karl Renner 1945. Bd 1: 29. 4. 1945-10. 7. 1945. Horn.
- Freiheit**, 30. 3. 1946. Wien.
- Freytag, K. (1945/46)**: Zur Triester Frage. Österreichische Monatshefte 1.
- Hildebrandt, W. (1953)**: Der Triest-Konflikt und die italienisch-jugoslawische Frage. Göttingen, Tübingen (Forschungsberichte und Untersuchungen zur Zeitgeschichte 15).
- KAG** - Keesing's Archiv der Gegenwart 1946/47. Essen 1950, 4. 6. 1946.
- Ludwig, E. (1945/46)**: Triest in der Weltpolitik. Österreichische Monatshefte 1.

- Matti, S., Stuhlpfarrer, K. (1988):** Come nel Carso dove qua e là dispare un fiume. Gli austriaci sotto il fascismo tedesco. 1938-1945. In: Cazzola, R., Rusconi, G. E. (a cura di): Il "caso Austria". Dall'"Anschluss" all'era Waldheim. Torino.
- Stuhlpfarrer, K. (1985):** Österreich und Triest nach 1945. In: Altmüller, R. u.a. (Hg.): Festschrift Mélanges Felix Kreissler. Wien, München, Zürich.
- Tiers, A. (1953):** Trieste et l'économie autrichienne. Vienne.
- Wagnleitner, R. (1975):** Großbritannien und die Wiedererrichtung der Republik Österreich. Diss. Salzburg.
- Roletto, G. (1952):** Trieste ed i suoi problemi. Situazione - tendenze - prospettive. Trieste.