

Slovensko Primorje

Prof. Otokar Lahman — Zagreb

Ploveći od Umaga prema sjeveru približavamo se Savudriji, najzapadnijem rtu Istre. Izdaleka se nazire visoki svjetionik Savudrije, jedan od najvećih na Jadranu. Savudrija, malo naselje, razbacano, iako prilično van ruke, nije zaboravljeno od turista, ljubitelja mora i mirnih plaža. Uz ugostiteljske objekte i ovdje su već niknuli neizbježni inostrani šatori, da pravo kažemo, i korist i šteta turizmu. Ravni i niski pejzaž Savudrije, najizrazitiji dio ingresione zapadne obale Istre, predstavlja jedinstveni primjer vegetacije na našoj obali. Na plodnoj zemlji crljenici raste pšenica i kukuruz do same obale mora, neobičan i pomalo čudan motiv za našu obalu, kojom inače vladaju suri vapnenački grebeni s vijencem mrkijente ili dráže i zaljevi sa bijelim, pješčanim žalima.

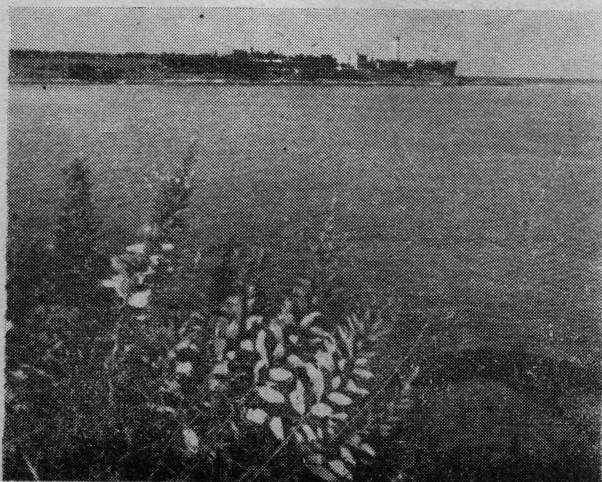
Savudrijskim rtom, zapravo s ušćem rijeke Dragonje u Piranski zaljev, završava se na zapadu morska obala NR Hrvatske. Odavle do Kopra, točnije do uvale sv. Jerneja, obala pripada NR Sloveniji, u primorskoj zračnoj crti od sama 44 km. Slovensko Primorje obuhvata, dakle, točno dvostruko od duljine morske obale koja pripada NR Bosni i Hercegovini kod Neum-Kleka.

Čim smo zaobišli rt ugledat ćemo u dnu Piranskog zaljeva velike bijele čunjeve i kocke. Nisu li ono kuće ili granitni blokovi? Ne, to su naslage soli iz prostranih solana Sečovlja, na ušću Dragonje. A deseci i deseci malih, slikovitih platnenih vjetrenjača koriste zapadni vjetar (maestral) pri proizvodnji soli.

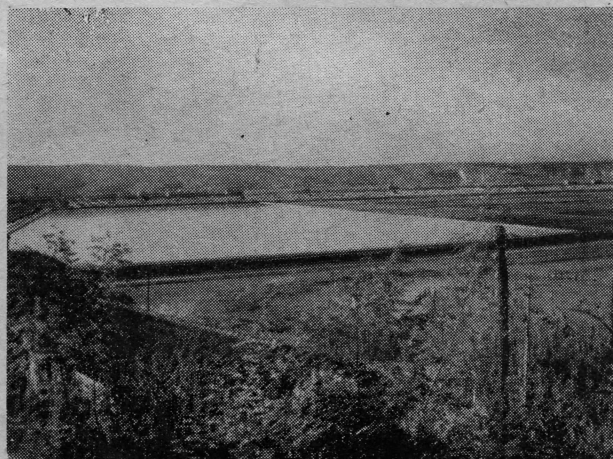
Pred nama je, evo, skladna silhueta Pirana, koji se pružio u more u obliku duha, uska jezika ili, kako toponom objašnjava. »ražnj«, jer grčki piran znači ražanj. Visoko na brdu nadvila se katedrala s vitkim zvonikom, sagrađenim po uzoru zvonika sv. Marka u Veneciji. Piran, staro romansko naselje, nacionalno je bilo odijeljeno od svog neposrednog slovenskog zaleđa. Raslo je i napredovalo cvatom Akvileje. U njegovim je vodama godine 1177. mletačka mornarica pobijedila udruženo brodovlje Genove, Pise i cara Barbarosse i otada, pa sve do propasti republike sv. Marka za preko 600 godina, na taj su se dan slavile simbolične »zaruke« Venecije s morem. Nas međutim još jedan pomorski događaj sjeća na ove piranske vode, raniji od spomenutog, a to je borbeni udar brodova hrvatskog kneza Domagoja na mletačku galiju, koja je tu i potopljena. I ovaj je podvig doprinio, da je Domagoj bio nazvan »Pessimus Sclavorum Dux«.

Piran je svu svoju privrednu snagu crpio iz mora: iz ribarstva, brodogradnje i pomorskog pri-

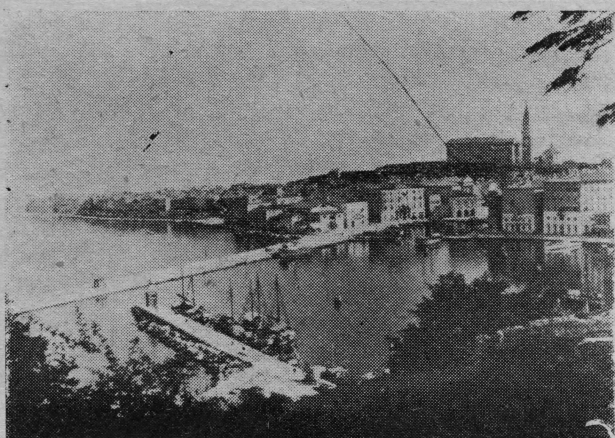
¹ Odlomak iz putopisa »Istra — njeni krajobrazi i izvori privrede« — predavanje održano na Centralnom narodnom sveučilištu u Zagrebu.



Savudrija, zapadni rt Istre



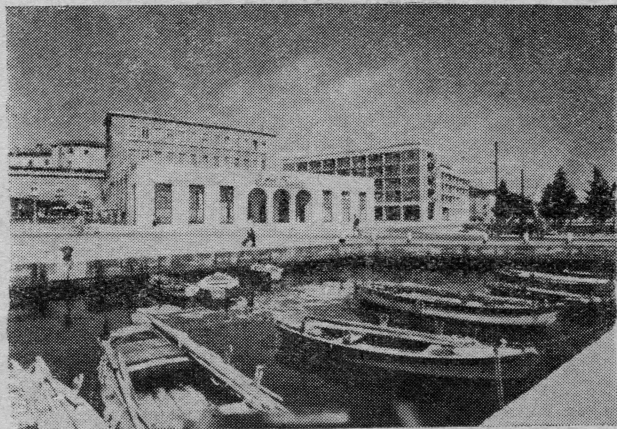
Solane u Sečovlju na ušću Dragonje u Piranskom zaljivu



Piran



Stari Kopar. Pogled iz palače portira na loggiu



Novi Kopar



Portorož

jevoza. U novije doba Piran je zamirao sve do slovenskog pristupa na more (nakon 1945), koje mu daje novi impuls. Obnavlja se brodogradnja i ribarski alat, razvija turizam, osniva ribarska škola i prvi slovenski pomorski tehnikum, koji sprema mlade kapetane sa slovenskom pomorskom terminologijom. S puno elana Slovenci u svojoj mladoj pomorskoj školi njeguju sve tradicije starih pomorskih naroda, i ta mladost daje ovom gradiću svježiji duh.

Piransko je brodogradilište zasada skromno. Slovenci planiraju, da ga izgrade u veliko brodogradilište, koje će se specijalizirati u aluminijskim gradnjama čamaca i nadgradnja za velike brodove na bazi istarsko-dalmatinsko-hercegovačke ruđače, koju prerađuje aluminijski gigant u Kidričevu (Strnišču), a već se grade dva prva pomorska omnibusa.

Uz samu obalu Pirana pružio se veoma skladan trg, centar gradića, čiju pozadinu zatvara vitki zvonik. Nasred trga brončani spomenik čuvenog istarskog glazbenika 18. stoljeća Tartinija, čija se djela i danas izvode u svijetu i kod nas.

Vozeći udobnim brodom prema sjeveru ugledat ćemo pitomu sliku Izole. Kao i svi primorski istarski gradići i Izola je izrasla na izduljenom poluotočiću. Pozadinu slike, koja nam se pruža pred očima, zatvara obrasli poluotok, po čijoj se hrptenici pružila jugoslavensko-talijanska granica do uvale sv. Jerneja. Na brijegu se vidi selo Hrvatini, značajan toponim, koji nas upućuje na hrvatsko podrijetlo. Iza pitomog brijega razabire se goli lanac Alpskog krasa, ispod kojega leži Trst. Desno, zeleni i morem abrađirani brežuljak zatvara nam pogled na Kopar i istoimeni zaljev. I ovaj krajobraz obuzima nas svojom osebujnošću. Dok nadaleko dopire miris svježije ribe, pred nama se pružila plodna, dobro obrađena zemlja sve do samoga mora, sve je jedan jedinstveni povrtnjak i voćnjak. Rano, sočno i lijepo sortirano povrće Izole i Kopra javlja se na svim većim tržnicama u unutrašnjosti. Izola je privredno najnaprednija točka u slovenskom dijelu Istre. Stare, renomirane tvornice ribljih konzervi Arrigoni i Ampelea, nacionalizirane, modernizirane i proširene, danas prerađuju velike količine ribe i povrća za zemlju i za izvoz.

I konačno, evo nas na najsjevernijoj točki, u bivšem glavnom gradu Istre, u Kopru. Stara grčka kolonija, rimski municipij, nazvan od caper, tržište koza, postao je u 17. stoljeću Capodistria, glavni grad Istre. Kopar sa svojim harmoničnim trgom, rijetkim primjerom arhitektonske ljepote, svakako nas upućuje na mletačku vladavinu. Najljepša je građevina palača pretora iz 15. stoljeća s vanjskim stepeništem, gotskom kvadriforom, ugrađenim grbovima na patiniranim zidovima i čipkastim završcima. Sučelice palači pretora lijepa i prostrana loggia, venecijanska gotika iz istog stoljeća. Kao kazališne kulice djeluju u večernjem štimungu ovi prostori starog trga.

Ali, ako je bilo gdje u Istri izvršen značajan preobražaj otkako je Istra priključena Jugoslaviji, to je onda u Kopru. Prvi pogled na obalu, dok

brod još nije ni pristao, pruža nam novu sliku Kopra. Slovenci su na vrlo uskom otočnom, odnosno poluotočnom prostoru Kopra, na njegovoj obali izgradili suvremene, reprezentativne zgrade: hotel »Triglav«, stambeni blok, veliku robnu kuću, tržnicu i ostale objekte, koji već danas — za samih nekoliko godina jugoslavenske vladavine, obilježeva našu eru². A grad, prije mirni i učmali provincijski gradić, danas je pun života, sve je u pokretu, potpuno suvremeni promet odvija se najmodernijim autobusima i udobnim parobrodima. Industrija i na ovom zbijenom prostoru nalazi mjesta. Tako tvornica sardina La Langlade, motora, motocikla i dr. A postao je i centar slovenske pomorske plovidbe.³ Diobom jedinica Jugoslavenske linijske plovidbe u Rijeci dobila je Splošna plovba 5 trampera. Otprije ima dva parobroda i 3 drvene jedinice, a u riječkom brodogradilištu naručena su dva trampera od 10.000 tona. Stvarno, ovo je prva orijentacija Slovenaca na pomorsku privredu. Interesantno je, da je u razvoju tršćanskog pomorstva hrvatski element igrao glavnu ulogu. Tršćansko su pomorstvo stvorili austrijski kapital te istarsko-dalmatinski poduzetnici i pomorci: Kozulići, Martinovići, Jerolimići, Tripkovići, Račići, Topići i toliki drugi. Veliki privredni elan, koji su Slovenci razvili u novoj Jugoslaviji, obuhvatio je i pomorsku privredu.

Na povratku iz naprednog Kopra, autobusom po udobnoj primorskoj autocesti, svratiti ćemo još u Portorož, slovensku Opatiju, najveći slovenski primorski turistički centar. Poznat još iz austrijskog doba, danas ide u red najbolje organiziranih ljetovališta. Dosta je ako navedemo, da je prošle sezone bila na raspolaganju turistima 221 zgrada sa oko 900 soba i 1900 ležaja, da je u Portorožu ljevalo ništa manje nego 50.000 gostiju.

Ovi podaci o organizaciji malog slovenskog dijela Istre svjedoči nam o smišljenoj regeneraciji ovog prostora. Dok Kopar postaje centar uprave, metalne industrije i prometa, Izola ribarske i poljoprivredne prerađivačke industrije, Piran ribarstva, parobrodarstva, brodogradnje i pomorskog školstva, Portorož je najjači centar turizma, a susjedno selo Sečovlje rudnik kamenog uglja (najkvalitetnijeg, jednakog kao i u Raši) te industrije soli. Potpuno, dakle, zatvorena i u minijaturi autarkična mikroregija, koja je u stalnom i snažnom usponu.

² U Saveznom društvenom planu za 1956. odobrena je iz općeg investicionog fonda kotaru Kopar 1 milijarda dinara.

³ Prvo poduzeće »Slovenija linija« imalo je sjedište u Kopru. Sada je promijenilo ime u »Splošna plovba« i preselilo se u Piran.