

Marta Verginella

PRIHOD VLAKA V TRST

Od gradnje in odprtja "velike ceste" med Ljubljano in Trstom "ni še tedaj 130 let preteklo, in vsa druga vožnja se bo začela v Trst. Tako se svet preminja in čedalje boljše svojim potrebam zadostuje. Kjer je nekdanj le tovor nosil blago in je dosihmal uboga živina veliko terpela, bojo v prihodnje po vodenem sopuhu tirani vozovi po železnih šinalh pripiskovali v Trst". S temi datiranimi in danes tako sočno zvenečimi besedami so Bleiweisove *Novice* 18. julija 1857 napovedale bližnji prihod prve vlakovne kompozicije v Trst. Jadranski emporij se je pripravljaj na skorajšnji konec najšibkejšega člena kapitalistične verige v avstrijskem gospodarstvu - tovarnega prometa po kopnem, ki je za zmanjševanje razdalj izčrpaval vprežno živino. Kot je že leta 1856 zapisal v potopisu *Die Staatsbahn von Wien bis Triest* Avgust Mandl, je z gradnjo južne železnice znanost slavila svoje zmagošlavje nad naravo in s premagovanjem naravnih danosti dokazala, da je to, kar je še do včeraj bilo neuresničljivo, postalo oprijemljiva stvarnost.¹

Toda, da je moč vodne pare nadomestila živalsko vprego in da se je moderni svet proizvodnje tudi v Trstu in njegovem bližnjem zaledju osvo-

bodil spon samonikle narave, je bilo potrebnih veliko naporov in naložb. Temeljni kamen za tržaško železniško postajo je 14. maja 1850 postavil sam avstrijski cesar Franc Jožef I., miniti pa je moralo sedem let, da je bila železniška proga Ljubljana-Trst dograjena in da se je lahko avstrijski vladar z vlakom pripeljal v Trst na slavnostno odprtje, ki je zaznamovalo predajo namenu izjemno pomembne pridobitve že pred tem najpomembnejšega avstrijskega pristanišča.

Trasirana proga iz Ljubljane na jugozahod čez Kras do jadranske obale, za katero so se oblasti in načrtovalci odločili leta 1849, je gradbincem pri uresničevanju načrtov povzročala nemalo preglavic. Premagovanje mehkih tal obrobja v Ljubljanskem barju je zahtevalo zgraditev nasipa, prehod na kraški svet pa 561 m dolg borovniški viadukt. Velike težave je projektantom povzročal valovit kraški teren, ki je zahteval useke v živo skalovje in dolge nasipe čez kraške kotline. Proga, ki se je pri Postojni povzpela in dosegla najvišjo točko vzpona (približno 600 m nadmorske višine), se je nato neenakomerno spuščala do Sežane. "Na 8 km dolgi razdalji med Št. Petrom (Pivko), Košano in Vremskim Britofom so zgradili 6 zapovrstnih predorov v skupni dolžini 2432 m. Pri prekoračenju kraških dolin so morali graditi skalnate nasipe, ki so bili pone-

¹ A. Mandl, *Die Staatsbahn von Wien bis Triest, Trst, 1856, str. 288.*

kod do 45 m visoki. Taka tehnika se do tedaj ni nikjer uporabljala. Proga je morala prek Krasa v velikih lokih obiti kraške doline in kotline in na pobočjih so morali postaviti močno zidovje za zavetje proti kraški burji.²

Še težavnejši je bil spust prek kraškega roba k morju. V bližnji tržaški okolici so pri Nabrežini zgradili 646 m dolg viadukt, pri Barkovljah pa 319 m dolg viadukt ter 275 m dolg predor. Z nemajhnimi sitnostmi so se načrtovalci proge soočali tudi zaradi pomanjkanja tekoče vode na Krasu. Poiskati so morali vodne vire za napajanje lokomotiv in za potrebe postajališč.³ Z vodo, ki so jo zajeli pri Gornjih Ležičih, so oskrbovali kraška postajališča med Divačo in Prosekom. Odkritje studencev pri Brojnici, med Križem in Nabrežino, do katerega je prišlo med gradnjo, je omogočilo zajetje vode, ki so jo uporabili na postajališčih od Nabrežine do Trsta in na samem tržaškem kolodvoru. S srečnim odkritjem studencev se je namreč dokončno rešilo vprašanje vodne oskrbe Trsta: "Tako je te dni Terst dobil železnico in pa dobro vodo, ktera, iz studencev v Nabrežini po vodotoku v mesto napeljana, je 23. dan t. m. pervikrat pritekla na kolodvor teržaške železnice."⁴

Tržaški in ljubljanski tisk sta pozorno spremljala priprave na otvoritveno slovesnost zadnjega dela južne železnice in poročala, da so Tržičani 20. junija veselo pričakali lokomotivo, "prvi hlapon", ki je "ob poli ene privihral v Terst (...) z dvema vozovoma krasno olišpan, pod vodstvom c.k. ministerskega svetovavca žl. gosp. Ghege-ta in sekcijnega svetovaca gosp. Fillun-gen-a."⁵

V začetku meseca julija so se začele "veličanske priprave". Najavljen je bil prihod Njegovega Veličanstva Cesarja v spremstvu brata Maksimilijana Ferdinanda, "kteri bo o tej priložnosti svojo nevesto v Terst pripeljal in se več dni v tem mestu pomuditi utegnil, v katerem je, kakor je sam rekel, najlepše dni svojega življenja preživel".⁶ Javnost je medtem izvedela, da bodo vlaži začeli tovoriti blago iz Trsta v Ljubljano in naprej do Dunaja že dan po odprtju, vprašljiv je bil samo datum, ko naj bi stekel redni potniški pro-

met.⁷ Vozni red zanj je bil že znan; Trst naj bi z Dunajem vsakodnevno povezovali trije vlaki: "berzovoz", "navaden jutranji voz z ljudmi" in "navadni večerni voz".⁸

In res, 27. julija 1857 se je uresničil sen tržaške podjetniške elite in vseh tistih, ki so verjeli v blagodejno moč tehnike. "Krasno okinčani prvi hlapon Capo d'Istria" je po šestinpolutni vožnji prispel v Trst z Njih Veličanstvom Cesarjem, s spremstvom in s povabljenimi gosti. Kot je poročal *Triestiner Zeit*, so na tržaški železniški postaji ob 10.15 imenitno sprejeli prihod vlaka. Doneli so poki topovskih strelcev in se razlegali kliči, "da je bilo kaj; vmes pa je muzika igrala cesarsko pesem. Slovesno sprejeti od teržaške gospode so se podali presv. Cesar, spremljeni od prečas. g. škofa in višje duhovšine teržaške k zidanemu mostu železnice, da so položili tam zadnji kamen; potem so škof blagoslovili hlapon in železnico, in s pesmijo 'Bog, tebe hvalimo' so bile končane slovesnosti na železni cesti, ktera se je ta dan pervikrat odperla za navadno vsakdanjo vožnjo."⁹

Tedanja tržaška železniška postaja, ki so jo obkrožala blagovna skladišča in železniške delavnice, je bila postavljena nedaleč od današnje. Stala je približno deset metrov višje, točneje 32 čevljev nad morsko gladino, na predelu, ki so ga izsušili oziroma zasuli z 81.000 kubičnimi sežnji materiala, v neposredni bližini terezijanskega lazareta. Zaradi njegove bližine je bil zadnji del proge nadstrešen in z obeh strani zastekljen. Načrtovalci postaje so s to konstrukcijo kajpak hoteli preprečiti možnost okužbe potnikov s karantenskimi infekcijami, ne da bi jih prikrajšali za razgled. Povedati je tudi treba, da takratna železniška postaja ni bila sestavni del mesta, kot je danes. Postavljena je bila na njegovo obrobje, nedaleč od trgovske četrti, in je tudi s svojim arhitekturnim videzem dala vedeti, da je bil njen glavni namen pospešitev blagovnega prometa, ne pa potniškega. Šele leta 1877 je bilo z gradnjo nove železniške postaje na mestu, kjer še danes stoji, poskrbljeno tudi za udobje in estetski užitek potnikov. Pročelje nove postaje so arhitekti obogatili s klasicističnimi arhitekturnimi ornamenti in tako zakrili tovarniški videz objekta.¹⁰

² I. Mohorič, *Zgodovina železnic na Slovenskem, Slovenska matica, Ljubljana, 1968, str. 33.*

³ I. Mohorič, *Zgodovina cit., str. 35.*

⁴ *Novice*, 29. 7. 1857.

⁵ *Novice*, 24. 6. 1857.

⁶ *Novice*, 1. 7. 1857.

⁷ *Novice*, 4. 7. 1857.

⁸ *Novice*, 15. 7. 1847. *Splošni blagovni promet se je sicer začel šele 15. oktobra 1857. Glej: I. Mohorič, Zgodovina cit., str. 34.*

⁹ *Triester Zeit*, 28. 7. 1857; *Novice*, 29. 7. 1857.



Srečneže, ki so se iz Ljubljane v Trst peljali z vlakom, so čakali, kot so zapisale Novice v svoji predstavitvi zadnjega dela južne železnice, krasni pogledi na močvirje, griče, gozdove, doline in pusti kraški svet. "Krasni pogledi se odpirajo očem popotnikovim, kadar železnica višej in višej prihaja, na mnogoverstnost krajev, rastlinstva ter mnoge veličanske stavbe na nji in ob nji."¹¹ Pred očmi potnikov, ki jih je vlak "bliskovito" popeljal skozi pokrajino, prek mostov in skozi predore, se je odvijal pravi spektakel: potniki so postali gledalci "nove igre", ki se je bliskovito odigravala pred njihovimi očmi. Železniški tiri, ki so se tedaj urezali v pokrajino in so danes njen neločljivi, samoumevni del, so tistim, ki so pred stopetdesetimi leti potovali po njih, ponudili še neviden pogled na sicer dobro znane hribe in doline. Pokrajina je v očeh potnikov postala prizorišče vznemirljivega popotovanja.

"Kako čudno je človeku pri sercu, kateri se skozi te iz velicega rezanega kamna obočene predore derdra in kakor bi trenil, v kratkih dobah na desni Uremšico, na levi pa prijazno dolino zagleda, po kateri Reka teče, in zopet v tamni predor pride", ugotavlja nepodpisani pisec No-

vic in pripominja, da se "vse drugačen silno krasen pogled" ponuja potniku pri Nabrežini. "Oči zagledajo pred sabo široko sinje jadransko morje, na levi belo teržaško mesto z njegovimi barkami in za mestom zadej gorice in goré istrijske, zalive Mil (Muggia) in Kopra in Salvonske temena, na desni pa široko in rodovitno friulsko planjavo."¹²

Potnikom, ki so stopili na vlak z Mandlovim potopisom v roki, se je ponujala še ena izkušnja. Mandl je detaljne opise železniške proge od Dunaja do Trsta obogatil z ilustracijami in tako potnikom omogočil, da so postali gledalci lastne vožnje. S pomočjo njegovih opisov in ilustracij mostov, predorov in pokrajine so lahko natančno rekonstruirali vožnjo in utrdili svoje bežne impresije o pokrajini, po kateri so potovali.¹³ Avtor pri pisanju in opremljanju svojega potopisa ni spregledal dejstva, da vožnja z vlakom zaradi hitrega tempa premagovanja razdalj spreminja dotedanjo percepcijo časa in prostora, in da je treba potniku, ki je doživljal prekinitev tradicionalne kontinuitete med časom in prostorom, povrniti občutek za realnost. Dezorientacijo in

¹⁰ Glej: W. Schivelbusch, *Storia della ferrovia*, Einaudi, Torino, 1988, str. 186-187 (izvirnik: *Geschichte der Eisenbahnreise*, München-Wien, 1977).

¹¹ *Novice*, 12. 8. 1857.

¹² *Novice*, 12. 8. 1857.

¹³ A. Mandl, *Die Staatsbahn cit.*, str. 15. Glej tudi M. Bresan, *Il viaggio panoramico*, *Il viaggio dello sguardo*, v: *Panorami della Mitteleuropa*, Edizione della Laguna, Monfalcone, 1994, str. 18-23.

neprijetna občutja v potnikih nista sicer povzročala samo hitrost novega prevoznega sredstva in strah pred iztirjenjem, temveč tudi obširna pokrajina, ki se je razprostirala pred njihovimi očmi.¹⁴

Bojazen in nelagodje sta bila pogosto še večja med tistimi, ki niso mogli okusiti čara potovanja po železni cesti. Kot pričajo avtobiografski viri, se je "železna kača" na podeželju spremenila v znanilko modernizacije in se ukoreninila v kmečkem imaginariju kot prispodoba nezgod, ki jih prinašajo tehnološke spremembe in novi čas. Kljub optimističnemu razpoloženju *Novic*, ki so 1. avgusta 1857 ugotavljale, "kako blizu je Terst sedaj Ljubljani" in da "smo v Ljubljani na tergu neko kuharico iz Brežine solate in druge zelenjadi nakupovati vidili", je vlak postal običajno prevozno sredstvo najnižjih slojev šele nekaj desetletij po odprtju južne železnice.¹⁵

Poglejmo, kaj je leta 1857 Trst ponujal potnikom, ki so izstopili na tržaškem kolodvoru. V vodiču, ki je izšel ob slavnostnem odprtju železnice, je tržaški knjigarnar in založnik Colombo Coen poleg železniške proge opisal tudi naravne in arhitekturne lepote Trsta. Obiskovalcem Trsta je svetoval, naj se s kočijo odpeljejo v osrčje mesta in si ogledajo najpomembnejše tržaške trge, cerkve katoliškega, evangeličanskega, izraelitskega, grškega in srbsko-pravoslavne obreda, naj obišejo tržaške teatre, muzeje, mestno knjižnico in najbolj znamenite palače in vile. Coen svojega vodiča ni namenil samo osveščanju turistov, ki naj bi se z vlakom pripeljali v mesto. Podroben seznam gospodarskih ustanov, odvetnikov, trgovcev, podjetij, knjigarn, konzulatov, gostiln in hotelov, ki jih vodič vključuje, priča o avtorjevem pričakovanju, da bo vzpostavitev železniške zveze z zaledjem povečala blagovni promet in z njim tudi obisk podjetnikov in trgovcev iz najbolj oddaljenih krajev monarhije.¹⁶

Upi tržaških in avstrijskih poslovnih krogov, kot priča *Triestiner Zeit* z dne 30. julija 1857, so bili veliki. Celo povečali so se od takrat, ko je leta 1850 ob svečani postavitvi temeljnega kamna na tržaški postaji pred cesarjem, dvornimi dostojanstveniki, paradnimi uniformami, posvetno in cerkveno tržaško gosposko spregovoril Pie-

tro Kandler in podčrtal, da bo odprtje železniške proge Ljubljana-Trst velika gospodarska pridobitev za mesto, porok za pospešen razvoj trgovine, industrije in podjetniških sil. "Ta emporij pričakuje novo življenje v novi eri Avstrije", je takrat naglasil tržaški veljak. Mesto, ki se je "prostovoljno dalo Avstriji", bo z železnico še bolj okrepilo vez s svojo prestolnico, postalo bo avstrijsko pristanišče, "ki bo širilo v daljnih deželah ime in moč Avstrije".¹⁷

Kmečkemu prebivalstvu se je prej kot mestni eliti razkrilo drugo lice modernizacije. Tržaško zaledje je kmalu po odprtju zadnjega dela proge južne železnice odkrilo, da železnica ne prinaša vsesplošne blaginje in da je njena gradnja le začasno blagodejna. Kmetje, ki so tovorili gradbeni material, vodo, dajali vprežno živino za prevoz težkih tovorov ali pa so se zaposlili kot mezdni delavci, so z uveljavitvijo železniškega prometa izgubili pomemben vir zaslužka. V krajih, ki jih je železnica obšla, so propadle gostilne. Delavci iz Furlanije, Kranjske, Štajerske in iz drugih oddaljenih dežel monarhije, ki so se v času gradnje nastanili v kraških vaseh, so ob svojem odhodu zapuščali neprijetno dediščino - nezakonske otroke. Privilegiranje nemškogovorečih pri zaposlovanju železničarjev pa je omejilo število domačinov, zaposlenih na železnici.¹⁸

Tudi samega mesta, kot kaže statistika blagovnega prometa in tonaže za leto 1857, železnica ni obdarila s pričakovanim trgovskim razcvetom. Do odprtja železnice je prišlo, kot je leta 1874 zapisal v razpravi *La questione ferroviaria triestina* tržaški poslanec koprškega porekla Cesare Combi, s preveliko zamudo, v času, ko je tržaško gospodarstvo doživljalo negativno gospodarsko konjunkturo.¹⁹ Leta 1851 se je namreč del prekomorskega blagovnega prometa, ki je potekal preko tržaške luke, iz Trsta preusmeril v severnonemška pristanišča, ki so tako lahko nemoteno skoraj sedem let uživala sadove monopola železniške povezave z avstrijskimi deželami. Severnonemškim pristaniščem "je zadostovalo to razdobje, da so se hipoma polastile deleža naše trgovine s severnimi avstrijskimi provincami, hkrati pa tudi večjega dela prekomorske-

¹⁴ W. Sluvelbusch, *Storia cit.*, str. 38.

¹⁵ *Novice*, 1. 8. 1857.

¹⁶ C. Coen, *Trieste alla solenne apertura della strada ferrata. Trst, 1857.*

¹⁷ P. Kandler, *Note per la posa della prima pietra della ferrovia*, fasc. 12 d 91, *Archivio della Biblioteca civica di Trieste.*

¹⁸ I. Mohorič, *Železnice cit.*, str. 38; J. Davis, *Vzpon z dna, Slovenska matica, Ljubljana, 1989*, str. 58-73.

¹⁹ C. Combi, *La questione ferroviaria triestina, Trst, 1874*, str. 5.

ga uvoza, na primer kolonialnega sladkorja, kave, ameriškega bombaža, lesa za barvanje, kolo-fonija itd., ki je žal po vsej verjetnosti za vselej izgubljen.”²⁰

Že res, da je bil Trst med letom 1850 in letom 1855 po Marseilleu drugo najpomembnejše sredozemsko pristanišče in da je v svetovnem merilu zasedal sedmo mesto, toda zaradi zaostalosti infrastruktur in počasne modernizacije zaledja je po letu 1851 postajal manj konkurenčen ne le v primerjavi s severnimi lukami, temveč tudi glede na sredozemska pristanišča. Poleg tega ne gre pozabiti, da je vlada zaradi primanjkljaja avstrijskega erarja leto in 58 dni po odprtju proge Ljubljana-Trst dala južno železnico v koncesijo zasebni družbi *Privilegierte Südbahn Gesellschaft*. Slednji je leta 1867 zaupala tudi gradnjo novih pristaniških struktur v Trstu. Prednostni položaj, ki si ga je v avstrijskem železniškem prometu pridobila zasebna družba *Südbahn*, pa je bil glavni vzrok zakasnitve gradbenih del in izbire neprimerne lege novega pristanišča. Zanj je bila izbrana lokacija v neposredni bližini železniške postaje, kjer je bilo morsko dno najbolj plitvo in neugodno za privez velikotonažnih ladij. Ker se je gradnja tržaškega pristanišča začela leta 1868, končala pa z desetletno zamudo leta 1883, Trst ni bil sposoben izkoristiti priložnosti, ki mu jih je ponudilo odprtje sueškega prekopa leta 1869. Trst tudi ni izkoristil ugodnosti, ki so se mu ponujale ob skrajšanju poti iz Levanta proti Daljnemu Vzhodu; z njimi bi lahko prekinil gospodarsko negativno konjukturo, ki ga je pestila. Nenaključno se je prav v šestdesetih letih v tržaških političnih in gospodarskih krogih še bolj razvnela razprava o potrebi po odprtju še ene železniške proge z zaledjem. Prevladovalo je namreč mnenje, da Trst potrebuje drugo, od zasebne družbe neodvisno železnico, ki naj bi ga po najkrajši poti povezala s severozahodnim zaledjem, z južnočeškimi in gornjeavstrijskimi pa tudi s štajerskimi in koroškimi mesti in industrijskimi središči. Pot iz Trsta prek Maribora do Dunaja je bila predraga in predolga za vzpostavitev blagovnega prometa s podonavskim gospodarskim bazenom. Večji del tržaške elite je takrat sprejel stališče Cesareja Combija, vnetega nasprotnika *Privilegierte Südbahn Gesellschaft*, ki je glavno krivdo za propad tržaške trgovine in gospodarstva nasploh pripisal “absolutni in despoti gospodarici naše trgovske usode”, kot jo je imenoval. Vladna koncesija zasebni družbi

južne železnice je bila po njegovem kratkovidna izbira in gospodarsko škodljiva ne le za Trst, temveč za državo nasploh, saj je zasebna družba *Südbahn* koncesijo izkoriščala, ne meneč se za realne potrebe gospodarskih subjektov blagovnega prometa. Pomanjkljive povezave z zaledjem, “jadranskemu biseru” nenaklonjena vladna gospodarska politika, je podčrtoval Combi, so zadale težak udarec mestu, ki je bilo po naravnih danostih, legi in nenazadnje tudi po energičnosti, podjetnosti in aktivnosti zapisano bleščečemu razvoju. “Ključ bodočnosti tržaškega gospodarstva in tržaške trgovine je treba vzeti zasebni družbi *Südbahn* in ga vrniti v državne roke”, je leta 1874 zapisal Combi.²¹

Combi je svoje tarnanje o propadanju “našega ubogega Trsta”, o hudi konkurenci, ki je preprečevala razcvet “tržaške trgovine” in samovoljni železniški politiki *Südbahn* podkrepil s statistikami blagovnega prometa.²² Med letoma 1851 in 1868 je uvoz južnega sadja in kolonialnega blaga denimo padel z 11,0 na 4,6 milijonov goldinarjev, medtem ko se je v istem obdobju uvoz tega blaga v nemških pristaniščih povečal s 3,7 na 17,5 milijonov goldinarjev. Srednjeevropski podjetniki so se raje posluževali nemških pristanišč in nemškega železniškega omrežja in tako se je vse pogostejše dogajalo, da so nemška pristanišča zalagala Avstrijo z blagom, ki ga je v preteklosti monopoliziral tržaški emporij.²³ Nemška pristanišča, trdno vpeta v hitro razvijajoče se nemško gospodarstvo, so s široko zasnovano ponudbo pristaniških uslug, z razvejanimi pomorskimi zvezami in s kapilarnim železniškim omrežjem uspela na svoje pomole pritegniti tudi blagovne tovore iz avstrijskih dežel.

Dejstvo je, da za upad blagovnega prometa in krizo tržaške trgovine nista bila kriva samo privatizacija južne železnice in pomanjkljiva železniška mreža z zaledjem, kot je menil Combi, temveč tudi počasna modernizacija podonavskega gospodarstva, za zunanjo trgovino neugodna davčna politika in zastarela struktura tržaškega emporija. Trst se je namreč šele leta 1887, ko je bil vključen v carinsko ozemlje avstroogrške monarhije, preobrazil v moderen tranzitni in industrijski predel in se odrekel statusu svobodne luke.

²¹ *Ibidem*.

²² *Ibidem*, str. 9 in 19.

²³ G. Lo Giudice, Trieste, l'Austria ed il Canale di Suez, *Università degli studi, Catania*, 1979, str. 198.

²⁰ *Ibidem*, str. 7.

V osemdesetih letih je vprašanje postavitve druge železniške proge še vedno burilo tržaške duhove in burilo jih bo do leta 1901, ko se je z železniškim programom ministra Korberja, končno rešilo.²⁴ Takrat so se tržaški politični in podjetniški krogi prerekali okrog trase, ki naj bi jo imela druga železniška proga. Prvi, med njimi najdemo tudi Combija, so zagovarjali postavitev loške železnice, ki naj bi po najbližji poti prek Škofje Loke in Tržiča povezala Trst z Gornjo Avstrijo in Češko. Drugi, s trgovsko zbornico na čelu, so bili prepričani v ugodnost predilske smeri kot nablížje zveze z Bavarsko, Gornjo Avstrijo in Češko. Da bi pridobil na svojo stran predstavnike tržaške zbornice in hkrati senzibiliziral širšo javnost, je Combi leta 1887 izdal svojo drugo daljšo razpravo o železniškem vprašanju.²⁵ V njej je obrazložil ugodnosti loške proge in poudaril, da trgovska usoda Trsta ni v dajanju prednosti gospodarskim povezavam z najbližjim zaledjem, temveč v okviru mednarodne trgovske izmenjave. Z nesposobnostjo tržaškega podjetništva, ki ni znalo privabiti novih kapitalov, zasnovati gospodarsko propulzivne politike in se pravočasno prilagoditi novim oblikam trgovanja, se v svoji analizi ne ukvarja. Res je, da je nekoherentna avstrijska železniška politika spodbudila preusmeritev dela blagovnega prometa iz Trsta v severnonemška pristanišča, toda glavni vzrok za krizo tržaške trgovine in tržaškega pristanišča od petdesetih pa vse do osemdesetih let je treba, kot trdi G. Lo Giudice, iskati predvsem v nezmožnosti tržaškega podjetništva, ki je ostajalo zvesto preživetim in arhaičnim trgovskim praksam in ni bilo sposobno pravočasno razbrati "znamenja omotičnega razvoja trgovine".²⁶

In tako je država, ki je konec julija 1857 ob odprtju zadnjega dela proge južne železnice, bila še dobrotnica, v očeh tržaških podjetnikov in politikov postala pglavitni krivec vseh težav, ki so trle tržaško gospodarstvo. Kriva je bila neučinkovite železniške povezave, prepočasne gradnje pristaniških struktur in odtekanja blagovnega prometa. Skratka, država je z odprtjem železnice Trstu odtegnila najavljeno blaginjo. V tožbah z Dunajem in v iskanju zunanjih krivcev je mogoče z lahkoto uvideti paradigmatško držo

tržaških vodilnih političnih in gospodarskih krogov, držo, ki se je izoblikovala v drugi polovici 19. stoletja in kljub spremembi državnega okvira ni doživela bistvenih sprememb v 20. stoletju.

Tržaški veljak Pietro Kandler, ki je na svečani postavitvi prvega kamna bodoče železniške postaje, pred cesarjem bral hvalnico Avstriji, je bil eden izmed redkih bistrovidnih Tržčanov 19. stoletja. Za razliko od svojih someščanov ni pozabil, da je bil gospodarski razvoj Trsta sad političnih domen, ne pa naravnih danosti in avtohtone podjetnosti.²⁷ Potihoma je vedel, da tudi prihod vlaka v Trst, ne bo radikalno spremenil naravnosti mesta.

Zusammenfassung

Die Ankunft der Eisenbahn in Triest

Der österreichische Kaiser Franz Joseph I. legte am 14. Mai 1850 persönlich den Grundstein für den Triester Bahnhof, es mußten aber noch sieben Jahre vergehen, bis die Strecke Laibach - Triest fertiggestellt war. Nach grandiosen Vorbereitungen traf am 27. Juli 1857 nach sechseinhalbstündiger Fahrt das wunderbar "herausgeputzte erste Dampfroß Capo d'Istria" mit seiner Kaiserlichen Hoheit samt Begleitung und geladenen Gästen in Triest an.

Triester und österreichische Geschäftskreise waren überzeugt, daß die Eröffnung der Bahnstrecke Laibach - Triest eine große wirtschaftliche Errungenschaft für die Stadt sowie ein Garant für die beschleunigte Entwicklung von Handel, Industrie und Unternehmertum war. Die dunkle Seite der Modernisierung aber zeigte sich der ländlichen Bevölkerung früher als der städtischen Elite. Das Triester Hinterland erkannte bald nach der Eröffnung des letzten Teilstücks der Südbahn, daß die Eisenbahn keinen allgemeinen Wohlstand bringt und ihr Bau nur von kurzfristigem Nutzen ist. Die Statistik über Warenverkehr und Tonnage für das Jahr 1857 zeigt, daß die Bahn auch der Stadt selbst nicht den erwarteten Handelsaufschwung brachte. Wie Cesare Combi 1874 schrieb, erfolgte die Bahneröffnung mit zu großer Verspätung, zu einer Zeit, als die Triester Wirtschaft eine negative Wirtschaftskonjunktur erlebte. Im Jahr 1851 hatte sich nämlich ein Teil des über Triest abgewickelten Überseehandels in norddeutsche

²⁴ A. Lucchitta, I treni dell'Impero. Il ruolo delle ferrovie nel processo di industrializzazione in Austria e in Ungheria, v: I panorami cit., str. 29.

²⁵ C. Combi, Camera di commercio ed'industria nella questione ferroviaria triestina, Trst, 1887.

²⁶ G. Lo Giudice, Trieste cit., str. 192.

²⁷ E. Apli, Trieste, Laterza, Roma-Bari, 1988, str. 38.

Häfen verlagert. Es stimmt zwar, daß Triest in den Jahren 1850 bis 1855 nach Marseille der wichtigste Mittelmeerhafen war und im Weltmaßstab an siebenter Stelle stand. Doch wegen der rückständigen Infrastruktur sowie der langsamen Modernisierung des Hinterlandes wurde Triest nach 1851 immer weniger konkurrenzfähig, nicht nur im Vergleich mit nördlichen Häfen, sondern auch mit Mittelmeerhäfen. Außerdem darf man nicht vergessen, daß die Regierung wegen des Defizits des österreichischen Ärars die Südbahn nach Eröffnung der Strecke Laibach - Triest der privaten *Privilegierten Südbahn Gesellschaft* in Konzession gab. Ihr wurde 1867 auch der Bau der neuen Hafenstrukturen in Triest anvertraut. Die Vorrangstellung, die die private *Südbahn Gesellschaft* im österreichischen Eisenbahnverkehr erlangt hatte, war aber die Hauptursache für die verspätete Ausführung der Bauarbeiten und die Auswahl eines ungeeigneten neuen Hafenstandortes. Da der Bau des Triester Hafens 1868 begann und erst 1883 mit zehnjähriger Verspätung abgeschlossen wurde, konnte Triest die Gelegenheit, die sich durch die Eröffnung des Suezkanals 1869 und der sich daraus ergebenden Verkürzung der Wegstrecken von der Levante nach Fernost ergab, nicht zur Beendi-

gung seiner negativen Wirtschaftskonjunktur nützen. Nicht zufällig entbrannte gerade in den sechziger Jahren in Triester Politik- und Wirtschaftskreisen wieder verstärkt die Diskussion über die Notwendigkeit einer zweiten Eisenbahnverbindung mit dem Hinterland. Dabei herrschte die Meinung vor, daß Triest eine weitere, von der Privatgesellschaft unabhängige Bahn benötigt, die die Stadt auf kürzestem Weg mit dem nordwestlichen Hinterland sowie mit den südschechischen, oberösterreichischen, steirischen und Kärntner Städten und Industriezentren verbinden würde.

Am sinkenden Warenverkehr und der Krise des Triester Handels waren aber nicht nur die Privatisierung der Südbahn und das lückenhafte Bahnnetz im Hinterland schuld, wie die damalige Triester Unternehmerelite dachte, sondern auch die langsame Modernisierung der Donauwirtschaft, die für den Außenhandel ungünstige Steuerpolitik sowie die veraltete Struktur des Triester Emporiums. Erst als Triest im Jahr 1887 in das Zollgebiet der österreichisch-ungarischen Monarchie einbezogen wurde, wandelte es sich zu einem modernen Transit- und Industriepol und verzichtete auf seinen Freihafenstatus.