

# MONARHIA HABSBURGICĂ

(1848-1918)

---

Volumul VI

Relații politice și comerciale

Ediție în limba română coordonată și îngrijită de Rudolf Gräf  
Traducere de Sandra Hirsch, Loránd Mádly și Nicolae Teșculă  
Postfață de Rudolf Gräf

ACADEMIA ROMÂNĂ  
Centrul de Studii Transilvane  
POLIROM  
2024

# Cuprins

<i>Notă asupra ediției (Rudolf Gräf)</i> . . . . .	7
<i>Austro-Ungaria și Italia (Ugo Cova)</i> . . . . .	15
<i>Relațiile comerciale externe ale Monarhiei (Klaus Koch, Lothar Höbel)</i> . . . . .	67
<i>Relațiile comerciale cu Franța (Hermann Hagspiel)</i> . . . . .	115
<i>Acord și dezacord. Imaginea Austriei în Rusia în epoca francisco-iozefină (Marija Wakounig)</i> . . . . .	139
<i>Relațiile comerciale cu Balcanii și Rusia (Emil Palotás)</i> . . . . .	193
<i>Relațiile politice dintre Serbia și Monarhia Habsburgică (Branislav Vranešević)</i> . . . . .	237
<i>România și politica externă a Monarhiei Habsburgice (1848-1918) (Ștefan Pascu, Constantin Nuțu)</i> . . . . .	291
<i>Bulgaria și Monarhia Habsburgică (Virginia Postaleva, Milcho Lalkov)</i> . . . . .	327
<i>Relațiile dintre Muntenegru și Monarhia Habsburgică din 1848 până în 1918 (Branislav Vranešević)</i> . . . . .	373
<i>Referințe bibliografice</i> . . . . .	385
<i>Contributori</i> . . . . .	423
<i>Reprezentarea Monarhiei Habsburgice în istoriografia românească (secolele XVII-XXI) (Rudolf Gräf)</i> . . . . .	429

Ideea ca transportul terestru și cel maritim să fie separate printr-un acord încheiat cu Turcia fusese adusă deja în discuție înainte de 1848. Astfel, în ce privește transportul terestru ar fi fost consfințită poziția privilegiată a Austriei în regiunile balcanice învecinate; acest tratat putea fi încheiat eventual direct cu principatele, dacă li s-ar fi luat în considerare autonomia recunoscută de Înalta Poartă. Ministerul de Externe, cel al Comerțului și cel de Finanțe nu au reușit să găsească însă niciodată un numitor comun în această chestiune. Inițiativele ocazionale au rămas într-un stadiu incipient. Proiectul unui acord prezentat în decembrie 1855 domnului Țării Românești nu pornea, desigur, de la egala îndreptățire a celor două state. Dar faptul că prin acest pas Viena accepta Țara Românească ca pe un partener de acord *de facto* a fost considerat o mare noutate<sup>1</sup>. Situația s-a schimbat însă mai târziu. După Pacea de la Paris din 1856, Austria s-a împotrivit cu înverșunare unirii celor două principate, insistând pentru respectarea drepturilor ei prevăzute în Capitulații.

Când Turcia a încheiat succesiv tratate comerciale definitive cu puterile occidentale interesate de comerțul în Levant, Austria s-a văzut și ea silită să urmeze acest exemplu. În convenția încheiată pe 28 de ani în 1862, s-a permis Porții să-și mărească taxele vamale la 8%<sup>2</sup>. Viena a izbutit totodată să impună separarea juridică între comerțul terestru și cel maritim. Ca dovadă a tratamentului diferențiat al Bosniei și Herțegovinei, în acord au fost prevăzute taxe vamale ceva mai reduse pentru mărfurile austriece decât erau ele în general; și s-a găsit și o modalitate prin care putea fi ocolit monopolul pe sare ce tocmai urma să fie instituit în Turcia. În cadrul tratativilor, Poarta a adus în discuție ca Austria, urmând exemplul puterilor occidentale, să își dea acordul pentru extinderea valabilității tratatelor și asupra principatelor. Din cauza atitudinii reticente a ministrului Comerțului și a celui de Finanțe<sup>3</sup>, Ballhausplatzul nu și-a putut asuma îndeplinirea acestei cerințe în forma sa inițială. Totuși, într-un act adițional la acordul austro-turc din 1862, s-a stabilit că statu-quooul tarifar vamal de până atunci din România și Serbia va trebui menținut în continuare. În expunerea sa către împărat, Rechberg a subliniat că guvernul vienez este hotărât să caute în

- 
1. Episodul este amintit pe scurt în Beer, *Die österreichische Handelspolitik im neunzehnten Jahrhundert*, p. 419. Documentele nu se mai pot găsi, dar se face în mod repetat referire la ele în tratativele de mai târziu cu România. HHStA, Adm. Reg., F. 34, S. R. K. 118: Andrassy către cei doi prim-miniștri, nr. 298/HP, 15 martie 1872; raportul lui Schlechta din București, nr. 62/HP, 31 mai 1872.
  2. Acordul comercial și de navigație dintre Austria și Turcia din 22 mai 1862, *RGBl.*, nr. 42/1862.
  3. HHStA, Adm. Reg., F. 34, S. R. K. 7: Plener către Rechberg, nr. 389/FM, 7 februarie 1861; Wickenburg către Rechberg, nr. 702/HM, 30 noiembrie 1861.

viitorul apropiat o înțelegere cu principatele, fără însă ca prin aceasta suzeranitatea sultanului să fie afectată<sup>1</sup>.

Dar și în acest caz a rămas doar intenția. Nici în 1862 și nici în anii care au urmat nu s-au inițiat tratative directe cu România ori cu Serbia. Acestea se opuneau tratatului austro-turc, pe care nu îl socoteau obligatoriu și nici nu îl respectau; invocau autonomia internă, care în acest moment putea fi considerată tradițională, dar și procedura vamală care se baza pe autonomie. În 1841, cu acordul Înaltei Porți, Serbia părăsea deja Uniunea Vamală a Imperiului Otoman, își crea o frontieră vamală proprie și impunea taxe vamale de tranzit. De mai mult timp, România era considerată o enclavă vamală exceptată de la legislația vamală a Imperiului. În plus, și tarifele vamale ale principatelor difereau de cele ale Turciei. Țara Românească și-a mărit taxele vamale la 5% în 1850; Serbia a introdus în 1864 un tarif vamal autonom, ceea ce însemna în realitate o creștere considerabilă a tarifelor vamale aplicabile până atunci (3%); mult mai important este însă că în felul acesta nu mai era valabilă favorizarea diferențiată a Austriei<sup>2</sup>. În cazul principatelor a existat astfel o mare diferență între starea *de jure* și cea *de facto*.

Revigorarea relațiilor comerciale cu Rusia era un obiectiv urmărit de multă vreme. Nu numai că cifra de afaceri comercială era modestă, ci și balanța comercială era negativă pentru Austria. În timp ce 5% din exporturile Rusiei mergeau către Austria, mărfurile austriece nu reprezentau nici 3% din importurile Rusiei<sup>3</sup>. La sfârșitul anilor 1850, la Sankt-Petersburg (Petrograd, Leningrad) au început tratativele privind reducerea taxelor la import rusești semnificative și „europenizarea” procedurii vamale. În tratatul comercial încheiat în septembrie 1860 au fost luate doar decizii cu caracter general împotriva politicii izolaționiste ruse, care rămânea valabilă în continuare, ajungându-se totuși la aplicarea principiului egalității de tratament („acordul de reciprocitate”)<sup>4</sup>.

Intenția Austriei de a pătrunde pe piața rusească a primit noi impulsuri atunci când, în cadrul tratativelor pentru un acord comercial cu Marea Britanie, s-au impus tendințele comerțului liber.

1. *Ibid.*, Rechberg către împăratul Franz Joseph, nr. 6719/0, 17 iunie 1862.

2. Karl Grünberg, *Die handelspolitischen Beziehungen Österreich-Ungarns zu den Ländern an der unteren Donau* (Leipzig, 1902), pp. 19 și urm., 163 și urm.

3. Valoarea schimbului reciproc de mărfuri era în anul 1853 de 12 milioane de ruble. *Sbornik svedenii po istorii i statistike vnesnei torgovli Rossii*, ed. V. I. Pokrovski (Sankt-Petersburg, 1902), vol. I, pp. XXI-XXII.

4. Este o presupunere greșită a lui Beer (*Die österreichische Handelspolitik im neunzehnten Jahrhundert*, p. 449) că atunci nu a fost încheiat un acord, la fel și Werner, „Österreichs Industrie- und Außenhandelspolitik 1848 bis 1948”, p. 388. Vezi *RGBl.*, nr. 272/1860.

Demersurile insistente ale Camerelor de Comerț și Meserii au determinat Ministerul Comerțului să ceară din nou Ministerului de Externe să caute compensații în est pentru pierderile comerciale și greutățile care erau de așteptat în vest. La Sankt-Petersburg, în schimb, toate aceste eforturi diplomatice au rămas fără rezultat, din cauza rezistenței îndărătnice a breslei comerciale de acolo<sup>1</sup>. Cum se știe, industriașii austrieci nu au fost niciodată deosebit de entuziaști față de sistemul comerțului liber, iar în anii 1860 au luat atitudine împotriva acestuia, atâta vreme cât era vorba de comerțul cu Vestul, mai dezvoltat decât cel cu Monarhia Habsburgică<sup>2</sup>. Însă le-ar fi plăcut să pătrundă fără opreliști în regiunile nord-balcanice și rusești, mai puțin dezvoltate. În această atitudine ambivalentă a Camerelor în timpul tratativelor cu Rusia și Anglia care au avut loc la mijlocul anilor 1860, putem întrevedea o formă timpurie a dihotomiei ce urma să devină atât de eclatantă mai târziu, din cadrul politicii austro-ungare de comerț exterior: eforturi de izolare față de Vest – dorințe de deschidere către Est.

În Monarhia Habsburgică s-a recunoscut încă de timpuriu că intensificarea relațiilor economice cu sudul, cu Balcanii, ar fi presupus înainte de toate și în mod necesar dezvoltarea transporturilor. În anii 1830 și 1850, extinderea navigației cu abur pe Dunăre și construcția unor căi ferate internaționale au fost puse aproape simultan pe ordinea de zi, cu toate că aceste proiecte au fost realizate la termene foarte diferite. Navigația austriacă cu aburi pe Dunăre a putut fi extinsă rapid și pe cursul inferior al Dunării, indiferent de barierele naturale, ceea ce a dus, începând cu a doua jumătate a anilor 1840, la o creștere semnificativă a transportului de pasageri și de mărfuri<sup>3</sup>. De dificultăți mult mai mari s-a lovit în schimb construirea unei legături feroviare între statele balcanice învecinate, aceasta realizându-se semnificativ mai târziu. Planurile legăturilor feroviare către Serbia și mai departe către Constantinopol (Istanbul), respectiv către Principatele Române au fost elaborate în perioada 1850-1867 în paralel cu construirea principalelor linii de transport interne, care erau și

- 
1. HHStA, Adm. Reg., F. 34, K. 6: adresa Camerei de Comerț și Meserii pentru Austria Inferioură către Ministerul de Externe, 21 iulie 1865; nota Ministerului Comerțului către Ministerul de Externe, nr. 1357/HM, 17 august 1866.
  2. Herbert Matis și Dieter Stiefel, „Protektionismus und «free trade imperialis» – der englisch-österreichische Handelsvertrag von 1865”, în Paul W. Roth (coord.), *Beiträge zur Handels- und Verkehrsgeschichte. Festschrift für Othmar Pickl* (Grazer Forschungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 3, Graz, 1978), pp. 157-173.
  3. Wiržinija Paskaleva, *Sredna Evropa i zemite po Dolnija Dunav prez XVIII-XIX v. (Sozialno-ekonomiceski aspekti)* (Sofia, 1986), pp. 148-155; Manfred Sauer, „Österreich und die Sulina Frage 1829-1854 (I)”, *MÖStA* 40 (1987), pp. 185-236.

ele preponderent în stadiul de proiect. Conectarea celor două a survenit astfel oarecum de la sine<sup>1</sup>.

În directivele publicate în 1854, cu ocazia reîntoarcerii la sistemul societăților private, principalele magistrale și direcții de joncțiune au fost enumerate individual; printre acestea erau menționate și linia Seghedin (Szeged) – Semlin (Zimony, Zemun), precum și toate posibilele linii principale din sud-est<sup>2</sup>. În cazul celor din urmă, în această etapă incipientă nu apăruse încă necesitatea de a alege între planificatele linii Oradea (Nagyvárad, Großwardein) – Cluj (Kolozsvár, Klausenburg) – Brașov (Brassó, Kronstadt) – Pasul Buzău (Bodzapaß) sau Arad – Sibiu (Nagyszeben, Hermannstadt) – Pasul Turnu Roșu (Vöröstoronyiszoros, Rotenturmpaß), respectiv de la Timișoara (Temesvár, Temeswar) către Dunăre. În urma actelor de război și a ocupării principatelor dunărene, atenția organelor guvernamentale vieneze s-a concentrat exclusiv asupra legăturii feroviare cu România, însă nici chiar prin ocuparea provizorie a Țării Românești nu s-a putut ajunge la realizarea acestor planuri<sup>3</sup>. În deceniul care a urmat, deși sistemele de guvernare s-au schimbat frecvent, cursul general al politicii vieneze privind căile ferate a rămas neschimbat. Legătura sud-estică avea o prioritate absolută pentru diplomația austriacă. Linia de cale ferată prin Transilvania către Țara Românească a fost tratată preponderent ca o necesitate politică și strategică; dat fiind că în privința acestui ultim aspect nu se putea aștepta aproape nimic din partea legăturii sârbe, iar linia ferată era de interes cel mult pentru extinderea posibilităților de comerț, Ministerul de Externe vienez a refuzat să susțină planurile unei linii directe Constantinopol (Istanbul) – Belgrad (Beograd), care erau discutate uneori, pentru a nu periclita construirea căii ferate românești, considerată mai importantă<sup>4</sup>.

1. În chestiunea istoriei construirii căilor ferate în Balcani nu există încă o monografie modernă. Grație materialului arhivistic cuprinzător folosit în această lucrare, teza de doctorat nepublicată a lui Walter Rechberger, „Zur Geschichte der Orientbahnen. Ein Beitrag zur österreichisch-ungarischen Eisenbahnpolitik auf dem Balkan in den Jahren von 1852-1888” (Viena, 1958), umple acest gol, chiar dacă anumite aspecte nu sunt tratate. Vezi și Radoslav M. Dimtschoff, *Das Eisenbahnwesen auf der Balkanhalbinsel* (Bamberg, 1894).

2. *Wiener Zeitung*, 10 noiembrie 1854.

3. Bernhard Unkel, *Österreich und der Krimkrieg. Studien zur Politik der Donaumonarchie in den Jahren 1852 bis 1856* (Historische Studien 410, Lübeck-Hamburg, 1969), pp. 152 și urm., 157.

4. HHStA, Adm. Reg., F. 19, K. 4: Prokesch-Osten către Rechberg, nr. 78, Constantinopol, 21 octombrie 1859; nota Ministerului de Finanțe către Ministerul de Externe, nr. 1601/FM, 24 aprilie 1861; Plener către Rechberg, nr. 6241/FM, 20 noiembrie 1859; vezi și justificările la Klaus Koch, „Einleitung”, în *Die Protokolle des Österreichischen Ministerrates 1848-1867, secțiunea a 5-a: Die Ministerien Erzherzog Rainer und Mensdorff*, vol. IV: 8. Mai 1862 – 31. Oktober 1862, ed. Horst Brettner-Messler și Klaus Koch (Viena, 1986),

Într-adevăr, nu planurile prezumtiv realizabile lipseau. Dar însăși soluția pentru o legătură românească ce părea cu siguranță cea mai simplă, și anume continuarea liniei Societății Căilor Ferate de Stat (Staatseisenbahngesellschaft; StEG), realizată până la Timișoara, prin Orșova (Orsova, Orschowa) și Craiova către București, s-a dovedit a fi imposibilă, în ciuda tuturor eforturilor StEG și a atitudinii favorabile a guvernului de atunci al României. Ballhausplatzul și cercurile care aveau interese regionale considerau inacceptabilă o ocolire a Transilvaniei. În Transilvania, concurența interesată a centrelor comerciale și industriale, aproximativ egale ca influență, pentru parcursul traseului principalei linii de cale ferată, considerată stringent necesară, s-a dovedit a fi o piedică mult mai mare decât terenul dificil și problemele financiare deloc minore. La fel de nefructuoase s-au dovedit a fi și toate încercările de a construi o linie de cale ferată peste granițele sârbești sau bosniace înspre provinciile balcanice.

În legătură cu evenimentele produse de Războiul Crimeii a apărut la mijlocul anilor 1850, ca o nouă problemă a diplomației austriece, chestiunea reglementării navigației internaționale pe Dunăre. De la începuturile navigației cu aburi, Austria era foarte interesată din punct de vedere economic de cursul Dunării mai jos de granițele sale: Societatea Dunăreană de Navigație cu Aburi (Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft; DDSG) monopoliza de fapt navigația până la Brăila. Înainte de epoca căilor ferate, Dunărea era cea mai importantă arteră de circulație între Balcani și Europa Centrală<sup>1</sup>. Interesul Austriei nu era, desigur, determinat doar de aspecte economice, ci și de chestiuni politico-strategice. În timpul războiului, în cercurile militare și politice de la Viena au fost formulate diferite planuri de expansiune, însă curând s-a vădit lipsa lor de realism. Lăsând la o parte aceste planuri a rămas chestiunea generală a Dunării, devenită actuală la vremea aceea, și anume problema deloc efemeră, ci pe termen lung a reglementării navigației pe Dunăre din perspectiva dreptului internațional<sup>2</sup>.

Obiectivele austriece privind Dunărea, stabilite pentru a fi discutate la Congresul de la Paris, erau cuprinzătoare, dar contradictorii în esența lor. În

---

pp. IX-LI, mai ales pp. XLVII și urm., și Consiliul de Miniștri din 3 iulie 1862, ÖMR V/4, nr. 244, pp. 83-87.

1. Puskaleva, *Sredna Evropa i zemite po Dolnija Dunav prez XVIII-XIX v.*, cap. III.
2. Henri Hajnal, *Le droit du Danube International* (La Haye, 1929); Emil Palotás, *A nemzetközi Duna-hajózás a Habsburg-monarchia diplomáciájában 1856-1883* (Budapesta, 1984); Emil Palotás, „The Problems of International Navigation on the Danube in Austro-Hungarian Politics during the Second Half of the 19<sup>th</sup> Century”, in Béla K. Király și Peter Pasztor (coord.), *Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies from the Mid-Eighteenth Century to 1914* (War and Society in East Central Europe 23, Boulder, 1988).

timp ce se urmărea menținerea unor zone de suveranitate libere de pretențiile de imixtiune ale Vestului, la sud de granițele Monarhiei se doreau raporturi care nu doar erau avantajoase din punctul de vedere al perpetuării hegemoniei economice austriece, ci erau și menite să sporească influența politică a Austriei.

Comisia statelor riverane instituită prin Tratatul de la Paris, formată din reprezentanți ai statelor riverane, avea menirea de a elabora norme de drept internațional pentru întregul fluviu și de a aproba proiecte referitoare la regularizări tehnice. Competența Comisiei Europene a Dunării (CED), formată din delegați ai marilor puteri, era în schimb limitată strict în timp și spațiu de către Tratat. Ea avea obligația de a îmbunătăți în doi ani condițiile de navigație în regiunea gurilor Dunării. După începerea lucrărilor comisiilor, diplomația austriacă a ajuns curând între ciocan și nicovală, mai ales din cauza faptului că în ambele comisii au început să se impună tendințe periculoase pentru ea.

După ce a trebuit să accepte, vrând-nevrând, că Tratatul de la Paris a supus întreaga Dunăre prevederilor dreptului internațional, guvernul de la Viena a considerat că, dintre cele două organisme create la Paris, Comisia Statelor Riverane este mai acceptabilă decât CED, care implica pericolul imixtiunii unor puteri străine. Existau speranțe că în Comisia Statelor Riverane concepțiile austriece ar putea fi puse în practică, mai ales fiindcă Viena a fost aleasă drept sediu, iar însărcinatul austriac a fost numit președinte al acesteia. În afară de Austria și Turcia, membri cu drepturi depline mai erau Bavaria și Württemberg. Reprezentanții a trei principate aveau un vot consultativ. Serbia, Moldova și Țara Românească doreau să se folosească de activitatea în cadrul Comisiei Statelor Riverane pentru consolidarea virtualei lor independențe prin mijloacele dreptului internațional, ceea ce, desigur, venea în contradicție cu interesele guvernului vienez și ale Înaltei Porți.

La Conferința de la Paris din 1858, guvernul austriac a intrat în conflict cu puterile occidentale, care au criticat Hotărârile Congresului de la Paris din 1856 și ale Conferinței de la Paris din 1858 privind navigația pe Dunăre, pentru că le afectau interesele; ele se străduiau să obțină controlul asupra activității de codificare a Comisiei Statelor Riverane și tindeau indirect înspre o supraveghere a întregii navigații pe Dunăre. Mult timp disputele au rămas nesoluționate. Posibilitatea ca puterile occidentale să abordeze în orice moment chestiunea incomodă a statutului statelor mici din Comisia Statelor Riverane sau să ceară revizuirea Actelor dunărene din 1858 constituia pentru Ballhausplatz o sursă de îngrijorare constantă. Pentru a o contracara, guvernul austriac a votat întotdeauna, când s-a discutat această chestiune în forurile internaționale, doar pentru o scurtă prelungire provizorie a CED, străduindu-se să creeze precondițiile pentru dizolvarea acestor organisme prevăzute în Acordul de la Paris, și anume îndeplinind sarcinile Comisiei Dunărene la gurile Dunării. Între timp însă, și