

Meta Černigoj

»Očjo al treno!«

Zapleti z dvojezičnostjo ob železniški progi Trst-Poreč in druga odprta narodna vprašanja v Istri na prelomu 19. v 20. stoletje

ČERNIGOJ Meta, prof. zgodovine in italijanščine, mlada raziskovalka, Inštitut za novejšo zgodovino, Kongresni trg 1, SI-1000 Ljubljana

81'246.2(450.36+497.4+497.5) "18/19"
323.14(450.36+497.4+497.5) "18/19"
316.7(450.36+497.4+497.5) "18/19"

»OČJO AL TRENO«

Zapleti z dvojezičnostjo ob železniški progi Trst-Poreč in druga odprta narodna vprašanja v Istri na prelomu 19. v 20. stoletje

Prispevek predstavlja problematiko mednacionalnih sporov v Istri na prelomu iz 19. v 20. stoletje, posebno pozornost pa namenja zapletom ob postavitvi dvojezičnih napisov ob železniški progi Poreč-Trst. V času ostrih mednacionalnih nasprotij je uveljavitev vidne dvojezičnosti pomenila hudo žalitev nacionalnih čustev italijanskega prebivalstva Trsta in Istre, na kar so se odločno odzvali italijanski predstavniki na občinski, deželni in državni ravni, ter s skupno akcijo želeli preprečiti »oskrumbo« italijanskih imen in italijanskega značaja mest. Ob teh dogodkih je postala očitna moč politike, ki je lahko poljubno manipulirala s preprostim prebivalstvom, ter, v skladu z vsakokratnimi trenutnimi interesi, spodbudila ali zatrla proteste in nasilna obračunavanja.

Ključne besede: *Istria, Parenzana, dvojezičnost, nacionalizem, mednacionalni boji.*

ČERNIGOJ Meta, BA History and Italian, Young Researcher, Institute of Contemporary History, Kongresni trg 1, SI-1000 Ljubljana

81'246.2(450.36+497.4+497.5) "18/19"
323.14(450.36+497.4+497.5) "18/19"
316.7(450.36+497.4+497.5) "18/19"

»OČJO AL TRENO!«

Problems with bilingualism along the Trst-Poreč railway and other live national issues in Istria at the end of the 19th and beginning of the 20th century

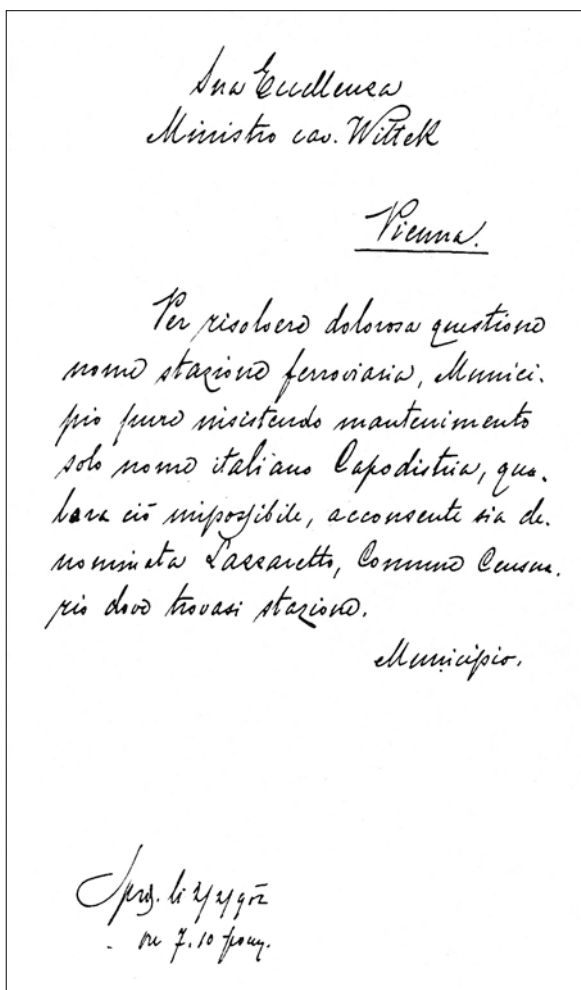
The article deals with the problem of national conflict in Istria at the turn of the 19th to the 20th century. Special attention is paid to the complications following the erection of bilingual signs along the Poreč-Trst railway. At a time of severe national tension, the implementation of visible bilingualism was highly insulting to the national sentiment of the Italian population of Trieste and Istria. It led to a resolute response by Italian representatives at the municipal, regional and national levels; its common goal was to prevent a "desecration" of Italian names and of the Italian character of the towns. These events made visible the obvious power of politics and its ability to easily manipulate the common people and, depending on the current interests, trigger or suppress protests and violent clashes.

Key words: *Istria, Parenzana, bilingualism, nationalism, national tensions*

Jezikovno vprašanje v Istri in drugod na Slovenskem

Druga polovica šestdesetih let je pomenila prelom na političnem prizorišču v habsburški monarhiji. Obnovitev parlamentarnega življenja in sprejetje decembrske ustave leta 1867 sta narodom dala pravico do afirmiranja lastne narodnosti in jezika ter do uveljavitve enakopravnosti vseh deželnih jezikov v šolah, uradih in javnem življenju. Na državnem nivoju je torej obveljala načelna enakopravnost vseh jezikov, ki pa je lokalne oblasti niso spoštovale.¹ Od vseh dežel, v katerih so živeli Slovenci, je le Kranjska dobila status dežele s slovensko večino, medtem ko se je na Štajerskem, Koroškem in Goriškem odvijal srdit boj za narodne in jezikovne pravice.² Podobne so bile razmere tudi v Istri, kjer so Slovenci in Hrvati sicer predstavljali večino prebivalstva, vendar svojih političnih interesov niso zmogli uveljaviti zaradi ekonomske in kulturne podrejenosti italijanskemu prebivalstvu.³ Znameniti 19. člen ustave iz leta 1867 se praktično ni upošteval, boj za enakopravnost na jezikovnem področju pa se je začel šele z nastopom Taaffejeve vlade.

Podobne razmere so vladale na celotnem slovenskem ozemlju, kjer lahko opazujemo predvsem nacionalna trenja med Nemci in Slovenci. Zlasti po nastopu Taaffejeve vlade so se nacionalni odnosi tako zaostriili, da dve nasprotujoči si politični usmeritvi nista več našli skupnega jezika niti v vsakdanjem življenju. Za doseg lastnih ciljev sta se začeli posluževati najrazličnejših oblik boja, predvsem pa preko medijev vplivati na ostalo prebivalstvo.⁴ Drug drugega so obtoževali manipuliranja, izkrivljanja informacij in prikazovanja neresnic ter ob tem prikazovali sebe kot edine prave glasnike resnice. Zelo pogosto je bilo zasmehovanje, poniževanje in odkrito izzivanje nasprotne strani, pa tudi izražanje ogorčenja ob barbarskem ravnanju in prizadetosti lastnega nacionalnega ponosa, saj so vsakodnevni in trivialni dogodki postali razlog



Protestno pismo občine Koper ministru Wittku zaradi postavitve dvojezičnega napisa (PAK KP 7, Občina Koper, t. e. 279, l. 1902, kat. II/391)

za medsebojna obračunavanja in za podpihovanje mednacionalnih sporov.⁵

Ti so se zlasti v Celju in na celotnem Spodnjem Štajerskem vrstili že od konca osemdesetih let, po svoji vsebini pa so bili povsem enaki obračunom v Istri. Značilne so bile manipulacije z rezultati popisov prebivalstva, saj kategorija *občevalni jezik*, ki je bila v popise prvič uvedena leta 1880, ni bila primerna za določanje dejanske nacionalne strukture na jezikovno mešanih območjih.⁶ Tako nemški kot slovenski nacionalizem sta se ideološko

¹ Verginella, *Govorica nasilja v slovensko-italijanskem nacionalnem konfliktu*, str. 456.

² Čuček, *Jezikovne »težave« na Spodnjem Štajerskem v Taaffejevi dobi*, str. 8.

³ Darovec, *Kratka zgodovina Istre*, str. 194.

⁴ Čuček, *Vpisal se je med Nemce, dasiravno komaj za silo nemško tolče*, str. 58.

⁵ Lep primer tendencioznega poročanja slovenskih in nemških časopisov je poročanje o ustanovitvi Sokolskega društva v Celju leta 1890. Glej: Čuček, *Uspehi spodnještajerskih Slovencev v Taaffejevi dobi*, str. 235–246.

⁶ Natančnejši prikaz problematike manipuliranja s popisi prebivalstva na Spodnjem Štajerskem v: Čuček, *Vpisal se je med Nemce, dasiravno komaj za silo nemško tolče*.

Deputato Rizzi

Vienna.

*Ho onno Commuo autrisceoti in.
 Staro prap Ministero Fervore posti.
 Tuine nomo nostra staciono con Cas.
 parotto, Commuo Censuario, oppure San
 Canziano, localite di detto Commuo, o
 ve esiste staziono. Pregati informarmi
 subito stadiu trattativo*

Nelli.-

*Spes da Trieste d. 2/4/1902
 nr. 11/45. aut.*

*Dopo l'ordinata veduta della Depu.
 staziono venno spedito il seguente*

Telegramma

Prošnja občine Koper poslancu Rizziju
 naj poskuša doseči pri ministru Wittku
 preimenovanje postajališča v Lazzaretto ali San
 Canziano. (PAK KP 7, Občina Koper, t. e. 279, l. 1902,
 kat. II/391)

vse bolj vkopavala na svojih položajih, vsak Celjan pa se je bil prisiljen opredeliti za eno samo nacionalno identiteto, kar je vodilo v dokončno segregacijo celotnega družabnega življenja v mestu.⁷ Že manjši dogodki, npr. ustanovitev celjskega Sokola ali pevska prireditev od blagoslovitvi pevske zastave, so izzvali pravo ogorčenje med nemškimi občani, še veliko večjega odmeva pa so bili seveda deležni dogodki, kot je bilo odprtje Narodnega doma v Celju.⁸ Zaradi razžalitve nacionalnih čustev so se dogajali celo pravi dvoboji,⁹ vrhunec bojov med Slovenci in Nemci v Celju pa je nastopil ob ustanavljanju slovenske gimnazije, ob čemer je celjsko nemštvo

začelo širiti ekstremistične ideje ter se navduševati celo za antisemitizem, vsenemštvo, gibanje *Los vom Rom* ter teorijo o arijski rasi.¹⁰ Med radikalnimi obračuni med celjskimi Nemci in češkimi visokošolci v Celju leta 1899, ki so mesto obiskali v okviru svoje ekskurzije, je prišlo celo do streljanja.¹¹

Istro in Spodnjo Štajersko pa je poleg tega družilo tudi nekaj drugih povsem sorodnih problematik. Na obeh območjih je bila problematična zlasti raba slovenskega jezika v različnih uradih ter vloga uradnikov, ki so večinoma zavirali prodor slovenskega jezika v javno življenje.¹² Ves čas je ostajalo aktualno tudi vprašanje rabe slovenskega

⁷ Cvirn, *Kri v luft! Čreve na plot!*, str. 17–18.

⁸ Za podrobnejši pregled slovensko-nemških sporov v Celju na prelomu iz 19. v 20. stoletje glej: Cvelfar, „Z Narodnim domom se je celjskemu nemštvu razbila jedna čeljust...“, str. 7–44.

⁹ Studen, *Kodeks časti na Slovenskem pred prvo svetovno vojno*, str. 309–310.

¹⁰ Cvirn, *Boj za Celje*, str. 79.

¹¹ Studen, „Bojim se, da bo tekla kri!“, str. 1–8.

¹² Edinost, 6. 2. 1900, št. 29, XXV, *Boj do skrajnosti!!!*, str. 1; Edinost, 23. 3. 1900, št. 67, XXV, *Jezikovne razmere na c. kr. Oblastih v Kopru*, str. 1.

jezika v razpravah na sodiščih.¹³ Nasilni obračuni na Spodnjem Štajerskem so bili povsem primerljivi z najbolj znanimi piranskimi zapleti zaradi postavitve dvojezičnih napisov v letu 1894.¹⁴ Problematika dvojezičnosti je bila nasploh vseskozi prisotna, saj je celo na Kranjskem prihajalo do sporov zaradi slovenskih uličnih napisov.¹⁵ Tako v Istri kot na Spodnjem Štajerskem je prišlo do ostrih sporov zaradi ustanavljanja slovenske oz. hrvaške gimnazije,¹⁶ prisotno pa je bilo tudi vprašanje dvojezičnosti ob železniških progah. Južna železnica na Spodnjem Štajerskem, je bila, za razliko od Kranjske, namreč opremljena le z nemškimi napisi, enako pa je veljalo tudi za napise ob lokalnih železnicah Celje-Velenje in Poljčane-Slovenske Konjice.¹⁷ Ob postavitvi železniške proge Grobelno-Rogatec lahko na Spodnjem Štajerskem opazujemo povsem enake prizore, kot so se leto prej odvijali v Istri glede dvojezičnih napisov na progi Trst-Poreč.¹⁸

Obračuni med prebivalci na celotnem slovenskem ozemlju nakazujejo, da je ob koncu 19. stoletja nacionalistična ideologija povsem prežela družbeno dogajanje na Slovenskem. Od vsakega posameznika se je zahtevala jasna opredelitev glede lastne nacionalne pripadnosti, namen pa je vedno pogostejše opravičeval sredstva, kar je bilo še posebej pomembno v času, ko so Slovenci vse bolj odločno stopali v boj za lastne pravice in poudarjali vlogo branika države in dinastije ter ob tem iz žrtve vedno pogostejše preraščali v generatorje nasilnih obračunov.

Razmere v Istri ob koncu 19. stoletja

Razmere v Istri so bile po dogodkih v letu 1894 vedno na robu vrelišča. Delo v istrskem deželnem zboru je bilo ves čas ovirano, slovenske in hrvaške poslance je motila predvsem velika vloga občinstva oz. t. i. galerije v dvorani, ki so jo italijanski poslanci v sodelovanju s predstavništvom uporabljali kot dodaten glas ob interpelacijah in glasovanjih. *Edinost* se je ob tem pritoževala, da se občinstvo »prav fakinski vede proti našim poslanecem,« kar naj bi bilo krivo, da je bilo v deželnem zboru pravzaprav nemogoče obravnavati teme, kot so bile gradnja cest, šolstvo, zdravstvo itd.¹⁹ Vsi ti izpadi so postavljali pod vprašaj osebno varnost poslancev. *Edinost* je zapisala: »Res je, da ni rabila (op. Galerija) faktično brahijalne sile proti našim. Ah, ko so strasti tako razvnete, ko je čustvo toli – recimo kar naravnost! – poživiljeno, ali more jamčiti kdo, da ne pride do fizičnega nasilja?!«²⁰ Italijanska stran in časopisje sta poslancem ves čas prigovarjala, da naj za zagotovitev lastne varnosti in boljšega delovanja deželnega zbora popustijo in pristanejo na uporabo italijanščine že zaradi argumenta, »da oni ne umejo našega jezika, mi pa da umejemo njihovega.«²¹

V koprski mestni deputaciji so dejansko razpravljali kako reagirati na dopise v slovenščini ter dosegli, da jih bodo zavračali, ker naj bi bili »incomprensibili.«²² Sodu je izbila dno že znana odločba, ki je za jezik razprav deželnega zbora določila le italijanščino, kar so se odločili 28. 1. 1898. Na sklep se je takoj odzvala vlada ter s c. k. odlokom izničila sklep deželnega zbora, zaradi česar so se slovenski in hrvaški poslanci tudi vrnili v zbornico. *Edinost* seveda ni mogla skriti navdušenja, da »najvišji sodnik, njegovo Veličanstvo, naš cesar in kralj, dal je našim prav (...)!«²³

¹³ *Edinost*, 16. 2. 1900, št. 38, XXV, *Kazenske razprave v okrožju deželnega sodišča tržaškega*, str. 1; *Edinost*, 3. 11. 1902, št. 250, XXVII, *Slovenski jezik na deželnem sodišču za kazenske stvari v Trstu*, str. 1.

¹⁴ Več o nasilnih obračunih ob postavitvi dvojezičnih napisov v Piranu glej: Apollonio, *Autunno istriano*, 1992; Holz, *Češki časopis Politik in revolucija v Piranu leta 1894*; Holz, »Krik Istre ne bo ostal neopažen«; Černigoj, *Boj za dvojezične napise v Istri v letu 1894*.

¹⁵ *Edinost*, 5. 2. 1900, št. 28, XXV, Dr. Tavčar in slovenski ulični napisi, str. 1.

¹⁶ Več o zapletih pri ustanavljanju slovenske gimnazije v Celju v: Cvirn, *Celjsko gimnazijsko vprašanje (1893–1895)*, str. 102–111.

¹⁷ *Slovenec*, 17. 11. 1902, št. 264, XXX, *Dvojezični napisi*, str. 1.

¹⁸ *Slovenski narod*, 29. 10. 1903, št. 258, XXXVI, *Dnevne vesti. Dvojezični napisi na železnici Grobelno-Rogatec*, str. 3.

¹⁹ *Edinost*, 1. 2. 1898, št. 14, XXIII, *Deželni zbor istrski in njegova galerija*, str. 1.

²⁰ *Edinost*, 2. 2. 1898, št. 14, XXIII, *Osebna varnost poslanca*, str. 1.

²¹ *Edinost*, 5. 2. 1898, št. 16, XXIII, »Govorite italijanski!«, str. 1–2.

²² »nerazumljivi«, PAK, KP 7, Občina Koper, t. e. 87, a. e. 179. Zapisniki zasedanj mestne deputacije 1898 – 1902, 86. zasedanje mestne deputacije, 10. 8. 1898.

²³ *Edinost*, 24. 2. 1898, št. 24, XXIII, *Najvišji reskript in razpravni jezik v deželnem zboru istrskem, Deželni zbor istrski*, str. 1–2.

Gattung des Telegramms. Classe del telegramma.		TELEGRAMM TELEGRAMMA		Eingangs-Nr. No. d'arrivo	Dienstliche Angaben. Indicazioni d'ufficio.	
00		an - a Deputato Rizzotti		258		
16		Capodistria				
Aufgegeben am Consegnato li		Von Da		Aufgegeben am Consegnato li		
1904		Wien		341 1904		
am alle		Aufgabe-Nr. No. d'impostazione		am alle		
1904		259		1904		
Aufkommen durch Ricevuto da		mit con		auf per		
1904		259		1904		
Text. - Testo.						
Ministro Presidente riservarsi esaminare						
Decidere sembrerebbe; manca peggio						
Designazione Gazzaretto per la quale						
ritengo non esistere altro nome? In						
caso affermativo Guinza dovrebbe						
presentare domanda telegrafica						
ministero Ferrovie						
Rizzi						

Telegram poslanca Rizzija koprskim oblastem o iskanju alternative rešitve s katero bi se izognili dvojezičnemu napisu na koprskem postajališču (PAK KP 7, Občina Koper, t. e. 279, kat. II/355)

Kljub dejstvu, da so se poslanci v deželni zbor vrnili, pa zasedanja nikakor niso potekala mirno in že tako zaostrene razmere so se še dodatno poslabšale s posameznimi dogodki, ki so razvneli strasti prebivalstva. V letu 1898 je tako celotno državo pretresla vest o atentatu na cesarico Elizabeto. Ker je bil atentator po rodu Italijan, je to izzvalo burne reakcije, predvsem v Trstu, pa tudi po celotni Istri. Iz Trsta poročajo o hrupnih demonstracijah proti Italijanom, kjer je bilo mogoče slišati: »Fora gli Italiani! Abbasso agli assassini! Evviva l'Austria! Živela Avstrija!« ter še druge vzklike.²⁴ Nemire pa je povzročila tudi novica, da je vlada namenila sredstva za ustanovitev hrvaške gimnazije v Pazinu, proti čemur so nastopile praktično vse občine v Istri. V Kopru so pozvali k takojšnji

reakciji, saj naj bi bila to nova žalitev za italijanska čustva,²⁵ aferi pa so posvetili tudi zasedanje mestne reprezentance.²⁶ Dogodek so označili kot napad na italijansko narodnost in italijanski jezik, ki naj ne bi bil več nikjer varen, ne v cerkvi, ne na sodišču, ne v šolah niti v deželnem zboru. Župan Belli jih je pozval k dejanjem z besedami, naj ne sprejmejo tega ponižanja, saj bodo sicer »indegni di portare il nome glorioso di stirpe italiana.«²⁷ Italijanski jezik je bil njihova najvišja vrednota, zato so vsem sporočali »guai a chi la tocca!«²⁸ Žalitev se jim je zdela še toliko večja, ker so si sami že več

²⁴ »Ven z Italijani! Dol z morilci! Živela Avstrija!«, Edinost, 12. 9. 1898, št. 172, XXIII. Domače vesti. Sinočnje demonstracije, str. 3.

²⁵ PAK, KP 7, Občina Koper, t. e. 87, a. e. 179. Zapisniki zasedanj mestne deputacije 1898–1902, 104. zasedanje, 14. 12. 1898.

²⁶ PAK, KP 7, Občina Koper, t. e. 87, a. e. 177. Zapisniki zasedanj mestne reprezentance 1893–1900, 10. zasedanje, 20. 12. 1898.

²⁷ »nevredni slavnega italijanskega imena«

²⁸ »Gorje tistemu, ki si ji drzne škodovati«

let neuspešno prizadevali za pridobitev sredstev za ustanovitev italijanske univerze v Trstu, poleg tega pa je država tudi zelo slabo finančno podpirala italijansko gimnazijo v Kopru. Dejstvo, da so denar za gimnazijo dobili njihovi nasprotniki, so komentirali z besedami: »A noi dunque si nega ciò che per diritto ci spetta, ad altri invece si concede largamente ciò che né il diritto, né la storia, in queste terre, loro consentono.«²⁹ Ob koncu so sprejeli sklep, v katerem so še enkrat izrazili nestrinjanje s to odločitvijo vlade ter opozorili tudi na morebitne posledice za red in mir v deželi zaradi te odločitve. Po njihovem mnenju je namreč deželi grozil nov val nasilja in protestov, zato so svojo odločitev poslali vladi, ministrstvu za uk in bogočastje ter tudi državnemu zboru. Protestu se je priključil piranski mestni svet, ki je dodal tudi svoje nestrinjanje z odločitvijo o uporabi slovenščine pri razpravah na sodišču, saj naj koncesiji ne bi bili posledica realnih potreb, ampak le političnih izzivanj.³⁰

Čeprav je ljudsko obračunavanje ob protestih v Pazinu³¹ doživelo manjši obseg kot v letu 1894, je očitno, da so vročerkvneži tudi tokrat imeli popolno podporo italijanskih politikov in oblasti, ki je bila prepričana, da podeljevanje jezikovnih pravic Slovcem in Hrvatom pomeni žalitev italijanskega primata v Istri in na Tržaškem.³² V Kopru so se z vprašanjem začeli ukvarjati, ko je prišla v koprsko mestno deputacijo pobuda odvetnika Bartolija, ki je predlagal aktivne priprave za protestni shod proti pazinski gimnaziji.³³ Zavzel se je za srečanje v Trstu, kjer bi se srečali župani in delegacije iz vseh istrskih občin in v Kopru so njegovo pobudo takoj podprli. Že na naslednji seji pa so se odločili tudi za ponoven direkten protest v državnem zboru, da bi dosegli preklic dodelitve finančnih sredstev za

hrvaško gimnazijo.³⁴ Koprška mestna deputacija je namenila tej problematiki več zasedanj, kjer so poudarjali, da »l'Imperiale Governo, ciò facendo, dimenticava che questa gente slava, d'origine diversa, senza storia comune, fu importata e chiamata ad abitare il nostro paese, dimenticando che gl'italiani rappresentano l'elemento idigeno, l'elemento civile e civilizzatore del paese (...).«³⁵ Pravic naj torej ne bi smeli dodeljevati le glede na številčnost, ampak tudi glede na tradicijo in zgodovinsko vlogo posameznega naroda. Glede podeljevanja pravic tudi pravijo: »Gl'italiani dell'Istria non intendono di contendere ad altre nazioni i diritti ch'esse possono reclamare a casa loro, ma intendono e vogliono mantenere il possesso nazionale in casa propria.«³⁶ Poleg tega, da je ustanovitev takega zavoda pravzaprav žalitev za Italijane, naj bi bil tudi povsem nepotrebna, saj »Gli Slavi abitanti la provincia dell'Istria non sentono il reale bisogno di un loro ginnasio in questo paese: i più sono poveri e rozzi contadini che di lettere non sanno, ne vogliono saperne (...).«³⁷ Vlado opozarjajo, da bi veliko bolje investirala svoj denar, če bi namesto te gimnazije ustanovila »un istituto magistrale italiano,« ki naj bi izhajal iz realnih potreb in zgodovinskih pravic.³⁸

*Eco del litorale*³⁹ je o tej tematiki sicer zapisal, da Slovcem in Hrvatom ne bi smeli braniti izobraževanja v lastnem jeziku, zavedali so se tudi,

²⁹ »Nam se torej zanika, kar nam bi po pravici pripadalo, drugim pa de dovoljuje na široko pravice, ki jim na tej zemlji ne pripadajo ne po zakonu, ne po pravici, ne po zgodovini«

³⁰ PAK, PI 36, Občina Piran, t. e. 2. Zapisniki zasedanj mestne reprezentance 1894–1903, 13. 12. 1898.

³¹ Edinost, 13. 1. 1899, št. 10, XXIV. Domače vesti. Kdo je protestoval v Pazinu, str. 2.

³² Verginella, Govorica nasilja v slovensko – italijanskem nacionalnem konfliktu, str. 455–464, 459.

³³ PAK, KP 7, Občina Koper, t. e. 87, a. e. 179. Zapisniki zasedanj mestne deputacije 1898–1902, 106. zasedanje, 4. 1. 1899.

³⁴ PAK, KP 7, Občina Koper, t. e. 87, a. e. 179. Zapisniki zasedanj mestne deputacije 1898–1902, 107. zasedanje mestne deputacije, 11. 1. 1899.

³⁵ »Cesarska vlada pa je pri tem pozabila, da so bila ta slovanska ljudstva različnih izvorov in brez skupne zgodovine uvožena za poselitev naše dežele in je pozabila, da so tukaj Italijani prvotni naseljenci in nosilci civilizacije.«

³⁶ »Istrski italijani ne nameravajo niti ne želijo braniti pravic drugim narodom pri njih doma, želijo pa ohraniti oblast v lastni hiši.«

³⁷ »Slovani, ki živijo v Istri, v resnici ne čutijo prave potrebe po lastni gimnaziji: večinoma gre namreč za revne in neuče kmete, ki o šoli ne želijo niti slišati.«

³⁸ PAK, KP 7, Občina Koper, t. e. 87, a. e. 177. Zapisniki zasedanj mestne reprezentance 1893–1900, 12. zasedanje, 14. 1. 1899.

³⁹ *Eco del Litorale* (1873–1918) je bil nadaljevanje časopisa *Il goriziano*. Izhajal je dvakrat tedensko v Gorici in se ukvarjal predvsem z verskimi in političnimi temami, prinašal pa je tudi literarne vsebine. Zagovarjal zvestobo papežu, proavstrijske ideje, zvestobo dinastiji in je navadno nasprotoval idejam, ki jih je prinašal iredentistični tisk. V: <http://www.larchivio.org/xoom/manifestopropaganda1918.htm>, 9/6/2010.

Gattung des Telegramms. Classe del telegramma.	TELEGRAMM TELEGRAMMA	Eingangs-Nr. No. d'arrivo	35	Dienstliche Angaben. Indicazioni d'ufficio.
<i>Pof</i>	<i>Poretta</i>			
Eingelangt von Arrivato da Aufgegeben am Consegnato a Um Ore Min. Mitt. Merid. Aufgenommen durch Ricevuto da	Von Da Aufgabe-Nr. No. d'impostazione	Aufgegeben am Consegnato a Um Ore Min. Mitt. Merid.	1324 1902 4/2 1902	<i>Capodistria</i> <i>Offen Rk</i> <i>63</i> <i>58</i> <i>1902</i>
Text. - Testo.				
Continuano rilievi per vedere se nome Lazzaretto non sia equivocabile. Ministro rilevo mancante domanda Giunta neppure mutamento nome insisti sua spedita appoggio domanda Comune per Lazzaretto o se tenete questo equivocabile per San Gaetano sospendete manifestazioni dimotiva tra costi e altrone sedute Trieste molto più finché ministro Consiglio sospendere prodi gione interpellanza				
Bennati				

Telegram poslanca Bennatija koprskemu županu o nadaljnih ukrepih proti postavitvi dvojezičnih napisov ob železniški progi Trst-Poreč (PAK KP 7, Občina Koper, t. e. 279, kat. II/410)

da Slovenci in Hrvati potrebujejo srednje šole, saj do tistega trenutka niso imeli možnosti nadaljnega izobraževanja, vendar »l'erigere un ginnasio croato a Pisino, a spese del Governo, è cosa troppo contraria al sentimento di quella città e alle aspettative degli italiani,«⁴⁰ ki so bili prisiljeni sami vzdrževati gimnazijo v Kopru, ki je bila edina z italijanskim učnim jezikom, v ostalih petih šolah v deželi pa je za učni jezik veljala nemščina.⁴¹ S to tematiko so se precej ukvarjali tudi v Piranu, kjer so odločno protestirali proti vladi, ki je očitno privilegirala »le non mai saziare brame dell'elemento croato a danno

dell'indigeno elemento italiano della Provincia«⁴² in preusmerja finančna sredstva iz drugih italijanskih izobraževalnih zavodov ter jih namenja Hrvatoma. Na hrvaško gimnazijo bi bili pripravljeni pristati le v primeru, če bi jo bili Slovani sposobni vzdrževati sami, nikakor pa se ne strinjajo z načrtom, ki je predvideval, da bi hrvaška gimnazija na koncu pristala na plečih Italijanov,⁴³ zato so se odločili tudi za ponoven protest v državnem zboru.⁴⁴

Slovenci, ki so bili po pisanju *Edinosti* zgled domoljubja, so bili na prelomu iz 19. v 20. stoletje

⁴⁰ »Ustanovitev hrvaške gimnazije v Pazinu na vladne stroške pa je stvar, ki je preveč v nasprotju s čustvi tega mesta in s pričakovanji Italijanov.«

⁴¹ *Eco del litorale*, 13. 1. 1899, št. 5, XVIII. Dall'istria meridionale, str. 1.

⁴² »nikoli site appetite hrvaškega elementa, na škodo Italijanov v deželi.«

⁴³ PAK, PI 36, Občina Piran, t. e. 2. Zapisniki zasedanj mestne reprezentance 1894–1903, 1. zasedanje, 10. 1. 1899.

⁴⁴ PAK, PI 36, Občina Piran, t. e. 2. Zapisniki zasedanj mestne reprezentance 1894–1903, 2. zasedanje, 2. točka, 23. 2. 1899.

tudi deležni vseh vrst napadov in žalitev. Tako naj bi nekemu Slovencu uslužbenec na pošti v Trstu zabrusil: »Mostro di un macaco, ...vengo foro, ti do un sciafo!«⁴⁵ le zato, ker je neko uslugo zahteval ob neprimernem času v slovenščini,⁴⁶ v Krkavčah pa naj bi hudo pretepli kaplana Čemažarja le zato, ker je na šagri »vzdignil klobuk ter opetovano zakričal 'Živio!'«. *Edinost* sicer pravi, da ne vedo »kakšna muha je pičila tamošnjega kapelana,« da pa to vsekakor ni bil pravi razlog, da so ga »tepli do krvavega«. ⁴⁷

Jezikovna problematika je tako ostajala ves čas v ospredju - vsi boji so bili pravzaprav boji za pravico do uporabe lastnega jezika, bodisi v cerkvi,



Železniško postajališče v Vižinadi z vidnim dvojezičnim napisom na stranskem pročelju (*Brate, Tadej: Parenzana: železnica za vse čase. Ljubljana: Kmečki glas, 2007, str. 67*)

šolah, deželnem zboru ali na sodišču.⁴⁸ Stanje na teh področjih se ni izboljševalo, ves čas so se odvijale majhne bitke za prestiž, pravih vsebinskih vprašanj pa ni bilo mogoče rešiti.⁴⁹ Italijani so, podobno kot Nemci, v deželnem in državnem zboru vodili pravo kampanjo za svoje pravice in za svoj jezik. Oblasti so pozivali, da se pri dodeljevanju pravic Slovencem in Hrvatom ne bi smeli opirati le na materialne in statistične podatke, ampak tudi na zgodovino, tradicijo in na gospodarsko-socialne odnose v pokrajini ter tako končati krivične napade na Italijane.⁵⁰ Italijanski politiki so se svoje

nadvlade ves čas oklepali s trdno strategijo, ki so jo ponazarjale besede nekega italijanskega poslanca v tržaškem deželnem zboru: »Due soli sarebbero i mezzi per tener soggetti questi popoli: l'ignoranza e la povertà.«⁵¹

Dvojezični napisi ob železniški progi Trst-Poreč

V prvih letih 20. stoletja so ponovno izbruhnile polemike o dvojezičnosti, tokrat glede krajevnih napisov ob železniški progi Poreč-Trst.⁵²

Gradnja železnic se je v Istri⁵³ začela v sedemdesetih letih, do leta 1887 pa so bile zgrajene proge Divača-Pulj, Kanfanar-Rovinj in Trst-Sv. Andrej-Hrpelje-Kozina,⁵⁴ ki pa niso sledile potrebam lokalnega prebivalstva. Istega leta je nastal tudi idejni projekt za izgradnjo proge Trst-Buje-Poreč, leta 1894 je istrski deželni zbor sprejel zakon o gradnji lokalne železnice od Trsta do Poreča, trasa pa je bila dokončno določena šele leta 1897.⁵⁵ Slovenci in Hrvati so bili nad izgradnjo železnice sprva navdušeni, saj je poslanec Laginja zanj odkrito lobiral celo v dunajskem parlamentu.⁵⁶ Kmalu pa je prevladalo prepričanje, da se je potrebno proti progi boriti, saj naj bi služila zgolj italijanskim nacionalistom v Istri in Trstu, ki so se želeli predvsem povezati med seboj.⁵⁷ Železnico so, zaradi njene počasnosti,⁵⁸ dragih vozovnic, in nesreč, ki so se

⁵¹ »Samo na dva načina lahko ohranimo podrejenost teh ljudstev: z nevednostjo in revščino.«, *Edinost*, 25. 8. 1898, št. 158. Politični pregled. O razmerah v Istri, str. 2.

⁵² Natančneje o izgradnji železniške proge Trst-Poreč in njenih tehničnih značilnostih glej: Brate, Parenzana; Roselli, Draga Parenzana!; isti, La Ferrovia Trieste-Buie-Parenzo; isti, La ferrovia Trieste-Parenzo.

⁵³ Natančneje o železniških progah v Istri glej: Jenko, Istrske železnice.

⁵⁴ Brate, Parenzana, str. 15.

⁵⁵ Brate, Parenzana, 16–19.

⁵⁶ Slovenec, 15. 1. 1897, št. 11, XXV. Državni zbor. Iz budgetnega odseka, str. 1.

⁵⁷ Kramar, Narodna prebujala istrskih Slovencev, str. 255.

⁵⁸ Vlak, ki je ob 9.50 zapustil Trst, je v Poreč prispel predvidoma šele ob 17.10, popoldanski vlaki pa so morali celo prenočiti v Bujah, zato je pot do Trsta do Poreča lahko trajala tudi več kot 13 ur, kar je bilo precej več, kot je sicer trajala vožnja s parnikom. Eco del Litorale, Echi del Litorale. L'inaugurazione del secondo tratto della ferrovia Buie-Parenzo, 17. 12. 1902, št. 140, XXXI, atr. 3.

⁴⁵ »Pošast opičja! Če pridem ven, ti dam tako klofuto...«

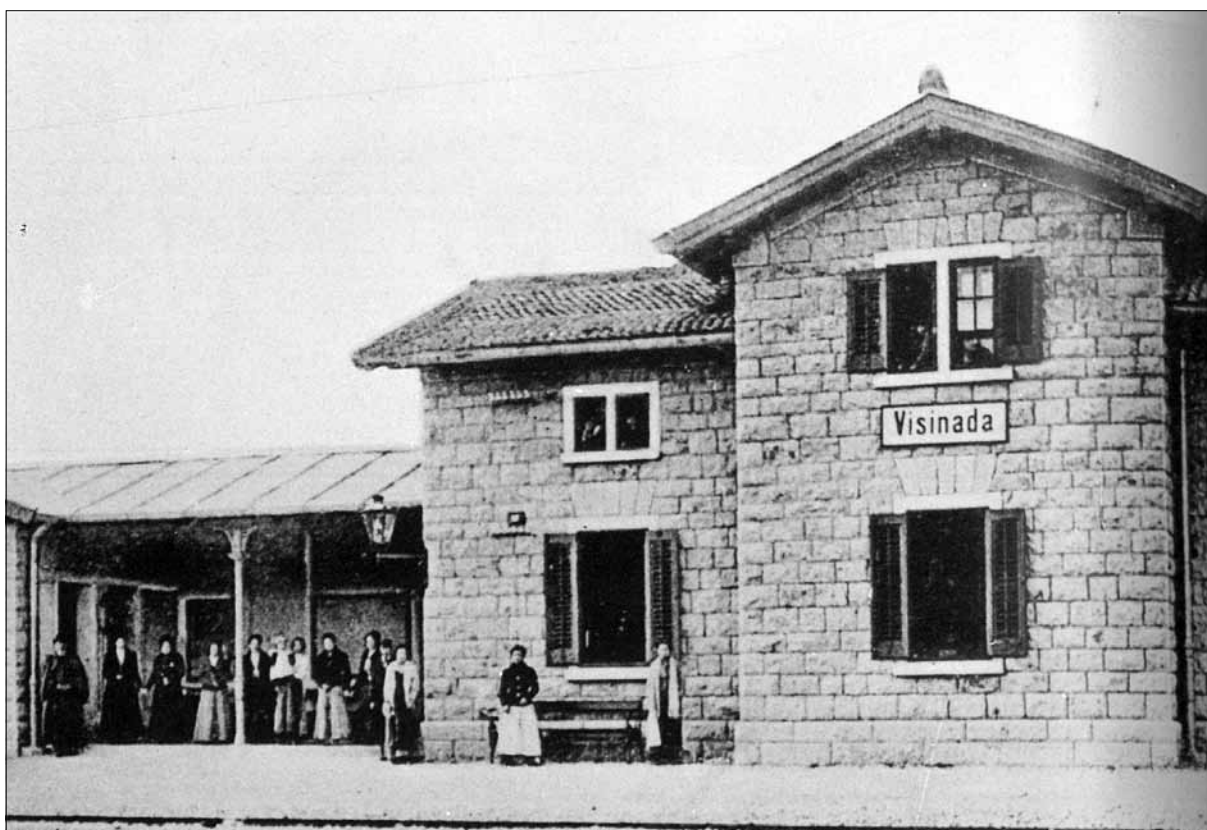
⁴⁶ *Edinost*, 7. 12. 1899, št. 279, XXIV. »Avita coltura« na c. kr. tržaški pošti, str. 3.

⁴⁷ *Edinost*, 7. 8. 1899, št. 179, XXIV. Obupen klic iz Istre v »Piccolovi« osvetljava, str. 3.

⁴⁸ *Edinost*, 15. 3. 1898, št. 32, XXIII. Obljube in – dejstva, str. 1.

⁴⁹ *Edinost*, 12. 4. 1898, št. 47, XXIII. Demonstracija, str. 3.

⁵⁰ *Edinost*, 6. 5. 1898, št. 68, XXIII. Politični pregled. Državni zbor, str. 2.



Železniško postajališče v Vižinadi z zgolj italijanskim napisom na glavnem pročelju (Roselli, Giulio: *La Ferrovia Trieste-Buie-Parenzo e i problemi ferroviari dell'Istria e di Trieste*. Trieste, Castelfranco Veneto, Grafiche Trevisan, 1972, str. 298)

neprestano dogajale,⁵⁹ označili za nepotrebno in za potrato denarja.⁶⁰ Navdušenje je ohranil le časopis *Eco del litorale*, saj naj bi železnica po njihovem mnenju prinesla razvoj trgovine, mesta in trgi naj bi se zbudili iz svojega dolgoletnega spanca, v kate-rega so bili zazibani prav zaradi slabih prometnih povezav, železnica pa naj bi zaradi svoje slikovite trase postala tudi prava turistična znamenitost, saj naj bi potnikom ponujala neverjetno očarljivo panoramo. Povsem pa so zaupali besedam ministra za železnice, ki je poslancema Rizziju in Bennatiju obljubil, da ob progi ne bo vidne dvojezičnosti.⁶¹

Tudi pred otvoritvijo drugega dela proge, so o novi pridobitvi poročali vzneseno, saj naj bi progga prinesla življenje v kraje, ki jih je odlikovalo predvsem vinogradništvo in oljkarstvo, postaje so se jim zdele lepe, dobro grajene in v okras posameznim

krajem, pomembno pa se jim je zdelo tudi dejstvo, da je vzporedno z gradnjo železnice potekala tudi gradnja telefonskega omrežja. Kljub navdušenju so izražali dvom o varnosti proge, nevaren naj bi bil odsek pri Grožnjanu,⁶² do podorov pa je prihajalo tudi pri Završju.⁶³

Razočaranje nad proggo je kljub vsemu raslo in po začetnem navdušenju je celo *Eco del Litorale* železnico označil za »disastro ferroviario«.⁶⁴ Časopisje je veliko pozornost namenjalo predvsem nesmotrnosti investicije, slabi izvedbi in neštetim napakam, ki so bile storjene ob gradnji proge. Zaradi slabega projektiranja in neupoštevanja geografskih in geoloških značilnosti terena, je prihajalo do vdiranja proge na močvirnatih področjih in podorov na klifih ob obali, prav tako pa niso upoštevali

⁵⁹ *Edinost*, 18. 1. 1902, št. 14, XXVII. *Vesti iz ostale Primorske*. *Nesreča na ozkotirni železnici Trst-Poreč*, str. 3.

⁶⁰ *Slovenec*, 21. 3. 1902, št. 66, XXX. *Tužna Istra*, str. 1.

⁶¹ *Eco del Litorale*, 17. 1. 1902, št. 6, XXXI. *Ferrovia istriana*, str. 2–3.

⁶² *Eco del Litorale*, 31. 10. 1902, št. 121, XXXI. *Echi del Litorale*. *Dall'Istria*, str. 2.

⁶³ *Eco del Litorale*, 10. 12. 1902, št. 137, XXXI. *Echi del Litorale*. *Ferrovia Trieste-Parenzo*, str. 2.

⁶⁴ »železniška polomija«, *Eco del Litorale*, 12. 12. 1902, št. 138, XXXI. *Echi del Litorale*. *La nostra ferrovia*, str. 2.

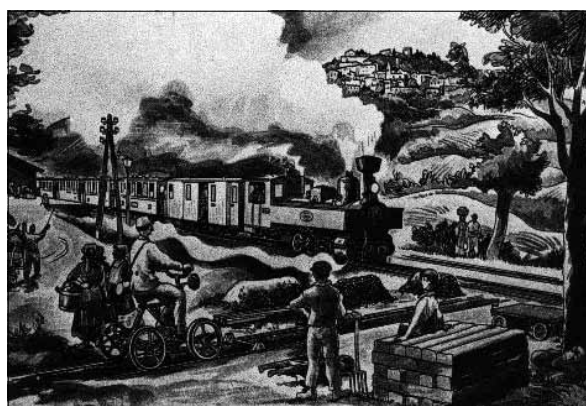
vpliva burje,⁶⁵ ki je občasno povsem onemogočala promet, kar je ustvarjalo vtis, da bo vlak lahko vozil le ob lepem vremenu.⁶⁶ Proga, ki so jo začeli graditi v letu 1899, je bila namreč grajena kot lokalna železnica nizkih hitrosti, zato cestni prehodi niso bili zavarovani z zapornicami, na progi pa ni bilo niti signalnih naprav. Odprtje prvega dela proge 1. aprila 1902 je minilo brez slavnostnih prireditev in visokoletečih besed ter povsem v senci sporov glede vprašanja dvojezičnih napisov ob progi.⁶⁷

Italijansko časopisje je železnici očitalo, da zaradi svojih dimenzij in počasnosti, bolj spominja na igračo, da je počasna in lena kot želva ter da očitno ni bila zgrajena iz ekonomskih razlogov temveč da je vladi služila predvsem kot sredstvo za razširjanje slovanskega elementa v pokrajini. Jezikovna zmešnjava, ki jo je prinesla v Istro jih je še najbolj spominjala na Babilon, saj so bile povsem italijanskim imenom naselij dodane še »nekakšne leteče strešice« in jih izmaličili do nerazpoznavnosti in to kljub temu, da se je prebivalstvo že nešteto izreklo proti dvojezičnim napisom v italijanskih naseljih.⁶⁸ Na dan pa so kmalu začele prihajati tudi druge pomanjkljivosti, saj se je proga, katere izgradnja je stala več kot 9 milijonov goldinarjev, izkazala za tehnično povsem neustrezno, dela so zamujala,⁶⁹ zato je otvoritev proge potekala v precej klavrnem vzdušju. Večina prebivalstva o dogodku sploh ni bila obveščena,⁷⁰ celo mediji pa so novico o otvoritvi objavili z zamudo ter z nekoliko skeptičnosti.⁷¹

Časopisje je vlado odločno pozivalo, naj se, raje kot z vprašanjem dvojezičnih napisov, ukvarja z varnostjo: pri Žavljah je burja prevrnila vlak že na poskusni vožnji, medtem ko si je vlak med Izolo in Semedelo očitno »zaželel okusiti slanost morja« in



E. Roncalli: Potovanje s Parenzano ob burji
(<http://www.rex-mk.si/parenzana/druga/start.html>)



Stane Kumar: Parenzana
(<http://www.rex-mk.si/parenzana/druga/start.html>)

se je zato prekucnil čez bankino in končal v morju. Vsak podoben incident so pospremili s precejšnjo mero sarkazma in privoščljivosti, ob enem pa so izražali tudi ponos, da živijo v edini državi na svetu, kjer morje ni ovira za železnico.⁷²

O hitrosti železnice je posmehljivo pisal tudi *L'Indipendente*, saj naj bi bila proga do Trsta do Poreča le še ena od lokalnih železnic, ki so bile priljubljena tema karikaturistov satiričnega časopisa *Fliegende Blätter*. Ta je pogosto upodabljal počasne vlake, ki jih je bilo mogoče prehiteti peš, potniki pa so lahko kar med vožnjo izstopili, na travniku nabrali marjetice ter se nato povsem mirno vrnili na vlak. Značilnost teh prog so bili tudi številni postanki, saj naj bi se vlak ustavljal vsakokrat, ko je katerega od potnikov zabolel trebuh ali pa se je na progi pasel osel. Potovanje od Trsta do Kopra

⁶⁵ *L'Indipendente*, 1. 3. 1902, št. 8572, XXVI. *Gazzettino di città. Della ferrovia Trieste-Parenzo*, str. 2.

⁶⁶ *L'Indipendente*, 29. 4. 1902, št. 8621, XXVI. *Gazzettino di città. La ferrovia »tempo permettendo«*, str. 2.

⁶⁷ *Brate, Parenzana*, str. 20.

⁶⁸ *L'Indipendente*, 31. 1. 1902, št. 8550, XXVI. *Gazzettino di città. La ferrovia di Babele*, str. 2.

⁶⁹ *Eco del Litorale*, 10. 3. 1902, št. 28, XXXI. *La ferrovia istriana*, str. 3.

⁷⁰ *L'Istria*, 12. 4. 1902, št. 1029, XXI. *Cronaca. L'inaugurazione del tronco ferroviario Trieste-Buie*, str. 3.

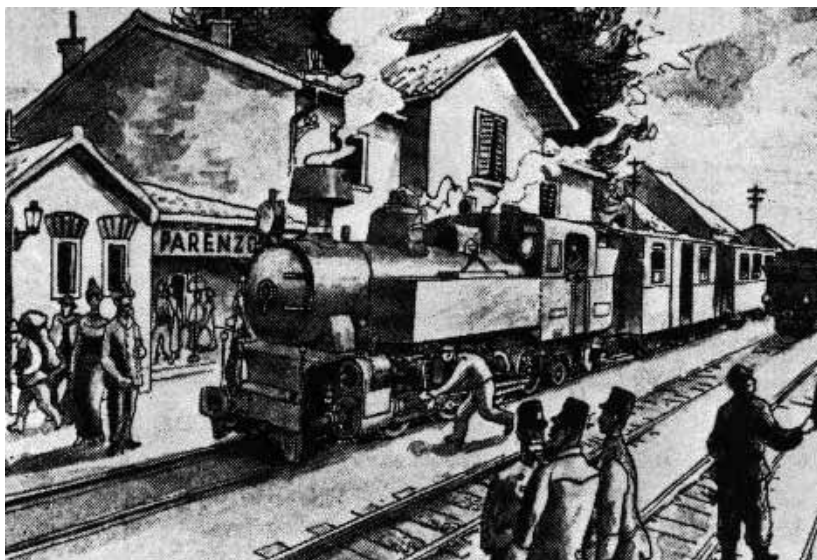
⁷¹ *Edinost*, 2. 4. 1902, št. 73, XXVII. *Tržaške vesti. Otvoritev proge Trst-Buje nove istrske lokalne železnice »Trst-Poreč«*, str. 2.

⁷² *L'Indipendente*, 4. 2. 1902, št. 8553, XXVI. *Gazzettino di città. Le delizie della ferrovia istriana*, str. 2.

je resnično trajalo kar uro in dvajset minut, pot do Buj pa je trajala kar tri ure.⁷³

Najprej je bil dokončan nekaj več kot 88 km dolg odsek od Trsta do Buj s postajališči Trst Sv. Andrej, Milje, Škofije, Dekani, Koper, Izola, Sv. Lucija, Sečovlje, Savudrija in Buje.⁷⁴ Proga je najprej začela delovati za potniški promet, za tovarni promet pa šele kasneje, saj so jo morali zaradi tehničnih pomanjkljivosti večkrat popravljati. Slavnostno odprtje so nato napovedali za december, ko je bil dokončan tudi del železnice med Bujami in Porečem, vendar nazadnje ni prišlo niti do tega.⁷⁵ Drugi, nekaj več kot 63 km dolg odsek, je bil namreč brez večjih slovesnosti in ob skoraj popolnem medijskem bojkotu z obeh strani predan v uporabo 15. 12. 1902.⁷⁶

Vprašanje dvojezičnosti je začelo stopati v ospredje že v novembru leta 1901, ko je postalo jasno, da namerava vlada postaviti na postajališča dvojezične table. Minister Wittek je najprej sklenil, da bodo postajališča poimenovana s krajevnimi imeni, ki so zapisana na uradnem zemljevidu monarhije v merilu 1:75.000, imena v notranjih prostorih in na železniških prehodih pa naj bi bila zapisana v treh uradnih jezikih območja: nemškem, italijanskem in slovenskem oz. hrvaškem. Trojezičnost naj bi bila po njegovem mnenju potrebna iz čisto praktičnih razlogov, pa tudi kot izraz spoštovanja do različnih narodnosti monarhije. Podoben sistem je že veljal tudi ob progah Divača-Pulj in Trst-Hrpolje, čemur naj ne bi v preteklosti nihče nasprotoval.⁷⁷



Stane Kumar: Parenzana (<http://www.rex-mk.si/parencana/druga/start.html>)

Slovenci in Hrvati so si že zgodaj začeli prizadevati za postavitev dvojezičnih napisov. Vjekoslav Spinčić⁷⁸ je že leta 1899 naslovil interpelacijo na Ministrstvo za železnice, v kateri je zahteval, da se napisi ob železnici prilagodijo prebivalcem, kar je ministrstvo v letu 1902 dejansko tudi potrdilo.⁷⁹ Tudi časopise, tako slovensko kot italijansko, se je s postavitvijo dvojezičnih krajevnih napisov ukvarjalo že pred otvoritvijo proge. *Slovenec*⁸⁰ je tako že leta 1901 poročal o protestu občin Dolina in Dekani, ki sta protestirali proti postavitvi zgolj italijanskih napisov ob trasi nove železnice. Občinski veljaki so se uprli nameri, da bi ta »nepotrebna železnica, ki so si jo Italijani zgradili v osebno zabavo«, plačati pa jo bodo morali slovenski in hrvaški kmetje, postala sedaj še sredstvo za dokazovanje italijanskega značaja dežele. Ni se jim namreč zdelo pravično, da je o vsem odločal kar predsednik delniške družbe, ki je z železnico upravljala, saj je

⁷³ *L'Indipendente*, 9. 1. 1902, št. 8531, XXVI. *Gazzettino di città. La ferrovia Trieste Parenzo*, str. 2.

⁷⁴ *Slovenec*, 4. 4. 1902, št. 76, XXX. *Dnevne novice. Proga Trst-Buje*, str. 3.

⁷⁵ *Slovenec*, 17. 1. 1902, št. 13, XXX. *Dnevne novice. Železnica Trst-Poreč*, str. 3.

⁷⁶ *Slovenec*, 23. 12. 1902, št. 294, XXX. *Dnevne novice. Primorske železnice*, str. 2.

⁷⁷ Roselli, *Draga Parenzana!*, str. 39–41.

⁷⁸ Vjekoslav Spinčić (1848–1933), politik, poslanec in publicist. Poleg Matka Laginje (1852–1930) in Matka Mandića (1849–1915) je bil glavni predstavnik mlajše generacije pravaško usmerjenih istrskih hrvaških politikov, ki so se zavzemali za skupni nastop s Slovenci proti italijanskemu nacionalizmu. Skupaj so sooblikovali časopis *Naša Sloga*, (IS, str. 436; 467; 740). Glej tudi Strčić, *Hrvatski istarski trolist*.

⁷⁹ Milanović, *Hrvatski narodni preporod u Istri*, knj. 2, str. 415–416.

⁸⁰ *Slovenec* (1873–1945), vodilni časnik političnega katolicizma na Slovenskem. Izhajal je v Ljubljani trikrat tedensko, 1883 je postal dnevnik. S podporo programa Katoliške narodne stranke in SLS je predstavljala protiutež liberalnemu Slovenskemu narodu (ES 11, str. 295).



Železniška postaja v Izoli (Zbirka Mestne knjižnice Izola)

bil to nihče drug kot deželni glavar Campitelli.⁸¹ Z olajšanjem so torej poročali o postavitvi trojezičnih napisov na vseh postajališčih vzdolž železnice, razen v Kopru, kjer napis »Capo d'Istria – Koper« še ni bil pritrjen,⁸² saj si je Koper z ostrimi protesti proti postavitvi dvojezičnih napisov začel prizadevati, da bi mu bil priznan poseben status. Dvojezični napisi naj bi bili namreč nasprotni italijanskemu značaju istrskih mest ter so po mnenju italijanskih politikov predstavljali žalitev za italijanske prebivalce in so zato že povzročili »un generale disgusto della cittadinanza«.⁸³ S protestnim pismom so se obrnili na Ministrstvo za železnice že pred otvoritvijo proge,⁸⁴ spor glede krajevnih napisov pa je nato doživel svoj vrhunec v letu 1902, ko se je začela borba za vsak napis posebej. Aktivno vlogo je v istem obdobju odigralo tudi politično društvo *Edinost*, ki je s pritožbo pri ministrstvu za železnice doseglo, da vsi napisi ob progi niso bili izključno italijanski, kar so si šteli za velik uspeh.⁸⁵

Časopisje je v boju proti in za dvojezičnost odigralo pomembno vlogo. *L'Istria*⁸⁶ je burno reagovala že 1. februarja. Kot so zapisali, se je ravno zdelo, da je čas takšnih žalitev minil, ko je vrhovna oblast presenetila z novico, češ da bodo ob železniški progi Poreč-Trst postavili ne le napise s pradašnjimi, zgodovinskimi in originalnimi imeni, ampak da jih bodo krstili tudi z izmišljenimi slovanskimi poimenovanji. Po posredovanju ministra za železnice, so se duhovi nato začasno pomirili, saj naj bi jim bilo zagotovljeno, da bo italijanski značaj mest spoštovan, drugi jeziki pa naj bi se pojavljali le na obvestilih, ki bodo visela v notranjosti postajališč. Razmere se po prvem razburjenju še niso pomirile, ko jih je pretresla novica, da je minister svojo obljubo prelomil in se odločil za vidno dvojezičnost. Prvi žrtvi tega odloka sta bili postajališči Koper in Milje, sledili pa naj bi jima še drugi kraji ob progi. *L'Istria* je tako poročala, da je dogodek izzval nezadovoljstvo in precejšnje nemire v Kopru, vrelo pa je tudi med prebivalci drugih krajev ob progi, saj so se zavedali, da jih čaka podobna usoda. Železnica, ki naj bi prinesla napredek in veselje in

⁸¹ *Slovenec*, 28. 12. 1901, št. 298, XXIX. Dnevne novice. Istrska deželna železnica Trst-Poreč in slovenščina, str. 4.

⁸² *Slovenec*, 17. 1. 1902, št. 13, XXX. Dnevne novice. Železnica Trst-Poreč, str. 3.

⁸³ »splošen odpor med prebivalstvom«.

⁸⁴ PAK, KP 7, Občina Koper, t. e. 275, l. 1901, kat. II/3746.

⁸⁵ *Slovenec*, 4. 11. 1902, št. 253, XXX. Občni zbor »Edinosti«, str. 1–2.

⁸⁶ *L'Istria* (1882–1903) je izhajala v Poreču in veljala za naslednico koprškega izrazito iredentističnega časopisa *L'Unione* (1874–1881). Prinašala je predvsem ideje italijanskih liberalnih in iredentističnih krogov (IS, str. 342).

Emil Gazič: Vlak v Strunjanu (<http://www.rex-mk.si/parencana/druga/start.html>)

za katero je bilo potrošeno toliko denarja, jim je torej očitno prinesla le ponižanje, zamere in razočaranje. *L'Istria* je spodbujala vse prebivalce, naj ne ostanejo ponižni in krotki, ampak naj se pridružijo poslancem v deželnem zboru, ki že poskušajo po uradnih poteh doseči razveljavitev odloka, z vsemi silami pa naj bi podprli tudi prebivalce mest, ki so s temi napisi že »onesnaženi«. ⁸⁷ *Eco del Litorale* je poročal celo, da je bilo vznemirjenje in nezadovoljstvo med istrskim prebivalstvom tolikšno, da so se odločili prestaviti otvoritev proge, ki je bila sprva predvidena 5. februarja, saj so se bali izbruha večjih izgrediv. ⁸⁸

Po poročanju *L'Istria* so na »novo brutalno žalitev italijanskega značaja občine« med prvimi reagirali na zasedanju občinske reprezentance v Poreču. Župan Giuseppe Calegari je stopil v bran najsvetejši med vsemi pravicami – nedotakljivosti nacionalne celovitosti mesta ter obenem protestiral

proti dvoličnosti ministra za železnice, ki je njihove zahteve najprej podprl, nato pa na svojo obljubo pozabil. Tudi poslanec Pesante je na tem zasedanju poudaril pomen ohranjanja italijanskih krajevnih imen, ki že s svojim italiskim zvenom pričajo o italijanski pripadnosti celotnega področja, medtem ko naj bi bila slovanska krajevna imena zgolj izumi hrvaških leksikografov. Pesante je poudaril, da bi istrske občine zagotovo zavrnile gradnjo železnice, če bi bile prej obveščene, da jih čaka taka žalitev, ki je bila po svoji razsežnosti še veliko hujša od tiste, proti kateri se je hrabro uprl Piran leta 1894. ⁸⁹ Poudaril je tudi pomen skupnega nastopa in odločnega odpora vseh prizadetih občin proti tej odločbi ter ministra Wittka pozval, naj spoštuje nacionalna čustva lokalnega prebivalstva. ⁹⁰

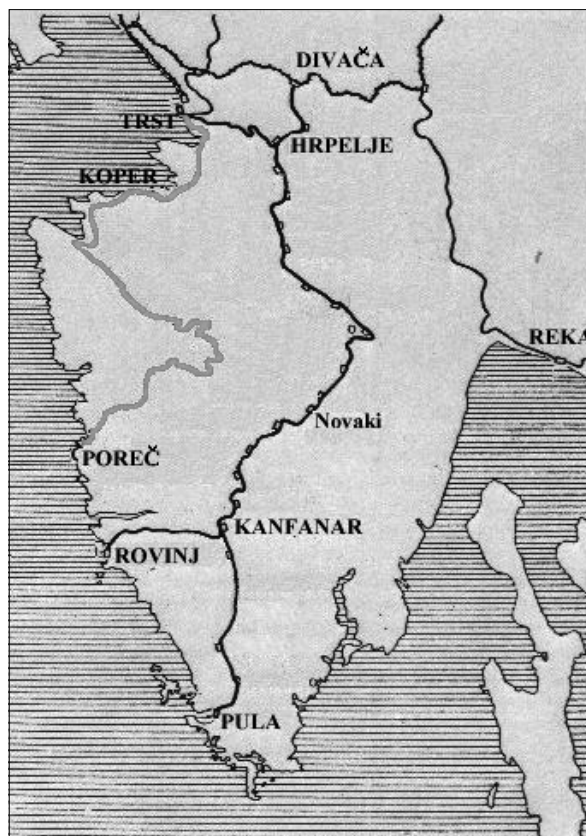
⁸⁷ *L'Istria*, 1. 2. 1902, št. 1020, XXI. Ancora tabelle bilingui, str. 1.

⁸⁸ *Eco del Litorale*, 7. 2. 1902, št. 15, XXXI. Echi del Litorale. Parenzo, str. 2.

⁸⁹ V nadaljevanju so bili italijanski predstavniki bolj previdni in so tako npr. podprli gradnjo tramvajske proge Trst-Opčine le pod pogojem, da bodo napisi ob novi progi zgolj v italijanskem jeziku, izključno italijanske narodnosti pa naj bi bilo tudi osebje na novi progi. *Slovenec*, 30. 4. 1902, št. 98, XXX. Električna železnica iz Trsta na Opčino, str. 3.

⁹⁰ *L'Istria*, 1. 2. 1902, št. 1020, XXI. Cronaca. Contro le tabelle trilingui, str. 2–3.

Odloku so se uprli tudi v Trstu in Rovinju, kjer so poudarjali, da železnica prečka popolnoma italijansko območje in da gre torej za hudo žalitev nacionalnih čustev, za vsako ceno pa naj bi bilo potrebno preprečiti postavitve dvojezičnih napisov v Miljah in Kopru, kjer naj bi se postavili prvi napisi.⁹¹ *Edinost* je o zasedanju tržaškega mestnega sveta zapisala: »Gospoda Lahi so zopet enkrat zajahali svojega polomljenega rozinanta i. e. svojo plesnjevo kulturo, se postavili v patetično pozo ter izpustili svoje običajne tirade o svoji moči, o svoji kulturi, o italijanstvu Istre, o tem, kako hoče vlada žaliti laški narodni ponos z dvojezičnimi napisi na postajah nove istrske železnice itd. itd.« Ob tem je bil zanimiv zlasti odgovor vladnega zastopnika, viteza Jettmarja, ki je prisotne opomnil, da tržaški mestni svet nima pristojnosti glede določanja o krajevnih napisih v krajih v Istri. Po Jettmarjevem mnenju bi morali biti Italijani zadovoljni že s tem, da je bila na napisih italijanščina povsod postavljena na prvo mesto, nad čemer pa je bila seveda ogorčena *Edinost*, saj so bili prepričani, da si Italijani takšne časti ne zaslužijo. Napačno naj bi bilo namreč prepričanje, da se je železnica gradila izključno na stroške dežele, saj naj bi država za gradnjo prispevala več kot 10.000.000 kron, dežela pa 1.400.000 kron, železnica pa naj bi bila tako zgrajena pretežno s slovanskim denarjem. Jettmar je italijanske predstavnike miril tudi z besedami, da zaradi dvojezičnih napisov sami ne bodo nič na slabšem ter da z ukrepom niso želeli žaliti njihovih nacionalnih čustev.⁹² O zasedanju tržaškega mestnega sveta je poročal tudi *Slovenec*, ki je neutemeljenost italijanskih zahtev podkrepil z dejstvom, da je v koprskem okraju živelo 31.103 Italijanov in kar 42.419 Slovencev, kar je vlado pravzaprav tudi prisililo, da je sprejela odlok o dvojezičnosti.⁹³ Na vsak način so poskušali dokazati lastno avtohtonost na področju Istre, zato je *Edinost* dokazovala starodavnost slovanskih poimenovanj ter slovanskih korenin v Istri s tem, da je prvotno razrušeno Castrum Muglae v letu 1311 povsem obnovil in ji dal slovanski značaj knez Krsto Frankopanski, ime Koper pa naj bi izhajalo iz staro latinskega imena



Železniške proge v Istri: ozkotirna železnica Trst-Poreč in železnica Trst-Hrpelje-Pulj.

(<http://www.rex-mk.si/parencana/druga/start.html>)

Capris, kar naj bi pomenilo, da so bili Slovani v Istri navzoči že v 4. stoletju.

Istrska javnost je bila tako postavljena pred novo vprašanje, ki je dvigalo mnogo prahu in grozilo, da bo dobilo enake dimenzije, kot jih je imelo vprašanje ustanovitve hrvaške gimnazije v Pazinu in še pred tem dvojezičnosti na sodiščih.⁹⁴ *Edinost* je reagirala tudi na pisanje *Il Piccola*, ki ga je skrbelo za varnost potnikov, saj naj tudi slovenski in hrvaški potniki ne bi razumeli slovanskih napisov ob železnici. Poleg napisa »Pozor na vlak« naj bi bilo torej potrebno dodati tudi napis »Očjo al treno!«, ki naj bi bil tem prebivalcem bolj razumljiv. *Edinost* jim je priporočala, naj si raje na svoja čela napišejo opozorila »Ocio al cretinismo del Piccolo!«⁹⁵ Italijane so obtoževali, da spreminjajo slovenska poimenovanja,

⁹¹ *L'Istria*, 8. 2. 1902, št. 1021, XXI. Cronaca. Proteste contro le tabelle trilingui, str. 2–3.

⁹² *Edinost*, 1. 2. 1902, št. 26, XXVII. Tržaške vesti. Mestni svet, str. 2; *Edinost*, 3. 2. 1902, št. 27, XXVII. Tržaške vesti. Mestni svet, str. 2.

⁹³ *Slovenec*, 3. 2. 1902, št. 27, XXX. Dnevne novice. Tržaški mestni svet in slovenščina na napisih, str. 3.

⁹⁴ *Edinost*, 5. 2. 1902, št. 29, XXVII. Boj za in proti dvojezičnim napisom na novi železnici istrski, str. 1.

⁹⁵ »Pozor na Piccolovo kretenskost!«, *Edinost*, 5. 2. 1902, št. 29, XXVII. Tržaške vesti. Zopet je pricapljal, naš prijatelj »Piccolo« namreč, str. 2.

saj naj bi Postojna tako nasilno postala Postumia, Boljane naj bi se spremenile v Bagnoli, Trebče v Trebiciano, Padrič v Padriciano itd. poleg tega naj bi narečni besedi »ščavo« dali pomen, ki označuje človeka, »nevrednega vsakršnega spoštovanja, ki je pravi izvržek in podlež ter norc in sedemkrat prekuhan bebec«.⁹⁶

Reakcija iz Kopra je sledila takoj, ko se je razširila novica o postavitvi dvojezičnih napisov. Že 4. decembra so sklicali zasedanje mestne reprezentance, kjer so izrazili prizadetost svojih italijanskih čustev in se dogovorili o naslednjih korakih skupaj z italijanskimi poslanci na Dunaju.⁹⁷ Italijanski poslanci v državnem zboru so začeli z ostrimi pritiski, v parlamentu pa so se posluževali celo obstrukcije.⁹⁸ Skupen nastop je kmalu prinesel rezultate, zato so poslali telegrame vsem istrskim občinam, v katerih so jim naročili, naj začasno odpovejo vsakršne demonstracije in se odpovejo vsem protestom. Pogajanja med italijanskimi predstavniki in vlado so se namreč začela uspešno, zato je bilo mogoče upati na popoln uspeh. Prvi napredek je bil viden že po nekaj dneh, ko je v Koper prišla odredba, naj do nadaljnjega prekinejo vse aktivnosti v zvezi s postavljanjem dvojezičnega napisa.⁹⁹ Predsedniku vlade in ministru za železnice so pošiljali telegrame, v katerih so izražali željo po zgolj italijanskih napisih,¹⁰⁰ poslanec Bennati pa je nato dejansko dosegel začasno odložitev postavitve napisa »Capodistria-Koper«. »Odvraten napis«, kot so ga poimenovali, je bil povsem v nasprotju z vsem, kar je minister predhodno obljubil italijanskim poslanecem, prizadel je njihova najgloblja čustva,¹⁰¹ zato so o njem razpravljali tudi na naslednjih zasedanjih koprskih mestne deputacije.¹⁰²

Če so še v letu 1900 z vsemi sredstvi lobirali, da bi projektant postajo železnice postavil bližje mestu,¹⁰³ so si dve leti pozneje želeli, da tega ne bi storili. Gospodarski argumenti, da bo 1100 metrov oddaljeno postajališče negativno vplivalo na razvoj mesta ter trgovine s sadjem in vinom,¹⁰⁴ so se umaknili interesom naroda. Začeli so se zavzemati celo, da bi se njihova postaja preimenovala v Lazzaretto, saj naj bi bilo to ime neprevedljivo, poleg tega pa naj tam ne bi bilo slovenskega prebivalstva, ki je zahtevalo poleg napisa »Capodistria« tudi napis »Koper«.¹⁰⁵ Namesto postaje z napisom »Capodistria-Koper« so si začeli torej prizadevati za postajališče, ki bi se imenovalo po enem od okoliških naselij. Napisu Capodistria-Koper so se želeli izogniti celo do te mere, da so bili postajo pripravljene preimenovali tudi v San Canziano.¹⁰⁶ Poslanec Bennati, ki je zastopal njihove interese na Dunaju, jih je ob tem ves čas miril in jim prigovarjal, naj se vzdržijo vsakršnih javnih demonstracij in protestov, vsem devetim prizadetim občinam¹⁰⁷ pa je svetoval tudi, naj v tem času ne sklicujejo mestnih reprezentanc.¹⁰⁸ Zaradi telegrama z Dunaja z navodilom, naj se začasno zaustavijo vsi protesti, je bila v Pulju odpovedana celo seja občinskega sveta, kjer naj bi izrekli skupno nasprotovanje proti dvojezičnim napisom,¹⁰⁹ ko pa je postalo jasno, da je bil postopek postavitve napisa v Kopru ustavljen, je zatišje zavladalo tudi v ostalih mestih.¹¹⁰ Istrski deželni

⁹⁶ *Edinost*, 5. 2. 1902, št. 29, XXVII. Tržaške vesti. Kdor se je veter, žanje vihar, str. 2.

⁹⁷ PAK, KP 7, Občina Koper, t. e. 275, l. 1901, kat. II/3746.

⁹⁸ *L'Indipendente*, 1. 3. 1902, št. 8572, XXVI. *Gazzettino di città. Della ferrovia Trieste-Parenzo*, str. 2.

⁹⁹ *L'Istria*, 8. 2. 1902, št. 1021, XXI. *Cronaca. Per le tabelle della ferrovia Trieste-Prenzo*, str. 3.

¹⁰⁰ PAK, KP 7, Občina Koper, t. e. 279, l. 1902, kat. II/355.

¹⁰¹ PAK, KP 7, Občina Koper, t. e. 87, a. e. 179. *Zapisniki zasedanj mestne deputacije 1898–1902*, 78. zasedanje, 22. 1. 1902.

¹⁰² PAK, KP 7, Občina Koper, t. e. 87, a. e. 179. *Zapisniki zasedanj mestne deputacije 1898–1903*, 80. zasedanje, 2. 2. 1902.

¹⁰³ PAK, KP 7, Občina Koper, t. e. 87, a. e. 179. *Zapisniki zasedanj mestne deputacije 1898–1903*, 168. zasedanje, 14. 3. 1900; 169. zasedanje, 22. 3. 1900; 170. zasedanje, 30. 3. 1900; 173. zasedanje, 25. 4. 1900.

¹⁰⁴ *L'Indipendente*, 23. 2. 1900, št. 7968, XXIV. *Gazzettino di città. La stazione ferroviaria per la città di Capodistria*, str. 2.

¹⁰⁵ PAK, KP 7, Občina Koper, t. e. 279, l. 1902, kat. II/391.

¹⁰⁶ *Slovenec*, 12. 2. 1902, št. 35, XXX. *Napisi na železnici Trst-Poreč*, str. 3.

¹⁰⁷ *Javnih protestov in zasedanj mestnih reprezentanc so se po navodilu z Dunaja vzdržali v vseh občinah, Piranu, Izoli, Umagu, Novigradu, Bujam, Labinu, Pulju, Vodnjanu in Motovunu*. PAK, KP 7, Občina Koper, t. e. 279, kat. II/410.

¹⁰⁸ PAK, KP 7, Občina Koper, t. e. 87, a. e. 179. *Zapisniki zasedanj mestne deputacije 1898–1903*, 80. zasedanje, 5. 2. 1902.

¹⁰⁹ *Slovenec*, 8. 2. 1902, št. 32, XXX. *Zopet laški vspeh?*, str. 4.

¹¹⁰ *Il Piccolo della sera*, 6. 2. 1902, št. 7333, XXI. *Notizie del giorno. Per le tabelle della ferrovia Trieste-Parenzo*, str. 2. *Il Piccolo della Sera* je bil večerja izdaja časopisa *Il Piccolo*, ki je izhajal med leti 1881 in 1943. Ustanovil ga je tržaški Jud madžarskega rodu Teodor Mayer. Sprva se je nameraval ukvarjati predvsem z gospodarskimi temami, kmalu pa

zbor pa je ob tem pozval tudi gospodarsko družbo, ki je imela železnico v upravljanju, naj uveljavi svoje ustanoviteljske pravice in se upre dvojezičnim napisom ob novi progi.¹¹¹ Upravni odbor železnice Trst-Poreč se je na poziv odzval in protest proti dvojezičnim napisom napovedal za 14. februar.¹¹²

Vestem o popuščanju »laškim zahtevam« *Edinost* najprej sploh ni želela verjeti, saj se jim je zdelo nemogoče, da bo vlada tudi tokrat popustila.¹¹³ Zato so bili še toliko bolj razočarani, ko so bili obveščeni o »novi kapitulaciji državne avtoritete pred italijansko nestrpnostjo« ter o dejstvu, da je nasilje spet »triumfiralo nad najjednostavnejim in najočividnejim pravom.« Italijanom naj bi bilo zaradi njihove glasnosti v monarhiji vse dovoljeno, vlada pa je prav ob vprašanju istrske železnice spet popustila. Železnica, ki je po njihovem mnenju tekla po večinoma slovanski deželi in je bila torej namenjena tudi slovanskemu prebivalstvu, zgradila pa se je večinoma s slovanskim denarjem, je bila dejansko trgovinsko podjetje z državno koncesijo, zato bi morala upoštevati jezik in želje slovanskega dela prebivalstva. Po mnenju *Edinosti* je ob teh dogodkih šlo za veliko več kot za par napisov, saj naj bi bila pod vprašaj postavljena pravica do etničnega obstoja večine prebivalstva v Primorju.¹¹⁴ S pismom so se odzvali tudi kranjski krčmarji in trgovci, ki so italijanske predstavnike opomnili, da je bila železnica namenjena tudi prevažanju slovanskega blaga, služila pa naj bi predvsem trgovini s prebivalstvom v zaledju. Posebej pomembna naj bi bila za trgovino z vinom, saj naj bi istrska vina imela največ odjemalcev prav med Slovenci na Kranjskem. Eno samo koprsko podjetje naj bi v dveh letih pred izgradnjo železnice na Kranjsko prodalo kar 40 vagonov vina, s kranjsko pa so uspešno poslovala tudi druga istrska podjetja. Protesti so ustvarjali mnenje, da je bilo sodelovanje med Slovenci in Italijani mogoče le takrat, kadar so Italijani imeli od tega kakšno korist, sicer pa ni bilo ovir za žaljenje slovenske narodnosti

in kulture. Trgovci in krčmarji so Italijanom ob tem obljubili maščevanje zob za zob za gnusno gonjo, ki so jo uprizorili proti slovenskemu jeziku ter pri tem zatrdili: »Zapomnite si: minoli so časi, ko smo k vsemu molčali in vse trpeli!«¹¹⁵ Slovenci so bili poleg tega prepričani, da je vlada povsem ignorirala njihove zahteve in načrtno podpirala italijansko stran z imenovanjem zgolj italijanskih uradnikov na prosta delovna mesta ter tako še bolj podpirala vtis, da je Istra zgolj italijanska dežela.¹¹⁶

Edinost se je obračala celo na italijansko prebivalstvo in ga prepričevala, da Slovenci in Hrvati niso negativno nastrojeni proti njim, da jim nihče ne jemlje njihovih legitimnih pravic ter da je sovražstvo med narodi konstrukt novejšega časa, ki so ga zakuhali njihovi predstavniki. Pozivali so jih, naj ne podpirajo kratenja pravic drugih prebivalcev v deželi, naj ne protestirajo in naj si prizadevajo za mirno sožitje, ki bo v interesu vseh.¹¹⁷

Kljub temu so se na zasedanju koprške mestne reprezentance, ki je zasedala 14. 2. 1902, odločili, da ne bodo zahtevali le umika dvojezičnega napisa v lastni občini, ampak da bodo protestirali »contro l'applicazione di scritte slave lungo la linea ferroviaria Trieste – Parenzo«,¹¹⁸ kar so ministrstvu za železnice tudi jasno sporočili v pismu ter ob tem zahtevali, naj spoštuje »el carattere eminentemente italiano della regione«.¹¹⁹

V Piranski občini so se odločili protestirati, čeprav se jih odlok ni neposredno dotikal, saj je bilo za postajališče, ki je bilo od mesta precej oddaljeno, že od vsega začetka predvideno ime »S. Lucia« oz. »S. Lucia-Portorose«. Kljub dejstvu, da njihovemu mestu ni grozila oskrumba, so bili mnenja, da taki posegi motijo red in mir v deželi ter še spodbujajo sovražstvo med narodi, poleg tega so protestirali tudi proti dejstvu, da se spreminjajo imena mest, ki so bila po tradiciji vedno zgolj itali-

je postal glasnik tržaških iredentistov in najbolj razširjen časopis v mestu (IS, str. 586).

¹¹¹ *Il Piccolo della sera*, 3. 2. 1902, št. 7330, XXI. *Notizie del giorno. Lagitazione contro le tabelle ferroviarie. Un telegramma della Giunta istriana*, str. 2.

¹¹² *Slovenec*, 11. 2. 1902, št. 34, XXX. *Laška jeza*, str. 3.

¹¹³ *Edinost*, 7. 2. 1902, št. 31, XXVII. *Tržaške vesti. Agitacija proti dvojezičnim napisom*, str. 2.

¹¹⁴ *Edinost*, 8. 2. 1902, št. 32, XXVII. *Zoper nov prispevek o narodni nepristranosti Körberjeve vlade?*, str. 1.

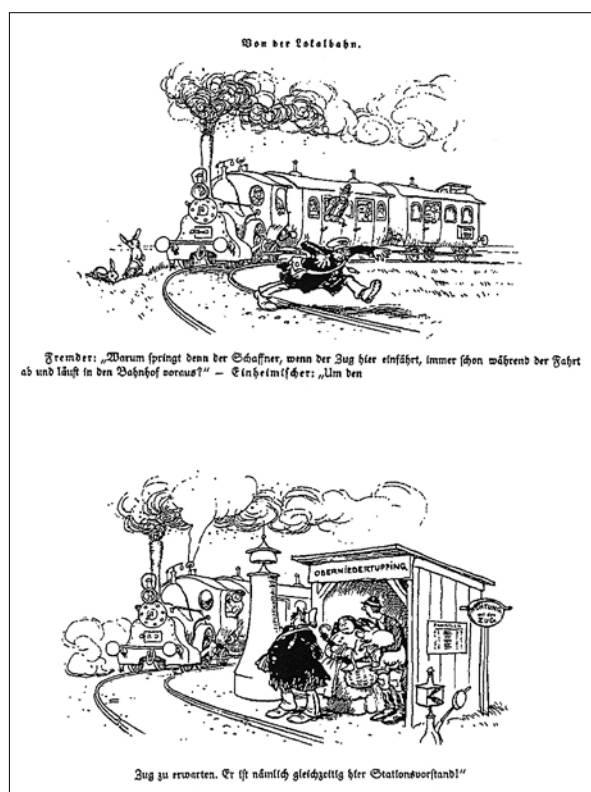
¹¹⁵ *Edinost*, 11. 2. 1902, št. 34, XXVII. *Tržaške vesti. Na adresu laških srditežev*, str. 1–2.

¹¹⁶ *Slovenec*, 1. 4. 1902, št. 73, XXX. *Poitalijančevanje*, str. 1.

¹¹⁷ *Edinost*, 12. 2. 1902, št. 35, XXVII. *Ljudstvo italijansko – odpri oči!*, str. 1.

¹¹⁸ »proti postavitvi dvojezičnih napisov po celotni trasi železnice Trst–Poreč«.

¹¹⁹ »naj spoštuje vzvišen italijanski značaj pokrajine«, PAK, KP 7, OBČINA KOPER, t. e. 279, kat. II/537.



Karikatura, ki smeši počasnost lokalnih ozkotirnih železnic (http://www.museumseisenbahn.de/dme/mit_rauch.pdf)

janska.¹²⁰ Na ministrstvo za železnice pa so izrazili tudi razočaranje nad »la glaciale freddezza per non dire l'indifferenza con cui fu accolto l'oggetto.«¹²¹ Tudi v Kopru so bili izredno razočarani nad ministrovo odločitvijo, da Koper zaradi svojih 1.344 slovenskih prebivalcev ne more spadati v skupino mest, ki bodo dobila zgolj italijanske napise.¹²² Po številnih posredovanjih poslance Bennatija pa se je vseeno vzbudilo upanje, da bi minister Wittek nekoliko popustil in določil vsaj nekatere izjeme. S tem namenom se je obrnil na c. kr. glavarja, ki naj bi dal dodatne predloge za rešitev.¹²³

Strasti pa se niso umirile niti po začetku obratovanja proge, saj so italijanske prebivalce poleg dvojezičnih oz. trojezičnih napisov na postajah motili tudi vozni redi, obvestila in napisi na vozov-

nicah, ki so bili sicer napisani tudi v italijanščini, vendar pa je v njih kar mrgolelo slovničnih napak. Vse to jih je le še utrjevalo v prepričanju, da je železnica namenjena predvsem Nemcem in Slovencem, Italijanom pa naj bi preostalo le plačevanje dolgov.¹²⁴ Slovence so poleg tega obtoževali, da kljub vsem koncesijam, ki so jim bile dane ob izgradnji te proge, železnico kar naprej sabotirajo. Vlak pri Strunjanu naj bi skoraj iztiril, ker naj bi slovenski vandali položili kamenje na tire. Uničevalna manija, ki naj bi bila lastna slovenskim kmetom pa bi morala, po mnenju *L'Istria*, skrbeti predvsem oblasti, ki bi morale te huligane zaustaviti.¹²⁵ V nadaljevanju leta 1902 se je med italijanskim prebivalstvom širilo upanje, da se bo zaplet glede napisov rešil vsaj tako, kot v primeru Poreča, ki je namreč dobil na zunanji fasadi napis »Parenzo«, vsa ostala obvestila pa so bila napisana v treh jezikih. Z odločitvijo so bili vsaj delno zadovoljni, saj je bila odstranjena vidna dvojezičnost s poslopja, bili pa so prepričani, da bi tudi v notranjosti zadostovali zgolj italijanski napisi.¹²⁶

Bolj kot se je bližala otvoritev še drugega dela proge od Buj do Poreča, bolj aktualno je znova postajalo vprašanje dvojezičnosti. Prišlo je celo do skupnega sestanka vseh istrskih županov, ki so se odločili, da bodo ponovno prosili za pomoč svoje predstavnike v državnem zboru. Dogovorili so se o aktivnostih, ki jih bodo proti dvojezičnosti izvedli v deželnem zboru, obrnili so se na vladnega namestnika Göessa, zavzeli pa so se tudi za sodelovanje z Nemci v boju za skupne interese.¹²⁷ Razočaranje je bilo toliko večje, ko je postalo jasno, da bo primer Poreča ostal izjema, medtem ko naj bi Oprtalj, Triban, Grožnjan, Vižinada in Višnjan zagotovo dobili dvojezične napise. Izključno italijanski značaj mesta je bil torej priznan le Poreču, še v tem primeru pa naj bi se vlada za ta korak odločila bolj iz preračunljivosti kot zaradi spoštovanja do italijanskega značaja mest. Zavedali naj bi se namreč, da bodo v primeru postavitve dvojezičnega napisa izbruhnili vsesplošni nemiri, zato so se raje odločili, da tvegajo burne odzive slovanskega časopisja, kot pa da bi postavili dvojezični napis, ki bi ga potem

¹²⁰ PAK, PI 36, Občina Piran, t. e. 2. Zapisniki zasedanj mestne reprezentance 1894–1903, 1. zasedanje, 19. 2. 1902.

¹²¹ »ledena hladnost ali celo brezbržnost s katerim je bila zadeva sprejeta«.

¹²² PAK, KP 7, Občina Koper, t. e. 87, a. e. 179. Zapisniki zasedanj mestne deputacije 1898–1903, 79. zasedanje, 29. 1. 1902.

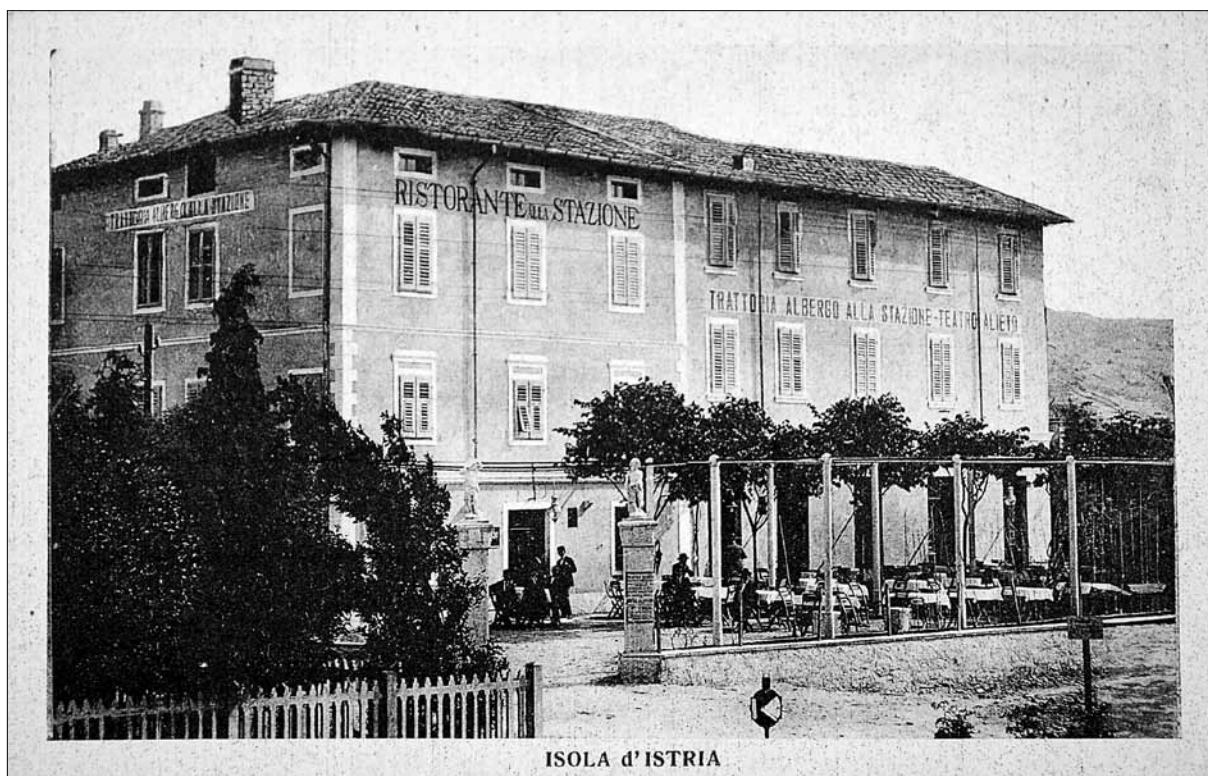
¹²³ PAK, KP 7, Občina Koper, t. e. 87, a. e. 179. Zapisniki zasedanj mestne deputacije 1898–1903, 80. zasedanje, 26. 2. 1902.

¹²⁴ *L'Istria*, 24. 5. 1902, št. 1035, XXI. Cronaca. Tutto fuorchè italiano, str. 4.

¹²⁵ *L'Idea italiana*, 12. 6. 1902, št. 260. VII, Tema obbligato, str. 1.

¹²⁶ *L'Istria*, 11. 10. 1902, št. 1053, XXI. Cronaca. Il battesimo della stazione ferroviaria, str. 3.

¹²⁷ *Slovenec*, 10. 11. 1902, št. 258, XXX. Dvojezični napisi, str. 2.



Kolodvorska restavracija ob izolski železniški postaji Parenzane. Nekdanja kolodvorska restavracija je danes Kulturni dom v Izoli
(Zbirka Mestne knjižnice Izola)

moral stražiti cel bataljon vojakov. Iz istega razloga je postaja v Motovunu ostala celo brez vsakih označb.¹²⁸

Italijansko časopisje je postalo pozorno na vsak primer uvajanja slovenščine in hrvaščine v javno življenje, zato so med drugim burno protestirali tudi, ko je bilo na poštnem žigu v Pazinu dodano hrvaško ime mesta, ki so si ga »pancroati« na lepem izmislili.¹²⁹ Ministrstvo so pozivali, naj se drži istega načela, kot je prevladalo na Češkem, da ne sme prihajati do nasilnega spreminjanja in do izumljanja novih krajevnih imen, kar se je po mnenju italijanskega časopisja v Istri zagotovo dogajalo.

¹²⁸ *L'Idea italiana*, 13. 11. 1902, št. 280, VII. E adesso?, str. 1.

¹²⁹ *L'Istria*, 10. 5. 1902, št. 1033, XXI. Cronaca. Slavizzazione di timbri postali, 2. Za podobno pravico so si prizadevali tudi pri Sv. Ivanu, kjer so slovenskost svojega kraja dokazovali tudi z obstojem slovenskega pogrebne družstva s tri-desetletno tradicijo, 300 člani in lastnim domom, obstojem slovenskega bralnega družstva, Ciril-Metodove podružnice, gospodarskega družstva, dveh pevskih društev in občinske šole brez italijanskih paralelek. *Edinost*, 5. 2. 1902, št. 29, XXVII. Tržaške vesti. Na adresu slavnega c. kr. Poštnega ravnateljstva, str. 3.

Slovenska in hrvaška poimenovanja naj bi bila brez vsake tradicije in zgodovine ter naj bi zato zgolj onesnaževala mesta in pokrajino nasploh.¹³⁰ *L'Istria* je ves čas poročala o nemirih med prebivalstvom zaradi novice, da namerava direkcija za železnice tudi ob novi trasi »okrasiti« postaje z dvojezičnimi napisi, saj nikakor niso mogli razumeti avstrijske vlade, ki se je odločila dlakocepiti glede tega vprašanja, resničnih težav pa ni bila sposobna reševati. Ob vsem tem je *L'Istria* pozivala k mirnosti in strpnosti, saj so se zavedali, da nasilje ne bi spremenilo razmer. Vlado so pozivali, naj pred uresničitvijo odloka pregledajo stare zemljevide, kjer je mogoče najti zgolj italijanska imena, hrvaška in slovenska imena naj bi bila namreč zgolj umetni konstrukti, ki so si jih izmišljali predvsem duhovniki. Ni jih presenečalo dejstvo, da so se prebivalci mest razburjali in upirali, strah pa jih je bilo, da bodo vsa posredovanja zaman, saj je minister za železnice podoben odlok o dvojezičnosti uvedel tudi na območju Češke, kjer so sicer živeli zgolj Nemci.¹³¹

¹³⁰ *L'Idea italiana*, 20. 11. 1902, št. 281, VII. Pericolo!, str. 1.

¹³¹ *L'Istria*, 1. 2. 1902, št. 1020, XXI. Cronaca. Ancora tabelle bilingui!, str. 1.

Rešitev, ki si jo je zamislil minister Wittek, posredoval pa jim jo je referent deželnega glavarja Fabiani, je bila vsekakor bizarna; na odseku med Porečem in Bujami, z izjemo Poreča, naj bi povsod postavili dvojezične napise, vendar tako, da bi bil napis v italijanščini največji ter obešen na glavni fasadi, medtem ko naj bi bili dvojezični napisi manjši in obešeni na stranskih fasadah.¹³² Minister za železnice je nato natančneje definiral, da naj bi bili postaji Rakotule in Karojba izjemi, saj naj bi na glavni fasadi nosili slovansko ime, na stranskih pročeljih pa slovanski in italijanski napis, izjeme s samo italijanskimi napisi pa naj bi bila tudi naselja Triban, Kostanjevica in Kopališče Sv. Štefana-Livade.¹³³ Nad »pogruntavščino avstrijskih birokratov« so bili italijanski pisci ogorčeni, saj naj bi dvojezični napisi, čeprav manjši od italijanskih, prišleku v mesto vseeno sporočali, da prihaja v nacionalno mešan kraj, kar pa je bilo po njihovem mnenju daleč od resnice, zato so se zavzeli za takojšen in jasen protest.¹³⁴ Protesti so bili uspešni do te mere, da se je ministrstvo odločilo, da se bodo pri krajevnih napisih oprli predvsem na *Krajevni repertorij* in upoštevali poimenovanja krajev, ki se pojavljajo v njem. Usluga italijanskim prebivalcem pa naj bi bila po mnenju italijanskega časopisja zgolj navidezna – pravično bi bilo le, če bi vse kraje poimenovali zgolj z italijanskimi imeni. *L'Idea italiana*¹³⁵ je zato pozvala k skupnemu in odločnemu boju vse občine, različna združenja ter celotno javnost. Zastopanje italijanskih interesov glede dvojezičnosti je bilo namreč do tistega trenutka preveč mlačno in neodločno. Prepričani so bili, da bi morali pri svojih prizadevanjih bolj posnemati slovanske zastopnike, saj jim vlada na koncu vedno popustila, ker se je naveličala njihove vsiljivosti in nadležnosti.¹³⁶ Rešitev naj bi poniževala tako Italijane kot tudi Slovence in Hrvate, bila naj bi lep primer avstrijskega dla-

kocepstva in neučinkovite vladne politike, ki želi ustreči vsem in hkrati nobenemu. *L'Istria* je bila celo mnenja, da če Milje, Koper, Izola, Piran, Buje, Grožnjan in ostala mesta v Istri potrebujejo dvojezična poimenovanja, potem naj se tudi ime mesta Dunaj zapiše na krajevnih tablah v vseh jezikih monarhije.¹³⁷ Vodilni italijanski politiki so nato še večkrat skušali posredovati pri predsedniku vlade Ernstu von Koerberju in ministru za železnice Wittku. Predsednik Političnega društva za Istro, poslanec Bennati je obema poslal več telegramov, v katerih je protestiral proti dvojezičnim napisom ter se pri svojih zahtevah skliceval predvsem na krajevna imena, ki so bila zabeležena v uradnem krajevnem repertoriju iz leta 1900.¹³⁸ Nasprotovanje Italijanov tudi v nadaljevanju ni obrodilo večjih sadov. Celo nasprotno – v zapisnik o kolavdaciji odseka Trst-Buje je bil kasneje vnesen celo poseben paragraf, ki je določal, da morajo biti vse table trojezične. Odločitev je bila dokončna: italijanščina je bila sicer na napisih vedno postavljena na prvo mesto, italijanski napisi so v pretežno italijanskih naseljih viseli na glavnih pročeljih postajališč, edine izjeme pa so bile postaje v Tribanu, Kostanjici, Sv. Štefanu-Livadah in Poreču, kjer so bili postavljeni zgolj italijanski napisi.¹³⁹ Z doseženim Italijani v Istri seveda niso bili zadovoljni, zato so bili dvojezični napisi vroča tema še v letu 1903. Razmere so ves čas primerjali z razmerami v letu 1894 in vladi priznavali, da je takrat imela več pravic, saj je dvojezičnost uvedla »pri sebi doma«, medtem ko jo sedaj vsiljuje celotni pokrajini.¹⁴⁰

Vlada je v letih 1902 in 1903 zadeve izpeljala precej bolj taktično, kot je to naredila v letu 1894, ko je prišlo celo do posredovanja vojske. S politiko koncesij in popuščanja sta bili sicer obe strani nezadovoljni, kljub vsemu pa do večjih izgredov ni prišlo. Ker so pogajanja potekala ločeno za vsak napis posebej in so naselja, ki so bila iz uredbe izvezeta, ravnala precej oportunistično, kljub pozivom ni prišlo do skupnega revolta vseh istrskih občin, enotnost italijanske skupnosti pa je krhalo tudi dejstvo, da je bilo kar nekaj krajev,

¹³² *L'Idea italiana*, 11. 12. 1902, št. 283, VII, *La concessione strepitosa*, str. 1–2.

¹³³ *Edinost*, 13. 12. 1902, št. 283, XXVII. Tržaške vesti. Seja italijanskega političnega društva za Istro, str. 2.

¹³⁴ *L'Idea italiana*, 11. 12. 1902, št. 283, VII. *La concessione strepitosa*, str. 1–2.

¹³⁵ *L'Idea italiana* (1896–1914) je bil iredentistični časopis, ki je izhajal v Rovinju. Zagovarjal je ideje italijanskega liberalno-nacionalnega gibanja in bil glavno glasilo najpomembnejše italijanske politične stranke v monarhiji, Partito liberalnazionale. Bil je eden do najpomembnejših in najvplivnejših časopisov pred I. svetovno vojno, ki je izražal protivladne, protiklerikalne ideje. (IE, str. 314).

¹³⁶ *L'Idea italiana*, 4. 12. 1902, št. 282, VII. Zuccherini?, str. 1.

¹³⁷ *L'Istria*, 13. 12. 1902, št. 1061, XXI. *Cronaca. Le tabelle delle stazioni ferroviarie*, str. 3.

¹³⁸ *L'Istria*, 20. 12. 1902, št. 1062, XXI. *Cronaca. Contro le tabelle bilingui*, str. 3.

¹³⁹ Roselli, *Draga Parenzana*, str. 41.

¹⁴⁰ *L'Idea italiana*, 12. 2. 1903, št. 291, VIII. *L'oltraggio consumato*, str. 1.

kot sta bila Motovun in Nova Vas, še v letu 1903 v negotovosti in brez vseh napisov na postajališčih.¹⁴¹ Še več, italijanski poslanci na Dunaju so prvotno napovedane demonstracije celo prepovedali, saj so bili prepričani v uspeh pogajanj z ministrom za železnice, nasilje pa bi njihova pogajalska izhodišča lahko le poslabšalo. Italijanska stran je bila tako prepričana v moč lastnih argumentov, da je celo italijansko iredentistično časopisje nastopalo proti javnim demonstracijam in nasilnim obračunom ter ljudi pozivalo k ohranitvi mirnih živcev in dostojanstva. Dokončno eskalacijo spora je verjetno preprečilo tudi nasilno stavkovno gibanje v Trstu, ki se je začelo v februarju 1902, ki je zaradi svojih razsežnosti preusmerilo pozornost javnosti. Čeprav dogodki niso dosegli takih razsežnosti kot v letu 1894, pa vseeno ne moremo trditi, da niso izzvali burnih in odločnih reakcij ter čustvenih odzivov na obeh straneh.¹⁴² Ob teh dogodkih je moč politike, predstavnikov ljudstva in njihovih političnih trobil postala povsem očitna, saj so ti lahko po potrebi podžgali ali pa, v skladu z vsakokratnimi trenutnimi interesi, proteste, nemire in nasilna obračunavanja tudi zatrli. Dogajanje ob postavljanju dvojezičnih napisov ob železniški progi Poreč-Trst tako postavlja pod vprašaj tudi spontanost vseh ostalih demonstracij in izražanj ljudske volje v preteklosti, saj je očitno, da je preprosto prebivalstvo povsem sledilo direktivam svojih voditeljev. Akcije so tako vodili in režirali najvišji predstavniki, ki so s svojimi odločitvami vplivali na voljo deželnih in občinskih oblastnikov, ljudstvo pa se je še enkrat več izkazalo kot hvaležno orodje v rokah politikov, ki so z njim lahko poljubno manipulirali.

Viri in literatura

Arhivsko gradivo:

Pokrajinski arhiv Koper, PAK KP 7, Občina Koper
Pokrajinski arhiv Koper, PAK PI 36, Občina Piran

¹⁴¹ *L'Idée italienne*, 2. 7. 1903, št. 308, VIII. *Cronaca. Contro le tabelle bilingui*, str. 2.

¹⁴² Almerigo Apollonio je v svoji knjigi *Autunno istriano* zapisal, da je ob železniški progi Poreč-Trst kar mrgolelo dvojezičnih napisov, kot sta bila npr. napisa Poreč in Koper, kar pa za razliko od leta 1894 ni izzvalo nobenih čustvenih odzivov. V: Almerigo: *Autunno istriano: la »rivolta« di Pirano del 1894 e i dilemmi dell'»irredentismo«*, str. 120.

Časopisje:

Eco del Litorale: 1899, 1902
Edinost: 1898, 1899, 1900, 1902
Il Piccolo della Sera: 1902
L'Idée Italienne: 1902
L'Indipendente: 1900, 1902
L'Istria: 1902
Slovenec: 1897, 1901, 1902
Slovenski narod: 1903

Literatura:

- APOLLONIO, Almerigo: *Autunno istriano: la »rivolta« di Pirano del 1894 e i dilemmi dell'»irredentismo«*. Trieste: Italo Svevo, 1992
- BÄUMER, Wolfram: *Mit Rauch und Dampf: das Kleinbahn-Museum stellt sich vor, Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen*. Bruchhausen-Vilsen, DEV-Bücherei-Verl., 1991. V:
http://www.museumseisenbahn.de/dme/mit_rauch.pdf
- BRATE, Tadej: *Parenzana: železnica za vse čase*. Ljubljana: Kmečki glas, 2007
- CVELFAR, Bojan: „Z Narodnim domom se je celjskemu nemštvu razbila jedna čeljust...“. Nacionalni izgedi v Celju na prelomu stoletja. V: *Celjski zbornik 1997 ob 100-letnici Narodnega doma*. Celje: Kulturna skupnost občine [etc.], 1997
- CVIRN, Janez: Celjsko gimnazijsko vprašanje (1893–1895). V: *Kronika*, XLV (1997), št. 1–2, str. 102–111
- CVIRN, Janez: *Boj za Celje: politična orientacija celjskega nemštva: 1861–1907*. Ljubljana: Zveza zgodovinskih društev Slovenije, 1988
- CVIRN, Janez: *Kriv luft! Čreve na plot! oris družabnega življenja v Celju na prelomu stoletja*. Celje: NTRC, 1990
- ČERNIGOJ, Meta: Boj za dvojezične napise v Istri v letu 1894. V: *Zgodovina za vse*, XIV (2007), št. 2, str. 69–88
- ČUČEK, Filip: Jezikovne »težave« na Spodnjem Štajerskem v Taaffejevi dobi. V: *Prispevki za novejšo zgodovino*, XLVIII (2008), št. 2, str. 7–21
- ČUČEK, Filip: *Uspehi spodnještajerskih Slovencev v Taaffejevi dobi: gospodarske, socialne,*

- kulturne in politične razmere na Spodnjem Štajerskem v času Taaffejeve vlade (1879–1893)*. Celje: Zgodovinsko društvo, 2008
- ČUČEK, Filip: Vpisal se je med Nemce, dasiravno komaj za silo nemško tolče: občevalni jezik kot element manipulacije v popisih prebivalstva 1880–1910 na Spodnjem Štajerskem. V: *Zgodovina za vse*, XIV (2007), št. 2, str. 57–68
- DAROVEC, Darko: *Kratka zgodovina Istre*. Koper: Univerza na Primorskem, Znanstveno-raziskovalno središče, Založba Annales, 2008
- ES: *Enciklopedija Slovenije*, 2: Ce-Ed. Ljubljana: Mladinska knjiga, 1988
- ES: *Enciklopedija Slovenije*, 11: Savs-Slovenska m. Ljubljana: Mladinska knjiga, 1997
- ES: *Enciklopedija Slovenije*, 12: Slovenska N-Sz. Ljubljana: Mladinska knjiga, 1998
- HOLZ, Eva: „Krik Istre ne bo ostal neopažen“: časopisi in časopisni članki ter telegrami in pisma o dogodkih v Piranu jeseni leta 1894, ki jih je zbiral tedanji piranski župan dr. Domenico Fragiaco. V: *Kronika*, LV (2007), št. 3, str. 429–448
- HOLZ, Eva: Češki časopis Politik in revolucija v Piranu leta 1894. V: *Kronika*, LIII (2005), št. 2, str. 209–222
- <http://www.larchivio.org/xoom/manifestopropaganda1918.htm>, (9. 6. 2010)
- IS: *Istarska enciklopedija*. Zagreb: Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2005
- JENKO, Jože: Istrske železnice. V: *Kronika*, XIII (1965), št. 2, str. 64–77 in št. 3, str. 142–156
- KRAMAR, Janez: *Narodna prebuja istrskih Slovencev*. Koper: Lipa, Trst: Založništvo tržaškega tiska, 1991
- MILANOVIČ, Božo: *Hrvatski narodni preporod u Istri*, Knj. 2, 1883–1947. Pazin: Istarsko književno društvo sv. Ćirila i Metoda, 1973
- ROSELLI, Giulio: *Draga Parenzana!: spomini, slike in dokumenti železniški progi Trst–Poreč*. Trieste: Bruno Fachin Editore, 2002
- ROSELLI, Giulio: *La Ferrovia Trieste-Buie-Parenzo e i problemi ferroviari dell'Istria e di Trieste*. Trieste: Castelfranco Veneto, Grafiche Trevisan, 1972
- ROSELLI, Giulio: *La ferrovia Trieste-Parenzo : descrizione tecnica*. Trieste: A cura dell'A., 1967
- STRČIĆ, Petar, STRČIĆ, Mirjana: *Hrvatski istarski trolist : Laginja, Mandić, Spinčić*. Rijeka: Izdavački centar, 1996
- STUDEN, Andrej: „Bojim se, da bo tekla kri!“ Ekscesi ob obisku čeških visokošolcev v Celju leta 1899. V: *Zgodovina za vse*, II (1995), št. 2, str. 1–8.
- STUDEN, Andrej: Kodeks časti na Slovenskem pred prvo svetovno vojno. V: *Acta Histriae*, VIII (2000), št. 1, str. 305–314
- VERGINELLA, Marta: Govorica nasilja v slovensko-italijanskem nacionalnem konfliktu. V: *Acta Histriae*, X (2002), št. 2, str. 455–464

Zusammenfassung

»AUGENMERK AUF DEN ZUG!«

Probleme mit der Zweisprachigkeit an der Eisenbahnstrecke Triest–Poreč und andere offene nationale Fragen in Istrien an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert

Am Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts eskalierten die nationalen Konflikte in Slowenien. Auf dem gesamten slowenischen Territorium waren nationale Reibereien zu beobachten, sei es zwischen Slowenen und Deutschen, sei es zwischen Slowenen und Italienern. Die Abrechnungen unter der Bevölkerung in slowenischen Gebieten zeigen, dass die nationalistische Ideologie am Ende des 19. Jahrhunderts das gesellschaftliche Geschehen vollständig durchdrungen hatte. Der Zweck heiligte immer öfter die Mittel, was besonders in einer Zeit wichtig wurde, in der die Slowenen immer entschlossener für die eigenen Rechte eintraten und ihre Rolle als Bollwerk des Staates und der Dynastie betonten – dabei aber auch immer öfter aus Opfern gewaltsamer Abrechnungen zu Tätern wurden. Die Verhältnisse in Istrien hatten sich seit dem Jahr 1894 zugespitzt, als aufgrund des Widerstandes gegen die Anbringung einer zweisprachigen Aufschrift am Gericht in Piran sogar die Armee einschreiten musste. Die italienische Bevölkerung unter Führung ihrer Repräsentanten interpretierte jede Gewährung von Sprachrechten an die Slowenen und Kroaten als Beleidigung des italienischen Primates in Istrien und im Triestiner Gebiet. Die Sprachenfrage stand so die ganze Zeit im Vordergrund und alle Kämpfe waren im

Gründe Kämpfe für das Recht auf Gebrauch der eigenen Sprache, sei es in der Kirche, den Schulen, dem Landtag oder vor Gericht. Die Verhältnisse in diesen Bereichen besserten sich nicht, ständig gab es kleine Scharmützel um das Prestige, während die echten inhaltlichen Fragen nicht gelöst werden konnten. Die Italiener führten, ähnlich wie die Deutschen, im Landtag und im Reichsrat eine regelrechte Kampagne für ihre Rechte und ihre Sprache. Sie appellierten an die Behörden, sich bei der Gewährung von Rechten an Slowenen und Kroaten nicht nur auf materielle und statistische Daten zu stützen, sondern auch die Geschichte, die Tradition und die wirtschaftlich-sozialen Verhältnisse der Region zu berücksichtigen und so die ungerechten Angriffe gegen die Italiener zu beenden. Trotz der anfänglichen Eskalation der Gefühle endete die Anbringung zweisprachiger Aufschriften entlang der Bahnstrecke Poreč–Triest ohne gewaltsame Auseinandersetzungen. Die Regierung handelte taktisch klug und verfolgte eine Politik der Konzessionen und des Nachgebens, mit der zwar beide Seiten unzufrieden waren, die aber größere Ausschreitungen verhinderte. Weil die Verhandlungen für jede Aufschrift gesondert geführt wurden und sich die von der Verordnung ausgenommenen Ortschaften recht opportunistisch verhielten, kam es trotz entsprechender Aufrufe nicht zu einer gemeinsamen Revolte aller istrischen Gemeinden. Die Einigkeit der italienischen Gemeinschaft wurde auch durch die Tatsache geschmälert, dass selbst im Jahr 1903 einige Orte in Unsicherheit und ohne jegliche Aufschrift auf den Stationen waren. Mehr noch – die italienischen Abgeordneten in Wien verboten die zunächst angekündigten Demonstrationen sogar, da sie an den Erfolg ihrer Verhandlungen mit dem Minister für Eisenbahnen glaubten und Gewalttätigkeiten ihre Verhandlungsposition nur geschwächt hätten. Die italienische Seite war so von der Macht der eigenen Argumente überzeugt, dass sogar die italienische irredentistische Presse gegen öffentliche Demonstrationen und gewaltsame Abrechnungen auftrat und die Menschen aufrief, Ruhe und Würde zu bewahren. Anlässlich dieser Ereignisse wurde die Macht der Politik, der Volksvertreter und ihrer politischen Sprachrohre offensichtlich, denn sie konnten je nach Bedarf Proteste, Unruhen und gewaltsame Abrechnungen entfachen oder sie, in Übereinstimmung mit den momentanen Interessen, auch unterdrücken. Die Ereignisse rund um die Aufstellung zweisprachiger Aufschriften ent-

lang der Bahnstrecke Poreč–Triest stellen so auch die Spontaneität aller anderen Demonstrationen und Bekundungen des Volkswillens in der Vergangenheit in Frage, denn offensichtlich folgte die einfache Bevölkerung völlig den Direktiven ihrer Anführer. Die Aktionen wurden von den höchsten Repräsentanten geleitet und in Szene gesetzt und diese beeinflussten mit ihren Entscheidungen den Willen der Landes- und Gemeindegewalt, während sich das Volk einmal mehr als dankbares und beliebig manipulierbares Werkzeug in den Händen der Politiker erwies.

Schlagwörter: *Istrien, Parenzana, Zweisprachigkeit, Nationalismus, nationale Kämpfe*