

Lucija AŽMAN MOMIRSKI

Urbanizem obalnega pasu med Tržičem in Koprom: načrti Maksa Fabianija

Državna meja med Federativno ljudsko Republiko Jugoslavijo (FLRJ) in Italijansko republiko je bila vsaj deset let (med letoma 1945 in 1954) eden najresnejših političnih problemov v Evropi (tržaško vprašanje). Ko je bilo Svobodno tržaško ozemlje (STO) razdeljeno na cono A in B, je poleg regionalne ureditve obalnega pasu cone B, ki jo je do leta 1949 pripravil Edo Ravnikar, svojo vizijo prostorskega razvoja za območje med Tržičem, Trstom in Koprom med letoma 1953 in 1954 izdelal tudi Maks Fabiani. Namen prispevka je poudariti te-

meljne urbanistične prvine regulacije prostora ob Tržaškem zalivu v Fabianijevih načrtih in nekatere primerjave s predlogi urbanističnih ureditev obalnega pasu po letu 1954.

Ključne besede: urbanizem, obalni urbani prostor, obalne preobrazbe, pristanišče, Maks Fabiani

1 Uvod

Pojem *resilience* v teoretskih razpravah uporabljajo številne discipline. Termin v tehničnih študijah označuje lastnost materiala, ki po začasnem dogodku, v katerem zaradi delovanja sile spremeni svojo obliko, ohrani svojo strukturo in se vrne v izvorno obliko. Interpretacija pomena pojma je v urbanizmu drugačna. *Resilience* je sposobnost sistema, da se prilagaja času in razmeram tako, da pri spreminjanju ohranja integriteto in osnovne razloge svojega obstoja kljub skrajno drugačnim (družbenim, naravnim) okoliščinam. Prožnost omogoča sistemu izvirnost pri iskanju novih vizij prostorskega razvoja. Urbane strukture imajo izjemno sposobnost nenehne preobrazbe. Cilj prožnega prostorskega razvojnega procesa ni vračanje v začetno stanje (kot je bilo in kjer je bilo) niti iskanje končnih rešitev, nasprotno, vračanje k predhodnim oblikam oziroma strukturam lahko v tej zvezi razumemo kot konservativno težnjo.

K urbanističnemu razvoju obalnega pasu med Tržičem in Koprom in idejam regulacijskega urejanja so v 20. stoletju pomembno prispevali politični in družbeni dogodki na območju Severnega Jadrana. Meje nacionalnih držav so se v 76 letih, to je med letoma 1915 (**londonski sporazum**) in 1991 (**osamosvojitve Slovenije**), spremenile kar petkrat oziroma v povprečju vsakih petnajst let (Ažman Momirski, 2004). Vsaj deset let (med letoma 1945 in 1954) je bila državna meja med Federativno ljudsko Republiko Jugoslavijo (FLRJ) in Italijansko republiko eden najresnejših političnih problemov v Evropi (**tržaško vprašanje**). Koper je bil najprej del cone B Julijske krajine (1945–1947). S pariško pogodbo leta 1947 je bilo ozemlje vzhodno

od Morganove črte dodeljeno FLRJ, zahodno od nje pa je bilo razdeljeno na tri dele: Gorico s Kanalsko dolino je dobila Italijanska republika, Svobodno tržaško ozemlje (STO) pa je bilo razdeljeno na cono A in B. Nekoliko zmanjšana prva cona, toda s Trstom in tržaškim pristaniščem, je leta 1954 pripadla Italiji, druga s Koprom, Piranom, Umagom in Bujami pa FLRJ.^[1] Tudi zgodovinarica Griesser-Pečar meni, da namen zaveznikov ni bilo nadzorovanje celega mesta, ampak predvsem nadzorovanje pristanišča ter varovanje prometnih poti med Trstom in Avstrijo. Trst in Istra sta tako postala posebno žarišče sporov med Vzhodom in Zahodom (Griesser-Pečar, 2004).

Regionalno ureditev celotnega obalnega pasu cone B, dolgega kar 80 km, je do leta 1949 pripravil profesor Edo Ravnikar in jo predstavil na neki gospodarski prireditvi v Kopru (Košir, 2011). Slika modela z razstave (Gollmann, 1985) prikazuje obris mestnega jedra in izliva Rižane, kakršnega lahko prepoznamo z letalskih posnetkov, nastalih nekaj let pozneje. O koprskem pristanišču takrat še ni bilo sledu. V času, v katerem je bilo STO razdeljeno na cono A in B, je arhitekt Maks Fabiani za območje med Tržičem in Koprom pripravil regulacijska načrta.

2 Maks Fabiani: regulacijski načrti obalnega pasu med Tržičem in Koprom

Maja 1953 je Fabiani, star že 88 let, napisal pismo tržaškemu županu Bartoliju, v katerem ga je opozoril na razvojne mož-

nosti Trsta, saj so spremenjene politične razmere zahtevale nov splošni regulacijski načrt za mesto (Pozzetto, 1997). V literaturi so objavljeni trije načrti regulacije območja med Tržičem in Koprom oziroma Piranom. V monografiji z naslovom *Max Fabiani: Ein Architekt der Monarchie* (Pozzetto, 1983) je na strani 181 ponatisnjena skica načrta med Trstom in Koprom, ki je bila leta 1954 objavljena v tržaškem časopisu *Il Piccolo* (skupaj z esejem župana Bartolija). V knjigi Maks Fabiani – Vizije prostora (Pozzetto, 1997) sta na strani 378 oziroma 379 objavljena dva načrta: prvi obsega manjše območje med Koprom in Trstom, drugi pa prikazuje širše območje, vključno s Piranom in Gradežem. Načrta sta narejena za pristaniško in trgovsko središče med Tržičem, Trstom in Koprom, vključno z velikimi blagovnimi skladišči.

V prvem načrtu je Fabiani zaradi demilitarizacije območja okrog Trsta v razdalji 35 kilometrov od cerkve sv. Justa (središče krožnic na načrtu) predvidel mejo emporija, v katerega je vključeno tudi staro mesto Gorica. Razdaljo meje od mesta, ki jo je mogoče dovolj lahko braniti, določa domet takratne sodobne artilerije (Pozzetto, 1997). Druga zarisana krožnica z razdaljo 20 kilometrov označuje razdaljo do Pirana in Tržiča. Arhitekt Koper obravnava kot predmestje Trsta, v katerem naj bi se razvilo prihodnje pristanišče in industrijska območja. Pristanišče organizira vzdolž obalnega pasu v dolžini 50 km od Soče do Pirana ter predvidi obnovo železniškega omrežja in specializirana pristaniška območja s pristaniško infrastrukturo (Pozzetto, 1997). Mesto naj bi imelo v viziji 600.000 prebivalcev.

Temeljne urbanistične prvine regulacije prostora, prikazane v drugem načrtu, so:

- sistem javnega prevoza (*metropolitano*) za prebivalce in industrijo;
- sedežnice (*seggiovio*);
- cestna obvoznica (*circonvallazione*);
- pristanišče (*porto franco*);
- nova železniška proga (*ferrovia novo*);
- stanovanjska območja (*abitato*);
- javni parki (*boschi pubblici*);
- začasne meje (*cofini provvisori*);
- meje province (*confini della provincia*).

Sistem javnega prevoza ima štiri krake: prvi poteka skozi mesto Trst do obrežja, drugi do pristaniškega območja, tretji do pristaniškega območja v Miljah, četrti pa do pristaniškega območja v Ankaranu. Vzdolž obalnega pasu so predvidene pristaniške ploščadi s pomoli. Na načrtu je označenih 5 pristaniških območij. I. območje leži na jugozahodnem delu mesta Trst, II. območje na severnem delu ankaranskega pomola ob Miljah, III. in IV. območje sta locirani na južnem delu ankaranskega polotoka in V. območje v današnjem Škocjanskem zatoku.

Sedežnica ponekod povezuje sistem javnega prevoza in višje ležeče točke pobočij, ponekod pa potek žičnic ni navezan na omrežje javnega prometa.

Tretji načrt, objavljen v dnevnem časopisu, je poenostavljena shema drugega načrta. V njem so poudarjene te urbanistične prvine: sistem javnega prevoza, obvozne ceste in sedežnice. Javni prevoz poteka od starega pristanišča v Trstu do Bonifike južno od starega mestnega jedra Kopra, kjer je oblikovana zavojna zanka.

Splošno Fabianijevo izhodišče pri oblikovanju regulacijskega načrta je bilo prepričanje, da leži Trst na strateško najpomembnejši lokaciji, druge razvojne možnosti pa je treba podrediti njegovemu razvoju. Tržaškemu županu je zato pisal (Pozzetto, 1997: 378): »Trst, na vrhu Jadranskega morja, je izredno pomemben prostor, z ogromnimi razvojnimi možnostmi. Tisočletni organizem, ki je preživel vse mogoče vlade, lahko potroji število prebivalcev.« Trst je videl predvsem v okviru vrhunca mestnega in pristaniškega razvoja, ki ga je mesto vse od leta 1382 do leta 1918 pod avstro-ogrsko oblastjo doseglo v začetku dvajsetega stoletja. Po pridobitvi statusa svobodnega pristanišča leta 1719, izgradnji železnice Dunaj–Trst leta 1857 in otvoritvi Sueškega kanala leta 1869, ki je skrajšal ladijske povezave do Srednjega in Daljnega vzhoda, je Trst namreč v začetku prve svetovne vojne postal peto največje pristanišče v Evropi (Schubert, 2014) in osmo največje na svetu. Po prvi svetovni vojni in priključitvi k Italiji je mesto sicer izgubilo predhodni strateški in trgovski pomen, destrukcija druge svetovne vojne pa je prepolovila operativno zmogljivost tržaškega pristanišča.

3 Pogled z druge strani

Vizija razvoja obalnega pasu je bila na koprski strani popolnoma drugačna. Ko je bil Trst dodeljen Italijanski republik, je Koper postal najplivnejše mesto slovenske obalne regije. Še leta 1954 je na zračnem posnetku prepoznavno (pol) otoško mestno jedro (tudi največje slovensko srednjeveško mesto znotraj obzidja) Kopra, ki so se ga v tem času na južni strani že dotikala območja kmetijskih zemljišč, nastalih na območju zasutih solin. Koprsko pristanišče je začelo rasti na severovzhodni strani nekdanjega otoka, ki so ga predhodno uporabljali za splavljenje manjših ladij. Začetno rast pristanišča je zaznamovala tudi izgradnja prve operativne obale ter nasipa med Koprom in levim bregom Rižane v dolžini 877 metrov. Prve zasnove pristanišča so prikazane v regionalnih načrtih slovenske obale in generalnih načrtih za mesto Koper profesorja Eda Mihevc, prvi shematični regionalni načrt slovenske obale pa je bil izrisan leta 1959. Pri obravnavanju regije je avtorja zanimal predvsem obalni pas, zaledje pa veliko manj. Izhodiš-

če za projektiranje je bil regionalni načrt (*Piano Regionale*) iz leta 1956 (Košir, 2011). Idejo bolj geometriziranih obmorskih površin v Ankaranu, kot jih predvideva tudi Fabiani, je Mihevc predstavil v svojem načrtu iz leta 1963 (*Piano regolatore della costa Slovena*).

4 Sklep

Regulacijska načrta in shema emporija v Trstu potrjujejo, da je Fabiani zagovarjal stališče o celoviti obravnavi mesta. V primeru Trsta ni izhajal samo iz načrtovanja ozkega obalnega pasu, ampak je upošteval širše območje in zaledje mesta. V načrtih je ostal zvest uvajanju dveh temeljnih pojmov v urbanizmu: *geniusu loci* in kontinuiteti (Košir, 2007). Vizijo prihodnjega razvoja prostora mesta pa določajo tudi družbene razmere. Tako njegovo izhodišče temelji na vzorcu zavarovanja celotnega Tržaškega zaliva. Ozemeljske delitve, do katere je prišlo kmalu po izdelavi regulacijskih načrtov za območje med Tržičem in Koprom, ni predvidel.

Nadaljnji razvoj metropolitanskega območja med Tržičem in Koprom oziroma Piranom v času Evropske unije, v katerem meja med Slovenijo in Italijo postaja bolj prehodna, bo potrdil tiste dele Fabianijeve regulacije, ki so bile napredne. Nekateri njegovi predlogi so bili sicer že uresničeni. Poudarki v metropolitanskem območju pa se spreminjajo. Trst lahko svojo predhodno veljavo doseže le kot aktivni del sodobne metropolitanske strukture. V prihodnjem urbanem organizmu^[2], ki se razvija ob Tržaškem zalivu, bo pomembno sodelovanje in ne tekmovanje.

.....
Izr. prof. dr. Lucija Ažman Momirski, u. d. i. a.

Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo, Ljubljana, Slovenija
E-pošta: Lucija.Azman@fa.uni-lj.si

Opombe

^[1] Vkorakanje Jugoslovanske armade pred drugimi zaveznicami v Trst ob koncu druge svetovne vojne je sprožilo spor, ki je po mnenju nekaterih raziskovalcev celo izvor Trumanove politike containmenta (zadrževanja, obvladovanja nasprotnika) (Ballinger, 2003; De Leonardis, 2007). Ministrski predsednik Velike Britanije Winston Churchill je 30. aprila 1945 pisal predsedniku ZDA Trumanu: ».../ Jugoslovani bodo gotovo poskušali preplaviti to ozemlje [Julijsko krajino skupaj z Reko itd.] ter zase zahtevati in zasesti pristanišča v Trstu, Pulju in na Reki /.../« (Kacin Wohinz, Pirjevec, 2000, str. 267). 12. maja je Truman Churchillu med drugim odgovoril: »Če bi Jugoslavija okupirala Trst, ključ tega območja in življenjsko pomembno pristanišče za širši prostor Srednje Evrope, bi to imelo, kakor se nedvomno strinjate, posledice, usodnejše od tistih, ki so vezane na usodo samega prizadetega ozemlja. V teh okoliščinah je najmanj, kar lahko zahtevamo, da si feldmaršal Alexander zagotovi popolno in izključno nadzorstvo nad Trstom in Puljem, komunikacije skozi Gorico in Tržič in dovolj široko ozemlje vzhodno od te črte za ustrezno upravno nadzorstvo /.../« (Kacin Wohinz, Pirjevec, 2000, str. 270).

^[2] Pri pojasnjevanju svojih projektov je Fabiani prvi v slovensko urbanistično izrazoslovje uvedel izrazito sodobne pojme, kot so organizem in struktura (Košir, 2009).

Viri in literatura

Ažman Momirski, L. (2004): The Port of Koper: the Youngest Modern North Adriatic Port. *Portus* 7, 2004, str. 70–75.

Ažman Momirski, L. (2015): Urbani obalni prostori Kopra: primerjava prostorskih prvin pristanišča v Kopru v prvotnih in sodobnih načrtih. *Annales. Series historia et sociologia*, 25(1), str. 19–32.

Ballinger, B. (2003): *History in Exile*. Princeton: Princeton University Press.

De Leonardis, M. (1992): *La Diplomazia "Atlantica" e la Soluzione del Problema di Trieste 1952–1954*. Neapelj: Edizioni Scientifiche Italiane.

Gollmann, K. F. (1987): *Architektur und Archäologie. Schutz von antiken Ausgrabungen*. Habilitationsschrift, TU Gradec.

Griessler-Pečar, T. (2004): *Razdvojeni narod: Slovenija 1941–1945: okupacija, kolaboracija, državljanska vojna, revolucija*. Ljubljana: Mladinska knjiga.

Jakomin, L. (2004): *Luka Koper*. Koper: Luka Koper d. d.

Jakomin, L. (2007): *Luka Koper: 50 let izkušenj za nova obzorja*. Koper: Luka Koper d. d.

Košir, F. (2011): *Edo Mihevc: 1911/1985: ob stoletnici arhitektovega rojstva*. Ljubljana: Fakulteta za arhitekturo.

Košir, F. (2007): *K arhitekturi*. Ljubljana: Fakulteta za arhitekturo.

Pozzeto, M. (1983): *Max Fabiani: Ein Architekt der Monarchie*. Dunaj: Edition Tusch.

Pozzeto, M. (1997): *Vizije prostora – Maks Fabiani*. Kranj: Založba Libra.

Schubert, D. (2014): *Trieste Porto Vecchio. Raumplanung, 176/5–2014*, str. 60–65.

Wohinz Kacin, M., Pirjevec, J. (2000): *Zgodovina Slovencev v Italiji 1866–2000*. Ljubljana: Nova revija.