

22. SREČANJE STARODOBNIH VOZIL ADRIA CLASSIC KOPER BO POSVEČENO

**100. OBLETNICI KONCA AVSTRIJSKEGA PRIMORJA -
LITORALE AUSTRIACO - ÖSTERREICHISCHES KÜSTENLAND**



GRB MEJNE GROFIJE ISTRE IZ LETA 1860

AVSTRIJSKO PRIMORJE - NEMŠKO Österreichisches Küstenland, italijansko Litorale Austriaco je bila kronska dežela znotraj Avstrijskega cesarstva, kasneje Avstro-Ogrske. Nastala je po propadu Ilirskih provinc leta 1813 in se je obdržala vse do konca prve svetovne vojne leta 1918. Vplivala je na močan ekonomski razcvet Istrskega polotoka, kar je prispevalo tako k demografski kot kulturno-družbeni rasti te pokrajine. Pri slovenskem prebivalstvu se je to odražalo predvsem v nacionalnem prebujanju ter pri političnem udejstvovanju. Zato želimo v okviru 22. srečanja Društva starodobnih vozil in plovil Adria Classic Koper obeležiti 100 - letnico konca Avstrijskega primorja ali tako imenovane Belle époque. Srečanje bo potekalo v soboto, 16.6. 2018 s startom v Portorožu.

Za lažje razumevanje omenjenega zgodovinskega obdobja se moramo vrniti dobri dve stoletji nazaj, in sicer v leto 1797, ko je zaradi Napoleonovih vojaških uspehov dokončno propadla nekdanja Beneška republika. Takrat je Istrski polotok po dolgih stoletjih pretežno beneške nadoblasti v celoti prešel pod habsburško krono. Od leta 1805 do leta 1813 so avstrijsko nadvlado (1797-1805) prekinile Napoleonove teritorialne širitve na območje vzhodnega Jadrana, ki

so Istro in Dalmacijo najprej vključile v Italijansko kraljestvo, nato pa od leta 1809 do 1813 v Ilirske province z glavnim mestom Ljubljano. To obdobje so zaznamovale korenite spremembe, povezane z uveljavitvijo Napoleonovega zakonika, ki je poleg številnih novosti predvideval tudi delitev sodne in upravne oblasti. Kljub temu, da je tedaj del



Avstrijsko primorje
1897 Rand McNally World Atlas
ZEMLJEVID AVSTRIJSKEGA PRIMORJA IZ LETA 1897

mestnega prebivalstva prepoznal uvedbo meščanskega zakonika kot pomemben korak v družbenem razvoju, Napoleonovi upravitelji v Istri niso uspeli vzpostaviti trdnega sistema administrativne uprave, prebivalstvo pa je trpelo zlasti zaradi uvedbe celinske zapore. S porazom Napoleona (1814/15) je Istra ponovno pripadla Avstrijskemu cesarstvu, ki je pričelo uveljavljati enoten sistem javne uprave.

V Avstrijskem primorju se v 19. stoletju oblikujeta dve pglavitni ekonomski in vojaški središči, ki sta korenito vplivali na življenje Istranov, to sta Trst in Pulj, pomembna pa je bila tudi Reka. Trst se je v 18. stoletju naglo gospodarsko razvijal ter za to potreboval delovno silo, ki je večinoma prihajala iz Istre. Pulj je bil leta 1853 izbran za vojaško luko, zato se je oblikoval v močno vojaško pristaniško mesto monarhije, tri leta kasneje pa je bil tam ustanovljen tudi arzenal. Leta 1864 so v Pulj prenesli tudi pristaniško admiraliteto iz Trsta. Z železnico do Pulja je bil istrski polotok leta 1876 povezan z evropsko železniško mrežo. Reka se je od leta 1868 razvila v glavno pomorsko in gospodarsko središče vzhodnega, to je ogrskega dela monarhije, kar je močno vplivalo na razvoj hrvaškega in slovenskega dela Istre, Opatija pa se je tedaj razvila v enega največjih turističnih centrov Evrope. Do razpada Avstro-Ogrske je Avstrijsko Primorje vključevalo svobodno cesarsko mesto s statusom dežele – Trst in deželi Istro ter Goriško z Gradiško. Vsaka od treh dežel je imela neodvisno upravo, vendar so bile podrejene cesarskemu guvernerju v Trstu, ki je bilo tedaj glavno mesto Primorja. Leta 1850 so vse pokrajine dobile oktroirane deželne ustave z volilnimi redi za volitve v deželne zборе, Trst pa statut državno neposrednega mesta, iz pokrajine izvzete upravne enote. Leta 1857 je bila do Trsta speljana Južna železnica, hrbtenica cestnega omrežja pa postane glavna komercialna in poštna cesta Dunaj – Trst, kjer pa je pogosto prihajalo do težav z vzdrževanjem in večjimi obnovitvenimi deli posameznih cestnih odsekov. Za državne ceste je skrbela država, deželne pa je morala vzdrževati

deželna uprava. Za vzdrževanje in urejanje lokalnih cest so bili ustanovljeni lokalni cestni odbori, kar pa je bilo v primeru Trsta izrednega pomena, saj je z vlogo glavnega avstrijskega pristanišča, tedaj obalni predel Primorja postal tudi atraktivna turistična destinacija, ki je bila poznana kot avstrijska riviera. Regija je bila večnacionalna, saj je vključevala Italijane, Slovence, Nemce, Furlane in Hrvate. Leta 1910 je Avstrijsko primorje zavzemalo površino 7969 km², na katerih je živelo 894.287 prebivalcev. Na tem območju je Avstrija uvajala nove poljedelske kulture, še posebej krompir in koruzo. V tistih letih je Istra beležila visoko demografsko rast, saj je leta 1848 imela več kot 230.000 prebivalcev, ki so živeli v 24 mestih in 479 vaseh. Zaradi močne nacionalne raznolikosti so se pojavila tudi nacionalna trenja, ki so se v širšem območju Avstrijskega primorja, zlasti v Istri, pojavila kot sopotnik narodnostne pripadnosti in socialnega položaja. Italijanska narodnost je na tem območju, še posebej po združitvi Italije, postala sredstvo za ohranitev in utrditev privilegiranega položaja v odnosu do istrskih Slovencev in Hrvatov ter za obrambo avtonomističnih (monopolnih) pozicij pred uvajanjem narodnostno in družbeno nevtralne avstrijske zakonodaje. V tem obdobju je italijansko nacionalno gibanje zakrnelo in izgubilo prvotni značaj evropske odprtosti, ki sta jo žal zamenjala kulturno zapiranje vase, iredentizem in asimilacijske težnje.

Kako pa je bilo z razvojem obalnih mest Kopa, Izole in Pirana?

Koper se je v tem obdobju začel spreminjati v skladu z gospodarskim in družbenim razvojem. Pričeli so z izsuševanjem koprskih solin, ki so bile leta 1912 dokončno ukinjene, posledično pa je mesto izgubilo nekdanjo podobo otoka. Leta 1825 je Koper dobil drugo cestno povezavo s kopnim, in sicer Samedelsko cesto, sredi 19. stoletja pa še obalno cestno povezavo, poleg tega pa je bila vzpostavljena tudi morska povezava s Trstom. V Izoli se je razvila ribja industrija; leta 1879 in 1882 sta nastali dve tovarni ribjih konzerv. Prav tako kot Koper je tudi Piran

pričel pridobivati svojo današnjo podobo. Z zasutjem piranskega mandrača (1896) so ustvarili prostorno tržno ploščad, okoli katere so zgradili vse pomembnejše občinske ustanove – občinsko in sodno palačo ter meščanske stavbe, od katerih se je v prvotni obliki ohranila le gotska hiša, imenovana Benečanka. Trg so poimenovali po slavnem piranskem rojaku, violinistu in komponistu Giuseppeju Tartiniju, od katerega je do železniške postaje v Luciji med letoma 1909 in 1911 vozil piranski trolejbus. V nasprotju s Koprom so v piranski občini ponovno oživili solno proizvodnjo. Razširili so Sečoveljske soline, na katerih so letno predelali 40.000 ton soli. Vsa tri obalna mesta so bila podvržena novemu šolskemu zakonu iz leta 1869, ki je za Istro predstavljal velik korak naprej. Slovensko šolstvo je tedaj razmeroma hitro napredovalo. Nov zakonik je predvideval povečanje števila javnih šol, kar je privedlo do tega, da so v Trstu z okolico in Istri zabeležili letni prirastek učencev, ki je bil večji od avstrijskega povprečja.

Obalna mesta je povezovala 123 km dolga ozkotirna železnica iz Trsta v Poreč, ki se je ob zgraditvi uradno imenovala Poreška proga oziroma Parenzaner (Parenzana), zatem Istrska železnica ali TPC (Trieste – Parenzo – Canfanaro), ki pa je nikoli niso uspeli zgraditi do Kanfanarja. Domačini so ji

pravili kar Istranka oz. Istrijanka ter vinska oz. vinogradniška železnica. Povprečna hitrost vožnje je bila 25 km/h, tako je celotno potovanje med Trstom in Porečem skupaj z vsemi postanki trajalo približno 7 ur. Parenzana je bila prva oblika motoriziranega javnega transporta med obalnimi mesti, počasna vožnja je potnikom omogočila, da so lahko vmes skočili z vlaka, da so si odtrgali kašen sadež iz sadovnjakov ob progi ali odtočili, v vagonih namreč ni bilo sanitarij. To so izkoriščali tudi mnogi »slepi potniki«, ki si niso mogli privoščiti ne ravno poceni vozovnic, da so se izognili kontrolam. Včasih je na najbolj strmih odsekih lokomotiva »omagala« in so potniki morali izstopiti ter vlak poriniti. Občasno se je vlak ustavil tudi zato, ker so otroci tračnice premazali s figami in jih je bilo treba pred nadaljevanjem poti očistiti.

Kaj pa pionirji prvih avtomobilov v Istri?

27. septembra 1905 je bila na Dunaju uzakonjena registracija vozil s predloženo tehnično dokumentacijo in opravljenim tehničnim pregledom. Na registrskih tablicah je bila poleg številke še črkovana oznaka pokrajin. A za Dunaj, F za Koroško, H za Štajersko, J za Kranjsko in K za Primorsko. K kot začetnica za Küstenland (op. prevod) oz. Primorje. Morda pri tem velja omeniti še zanimivo zgodbo, katere epilog ni povsem

TROLEJBUSI V PIRANU (VIR: T. BRATE, GRADNJA TROLEJBUSA IN TRAMVAJA V PIRANU, 1982).





OMNIBUS SAURER Z REGISTRSKO OZNAKO K 124, IZ KNJIGE 100 LET AVTOMOBILIZMA NA SLOVENSKEM: 1898 – 1998, DZS, LJUBLJANA, 1998, AVTOR SANDI SITAR.

jasen. Leta 1909 je avstrijska delniška družba »Riviera« v pisni prošnji predlagala koprskemu občinskemu vodstvu, da bi na območju Istre vzpostavila »omnibus« avtomobilsko linijo Trst–Koper–Pazin ter Koper–Buje. Občinski »kapetan« je pozdravil pobudo, vendar je izpostavil, da bi bilo potrebno urediti prevoz tako, da ne bo oviral ali ogrožal ostalih uporabnikov cest, predvsem pa bi za to morali pridobiti dovoljenje v Trstu. Dodal je še, da je zamisel dobrodošla za lokalno prebivalstvo, ker so povezave z zaledjem slabe. V mislih je potrebno imeti tudi, da je od leta 1902 že potekala proga ozkotirne železnice med Trstom in Porečem, ki pa ni pokrivala obalnega zaledja. O nadaljevanju zgodbe ter o dejanski vzpostavitvi omnibus povezave ni arhivskih ohranjenih virov, vendar lahko tudi kaj več sklepamo iz spodnje fotografije Omnibusa Saurer z registrsko oznako K 124. Zaradi pomena, ki ga je Avstrijsko primorje predstavljalo za slovensko Istro, smo se v Društvu starodobnih vozil in plovil Adria Classic Koper odločili posvetiti 22. srečanje starodobnih vozil Adria Classic 100 letnici



konca Avstrijske riviere oz. koncu Belle epoque v Istri. Udeležencem prireditve bo predstavljena zgodba Avstrijskega primorja, startne tablice starodobnih vozil srečanja bodo nosile oznako »K« kot so jo imela vozila med leti 1905 in 1918. Poleg zgodb o Parenzani in čudoviti trasi, ki nas bo vodila mimo vseh obalnih mest, bodo udeleženci lahko uživali ob kavi v eni izmed najstarejših kavarn v Kopru, prav tako kot so to počeli v času Belle epoque.

Vabljeni v soboto, 16.6. 2018 v Portorož!



PORTOROŽ V ČASU AVSTRIJSKEGA PRIMORJA