

Gregor Gatscher-Riedl

# TRIEST

k. u. k. Sehnsuchtsort und  
Alt-Österreichs Hafen zur Welt



## INHALT

- 6 | Vorwort
- 8 | Stadtgeschichte als Schnittmenge dreier Kulturen
- 28 | Città vecchia: Die Stadt auf dem Berg
- 46 | Pietro Bonomo: Der erste Mitteleuropäer aus Triest
- 50 | Die Stadt ist Bühne: Piazza Grande
- 64 | Tod in Triest: Johann Joachim Winckelmann
- 70 | Borgo Teresiano: Die Theresienstadt
- 102 | Ein österreichisches Erfinderschicksal: Josef Ressel
- 110 | Reformkaiser Joseph II. und der Borgo Giuseppino
- 126 | Der „Fugger von Triest“: Pasquale Revoltella
- 132 | Hafen, Molen und Reedereien
- 158 | Der „Motor“ des Österreichischen Lloyd: Karl Ludwig von Bruck
- 164 | Die Neustadt der Gründerzeit: Borgo franceschino und Città nuova
- 190 | „La mia anima è a Trieste ...“: James Joyce
- 196 | Triestiner Riviera: Nach Opicina, Barcola und Miramar
- 218 | Der Zerrissene: Italo Svevo
- 223 | Literatur und Bildnachweis

# VORWORT



**B**ei Menschen im Binnenland besteht eine insgeheime Sehnsucht nach dem endlosen, weiten Meer. Der Süden lockt mit seinen Verheißungen: der salzige Geruch des Wassers, der Glanz der Sonne auf der glatten See und das Azurblau des Himmels sind positive Anziehungskräfte und versetzen die Fantasie in Aufbruchsstimmung.

Triest ist einer jener Orte, an dem diese diffuse Gefühlswelt gebündelt wird. Als Ziel verkörpert die Stadt zugleich vertraute Nähe und den Mythos exotische Ferne. Bei Milo Dor ist zu lesen, dass die Stadt trotz ihrer südlichen Lage mehr Wien, Budapest oder Graz als irgendeiner mediterranen Stadt ähnele, ja österreichischer sei als vieles, das heute zu Österreich gehöre. Zur wohltuend empfundenen Beheimatung trägt vielleicht auch bei, dass auf dem Speisezettel Schweinsstelzen mit Senf oder frisch geriebenem Kren stehen und Heurigenbuschen auf ein urtümliches Glas Wein einladen.

Zugleich ist Triest betriebsame Hafenstadt und Ankerplatz der weiten Welt. Die Stadtlandschaft gruppiert sich im sanft ansteigenden Halbkreis eines Amphitheaters um das Hafenbecken, wo ein Wald von Segelmasten durch Jahrhunderte verwegene Abenteuer suggerierte und von dem aus längst vergessene Reedereien wie der „Österreichische Lloyd“ oder die „Austro-Americana“ mit luxuriösen Überseedampfern internationale Destinationen wie Nord- und Südamerika, Afrika oder den Fernen Osten im Liniendienst anliefen.

Alexander Sixtus von Reden hat die Hafenstadt, die für die k. u. k. Monarchie als „Tor zur Welt“ fungierte, einmal sehr treffend als „orientalische Stadt in Mitteleuropa“ charakterisiert, wo italienisch gesprochen wurde und slowenische Beamte nach österreichischen Geset-

zen regierten, die im deutschsprachigen Wien ausgegeben wurden – ein verkleinertes Kaleidoskop des habsburgischen Vielvölkerstaates, eingebettet zwischen Meer und Karst.

Die konzentrierte Atmosphäre der Stadt kommt in Bildern zum Ausdruck, die im Zeitraum 1870 bis 1918 aufgenommen wurden und in der vorliegenden Zusammenstellung teilweise erstmals gezeigt werden. Es handelt sich bei den in diesem Band enthaltenen Bilddokumenten um private oder von professionellen Fotografen erstellte Aufnahmen und Ansichtskartensujets, die als kulturgeschichtliche Quellen von großer Aussagekraft sind und von vertiefenden Texten begleitet werden. Ausgewählte Biographien ermöglichen die Beschäftigung mit wesentlichen Akteuren an ausgewählten Wendepunkten der Stadtgeschichte.

Der Firnis der alten Monarchie, in der das Gemeinwesen an der oberen Adria bis 1918 seinen festen Platz hatte, ist wie die alten Fotoplatten ausgebleichen, rissig und stumpf geworden, aber dennoch auch in der Stadt von heute auf Schritt und Tritt spürbar.

Ermöglicht wurde diese Zusammenstellung durch vielfältige Unterstützung. Allen voran ist Stelio Zoratto, dem großen Kenner der Stadt- wie Seefahrtsgeschichte und vormaligen Bibliothekar der Bibliothek „Mario Marzari“ des Civico Museo del Mare in Triest zu danken. Seine unzähligen Hinweise, und der Einblick in die von ihm verwahrten Schätze wie das Archiv des „Österreichischen Lloyd“ und die weiteren Sammlungen seines Hauses haben das vorliegende Werk erst ermöglicht. Dem Konservator des Civico Museo del Mare, Dr. Enrico Mazzoli, danke ich für anregenden Gedankenaustausch. Susannah Self hat die Erlaubnis zum Abdruck der im Besitz ihrer Familie befindlichen Bilder von James Joyce und Nora Barnacle gegeben. Undenkbar wäre dieses Projekt ohne wertvolles Bildmaterial aus der Library of Congress in Washington D. C., dem Victoria & Albert Museum in London und dem Bildarchiv der Österreichischen Nationalbibliothek in Wien. Nicholas D. Lowry, Leiter der Swann Auction Galleries New York, und Helga Hammerschmid haben sich ebenfalls mit der Zurverfügungstellung von Abbildungen in das Gelingen dieses Projekts eingebracht, das von Robert Ivancich und dem Team des „Kral-Verlags“ in eine ansprechende Form gebracht wurde.

Gregor Gatscher-Riedl

## STADTGESCHICHTE ALS SCHNITTMENGE DREIER KULTUREN

Die Hoffnungen einer kriegsmüden, ausgebluteten Stadt lasteten auf den Schultern dreier Männer. Sie waren vom Rat Triests an den Hof des Herzog Leopolds III. geschickt worden, um einen politischen Ausweg aus einem seit Jahren andauernden Konflikt mit der mächtigen Republik Venedig und dem Patriarchen von Aquileja zu finden. Dem in Graz residierenden Habsburger kam die Gesandtschaft sehr gelegen, denn er hatte sein Augenmerk bereits auf Oberitalien und die hier vorhandenen Möglichkeiten zur Erweiterung seiner Einflussosphäre gerichtet.

Die Botschafter Adelmo de Petazzi, Antonio de Dominico und Niccolò de Picha nahmen an jenem 30. September des Jahres 1382 eine Urkunde in Empfang, die mehr als eine vorübergehende politische Allianz besiegelte. Der Herzog versicherte in dem Dokument der „libera Comune“ seine Schutzherrschaft unter Einschluss des Hafens. Dabei hatte er dem Gemeinwesen, das von der Salzgewinnung, dem Fischfang und dem Handel lebte, größtmögliche Autonomie belassen und sich lediglich einige Zollrechte und am 2. November, dem Tag des Stadtpatrons St. Justus, einen Weintribut in Form von 100 Krügen des besten Ribolla-Weines vorbehalten.

Zum damaligen Zeitpunkt zählte die Stadt neben einer kleinen jüdischen Gemeinde kaum 1.000 istrische, friulanische und venezianische Einwohner, konnte aber bereits auf eine lange Geschichte zurückblicken. Die Terrassen am Fuße des Karstes am nördlichen Becken der Adria hatten schon in der Jungsteinzeit menschliche Siedlungstätigkeit angezogen. Der antike griechische Geograph und Geschichtsschreiber Strabon führte die Gründung der Stadt auf den vom keltischen Stamm der Karnier zurück. Die um 500 v. Chr. gegründete Höhensiedlung wurde 178 v. Chr. von den Römern bei ihrem Vordringen ins Gebiet der Histrer erobert.

Der aus dem venetischen Wort „Terg“ für „Markt“ abgeleitete Ortsname „Tergeste“, der mit dem Siedlungskern auf dem heutigen Kastelhügel San Giusto zu identifizieren ist, wurde zum ersten Mal 104 v. Chr. erwähnt. Die Stadt wurde unter Augustus am Ende des 1. Jahrhunderts v. Chr. zur römischen Kolonie. Tergeste entwickelte sich zu einem wichtigen Hafenort

an verschiedenen bedeutenden Handelswegen entlang der Adria und über die Julischen Alpen. Die Bedeutung der römischen Siedlung lässt sich an einer Vielzahl erhaltener Überreste und dem Eintrag in die „Tabula Peutingeriana“ – eine spätrömische Straßenkarte – ablesen. Man kann von einer durchaus beachtlichen Stadt sprechen, die über einen Hafen Zugang zum Meer hatte und seit 33 v. Chr. durch einen Mauerring geschützt war. Eine besondere Blütezeit lässt sich unter den Kaisern Nerva und Trajan im 1. nachchristlichen Jahrhundert feststellen, als die urbane Infrastruktur um eine Basilika und ein Theater erweitert wurden.

Recht früh ist das Christentum in der römischen Stadt fassbar. Der Legende nach soll der neue Glaube um 50 n. Chr. durch Missionare des heiligen Hermagoras Wurzeln gefasst haben. Verbürgt ist hingegen, dass sich das Christentum von Aquileia aus verbreitete und bereits im 2. Jahrhundert Märtyrer wie Lazarus, Apollonaris und Euphemia, Thekla, Zeno und Sergius im 3. Jahrhundert fassbar sind. Während der Christenverfolgung unter Kaiser Diokletian 303 wurde der hl. Justus (San Giusto) in der Adria ertränkt. Zur Erinnerung an sein Martyrium entstand auf dem 60 Meter über dem Hafen gelegenen Kastelhügel in der zweiten Hälfte des 5. Jahrhunderts ein erster christlicher Kultbau. Da diese dreischiffige Kirche aber im 6. Jahrhundert vermutlich von den Langobarden dem Erdboden gleichgemacht wurde, haben sich keinerlei Überreste erhalten.

Im letzten Viertel des 8. Jahrhunderts gelangte das Langobardenreich, zu dem Triest nach der Herrschaft der Ostgoten und der Byzantiner gehörte, in die Hände Karls des Großen. Im fränkischen Reich erhielten die seit dem 6. Jahrhundert nachweisbaren Bischöfe die weltlichen Herrschaftsrechte über die Stadt. Im Laufe der Jahrhunderte baute sich eine zunehmende Diskrepanz zwischen der Bevölkerung und der geistlichen Gewalt auf, die am 10. März 1295 mit dem Verzicht von Bischof Brissa di Toppo auf die letzten Elemente politischer Kontrolle über die Organe der Volksvertretung beseitigt werden konnte. Triest war damit zu einem patrizisch-republikanisch verfassten Stadtstaat nach italienischem Muster geworden, allerdings geographisch nicht zum italienischen Stiefel, sondern zur Balkanhalbinsel gehörig.

Das in Graz besiegelte Verhältnis der Kommune zu den Habsburgern gestaltete sich in einem Verband, der einer Personalunion unter größtmöglicher Selbstverwaltung gleichkam. An die Stelle des von der Bürgerschaft alljährlich gewählten „Podestà“ trat nun der zunächst vom Herzog eingesetzte Stadthauptmann als oberstes Exekutivorgan, wobei die Ernennung ab Mitte des 15. Jahrhunderts von den Ratsgremien selbst vorgenommen wurde. Die Ratsfähigkeit lag in den Händen von dreizehn Familien, die das Patriziat der Stadt bildeten. Diese



waren wie die Bevölkerung in eine kaisertreue Partei und Anhänger der Venezianer gespalten, wobei sich dieser Konflikt in vorübergehend bürgerkriegsartigen Zuständen äußerte. Letztlich behielt die habsburgische Partei die Oberhand: Leopolds Enkel Kaiser Friedrich III. verlieh der Stadt am 22. Februar 1464 eine Wappenbesserung in Form des kaiserlichen Doppeladlers, später kam der Ehrentitel „urbs fidelissima“ hinzu.

Als von zunehmender wirtschaftlicher Bedeutung erwies sich der Straßenzwang, den Friedrich zugunsten Triests über seine binnenländischen Untertanen verfügte. Diese Maßnahme, hinter der Friedrichs Hofsekretär Pietro Bonomo, der spätere Bischof von Triest und Wien, vermutet werden darf, führte zu einer weiteren Konfliktlinie mit der Seerepublik Venedig und der von ihr abhängigen Küstenstädte Istriens, die ihre Handelsinteressen bedroht sahen. Um die Mitte des 15. Jahrhunderts gab es in Triest bereits fünf Schifffahrtsunternehmungen und neben dem Handel mit Wein, Öl und Getreide bildete der Pilgertransport nach Rom eine stetig sprudelnde Einnahmequelle. Kaufleute aus Triest unterhielten Handelsniederlassungen in den oberitalienischen Städten Ravenna, Ferrara, Pesaro und Ancona sowie den zum aragonesischen Königreich Neapel gehörenden Häfen Bari, Trani, Brindisi und Otranto. Sie erfreuten sich gleich günstiger Handelsbedingungen wie die venezianischen und florentinischen Handelshäuser. Das Einzugsgebiet des Triestiner Hafens erstreckte sich damals bereits über die gesamten habsburgischen Erblände und reicht von Marburg (Maribor, Slowenien) nach Graz über den Semmering bis nach Wien und Prag.

Die Konflikte mit Venedig waren nicht allein darin begründet, dass die Markusrepublik unter keinen Umständen einen Konkurrenten – noch dazu in ihrer direkten Nachbarschaft – hochkommen lassen wollte. Hinzu kam laut Klaus Körner ein ideologischer Aspekt: Die Serenissima betrachtete das Meer schlichtweg als ihr Eigentum und brachte dies durch die jährlich vollzogene Zeremonie der Vermählung des Dogen mit dem Meer ritualisiert zum Ausdruck. Dieser Logik gehorchend gehörte folglich auch alles, was dem Meer entnommen wurde, der Lagunenstadt. Das betraf vor allem das „weiße Gold“, das in Salinen bei Triest gewonnen wurde. Nach venezianischem Verständnis lag dabei Diebstahl vor, der mehrfach Anlass zu gewaltsamen Strafexpeditionen mit Zerstörung der Salzärten bot.

Die Stadt zählte im 16. Jahrhundert rund 3.000 Einwohner, die sich innerhalb der mittelalterlichen Mauern drängten. Wer auf einem modernen Stadtplan vom Castello San Giusto eine Linie zur Piazza della Borsa zieht, dann entlang der Via Bartoli zur Via del Teatro, über die östliche Hälfte der Piazza Grande (heute Piazza della Unità d' Italia) in die Via della Peschiera,

die Via dei Fornelli und die Via del Fortino spaziert, von dort über die Via Felice Venezian (ursprünglich Via del Fontanone) zur Piazza Barbacan und von dort über die Androna degli Orti und die Via della Cattedrale wieder auf dem Stadthügel wandert, der hat so ziemlich den Umfang der mittelalterlichen Stadt umschritten. Dieser Siedlungsraum, der sich vom Hafenbecken annähernd dreieckig den nordwestlichen Abhang des Kastelhügels hinaufzieht, war seinerseits in vier Bezirke unterteilt: Cavana, Mercato, Riborgo und Castello. Die mit Wachtürmen wie dem erhalten „Tor Cucherna“ befestigte Stadtmauer war von fünf Haupt- und vier weiteren, kleineren Toren durchbrochen. An der Südseite vor der Porta Cavana schloss sich die Vorstadt Borgo San Lorenzo mit Spital und einem Kloster der Barmherzigen Brüder an, an der Nordseite wurde der freie Raum bis ins 18. Jahrhundert durch ausgedehnte, vom Meerwasser gespeiste Salinen eingenommen.

Als wichtigstem habsburgischem Adriaafen kam Triest während der permanenten militärischen Auseinandersetzung mit dem Osmanischen Reich im 17. Jahrhundert eine geopolitische Schlüsselstellung zu. Mit der Berufung der Jesuiten im Jahr 1619, die ein Kolleg begründeten, waren nicht unbedeutende kulturelle und geistige Impulse verbunden. In Wechselwirkung dazu steht die Niederlassung der ersten Druckerei 1627 durch Anton Turrini. Wie der Chronist Jakob Philipp Tommasini Mitte des 17. Jahrhunderts schrieb, sei die Stadt gepflegt mit schönen Häusern und, dank der guten Lebensumstände und dem Handel die Bevölkerungszahl auf 6.000–7.000 Einwohner bis zur Mitte des Jahrhunderts angestiegen. Vorteilhaft für Triest wirkte sich aus, dass Kaiser Leopold I. 1660 die Stadt besuchte. Daran erinnert die im Arsenal von Venedig gegossene Bronzestatue des Kaisers, die heute auf der Piazza della Borsa steht.

In der Regierungszeit Leopolds waren der Ausbau und die Bündelung des österreichischen Exporthandels an der Adria Teil der politischen Agenda. Die staatliche Intervention war deswegen von besonderer Bedeutung, da laut der Einschätzung eines der besten Kenner des Küstenlandes, des Wiener Archivdirektors Peter Gasser, das Triestiner Patriziat im Gegensatz zu anderen italienischen Kommunen nicht in der Lage war, aus eigenen geistigen und materiellen Kapazitäten einen maritimen Handel aufzubauen, was gerade im merkantilistischen Zeitalter besonders nachteilig zu Tage treten sollte.

Kurz nach seinem Aufenthalt in der Stadt erließ der Monarch 1662 ein Privileg für den Triestiner Hafen, der in Hinblick auf Zoll- und Steuererleichterungen einem Freihafenstatut, wie es erstmalig 1576 dem toskanischen Livorno seitens der Medici-Großherzöge verliehen



worden war, recht nahe kam. Damit sollten, wie die Historikerin Daniela Hahn schreibt, vor allem niederländische Händler angesprochen werden, um den innerösterreichischen, aber auch ungarischen und böhmischen Handel voranzutreiben. Allerdings gelang es trotz Investitionen wie der Sanierung des Hafenbeckens nicht, die Niederländer von der Rentabilität dieses Vorhabens zu überzeugen und 1676 wurde das Vorhaben, über Triest Handel mit Holland zu treiben, schließlich zu den Akten gelegt.

Mit dem Regierungsantritt Karls VI. gelangte eine neue Dynamik in die zuletzt etwas ins Stocken geratene Entwicklung. Der Kaiser hatte zwischen 1703 und 1710 prägende Jugendjahre in Spanien verbracht und sich ein vitales Interesse an der Seefahrt zu Eigen gemacht. Auch in Triest selbst waren diesbezügliche Ambitionen spürbar, die vom Patrizier Giovanni Casimiro Donadoni in ein „Promemoria“ über den Ausbau des Hafens eingearbeitet wurden. Zudem sah sich Österreich ab 1716 an der Seite Venedigs im Kampf gegen das Osmanische Reich, womit sich die politische Großwetterlage gedreht hatte.

Ein Patent Karls VI. vom 2. Juni 1717 brachte der Adriaschiffahrt den Wegfall der „von der Republik Venedig willkürlich auferlegten Fesseln“, wie es der venezianische Botschafter in Wien ausdrückte. Dem Markuslöwen waren die Krallen gezogen und die Flotte der Serenissima konnte es nun nicht mehr wagen, den Schiffen der österreichischen Handelsmarine mit offener Feindseligkeit zu begegnen. An Land hatte der Ausbau des innerösterreichischen Straßennetzes zu einer beträchtlichen Verbesserung und Beschleunigung des Transports geführt, etwa durch die Einrichtung eines regelmäßigen Fuhrwerksverkehrs zwischen Wien und Triest. Mit dem Frieden von Passarowitz (Požarevac, Serbien) vom 21. Juli 1718 konnte Österreich auf Kosten des Osmanischen Reiches seine größte territoriale Ausdehnung in Südosteuropa erzielen, für die Venezianer hingegen besiegelte das Dokument den Beginn des Abstiegs in die Bedeutungslosigkeit.

Für Triest erschlossen sich in dieser Situation vollkommen neue Möglichkeiten: Der Weg war frei für einen Handelsvertrag mit der Hohen Pforte und die Gründung einer „Orientalischen Handelskompagnie“, die den am 27. Juli 1718 geschlossenen „Tractatus Commercii et Navigationis“ mit Leben erfüllen sollte. In einer weiteren Urkunde, ausgestellt am 18. März 1719, wurde Triest gemeinsam mit Fiume (Rijeka, Kroatien) aus dem österreichischen Zollgebiet herausgelöst und zum Freihafen erklärt. Die Reduktion der administrativen und steuerlichen Auflagen auf ein Minimum sollte die Grundlage für eine vitale wirtschaftliche Entwicklung mit Ausrichtung auf den Seehandel bilden.

1728 überzeugte sich Kaiser Karl VI. selbst vor Ort von der Umsetzung seiner wirtschaftspolitischen Maßnahmen. Im Norden der Stadt auf dem Gelände der ehemaligen, 1731 angekauften und trocken gelegten Salinen wurden Lagerhäuser, Speicher und Magazine errichtet, die direkt der habsburgischen Jurisdiktion unterstellt und damit der Kontrolle der städtischen Eliten entzogen waren. Die Hafenanlagen erwiesen sich nach wie vor als unzureichend und die Zwistigkeiten zwischen den Triestiner Kaufleuten, denen 1736 die Abhaltung zweier Jahrmärkte zusätzlich zum bisherigen Lorenzmarkt im August zugestanden worden war, und der Orientalischen Kompanie führten 1742 zum Ende der Gesellschaft, die an ihrem Auftrag, den Handel mit der Levante und dem Nahen Osten zu fördern, schlichtweg gescheitert war.

Dennoch legten die Reformen Karls VI. trotz einiger Anfangsschwierigkeiten den Grundstein für die Förderung des Hafens, und der Stadt wirtschaftliche Drehscheibe der habsburgischen Länder. Fortgesetzt wurde das Programm durch die Kaisertochter Maria Theresia, die im Gegensatz zu ihrem Vater und Großvater Triest während ihrer vier Jahrzehnte währenden Herrschaft aber nie besuchte. Nach dem Ende des Österreichischen Erbfolgekriegs wurde nach der Schleifung der mittelalterlichen Stadtmauern, die Stadt ab Mitte des 18. Jahrhunderts wesentlich umstrukturiert und großflächig umgestaltet. Es entstand im Norden der bisherigen Siedlung die Neustadt mit zunächst 92 Häusern, die später nach der Landesfürstin den Namen Borgo Teresiano tragen sollte. Die Bebauung erfolgte nach genauen Richtlinien. Die Planer entwickelten standardisierte Pläne für Wohn- und Geschäftshäuser, die über ausgedehnte Lagermöglichkeiten im Erdgeschoss verfügten. Die Anordnung dieses Quartiers zwischen der heutigen Piazza della Libertà, der Piazza della Borsa und der Via Giosuè Carducci, die als ehemalige Via del Torrente über einem Bach angelegt wurde, folgt einem rechtwinkligem Grundriss, der um einen ehemaligen Salinenkanal gruppiert ist, der im Unterschied von einem etwas südlicher gelegenen Wasserlauf als Canal grande bezeichnet wurde.

Das Tor, das die Habsburger zur Welt aufstoßen wollten, bot auch in die Gegenrichtung willkommenen Einlass. Die Bewohner des neuen Stadtviertels standen wie der Freihafen ausschließlich unter kaiserlicher Oberhoheit. Die Bestimmungen für den „Cameraldistrict“ sahen Immunität, Privilegien und Freiheiten für Händler jeglicher Herkunft vor, vor allem aber garantierten sie Glaubensfreiheit. Schon lange vor dem Toleranzpatent Josephs II. waren in Triest Bethäuser der verschiedensten Glaubensrichtungen zugelassen. So fanden Griechen, Armenier, Ägypter, Holländer ebenso wie jüdische Händler Entfaltungsmöglichkeiten vor und brachten ihrerseits ein internationales Netzwerk von Großkaufleuten in die Stadtentwicklung ein.



Der architektonische Kontrast zwischen den planmäßig angelegten Neubauvierteln und dem verwinkelten Altstadt kern fand in der gesellschaftlichen Struktur der Stadtbevölkerung seine Fortsetzung. Hier die von einem eingesessenen italienischen Patriziat kontrollierte, ständisch geprägte Kommune der „Cittadini“, der in der città wohnhaften Stadtbürger, dort die lebendige, vielsprachige Betriebsamkeit der Hafengegend. Die Dynamik des Handels- und Wirtschaftslebens wurde hauptsächlich von den als „Borghiani“ bezeichneten Migranten getragen und das Leben in der Stadt vollzog sich in zwei Geschwindigkeiten, wie Franz Swida 1891 resümierte: „Lange Zeit standen die Altbürger abseits vom hastigen Treiben, das sich am Hafen und in den neuen Stadtvierteln abspielte.“ Claudio Magris formuliert weitaus spitzer und spricht von zwei Welten, die sich hier auf kleinstem geographischen Raum gegenüberstanden: die eine erstarrt in der Verteidigung von Privilegien und Traditionen, die andere Exponentin einer neuen Zeit und Trägerin des städtischen Modernisierungsprozesses. Bei Triest könne man nicht von einem Hafen sprechen, der für seine Bedürfnisse ein bestimmtes Hinterland erworben hätte, sondern von einem mitteleuropäischen Einzugsgebiet, das sich „in einem bestimmten Augenblick seiner politisch-ökonomischen Entwicklung unter dem Druck eines aufklärerischen Willensaktes seinen Hafen geschaffen hat“.

Zu diesem Befund passt auch die stete Notwendigkeit der externen Finanzierung. Die Stadt selbst war kein Finanzplatz, 1754 und 1755 musste der Wiener Hof noch Geld zuschießen und Anleihen bewilligen, um den Standort als Handels- und Schiffahrtszentrum konkurrenzfähig zu halten. Dazu sollten die Gründung der Handelskammer (Collegio dei Mercanti) und der Warenbörse beitragen, die zunächst im alten städtischen Theater untergebracht wurden. Ein Hafenskapitanat sollte die Abwicklung des Schiffsverkehrs in geordnete Bahnen lenken, der erste großen Hafendamm, der Molo San Carlo (heute Molo Audace), ein Arsenal im Bereich des späteren Teatro Verdi sowie ein Quarantänelazarett, das heutige Museo Civico del Mare, wurden angelegt und eine Schule für Mathematik und Nautik zur Heranbildung von Seeoffizieren für die kaiserliche Handelsmarine gegründet. Diese umfasste 1762 64 Kapitäne, 11 Lotsen, 66 Bootsmänner, 145 Schiffsführer, 605 Matrosen, 44 Schiffsjungen und 87 Fischer, gesamt 1.022 Mann, von denen 226 aus Triest stammten. Als Grundlage für die Seefahrt diente ein kaiserliches „Navigations-Edict“ von 1774.

Während viele dieser Initiativen das Stadtbild und die Schiffahrt in der Adria bis heute prägen, erwies sich die unter niederländischer Beteiligung erfolgte Gründung der Triestiner „Ostindischen Handelskompanie“ 1775 als Fehlschlag. 1777 wurde die Maputo-Bucht in Mosambik und im Folgejahr einige Inseln der Nikobaren als österreichische Kolonien und erwor-



Kolorierte Ansicht der Stadt und des Hafens Triest, erschienen 1756 in Augsburg.



ben. Allerdings gelang es nicht, diese zu Handelsstützpunkten auszubauen, sodass dieses wenig nachhaltige Vorhaben 1785 unter Maria Theresias Sohn Joseph II. aufgegeben wurde.

Der Borgo Teresiano war noch nicht fertig gestellt, als südlich der Altstadt in Richtung des neuen Quarantäne-lazarettts auf den Flächen aufgelassener Klöster der Borgo Giuseppino entstand. Noch im 18. Jahrhundert wuchs die Stadt nach Osten um den Borgo Franceschino rund um die 1751 eröffnete Wasserleitung (heute Viale XX Settembre) und die heutige Via Cesare Battisti. Die Benennung der Stadtteile erfolgte in der bisherigen Systematik nach den jeweiligen Landesfürsten.

Die napoleonischen Kriege, die zu einer französischen Besetzung der Stadt in den Jahren 1797, 1805–1806 und 1809–1813 als Teil des französischen Satellitenstaates Illyrien führten, mischten die geopolitischen Karten neu und machten den Weg frei für die Entwicklung Triests zum größten Umschlagplatz der Adria. Hatte die Vormachtstellung Venedigs über Jahrhunderte die wirtschaftliche Entwicklung oft genug auch mit militärischen Mitteln behindert, so konnte mit der Eroberung der Lagunenstadt durch Napoléon, der am 29. April 1797 selbst in Triest weilte, und der anschließenden Angliederung an Österreich im Frieden vom Campo Formio im Oktober desselben Jahres die Stadt ihre verhasste Rivalin in ihrer Rolle als Drehscheibe mit dem Nahen Osten ablösen.

Die Umwälzungen der politischen Landkarte Europas hatten mehrere gefallene Kronen in Triest an Land gespült. Am 24. Juli 1798 traf nach 39tägiger strapaziöser Überfahrt auf dem Triestiner Schiff „S. Niccolò“ der von Napoleon aus Malta vertriebene Fürst und Großmeister des Souverä-



Diese Darstellung von 1791 zeigt Triest aus der Vogelschau. Deutlich sind die Altstadt in der rechten und die eben fertig gestellte Bebauung der Theresienstadt (Borgo Teresiano) in der linken Bildhälfte zu erkennen.





*L'Annonciateur*

*Vue de la ville en du port de Trieste.  
prise du côté neuf.*

nen Malteser-Ritterordens Ferdinand von Hompesch in der Stadt ein, in der er mehr als zwei Monate lang seine außenpolitisch weitgehend isolierte Schattenregierung aufrecht erhielt. Beinahe zur selben Zeit erreichten die beiden älteren Schwestern des französischen Königs Louis XV., die Prinzessinnen Victoire und Adelaïde de France Triest, wo sie 1799 bzw. 1801 verstarben und in der Kathedrale San Giusto beerdigt wurden. Nicht nur Flüchtlinge des napoleonischen Systems waren in der Stadt willkommen, auch Angehörige des Korsen schlugen nach dessen endgültiger Niederlage 1815 mit Duldung der österreichischen Behörden in der kosmopolitischen Stadt ihre Zelte auf: Elisa, die älteste Schwester des Kaisers der Franzosen und abgesetzte Großherzogin der Toskana sowie Caroline, die Witwe des Königs von Neapel, die unter dem Inkognito einer Gräfin von Lipona eine großzügige Villa bewohnte. Am Wohnsitz seiner Schwestern wurden Jérôme Bonaparte, dem ehemaligen König von Westphalen und seiner Gattin Katharina von Württemberg 1820 und 1822 die Kinder Mathilde und Napoléon, genannt „Plon-Plon“, geboren. Nach seiner Niederlage im Ersten Karlistenkrieg fand auch der spanische Thronprätendent Carlos V. ab 1847 in einem Palazzo im Borgo Giuseppino Zuflucht.

Der Bruder Kaiser Franz Josephs, Erzherzog Ferdinand Maximilian wurde in seinem nahe der Stadt gelegenen Schloss Miramar 1863 auf Betreiben des französischen Kaisers Napoleon III. von einer Delegation aus Mittelamerika zum Kaiser von Mexiko proklamiert.

Bei so viel imperialer Präsenz wundert es nicht, dass die mittlerweile 66.000 Einwohner zählende Stadt von den Ereignissen der Revolution 1848 weitgehend verschont blieb. In jeglicher Hinsicht konservativ eingestellt waren die Reeder und Schiffseigner der Stadt, wie der Marine-Forstbeamte Josef Ressel feststellen musste. Seine 1827 patentierte Schiffsschraube konnte sich gegen den althergebrachten Segel- und Schaufelradantrieb nicht durchsetzen und seine Kritiker erreichten sogar ein Ende der Versuche mit dem ersten Schraubendampfer „Civetta“, der 1829 in Triest vom Stapel gelaufen war.

1782 ist dieses heute im Londoner Victoria & Albert Museum aufbewahrte Aquarell von Louis-François Cassas als Illustration zum Mappenwerk „Voyage Pittoresque et Historique de l'Istrie et de la Dalmatie“ entstanden, das 1802 als Kupferstich aufgelegt wurde und weite Verbreitung fand.



*Veduta Meridionale della  
Dedivata allo Spettabile  
Disegnata dal Cav. Rey Professore di*



*Città e Porto franco di Trieste  
Ceto mercantile in Trieste  
Disegno Giuseppe Pollencig l' Anno 1801*

*1. Chiesa di S. Maria della Salute  
2. Chiesa di S. Maria della Vittoria  
3. Chiesa di S. Maria della Misericordia  
4. Chiesa di S. Maria della Consolazione  
5. Chiesa di S. Maria della Pietà  
6. Chiesa di S. Maria della Carità  
7. Chiesa di S. Maria della Fede  
8. Chiesa di S. Maria della Speranza  
9. Chiesa di S. Maria della Pace  
10. Chiesa di S. Maria della Gloria  
11. Chiesa di S. Maria della Vittoria  
12. Chiesa di S. Maria della Misericordia  
13. Chiesa di S. Maria della Consolazione  
14. Chiesa di S. Maria della Pietà  
15. Chiesa di S. Maria della Carità  
16. Chiesa di S. Maria della Fede  
17. Chiesa di S. Maria della Speranza  
18. Chiesa di S. Maria della Pace  
19. Chiesa di S. Maria della Gloria  
20. Chiesa di S. Maria della Vittoria*

Stadtpanorama vom Vorort Roiano. Im rechten Bildvordergrund der Molo Teresiano und das in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts errichtete Theresien-Lazarett. Radierung von Gaspare Weiss nach einer Zeichnung von Giuseppe Pollencig, 1801.

Das erste österreichische Dampfboot „Carolina“, wie die „Civetta“ in Triest auf der Pamphili-Werft gebaut, war 1817/18 durch den amerikanischen Großhändler John Allen auf der Linie Triest-Venedig zum Einsatz gebracht worden. Als Allen im Folgejahr die Stadt verließ, folgte ihm auf der einträglichen Strecke William Morgan, Eigentümer der „Compagnia inglese“ und einer der erbittertsten Gegner Ressels. Nachdem die Binnenschifffahrt 1829 durch die Gründung der „Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ neu aufgestellt worden war, sollte auch zur See die technologische Umwälzung von Segel- auf Dampfantrieb koordiniert erfolgen. Dieser Motivation verdankte der Österreicher Lloyd (Lloyd Austriaco), ein Projekt unter Federführung des Triestiner Kaufmanns Karl Ludwig von Bruck, seine Entstehung. Nach dem Vorbild der Londoner Gesellschaft „Lloyd’s“ hatte Bruck eine Agentur im Blick, die Händler und Schiffsspediteure mit aktuellen Informationen über verschiedene Märkte und den Seehandel in Europa und im östlichen Mittelmeer versorgen sollte. Zusätzlich zu diesem Nachrichtendienst, von dem vor allem Unternehmen wie die 1831 gegründete Versicherungsgesellschaft „Generali“ profitierten, sollte die Evidenz über den Schiffsverkehr im Triestiner Hafen geführt und im Auftrag des Staates der zeitaufwändige Posttransport mit von der k. k. Kriegsmarine beigestellten Segelschiffen durchgeführt werden. Herzstück der Planungen bildete aber der Betrieb einer Dampferlinie in die Levante, die am 16. Mai 1837 mit der Eröffnungsfahrt des Dampfers „Arciduca Lodovico“ nach Konstantinopel (Istanbul, Türkei) aufgenommen wurde. Kurz darauf erwarb der Lloyd von William Morgan die Linie Triest-Venedig und am Ende des ersten Geschäftsjahres betrug die Flotte bereits sieben Dampfschiffe, die 7.967 Passagiere und 538 Tonnen Fracht befördert hatten.

„Die Vollendung der Eisenbahnstrecke von Wien nach Triest wird eine Revolution im österreichischen Handel erzeugen, aus der niemand größere Vorteile ziehen wird als Triest“, schrieb Mitte des 19. Jahrhunderts kein Geringerer als Karl Marx. 1857 hatte die von Wien ausgehende Südbahn über den Semmering, Graz, Laibach (Ljubljana, Slowenien) und den Karst die Hafenstadt an der Adria erreicht. 1861 folgte die Verbindung Budapest-Triest. Der Personenverkehr – eine Fahrt dauerte 1901 zwölf Stunden und zehn Minuten – spielte dabei naturgemäß eine untergeordnete Rolle, wichtig war die Verknüpfung des Frachtaufkommens der Schifffahrt mit den wichtigsten Produktions- und Konsumzentren der Monarchie. Hingegen erwiesen sich die größtenteils noch aus der maria-theresianischen Epoche stammenden Hafeneinrichtungen bald als zu klein und für die Bedürfnisse der Dampfschifffahrt ungeeignet.

Die Wiener Regierung ermächtigte daher 1865 die Südbahngesellschaft, auf Staatskosten eine neue Hafenanlage im Norden der Stadt, anschließend an den Borgo Teresiano zu bauen.



Dieses um 1840 in der Druckerei des Österreichischen Lloyd erschienene Souvenirblatt zeigt mehrere Sehenswürdigkeiten der Stadt. Um eine Hafenan- sicht gruppieren sich eine Innenansicht des Tergesteo, das Carciotti-Palais, die Burgruine in Servola, der Doms S. Giusto und die Kirche S. Antonio im Borgo Teresiano, die Piazza Grande, der Canal grande und die Börse.

Zwischen 1867 und 1883 entstanden als integrale Einheiten eines modernen Eisenbahnhafens drei große Hafenbassins (Porto Nuovo) und die ausgedehnteste Bahn- hofsanlage der österreichisch- ungarischen Monarchie. An den Planungen dieser Infrastruktur, mit der auf die 1869 erfolgte Eröffnung des Suezkanals reagiert werden sollte, war neben dem Südbahnarchitekten Wilhelm von Flattich der französische Fachmann Paulin Talabot beteiligt. Dennoch konnte die letztlich unterdimensionierte Infrastruktur der achtziger Jahre bereits nach wenigen Jahren die Erfordernisse eines großen Transithafens nicht mehr erfüllen.

Daran hatte der Verlust Venedigs für Österreich 1866 ebenso Anteil wie die Eröffnung des wesentlich durch den Triestiner Bankier Pasquale Baron Revoltella finanzierten Kanaldurchstichs zwischen dem Roten Meer und Port Said, der auf Planungen des Österreichers Alois Negrelli und des bereits genannten Paulin Talabot basierte. 1896 hatte die Hafenanlage einen Verkehr von 8.728 einlaufenden Schiffen zu bewältigen, die 1,780.888 Tonnen Fracht umschlugen. Davon machten Segelschiffe nur mehr 35 % des Verkehrsaufkommens aus; beim beförderten Frachtvolumen betrug der Anteil nur mehr 7%. Die steigenden Tonnagezahlen mach-



ten zwischen 1909 und 1915 die Errichtung eines neuen Handels- hafens mit der Bezeichnung „Franz-Josephs-Hafen“ in der Bucht von Muggia notwendig, wo sich in der Nähe bereits arbeitsplatz- intensive Betriebe der Werft- und Zulieferindustrie sowie das ausge- dehnte Arsenal des Österreichi- schen Lloyd mit bis zu 3.000 Be- schäftigten befanden.

Ab 1887 war Triest auch über das Netz der k. k. Staatsbahnen zu er- reichen, die einen eigenen „Staats- bahnhof“ unweit des Leuchtturms bei St. Andrea errichteten. Die Ver- bindung zum Südbahnnetz, das weiterhin rund 70 % des Schienen- verkehrs abwickelte, wurde durch die Riva-Bahn hergestellt, die quer durch die Stadt entlang des Hafen- beckens verlief. Mit der Fertigstel- lung der „Transalpina“ 1906 war ein durchgängiges Netz von Prag und Salzburg durch die Pyrh- und Tauernbahn nach Aßling (Jesenice, Slowenien) und weiter über die Wocheinerbahn Realität gewor- den.

Triest zählte in der zweiten Häl- fte des 19. Jahrhunderts zu den wirtschaftlich erfolgreichsten und dynamisch wachsenden Regionen der Doppelmonarchie. „Triest ist ein immenser Handelsplatz und eine außeror- dentliche Handelsbank“, attestierte Jules Verne. 1906 lag das durchschnittliche zu versteu-



ernde Pro-Kopf-Einkommen bei 54 Kronen (330 Euro), während der Vergleichswert in der Haupt- und Residenzstadt Wien lediglich rund 9 Kronen (55 Euro) betrug. In den sechseinhalb Jahrzehnten bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1914 verfünffachte sich die Einwohnerschaft der Stadt. Dabei spielte sich ein Urbanisierungsprozess ab, der an den gründerzeitlichen Bauten der Wiener Ringstraße und der Formensprache des Jugendstils sein architektonisches Maß anlegte.

Ihren Höhepunkt fand diese Entwicklung im Jahrzehnt zwischen 1870 und 1880, als sich die Bevölkerung von 70.000 auf 142.000 verdoppelte. Ein weiterer signifikanter Anstieg vollzog sich in den knapp zweieinhalb Jahrzehnten zwischen 1890 und 1914, als die Einwohnerzahl der Stadt noch einmal um rund 100.000 Menschen wuchs. Von den 226.000 Bewohnern 1910 war beinahe die Hälfte nicht in der Stadt geboren. Die Bevölkerungsexplosion ließ Triest an die vierte Stelle der Monarchie hinter Wien, Budapest und Prag aufrücken. Am Vorabend des Kriegsausbruchs 1913 hatte die Hafencity mit 247.000 Einwohnern die Moldaustadt bereits überholt.

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 wurde das Gebiet zum „Österreichischen Küstenland“ zusammengefasst, aber 1861 wieder in einzelne Kronländer aufgeteilt. Bis zum Ende der Monarchie blieb Triest „reichsunmittelbare Stadt“, wurde aber gemeinsam mit Görz und Gradisca sowie der Markgrafschaft Istrien von 1868 an von einem in Triest amtierenden Statthalter verwaltet. Während sich das vermögende und kaisertreu eingestellte Finanz- und Großbürgertum offiziell von allen politischen Angelegenheiten fernhielt und nach Wien orientiert war, engagierte sich vor allem das italienisch sprachige Mittel- und Kleinbürgertum in der lokalen politischen Szene und unterstützte die liberal-nationale Partei, die von 1861 bis zum Ersten Weltkrieg die Mehrheit im Triestiner Gemeinderat und Landtag stellte.

Die politische Autonomie innerhalb des habsburgischen Vielvölkerstaates wurde von der Gründung des italienischen Nationalstaates und dem Verlust der österreichischen Gebiete in Oberitalien begleitet. Die Hafencity mit ihrer nunmehrigen geographischen Randlage und überwiegend italienisch sprachigen Bevölkerung konnte sich den unter dem Begriff „Risorgimento“ zusammengefassten politischen Bewegungen die die Konstituierung des italienischen Nationalstaates zum Inhalt hatten, nicht entziehen. Der bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts charakteristische aufgeklärt-übernationale Dialog, der in eine kosmopolitische Atmo-

sphäre eingebettet war, wich wechselseitiger Polemik und Ausgrenzung. Die Spannungen in der Stadt entluden sich unter anderem in einem Attentatsversuch des italienischen Nationalisten Guglielmo Oberdan auf Kaiser Franz Joseph anlässlich seines Besuchs 1882.

Die nationalistische Bewegung wurde überhöht und zum Narrativ des „Irredentismus“ verdichtet, demzufolge italienischsprachig besiedelte Gebiete von der Fremdherrschaft „erlöst“ werden sollten. Laut dem Triester Bürgermeister und Schriftsteller Manlio Cecovini habe die Zahl der Irredentisten allerdings niemals die 3%-Marke übersprungen und Alexander Sixtus von Reden charakterisiert die „Viva Italia“-Stimmungsmache als Gesellschaftsspiel des liberalen (intellektuellen) Bürgertums“. In ihrem Sprachrohr, der liberalen Tageszeitung „Il Piccolo“, machte die italienische liberal-nationale Rathausmehrheit aus ihren Vorstellungen über eine Abspaltung von Triest von der österreichischen Monarchie kein Hehl. Eine weitere Bruchlinie bildete sich zu den nationalistischen Bestrebungen



In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erlebte Triest einen rasanten Bevölkerungsanstieg. Dieser Stadtplan von 1892 macht die Erweiterung des besiedelten Raumes deutlich.



Triest aus dreitausend Meter Höhe. Das Foto wurde von Angehörigen der österreichischen Fliegergruppe im September 1916 aufgenommen. Zu den bedeutendsten kaiserlichen Militärflieger zählte der 1986 in der Stadt verstorbene letzte Maria-Theresien-Ritter Gottfried von Banfield, der „Adler von Triest“. Bildarchiv der Österreichischen Nationalbibliothek

der Slowenen und Kroaten, die rund 18% der Bevölkerung stellten. Für viele Beobachter war laut Claudio Magris Triest ein Symbol und zugleich Konzentrat der Probleme Österreichs.

Dabei darf aber nicht übersehen werden, dass sich die kulturelle und intellektuelle Gemengelage der Stadt sich nicht auf die dominanten „Nationalkulturen“ reduzieren lässt, wie der Triestiner Literaturwissenschaftler anmahnt. Der mitteleuropäische Triestiner Charakter speise sich aus der Begegnung mit der „großen ‚historischen‘ Kultur der Habsburgermonarchie und der natürlichen Einbettung in einen geographisch weiteren und daher an geistigen Unterschieden, Spannungen und Fermenten ‚reicherer‘ Raum“, der die „Stadt aus Papier“ eines Italo Svevo oder James Joyce zu einem Schmelztiegel italienischer, österreichischer, slowenischer, jüdischer, griechischer und orientalischer Elemente machte. Die Physiognomie der Handels-, Hafen-, Finanz- und Geschäftsstadt bildete den Hintergrund für ein dichtes und europaweit beinahe einzigartiges kulturelles Milieu. Ablesen lässt sich die kulturelle Vielfalt besonders am Pressewesen: Magris zählt für den Zeitraum zwischen 1863 und 1902 von 563 Zeitungs- und Zeitschriftentitel auf, die in italienischer, slowenischer, deutscher, neugriechischer, französischer, spanischer oder lateinischer Sprache in der Stadt erschienen, dazu noch einige mehrsprachige Blätter und 1906 ein albanisches Periodikum.

Durch das betriebsame Kreischen der Hafenkräne, das metallische Rasseln der Ankerketten, das Heulen der Schiffssirenen und das Geschrei der Möwen gellten im Sommer 1914 jäh die Schüsse von Sarajewo. Als das 1911 in Triest vom Stapel gelaufene Schlachtschiff „Viribus Unitis“ am 2. Juli 1914 die mit der kaiserlichen Marineflagge bedeckten Särge von Erzherzog Thronfolger Franz Ferdinand und seiner Gattin Sophie an Land brachte, wo sie auf der Piazza Grande aufgebahrt wurden, war dies zugleich das prunkvoll zelebrierte Begräbnis und der letzte Festakt der Monarchie auf der Bühne und vor der Kulisse der Stadt. Vier Jahre später betraten an beinahe derselben Stelle italienische Soldaten von See aus den Boden Triests, ohne auf irgendeine Gegenwehr zu treffen. Nach 536 Jahren hatte sich Österreich durch die Hintertür aus der Geschichte verabschiedet. Die Stadt hatte damit ihre Italianità gewonnen, ihre wirtschaftliche Vormachtstellung und ihr mitteleuropäisches Hinterland jedoch verspielt.

# CITTÀ VECCHIA: DIE STADT AUF DEM BERG

**N**irgendwo ist Triest mediterraner als hier: Das Gassengewirr der Altstadt windet sich den Hügel von San Giusto hinauf, der seit der Jungsteinzeit besiedelt ist. Im zweiten vorchristlichen Jahrtausend wanderten die Veneter nach Istrien und das Umland Triests ein. Die Angehörigen der kulturell schwer einzuordnende Ethnie kamen vermutlich von den Küsten des Schwarzen Meeres, durchzogen die Balkanhalbinsel, folgten dem Lauf von Donau und Save und ließen sich im Karst nieder. Ihr Weg glich verblüffend jenem der legendären Argonauten, der mythologischen Seefahrer, die auf der Suche nach dem Goldenen Vlies, dem der vornehmste habsburgische Ritterorden gewidmet war, ihre Galeeren auf den Schultern trugen, um

Der „Arco di Riccardo“ wird als ein Tor der römischen Stadtmauer interpretiert. Einer Legende zufolge leitet sich der Name vom englischen König Richard Löwenherz ab, der bei seiner Rückkehr vom Dritten Kreuzzug 1192 in Triest an Land gegangen sein soll. Links: Stich von Gaetano Merlato.



über Landmassen und Flüsse an die Ufer der Adria zu gelangen. Die Veneter siedelten in so genannten „castellieri“, mit Wällen geschützten dörflichen Höhensiedlungen und die Wissenschaft nimmt an, dass an der Stelle einer derartigen bronzezeitlichen Fluchtburg das auf älteren Resten im 14. Jahrhundert errichtete Kastell aufragt, in dem seit 1471 bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts der kaiserliche Stadthauptmann die Kontrolle über die Stadt Triest ausübte. Der militärische Wert der Anlage war zuletzt gering, sie diente als Kaserne und Schießpulverdepot. Von hier aus wurden die Salutschüsse der in die Bucht einfahrenden Schiffe erwidert. Im Sommer um 9, im Winter um 8 Uhr wurde der Betriebsschluss im Hafen ebenfalls mit einem Kanonenschuss angezeigt.

Daneben erhebt sich die Kathedrale mit ihrem behäbigen Campanile. Burg wie Kirche tragen ihren Namen nach dem hl. Justus (San Giusto), dem Pa-

tron Triests. Der Nachfolger des Evangelisten Markus verbreitete in der Umgebung Aquileas das Christentum und erlitt vermutlich 303 den Märtyrertod. Seinen Leichnam beschwerten die römischen Häscher mit Steinen und warfen ihn ins Meer. Trotz der Last wurde Justus kurze Zeit später in Triest ans Ufer gespült und von der Gemeinde der Siedlung Tergeste begraben. Auf dem Hügelplateau standen die sakralen und öffentlichen Gebäude der römischen Stadt, die später durch christliche ersetzt wurden: die Bischofskirche, das Kloster S. Maria della Cella und Kirche des Märtyrers Sergius.



Die Kathedrale setzt die Kulttradition eines kapitolinischen Tempels fort und wurde im 14. Jahrhundert in ihre heutige Gestalt gebracht.

Unten: Der Blick vom Hauptschiff Richtung Apsis zu Anfang des 20. Jahrhunderts. Der Altarraum wurde in der Zwischenkriegszeit gestalterisch purifiziert und in eine neomanische Form gebracht, die sich nahtlos in den fünf-schiffigen Sakralbau einfügt. Národní muzeum, Prag