

Peter Philipp

# Was wurde aus ... ? Eriest

Was wurde aus ... ? Triest  
Peter Philipp  
November 2014

© Verlagshaus Morre GmbH  
A-8010 Graz, Jakoministraße 12  
Telefon +43 (316) 82 02 33, Fax: +43 (316) 82 02 35  
office@verlagshaus-jakomini.at  
www.verlagshaus-jakomini.at

Fotos: Peter Philipp  
Texte: Peter Philipp, Ottilie Philipp  
Lektorat: Martin Moll  
Grafik: Ottilie Philipp, Thomas Haubenwallner  
Herstellung: hm•perfectprintconsult•eu

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, und Vervielfältigung in jeglicher Form (Fotokopie, Mikrofilm oder andere Verfahren) oder Verarbeitung durch elektronische Systeme ohne schriftliche Einwilligung der Autoren bzw. des Verlages verboten. Vorbehaltlich Satz- und Druckfehler.

ISBN 978-3-902920-12-6

# Vorwort

*Martin Moll*

## TRIEST: ALTÖSTERREICHS TOR ZUM MEER

Die Steiermark und die Hafenstadt Triest sind miteinander verbunden: Die Grüne Mark verdankt es dem aufstrebenden Hafen, dass die kaiserliche Regierung in den 1850er Jahren dem Bau der Südbahn Wien-Triest Priorität einräumte, und Erzherzog Johann sorgte dafür, dass die Trasse durch die Steiermark verlief. So profitierten beide vom Bahnbau, eine klassische win-win-Situation.

Triest, das 1382 an die Habsburger fiel, war schon bald der wichtigste Hafen in deren Imperium. Seine Lage war ideal, um die Waren Mitteleuropas zu verschiffen und umgekehrt die aus dem Mittelmeerraum, ja aus atlantischen Gebieten oder dem Mittleren Osten stammenden Produkte kostengünstig zu den Abnehmern in Zentraleuropa zu transportieren. 1912 wurden hier 4,5 Milliarden Tonnen Handelsgüter umgeschlagen. Zudem haben Abertausende Auswanderer in Triest jene Schiffe bestiegen, die sie in eine neue Welt brachten.

Die Habsburger haben die Bedeutung dieser Verkehrsströme, an denen sich trefflich verdienen ließ, früh erkannt. Triest wurde daher zielstrebig gefördert, die Infrastruk-

tur des Hafens sowie die Verkehrsanbindungen wurden ausgebaut und große Werftanlagen errichtet. Versicherungen und Reedereien von europäischem Rang hatten dort ihre Zentralen. Als „freie Stadt“ genoss Triest eine außergewöhnliche Autonomie, die freilich die ab etwa 1870 virulenten Nationalitätenkonflikte zwischen Italienern, Slowenen und Deutschen eher anheizte als dämpfte. Die italienische Nationalbewegung des 19. Jhdts. wollte von dieser bereichernden Multi-Ethnizität nichts wissen; für diese Hitzköpfe waren „Trento e Trieste“ die „unerlösten Gebiete“, die der Erste Weltkrieg mit Italien vereinigte.

Mit der einstigen Blüte der Stadt ging es nach 1918 bergab, die Einwohnerzahl (heute rund 200.000) kam nie mehr an jene zu Zeiten Altösterreichs heran und Adria Häfen wie Koper und Rijeka liefen Triest den Rang ab.

Wer heute durch Triest bummelt, den erinnern die altösterreichischen Repräsentativbauten daran, dass dieser durch die Begegnung von romanischer, slawischer und deutscher Kultur geprägte Hafen einst das Tor der Donaumonarchie in die Welt war.

*Univ.-Dozent Dr. Martin Moll, Jahrgang 1961, unterrichtet Neuere und Zeitgeschichte an der Karl-Franzens-Universität in Graz. Er hat sich durch seine zahlreichen Veröffentlichungen, zuletzt: Die Steiermark im Ersten Weltkrieg (Wien u. a. 2014), in Historikerkreisen einen Namen gemacht.*

# Geschichte von Triest

*Ottilie Philipp*

An der oberen Adria gelegen, direkt an der Grenze zu Slowenien, ist die Hafenstadt Triest die Hauptstadt der gleichnamigen Provinz und der Region Friaul-Julisch Venetien. Über ein halbes Jahrtausend lang gehörte Triest zum habsburgischen Österreich. Die Stadt unterwarf sich 1382 freiwillig, in der Grazer Burg nahm Herzog Leopold III. das Angebot an. Vertreten wurde diese Herrschaft vom Geschlecht der Grafen von Montenari. Abgesehen von kurzen Besetzungen durch Venedig und Napoleon blieb Triest in der Folge bis zum Ende des Ersten Weltkrieges im Besitz der Donaumonarchie. 1719 erfolgte durch Karl VI. die Erhebung der Stadt zum Freihafen. Seine Nachfolger Maria Theresia und Joseph II. erwirkten durch viele städtebauliche Erneuerungen den wirtschaftlichen Aufschwung der Stadt. Triest war für die Habsburger als der einzige große Seehafen ein strategisch wichtiger Ort. Der große Konkurrent Venedig wurde nach der Eroberung durch Napoleon Österreich zugesprochen und dadurch entwickelte sich das neue Handelszentrum Triest zum größten an der Adria. Fast hundert Jahre später erreichte diese Blütezeit ihren Hö-

hepunkt. 1809 bis 1814 war Triest unter der Herrschaft Napoleons und kam zu den Illyrischen Provinzen. General Christoph Freiherr von Lattermann eroberte die Stadt zurück und nach dem Wiener Kongress 1815 erfolgte im österreichischen Kaiserstaat die Eingliederung Triests in das neu entstandene Königreich Illyrien. Ab den 30iger Jahren des 19. Jhdts. ließen sich in Triest vermehrt Schifffahrtsunternehmen und Werften, Banken und Versicherungen nieder. Hier wurde auch das Schiff *Civetta* gebaut, mit dem Josef Ressel die erste erfolgreiche Fahrt mit seiner Schiffschraube durchführte. 1850 wurde Triest Sitz der Zentralseebehörde, seit 1854 führt die Südbahn von Wien über den Semmering nach Triest. Den meisten Nutzen aber hatte die Monarchie durch die Eröffnung des Suezkanals, wodurch österreichische Produkte auch in den Nahen Osten verkauft werden konnten.

1848 fanden in den Provinzen Venetien und Lombardei Aufstände gegen die Habsburger statt, in denen ein italienischer Nationalstaat gefordert wurde. Nur Triest wollte bei Österreich bleiben und erhielt dafür den Titel „Die allergetreueste Stadt“.



1849 erhielten Triest und die unmittelbare Umgebung ebenso wie Görz, Istrien, Kärnten und andere den Status eines Kronlandes mit eigener Verfassung. Nur wenige Jahre später wurden die Einheiten zum „Österreichischen Küstenland“ zusammengefasst, aber 1861 durch die Reichsverfassung wieder in Kronländer aufgeteilt und dies blieb so bis zum Ende des Ersten Weltkrieges. Im selben Jahr wurde auch der Nationalstaat Italien gegründet und zunehmend setzte unter der zumeist Italienisch sprechenden Bevölkerung der Wunsch nach Zugehörigkeit zu diesem ein. Als Kaiser Franz Joseph I. zum 500. Herrschaftsjubiläum die Stadt besuchte, erreichte diese Bewegung für den Anschluss an Italien den Höhepunkt in Demonstrationen und der Kaiser entging nur knapp einem Attentat. Und dieser Nationalitätenkampf setzte sich fort,

da Österreich nicht auf den so wichtigen Hafen verzichten wollte. Trotz aller Probleme florierte die Stadt wirtschaftlich und kulturell weiter. In zahlreichen Prunkbauten, von österreichischen Architekten im Stil der Wiener Ringstraße erbaut, spiegelte sich der wachsende Reichtum wider. Diese Entwicklung wurde durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges abrupt gestoppt. Als sich im Herbst 1918 die Doppelmonarchie aufzulösen begann, gab der damalige österreichische Statthalter am 30. Oktober den Triestinern ihre Stadt zurück. Und nur vier Tage später trafen die Italiener am Molo Audace, dem Kai am alten Hafen, mit einem Zerstörer ein und brachten die Stadt unter italienische Kontrolle. Eine Windrose aus Bronze auf weißem Stein erinnert an der heutigen Uferpromenade mit ihrer Inschrift an dieses Ereignis.

## DIE ALTSTADT

Der älteste Stadtteil von Triest ist der Stadthügel San Giusto. Das gleichnamige Kastell mit Baubeginn in den letzten Jahren des Mittelalters und einer rund 200 Jahre langen Bauzeit durch die Österreicher ist eines der Wahrzeichen Triests und war 300 Jahre lang der Sitz des Statthalters. Danach wurde es als Kaserne genutzt, heute ist es Museum und kultureller Veranstaltungsort.

Die romanische Kathedrale San Giusto mit Resten römischer Gebäude aus dem 1. Jhdt. n. Chr. auf dem Vorplatz der Kirche hat eine Fassade aus Sandstein mit einer Fensterrosette aus dem 14. Jhdt.











Von der Burg gibt es einen herrlichen Blick über die Stadt auf den Golf von Triest.

























Steile, schmale Gassen mit alten Pflastersteinen führen den Hügel bergab, an einem 7 Meter hohen Tor, dem Arco di Ricardo, vorbei. Im 1. Jhdt. v. Chr. wurde dieser Richardsbogen, das älteste Bauwerk in Triest, an der Piazzetta Barbacan als ein Teil der alten Stadtbefestigung errichtet. Immer wieder stößt man auf Steinruinen als Zeugen einer frühen römischen Besiedelung (Seiten 16 bis 23).















Am Fuße des Stadthügels angelangt, fällt der erste Blick in der Via del Teatro Romano auf die heute noch gut erhaltene Ruine eines römischen Theaters. Das Teatro Romano, erbaut im 1. Jhdt., lag damals direkt am Meer außerhalb der Stadtmauer.





Im Zuge eines Stadtumbaues in der Zwischenkriegszeit wurden die Ruinen freigelegt, was Mussolini veranlaßte, ein Wohnviertel abzureißen. Leider sind bei den Ausgrabungsarbeiten einzelne Teile der Stadt zerstört worden, die aus dem Mittelalter stammten.