

## **TRIEST — et økonomisk og politisk problem**

*Af Emil Langlet*

I efteråret 1953 var Triest i forgrunden i offentlighedens opmærksomhed, i hvert fald hos de politisk interesserede kredse i Europa. Dette havde sine gode grunde. Triestproblemet fik nemlig spændingen mellem Italien og Jugoslavien til at nærme sig bristepunktet. Og det er ikke første gang i den sidste menneskealder, at denne skønne, omstridte by ved Adriaterhavets inderste vig har formået at sætte sindene i bevægelse og er blevet brændpunkt for den diplomatiske aktivitet i Europa.

Men man kan ikke sige, at Triest »altid har været et stridens æble« mellem forskellige folk eller rivaliserende naboer. Tidligere førte byen nemlig en ret stille og ubemærket tilværelse som en lille fiskerihavn paa kysten af det tyndt befolkede, karrige og fattige istriske klippeland. Triest er en helt ny og moderne by, hvis korte storhedstid først indledtes med det habsburgske Østrigs udvikling til en moderne stat og stormagt og faldt sammen med dettes. Det var det habsburgske Wien, som forstod at gøre Triest til et stort riges vigtigste havn, til det østlige Mellemeuropas store søfartsby og centrum for den oversøiske handel. Og kejserstaden ved Donau kastede ogsaa glans over sin »port ud mod verden«. I tiden lige efter Napoleonskrigene havde Triest måske 20.000 indbyggere, før første verdenskrig godt en kvart million. I det mellemliggende århundrede havde dobbeltmonarkiet gjort Triest til en smuk by med flotte åbne pladser og promenader, brede boulevarder og avenuer og pragtfulde bygninger af det skinnende hvide, grovkornede istriske kalksten. Man plejer at kalde Helsingfors »den hvide stad ved Østersøen«. Med bedre ret kunne man kalde Triest »Adriaterhavets hvide stad«.

Men de problemer, som gemmes i navnet Triest, har dog deres rødder i den mørkeste middelalder. Allerede i oldtiden spillede det lille sam-

fund, som romerne kaldte Tergeste, en vis rolle som knudepunkt for handelen mellem Middelhavslandene og Mellemeuropa, især egnene i og omkring Donauebækkenet. Det istriske kystland og egnene vest derfor menes i den sidste del af oldtiden at have været beboet af friauliske stammer, som talte et romansk sprog, beslægtet med det, der senere kaldes italiensk, uden at det dog var blot en dialekt heraf. Men i det syvende og ottende århundrede begyndte slaviske stammer at trænge frem til Adriaterhavet. De vestligste af disse udkrystalliserede sig lidt efter lidt som den slovenske del af det sydslaviske folk. I de nærmest følgende århundreder samlede den romanske befolkning, som fortrinsvis drev fiskeri, sig mere og mere i nogle få bylignende samfund langs selve kysten. Disse kom derfor til at danne isolerede folkeøer i den store slaviske landbrugsbefolkning, som senere stadigt voksede ved indvandring fra højlandet mod nord og øst, medens indvandringen fra de rigere egne i vest og over havet fra det italienske kystland kun var ringe. Og i begyndelsen af det attende århundrede, da Triest, som stedet nu blev kaldt, ansloges at have ca. 3.000 indbyggere, var forholdet mellem slaverne, som var begyndt at flytte til byerne som håndværkere og handlende, og romanerne (ifølge en opgørelse af italieneren Angelo Vivanti) som 1:1.

På den tid havde Triest allerede længe været forbundet med Habsburgerriget. Allerede i 1382, omtrent samtidig med at familien Habsburg kom til magten i Østrig, satte den sig også i besiddelse af Triest og det omkringliggende kystland. Og byen og dens omegn tilhørte siden Habsburgermonarkiet i mere end et halvt årtusinde, lige til det sprængtes under den første verdenskrig. Byen var kun under fremmedherredømme i to korte perioder — sammenlagt 6 år — under Napoleonskrigene. Ingen af de italienske småstater, ikke engang det ved Adriaterhavet dominerende Venedig, som til stadighed skinsygt passede paa, at ingen eventuelle rivaler fik lov at udvikle sig, og endnu mindre senere hen det unge italienske kongerige, kunde nogensinde bestride Habsburgernes herredømme over Triest.

Men byens virkelige udvikling begyndte først i det attende århundrede, nærmere bestemt i året 1719, da kejser Karl VI gjorde Triest til stad og frihavn. Og det egentlige opsving kom under Maria Theresia. Hun lokkede nemlig de i Habsburgerriget ellers som oftest forfulgte jøder og grækere til at flytte til Triest mod løfte om, at de der vilde faa fuldstændig religions- og handelsfrihed. Byen fik derved et tilskud af dygtige, initiativrige og handlekraftige købmænd, som forstod at udnytte dens rige naturlige muligheder for at blive et stort riges

vigtigste havn. Og derved grundlagdes i Triest fornemme købmandstraditioner. Det var på det rigtige tidspunkt, for kort efter kom den industrielle revolution og dermed udviklingen af Europas oversøiske handelsforbindelser. Et betydningsfuldt trin i udviklingen blev åbningen af Semmeringbanen (Østrigs kendte »Südbahn«) i 1854, hvorved Triest fik direkte jernbaneforbindelse med Wien og derved knyttedes til hele monarkiets jernbanenet, som hurtigt blev udvidet i alle retninger.

Nu begyndte en virkelig blomstringstid for Triest, som blev Habsburgermonarkiets eneste virkelig betydelige havn, over hvilken praktisk talt al Østrig-Ungarns søhandel foregik. Men derved fik Triest også et opland, som strakte sig lige fra den svejtsiske og sachsiske grænse og til Galiciens sletter og Siebenbürgens skove. Dette mægtige opland kom snart til at sætte sit præg på Triest, som det blev forbundet med ved store og effektive jernbaner. Derfor blev byen også hurtigt stærkt afhængig af dette store og til dels meget fjerne opland, mens den nærmeste omegn — et karrigt og fattigt højland, som næsten helt savner naturlige erhvervsmuligheder — ikke fik nogen større økonomisk betydning for byen. Vigtigt var det også, at Triest og dens omegn langs kysten i 1867 blev proklameret som et »kronland«, Küstenland, altså en særskilt provins, hvilket medførte, at området fik et vist selvstyre.

Det næringsliv, der nu voksede frem, var knyttet helt til søfart og skibsbygning, eksport- og importhandel: næsten hele Østrig-Ungarns handelsflåde hørte hjemme i Triest. Derimod havde byen så godt som ingen vigtigere forbindelse med Italien, hverken kommunikationsmæssigt eller økonomisk. Imidlertid fandt der en ikke ubetydelig indvandring sted, da de økonomiske forhold i dobbeltmonarkiet som regel var bedre og i hvert fald mere stabile end i det fattige, overbefolkede Italien. Det italienske befolkningsindslag i selve byen Triest voksede derfor i det nittende århundrede, hvorimod landet udenom ikke øvede nogen tiltrækning på indvandrerne; det fik dobbeltmonarkiets slaver, d. v. s. hovedsagelig slovenere, lov at beholde uforstyrret.

Hvis man nærmere vil undersøge de etnografiske forhold i Triestområdet, er den bedste kilde sikkert den gamle østrigske statistik fra 1910. Den må antages at være ganske upartisk og er i hvert fald i almindelighed meget pålidelig. Ifølge denne fandtes der i kommunen Triest 229.510 indbyggere, hvoraf 118.952 var italienere og 59.236 jugoslaver, fortrinsvis slovenere, hvortil kom ca. 12.000 tyskere og nogle tusinde af monarkiets øvrige nationaliteter. Resten var udlændinge.

En nærmere undersøgelse af de demografiske forhold er også af interesse. Det viser sig, at den italienske majoritet var temmelig stærkt koncentreret. I centrum, der omfatter omtrent en sjettedel af kommunen, var der 95.730 italienere mod 22.529 sydslavere, mens de omliggende områder havde 22.691 italienere og 28.138 sydslavere. Videre er det interessant, at ikke mindre end 38.597 af italienerne var immigranter, altså født i Italien, men flyttet til Triest, af hvis samlede befolkning de udgjorde omtrent  $\frac{1}{6}$ . Indvandringen til Triest synes nemlig allerede før den første verdenskrig at være blevet støttet af de italienske myndigheder, som derved ville skabe det bedst mulige grundlag for agitationen om et italiensk »irredenta« i Østrig, et område som burde genforenes med »moderlandet«. Det var for at opnå dette, at Italien i første verdenskrig svigtede sine forbundsfæller i Triplealliancen og sluttede sig til Ententemagterne, da lykken havde vendt sig til fordel for disse, mod løfte om store grænseforskydninger på Østrigs bekostning. Som bekendt blev vestmagterne ikke stående ved de oprindelige tilsagn til Italien, men grænserne blev ændret et par gange henimod krigens slutning. Men man var dog villig til at betale det vigtigste af den pris, Italien havde forlangt for sin frontforandring, nemlig Triest.

Da det habsburgske monarki var styrtet sammen, rykkede italienske tropper den 3.—4. november 1918 ind i Triest, som ved Saint Germainfreden var blevet overladt til Italien sammen med den fortrinsvis af slovenere og kroatere beboede halvø Istrien (og byen Zadar i Dalmatien).

Derefter forblev Triest på italienske hænder indtil den anden verdenskrigs slutning. Man kan umuligt sige, at byen fik nogen virkelig fordel af det. Ganske vist begunstigede myndighederne i Rom den »genvundne« by med fordelagtige jernbanetariffer for til en vis grad at bøde på dens beliggenhed i periferien af landet. Men den transportmæssigt uheldige geografiske beliggenhed i en udkant af Italien kunde man dog ikke forandre. Italien har jo desuden så mange gode, centralt beliggende havne, der betragtede Triest som en nytilkommen — og uvelkommen — konkurrent. Det gjaldt først og fremmest den by, som ganske vist ikke har nogen god havn, men som dog altid har betragtet sig som »Adriaterhavets dronning« og ladet sig kalde således — Venedig. De ledende kredse i Venedig, som givet lettere vandt gehør i Rom end Triests beboere, gjorde også, hvad de kunde for at hæmme den økonomiske udvikling i Triest. Det var så meget lettere at vinde det fascistiske regimes støtte hertil, som venezianerne med fuld

ret kunde påvise, at Triests søfart kun af navn var blevet italiensk, efter at byen var blevet indlemmet i Italien, og de større rederier hovedsageligt havde fået italienske (eller italieniserede) navne blandt sine bestyrelsesmedlemmer.

Det største foretagende i Triests handelsflåde var — og er — det kendte rederi Lloyd Triestino, oprindeligt Österreichischer Lloyd. Før første verdenskrig stod det for størstedelen af Mellemeuropas søforbindelser med det nære Østen, landene omkring det Indiske Ocean og det fjerne Østen. Det havde allerede i 1913 en flåde på 278.000 brt., som, særdeles velorganiseret både hvad angik passager- og godstrafikken, opretholdt omkring ti faste ruter på afrikanske og asiatiske havne. Det næststørste var rederiet Cosulich, som under navnet Austro-Americana havde en lignende organisation for trafikken på Nord- og Sydamerika, og som før første verdenskrig havde en flåde på ca. 150.000 brt. Disse to store triestanske rederier var således fuldt ud på højde med de største i Nordvesteuropa, og ialt rådede Triest over en tonnage på ca. 720.000 brt., den altovervejende del af den østrig-ungarske handelsflåde.

Den i Triest indregistrerede tonnage var da omtrent lige så stor som hele Danmarks, som halvdelen af Sveriges — og som halvdelen af det italienske kongeriges. Triests handelsflåde led naturligvis tab under den første verdenskrig. De var dog ikke særligt store. Ødelæggelsesviljen og -teknikken var jo dengang endnu ikke så stor som en menneskealder senere. Tabene kunde derfor hurtigt erstattes på de store og teknisk højtstående skibsværfter i byen og dens omegn. I 1921 havde Triests tonnage således igen nået samme omfang som før krigen, samtidig med at der var sket en betydelig modernisering.

Og denne flåde var altså triestansk, ikke italiensk. I de to store rederier tilhørte 48 % af aktierne østrigere, først og fremmest storbankerne i Wien, 32 % jugoslavere, især i Dalmatien og det kroatisk kystland, og kun 19 % italienere. Af disse sidstnævnte var iøvrigt de fleste triestanere.

Da fascismen kort efter den første verdenskrigs afslutning kom til magten i Italien, var det let for Triests italienske konkurrenter at få magthaverne i Rom til lidt efter lidt at kvæle konkurrenten, især efter at regeringen var blevet medejer af rederierne i Genua og Venedig. Mange triestanske skibe måtte derfor overføres til det egentlige Italien og indregistreres i italienske havne. Det var heller ikke fristende for de triestanske foretagender at bygge nye skibe og lade dem indregistrere i hjembyen, hvorfra de havde svært ved at konkurrere med

de delvis statsejede rederier i Italien, som fik stedse større støtte. Følgen var, at Triests handelsflåde stadig blev mindre, mens den italienske voksede. Kort før den anden verdenskrigs udbrud var den italienske således blevet fordoblet til godt 3 mill. brt., mens den triestanske var sunket til 520.000 brt. Og det virkelige dødsstød fik den triestanske søfart, da fascistregeringen lod hele den handelsøkonomiske struktur forandre ved dannelsen af den statsledede »Finmarekoncern«, som fik monopol på næsten hele Italiens udenrigske søfart. I denne forbindelse fratog man de triestanske rederier — Lloyd Triestino og Cosulichkoncernen var i mellemtiden blevet sluttet sammen — retten til at drive trafik på Amerika og det nære Østen, som jo havde været Lloyds vigtigste virkefelt, og lod dem kun beholde de asiatiske ruter hinsides Suez.

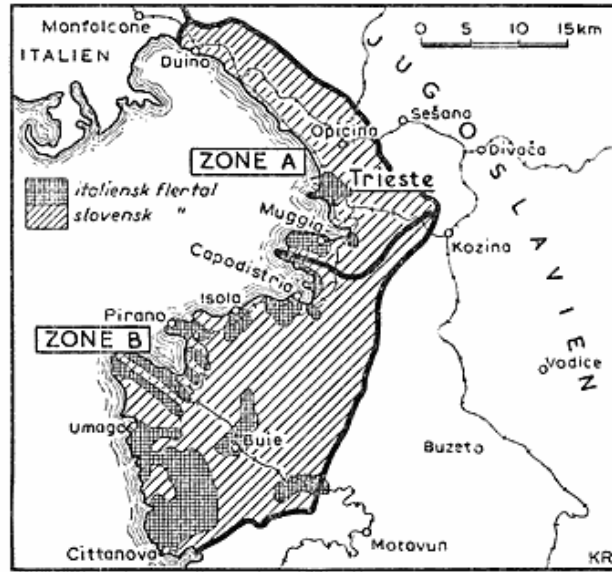
Fascismens sammenbrud tændte et nyt håb hos triestannerne. Men de blev skuffede. Byen blev ganske vist befriet af Titos partisanstyrker; men næsten samtidig rykkede også new zealandske tropper fra Lord Alexanders armé ind i Triest; jugoslaverne trak sig tilbage og overlod det til FN at træffe bestemmelse om områdets videre skæbne.

#### *Efterkrigstidens fristat.*

Efter fjendtlighedernes ophør forblev engelske og amerikanske tropper i Triest og omegn, og i juni 1945 blev området delt i to dele efter den såkaldte Morganlinie. Selve byen Triest og området vest derfor (en ca. 10 km bred kyststrækning mellem den lille flod Timavo i nord og Cap Filastro i syd og mod øst afgrænset af 5—600 m høje bjerge) blev senere kaldt A-zonen, mens området syd for Triest, et kuperet bjergområde, blev kaldt B-zonen.

Da fredsaftalen med Italien blev afsluttet i 1947 (den trådte i kraft den 15. september 1947), måtte Italien afstå den østlige del af Isonzodalen nord for byen Gorizia (Gorice) og de tilstødende dele af højlandet til Jugoslavien, mens det blev besluttet, at det egentlige Triestområde med A- og B-zonerne skulde udgøre en neutral og demilitariseret fristat under FN's overhøjhed, styret af en guvernør, der udnævnes af sikkerhedsrådet, med et regeringsråd og en folkevalgt forsamling samt uafhængige domstole. Fristaten skulle også oprette sit eget skibsregister. Det blev endvidere besluttet, at fristaten skulde kunne tilslutte sig internationale konventioner af økonomisk, kulturel, teknisk, hygiejnisk og social art, men at den ikke måtte indgå økonomisk union eller anden slags eksklusivt forbund med nogen an-

den stat. Det blev bestemt, at der påny skulde indrettes en frihavn. Italien, Jugoslavien og de mellemeuropæiske stater skulde være ligestillede i denne, og al international handel skulde have samme rettigheder. Frihavnens direktør måtte hverken være italiensk eller jugoslavisk statsborger. Til slut i aftalen blev det bestemt, at de allierede tropper skulde trækkes tilbage fra Triestområdet 3—6



måneder efter, at guvernøren var blevet indsat i sit embede.

Dette var ganske vist en provisorisk ordning; men det var hensigten at gøre den permanent, så snart sikkerhedsrådet, der havde overtaget ansvaret for og administrationen af fristaten allerede 10. januar 1947 (altså kort tid før fredsaftalen med Italien blev underskrevet), havde nået at udnævne en guvernør. Der blev også fra vestmagternes side fremlagt flere forslag, men de blev alle forkastet på grund af veto fra Sovjet, herunder også Englands forslag om at udnævne den svejtsiske oberst Herman Flückiger, som også var jurist og diplomat og bl. a. havde været sit lands gesandt i Moskva. Resultatet af Sovjets sabotage blev, at krigsafslutningens provisoriske arrangement stadig består. Sikkerhedsrådet overdrog det imidlertid til England og USA som mandatarer at overtage ledelsen og forvaltningen af A-zonen med selve byen Triest, mens Jugoslavien blev anmodet om at påtage sig mandatarer for B-zonen.

Beslutningen om at gøre Triestområdet til en fristat vakte naturligvis stor misfornøjelse i Italien, som gjorde sig kraftige anstrengelser for at få overladt hele territoriet under henvisning til det forhold, at nabolandet Jugoslavien dengang måtte anses for at høre til østblokken. Vestmagterne vendte imidlertid det døve øre til. Men på trods af, at fredsaftalen med Italien og de af FN vedtagne statutter for fristaten udtrykkeligt fastslår, at denne skal være økonomisk uafhængig og ikke må indgå økonomisk union med nogen anden stat, så resulterede det italienske pres dog i, at den allierede militærforvaltning i

A-zonen i foråret 1948 sluttede en række overenskomster med den italienske regering i denne hensigt.

Gennem disse overenskomster blev byen Triest og A-zonen praktisk talt indlemmet i Italien i økonomisk henseende, i hvert fald hvad angår valuta, pengevæsen og tildels også toldspørgsmål. Den allierede militærforvaltning ansatte også mange italienere, som fik stor indflydelse på områdets økonomiske anliggender.

Jugoslavien svarede med praktisk talt at indlemme B-zonens økonomi i den jugoslaviske, og ved de valg, som blev afholdt i zonen den 16. april 1948, fik den jugoslaviske folkefront, som havde udtalt sig til fordel for B-zonens økonomiske tilslutning til Jugoslavien, 89 % af alle stemmer.

Kort forinden havde Sovjet udslynget anklager mod vestmagterne for at udbygge Triest til en militærbase i strid med fredsaftalens bestemmelser om områdets afmilitarisering. Vestmagterne — England og USA, til hvem Frankrig sluttede sig — svarede med en erklæring af 20. marts 1948 om, at man anså det for bedst, at Triestområdet som helhed blev forenet med Italien, dog uden at man opgav noget tidspunkt for, hvornår dette kunde ske. Baggrunden herfor var uden tvivl ønsket om at indvirke på den italienske valgkampagne, idet der var omtrentlig jævnbyrdighed mellem den af de kristelige demokrater ledede koalition af atlantpagttilhængere og de moskvavenlige venstrepartier. Dette lykkedes også, og efter atlantpagttilhængernes sejr lod man det fremsatte løfte gå i glemmebogen, i hvert fald hos vestmagterne. I Italien derimod holdt man det i frisk erindring.

Kort efter kom imidlertid Jugoslaviens pludselige og definitive brud med kominform-landene. Hvis det var sket en måned tidligere, var den noget ubetænksomme erklæring om Triestspørgsmålet fra vestmagterne måske aldrig blevet fremsat. Nu forandredes den politiske situation i Europa radikalt, og der blev skabt forudsætninger for en tilnærmelse mellem vestblokken og Jugoslavien. Lidt efter lidt kom denne også i stand, og i årene 1952—53 tog den fast form og førte til, at Jugoslavien har modtaget en ikke ringe økonomisk hjælp fra England og USA. Der blev indledt et stadig mere intimt militært samarbejde mellem Jugoslavien og vestmagterne, især efter at Jugoslavien ved oprettelsen af Balkanpagten i sommeren 1953 har fået en indirekte tilknytning til Atlantpagten. Denne tilnærmelse vakte naturligvis betænkelighed i Italien, som i august-september foretog store troppekoncentrationer i grænseområdet, hvilket til gengæld fremkaldte uro i Jugoslavien. Stemningen mellem de to nabolande var allerede be-



tydeligt skærpet, da de to store vestmagter 8. oktober pludselig tilkendegav, at de vilde trække deres tropper tilbage fra Triest-områdets A-zone, fralægge sig ansvaret for administrationen af denne og overlade såvel den militære som den civile forvaltning til Italien, altså netop hvad italienerne længe havde stræbt efter. Vestmagternes beslutning faldt som en bombe i den politisk interesserede verden. I Italien fremkaldte den naturligvis jubel og i Jugoslavien harmfulde protester. Men også hos vestmagterne og især i England gjorde der sig ret snart en meget kraftig reaktion gældende mod efterårets Triestpolitik, først og fremmest inden for Labourpartiet. Den kraftige modstand, som erklæringen af 8. oktober fremkaldte i Jugoslavien, og som gjorde, at man eventuelt måtte frygte for at miste dette lands meget værdifulde militære støtte, samt den skarpe kritik som beslutningen fremkaldte næsten overalt i Vesteuropa, foranledigede vestmagternes diplomati til at foretage et i hvert fald delvist tilbagetog; det kunne foretages uden egentligt prestigetab, idet rømningen af A-zonen ikke på nogen måde var tidsbestemt og derfor kunde udsættes praktisk talt så længe, man vilde. Dette medvirkede også til, at der kom en meget livlig diplomatisk virksomhed i gang umiddelbart efter 8. oktober med det formål at finde en for begge parter acceptabel ordning af Triestspørgsmålet. I løbet af et par måneder nåede man dog ikke længere end til at jævne vejen for en femmagtskonference med deltagelse af Italien, Jugoslavien samt de tre vestmagter, USA, England og Frankrig, som senere har forsøgt at spille mæglerens rolle.

En femmagtskonference stødte dog på den vanskelighed, at den italienske regering som betingelse for sin deltagelse krævede, at vestmagterne stod fast ved deres erklæring af 8. oktober og rømmede A-zonen og overlod den til Italien, mens Jugoslavien kun vilde deltage på betingelse af, at A-zonen ikke blev rømmet. Ej heller den sovjet-russiske delegerede Vishinsky's forslag om, at FN's sikkerhedsråd påny skulde genoptage Triestspørgsmålet og gennemføre planen om en fristat med den tidligere af Sovjet selv forkastede sjejtser Flückiger som guvernør, lykkedes det at gennemføre. Der blev ikke opnået konkrete resultater med dette forslag, der i og for sig var fornuftigt nok, selv om Sovjet sandsynligvis ikke havde andre hensigter med det end at skabe uro og forvirring i den vestlige lejr. Drøftelsen af spørgsmålet i sikkerhedsrådet blev udskudt et par gange og sov siden stille hen. Hele situationen syntes altså at være kommet ind i et dødvande, da den jugoslaviske regering gennem sin minister i Rom den 5. december foreslog den italienske regeringschef, at begge lande skulde

foretage en tilbagetrækning af deres ved grænsen koncentrerede tropper som et første skridt til at tilvejebringe en afspænding mellem de to lande. Italien accepterede forslaget, hvorefter begge parter virkelig påbegyndte en tilbagetrækning af de fremskudte enheder i grænseområderne. Samtidig begyndte der såvel i Beograd som i Rom at gøre sig en stadig kraftigere stemning gældende for at få løst konflikten gennem direkte forhandlinger. Man fremhævede, at det på denne måde vilde blive lettere at nå til et resultat, end gennem stormagternes medvirken. Denne ville nemlig let kunne resultere i, at en uoverensstemmelse, der burde behandles af de to nabostater som et lokalt problem, fik karakter af et internationalt storpolitisk spørgsmål.

Udgangspunktet for en sådan direkte diskussion mellem Jugoslavien og Italien kunde, forekommer det, være den tanke, som præsident Tito et par gange har fremsat i sine taler, nemlig, at Jugoslavien får suveræniteten over den del af området, der fortrinsvis bebos af slovenere, men overlader overhøjheden over selve byen Triest til Italien under forudsætning af, at byen får et virkeligt effektivt selvstyre på alle områder, at de jugoslaviske indbyggere får sådanne rettigheder, at de helt ligestilles med byens andre indbyggere, og at Jugoslaviens og de øvrige mellemeuropæiske staters økonomiske interesser sikres på en sådan måde, at byens næringsliv kan fungere normalt, og den kan genvinde sin plads som et internationalt centrum for søfarten og handelen mellem Mellemeuropa og de oversøiske lande.

Tito fremhævede også, at der først burde afholdes en konference af eksperter, med deltagelse af fagfolk fra begge sider, som skulde diskutere detaljerne i Triestproblemet for derigennem at foretage en vis afslibning, der vil lette en senere behandling på »højere niveau«. Det samme er også blevet foreslået i forbindelse med en eventuel femmagtskonference. Denne skulle i så fald også forberedes af et »teknisk møde«, og et sådant møde var fastsat til at skulle finde sted i Paris i januar 1954. Muligheden for at finde en løsning menes også at være blevet berørt at de tre store på Bermudamødet, hvor der — ifølge oplysninger fra Times' korrespondenter — skal være udarbejdet nye kompromisforslag.

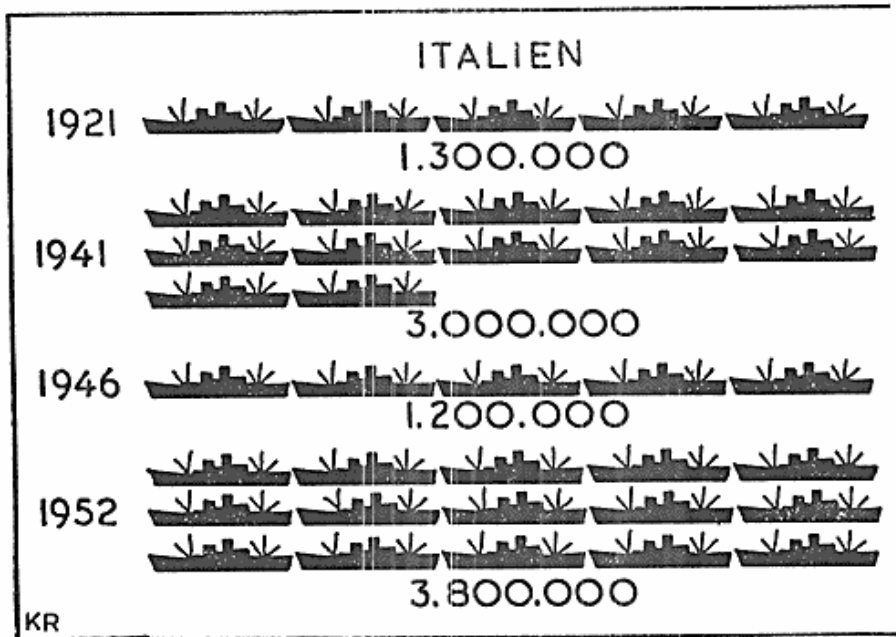
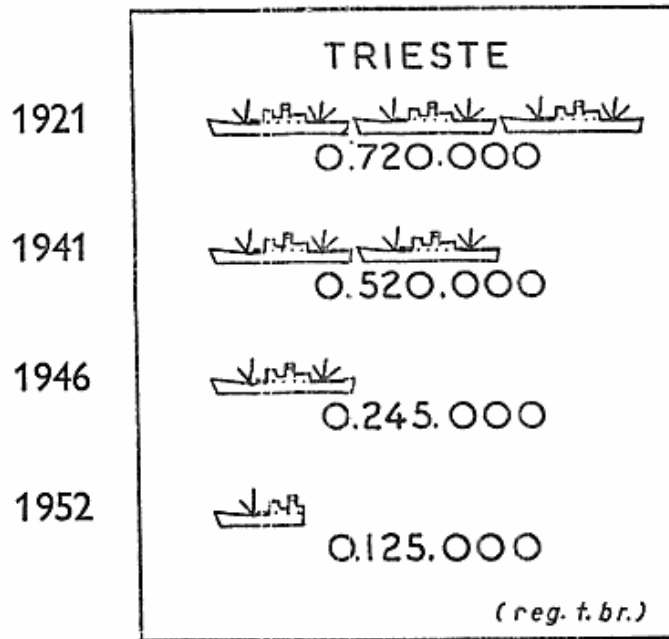
#### *Triests erhvervsliv.*

Triests betydning har altid først og fremmest beroet på dens meget gunstige geografiske beliggenhed og udmærkede naturhavn. Begge dele var uundværlige forudsætninger for den vigtige rolle, byen spillede før første verdenskrig, og er det også for dens fremtidige blom-

string, hvis den politiske udvikling muliggør en sådan. Det landområde, der hører med til fristaten, er som sagt hverken stort eller rigt. A-og B-zonen omfatter tilsammen 716 km<sup>2</sup> med ca. 370.000 indbyggere, og det har ikke nogen naturlige ressourcer af større omfang. Byen kan derfor ikke leve af sit eget umiddelbare opland. Den er i højere grad end de fleste andre store havnebyer henvist til sit opland i videre forstand, for hvilket den tidligere var den naturlige udfaldsport mod Middelhavet og de oversøiske lande. Oplandet var også tidligere forbundet med byen ved fortræffelige kommunikationslinier, som imidlertid pludselig blev afskåret ved den første verdenskrig. Og den politiske nyordning, der fulgte efter krigen, afskar også den politiske forbindelse mellem Triest og dens opland i videre forstand. Efter den anden verdenskrig er byen ligeledes økonomisk afskåret fra størstedelen af oplandet. Den vigtigste betingelse for, at byen og dermed hele fristaten kan genvinde sin økonomiske sundhed og sin gamle stilling som handels- og søfartscentrum, er, at i hvert fald den økonomiske forbindelse mellem Triest og dens fjernere opland genoprettes.

Havnen er Triests store aktiv. Den er både en af de bedste naturhavne i Europa og forsynet med moderne, effektive havneanlæg. »Trieste is one of the most modern harbours in Europe«, konstaterer den allierede militærforvaltning i sin programrapport til OEEC. Frihavnen består af fire dele og kan modtage fartøjer af indtil 29 fods dybtgående. »Den gamle havn«, der ligger mod nord, og som blev bygget i 1867—83, har fire bassiner. »Den nye havn«, der blev anlagt i 1918, er forsynet med store, moderne kraner og andre tidsvarende hjælpemidler, og begge er i de seneste år blevet moderniserede gennem Marshallhjælpen. Dertil kommer to specialhavne, en for træ og en for olie. Trælaster er nemlig den vigtigste af de artikler som eksporteres over Triest, og råolie er en af de vigtigste importartikler i Triest. Lagerbygningerne i de to hovedhavne har en kapacitet på 300.000 tons, hvortil kommer mulighed for oplagring af yderligere 30.000 tons i moderne kornsiloer.

Jævnside med havnen og baseret på denne udviklede den triestanske søfart sig, indtil den i ly af dobbeltørnen umiddelbart før den første verdenskrig, som det allerede er nævnt (side 20), nåede op på en tonnage på ca.  $\frac{3}{4}$  mill. brt. indregistreret i Triest, et tal som på det nærmeste blev nået igen i 1920, da krigens tab var blevet erstattet og tonnagen moderniseret. Under fascisternes kom den triestanske handelsflåde som omtalt ned på ca. 520.000 brt. Tabene i den anden verdens-



krig reducerede den til mindre end halvdelen, således at den i 1944 var nede på 213.000 brt. I efterkrigstiden har det ikke været muligt at bringe den op igen. Det nye Italien har fulgt de samme søfartspolitiske retningslinier som fascismen og forfordelt Triest til gavn for Genua og Venedig. Triests tonnage er derfor fortsat blevet indskrænket og var trods Marshallhjælpen i 1952 kun på 125.000 tons eller en sjet-

tedel af, hvad den var i 1913 og 1920. De nybygninger, der er foretaget, har næsten udelukkende været for udenlandsk regning eller til indregistrering i Italien.

Skibsbyggeriet, der jo er knyttet intimt til havnen og søfarten, er iøvrigt Triestområdet's vigtigste næringsvej. I mellemkrigstiden kom mere en halvdelen af alle de skibe, der blev bygget i Italien, fra Triest. Men skibsbygningens udvikling blev ligesom søfartens i påfaldende grad hæmmet af områdets tilknytning til Italien. Lige før den første verdenskrig blev der årlig søsat 65.000 brt. i Triest, men ved slutningen af mellemkrigstiden var den årlige gennemsnitsproduktion sunket til godt 50.000 tons. Efter krigen er det først og fremmest skibsværfterne, der har kunnet drage fordel af Marshallhjælpen, som muliggjorde store udvidelser og moderniseringer. Skibsbyggeriet har imidlertid — ligesom mange andre næringsgrene i Triest — haft store vanskeligheder at kæmpe med på grund af, at områdets økonomi er blev knyttet til den italienske. Man har derved været nødsaget til at gøre sine indkøb af råvarer som jern og stål, såvel som af maskiner og kul på det dyre italienske marked eller gennem de fordyrende italienske karteller i stedet for at forsyne sig hos verdensmarkedets billigste leverandører, således som man kunde have gjort, hvis Triest havde været en økonomisk uafhængig fristat. Skibsbygningens priser har derfor som regel ligget betydeligt over konkurrenternes i f. eks. England og Vesttyskland. Prisen pr. ton for nybygninger har således gennemgående ligget 30—40 % højere i Triest end i England, hvilket jo ikke er så underligt, eftersom man i Triest har måttet betale 40 % mere for stål og jern end i Nordvesteuropa. De triestanske skibsværfters konkurrenceevne har derfor ikke været særlig stor; men de har dog kunnet holdes nogenlunde i gang først og fremmest med arbejde for italiensk regning, men til dels også for eksport. At dette har kunnet ske på trods af de triestanske værkers høje produktionsomkostninger skyldes naturligvis først og fremmest den store mangel på tonnager i efterkrigsårene, og det synes meget tvivlsomt, om produktionen kan opretholdes nu, hvor efterspørgslen efter tonnager over hele verden er blevet mindre, og konkurrencen mellem skibsværfterne i de forskellige lande er blevet stadig skarpere — for så vidt der da ikke sker en gennemgribende forandring af Triestområdets økonomisk-politiske forhold.

I samme situation som skibsbyggeriet har Triests øvrige — ikke ubetydelige — jern-, stål- og maskinindustri været. Det største foretagende, ILVA i Škedanjan syd for Triest, havde for 1953 et produk-

tionsprogram, der omfatter 90.000 tons råjern, 70.000 tons stål, 33.000 tons valseværksprodukter og 120.000 tons koks. Om dette program har kunnet gennemføres under de urolige forhold, der har hersket i efteråret 1953, er naturligvis svært at sige. Programmet svarer i hvert fald nogenlunde til værkets kapacitet; det har bl. a. tre store højovne og fremstiller også andre produkter end de nævnte. Inden for maskinindustrien er værket San Andrea (Sveti Andrej) det største, og det fremstiller bl. a. dieselmotorer, eksplosionsmotorer og turbiner m. m. Desuden fabrikeres der i Triest også jernbanevogne, sporgvogne, busser, materiel til vogne og flyvemaskiner, brokonstruktioner, kraner samt mange andre slags maskiner og mekaniske produkter.

Jern- og maskinindustrien er den vigtigste i Triest, men der findes ved siden af en hel del andre industrier af den slags, der almindeligvis er typiske for storimporthavne. Byen har således et par olieraffinerier, hvoraf det ene, »Aquila«, er ret stort og er tilknyttet Esso-koncernen, desuden oliemøller, sæbe- og farvefabrikker samt nogle tekstilfabrikker (såvel bomulds- som kunstsilke- og jutespinderier) og, naturligt nok for en havneby, rebslagerier. Der er en del trævare-, sprit- og konservesfabrikker, der nærmest er baseret på udførselsvarer fra fastlandet over Triest, og som også selv hovedsagelig arbejder for eksport. Endelig er der skabt en ikke ringe industri af forbrugsvarer til byens og fristatens eget behov, herunder bl. a. et stort bryggeri, dampmøller, trykkerier og cement- og sukkervarefabrikker m. m.

Der foregår ikke nogen egentlig bjergværksdrift i Triestområdet, da dette er fattigt på værdifulde mineraler. Der findes dog en del bauxit, hvoraf der før krigen årligt blev udvundet 20—30 tusind tons, og efter krigen har man kunnet bryde et par tusind tons kul om året. Andre kraftkilder findes ikke. Skovbruget er ligeledes uden betydning. I ældre tider har hele området sandsynligvis været dækket af tætte ege- og pinjeskove, men disse blev ryddet allerede i oldtiden og middelalderen. Allerede før den første verdenskrig var derfor de fleste bjergskrånninger kun bevokset med maki, og den skov, der var tilbage, blev fuldstændig ødelagt under den sidste krig. Men nu er der i de seneste år sat store skovplantningsarbejder i gang. Fiskeriet er en vigtig næringsvej for en del af selve kystbefolkningen; men Adriaterhavet er jo ikke særlig fiskerigt. Der finder en del sardin fiskeri sted i selve Triestbugten, og fangsten går fortrinsvis til byens egne konservesfabrikker. Fiskerflåden er imidlertid blevet forøget betydeligt i forhold til før krigen; dengang havde Triest 235 fiskerfartøjer, mens der i 1948 var omtrent 400.

Landbruget er naturligvis hovederhvervet for den største del af befolkningen i fristaten uden for selve byen Triest og beskæftiger ca. 20 % af fristatens samlede befolkning, medens industrien i Triest og en del andre bebyggelser i byens nærhed beskæftiger 35 %. I alt er dog over  $\frac{1}{3}$  af hele territoriet opdyrket (ca. 265 km<sup>2</sup>, hvoraf 30 % er haver). Landbruget giver naturligvis ikke særligt stort udbytte i det ret ufrugtbare og stærkt kuperede terræn. I de små dale og på de frugtbare kystsletter, især i B-zonen, dyrkes en del majs, hvede, kartofler og bønner og på bjergskråningerne vindruer, oliven og ferskner samt begge steder en del grøntsager af forskellig slags. A-zonen kan dog kun dække ca. 5 % af sit forbrug af landbrugsprodukter selv, mens B-zonen har et overskud, der naturligvis hovedsageligt går til Triest.

En stor rigdom har Triest dog, nemlig i sit menneskemateriale. Triestanerne har altid haft ord for at være ikke bare fremsynede og initiativrige købmænd, men også dygtige håndværkere og arbejdere. Men denne rigdom kan heller ikke fuldt ud udnyttes. Efter den anden verdenskrig har Triest faktisk lidt af en temmelig permanent arbejdsløshed. Antallet af arbejdsløse har gennemsnitligt ligget på 18—20.000, hvilket jo er et meget højt tal på baggrund af, at selve byen nu har ca. 300.000 indbyggere, og inclusive A-zonen godt 350.000. I begyndelsen af 1948 var der endog ifølge den allierede militærforvaltning omtrent 30.000 arbejdsløse, og nu efter oktoberkrisen i 1953 er antallet formentlig igen oppe i nærheden heraf.

Det skyldes naturligvis først og fremmest søfartens katastrofale nedgang, at en så stor arbejdsløshed prægede Triest efter krigen på trods af, at alle industrier praktisk talt stadig har arbejdet for fuld kraft og er blevet stærkt udvidede. Søfarten beskæftigede før krigen ca. 13.600 mennesker, men giver nu ikke arbejde til mere end ca. 2.500.

En vigtig faktor har det også været, at der er foregået en tilstrømning af italienere fra den af Jugoslavien forvaltede B-zone og en indvandring fra selve Italien. Denne indvandring blev først og fremmest opmuntret af det fascistiske regime som et led i befolkningspolitikken; men efterkrigstidens italienske regeringer har fortsat denne linie. Embedsmændene i den allierede militærforvaltnings italienske civilforvaltning har arbejdet med samme formål. De fik således i november 1950 militærforvaltningen til at forordne, at enhver, der havde haft bopæl i Triest i mindst eet år, skulde regnes for fast bosiddende i byen og nyde alle de rettigheder, der tilkommer dens borgere. Derved blev byens indbyggertal alene i 1951 forøget med omtrent 14.000 men-

nesker, næsten alle af italiensk nationalitet. Og den organiserede italienske indvandring er ikke alene foregået til selve Triest men til hele A-zonen, hvor der flere steder har fundet en systematisk italiensk bosætning sted.

Arbejdsløsheden i Triest har forøvrigt ikke blot ramt industriarbejdergruppen, men i endnu større omfang »middelklassen«, først og fremmest kontorfolk, hvilket er ganske naturligt, da både rederierne og de store handelshuse har reduceret deres personale væsentligt, samtidig med at deres virksomhed blev indskrænket i forhold til, hvad den var især i den forfascistiske tid.

Men arbejdsløsheden er kun et symptom på den stagnation og tilbagegang, der har præget byen, lige siden den første gang blev indlemmet i Italien. At modarbejde den ved en yderligere udvidelse af industrien lader sig næppe gøre, da Triestområdet både mangler råvarer og de energikilder, som kunde danne grundlag for en fortsat sund industriel udvikling. Naturligvis kan man yderligere udvide den industrielle forarbejdning af importerede råvarer, således som det skete i årene 1948—52, da fristaten fik en meget stor tildeling af Marshallmidler. Det var den største pr. indbygger, som blev givet til nogen af OEEC's medlemslande, og rundt regnet fire gange så stor som den, de øvrige medlemslande gennemsnitlig fik. Derved kunne man også gøre tilværelsen lidt lysere for indbyggerne ved at fastsætte meget lav told på importerede forbrugsvarer og kun lægge en ringe afgift på de varer, som i de fleste lande er dyre monopolvarer, som f. eks. cigaretter, alt sammen for at indbyggerne ikke skulde gruble for meget over de økonomiske og politiske vanskeligheder. I den tid fik »problemerne lov til at ligge, mens dollar'en flød«, som det blev sagt.

Men man kan ikke i længden holde nogen i live med kunstigt åndedræt. Med tilfældige dollarinjektioner kan man højst for en tid skabe kunstigt liv, og det liv, som Triest har ført i hele efterkrigstiden, har i høj grad netop været kunstigt. For sin økonomiske sundheds skyld har byen tidligere været og vil vel også i fremtiden blive henvist til de to faktorer, som skabte dens blomstring i fortiden: havnen og havet. Det betyder, at den er henvist til søfart og til handel med det fjernere liggende opland. Det prædestinerer dens geografiske beliggenhed den til. Og yderligere forudsætninger er skabt ved de gode jernbaneforbindelser, byen har fået.

Der fører to store jernbaner over de jugoslaviske og østrigske alpepas til Donaubækkenet og det østlige Mellemeuropa, mens en anden forbinder Triest med den istriske halvø og går henholdsvis til Pula

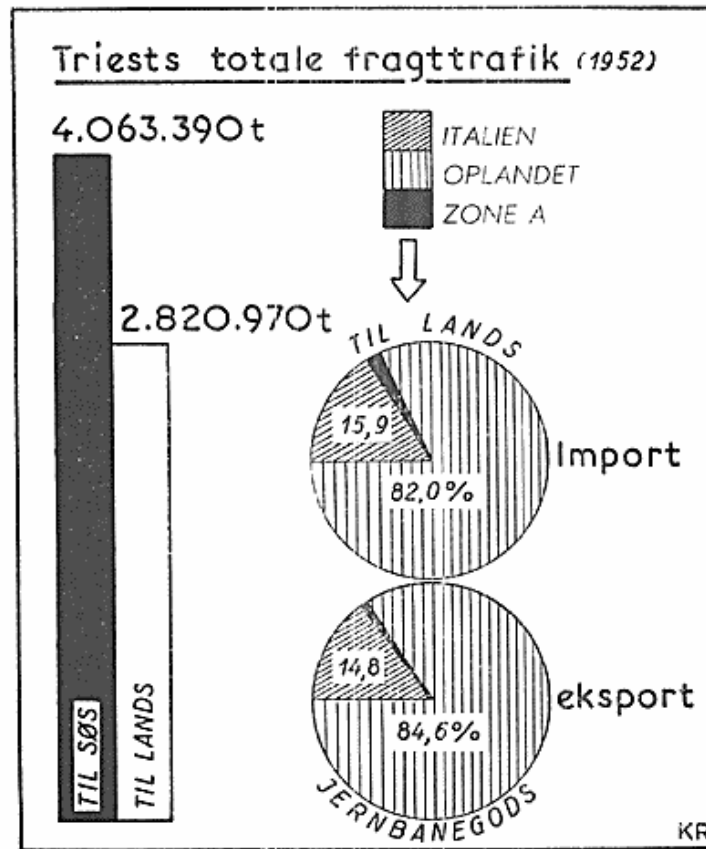


(Pola) og Rijeka (Fiume), og en tredje løber langs den italienske kyst til Cervignano, hvor den deler sig og fører til Udine hhv. Venedig. De to førstnævnte tager imidlertid den altovervejende del af Triests trafik, således om det fremgår af nedenstående tabel:

*Godstrafikken på Triest*  
i 1.000 tons

Med hovedlinien mod:	1912	%	1938	%
Postojona (Adelsberg)-Ljubljana og videre..	1.456,4	(55,7)	1.137,2	(56,9)
Gorica (Görz)-Jesenica og videre .....	990,8	(37,8)	346,8	(17,3)
Pula (Pola) og istrisk lokaltrafik .....	71,3	( 2,9)		
Cervignano og videre .....	94,0	( 3,6)	513,8	(25,8)
Samlet godsmængde over Triests jernbanestationer .....	2.612.667		1.997.808	

Disse tal, som viser trafikmængden kort før begge verdenskriges udbrud, viser både, hvorledes den i sin helhed er stagneret, og hvorledes trafikken til det fjernere opland helt dominerer, mens trafikken mod vest til Italien er af ganske underordnet betydning. Dette var jo ganske naturligt, så længe Triest var Østrig-Ungarns hovedhavn. Men ikke engang 16 års fascistisk styre formåede at ændre billedet. Der er heller ikke sket nogen væsentlig forandring efter den anden verdenskrig. I årene 1948—52 var godsbefordringen over Triests banegårde endog større end i tiden lige før den første verdenskrig, hvilket skyldtes, at Marshallorganisationen sendte alle varer til Østrig over Triest. Derfor blev Østrigs andel i godstrafikken større end nogensinde. I 1952 var den samlede mængde 2.890.970 tons. Af det ankomende gods hidrørte 82,4 % fra oplandet, 2,1 % fra fristaten selv og 15,9 % fra Italien. Af det gods, som blev ekspederet videre med jernbane fra Triest, gik en endnu større del til oplandet, nemlig 84,6 %, mens 0,6 % blev i fristaten og 14,8 % var bestemt for Italien. Lige før den anden verdenskrig kom kun 28 % af det pr. jernbane ankomende gods fra Østrig, mens 39,2 % af det afsendte gods gik dertil. I 1952 var Østrigs andel i de fra Triest udgående godsekspeditioner oppe på 71,8 %, og i første kvartal af 1953, da den samlede godsomladning var på 552.000 tons, var Østrigs andel af det udgående gods på 75 % og på 56 % af den godsmængde, der ankom til Triest pr. jernbane. Triest er iøvrigt igen på alle områder blevet »Østrigs vigtigste havn«, selv om den i de sidste år har følt en stadig kraftigere konkurrence fra de tyske Nordsøhavne og fra de store havne i Beneluxlandene. I 1951 gik således 60 % af Østrigs samlede



udenrigshandel (eksport og import) i det omfang, den gik over havet, via Triest, hvilket dog var noget mindre end i 1951, da Triests andel var på 64 %. Samtidig var de nordtyske havnes andel steget fra 30 til 35 %, hvilket dog til en vis grad kan bero på, at den engelsk-østrigske handel er blevet udvidet. Men om man ser bort fra Nordsølandene og Nordvesteuropa, så er Triest dog uden sammenligning den for Østrig bedst beliggende havn — især for den østrigske eksport af tømmer og trævarer, der jo hovedsageligt går til Middelhavslandene. En sammenligning mellem afstandene fra Østrigs vigtigste byer til henholdsvis Triest og den vigtigste konkurrent, Hamburg, viser dette meget tydeligt, som det fremgår af nedenstående tabel:

*Afstanden i km fra østrigske byer til Triest og Hamburg:*

Fra:	Hamburg	Triest
Linz .....	955	500
Wien .....	1.143	514
Graz .....	1.174	363

Triest har kun i mindre grad kunnet opretholde sin position i andre dele af det tidligere habsburgske rige, især ikke i de dele, som er kommet til at ligge øst for jerntæppet. I 1934 var således Tjekoslovaekiets og Ungarns andele i Triests godstrafik henholdsvis 21 og 12 %, mens de i 1952 kun var henholdsvis 5 og 1 %. Triest hører utvivlsomt til de handelscentre, som er hårdest ramt ved nedgangen i øst-vesthandelen, og som på samme måde vil have den største fordel af, at den igen bliver livligere.

På dette som på så mange andre områder er politik og økonomi intimt sammenvævede i denne smukke, for et kvart århundrede siden så blomstrende bys skæbne. Man står her overfor et af de mest udviklede og vanskelige problemer i efterkrigstidens splittede Europa. I Triestproblemet spiller mange faktorer både af politisk og økonomisk art ind. Hvis det skal kunne løses på en måde, der er acceptabel for alle interesserede parter, må man tage hensyn til og afveje disse forskellige faktorer. Det kan virkelig kaldes en gordisk knude. Men den kan i hvert fald ikke løses ved et hastigt sværdslag, således som vestmagterne forsøgte det den 8. oktober.

Det er vel af mindre betydning, om det sker ved, at man påny giver Triest stilling som fristat — med virkelig uafhængighed på alle områder — eller om man vælger at dele området op, således at Jugoslavien får de sydslaviske befolkede landområder uden om byen (i begge zoner), mens Italien får overgivet suveræniteten over og forvaltningen af selve byen mod at garantere både, at den sydslaviske minoritet får alle borgerlige og menneskelige rettigheder, og at byens næringsliv får lov til at udvikle sig frit. Hovedsagen er, at man tager tilstrækkeligt hensyn til den intime tilknytning mellem byen selv og dens opland i videste forstand. Triest lever af og for sit opland. Hvis man afbryder dette bånd, vil Triest sygne hen i den tornerosesøvn, der har varet i det sidste kvarte århundrede. Hvis den skønne Adriaterhavets prinsesse skal vækkes af denne søvn, og Triest påny leve op og blomstre, så må den igen indtage sin stilling som det østlige Mellemeuropas store naturlige havn og centrum for dets handel med de oversøiske lande, dets port ud mod verden.