

Čas je zlato

Nekaj življenjskih vprašanj Slovenskega Primorja

Pirnat Viktor, Ljubljana

Tudi severozahodni del Jugoslavije je končno prišel do morja. Mejniki med kontinentalno in obmorsko LR Slovenijo tvori tržaški sporazum iz leta 1954. Žal je prav bistveni del slovenske morske obale ostal v tujini in je bila matični deželi priključena zgolj okoli 40 km dolga obala od Debelega rtiča severno od Kopra do izliva Dragonje pri Sečjolah. In še temu skromnemu delčku slovenske obale Jadrana je nenaravna državna meja skoraj tik pred morjem spodrezala vse žile dovodnice, železniške in cestne zveze, zgrajene že v daljni preteklosti. Prometna nepovezanost Slovenskega Primorja z zaledjem zavira njegovo dejavnost in hromi njegov napredek, ki ne bo samo lokalnega, marveč vsedravnega pomena.

Trst, naravno izhodišče Slovenije na morje, ter istrska mesta Koper — Izola — Sečjole in dalje čez Buje do Poreča je še Avstro-Ogrska pred prvo svetovno vojno povezala z ozkotirno železnico. Fašistična Italija jo je kasneje prenesla v Eritrejo, povezala pa je zapadnoistrska obmorska mesteca do Pule z moderno cesto. To pa je bilo tudi vse. In le to je ostalo.

Po morju je ob ondašnji obali pred pol stoletjem vladal prav živahen promet, ki ga je vršilo 18 parnikov s skupno tonažo 3078 BRT. Sedem od njih je bilo registriranih v Kopru, ki je pred zgradnjo tržaške luke igral zelo važno vlogo v pomorstvu Severnega Jadrana. Kasneje je hiral in končno izhiral. Zdaj pa je napočil čas, da se dvigne in vzcvete kot še nikdar doslej.

Kako je že bilo pred zadnjo svetovno morijo? ...! Tik pred odtujeno nam Reko se je razvila pomembna jugoslovanska luka Sušak ... In Poljaki? Zgubili so Danzig, zgradili so Gdinjo. In je nekaj pomenila!

Mi smo izgubili Trst. Zgodovinska nujnost nam narekuje, da si pomagamo na lastne noge. In to čimprej, ker je vsak zamujeni dan naša gospodarska izguba!

Ustvarili smo si v tem kratkem času ob oni obali lastno trgovsko mornarico z nosilnostjo 55.000 ton, zavidljivo smo dvignili ribištvo in razvili industrijo. Mar naj ostanemo na pol poti le zato, ker nimamo primernih luk za oceanske ladje in primernih zvez z bližnjim in daljnim zaledjem? Kako dolgo bomo še prepuščali naš izvoz

in uvoz tujemu Trstu? Čemu delati gnečo v preobremenjeni reški lukii!

Po svojem naravnem položaju je Koper kot ustvarjen za večjo luko: vsled položnejše obale in dokaj razsežnega neposrednega zaledja je lažje pristopen kot mnoga naša obalna mesta ter ima večjo razvojno možnost, tudi pred burjo je dokaj zavarovan, ranljiva točka pa je njegovo plitvo dno, ki pa je k sreči blatno in poglobitve ne bo oviralo.

O izgradnji koprskе luke se govori in piše že dve leti. Zdaj izgleda, da bodo besede postale dejanja. Odobrena melioracijska dela Štanjonske draže vzgodna od koprskega polotoka se bodo v kratkem menda razgibala. Stroji že prihajajo. Na vidiku je osnovni bazen za globljo in večjo luko. Obstajata dva načrta za poglobljeno pristanišče. Zgraditi bo pač treba luko z zmogljivostjo najmanj pol milijona ton letnega prometa, kot so dognali strokovnjaki. Že prvo leto se obeta tolikšen promet. Nova luka naj bi pritegnila predvsem ves izvoz in uvoz, v kolikor gre zdaj preko Trsta, razbremenila bi vsaj delno vidno rastoči luški promet na Reki, morala pa bi privabiti tudi del tranzita bližnjih držav, ki gravitirajo k Jadanu in se dokaj poslužujejo tudi tržaške luke. Samo Avstrija n. pr. je leta 1952 izvozila preko Trsta 230.000 ton lesa. Mar bi nam kaj takega škodilo? Pa so tu še Čehoslovaška in druge države, ki jih ni zanemariti! Tranzit preko Kopra bi imel zanje tudi to prednost, da bi odpadle vse ponovne obmejne formalnosti, železniške in carinske. Sosednje države pa morajo postati tudi vedno pomembnejši odjemalci koprskih poljedelskih pridelkov in sadja, predvsem zgodnjega. In to preko domače luke! Trst, sedaj še velik tamošnji konsument, bodo polagoma osvojila italijanska tržišča.

Paradoksnost je dejstvo, da se niti »Splošna plovba Koper« (s sedežem v Piranu) s svojimi velikimi tramperji ne more posluževati nobene domače luke v Slovenskem Primorju, ker so preplitve. Le manjša »Gorenjska« in »Martin Krpan« se lahko v njih zasidrata.

Zgraditev nove luke v Kopru je torej kategorični imperativ Slovenskega Primorja. Zgraditi luko ter jo z železnico povezati z zaledjem. Novo železniško zvezo bo lahko vzdrževalo samo pristanišče s svojim prometom.

Edina direktna zveza Slovenskega Primorja z zaledjem je doslej le cesta Rižana — Črni kal — Herpelje — Senožeče. Dasiravno še ni povsem dokončana, za obsežni cestni promet več ne zadošča, saj je bila že leta 1954 obremenjena čez 2250 ton dnevno. Avtomobilski promet, tako osebni kot tovorni, narašča vidoma in prerašča vsako zmogljivost. Tabela voznega reda na avtobusni postaji v Kopru je že lansko jesen izkazovala 140 dnevni prihodov in odhodov avtobusov.

Kopru najbližja železniška postaja je Podgorje na progi Divača—Pula. Oddaljena je od slovenske morske obale nekako 25 km. In tja je usmerjen sedaj levji delež našega pomorskega prometa v severozapadni Istri. Prelaganje tovара s kami-

onov na železniške vozove ali obratno promet zadržuje in draži. Skromna postajnica pa tudi ne more sproti požirati tolikšnega navala. Zato se je tovorni avtopromet usmeril iz Slovenskega Primorja brez prestanka do Ljubljane in še dalje. Brez direktne železniške zveze teh predelov z zaledjem ne gre in ne pojde, to so pokazali vsi dosednji breuspešni poskusi in napor.

Odcep proge od Podgorja do Kopra je ena verzija železniške zveze s slovensko obalo. Druha, jačja, je priključek na železniški voz Herpelje—Kozina, kar bi brez posebnih vzponov zahtevalo komaj 37 km nove proge. Ta bi se kasneje lahko podaljšala čez Izolo do Sečovelj ali pa po stari, še ohranjeni ozkotirni trasi še dalje v srce Istre.

S tem bi ne bilo pomagano le gospodarskim potrebam obširnega koprskega in kasneje še bujskega okraja; občutno bi bil razbremenjen cestni promet, povezana bi bila Slovenija s svojo morskobalo in po Sloveniji ostali deli države, olajšana bi bila daleč preobremenjena reška železniška postaja in končno bi se domače prebivalstvo v Slovenskem Primorju osvobodilo gospodarskega in pomorskega vpliva izgubljenoga Trsta ter bi imelo prijemljiv dokaz volje in sposobnosti FLRJ, edine, ki je v teku stoletij tudi tem krajem pripomogla do resničnega razvoja in napredka.

Nova luka, uporabna tudi za oceanske ladje, ter direktno povezana z zaledjem tako z železnico kot s cesto — je življenjski živec Slovenskega Primorja. Šele ko bo to urejeno, bo slovenska morska obala dobila svojo pravo gospodarsko vrednost.

Čas pa hiti. In čas je denar!

