

TRANSALPINA CENTO ANNI

STO LET BOHINJSKE PROGE

DIEGO KUZMIN

Nella foto:

il giorno dell'inaugurazione della ferrovia Transalpina a Gorizia (collezione Simonelli)

Na posnetku:

na dan odprtja Bohinjske proge v Gorici

È il 19 luglio del 1906. Alle sedici e venti precise, proprio nel mezzo della campata del ponte di Salcano lunga tutti i suoi 85 metri, in gran stridore di freni sferragliando s'arresta il treno speciale partito da Assling-Jesenice. Per tre ore ha percorso solo strette valli e gallerie, immerso in un panorama del tutto alpino. Dal vagone-salone reale s'affaccia Sua Altezza l'I.R. Arciduca Francesco Ferdinando d'Austria-Este, erede al trono dopo il duplice suicidio avvenuto sette anni prima a Mayerling, tra Maria Vétzera e Rodolfo d'Asburgo, l'unico figlio di Elisabeth Eugenie Amalie von Wittelsbach, meglio conosciuta come Sissi e Francesco Giuseppe I d'Austria-Ungheria.

Rapito dalla repentina e prodigiosa larghezza del paesaggio dell'esorbitante vallata dell'Isonzo, solcata dal fiume di smeraldo, nel gala della candida uniforme, l'Arciduca scende la scaletta, si affaccia al parapetto e guarda giù da basso, incontrando gli spruzzi della vertigine. Poi a piedi raggiunge la sponda sinistra, dove il ministro delle Ferrovie de Derschatta gli presenta gli ingegneri Orley e Jaussner (*), progettisti di questo audace e mai più raggiunto capolavoro in pietra di Nabresina, campione per la più lunga arcata in conci mai più costruita al mondo.

La stretta valle dell'Isonzo, proprio in quel punto si apre in una panoramica improvvisa che mozza il fiato. Un po' l'effetto, di quando percorrendo la strada internazionale del Sabotino, dalle colline si scende a valle e subitaneamente si supera il tratto ricavato in trincea.

Točno ob 16.20 19. julija 1906 se je sredi 85 metrov dolgega osrednjega loka solkanskega mostu ustavil ob cviljenju zavor poseben vlak, ki je prihajal z Jesenic. Tri ure je vlakovna kompozicija vijugala po ozkih dolinah in predorih v povsem hribovitem svetu. Iz kraljevega vagona-salona se je prikazal na oknu Njegova Visokost Franc Ferdinand Avstrijski, prestolonaslednik po dvojnem samomoru, ki se je dogodil v Mayerlingu sedem let prej in sta se zanj odločila Marija Vetzera in Rudolf Habsburški, edinec Elizabete Evgenije Amalije Wittelsbachove (Sissy) in Franca Jožefa I.

Pogled na pokrajino pod in pred seboj s smaragdnam vodnim tokom ga je tako prevzel, da je sestopil in se naslonil na kamnito ograjo. Pogledal je v vrtoglavo globino. Nato je peš šel do levega brega, kjer mu je Minister za železnice de Derschatta predstavil inženirja Orleya in Jaussnera, graditelja te smeje in nikoli prekošene gradnje iz nabrežinskega kamna, ki ima najdaljši kamniti lok na svetu. Prav v tisti točki se Soška dolina naenkrat razširi v pokrajino, ki jemlje dih zaradi svoje lepote. Podobno je sedaj, ko se peljemo po sabotinski mednarodni cesti z Brd v ravnino in se nam pogled naenkrat odpre, ko privozimo iz cestnega odseka, ki je vsekan v hrib. Vsakič ostanemo brez besed.

Franca Ferdinanda je pričakala množica Solkancev z županom na čelu. Slovenske zastave so plapolale z enakimi barvami kot tiste v francoski

Nella foto a fianco:

lo stesso giorno dell'inaugurazione, mentre il corteo imperiale sale sul treno

(collezione Simonelli)

Nell'illustrazione

sotto:

l'attentato di Sarajevo del 1914.

Na posnetku pri strani:

na sam dan odprtja proge, ko cesarski sprevod stopa na vlak.

(collezione Simonelli)

Na spodnji risbi:

Sarajevski atentat leta 1914.

Di colpo s'apre una veduta di vastità tale da annullare ogni parola... Sensazione indescrivibile...

Ad attendere Francesco Ferdinando sui verdi prati che portano alla sponda, c'è tutta la popolazione di Salcano, collo Zupano in testa, in uno sfolgorio di bandiere slovene contraddistinte dagli stessi eroici colori di quelle della Rivoluzione Francese: bianco, rosso e blu. Dopo ben dodici minuti di sosta sul ponte, il treno speciale riprende la sua corsa verso la stazione di "Görz/Gorizia Staatsbf", dove viene accolto da numerosa e festosa cittadinanza, in primis le personalità istituzionali del Comune e della "Principesca Contea di Gorizia e Gradisca" (come si chiamava l'amministrazione provinciale di Gherghetta, sotto la A-U), e il Principe Arcivescovo davanti a tutti. Quasi il 30 aprile del 2004...

A Gorizia però, diversamente da tutte le altre fermate che portavano accanto al principale nome del luogo in tedesco anche quello nella/e lingua/e del posto, sulla tabella c'era il toponimo tedesco, quello italiano, ma non quello in sloveno. Un "buon risultato" ottenuto grazie alla granitica, ferrea, bronzea, inossidabile e intransigente, pervicace caparbia della lobby nazionalistica filo-italiana, che all'epoca prevaleva in municipio. Insuperabile al punto tale da impedire l'uso della lingua slovena per nominare una città, della quale gli sloveni costituivano parte poi più che rilevante. Ed era appena il 1906. Col senno di noi, poi, dopo, astio e azioni del tutto insensate.

Quella che oggi chiamiamo Ferrovia della Transalpina, battezzata idealmente collo Champagne (o forse Prosecco triestino?) del viaggio inaugurale dell'erede al trono di giusto cent'anni fa, si chiamava ufficialmente Wocheinerbahn, dal nome della valle di Bohinj che in tedesco si dice Wochein. Da qui il nome sloveno di Bohinjska Proga, che però non ha traduzione ufficiale in italiano. Una manchevolezza che ha scaturito il nome di "Ferrovia della Transalpina", il quale più propriamente andrebbe invece riferito all'intero tratto che da Trieste scavalca le Alpi e arriva fino in Boemia (Alpenbahnen Programm).

Tra i grandi protagonisti di questa opera ciclopica, iniziata nel 1901 e terminata nel tempo brevissimo -impensabile oggi nella burocrazia della globalizzazione italicamente interpretata- di soli 5 anni (cinque), un contadino friulano, tale Giacomo Ceconi. Emigrato diciottenne e scarsamente alfabetizzato a Trieste, lavorando e studiando "il furlan" diventa imprenditore edile nel 1857. In breve diventa anche esperto di costruzioni ferroviarie (in particolare trafori) e si aggiudica pure buona parte delle opere della Wocheiner, dove tra l'altro realizza una tra le gallerie più lunghe al mondo, quella tra Podbrdo (Piedicolle) e Bohinjska Bistrica sotto il monte Koba, di quasi sei chilometri e mezzo (6.339 ml.). Ricchissimo, noto per il bassissimo numero di incidenti nei suoi cantieri (vi impiegava anche 16 mila operai), fu insignito da Francesco Giuseppe del titolo di conte col predicato di "MonteCecon", per i suoi meriti di Eisenbahner cioè costruttore di ferrovie. Per meglio seguire i suoi lavori sparsi sull'arco alpino, il Ceconi si stabilisce per un periodo a Gorizia, dove negli anni settanta dell'800 si fa costruire dall'architetto Giovanni Andrea Berlam, una bellissima villa in stile neogreco (il medesimo del coevo palazzo Economo, in piazza della Libertà a Trieste), costruzione poi ampliata nel primo dopoguerra da Max Fabiani, all'uso dell'odierna sede conventuale delle Madri Orsoline.

Nell'etica del neoclassicismo (riproposto in questo caso dall'ecllettismo), la Grecia è il seme, il principio, la fundamenta dell'"homo faber". E' l'epoca nella quale l'Alfa della cultura classica è tutta pronta all'amplesso virtuoso coll'Omega del tecnicismo ingegneristico

revoluciji – bela, rdeča, plava. Po dvanajstih minutah postanka se je vlak premaknil proti Gorici, kjer so ga pred Severno postajo pričakali prebivalci in predstavniki oblasti Knežje goriško gradišćanske grofije z nadškofom na čelu. Toda v Gorici, za razliko od vseh ostalih postaj, ki so nosile poleg glavnega nemškega imena tudi ime kraja v krajevnem jeziku, je bilo na tabli



italijansko krajevno ime, a ni bilo slovenskega. Vse to zaradi zadržega in nepopustljivega italijanskega lobbyja, ki je upravljal županstvo in je preprečeval uporabo slovenskega imena za mesto, katerega velik del so sestavljali Slovenci. Bilo je leto 1906 in s sedanjimi očmi je šlo za povsem nerazsodno sovražnost.

Kar so Italijani imenovali Železnica Transalpina, se je uradno imenovala Wocheinerbahn po imenu Bohinjske doline, ki se ji v nemščini pravi Wochein. Iz tega izvira slovensko ime Bohinjska proga, ki pa nima prevoda v italijanščino. Ta pomanjkljivost je povzročila poimenovanje Ferrovia della Transalpina, ki pa bi se moralo nanašati na celotno progo (Alpenbahnen Programm), ki iz Trsta prečka Alpe in pelje do Česke.

Med velikimi graditelji tega kiklopskega podviga, ki se je začel leta 1901 in zaključil v zelo kratkem času – danes je to nepojmljivo – v





Sopra:

la stazione Transalpina in una cartolina d'epoca

Sotto:

il sovrappassaggio pedonale nei pressi della stazione (oggi via San Gabriele-Erjavčeva ulica)

Zgoraj:

Severna postaja na tedanji razglednici

Spodaj:

Prehod za pešce čez mosti v bližini postaje (sedaj Škabrijelova - Erjavčeva ulica)

(collezione Simonelli)

(e ferroviario in questo caso), colmo di aspettative in grande ascesa. Tutte poi brutalmente stroncate tra il millenovecentoquattordici e il '18.

La linea della Wochein viene ufficialmente aperta al pubblico transito il giorno successivo alla sua inaugurazione, incontrando fin da subito uno straordinario successo di passeggeri. Tale da aprire allo sviluppo turistico località isolate e fino allora visitabili solo con grandi disagi, come anche Bled e la stessa Bohinj.

Comunità arroccate in arretrate valli alpine, si ritrovano di colpo proiettate in un contemporaneo futuro grazie alla nuova ferrovia. In un paio d'ore le persone sono trasportate dalle più disperse valli montane fin'anche a Trieste, la più cosmopolita e libertina tra le città dell'Impero. Alla nuova linea così il merito anche di mutare e formare le genti e le popolazioni, per meglio trasfondere assieme le diverse peculiarità di questa alpestre comunità.

Una delle particolarità, nel corso della realizzazione di questa TAV verticale dei primi del '900, cent'anni fa, è stato il burocratico e ostinato uso di forme di democrazia incredibilmente partecipata, di grande trasparenza nel senso di succo del discorso alla Beppe Grillo, tali da apparire oggi modernissime ancorché non esistessero telecamere, né altri strumenti informatici. Molto semplicemente i progetti edili ed espropriativi venivano esposti a stampa e con largo anticipo presso le comunità locali, nei Municipi.

Chiunque poteva presentare le proprie osservazioni, chiedere modifiche e integrazioni, sempreché per iscritto e nei modi e nei termini previsti dalla legge. La quale essendo comunque asburgica, era per sua natura semplice e comprensibile ai più, alfabetizzati già grazie a Maria Teresa, che aveva reso obbligatoria l'austro-ungarica istruzione scolastica per tutti (maschi e femmine), diversamente da quanto accadeva nel Regno d'Italia. Alla fine un accordo veniva sempre raggiunto, anche per quelle case che, trovandosi nel cono delle scintille prodotte dai forni dalle locomotive, andavano demolite e ricostruite più in là pel pericolo d'incendi.

Ma il disastro mondiale è dietro l'angolo. Arriva la domenica del 28 giugno 1914 ed accade a Sarajevo in Serbia. Nei Balcani. L'Arciduca Francesco Ferdinando e la consorte Sophie Chotek von Chotkova, sono assurdamente assassinati da Gavrilo Princip, un giovane studente nazionalista serbo. Sparati da una pistola semi-automatica, Browning M1910-calibro 7.65x17mm., i proiettili centrano al collo Francesco Ferdinando e la moglie allo stomaco. Proprio nel giorno

samih petih letih, je bil furlanski kmečki fant Giacomo Ceconi (1833 – 1910). Pri osemnajstih letih se je na pol nepismen preselil v Trst, kjer je študiral in delal ter postal gradbeni podjetnik leta 1857. Kmalu se je izučil v gradnji železnic – posebno predorov – zato je vzel v zakup velik del gradenj tudi na Bohinjski progi, na kateri je med ostalim zgradil predor pod Koblo iz Podbrda v Bohinjsko Bistrico, ki meri 6.339 m. Znan je bil po nizkem številu nesreč na deloviščih kljub kar 16.000 zaposlenim in Franc Jožef mu je podelil grofovski naslov s pridevkom »Monte Cecon« zaradi zaslug pri železniških gradnjah. Cecon se je nastanil v Gorici, da je laže sledil vsem deloviščem na območju Alp. V sedemdesetih letih 19. stoletja si je zgradil s posnemanjem palače Ekonom v Trstu lepo vilo v novogrškem slogu, ki jo je po prvi svetovni vojni razširil Max Fabiani in je sedaj sedež Uršulinskega samostana Prvi načrtovalec je bil Andrej Berlam.

Progo so uradno odprli za promet takoj naslednji dan po prvi vožnji in uspeh med potniki je bil zelo velik. Odprle so se turistične možnosti za kraje, ki so dotlej bili znani le po svoji zakotnosti kot na primer Bohinj in Bled. Razne krajevne skupnosti so se naenkrat znašle sredi sodobnosti in razvoja, saj so lahko v nekaj urah ljudje prišli do Trsta, ki je bilo v cesarstvu najbolj kozmopolitsko in razuzdano mesto. Proga je vplivala na stike med prebivalstvom in na pretakanje raznih etničnih skupin te alpske Mitteleвроpe.

Značilnost uredničenja te navpične TAV je tudi stalno upoštevanje demokratičnih pristopov in prosojnosti pri udločitvah, da se nam zdi prav neverjetno, saj tedaj ni bilo videokamer in računalnikov. Enostavno so mnogo pred začetkom del na krajevnih županstvih razgrnili načrte posegov. Vsakdo je lahko dal svoje pripombe, zaprosil za spremembe in dopolnila, seveda v skladu z zakonodajo, ki pa je bila razumljiva in enostavna, saj je bila habsburška. Na koncu so vedno našli rešitev; tudi za tiste hiše, ki so se znašle v stožcu isker parnih lokomotiv in jih je bilo potrebno rušiti ter prebivalcem zgraditi novo stavbo nekoliko bolj odmaknjeno zaradi protipožarne varnosti.

Toda svetovna katastrofa je bila za vogalom. Sprožila se je 28. junija 1914 v Sarajevu. Prestolonaslednika in ženo je s pištolo ubil Gavrilo Princip, devetnajstleten narodnjaški Srb, ki je dve leti prej postal član srbske organizacije Mlada Bosna. Borila se je za priključitev Bosne k Veliki Srbiji. Sodelovalo je tudi šest njegovih tovarišev. Vsi so imeli orožje, ki ga je dobavila tajna organizacija Crna Ruka, ki so jo podpirali srbski častniki in vladni funkcionarji. Gavrilo Princip je uporabil pištolo Browning M 1910 kal. 7.65x17 mm. Oba napadena sta umrla na Vidov dan, srbski narodni praznik.

Aretirali so le dva atentatorja, ostali so uspeli zbežati in se porazgubiti v množici, ki je nehote tudi prepredila, da bi neposredno posegli v dogajanje.





Sopra:
il costruttore
friulano
Giacomo Ceconi.

A lato:
una foto attuale del
centenario albero
di Giuda accanto
alla stazione.
(foto red)

Zgoraj:
furlanski gradbenik
Giacomo Ceconi.

Pri strani:
Sedanji posnetek
stoletne murve
zraven postaje.
(foto red)

di S. Vito (Vidovdan), grande festa nazionale serba.

Gavrilo, arrestato, cerca invano il suicidio. Prima coll'ingestione di cianuro, quindi prova a spararsi con la propria pistola. Essendo poi, all'epoca dell'attentato ancora troppo giovane per subire la pena capitale (19 anni), viene condannato a soli vent'anni di prigione. Morirà di tubercolosi all'età di 23...

Oggi uno a diciannove anni se ne va con lo spray sui muri a imbrattare... Cosa pensare di Gavrilo e della sua integrità mentale? Che cosa aveva in testa? Cosa credeva di fare? Era tutto fuori come la De Nardo che ha accoltellato mamma e fratellino e oggi gioca a pallavolo? O veramente questo mona pensava di raggiungere un risultato in qualche modo politicamente positivo?

Comunque sia, la furia degli opposti nazionalismi, artatamente fomentati e oltremisura amplificati dal sistema del grande capitale (che mai sopisce), nel durante dei tre decenni della Belle Époque, esplose fragorosamente col primo grande conflitto mondiale e frantumata, col Maglio inesorabile del destino, la Ceramica di questa nostra comunità multietnica, limpida e pacifica, cresciuta a cavallo delle Alpi con notevole anticipo rispetto alla nuova comunità europea (teorizzata solo molto più tardi, anche da Altiero Spinelli a Ventotene negli anni '40).

Tra poco la Transalpina compirà il suo primo secolo di vita. Pessime piastrelle di ceramica "similravennate", di recente hanno malamente ricoperto le originarie formelle di cemento colorato, del tipo "comprimé de chocolat", che fino a poco tempo fa ancora pavimentavano il portico che dà sui binari. Formelle che, volendo, si trovano ancora da Deana a Udine (dopo che la storica ditta Maroni di Gorizia, una quindicina d'anni fa ha chiuso i battenti di via duca d'Aosta). La sala d'ingresso, col suo colore giallo polenta copre le decorazioni di Clemente Delneri, non note ma raccontate dal Cossar in "Storia dell'Arte...", ancora nel 1948. Resiste invece il pavimento della hall e -caparbiamente- resiste anche un contorto e annoso Cercis "asburgico", estremo, quasi antico simbolo fideistico. Se ne sta lì questo antico albero di Giuda, subito oltre i servizi, esposto alla bora che proviene dalla valle dell'Isonzo e tutto incravattato da cinghie di ferro obbligategli dall'uomo. Saggia operazione questa. Antica, e finalizzata ad impedire l'inevitabile sfascio di una natura che, una volta urbanizzata, non può essere abbandonata a sé stessa, ma necessariamente va governata con metodo e criterio.

Le frontiere oggi sono (quasi) scomparse e le genti di questo piccolo lembo d'Europa, lentamente e faticosamente, ritornano a congiungersi nel seno di una comunità più ampia.

Noi goriziani ci ritroviamo però di nuovo al punto di partenza e non proprio nelle posizioni migliori. Anzi, sicuramente assai peggio. Proprio come la Wocheiner, nata per collegare il Litorale al Centro dell'Europa, che per soli nove anni è stata utile allo scopo per cui era destinata e per il quale sono stati spesi valanghe di soldi. Un breve ma intenso periodo, durante il quale violette, fragole e ciliegie di Oslavia -primizie- colla Transalpina in poche ore raggiungevano le tavole di una Vienna spesso ancora imbiancata di neve...

In questo terzo millennio, la Bohinjska Proga può rinascere a nuova vita in un territorio senza più confini. Confidando comunque su un periodo ben più lungo dei cent'anni appena trascorsi... Deja vu... come il bel viso dell'elegante e affascinante fanciulla della foto in copertina, che tutti vorremmo incontrare salendo sul treno... Un sorriso nulla paga ma sempre rende tutti di buon umore...



Gavrilo Princip se je skušal dvakrat samomoriti, a mu obakrat ni uspelo. Ker je bil premlad, da bi ga obsodili na smrt, je dobil le dvajset let zapora. V ječi je preživel le štiri leta in sicer v Terezinu, kjer je v slabih življenjskih pogojih umrl od sušice pri 23 letih starosti.

Dandanes se pri 19 letih mladi izživljajo s pršilcem po zidovih. Kaj naj si mislimo o Gavrilu in o njegovem duševnem zdravju? Kaj si je mislil? Kaj je hotel doseči? Ali je šlo za nekakšno podobnost z noro Eriko de Nardo (pred petimi leti je zabolala mater in bratca)? Kakšen je skušal dokazati s svojo kurčvevo glavo? Kakorkoli že, nasprotni nacionalizmi, ki jih je nikoli speči kapitalizem podžigal že trideset let v času Belle Époque, so se razbohotili in se prelili v prvo svetovno vojno, ki je z velikim batom zgodovine razdrobila keramiko te naše večnarodne skupnosti, ki se je miroljubno oblikovala na prehodu Alp veliko pred sedanjo evropsko skupnostjo, kot si jo je zamišljal mnogo kasneje v letih '40 Altiero Spinelli (1907 – 1986).

Kmalu bo Bohinjska proga slavila stoletnico obstoja. Grde ploščice so na Severni postaji pred kratkim prekrile izvirne cementne, ki so krile tla prvega perona. Takšne lahko še izdelata podjetje Deana v Vidmu. V vhodni halli rumena barva prekriva dekoracije Clementeja Delnerija (1865 – 1943), ki jih je opisal Cossar v knjigi (Storia dell'Arte...« leta 1948. Vztrajajo pa tla v hali in tudi habsburška murva še živi v severnem predelu postaje: vsa je okovana, da ne bi razpada zaradi starosti.

Meje počasi padajo in prebivalstvo se postopoma spet približuje in povezuje v širšo skupnost. Goričani pa smo spet na samem startu, enako kot za časa odprtja Bohinjske proge. Rodila se je za povezovanje Primorske s Srednjo Evropo, a uporabljali so jo le devet let, ko so jagode, vijolice in češnje bile v nekaj urah na Dunaju, ko je bil še v snegu. V tem tretjem tisočletju ima Bohinjska proga možnost, da zaživi v novem življenju na ozemlju brez meja in upajmo, da za več kot sto let...

Nekakšen deja vu kot posnetek tega lepega dekleta, za katero upamo, da se nam bo nekega dne nasmehnilo...