

JOŽE RUS: PROMETNOGEOGRAFSKA DINAMIKA GORNJEGA JADRANA S POSEBNIM OZIROM NA JADRANSKA VRATA IN TRST.

Po katastrofi l. 452. si Oglej (Aquileja), nekdanj sijajni tekmeč rimskega mesta, ni več opomogel. Začel je hirati. Mesto njega pa so se dvignile Benetke (Venezia) tam daleč v zahodnem delu lagun. Ta umik oglejske naslednice je imel za severnovzhodni Jadran in njegovo daljnje zaledje dalekosežne posledice. V vrhu jadranskega loka, v Ogleju, kjer sta bili v starem veku še osredotočeni obe strani, furlanska in kraška, se je privlačna moč Benetk izgubljala. Vplivi prometnogeografske osnovne resnice, ki je izražena v pojmih »cis-trans«, in po nastopajočem intenzivnem gospodarstvu bližnje Srednje Evrope pa so zaradi tega odkrivali čedalje večjo potrebo, da se severni obod Jadranskega morja razdeli na dve strani. Ali dočim so ob dolgi, plitvi furlansko-beneški obali zavladale same Benetke — Napoleon jih je označil prav dobro, ko jih imenuje luko Pada in Adiže —, pa na bregoviti dinarsko-jugoslovenski strani eno samo pristanišče ni bilo mogoče.

Res, da so Benetke, »prejasna nevesta Jadrana«, trajno razvijale politiko, da jim ne zraste v bližini tekmeč, vendar velika členovitost dinarske obale je v primeri z benečansko ljubosumostjo ne le starejša, temveč tudi izdatnejša sila partikularizma na dinarskem Jadranu. Že plovna črta, ki je proti Ogleju ali Benetkam samo ena, se v našem Gornjem Jadranu cepi v smeri dveh konkavnosti morske obale. Tu sta Tržaški zaliv in Kvarner, ki ju loči trapezoidni pomol polotoka Istre s svojo blizu 100 km dolgo meridijansko diagonalo. Tej geografski konkavnosti obalne črte se pridružuje še topografska: obe široki morski zajedi sta razčlenjeni na množstvo zatokov in drag, katerih vsaka je nudila človeku prikladno osnovo pomorske delavnosti.

Osnovica Istre, to je crta, kjer se polotok drži celine, se razteza od Miljskega zaliva do Voloskega. Njena smer je dinarska, v to smer drži na njenih krilih tudi obalna črta do Tržiča (Monfalcone) na eno, a do Senja na drugo stran. Skupna dolžina tako podaljšane istrske osnovice znaša 140 km, od teh je 50 km kopnih, 90 km primorskih. Ali ako gledamo iz južne Istre preko Kvarnera in si predočimo po 40 km dolge vzporedne

objekte kopnega, Veliko Kapelo (Bela Lasica 1533 m), strmi kraški rob nad Vinodolom in otok Krk ter skoraj še enkrat daljši Cres z Lošinjem, dobimo vtis, da se mrtvi kopni prostor do neke mere še enkrat ponovi na črti od Kraljevice do Senja. To nam potrjuje tudi zgodovina, ker izmed vseh številnih otokov vzhodnega Jadrana se zaradi svojih tesnih zvez s Primorjem nobeden ni tako dolgo upiral benečanski nadvladi kakor otok Krk. Spričo tega je razumljivo tudi dejstvo, da morejo v Kvarneru točke izdatnejšega pomorskega prometa zrasti le severno in južno od te »druge Istre«, in sicer v plovni črti Velih in Malih vrat na eni, a Senjskih vrat na drugi strani.

Dolžina v tem smislu ugodnega primorskega dela istrske osnovice se na ta način skrči na komaj 50 km. Kakor povesod, tako so tudi v našem Primorju služila za pristane najprej ustja rek. Takih točk vozlanja prometnih črt nudijo pri nas samo tri reke, Timava, Rečina in Senjski potok. Vsak izmed treh primorskih predelov je torej imel svoj rečni pristan s tržiščem. Na imena Timavus, Tarsatica in Senia so vezana najstarejša, deloma v kopreno grškorimske mitologije zavita sporočila iz naših krajev vobče. V srednjem veku so pristane na Timavi in menda tudi v Senju samostani znova izkultivirali. Toda te rečne doline so kratke in se končajo strmo, zagatno. Timav je komaj 1 km dolg, tamošnje tržišče Štivan pa je imelo veliko prednost, da je bilo pod najnižjim kraškim robom, a obenem pristan, ki je bil črti starinskega pota iz zahodne Panonije v Oglej najbližji. Manj ugodne prometne zveze proti zaledju je imela Tarsatica (Snežnik 1796 m, Risnjak 1528 m). Zaradi tega je bila kontinuiteta pomorskega naselja tu za nekaj časa pretrgana. To se da vsaj sklepati iz dejstva, da je spomin starega imena Trsat umaknjen na skalno planoto visoko nad morje. Edina Senjska draga je usmerjena na morsko obalo pravokotno in tako daleč v notranjost, da joj je mogel promet z južno Panonijo vedno s pridom porabljeni.

S tem, da smo stopili na kopno, smo že prešli v opazovanje kopne razčlenjenosti. Da bo medsebojna dostopnost morja in kopne notranjosti kolikor močnejše lažja, je namreč potrebno, da se ugodnostim talasogene konkavnosti v horizontali pridruži še terigena konkavnost v vertikali. Nabolj pristopno prometno-geografsko lego imajo pač ona primorska mesta, ki ležijo na ustjih dolgih, v notranjost dežela segajočih dolin in rek. Ker pa takih rek na dinarskem Krasu ni, je bil panonski človek prisiljen, da se posluži in kultivira vsa v tektoniki in morfogenezi vsebovana podolja in zareze, da dospe s čim manjšim trudom do morja oziroma od morja.

V smeri proti severnemu vzhodu od Tržaškega zaliva je razprostrta preko Slovenske zemlje bolj ali manj široka proga, ki je po svojih nadmorskih višinah za človeško bivanje in intenzivno obdelovanje pripravna v ploskvah preko hribov in dolin. Večji kompleksi nenaseljenega višavja

ležijo samo na najvišji dinarski stopnjevini, vendar Krebsova trditev o anekumenskem značaju tudi tu na širokih prostorih ne more izdržati kritike. Aquileja in Poetovione, ki sta v starem veku odpirali dohode v te kraje od ene in druge strani, sta si 200 km narazen. Ali komaj tretjina te razdalje ima značaj gorskega sveta. Pod vplivi geotektonskega prehoda od Južnih Alp v Dinarski Kras je namreč mreža hribovja tod toliko razrahljana, da daje prostora štirim velikim vdorom in zajedam nižjega sveta. Iz Furlanske nižine se zajeda med kraške gorske plase plitva terciarna Vipava, njej odgovarja na panonski strani diluvijalno Dravsko polje, v sredo višjega, hribovitega sveta pa sta spuščena dva dolinska vdora. Celjske Krajine in Kranjske kotline. Tako se dviga na tem prostoru gorati svet le na treh bolj ali manj ločenih progah, na konjiško-rogaških slemenih, v Zasavju in na notranjskoprimorskem Krasu. V prvih dveh so se podolja prilagodila antecedentnim rekam oziroma sinklinalam mehkejših hribin, da vežejo preko nizkih razvodij obe kotlini kakor tudi panonski zalih mnogo udobneje, kakor je to mogoče skozi tesne doline glavnih rek Savinje in Save.

Naštete kotline in zalive odlikuje važni antropogeografski kriterij plana sveta. Vsaka pomeni v zgodovini izhodišče večje ali manjše politične aktivnosti. V njih si je bila že rimska kolonizacija izbrala prirodna središča Akvilejo, Emono, Celejo in Petoviono (pa Virunum na Gosposvetskem polju in Noviodunum v spodnji Krški dolini). Glavni pospešujoči element te vrste mest pa je bil promet s svojimi zvezdami cest. Vsa ta mesta imajo iste geografske povode in rešujejo iste gospodarske in politične naloge. Ali izmed vseh prometnih leg najvažnejša je lega Emone, današnje Ljubljane, ki prestreza sredi največje kotline in v svojem značilnem medgorju ves promet, preden se ta dvigne na prag notranjskega Krasa. Sava in Ljubljana, edini primer plovnosti alpske reke, sta važnost Emone o vzporedniški smeri dvignili še posebno visoko, saj s tem je bil kopni pot do Ogleja skrčen na samo 90 km dolgo cesto, ki je držala preko 882 m visoke Hrušice.

Skozi Zasavje in Ljubljansko Barje obide opisana nizka proga vse gorske stopnjevine panonske strani Krasa. Njegovemu gorskemu obodu se približa na južnem bregu Barja. Tu še le postavlja južnozahodni kot panonskega nižavja svoja pleča nasproti Jadranu, tako, da je gorski svet med obema zožen, kakor nikjer ne na jugu ne na severu.

Opisani progi je dal Lj. Hauptmann ime »panonski jarek«, njen najvišje ležeči del na Krasu pa je A. Penck krstil v »jadranska vrata«. Spoznanje njenih hipsografsko ugodnih razmer s praktične strani pa sega že v meglene predzgodovinske čase: na tleh Emone sta se stikali argonavtska vodna pot in kopna zveza z jantarjevimi deželami vzhodnega Baltika. Obema je bil cilj Italija. Z ozirom na čase rimskih imperatorskih pretendentov označa kranjski historiograf J. L. Schoenleben (1618—81) politično-geografsko

vrednost panonskega jarka (Kranjske) s temi besedami: ...inter duo quondam florentissima regna Graeciae et Italiae, media; immo murus et propugnaculum alterius contra alterum«, dočim nam Lj. Hauptmann jarek za dobo ljudskega vrenja v Podonavju prisposablja z razpokami zidovja, ki plete skozi nje pajek svoje mreže daleč v tuji svet. Slovenska zemlja je bila torej deželna politično-geografskega prehoda s panonske strani na italško in obratno, no, danes je ona z ozirom na Notranji Evropi toliko potrebno morje »pays entrepôt« (J. Brunhes) izredne prometno-geografske vrednosti.

Ljubljana, ki ima danes kraške obrhe, je v prediluvijalni dobi tekla kot normalna reka po površju notranjskega Krasa tam od povirja Kolpe. Za sunkovitega vdiranja barske plase pa je njen gornji del skrasoval, dočim je bila na južnozahodnem obodu barske kotline njena povrhnja dolina strmo pretrgana. Tako je nastal nad Vrhniko gorski obod, ki ima komaj 188 m relativne višine nad Barjem in ki ga promet porablja od pamtiveka na svojem potu v Italijo oziroma k morju. Črta stare ceste je držala do pred 130 leti med Raskovcem (655 m) in Ljubljanskim vrhom (813 m), danes se vzpenjata cesta in železnica v ovinkih med Raskovcem in Vulovko (800 m). Ko si desegel rob logaškega Krasa (484 m), potuješ po progji izredno ravnega zemljišča, ravnika prediluvijalne Ljubljane.

Največji klanec, ki ga mora tod premagati cesta drži iz dna Planinskega polja (450 m) na vrh rakovkopostojinskega Krasa (Mačkovec 613 m). Tu še le, na 30 km zračne oddaljenosti od Ljubljane, se ti zdi, da bo prišla do veljave dinarska gorska smer ki sicer potom k morju tako težko dovoli lažnejši prehod. Ali prav tu leži globoko medgorje »jadranskih vrat«. Najvišje gorske plase dinarskega Krasa, na eni strani Hrušica z Nanosom (1299 m), na drugi Javorniki, ki s Snežnikom (1796 m), delajo namreč med Planino in Postojino (455 m) globok presledek, 4 km široko skrasovano planoto, ki je tako nizka, da se ti zdi, kakor da potuješ med dvema različnima pogorjema (Mačkovec 613 m).

Pivka, plitva trikotna kadunja eocenskega fliša, je po svoji zgradbi in izobliki že prva dolinska stopnjevina Primorskega Krasa, v hidrografskem oziru pa je njeno porečje še sestaven del Podonavja. Posledica tega dualizma je dejstvo, da današnje hidrografsko razvodje ni z orografsko strukturo v nikaki zvezi. Razvodje zapusti visoki Kras na Nanosu in se spusti do 598 m absolutne višine pri Razdrtem, da se preko nizkega senožeškega Krasa in Šempetra na Krasu (579 m) spet dvigne na Snežnik (1796 m), Pivka pa teče od nižjega zemljišča proti višjemu, od mlajših, terciarnih hribin v starejše, mezocojske (Postojinska jama). Geotektonski prevrati so tu povzročili, da leži ta del Posavja že ob črti, ki je podaljšek obale hrvaškega Primorja.

Človeka, ki potuje skozi Razdrto ali Šempeter, ne opozarja prav noben

pojav na dejstvo, da je prekoračil razvodje med Adrijo in Pontom. Ker strmi kraški rob Čavna in Nanosa nad Vipavo in Snežnika nad notranjsko Reko je na tleh razvodnega nizkega Krasa prekinjen. Vsa Pivka se nam zdi kakor veža, ki ima v jadranskih vratih en sam vhod, a odpira na primorsko stran vrata kar na tri različne strani, proti NW skozi Vipavo in Gorico v nižino Furlanije, proti jugu ob Pivki, gornji Reki in preko Kastavščine do morja v Kvarneru, a proti SW preko tržaškega Krasa do morja v Tržaškem zalivu. Kar pa je treba tu posebej poudariti: oba krilna pravca držita s strmimi klanci navzdol, proti Trstu pa v lahнем spuščanju zemljišča.

Tudi planota tržaškega Krasa je v prometnogeografskem oziru Pivki precej slična; tudi ona kaže v tri smeri: k spodnji Soči, na polotok Istro in k morju v Trstu. V zadnji smeri nas privede pot skozi dvoje vrat, sežanska (368 m) ali pa lokevška (449 m), na sam rob Krasa ali Brega. In tedaj se razprostire pod nami amfiteatralno zgrajeno mesto Trst, poleg njega pa valovi sinja gladina Jadranskega morja.

Gričevje eocenskega fliša s plitvimi potoškimi jarki je pokrajinska slika, ki napravi na geografskega gledalca največji vtis. Še le v drugi vrsti prihaja v poštev morje, ki se celotni sliki prilega tako harmonično. Ako pa stopimo v pristanu v čoln in odrinemo od obale, dobi pogled na strmi Breg Krasa do dosti močnejši izraz. Breg je zgrajen iz stopicastih pragov krednih apnenčevih skladov, ki so narinjeni na spodaj ležeči fliš (soldan). Začne se pri Štivanu na Timavi, kjer neha talasogena lagunska obala. Brežina je gladka, le Devin in Sesljan imata majhne drage, ki se vanje zajeda morje. Pri obrhu tržaškega vodovoda, Brojnici pod Nabrežino, se začno pragovi bele kraške stene umikati čedalje bolj od obale, njihov gornji rob se dviga vedno više, od 252 m abs. višine pri Kontovelju do 355 m pri Bazovici, pred njimi, oziroma pod njimi pa se vlega do morja progla fliša, ki se proti SE vedno bolj razširja tja do Žalborne (Salvore), severnozahodnega vogla polotoka Istre.

Zgradba obalne proge med Brojnico in Žalborno je v svojih eocenskih skladnih fliša skoraj navpičnega poredja in nasproti butajočim silam morja prav različne odpornosti. Zaradi tega je ta del obale izredno členovit in bogat morskih zatokov in drag. Vendar teh v severnem delu še ni tako izrazitih. Samo Miramar, barkoveljski Krekič in pa polotok sv. Andreja, ki deli današnji 14 km dolgi sestav tržaškega pristanišča v dva dela, pomenijo tu pomole odjornejšega apnenca. Večja členovitost obale se začne še le južno od Trsta. Med sv. Andrejem in Žalborno ležijo trije veliki zalivi, ki so zunaj po 5 km široki, a zajedeni po 6 km globoko v kopno: miljski, koperski in piranski. Tu je obala dolga 72.4 km, dočim ima ves polotok Istra samo 501,2 km obalne črte.

V naštetih zalivih je zrastle vrsta pomorskih naselij in pristanov. Me-

steca južno od Miljskega zaliva spadajo že k severnozahodni stranici istrskega polotoka in so v tem odročnem položaju nasproti panonskemu jarku dokaj šibke prometno-geografske odvisnosti. Da, ona so celo nastala iz bojazni pred prevelikimi zvezami s kopnim zaledjem. Latinska pribežališča Koper, Izola in Piran so namreč prvotno otoki, zato spadajo po svojem postanku v isto vrsto sa Benetkami, Splitom ali Dubrovnikom. Sam Koper je bil ustanovljen istega l. 568., ko so skozi panonski jarek prihrumeli germanski Langobardi in razdejali dostopni Tergeste-Trst.

Langobardi so se umaknili v severno Italijo in napravili prostor doselitvi Slovencev, katere končni izid je bil, da je Italija dobila za svojo bodočo nacijo Italjanov mejo, ki leži v gladki kongruenci z zahodnim robom Julijskih Alp. Kar se pa tiče istrske osnovnice, piše že v 11. stoletju arabski potopisec Ibn Edrisi, da je razen starolatinskih mestec od Kopra do Poreča vsa Istra od Timave sem slovanska. Slovence torej ni sta mogli zadržati, da bi ostali na panonski strani, ne »anekumenska« proga visokega Krasa, ne veliko razvodje. Njihovi tenki roji in curki so si našli prehodov vsepovsod, najbolj seveda skozi prikladni panonski jarek, a ustavili so se še le na medijanski osi velike nenaseljene površine Jadranskega morja. Beneški geograf B. Bordone razlikuje v svojem delu »Isolario« (1534) na eni strani Jadrana Italijo, na drugi strani pa mu leži »la provincia che da volgari è detta Schiavonia«.

Po sedimentaciji preseljujočih se ljudskih plasti in z naglim dviganjem kulturnega gospodarstva Notranje Evrope je geografska usoda Slovenske zemlje prišla v položaj, da se pokaže končno v svojih najbolj humanih straneh. Odprla je iz uvodoma potrebe dotlej zanemarjena jadranska vrata in s tem ves južni del panonskega jarka od Logatca dalje, na njegovem primorskem koncu, na istrski osnovnici, pa je vrgla ob skora nerazčlenjeni obali kali novodobnemu Trstu kot prometno-geografskemu ustju srednjega Podonavlja.

Trst je zrastel na dnu široke, proti NW odprte konkavnosti, ki jo delata Krekič in polotok sv. Andreja. Njegove topografske prednosti so tičale v primeroma položni legi selišča (vrh sv. Justa 79 m) in dobro zavarovanem pristanu na ustju starobreškega potoka Ključa. Ker so potoki kratki in strmi, to selišče tudi ni bilo tako močvirno in nezdravo, kakor n. pr. dna sosednjih velikih zalivov z deltami rečic Rosandre, Rižane in Draganje, ki se jim je človek vedno ogibal in jih porabljal le za pridobivanje morske soli.

Res da so doline imenovanih rečic zmožne, da dovajajo k morju promet po mnogo udobnejših potih, toda one dotekajo iz vzhodne ali južno-vzhodne smeri in morejo vezati z morjem le notranjost istrskega polotoka. Gornji del Rosandre je vrhu tega pretesen, divji. Tržaški potoki — »patocco« se imenujejo še danes v dialektu tržaških Italjanov

jarki žive vode, ki so prekriti s tlakom mestnih ulic — imajo svoj nagel konec že pod strmimi praгови apnenčevih skladov Krasa. Nobena dolina se ne zareže v Breg, da bi kazala pot dalje v notranjost. Najugodnejši vzpon na rob Krasa je nudila priroda ob najdaljšem potoku Ključu. Po njegovi dolini čez Stari breg (Monte spaccato 345 m) in skozi lokevška vrata (449 m) je držala najstarejša trgovinska pot, ki je bila do 1779 v smeri panonskega jarka edina; tudi Koper za zvezo v panonski jarek ni imel na razpolago nobene ugodnejše poti, kakor je bila čez tržaški Breg vrh lonjerskega Ključa (355 m) v Bazovico in Lokev. Dostop na Openski vrh (304 m), oziroma dalje do sežanskih vrat (368 m) pa je iz kratke rojanske doline (potok Mortežin) tako strm, da ga je zmagala še le tehnika modernih cest (1779, 1830).

Ako obnovimo celotni vtis, ki smo ga dobili na našem potu od Ljubljane do morja, uvidimo, da največje prometno-geografske težkoče niso ne jadranska vrata (613 m), ne veliko razvodje (598 ozir. 579 m), ampak oba roba celotnega dinarskega Krasa, ki imata 188, oziroma 304 m relativne višine. Ti točki pa je bilo vendar tem lažje premagati, ker ležita tik človeku najugodnejših selišč, Ljubljane—Vrhniko na panonski, a Trsta na primorski strani. Kratki strmini tržaškega Brega in vrhniškega Raskovca sta zato najbolj izkultivirani točki v profilu panonskega jarka.

Mnogo občutnejše razmerje ima Trst nasproti visokemu morju. Prema plovbena črta srednjeveškega obrežnega jádranja drži mimo zahodne Istre naravnost proti Ogleju, torej precej daleč mimo Trsta. Trst in Koper sta si komaj 10 km narazen, in vendar kakšna je razlika med obema v primeri z omenjeno črto. V Trst pada burja preko kraškega roba s toliko silovitostjo, kakor malokje na Jadranu, in tudi jug (scirocco) pritiska tu ob obalo in otežkoča dostop do pristanišča. Oba vetrova sta bila in sta deloma še danes za odprti Trst prav izdatna razmejevalca prometno-geografskih interesov, dočim je lega Kopra za voglom Žalborre, oziroma zaradi oddaljenosti od kraškega Brega v tem oziru mnogo ugodnejša. (Vrhu tega ne leži nasproti Trstu noben otok, ki bi bil izzival k večji pomorski delavnosti.) Nemaritimnost Tržačanov se je še večala, ker so Benetke do začetka 18. stoletja izvajale nasproti njim pomorsko policijo do neznosnosti.

To precej tuje razmerje istrske osnovnice do morja nam da glavno geografsko razlago, zakaj sam Trst s kontingentom podjetnih pomorščakov ni nikoli razpolagal, pojasni nam tudi dejstvo, da se Slovenci na morje niso nikoli spuščali tako resno, kakor n. pr. hrvatski sosedje Kvarnera ali Dalmacije. Prometno-gospodarski interesi Trsta in Tržačanov so bili pač vedno obrnjeni bolj v zaledje, kar se da še danes opazovati posebno v njihovi socialno-gospodarski strukturi. O tem piše G. Caprin doslovno: »Sicer pa pravi Tržačani niso mornarji: bolj trgovci kakor po-

morci — pomorsko prometno službo vršijo primorci Istre, otočani in Dalmatinci — sprejemajo robo v pristanišče in jo odpravljajo dalje v svet. Spedicija je najbolj uspešno udejstvovanje naših meščanov, za njo pa prihaja pomorsko zavarovanje, služba, v kateri si je pridobil Trst posebno dobro ime . . . Vse to je delo, ki je tesno zvezano s pomorsko plovbo, ki pa se vrši na trdnih tleh kopnega, v uradih, ne pa na krovu ladje. Trst je vedno kazal posebno spretnost bolj v ravnanju in nadzoru pomorske službe kakor pa v nje izvrševanju.

Očrtane prometno-geografske razlike med Koprom in Trstom so prišle do krepkega izraza tudi v politični geografiji. Koper je padel izmed vseh primorskih mest najprej v politično-gospodarsko odvisnost od Benetk. Benečani so napravili iz njega svoje pomorsko oporišče kakor iz Zadra v Dalmaciji. Vse ostalo, s čimer so še osrečili Koper, namreč, da so ga dvignili v središče politične uprave za vso benečansko Istro in z vsemi silami pospeševali tudi njegovo tekmovanje v panonskem jarku s Trstom, vse to so bile samo posledice zgoraj omenjenih geografskih relacij.

Po drugi strani se Trst spričo svoje usmerjenosti na transkontinentalna pota že od vseh početkov benečanskim interesom in namenom ni zdel vreden, da bi se pulili zanj. In če je Trst vkljub temu v kratkem času zrastel v Benetkam nevarnega tekemca, nam je to le nov dokaz, kako žilavo medsebojno teženje sta morala razvijati s primorja to neznanostno mesto, iz zaledja pa promet olajšujoča proga panonskega jarka. Zaradi tega Benečani 33 km dolge obale na istrski osnovnici niso mogli nikoli podrediti svoji politični premoči. Od 1202 (IV. križarska vojna, Enrico Dandolo) je beneška republika izvršila proti Trstu šest vojnih ekspedicij, a vselej mu je prišla iz zaledja izdatna pomoč, da se jih je ubranil. Končno je v 14. stoletju (1382) nastopila nujna politična posledica prometno-geografskih vzrokov: istrska osnovnica s Trstom vred in panonski jarek sta se ujedinila tudi politično. Odslej se je Trst razvijal v organski zvezi s svojim zaledjem in plodil promet in trgovino notranjosti, dočim je zaledje kultiviralo prehode in pota panonskega jarka in s tem tudi dvigalo razvoj tržaškega pristana in njegove pomorske delavnosti. Najsijajnejši izraz te antropogeografske dinamike pa je bil podvig Trsta samega, ki je potekal v mnogem oziru vzajemno in vzporedno z Ljubljano pred panonskim pragom jadranskih vrat.

Seveda razmere občega srednjeveškega partikularizma tudi Trstu niso privoščile uspevanja, kakršnega bi si bil želel. To se je obrnilo na bclje še le, ko se je država 18. stoletja spremenila iz neudeleženega gledalca v vse obvladajočega gospodarja svojih dežel. Tedaj se je Avstrija odločila, da začne pomorsko politiko z vsem aparatom, pa naj si bo tudi v boju z anahronistično beneško republiko. Sledeč zakonu integracije

prometa pa je dala prvenstvo samo dvema točkama Primorja, Reki ob Kvarneru, a na koncu panonskega jarka mnogo preizkušenemu Trstu. S tem se je pričelo zadnje dejanje v dramatičnem boju med Benetkami in Trstom, čigar konec je bil, da je 1797 starikava, negeografska republika razpadla in so se bivše benečanske proge dinarskega Jadrana združile s svojim zaledjem Slovenije in Hrvatske.

Ta moderna politično-geografska pregrupacija jadranskih obal je bila v največjo korist za Trst in njegov poznejši razvoj. Na močno transkontinentalno progo je zdaj Trst v svojem pristanišču navezal tudi dolgo vzhodnojadransko plovbeno črto in si pridobil ob njej ljudstvo specifično pomorskega udejstvovanja. Tako je končno le dosegel enakovesje tudi na pomorski strani svojega prometno-geografskega ambijenta.

V takem srečnem položaju je zateklo Trst 19. stoletje silnega gospodarskega podviga v Podonavlju. Namesto zastarelih prisilnih mer, ki so predpisovale gospodarskemu prometu cilje in pota (Strassenzwang), so zdaj stopile slične, moderno pobarvane sile, položile čez rob tržaškega Brega v velikih ovinkih tri železne ceste s štirimi progami in zagotovile Trstu ves ogromni promet izvoza in uvoza po železnici. Čeprav jadranska vrata v prirodi in kulturi dežele marsikaj spremenijo in se nam vsaka stran tega prača kaže v nekoliko drugačnem obličju, so vendar vsa nasprotja med pokrajino na tej in oni strani premagana in potisnjena v ozadje po smotrenem in vzajemnem udejstvovanju primorja in zagorja kot etnopolitične in gospodarsko harmonične geografske enote. Žal, da rapsalska pogodba velikima progama Jugoslavije, savski in jadranski, Trsta ni privoščila, ampak je spravila vse tri v prometno-gospodarski nesmisel.

LITERATURA

- E. Becher, Maritime Entwicklung und Schifffahrt in Triest und Istrien. Das Küstenland. Die österr.-ungar. Monarchie in Wort und Bild. Wien 1891.
- B. Benussi, L'Istria nei suoi due millenni di storia. Trieste 1924.
- G. Caprin, L'ora di Trieste. Firenze 1914.
- H. Costa, Der Freihafen von Triest. Wien 1838.
- Dalmatien und das österr. Küstenland, hg. v. E. Brückner, Wien 1912.
- V. Dvorský, Přímořské země říše rakovsko-uherské. (Duch a svět 12). Praha 1917.
- G. Gelcich, Trieste marinara e commerciante. (La sezione nautica dell'Accademia di commercio e nautica di Trieste nel centocinquantesimo anniversario della sua istituzione.) Trieste 1904.
- L. Glaesener, Triest und Venedig. (Meereskunde 104.) Berlin 1914.
- D. Gruber-V. Spinčić, Povijest Istre. (Knjige Braće Hrv. Zmaja 36.) Zagreb 1924.
- Lj. Hauptmann, Priroda in zgodovina v razvoju Jugoslavije. Njiva, Ljubljana 1922.
- Lj. Hauptmann, Krain. Erläuterungen zum Historischen Atlas der österr. Alpenländer. Wien 1929.
- Lj. Hauptmann, »Slovenačke pokrajine« v Narodni enciklopediji SHS, Zagreb 1929.
- Fr. Heiderich, Triest und die Tauernbahn. (Meereskunde 69). Berlin 1912.

- V. Hilber, Geologische Küstenforschungen zwischen Grado und Pola am Adriatischen Meere. Sitzber. Akad. Wien, Bd. 98/I.
- Fr. Kos, Gradivo za zgodovino Slovencev. I-V. Ljubljana 1903—28.
- F. Kossmat, Die adriatische Umrandung der alpinen Faltenregion. Mitt. d. Geolog. Ges. Wien 1909.
- Fr. Kossmat, Die morphologische Entwicklung der Gebirge im Isonzo- und Savegebiet. Zeitschr. d. Ges. f. Erdkde, Berlin 1916.
- N. Krebs, Die Halbinsel Istrien. Geograph. Abhandl. hg. v. A. Penck IX/2, Leipzig 1907.
- N. Krebs, Die Häfen der Adria. (Meereskunde 57), Berlin 1911.
- N. Krebs, Oesterreichs Küstensaum. Zeitschr. d. Ges. f. Erdkde, Berlin 1915.
- N. Krebs, Fragmente einer Landeskunde des innerkrainer Karstes. Cvijičev Zbornik, Beograd 1924.
- W. Kröhn, Beiträge zur Verkehrsgeographie von Krain unter besonderer Berücksichtigung der Zugänge. Dis. Königsberg 1911.
- Le littoral yougoslave de l'Adriatique (A. Gavazzi-F. Šišić-B. Vodnik-F. Lukas). Zagreb 1919.
- J. Löwenthal, Geschichte der Stadt Triest. Triest 1857-59.
- A. Penck, Die österreichische Alpengrenze. Zeitschr. d. Ges. f. Erdkde, Berlin 1915.
- F. Ratzel, Die Alpen inmitten der geschichtlichen Bewegungen. Zeitschr. des D.-ö. Alpenverein 1896.
- J. Rus, Slovenska zemlja. Kratka analiza njene zgradnje in izoblike. (Splošna knjižnica II.). Ljubljana 1924.
- J. Rus, Morfogenetske skice iz notranjskih strani. Geogr. Vestnik, I., Ljubljana 1925.
- J. Rus, Napoleon ob Soči. Ljubljana 1929.
- S. Rutar, Krains mittelalterliche Handelsbeziehungen zu den Städten an der adriatischen Küste. Mitt. d. Musealver. f. Krain 1890.
- S. Rutar, Goriška in Gradiščanska; Trst in Istra. Slovenska zemlja I-II, Ljubljana 1892-96.
- F. Sacco-G. Palese, Carta geologica della Venezia Giulia (1:200.000). L'Universo 1924.
- F. Seidl, Kod naj se potegne pravična državna meja med Jugoslavijo in Italijo? Ljubljana 1919.
- A. Vivante, L'irrérendisme adriatique. Genève 1917.
- N. Žic, Podaci iz geologije i geografije istarske. Spomenica istarskih Jugoslovena za mirovni kongres u Parizu. Zagreb 1919.

J. J. Rus: La dynamique commerciale-géographique de d'Adriatique septentrional eu spécialement égard à la »porte adriatique« et à Trst.

Dans l'antiquité c'était Aquilée qui liait l'assière-pays du Frioul avec cet du Kras. Quand Aquilée périt, deux centres prennent sur eux ses fonctions: d'une part, c'est Venise, et del' autre, ce sont les golfes de Trst et de Quarnéro où les plus anciens ports sont: Timavus, Tarsatica, Senia. Au nord-est du golfe de Trieste s'étend par la Slovénie actuelle une contrée apte à l'habitation et, à la culture de la terre, qui n'a que dans un tiers de sa surface le saractère montagneux et dans lequel passent quatre valées: celles de la Vipava, de la Drave, de Celje et de Kranj. Déjà la colonisation romaine y a établi ses centres: Emone, Celeia, Petovione, Vrunum, Noviodunum. La ligne commerciale principale était celle d'Emone, la Ljubljana actuelle, par où conduit la route vers Aquilée. Cette ligne est dénomée »fossé pannonien«, ou dans la partie la plus haute du Kras, »porte de l' Adriatique«. C'était ici que se rencontraient

la route argonautique par eau avec la route par la terre ferme des contrées du Baltique oriental, c'est depuis toujours la contrée du passage politico-géographique. italo-pannonien, aujourd' hui le »pays entrepôt« (J. Brunhes) à cause de la tendance de l'Europe du milieu vers la mer. Par ce »fossé« les Langobardes avaient passé en Italie et l'ont sedé aux Slovènes immigrés. Au bout de cette immigration l'Italie obtint pour sa future nation la limite qui coïncide complètement avec le bord occidental des Alpes Juliennes C'est que cette limite fut, constatée par le voyageur arabe Ibn Edrisi au XI^e siècle, et le géographe vénitien B. Bordone dans son oeuvre »Isolario« (1534) distingue l'Italie, qui est d'un côté de l'Adriatique, de »la provincia che da volgari è detta Schiavonia« qui en est de l' autre. Trst s'est élevé au fond de la large concave ouverte vers NW, et ses avantages sont: un terrain bas, le port protégé, l'ancienne route commerciale vers le fossé pannonien. Mais la route de navigation littorale moyennageuse le laissait loin de coté en suivant la côte accidentale istrienne vers Aquilée. La »boura« du Kras se rue terriblement sur Trst, le »yougo« rend difficile l'atterissage, de façon que la situation de Kopar est de beaucoup plus favorable, à cet égard. La signification maritime de Trieste était encore amoindrie par la pression maritime-commerciale de Venise qui avait fait de Kopar son point d'appui maritime. Pourtant Trst devint un dangereux rival de Venise à cause de sa liaison avec le fossé pannonien. Des expéditions militaires vénitiennes Trst fut défendu par son hinterland, et quand, au XIV^e siècle, Trst s'était uni avec son territoire d'arrière politiquement aussi, ce n'était qu' une conséquence nécessaire des causes commerciales-géographiques la base istrienne avec Trst s'était une, mqme du point de vue politique, avec le fosse pannonien. Quand l'Autriche, au XVIII^e siècle, avait inauguré sa politique maritime, Trst et Riéka (Fiume) devinrent ses centres maritimes, Venise périt, et ses anciennes routes à elle de l'Adriatique dinarique s'unirent avec leur hinterland de la Slovénie et de la Croatie. Trst obtint alors à côté de la ligne transcontinentale aussi la ligne de navigation de l'Adriatique orientale. L'immense épanouissement de l'évolution économique du »Podunavlje« (bassin du Danube) au XIX^e siècle concentra à Trst l'importation et l'exportation par voie de chemin de fer, et il est dommage que le traité de Rapallo n'ait pas accordé Trst à la route yougoslave de la Save et de l'Adriatique plutôt que d'avoir créé, pour tout cela, un non-sens au point de vue du commerce économique.