

3. EXKURSIONSTAG: Udine → (Gorizia / Görz) → Lago di Doberdo → San Giovanni al Timavo → Sistiana → Vedetta Val Rosandra → Triest → Monfalcone → Grado → Udine

Am 3. Tag unserer Exkursion wollen wir die Landschaften des Karsts und die Meeresküste von Triest bis Grado geographisch erkunden. Während der Autobahn-Fahrt von Udine-Süd bis zur Abfahrt bei Gorizia / Görz bleibt Zeit, über die **Gliederungsmöglichkeiten Italiens** zu sprechen:

1. Gliederungsmöglichkeit:

- ☞ Italia settentrionale / N-Italien: = der kontinentale N mit einer gesamteuropäisch günstigen Verkehrslage. Die alte Bezeichnung „Oberitalien“ sollte eher vermieden werden.
- ☞ Italia meridionale / S-Italien: = im Gegensatz zu Festlandsitalien ist es das maritime Italien (= Halbinsel- und Insel-Italien). Trotz an sich günstiger „Molen“-Situation zwischen W- und E-Mediterraneis wurde es wegen der Verschiebung der europäischen Wirtschafts-Schwerpunkte nach N schon seit der Neuzeit zum „fernsten Italien“.
- ☞ Italia centrale / Mittel-Italien: = unscharfer Begriff für den Übergangsbereich dazwischen.

2. Gliederungsmöglichkeit = heute die üblichste Gliederung:

- ☞ NW-Italien (= „1. Italien“) = hoch entwickelter Bereich mit dem Industrie- Δ Mailand – Turin – Genua als Herzstück auf der Basis traditioneller Industrie-Kultur!
- ☞ S-Italien (= „2. Italien“) = immer noch stark agrarisch geprägter S mit nach wie vor nicht gelöster „italienischer S-Frage“ (→ Mezzogiorno). Hierher gehören auch die Inseln!
- ☞ NE- & Mittel-Italien (= „3. Italien“ = Italia di Mezzo) = jahrzehntelange positive Entwicklung durch lebhaftere Industrie-Dynamik der Nachkriegszeit auf der Grundlage kleiner und mittlerer Betriebsgrößen; gesamtitalienisch fast schon ein Synonym für Wachstum!

Die Grundlagen des generellen Aufschwungs der italienischen Wirtschaft in der Nachkriegszeit: („miracolo economico“)

- ☞ effizienter und rascher Wiederaufbau mit großer Auslandshilfe
- ☞ günstige finanzpolitische Maßnahmen (Stabilisierung der Währung)
- ☞ Umstellung der Produktion auf hochwertige Konsumgüter (Autos!)
- ☞ starke staatliche Förderungen
- ☞ hohes Arbeitskräfteangebot mit niedrigen Löhnen

(Die Entwicklung ist mit der damaligen Situation in Österreich gut vergleichbar.)

Dabei aber verstärkte sich der charakteristische N-S-Gegensatz, obwohl er durch arbeitsintensive Montage-Zweigwerke aus dem NW, durch Staatsbetriebe und durch ausländische Betriebsgründungen ausgeglichen werden sollte.

Ab den 70er-Jahren fällt – gleichzeitig mit Rezessionserscheinungen im „fordistischen“ NW und der Erfolglosigkeit der Mezzogiorno-Politik – das später so bezeichnete „3. Italien“ durch eine davon abweichende, sehr positive Entwicklung auf:

- ☞ private mittelständische Unternehmen mit meist unter 200 Beschäftigten (oft mit markanten Unternehmerpersönlichkeiten) arbeiten sehr flexibel
- ☞ kleine und mittlere Zweigwerke von Großbetrieben („verlängerte Werkbänke“) stimulieren kleine Zulieferbetriebe
- ☞ Inwertsetzung traditioneller regionaler Stärken durch Aufgriffe einheimischer Gewerbetraditionen

☞ clusterartige regionale Konzentration von Branchen erlaubt die Nutzung von Synergieeffekten (wie z. B. in Pordenone, vgl. S.15)

Solche regionalen Netzwerke werden – nach dem britischen Ökonomen MARSHALL, 1920 – als Industrie-Distrikte bezeichnet („distretti industriali“) und finden sich besonders in den Branchen Textil/Bekleidung, Leder/Schuhe, Möbel, Metall/Maschinen sowie Keramik.

FJV zeigt die typischen Merkmale des „3. Italien“ besonders im Friaul. In der Provinz Pordenone z. B. arbeiten 1996 49% der Beschäftigten in Betrieben mit 10 – 99 Mitarbeitern, während JV stärker von Großbetrieben beherrscht wird. In der Provinz Triest arbeiten 1996 36% der Beschäftigten in Betrieben mit über 250 Mitarbeitern, wofür besonders die hafengebundenen Industrien verantwortlich sind (Fe- und Stahlwerke, Industrieanlagenbau, Schiffswerften). Vgl. dazu die Angaben über Monfalcone, S.35. Die gegenüber den Regionen Trentino-Südtirol, Venezien und Emilia Romagna etwas geringere Dynamik FJVs hängt wohl damit bzw. mit der stärker peripheren Lage zusammen.

Tab.2: Statistisches Grundlagen-Material zur **Wirtschaft FJVs** (EUROSTAT):

Provinzen / Übersichten	Arbeitslose % (1990)	Erwerbstätige (1990)			BIP (2000) Index
		I (%)	II (%)	III (%)	
UD	4,6	6	32	62	--
PN	5,2	6	44	50	--
GO	6,4	4	26	70	--
TS	8,2	1	19	80	--
Σ FJV	5,7	5	32	63	114,1
Σ Italien	10,2	9	32	59	102,0
EU 12	8,3	7	33	60	100 (EU 15)

Die günstige Position von FJV im nationalen Vergleich, aber auch in Bezug zu den Nachbargebieten, wie W-Österreich, S-Österreich und Slowenien, soll folgende Tabelle veranschaulichen:

Tab.3: Die Regionen Italiens im BIP-Vergleich

		BIP 2000 (EU 15 = 100)
(1)	Trentino-Alto Adige	136,3
(2)	Lombardia	134,5
(3)	Emilia-Romagna	129,1
(4)	Aosta	123,1
(5)	Piemonte	119,6
(6)	Veneto	119,0
(7)	FJV	114,1
(8)	Toscana	113,5
(9)	Lazio	112,9
(10)	Liguria	108,1
(11)	Marche	102,1
(12)	Umbria	100,6
(13)	Abruzzo	83,7
(14)	Molise	78,8
(15)	Sardegna	75,5
(16)	Basilicata	73,4
(17)	Puglia	67,1

(18)	Sicilia	65,4
(19)	Campania	65,3
(20)	Calabria	62,1
	ItalienΣ	102,0
	ÖsterreichΣ	114,3
	W-Öst.	115,0
	S-Öst.	95,9
	Slowenien	67,2

3. Gliederungsmöglichkeit = nach Großlandschaften:

	Italien Σ	FJV Σ
Montagna	35%	43%
Collina	42%	19%
Pianura	23%	38%

FJV hat also sowohl einen überdurchschnittlichen Gebirgs- wie auch Ebenen-Anteil, wodurch signalisiert ist, dass die Übergangszone schmal und der landschaftliche Kontrast somit sehr scharf ist. Auffallend ist dabei, dass in der Attraktivität der Kulturlandschaft – nicht zuletzt gesteuert durch die Image-Träger Wein und Schinken – gerade die Collina, d.h. der Alpenrand i. w. S., einen sehr hohen Stellenwert hat.

Zur landschaftlichen Vielfalt kommt die kulturräumliche als Berührungsraum von Kulturen, insbesondere der 3 großen europäischen Sprachfamilien.

Als Image tragende Begriffe sind bekannt:

- ☞ „Crocicchio d’ Europa“ = Kreuzungspunkt Europas
- ☞ „Piccolo compendio dell’ Universo“ = kleine Ausgabe der Welt

Fremdenverkehr in FJV:

Wie in allen „Industrie-Staaten“ nimmt auch in Italien die Zahl der im III. Sektor Beschäftigten absolut und relativ zu („L’Italia si va terziarizzando“). Dabei fällt auf, dass der Anteil des III. Sektors auch im Mezzogiorno sehr hoch ist, vielfach sogar über dem Landesschnitt (z. B. in Sizilien, 1996: 68%). Die Ursachen sind:

- ☞ Tourismus
- ☞ „Flucht“ in den Einzelhandel
- ☞ Verwaltungsfunktion (Provinzen / Regionen)
- ☞ Mangel an industriellen Arbeitsplätzen

Tab.4: Tourismusaufkommen
(gerundetes Mittel der Jahre 1994 – 1998)

	Gästezahl	Übernachtungen	Ausländer %
FJV	1,7 Mill.	9 Mill.	42
Italien	113 Mill.	287 Mill.	39

In FJV ist der Fvk extrem auf die Küstenorte konzentriert, wobei hier wiederum Lignano stark dominiert. In der Nachkriegszeit verlief die Entwicklung an der nördlichen Adria sehr dynamisch; von Ancona bis Triest entstand ein durchgehendes Band des Badetourismus in städtisch geprägten Orten, mit (1996) 85 Mill. Übernachtungen (= mehr als 30% aller Übernachtungen Italiens) die führende Fvk-Region Italiens. Mehrere dieser Badeorte verzeichnen Übernachtungszahlen von über 5 Millionen, die zu den höchsten in Italien gehören und nur mehr von Spitzenstädten wie Rom, Florenz oder Venedig übertroffen werden. Diese Badeorte sind typische monosaisonale Ausländer-Seebäder des vorwiegend unteren Mittelstandes, dazu kommen noch kinderreiche Familien aus N- und Mittelitalien.

In Lignano

- ☞ betrug 1998 die Zahl der Ankünfte 496.129 (= 52% der Küstenorte, 30% von Σ FJV),
- ☞ die Zahl der Übernachtungen 3.819.119 (= 61% der Küstenorte, 42% von Σ FJV),
- ☞ die durchschnittliche Aufenthaltsdauer 7,7 Tage (= stark rückläufig!),
- ☞ wurde das Touristen-Maximum 1975 erreicht (5,6 Mill. Übernachtungen bei 15 Tagen Aufenthaltsdauer).

Tab.5: Fvk in FJV (nach GRUBER 2002)			
ANKÜNFTE			
	1994	1998	1998 %
Küstenorte	897.996	947.11	57,5
Landesinnere	419.814	459.867	27,9
Bergregion	194.735	239.783	14,6
Gesamt	1.512.545	1.646.761	100,0
NÄCHTIGUNGEN			
Küstenorte	6.585718	6.244.147	68,8
Landesinnere	1.320.783	1.378.433	15,2
Bergregion	1.365.592	1.455.382	16,0
Gesamt	9.272.093	9.077.962	100,0

Um ca. 9 Uhr fahren wir von der Autobahn Venedig $\leftarrow \rightarrow$ Triest zur Autostraße Richtung Görz ab. Schon bald ist im S der Monte San Michele zu sehen, wo sich eine sehenswerte Gedenkstätte befindet, die an die Kämpfe zwischen Österreichern und Italienern während des 1. Wk. erinnert, die ja im Isonzogebiet traurige Berühmtheit erlangt haben. Abgesehen davon ist der Berg – der letzte Ausläufer des Karsts im NW – als Aussichtspunkt in jedem Fall einen Besuch wert. In Richtung N blickt man zum Flysch-Hügelland um Cormons, im E ist inzwischen die bis zum Becken von Postojna reichende markante Landstufe des Trnovski gozd / Ternowaner Waldes mit Gipfelhöhen knapp um die 1.500m zu erkennen.

Um 9.15 Uhr biegen wir von der Autostraße – dem Richtungspfeil nach Triest folgend – zur SS 55 ab, die nahe am hier aufgewölbten Karstrand bzw. an der slowenischen Grenze verläuft. In dieser Gegend ist der slowenische Bevölkerungsanteil sehr hoch geblieben. Die Ortstafeln sind italienisch / slowenisch, nicht mehr friulanisch. In etwa auf Höhe von Doberdo del Lago benützt die Straße ein Karst-Trockental („Vallone“), das sogar auf einem Satellitenbild gut zu erkennen ist. Durchwegs in Kalkgestein angelegt, sind die Hänge dicht bewaldet. Im Vallone befindet sich der **Lago di Doberdo**, ein See mit unterschiedlich hohem Wasserspiegel. Es könnte sich um den Rest eines Altlaufs des Isonzo handeln, der später trockengefallen ist. Der See ist Teil eines gleichnamigen kleinräumigen Naturschutzgebietes, in dessen Nähe anlässlich eines kurzen Stopps (von 9.30 Uhr bis 9.45 Uhr) sogar der Blick auf die im Hintergrund aufragenden Hafenanlagen von Monfalcone fotografisch genutzt werden kann.



Abbildung 13: Blick von E auf Hafen- und Werftanlagen von Monfalcone

Nur knapp 9km weiter südlich stoßen wir schon auf das nächste Karst-Phänomen: auf die bereits in der Antike berühmten **Timavo-Karstquellen** bei der Kirche San Giovanni al Timavo / Sveti Janež nahe Duino. Der Karstwasserstrom der Reka kommt hier wieder an die Oberfläche und ergießt sich als Timavo an der „Foce del Timavo“ in den Golfo di Panzano der Adria. Zwischen Reka-Schwinde und den Timavo-Quellen sind fossile Talungen der Reka an der Karstoberfläche erhalten. Die Timavo-Quellen schütten mit $10\text{m}^3/\text{s}$ mehr als an der Reka-Schwinde unterirdisch abfließt (nur $5\text{m}^3/\text{s}$). Mit 2km Länge gilt der Timavo als der kürzeste Fluss der Erde.

Nach 5-minütiger Fahrt Richtung Sistiana entscheiden wir uns für einen 1-stündigen Aufenthalt (10.15 Uhr – 11.15 Uhr), den wir zur Teil-Begehung des berühmten **Rilke-Wanderweges** von Sistiana zum Schloss Duino nützen.

Die Errichtung des neuen **Schlusses von Duino** geht wahrscheinlich auf das Jahr 1400 zurück, als die Familie Walsee den Wunsch, ein echtes Kriegsgebäude zu bauen, in die Tat umsetzte. Später verschwand die Familie; das Schloss wurde zunächst zu einem Gefängnis ausgebaut. Erst gegen das ausgehende 19. Jahrhundert ging es in den Besitz der Fürsten von Thurn und Taxis über. Heute ist ein Teil des Schlosses Sitz des United World College und war nur zu besonderen Anlässen für die Besucher zugänglich. Seit 1. Juli 2003 aber kann man den Spuren Rilkes folgen. Das Schloss, das sich noch heute im Besitz der Familie von Thurn und Taxis befindet und auch von ihr bewohnt wird, öffnet seine Pforten und zeigt unter anderem die berühmte Palladianische Treppe und das von Liszt gespielte Klavier.

In einem Brief an Hedwig Fischer, die Gattin des Verlegers Samuel Fischer, vom 25. 10. 1911 hat der Dichter Rainer Maria Rilke dieses Schloss beschrieben, wo er sich zwischen 1910 und 1912 (mit Unterbrechungen) auf Einladung der ihm freundschaftlich verbundenen Fürstin Marie von Thurn und Taxis aufhielt und die 10 Gedichte des Zyklus „Duineser Elegien“ begann:

„[...] Ich bin: bei meinen Freunden, in diesem immens ans Meer hingetürmten Schloß, das wie ein Vorgebirg menschlichen Daseins [...] in den offensten Meerraum hinaussieht, unmittelbar ins All möchte man sagen[...] Dahinter aber, wenn man aus allen den sicheren Toren hinaustritt, hebt sich, nicht weniger unwegsam denn das Meer, der leere Karst.“

(Zitiert aus: rowohlts monographien 22, 1975, S. 107)

(Über Schloss Duino vgl.: www.ts.camcom.it/deutsch/laprovincia/duino_aurisina.htm; www.zdf.de/ZDFde/inhalt/11/0,1872,2050923,00.html)



Abbildung 14: Blick vom Rilke-Weg auf das neue Schloss Duino

Was dem Dichter Rilke „leer“ schien, vermag bei Geographen jedoch durchaus Interesse zu erwecken: mehrere Karrenfelder entlang des Spazierweges, submediterrane Hopfenbuchen und Flaumeichen.



Abbildung 15: Hopfenbuche am Rilke-Weg zwischen Sistiana und Schloss Duino

Der Karstrand reicht hier als steile, mehrere 10er Meter hohe Stufe ans Meer heran. Nach Sistiana setzt sich der Wanderweg entlang der Karstkante bis zur slowenischen Grenze fort und führt an 10 Aussichtswarten vorbei.

Das Hinterland von Triest ist mehrheitlich slowenischsprachig und genießt in Medien, Rundfunk und Unterricht guten Minderheitenschutz. Auspendlergemeinden überwiegen, LW gibt es kaum noch. Submediterrane Wald (siehe Rilkeweg) dominiert, manchmal gibt es auch Wiesenutzung. Auch Weinbau spielt eine Rolle, z. B. die Sorte „Terrano“.

Auf der Weiterfahrt nach Triest fällt vor Opicina der Hinweis auf die Natur-Sehenswürdigkeit „Grotta Gigante“, eine riesige Höhle mit schönen Tropfsteinen, auf. Als weitere Besonderheit von Opicina sei erwähnt, dass man mit einer Straßenbahn den Karstabhang hinunter ins Zentrum von Triest fahren kann und dabei einen herrlichen Ausblick auf die Stadt und ihr nahes Umland genießt. An der Einstiegstelle der Tram in Opicina befindet sich ein großer Pkw-Parkplatz. Wir hingegen wählen vorerst noch nicht den direkten Weg nach Triest,

sondern fahren in Richtung Basovizza (östlich von Triest). Entlang der Straße gibt es zahlreiche Wiesen und Felder mit niederen Trockenmauern (=Lesesteinmauern), von den Bauern zwecks Parzellen-Begrenzung und Bodenverbesserung mit aus den Feldern geräumten Steinen errichtet. Mit dem fortschreitenden Rückgang der Ackerwirtschaft kommen diese Mauern allmählich aber auch außer Gebrauch. In Padriciano, ca. 2km vor (= nordwestl. von) Basovizza, gibt es ein Forschungszentrum der Uni Triest. Basovizza selbst ist ein typisches Auspendlerdorf des Karstgebietes. Von hier ist es nicht weit zu slowenischen Grenzübergängen nach Lipica bzw. in Richtung Rijeka. Wir aber fahren in das kleine Dorf San Lorenzo (südl. von Basovizza) und verweilen von 12 Uhr bis 12.35 Uhr auf der „**Vedetta Val Rosandra**“. Von diesem Aussichtspunkt sieht man im Hintergrund den Slavnik, gleichsam am Beginn der H.I. Istrien nahe der Grenze Slowenien / Kroatien, natürlich mit Schutzhütte, wie es sich für einen ordentlichen slowenischen Berg gehört. Gut zu sehen von hier aus auch der südliche Hafenteil von Triest, der Ölhafen mit dem riesigen Tanklager der AWP (Adria-Wien-Pipeline). Hinter dem Hafenbecken erkennt man Muggia, eigentlich die 1. istriatische Stadt.



Abbildung 16: Der Ölhafen von Triest, im Hintergrund Muggia, von San Lorenzo aus gesehen

Die Städte Muggia, Triest und Koper liegen in einer weit gespannten Flysch-Landschaft. Im Vordergrund unseres Blickfeldes, in der Val Rosandra, sind Kalk und Flysch wechsellagernd angeordnet. Kalk unter Flysch entspräche den ursprünglichen Bedingungen. Die Val Rosandra weist ein sehr dichtes Wegenetz auf, das für kleinere „Bergsteigereien“ sehr gut geeignet ist. Von unserem Standpunkt aus können wir noch die Trasse der aufgelassenen Bahnlinie von Triest nach Poreč sehen (Stichbahn mit 760mm Spurweite), die heute als Laufstrecke bzw. Radfahrstrecke genutzt wird.



Abbildung 17: Val Rosandra mit aufgelassener Bahnstrecke links im Vordergrund und Slavnik im Hintergrund Mitte

Nach kurzer Fahrt auf einem Teilstück der Autobahn-Umfahrung von Triest biegen wir zu einer Stadteinfahrt ab und parken ab 13 Uhr auf dem Parkplatz vor dem Aquarium von **Triest**. Nach der Mittagspause bis 15 Uhr begeben wir uns auf einen kleinen Stadtrundgang, um diese für Österreich so geschichtsträchtige Stadt näher kennen zu lernen:

1) Zur Geschichte Triests:

Die ursprüngliche Siedlung befand sich am Colle di San Giusto, wobei die Römer den älteren Namen „Tergeste“ (= wahrscheinlich eine Bezeichnung für Markt; vgl. auch slow.: trg!). von den Histren übernahmen. Die Römer legten eine beachtlich große Stadt an, die aber in ihrer Bedeutung doch weit hinter Aquileia zurückblieb.

Die nachrömische Geschichte verläuft vorerst im Wesentlichen parallel zu der von Friaul; wichtig war im Mittelalter, dass die Bischöfe die weltlichen Herrschaftsrechte über die Stadt und das Hinterland bekamen. Mitte des 13. Jh. kauften die Bürger dem Bischof die Rechte über die Stadt ab und entwickelten so die „freie Kommune“.

Diese geriet in ihren Interessen in Konflikt mit den Patriarchen von Aquileia, den Grafen von Görz, insbesondere aber Venedig, das ab 1202 ständig die Triestiner zu unterwerfen versuchte und Mitte des 14. Jh. die Stadt auch tatsächlich besetzte. Nach der Befreiung suchten die Triestiner eine Schutzmacht und fanden sie 1382 in den Habsburgern. In diesem Punkt differiert allerdings freilich die österreichische Geschichtsschreibung von der italienischen, die dies als Okkupation sieht. Jedenfalls gehörte Triest – mit unwesentlichen Unterbrechungen – bis 1918 zu Österreich.

Der entscheidende Schritt hin zum Einstieg in den internationalen Seehandel wurde 1716 unter Kaiser Karl VI. mit der Erklärung zum „Freihafen“ getan. Die österreichische Mittelmeer-Politik stand ganz im Zeichen des Merkantilismus und daher waren auch in diesem Fall die verbesserten Absatzchancen der österreichischen Bergbauprodukte ein wichtiges Argument, und das trotz ungünstiger topographischer Situation des Hinterlandes!

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, besonders aber gezielte Förderungen (z. B. Gründung einer Börse) und der Ausbau der Straßenverbindungen fördern die Stadtentwicklung bzw. die planmäßige Stadterweiterung und sind auch Ausdruck eines bevölkerungswirksamen Aufschwungs.

Dieser Aufschwung war nur kurz unterbrochen – während der napoleonischen Zeit – und setzte sich dann im 19. Jh. umso dynamischer fort:

- ☞ Um 1835 wurde die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Österreichischer Lloyd“ (später „Lloyd Triestino“) in Triest von 7 örtlichen Versicherungsgesellschaften analog zum Londoner Institut "Lloyd's" gegründet, um Kaufleuten und Versicherten

Informationen über Handel und Schifffahrt Europas, besonders in der Levante, zur Verfügung zu stellen.

- ☞ 1857 erfolgte die Fertigstellung der Südbahn von Wien nach Triest, wobei aber zugleich mit der Eröffnung der anderen Alpen querenden Bahnen auch die Konkurrenten Triests wieder gestärkt wurden.

Das 19. Jh. war aber ein Zeitalter des aufkeimenden Nationalkonflikts der italienischen Bevölkerungsmehrheit gegen die deutsche Oberschicht, die gegen die Italiener sogar den slowenischen Bevölkerungsanteil zu stärken versuchte!

1918 kam Triest zu Italien, aber JV war kein Ersatz für das verlorene Hinterland der Donaumonarchie. Gleichzeitig waren die faschistischen Italianisierungsbestrebungen für den slowenischen Bevölkerungsanteil erdrückend.

Der endgültige Verlust des Hinterlandes nach dem 2. Wk. – erst 1954 kam die „Zone A“ zu Italien, davor war sie englisch-amerikanisch verwaltet – bringt Triest in eine extrem periphere Lage, welche die immer noch überregional bedeutende Stellung der Stadt eigentlich als erstaunlich erscheinen lässt.

2) Zur Bevölkerungsentwicklung von Triest: (=Tab.6)

um 1700:	3000 - 5000
um 1800:	28.000
um 1850:	70.000
um 1880:	150.000
um 1900:	175.000
vor 1914:	235.000
1963:	277.644
1999:	216.459

Der aktuelle Rückgang ist neben der zu Italien peripheren Lage natürlich auch auf Suburbanisierung zurückzuführen.

3) Zur Hafenfunktion von Triest:

Schon 1850 soll Triest der 3.-größte Hafen ganz Europas gewesen sein.

Tab. 7: Die Entwicklung des Hafen-Umschlages von Triest:

1913:	3,4 Mill.t
1930:	2,3
1950:	3,5
1960:	5,1
1967:	8,6
1968:	20,1
1996:	47,2
1999:	44,8 (davon 34,3 = Erdöl!)

Der sprunghafte Anstieg von 1967 auf 1968 hängt mit der Inbetriebnahme der Erdölleitung TAL (→ Ingolstadt; AWP seit 1970 → Schwechat) zusammen. Die Leitung ist 456km lang und untertunnelt den Plöckenpass in einem 7,1km langen Tunnel. Der Industriehafen und die zugehörigen Tanklager liegen im südlichsten Teil der Bucht (S. Dorligo della Valle).

Interessant ist auch die Bedeutung des Hafens Triest für den österreichischen Übersee-Handel: Triest blieb bis Ende der 50er-Jahre Österreichs Haupthafen (noch vor Hamburg und Bremen), aber schon 1969 lag es nur noch an 3. Stelle hinter Rijeka und Hamburg. 1970 kam es aber wieder an die 1. Stelle (wegen der fertigen AWP).

Tab.8: Die derzeitigen (1998, nach JÜLG 2001, 106) Anteile am österreichischen Hafenumschlag:

Rotterdam	32,1%
Koper	22,5
Hamburg	13,0

Antwerpen	12,3
Bremen	5,5
Triest	5,1
Rijeka	4,0
österreichischer Gesamtumschlag	7,9 Mill.t

Innerhalb Italiens ist – nach dem Umschlag gereiht – Triest der 2.-wichtigste Hafen hinter Genua, das nur geringfügig voranliegt. Triest ist heute ein Massenguthafen; das lukrative Container-Geschäft vermochte sich das benachbarte Koper zu sichern.

4) Zur städtebaulichen Entwicklung:

Sie ist eine faszinierende Mischung von römischer Antike über österreichischen Städtebau bis zur faschistischen Umgestaltung und der ganz jungen Stadterweiterung der Nachkriegszeit:

- a) Altstadt: besteht nur noch aus wenigen Gassen (Via Rettori / Piazza Vecchia). Das meiste wurde unter Mussolini zerstört bzw. nicht gepflegt, um die römischen Reste zum Vorschein zu bringen. Sie liegt am Fuße des
- b) Colle di S. Giusto, eines Flysch-Hügels, wo der Ursprung des alten Tergeste lag. Durch den faschistischen Umbau wurde dieses Viertel zu einem ideologischen Gesamt-Monument. Heute steht eine mittelalterliche Burg an der Stelle einer prähistorischen Castell-Anlage.
- c) „Borgo Teresiano / „Theresienstadt“ wurde auf zugeschütteten Salinen – außerhalb der alten Stadt – in der 2. Hälfte des 18. Jh. errichtet, mit einem (von den Salinen übernommen) regelmäßigen Grundriss und einem Zentrum, dem „Canal Grande“ (ursprünglich waren mehrere geplant).
- d) Die „Josefstadt“ („Borgo Giuseppino“) ist nach Kaiser Josef II. (1765-1790) benannt. Ihr Baubeginn erfolgte schon vor der Fertigstellung des „Borgo Teresiano“. Zentrum dieses auch zum Meer hin ausgerichteten Viertels ist die Piazza Venezia.
- e) Die „Franzensstadt“ („Borgo Franceschino“) wurde ebenfalls noch im 18. Jh. begonnen. Auf einem zugeschütteten Fluss wurde ihre repräsentativste Straße – die Via Cesare Battisti – angelegt.
- f) Die Piazza „Unità d’Italia“ steht stellvertretend für das 19. Jh. mit den heute das Stadtbild beherrschenden Bauten des Klassizismus und des späteren Historismus (= besonders prägend an dieser Piazza!).



Abbildung 18: Triestiner Hafenfront, gezeichnet von G. K. LIEB

5) Zum Städtetourismus in Triest:

Historisch bedingt gibt es im 20. Jh. eine wenig dynamische Entwicklung – schon 1938 zählte man 200.000 Ankünfte in den Hotels der Stadt; das Maximum wurde 1970 mit 400.000 Ankünften bzw. knapp 1,2 Mill. Übernachtungen (bezogen auf die gesamte Provinz Triest) erreicht. Seit damals stagniert die Entwicklung bei 300.000 Ankünften und 950.000 Übernachtungen am Ende der 80er-Jahre. Die Ø Aufenthaltsdauer liegt somit knapp über 3 Tagen und ist als Hinweis auf die Dominanz des Städtetourismus aufzufassen. Der Ausländer-Anteil liegt nahe bei 1/3 (Ex-Jugoslawien, vor Österreich und Deutschland).

Folgende Fvk-Typen sind in Triest vertreten:

a) Kultur-Tourismus:

Das Museum im Schloss Miramare hatte 1988 200.000 Besucher (Tendenz stark steigend aufgrund von wechselnden Sonderausstellungen) und das Museum im Kastell S. Giusto kam von 1981 – 1988 auf 30.000 bis 150.000.

b) Kongress-Tourismus:

Seit Ende der 80er-Jahre setzte ein starker Aufschwung ein.

c) Wissenschafts-Tourismus:

Für diesen Zweig wirkt sich positiv aus, dass Triest u. a. seit 1964 Standort ist für: *„Centro Internazionale di Fisica Teorica“ (= Zweigstelle der Internationalen Atomenergie-Behörde und der UNESCO in Miramare mit 1989: 160 Beschäftigten und 200 – 500 postgradual Auszubildenden; 100.000 Übernachtungen Ende der 80er-Jahre!) und seit 1978 für eine

*„Area ricerca scientifica e tecnologica di Trieste“ (UNIDO-Zentrum für Gen- und Biotechnologie am Karstplateau in Padriciano/Basovizza mit 1993: 600 Beschäftigten) Die Universität wurde erst in nachösterreichischer Zeit gegründet, vorher gab es nur eine Handelsschule (seit 1877).

d) „turismo nautico“:

1988: 3.400 Bootsanlegeplätze in der Σ Provinz Triest

e) „turismo naturalistico“:

Ende der 80er-Jahre besuchten etwa 100.000 Menschen die Grotta Gigante. Daneben gibt es Bestrebungen zum großflächigen Schutz des Karstes in Regional- und Naturparks auf 155 km² – d. s. 74% der Provinzfläche – (z. B. „Val Rosandra“). Dies zeigt zwar von einer hohen Wertschätzung der Landschaft, andererseits aber ist deren Schutzstatus nur schwach abgesichert.

f) „turismo frontaliero“:

Damit ist der Einkaufs-Tourismus aus Slowenien und Kroatien gemeint.

Nach dem Mittagessen begeben wir uns auf einen kurzen **Stadtrundgang**, der auf der

☞ „Piazza Unitá d’Italia“ / dem „Platz der italienischen Einheit“ – vor dem Palazzo Governo – beginnt. Zum Meer hin offen, sollte er die Macht der habsburgischen Herrschaft symbolisieren.



Abbildung 19: Piazza Unitá d’Italia mit Palazzo Comunale (in der Bildmitte) und dem Palazzo Lloyd Triestino (ganz rechts) (Foto aus dem Internet: Triest-Homepage)

☞ An der „Piazza della Borsa“ / dem Börseplatz dominieren gründerzeitliche Gebäude.

- ☞ In der „Via del Teatro Romano“ wurden in faschistischer Zeit viele römische Ruinen freigelegt. Hier befand sich auch die mittelalterliche Altstadt, aber zu diesem Zeitalter hatten die Faschisten keine Beziehung – wegen der damaligen Abtrünnigkeit der Stadt – und ließen daher viele dieser Gebäude schleifen.
- ☞ Die „Piazza del Ponterosso“ am Canal Grande stellt ein besonders schönes Ensemble dar. Ab dem 18. Jh. wurde dieses Areal von der planmäßigen Stadterweiterung rund um die Altstadt erfasst (Schachbrett-Grundriss). Früher war dort eine Bucht mit Salzgewinnung, deren Rastergrundriss auch nach der Zuschüttung beibehalten wurde. Dieses Stadtviertel wird nach der damaligen Regentin das Theresia-Viertel genannt (vgl. auch S. 33). Außerhalb dieser planmäßig angelegten Stadtviertel ist die Verbauung mehr oder weniger chaotisch.
- ☞ Von der „Piazza del Ponterosso“ ist es nicht mehr weit bis zum „Molo audace“ vor dem Bus-Parkplatz, wo sich der Kreis unseres Triest-Aufenthaltes schließt.

Vorbei am Bahnhof und der Endhaltestelle der Opicina←→Triest-Straßenbahn verlassen wir um ca. 16.15 Uhr die Stadt in Richtung Monfalcone. Im Vordergrund wird der Blick vom Heiligtum „Mt. Grisa“ angezogen, daneben befinden sich Sportkletter-Gebiete.

Wir nehmen für die Rückfahrt die küstennähere Straße, die unmittelbar an Schloss Miramare vorbeiführt. Knapp vor 17 Uhr verlassen wir die Provinz Triest und erreichen bei Monfalcone die Provinz Görz:

Monfalcone, eine bedeutende städtische Agglomeration, übertrifft mit einer Einwohnerzahl von 37.558 (mit Ronchi dei Legionari) jene der Provinzhauptstadt Görz (1999: 37.190). Die Bedeutung dieser Agglomeration wird auch durch den Regional-Flughafen von FJV unterstrichen! In antiker Zeit hat bereits eine Vorgänger-Siedlung bestanden, in venezianischer Zeit war es eine Grenzfestung (Zitadelle Rocca di Monfalcone) gegen die Türken bzw. Österreich. Heute ist aber wegen der Zerstörungen im 1. Wk. (siehe Mt. San Michele, Gefallenen-Denkmal Redipuglia nördlich von Monfalcone) kein wirkliches „centro storico“ erhalten; Hauptfunktion und physiognomische Prägung werden von der Industrie bestimmt:

Die **Werft Fincantieri** gilt als die größte Schiffswerft Italiens und als eine der größten in Europa. Der Wortteil „-cantiere“ bedeutet auf Deutsch „Werft“. Die Entwicklung des Standortes – die erste Werft in Monfalcone ging 1908 in Betrieb – muss wohl in der Tradition der Triestiner Werften (seit dem 18. Jh.) gesehen werden. Seit der Zwischenkriegszeit wurden alle Werften der Region fusioniert und 1960 auf den einen Standort Monfalcone konzentriert, während sich Triest auf die Hafenfunktion spezialisierte.

Die Fincantieri-Gruppe war ursprünglich stark auf Militärschiffe ausgerichtet (noch 1984 25% des Umsatzes). Da die Nachfrage aber stark zurückging, erfolgte die heute noch aktuelle Spezialisierung auf Luxus-Kreuzfahrtschiffe. Darin ist die Firma Weltmarktführer mit angeblich 50% Marktanteil. Die Auslastung soll derzeit bis 2006 gesichert sein.

Fincantieri war seit faschistischer Zeit Teil einer Staatsholding, die 2000 aufgelöst wurde, und ist jetzt ein „normales“ börsennotiertes Privatunternehmen, das Betriebe auch an anderen Hafenstandorten Italiens unterhält (z. B. in Marghera, Genua, Ancona). Einem stark rückläufigen Trend der Arbeitsplätze (1936: 31.000, 1984: 42.000, 2000: 11.700) steht allein von 1984 auf 1996 eine Verdreifachung der Umsätze gegenüber.

Am Standort Monfalcone sind (2002) 1930 Mitarbeiter (davon 1.478 Arbeiter) beschäftigt. Das Werftgelände umfasst ca. 72ha. Als erfolgreiches Unternehmen, das handwerkliche Tradition mit modernster Fertigungstechnik verbindet, ist es natürlich der Leitbetrieb der gesamten Provinz.

Nach Monfalcone bietet sich dem Reisenden Richtung Grado ein weit gespanntes, nach dem 2. Wk. melioriertes landwirtschaftliches Kulturland dar, welches vom Isonzo und zahlreichen

Entwässerungskanälen unterbrochen wird. Streng regelmäßig gepflanzte Pappelhaine sollen zusätzlich für Entwässerung sorgen oder werden als Holzplantagen genützt.

Der landschaftliche Rahmen der südlichen Randzone der Bassa Pianura bzw. des Lagunenbereiches zwischen **Grado und Aquileia** ist in folgende Teilbereiche gegliedert:

- ☞ Die Sande des flachen SKs des Torrente Torre und des Fiume Natisone, die nach W (Aquileia) mündeten, bilden den Untergrund von Aquileia und gehen nach E in die SK-Sedimente des Isonzo über. Durch Überflutungen ab der Römerzeit wurde das Bett des T. Torre verlegt, so dass er jetzt in den Isonzo mündet.
- ☞ Verfestigte Dünen-Sedimente finden sich im Gebiet um Belvedere (am N-Ende des Grado-Straßendamms) sowie als Untergrund von Grado (aus dem Postglazial).
- ☞ Lagunare Ablagerungen mit Wechsellagerung von Tonen, Sanden und Torf wurden vielfach erst im 20. Jh. nutzbar gemacht.

Zur Küstengenese und –dynamik gilt es ein Missverständnis auszuräumen: Die Annahme, es handle sich um eine einfache Meeres-Regression durch fortschreitende Verlandung aufgrund der Sedimentation durch die Flüsse, stimmt nicht. Im Gegenteil – die nördliche Adria ist eher ein Meeres-Transgressions-Gebiet (vgl. EICHER 1993, 107). Ein klarer Beweis dafür sind die archäologischen Spuren in den Lagunen und in heute bonifizierten Küstensümpfen, d. h. Lagunen und Küstensümpfe entstanden erst in nachrömischer Zeit!

Ab dem 3. Jh. durchbrach das Meer – wahrscheinlich durch Sturmfluten – die Strandwälle (wohl im Postglazial gebildet), die heute als Lido (=Singular) / Lidi (=Plural) bezeichnet werden. Eustatischer Meeresspiegel-Anstieg ist nicht entscheidend (liegt nur im cm-Bereich), sondern vielmehr die großtektonische Position als Absenkungsgebiet (Padania als Geosynklinale!) mit wechselnder Senkungs-Dynamik; nach dem Friauler Erdbeben 1976 z. B. kam es kurzzeitig sogar zu einem Stillstand! Derzeit werden etwa 5m als Größenordnung des Senkungsbetrages seit der Römerzeit angenommen. Auch in Pula liegt der römische Hafen heute unter Wasser.

In der Lagune von Grado finden sich spätrömische Siedlungsreste in 4-6m Tiefe, noch 500m vor Grado im offenen Meer! Der römische Schriftsteller Plinius der Ältere gibt die Entfernung von Aquileia zum Meer mit 18 km an (heute 10km!). D. h., in der Antike war Aquileia ein Flusshafen und Grado möglicherweise der zugehörige Meereshafen.

Die Kultivierung der Küstenzone war also ein ständiger Kampf mit dem vorrückenden Meer. Dabei sind aber sehr unterschiedliche standörtliche Bedingungen zu beachten; es herrscht eine starke Verzahnung zwischen alter Nutzung und junger, vielfach von Trägergesellschaften planmäßig durchgeführter Bonifikation.

So wurden allein zwischen den beiden Wk. in Friaul 200km² Land durch hydraulische Entwässerung nutzbar gemacht, im Veneto 2-mal so viel! Ein Beispiel für eine jüngere Bonifikation ist das Isonzo-Delta, das noch in der Zwischenkriegszeit amphibisches Land war und erst in der Nachkriegszeit durch 4 Gesellschaften bonifiziert und aufgeteilt wurde (Maisanbau).

Unter diesen geomorphodynamischen Bedingungen wurde Grado also erst in historischer Zeit (ab dem 3. Jh.) zur „Insel“, die erst ab der Völkerwanderungszeit eine strategische Schutzfunktion erfüllen konnte.

Die „Wiederbelebung“ des spätestens seit dem 16. Jh. zum belanglosen Fischerstädtchen gewordenen Grado als Kur- und Badeort erfolgte dann in österreichischer Zeit, wobei die Inwertsetzung des weitläufigen Sandstrandes – eine Besonderheit des damaligen österreichischen Küstenlandes – eine wichtige Rolle spielte. Der offizielle Titel wurde 1892 verliehen, in der Folge wurde jedenfalls eine starke gründerzeitliche Entwicklung ausgelöst. Entscheidend war auch die Entdeckung der heilenden Wirkung des Sandes und des Meeresklimas durch die Kinderheilkunde.

Die Gästezahl um 1900 betrug noch bescheidene 3.000, aber 1914 schon 26.000 (bei damals ca. 5.000 Einwohnern hatte Grado im Gästeaufkommen sogar Opatija / Abbazia überholt). Nach dem 1. Wk. war die Aufwärtsentwicklung wegen der Umorientierung des Herkunftsgebietes der Gäste vorerst nur zögerlich, doch in faschistischer Zeit ist Grado bereits wieder eines der führenden Adria-Bäder, was durch den Bau des Straßendamms 1936 unterstrichen wird.

Ähnlich verläuft die Entwicklung nach dem 2. Wk., als vorerst erneut die Ausländer ausbleiben. Jetzt kommt aber mit Lignano, das schon in den 50er-Jahren durch gezielte Auslands-Werbung Grado überflügelt, eine starke Konkurrenz dazu.

Die jüngere Entwicklung sieht in Zahlen folgendermaßen aus:

Tab.9: Tourismus-Entwicklung in Grado

	Ankünfte	Übernachtungen	ØAufenthalt (d)
1954	27.000	340.000	13
1971	100.000	1.450.000	14-15
90er-Jahre	ca. 200.000	ca. 1.500.000	7-8

Seit den 70er-Jahren stagnieren wegen der Konkurrenz-Situation gegenüber Jugoslawien bzw. Kroatien die Übernachtungen im Wesentlichen auf einem hohen Niveau, wobei auch die Errichtung der Straße von NE (1970) keine wesentliche Steigerung mehr brachte, obwohl erst dadurch der Lido nach E hin richtig in Wert gesetzt wurde.

Die Ø Aufenthaltsdauer ist ab den 70ern deutlich rückläufig, bei anhaltend negativem Trend. 50-60% der Ankommenden sind Ausländer, auf die aber nur 40-45% der Übernachtungen entfallen (Bettenangebot 23.600). 60% der Ausländer sind Österreicher.

Für den Fvk-Ort der jüngeren Geschichte (1999: 8.971 Einwohner) ergeben sich aus den naturräumlichen Gegebenheiten folgende Herausforderungen:

- ☞ Notwendigkeit des Schutzes des Stadtzentrums gegen die Brandung durch eine große Steinmole (erbaut 1890 durch die Österreicher)
- ☞ Vergrößerung des zu verbauenden Areals auch durch Aufschüttung; besonders nach E hin, wohin sich die Siedlung durch den Fvk erweiterte
- ☞ Problematik der Erreichbarkeit: in der Monarchie ausschließlich per Schiff, und zwar entweder
 - von Belvedere im N (dorthin führte eine Stichbahn vom österreichischen Cervignano) oder
 - von Triest mit dem Dampfschiff, das ab Sommer 1912 3-mal täglich direkt hin und retour verkehrte
- ☞ Straßenzufahrten wurden erst später realisiert (siehe oben), wobei die anhaltende Fvk-Bedeutung Grados und die Bonifikation im Hinterland wichtig waren.

Aquileia – 181 v. Chr. als römische Kolonialstadt gegründet – gilt als älteste Stadt in Friaul, die in günstiger Verkehrslage bzw. als strategische Basis für die Herrschaft über Pannonien und Dalmatien entstand. Der Flusshafen zählte später zu den wichtigsten des römischen Reiches.

Grado war sicher auch römerzeitlich besiedelt. Da lat. „gradus“ auch „Hafen“ heißen kann, nimmt man an, dass es der Seehafen von Aquileia war, archäologische Belege fehlen allerdings. Ab dem 5. Jh. erlangte Grado als Zufluchtsort für Aquileia Bedeutung. Aus kirchenpolitischen Gründen kam es 607 im langobardischen Aquileia zur Wahl eines eigenen Patriarchen, d. h. es nannten sich jetzt 2 Bischöfe „Patriarch von Aquileia“. Der von Aquileia stand dem Landesinneren vor, jener von Grado war für das byzantinisch gebliebene Küstengebiet und Istrien zuständig. Nach der Beilegung des Kirchenstreits 698 bestanden

aber beide Patriarchate dennoch weiter. Diese Entscheidungen bildeten die Grundlage einer mehrere Jahrhunderte existierenden Doppelstadt-Koexistenz:

- ☞ Aquileia mit Blickrichtung Land,
- ☞ Grado mit Blickrichtung Meer.

Dabei sind besonders die Beziehungen zu Venedig wichtig, wohin Grado den Patriarchensitz de facto schon 1156 verlor, den Titel de jure aber erst 1451 abgab. Die von Grado verwalteten Bistümer beschränkten sich auf die Küste, und doch reichte das für eine beachtliche Blüte bis ins 10. Jh., als die Stadt zunehmend – weniger von Feinden als vielmehr von der dynamischen Meerestransgression – bedroht wurde.

Aquileia war inzwischen eine „sterbende“ Stadt, spätestens seit der Patriarch vor den Awaren nach Cormons geflohen war (= Patriarchensitz 628 – 737, später Cividale). Hier waren nicht so sehr naturräumliche Rahmenbedingungen – wie z. B. die Entwertung der Verkehrslage durch Flussverlegung der einst schiffbaren Flüsse – entscheidend, sondern die Ungeschützttheit im offenen Durchgangsraum! Im Mittelalter fanden einige, wohl eher nostalgische Wiederbelebungsversuche und Baumaßnahmen statt, ohne aber wirklich erfolgreich zu sein. Mit der Aufhebung des Patriarchats war 1751 auch die nominelle Bedeutung zunichte. Die heutige Siedlung (1999: 3.350 Ew.) entwickelte sich aus einem Bauerndorf, das in Folge der Meliorierungsmaßnahmen in maria-theresianischer Zeit entstanden war (nach EICHER 1993, 48). Zuvor war an eine Besiedlung wegen Malaria-Verseuchung nicht zu denken. Ausgrabungen der römischen Ruinen finden angeblich schon seit dem 18. Jh. statt und sind heute noch im Gange.



Abbildung 20: Luftaufnahme von Grado

(In der Bildmitte der schmale Oststrand und rechts im Vordergrund der breite, helle Weststrand; links der Stadt Seichtwasser-Bereiche der Laguna di Grado in verschiedenen Grüntönen, durchschnitten von der SS 352 Grado-Aquileia; Blickrichtung SE) (Foto aus dem Internet: Grado-Homepage)

Von 17.30 Uhr bis 21 Uhr halten wir uns in Grado auf und erreichen um 22 Uhr wieder das Hotel Friuli in Udine.