

OKROGLA MIZA 'SLOVENIJA  
MED SREDNJO EVROPO  
IN JADRANOM OD USTANOVITVE  
LUKE KOPER DALJE'

TAVOLA ROTONDA SU 'LA SLOVENIA TRA  
L'EUROPA CENTRALE E L'ADRIATICO DALLA  
FONDAZIONE DELLA LUCA KOPER IN POI'

ROUND TABLE ON 'SLOVENIA BETWEEN  
CENTRAL EUROPE AND THE ADRIATIC SINCE  
THE ESTABLISHMENT OF LUCA KOPER'

## SLOVENIJA MED SREDNJO EVROPO IN JADRANOM OD USTANOVITVE LUKE KOPER DALJE (1957–2007)\*

**J. Pirjevec:** Spoštovane gospe in gospodje, dragi kolegi, dragi študentje, začenjamo drugi del našega simpozija, in sicer okroglo mizo, ki je po moje najbolj prestižna, kar jih je bilo v prostorih naše univerze od njenega začetka, in bo zato ostala v analih te naše ustanove. Naj vam povem, da smo zjutraj že imeli prvi del našega simpozija, posvečenega železni cesti. Začeli smo od daleč, spomnili smo se Karla VI., ki je ustanovil prosto pristanišče Trst, in potem smo šli skozi stoletja, skozi 18., 19., 20. stoletje, rekli smo, kako je bila ta "železna cesta" dokončno zgrajena leta 1857, kako je povezala Trst z Dunajem, kakšen impakt je imela na naš slovenski prostor, kakšno vlogo so imele poznejše železnice, ki so bile zgrajene v tem prostoru, predvsem Bohinjska leta 1906, dolgo smo govorili tudi o tem, kako so to Južno železnično ne samo gradili, temveč so jo naši partizani v II. svetovni vojni tudi zelo uspešno minirali in s tem želi veliko pohvalo zahodnih zaveznikov, ker so pač prispevali k boju Združenih narodov proti nacifašizmu, in nekako prišli v 50. leta.

Sedaj pa se odpira novo poglavje, ko smo Slovenci z londonskim memorandumom leta 1954 dokončno dobili ta primorski, sredozemski prostor, dobili smo svoj izhod na morje, za katerega smo se kot že rečeno krčevito borili. Najprej smo mislili, da bomo imeli pristanišče v Škednju in da bomo to pristanišče povezali z železnicami preko Bazovice v Sežano; bili smo pripravljeni predati Koper Italijanom v zameno za škedenjsko pristanišče – to se na srečo ni zgodilo. Prihodnje leto bo 50 let, odkar je začela nastajati Luka Koper, in ta dogodek je po moje bistvenega pomena v zgodovini našega naroda, ker se je tu odprla neka nova perspektiva ekonomskega in tudi intelektualnega ter političnega razvoja, ki nas je tesno povezovala s srednjo in zahodno Evropo. Mi smo to perspektivo izrabili, gradili smo naše povezave na osi Maribor–Koper, seveda ne brez težav, konfliktov, notranjih napetosti, vendar smo v tem smislu uspeli. Menim, da se je s tem dejanjem, namreč da smo prišli do morja, do Kopra, do pristanišča, do Luke Koper, začelo osamosvajanje Slovenije, in o teh temah pa tudi o tem, kakšne perspektive se nam odpirajo in s kakšnimi problemi se moramo soočati, bi želel spregovoriti na tej okroglji mizi, na kateri imamo, kakor vidite, izredno kvalificirane sogovornike, začenši s predsednikom Kučanom, z Ni-

\* Na podlagi predstavljenih izhodišč, ki so v obliki člankov objavljena v tej tematski številki Acta Histriae, so na tem mestu objavljeni tudi nekateri govorji, stališča in spominska pričevanja, za katere smo ocenili, da so pomembni za tematiko.

Oltre ai saggi scientifici, che presentano i punti di partenza per la discussione, questo numero di Acta Histriae include anche vari discorsi, dichiarazioni e testimonianze storiche considerati importanti per il tema.

Next to the scientific articles, which present the starting points for the discussion central to this issue of the Acta Histriae, several speeches, statements and historical testimonies important for the discussion are also included.

kom Kavčičem, z nekdanjim voditeljem Luke Koper, Koreličem, z Milanom Gregoričem, ki je pravkar objavil izredno zanimivo knjigo o odnosih Koper–Trst v zadnjih letih, in seveda z našim geografom Gosarjem. Sam od te debate pričakujem marsikaj zanimivega in prepričan sem, da boste tudi vi odnesli marsikaj od tega, kar boste danes slišali. Glede na to, da je Niko Kavčič prvi, ki je sodeloval pri tej epizodi, kaj epizodi – epopeji!, v katero smo bili vpleteni, bi njemu dal besedo, da malo obnovi in pove, kako se je to dogajalo.

**N. Kavčič:** Hvala lepa, gospod profesor, najprej za to povabilo. Lep pozdrav poslušalcem. Gospod profesor želi, da se poglobimo v zgodovino. Sicer so petdeseta leta že zelo daleč, slučajno pa nas je iz tiste generacije še nekaj prisotnih. Ko smo se srečali s problemi prvega slovenskega morja, najprej nismo vedeli, kaj bi pravzaprav Slovenci s to priložnostjo, ki se nam je odprla s temi nekaj deset kilometri, štiri-desetimi kilometri obalnega pasu ... Spraševali smo se, kako bi se ta Slovenija kot Slovenija vključila v neko mednarodno morsko povezavo z ostalim svetom, z ostalimi kontinenti, na kakšen način, kako, kje so tiste zvrsti, kakšna bi bila ta varianta, bi bila turistična, poslovna, trgovska ... To so bili prvi pionirski začetki. Da smo se tega lahko lotili, smo se seveda morali najprej srečati z materialnimi in finančnimi sredstvi, nato pa smo morali pogledati v zgodovino, kje so se šolali slovenski mornarji. Porabili smo najmanj dve leti, da smo pionirje slovenske trgovske mornarice, pionirje trgovske mornarice slovenskega rodu, poiskali po vseh mogočih seznamih. K sreči nam je ta seznam uspelo sestaviti, potem pa zbrati tudi celo vrsto naših novih kadrov, klub slovenskih pomorščakov. Ta kategorija je bila za slovensko upravno življenje nekaj popolnoma novega. Na Obali je bilo potrebno razmišljati, kako pomorsko oblast sestaviti. V Piranu smo se dogovorili za nekakšno luško kapitanerijo. Dalje smo razmišljali, kako nam je skozi te pogovore s pomorščaki, z njihovimi problemi, z njihovim znanjem, z njihovo svetovno razgledanostjo in z njihovo pomočjo uspelo tudi v slovenski državi etablirati to kategorijo našega gospodarskega življenja. Seveda je bilo potrebno tudi vzporedno ustvarjati zakonske akte, ki so bili za to potrebni, pa tudi drzno razmišljati, kam te pomorščake umestiti, da bodo v svoji funkciji. Imeli smo majhno, obalno, pomorsko podjetje, seveda takšno z obalnimi čolni, in v tem širšem svetovnem, mednarodnem obzorju nam je uspelo pripeljati na slovensko obalo tri precej močne paroplovne brodove, že z mednarodnimi utečenimi povezavami. S tem se je ustvaril tudi prostor za naše pomorščake, ki so dobili svojo vlogo, pričela se je mednarodna povezava s Sredozemskim morjem, tudi že s Tihim oceanom, z Ameriko ... To so bili že drzni podvigi. Seveda vse to naše takratno zelo skromno brodovje, ki je takrat predstavljalo 400, 500 ton tonaže, še vedno ni moglo pristati ob tejle slovenski obali, saj ni bilo globine, ni bilo možnosti, ni bilo priveza ... Te ladje nam je sicer uspelo držati nekje 100 metrov zunaj obal, tako da smo se z Burjo in še z nekaterimi drugimi čolni vozili tja. K sreči je tudi v Kopru živel

struktura drznih, pogumnih ljudi, ki jih je takrat vodil Primož Petrinja in ki je prevzel pionirske vlogo s čiščenjem te z blatom zamašene obale. Začelo se je poglabljati, ustvarjala se je pozicija, Primož Petrinja je, kot ste gotovo prebrali ali pa si preberete v njegovi knjigi, to svojo vlogo pionirske gradnje slovenske prve luke opravljal z velikimi naporji, pravzaprav s krvavimi sragami. Sredstev je manjkalo, zaradi česar je imel velike spore z Beogradom. Menda so nam zavezniki za kompenzacijo predvideli okrog dvajset, trideset milijonov dolarjev, ki pa jih luka seveda nikoli ni videla ... Vezani smo bili torej tako rekoč na lastne roke in znanje ter na lastne zmožnosti finančnih virov. Ko je prišlo do teh prvih možnih privozov, je seveda takoj nastopilo vprašanje prometnih povezav. Tam v šestdesetem letu se prične ta proces na novo ustvarjati z republiškimi organi, s pritiski raznih republiških fondov, v povezavi z banko in tako dalje, predvsem pa z agresivnim nastopom in vlogo, ki jo je takrat odigral direktor Slovenskih železnic, Mižek Mravlje. Bil je eden od močnih pobudnikov in povezovalnih aktivnih členov v tej prvi politiki izgradnje proge Prešnica–Koper. Tako smo takrat mimo beograjskih sredstev popolnoma z lastnimi, slovenskimi viri, ob vseh teh naših razvojnih težavah, ki smo jih imeli, uspeli. Poleg tega da smo to železnico s projektirali, sfinancirali in zgradili, smo hkrati vse slovensko železniško omrežje tudi elektrificirali. To sta bila dva velika iniciatorja; na eni strani Primož Petrinja v Kopru in Mižek Mravlje v Ljubljani. Takrat nam je uspelo skozi to železnico na leto prepeljati približno tisoč ton luškega tovora v vzhodni svet.

Problemi pa postajajo vse večji, ker se tonaža v luki povečuje ... Skratka, zdaj, v času po osamosvojitvi, v katerem živimo že 17 let, smo v luki prišli že na 15 milijonov ton, prvič s tisoč na milijon, vendar v petnajstih, sedemnajstih letih še nismo znali postaviti vzporedne železnice in ti prepiri so neprestano prisotni. Kot pionirji tistih prvih začetkov ustvarjanja teh osnovnih temeljev smatramo, da bi bilo tako dopolnitve te proge že davno možno opraviti, in ne vem, zakaj se tega ni storilo. To se posebno demonstrira danes, ko se pojavljajo konkurenti na Hrvaškem, torej Reka, na drugi strani imamo konkurenco Trsta. Hrvaška nam zdaj po svoje pije kri še s svojo ribolovno cono, z zaporo prehoda na odprto morje. Hkrati pa je vzrok, da te železnice še vedno *nimamo*, tudi *neosvesčenost* vseh teh merodajnih krogov. Veste, kaj počenja Illy v Trstu? Prvič, povezuje Istro v svojo regijo Furlanijo, Furlanijo – Julijsko krajino, drugič, ne ve, kaj bi naredil s tem prometom. Te dni berem, da se je v Bruslju pri Barrosu tako rekoč jokal, da Italija zaradi slovenskih prilik ne more hitreje na Vzhod, da Slovenija ni tranzitna dežela, da s svojimi revnimi sredstvi ne more priti do druge proge, in interveniral, da bi se tja namenilo nekaj sredstev ... Izgleda, da je tudi Illy ugotovil, da njegova prva verzija Trst–Koper–Trst–Videm–Beljak ni uspela. In tako nam pravzaprav preostane edina rešitev, da se Slovenija čim prej loti tega vprašanja, ker ni samo 40 kilometrov naše obale tisto, kar je tako pomembno v tem celotnem etnografskem problemu. Kot so že vsi vojaški štabi v zgodovini ugotovili, igrajo v tem našem podalpskem svetu pomembno vlogo tudi

Postojnska vrata. Ta niso samo nekdanja vojaška prednost, ampak postajajo vedno bolj ekonomska kategorija, ki jo je prav tako potrebno vključiti. Zato je ta problem tako težak tudi za vso italijansko strukturo in tudi za hrvaško, ker imamo s tem našim delom morja, kolikor ga pač imamo, za njo prostranstvo oziroma zemljepisno zaledje, kar je prvobitnega in glavnega pomena. Hkrati pa je tu seveda še vsa ta atraktivnost, ki jo Kras sam po sebi ponuja s svojimi jamami, z lipicanci, s Snežniškimi gozdovi, s Cerkniškim jezerom. Vse to so naši atributi, ki nam in slovenskim voditeljem narekujejo, da se mora ta problem zelo hitro rešiti. Tudi sam sem se ukvarjal s tem problemom; ko sem petdeset let poslušal probleme slovenske manjštine v Trstu in hrvaške agresivne nastope, sem se lotil kratke študije, kakšna je vloga Slovenije v pretekli zgodovini tisočih let, kako so se na tem prostoru Rimljani in Germani za ta naš, tako rekoč prostorsko omejen svet, krvavo borili, padalo je na sto tisoče žrtev, govori se celo o milijonih skozi tisočletja; pomislimo samo na zadnjo Soško fronto in tako dalje. Vse je bilo namenjeno temu delu sveta. Hitler se je že v dvajsetih letih prejšnjega stoletja pritoževal, da zameri Habsburžanom, ker pred 500 leti niso ponemčili tega področja in ga pravzaprav osvojili, ker je Trst nemška luka. No, danes je Trst takšen, kakršen je. Nam je uspelo v socialističnem režimu zgraditi Novo Gorico, vitalizirati Sežano, postaviti popolnoma na novo tloris Kopra in mest ob obali ... In če pogledate, si takrat nismo predstavliali, kako so zdaj od Gorice, preko Sežane, ta košček od Tržiča tja do Trsta, tako rekoč zaprli. Smo kot nekako zaprti torišče, toda z našim viaduktom, zdaj ko ga imamo, se nam odpira popolnoma nova perspektiva življenja. Treba je samo nekoliko nove, povečane osveščenosti v slovenskih kontinentalnih glavah o tem, kaj nam slovensko morje predstavlja.

Mislim, da sem na kratko podal nek obris teh zgodovinskih dogajanj, bolje pa bo, da mogoče vi nekaj vprašate, pa se bomo o tem še pogovarjali ...

**J. Pirjevec:** Hvala. Ni šlo samo za obris zgodovinskih dogajanj, temveč tudi za vrsto zelo sodobnih in aktualnih problemov, ki jih je nanizal g. Kavčič. Želel pa bi, da se še malo pomudimo ob tem, kako je Luka Koper nastajala, kako je rasla, s kakšnimi problemi se je morala soočati, zato bi prosil gospoda Koreliča, če nam iz svojega spomina pove kaj o teh vprašanjih.

**B. Korelič:** Lep dober večer tudi z moje strani. Sam sem, posredno ali neposredno, s koprsko luko preživel nekako 30 let in seveda iz teh let lahko kaj bolj konkretnega povem, nekaj mi je pa seveda ostalo tudi od prebiranja knjig mojih predhodnikov v luki, tako da bi strnil ta svoj uvod v nekaj kratkih misli. Naprej pa mi dovolite tri ugotovitve iz najnovejše študije, ki jo je izdelala Ekonomska fakulteta, nosilca te študije pa sta, mislim, da Bole in Mrak, o pomenu pristanišča za narodno gospodarstvo neke države, konkretno o tem, kakšen vpliv ima pristanišče trenutno, ali je imelo v preteklih letih, na narodno gospodarstvo Slovenije. Prvič, v tej knjigi ugotavlja, da

vsakih milijon ton pretovorjenega blaga v pristanišču generira posredno in neposredno 41,6 miljarde evrov realizacije v slovenskem gospodarstvu. Če je to danes 15 milijonov ton, pa vemo, koliko bi bilo to potem prihodkov od tega, da imamo pristanišče in da pristanišče funkcioniра tako, kot funkcioniра, z vsemi tistimi, ki in tej verigi sodelujejo. Drugič, ugotavlja, da neposredni in posredni učinki, ki vplivajo na dodano vrednost v tej dejavnosti, se pravi v transportno-pristaniški ali maritimni dejavnosti, predstavljajo 50 odstotkov več kot v povprečju v gospodarstvu Slovenije, ali na milijon ton približno 15 milijonov evrov dodane vrednosti. In tretjič, posredni in neposredni učinki pristanišča in dejavnosti generirajo okrog 5.000 delovnih mest, ali drugače, vsakih milijon ton pretovorjenega blaga zagotavlja 450 novih delovnih mest. To so podatki, ki so jih eminentni strokovnjaki ugotovili, in hotel sem jih povedati prav zaradi tega, ker še vedno obstajajo dileme, do kolikšne mere razvijati pristanišče in ali je potrebno graditi novo železniško povezavo med Koprom in Divačo. Te dileme so stare veliko let, kot je omenil g. Kavčič, treba pa je seveda vedeti, da je koprsko pristanišče začelo nastajati proti volji nekaterih tedanjih političnih struktur v Sloveniji, zlasti pa v Beogradu. Slovencem so v Beogradu rekli: imamo reško pristanišče, ki lahko zadovolji potrebe Slovenije, in zato ga vi ne rabite. V tem smislu je seveda to, kot je rekel prof. Pirjevec, mogoče tudi smatrati kot enega prvih korakov osamosvajanja Slovenije. Moram pa reči, da gospod (ali tovariš) Mižek ni bil tako zagret za razvoj pristanišča in železniške povezave; Niko (Kavčič) zelo dobro ve, kako je gospod (tovariš) pokojni Petrinja začetek izgradnje železnice Prešnica–Koper prevzel na svoje breme oz. na breme luke Koper, šele pozneje, ko so nastali prvi konkretni rezultati v prometu, pa se je tudi vodstvo Slovenskih železnic strinjalo in stvar prevzelo v svoje upravljanje. Zato bi rekel naslednje; razvoj pristanišča v Kopru je tudi v svetovnem merilu svojstven primer. Ponavadi v vseh razvitih ekonomijah pristanišča in pristaniško infrastrukturo gradijo lokalne ali pa državne oblasti in jih potem dajo v upravljanje posameznim operaterjem. Gradijo z javnimi sredstvi prav zaradi teh učinkov, o katerih sem prej govoril, ker predpostavljajo nek razvojni impulz za ostalo ekonomijo in gospodarstvo. Ker v Kopru tega posluha ni bilo, se je pristanišče začelo razvijati iz kreditov, iz takšnih in drugačnih sredstev, ki niso bila javna, vse do, zdi se mi, leta 1971, ko se je tudi v Sloveniji ustanovila samoupravna interesna skupnost za železniški in luški promet; prvotno je bilo predvideno, da bo samo za železniški, potem pa nam je s pomočjo lobiranja, čemur se takrat še ni tako reklo, uspelo, in smo zraven priključili tudi Luko, in slovenskemu gospodarstvu je bilo naloženo, da mora plačevati tudi za razvoj luške infrastrukture 0,5% od neke osnove. Zdi se mi, da so prva sredstva začela pritekati leta 1975 ter so trajala tja do '86 ali '87, ko se je to ukinilo. V tem času se je teh sredstev nabralo za približno 60 milijonov ameriških dolarjev, iz česar se je potem naredil bistven preskok v razvoj infrastrukture in ostale opreme, in to je bil seveda velik prispevek slovenskega gospodarstva k razvoju pristanišča. Vmes je seveda prihajalo do velikih, predvsem finančnih težav, ker pristanišče zaradi obreme-

nitev s krediti ni ustvarjalo dovolj dobička za razvoj, zaposlenih je bilo skoraj 2.000 ljudi, ki so opravljali nekaj manj kot 2 milijona ton pretovora – govorim za leta 1976–77, in seveda se je takrat začela samoupravna sanacija podjetja, kot se je temu reklo. Upam si trditi, da je bil to izviren primer, kako je bilo možno sanirati neko podjetje tudi v pogojih samoupravljanja in družbene lastnine. Seveda se mnogim v Sloveniji taki poskusi niso posrečili, nam pa je uspelo, ker je bilo to pristanišče posebnega družbenega pomena in so bili za uspeh tega projekta zainteresirani mnogi, predvsem pa se je zbrala ekipa strokovnih in vodilnih kadrov, ki je verjela v ozdravitev in razvoj tega podjetja, močna pa je bila tudi politična podpora v tistem času. Iz zgodovine, kolikor je meni znano, pristanišče oziroma Luka Koper ni nikoli imela velike politične podpore v Ljubljani, razen v obdobju teh sanacijskih težav; mislim, da je bila takrat vlada ali pa izvršni svet Marinca, pozneje Zemljariča in Šinigoja; vse vlade po osamosvojitvi pa, moram reči, niso imele nikakršnega posluha za razvoj in težave pristanišča ter za železniško povezavo, ki jo tako pristanišče potrebuje. Ne glede na to se je koprsko pristanišče razvilo v eno najmodernejših evropskih pristanišč, ne po svoji velikosti, ampak po svoji tehnologiji, svoji konkurenčnosti, zahvaljujoč predvsem kulturi in razvoju kadrov ter znanja, ki so pripeljali tudi do tega, da je bila Luka kot podjetje nominirana za evropsko odlično podjetje. Ob tem želim omeniti še to, da je bil ves razvoj, razen tega dela, ki pripada pomoci slovenskim podjetjem, tako rekoč na plečih zaposlenih. Verjetno to ni bil edini primer v naši zgodovini, toda toliko odrekanja, kot ga je bilo s strani zaposlenih v Luki Koper, zato da se je na drugi strani tako hitro in ekstenzivno gradila, je bilo malokje. Nastopila je privatizacija. Bila je seveda zelo boleča, predvsem za tedanje in bivše zaposlene v luki, ker je v bistvu pomenila spremembo družbenega premoženja v večji del državnega premoženja, in ustvarjalci pristanišča in financerji so dobili drobiž ali pa nič. Slovensko gospodarstvo, ki je vložilo 60 milijonov dolarjev, ni dobilo nič; na enak način, kot zdaj potekajo razgovori oziroma referendum, ki je bil okrog Triglava, bi bilo seveda možno ugotoviti, koliko je katero podjetje vložilo v pristanišče, in seveda bi jim bilo potrebno za to dati priznanje v obliki delnic. To ni bilo storjeno in ta delež si je država prisvojila; sam sem večkrat rekel, da je šlo za krajo s strani države do kolektiva, s čimer si je prisvojila 51 odstotkov, sicer večinoma v obliki prednostnih delnic, ki niso imele upravljalske pravice, vendar je to sedanja vlada popravila in tu še dodatno okradla male delničarje. Skratka, privatizacija je pripeljala do tega, da imamo danes ponovno državno podjetje, podjetje, ki je praktično posredno ali neposredno prek skladov in države v 75 ali 76% lastništvu države, ki seveda lahko upravlja to pristanišče, kakor želi, kar ni nič slabega, če ga dobro upravlja.

To bi povedal na kratko, gotovo pa je potrebno s strani stroke in vseh tistih, ki nam ni vseeno, kako se bo Slovenija in Primorska razvijala, podpreti nadaljnjo širitev pristanišča v mejah planov, ki so bili verificirani, tako s strani lokalne skupnosti kakor tudi s strani države, seveda ob spoštovanju vseh mednarodnih norm varstva

okolja, s tem pa seveda doseči nek konsenz z vsemi tistimi, ki so s tem razvojem tako ali drugače obremenjeni. Moram povedati, da je v procesu privatizacije Občina Koper dobila 15% upravljaljskih delnic, prav z namenom, da ima odločilen vpliv v razvoju pristanišča oziroma podjetja Luke Koper. Žal je občina iz takšnih ali družbenih razlogov potem te delnice prodala in se pri upravljanju pristanišča v zadnjem času ukvarja bolj s političnimi posegi kot pa s kategorijo lastništva. Tudi nadaljnji razvoj pristanišča ni mogoč brez železniške povezave. To, v kar me je včasih prepričeval tudi g. Niko (Kavčič), da bi se bilo dobro navezati na Trst, kar bi bilo cenejše in hitrejše, je gotovo lahko ena od variant, vendar Slovenija in Slovenske železnice od tega veliko ne bi imele. Zato sem vedno bil in bom podpiral to, da je treba koprsko pristanišče povezati s sodobno dvotirno progo s Slovenskimi železnicami, Slovenske železnice pa so tudi dojele, da je pristanišče tisto, ki jim zagotavlja skoraj 40% vseh njihovih prihodkov oziroma tonaze, ki jo pripelje, in seveda je to dodaten razlog, da se ta projekt čimprej podpre in se poiščejo potrebna sredstva. Mnogi govorijo, da je to gromozanski projekt, za katerega Slovenija nima dovolj denarja, toda to je samo del resnice. Za tak projekt je možno najti denar in tak projekt se seveda lahko pokrije samo v nekem daljšem časovnem obdobju, vendar odkar poskušamo slovensko vlado – vse slovenske vlade – prepričati, da bi se lotili finančne konstrukcije, ni do danes še nihče ugriznil v to (niti v poskus finančne konstrukcije za izgradnjo železnice). Seveda, najlaže je ta problem rešiti tako, da to prodamo Nemcem in potem naj si Nemci delajo skrb s tem, ampak moramo vedeti, da bodo potem tudi rezultati od tega šli drugam in da bodo drugi gospodarili s tem in usmerjali blagovne tokove tja, kjer je njihov interes. V tem primeru je južna pot samo ena od alternativ in velika Nemčija z vsemi svojimi pristanišči svojega blaga ne bo usmerjala na jug, če bo imela za vse to proste roke, ampak še bolj na sever. Hvala lepa.

**J. Pirjevec:** Hvala, g. Korelič. Tudi vi ste začeli v preteklosti, končali pa ste v sedanosti. In sicer tudi precej izzivalno, če povemo po pravici. Sedaj bi prosil še g. Kučana, da prevzame besedo; nočem mu seveda narekovati teme njegovega posega, ampak mogoče bi bilo vendarle dobro, da bi malo spomnil, kako je slovenska vrhunska politika v 70., 80. letih gledala na problem povezav srednje Evrope s Sredozemljem in kako vidi današnjo situacijo.

**M. Kučan:** Hvala lepa. Naloga, ki ste mi jo dali, je pravzaprav zelo zahtevna. Sam bi v to naše skupno razmišljanje vstopil z vprašanjem, ali je koprska luka strateški interes Slovenije. Odgovor na to vprašanje ni tako enoznačen in skozi zgodo-vino od leta '45 naprej tudi ni bil. Že iz tega, kar sta govorila moja predhodnika, je jasno, da se je ta odnos spreminal in tudi razumevanje se je spreminalo. Ni pa po moje mogoče priti do kolikor toliko zanesljivega odgovora, ne da bi stvar postavili širše; ali zna Slovenija ovrednotiti svoj strateški položaj, geopolitičen, gospodarski,

prometni, zlasti seveda tudi kulturni in duhovni? Mislim, da brez tega preprosto ne gre. Kdaj se v Sloveniji o geostrateškem položaju razmišlja? Govorim o sodobni politiki. Razmišlja se, ko gre za prometne povezave, pri čemer niso mišljene te, ki so vezane na luko, ampak cesta, zadnje čase tudi železnica, in o njem se je razmišljalo takrat, ko je šlo za članstvo Slovenije v NATU in je bilo potrebno najti neke argumente, prednosti; šlo je za iskanje ali pa za bolj jasno oblikovanje identitete Slovenije in njene prepoznavnosti v svetu. Članstvo v dveh tako pomembnih integracijah, kot sta Evropska unija in NATO, je bilo takrat seveda znak te identitete oziroma identifikacije in prepoznavanja Slovenije. Sam sem imel takrat priložnost govoriti z Brzezinskim, ki je bil takrat svetovalec za nacionalno varnost pri Bushu starejšem, in povabil sem ga tudi v Slovenijo, saj je imel pač zelo velik vpliv. Po svojem 3-dnevnom obisku v Sloveniji me je na zaključnem razgovoru vprašal, kako bomo argumentirali razloge, zaradi katerih bi naj bi bila Slovenija kredibilen član NATA. Jaz sem mu seveda zelo naivno rekel, da je zelo pomemben naš geostrateški položaj, Postojnska vrata, prehod med Sredozemljem in Panonsko nižino, on pa me je gledal, se nasmehnil in rekel, naj pozabimo na ta argument, kajti če bo NATO za prehod iz Padske nižine na Madžarsko (ta je takrat že bila članica NATA) potreboval prehod, ga bo vzel, ne glede na to, ali bomo član NATA ali pa ne. To je pač surova realna politika in jaz od takrat o tem vidiku strateškega položaja Slovenije ne razmišljam in ne govorim; to je bilo včasih pomembno, v konvencionalnem sodobnem vojskovjanju pa to seveda izgublja svoj pomen. Za razmislek o strateškem položaju Slovenije sta torej po moje pomembna dva vidika: kako Slovenija razume svoj položaj sredozemske države, torej države, ki je na morju, in kako razume srednjo Evropo, kamor spada. Najprej nekaj o srednji Evropi, ki se je pravzaprav v nekih zelo eksaktnih kategorijah in omejitvah ne da definirati. Ideja je nastala pri Avstrijcih v času Avstro-Ogrske; svojo realno težo je dobila tam nekje na prelomu 19. in 20. stoletja in je seveda bila neke vrste identifikacija z avstro-ogrsko monarhijo. Ideja je pa vendarle bila živa in to se je najbolj videlo potem, ko je prišlo po vojni do delitev v Evropi, do železne zaves, ki je ta prostor umetno presekala na dva dela. Takrat o srednji Evropi ni pravzaprav nihče govoril, razen v tem najbolj splošnem, občegografskem smislu. Čim pa je padla železna zavesa z zrušitvijo berlinskega zidu, je ideja srednje Evrope nenadoma spet oživila. Kaj je srednja Evropa, se je takrat postavljalo vprašanje. Mislim, da je najbolj precizен odgovor dal madžarski pisatelj György Konrad, ki je rekel: "Srednja Evropa je vsakokratno stanje duha." Ta njegova definicija bolj kot fizične in druge dimenzijske in omejitve izraža, kar je srednja Evropa; srednja Evropa je tisto, kar ljudje, narodi, ki živijo na tem prostoru, čutijo kot svoj naravnii milje. To je seveda definicija, s katero lahko zajamemo ljudi, ki imajo nek podoben vrednostni sistem, tradicionalno zrasel na tem prostoru, kjer je veliko različnega na majhnem prostoru, za razliko od velikih prostorov, kjer je malo različnega. Srednja Evropa je prostor različnih kultur, civilizacij, ki so dale neko posebno vrednoto, ki ni povsem

identična s tem, kar sicer razumemo z evropsko vrednostno strukturo. Je seveda njen del, ampak je specifična. Da Slovenija ni razumela tega preobrata, tega položaja, ki se je odprl, ko je padel berlinski zid, kaže naš odnos do tako imenovane višegrajske skupine, tj. skupine držav (Poljska, Češka, Slovaška, Madžarska), ki so to svojo skupnost formirale iz zelo posebnih razlogov, od katerih sta bila ključna dva. Prvi je bil skupen napor razbremeniti se vsega, kar je bilo povezano s članstvom v varšavskem paktu, predvsem pa s prisotnostjo Sovjetske zveze na tem njihovem prostoru, tako politično, gospodarsko kot duhovno, in drugi, združiti moči, da se čimprej dohitit civilizacijsko-kulturno-duhovni zaostanek, ki je ljudi na tem prostoru za 50 let prestavil v neko drugo, vzhodno civilizacijo, v kateri se zgodovinsko niso formirali. To so seveda videli v skupnem nastopu, v naporih za članstvo v takratni Evropski skupnosti oziroma kasnejši Evropski uniji in v NATU. Slovenija je takrat imela priložnost, da postane del te skupine, ampak je temu precej aristokratsko obrnila hrbet, češ, mi smo daleč pred temi državami, nismo tako trdno živeli za železno zaveso kot oni. Rekel bi, da je šlo za podobno aroganco, vzvišenost, kot takrat ko smo obrnili hrbet Balkanu, ko bi lahko svoje pozicije in interesе najbolj trdno zasidrali, kar bi bilo tudi v interesu Evrope in sveta, ki se na Balkanu ništa znašla in se še danes ne znajdeta. Kasneje, ko se je ta skupina že formirala, je bilo prepozno, saj je imela svoj notranji red, oblikovane interese. O tem govorim seveda na podlagi izkušnje, ker vem, kako je bilo to moje prizadevanje v Ljubljani zavrnjeno, vem, kaj so takrat pokazali moji razgovori s predsednikom Madžarske, z Vaclavom Havlom, ki je bil takrat že predsednik samo Češke, s Kovačem, ki je bil predsednik Slovaške, in najprej s predsednikom Poljske, Wałęso, kasneje s Kwaśniewskim. Po teh razgovorih je sprva prišlo do simpatij, da bi Sloveniji pravzaprav bilo mesto, tudi strateško gledano, ker bi se povezal prostor od Baltika do Jadrana in ker bi to lahko bila neka regionalna povezava, ki bi imela svojo specifično težo v takratnih evropskih diskusijah, a se to ni zgodilo. O tem govorim zato, ker hočem povedati, da brez zavedanja o pomembnosti lastnega strateškega položaja ne gre, ta premislek pa seveda zahteva premislek o tem, kaj je srednja Evropa in kakšno je mesto Slovenije v tej srednji Evropi, in seveda, kaj je za Slovenijo morje. Naj še o srednji Evropi dodam, da je bil v Sloveniji razmislek v tej cenzuri, ko je bila Evropa razdeljena z železno zaveso, drugačen, kot bi lahko bil in bi moral biti potem, ko je padla. Sam po poreklu izhajam iz tistega dela Slovenije, ki neposredno meji na Madžarsko. Vojna leta sem preživel pri babici, ki je imela hišo oz. gostilno 500 m od madžarske meje, in tam kot otrok doživljal, kako se je postavljala železna zavesa. Torej, dvojna vrsta žične ograje, visoke več kot 3 metre, stražni stolpi, in nenadoma je bilo konec igre z našimi rojaki, z mojimi vrstniki na drugi strani meje. Že takrat se mi je kot otroku postavilo vprašanje, kdo pravzaprav živi za železno zaveso; mi ali oni. To je bilo slepo črevo, konec nekega sveta. Tu se je končala železnica, ki je prej povezovala in Lendavo in Hodoš in preko tega Slovenijo z Madžarsko, tu je bilo konec cest, jih je začela preraščati trava, skratka, bilo

je razumljivo, da je bilo potrebno pozornost (gospodarsko, prometno in drugo) obrniti v drugo smer. Takrat, mislim, da nekje v času vlade Staneta Kavčiča, je že imenovani takratni generalni direktor železnic Mravlje dosegel, da se je likvidiralo par nerentabilnih železnic. Jesenice, Kranjska Gora, Dravograd, Velenje in med drugim tudi železnica Murska Sobota–Hodoš, ki je nekoč imela naprej povezano na Madžarsko. Ko je padel berlinski zid in ko so se spremenile razmere, o katerih sem govoril, pa je bilo potem seveda, računajoč na luko, potrebno voditi idejo o postavitvi ponovne železniške zveze, ker bi brez te povezave med slovenskimi in madžarskimi železnicami luka seveda ostala torzo in bi se napajala prek vzpostavljenih železniških zvez, ki so se modernizirale zlasti preko tu Pontebbe (Tablje) in Trsta. Tega takrat ni bilo enostavno prelomiti in dolgo je trajalo, preden je prišlo do tega; niti politiki na Slovaškem niti na Madžarskem niso bili prepričani, da je to pravo, bilo pa je direktno nasprotovanje Avstrijev, ki so vedeli, da s to železniško povezano izgubijo del prometnih tokov, ki so šli prek njihovih železnic. Sam sem bil na prošnjo Brunja Koreliča v razgovorih pri Vranitzkem, ki je bil takrat kancler v Avstriji, in moram reči, da mi je tudi Klestil, že pokojni predsednik, veliko pomagal, da pravzaprav dve paralelni povezavi pomenita tud strateško prednost za ta del. Strateški interes za luko je torej na verbalni ravni v Sloveniji zmeraj obstajal, tudi skozi ta zgodovinski presek, ki ga je podal Niko Kavčič, dejansko pa je bilo potem, ko je bilo treba ta načelni ali verbalni odnos realizirati s konkretnimi projekti in financiranjem, drugače. Drugi del mojega vprašanja, ali je luka za Slovenijo strateški interes, pa je povezan z vprašanjem, ali je strateški interes Slovenije luka ali je to morje. Seveda sem trdno prepričan, da če Slovenci ne razumemo, da je naš strateški interes morje in da je luka samo v tem okviru smiselna in je del našega strateškega interesa, potem se seveda nujno vlečejo napačne poteze. In sam mislim, da to ni razumljeno. Po moji sodbi se, zlasti od leta '90 naprej, s tega vidika napačno ravna. Da je luka kot del našega interesa za morje res pomembna, se je pokazalo, mislim da najprej v razmislekih Borisa Kraigherja (...) in potem v času zadnjih dveh vlad pred letom '90 (...). Videlo se je, da je treba luko v upravljanje zaupati ljudem, ki vedo, kaj luka je, in ki vedo, kaj za ta konkreten prostor pomeni. Usoda Splošne plovbe je tudi eden od argumentov, da se pravzaprav ne razume, kako pomembno je za Slovenijo morje in dejstvo, ki ga je treba dokazovati, da smo pomorska država. Tega dejstva s prepiri v Piranskem zalivu ne dokazujemo. Deloma že, ampak mislim, da to ni najbolj pomembno; pomembne so druge stvari. Ali je bila za Splošno plovbo res edina rešitev ta, da se je prodala Nemcem, je seveda vprašanje, na katerega bo nekoč potrebno dati odgovor. Kdaj se je pravzaprav spremenil odnos do koprske luke? V slovenskih premišljajnih o morju je bilo slovensko morje povezano s Trstom in z obalo severno od Trsta. Tudi v Avstro-Ogrski je bilo tako, da je avstrijski del smatral za svojo luko Trst, ogrski pa Reko, in Slovenci smo seveda tudi prek tega smatrali za svoje okno v svet tražaško luko. Povojna dogajanja so stvar seveda naredila bistveno manj realno,

ampak dokončno slovo od Trsta kot slovenske pomorske luke je slovenska politika naredila šele s podpisom Osimskih sporazumov. Takrat je bilo definitivno jasno, da Trst ne bo nikoli slovenski in je bilo potrebno pozornost veliko bolj intenzivno usmeriti na Koper. Seveda pa kontinentalni Slovenci Primorske, še prav posebej Primorja, Obale, morja niso nikoli dobro razumeli. Morje je bilo tudi v slovenski literaturi zmeraj neko hrepenenje po nečem, kar je bilo daleč od nas, skorajda nedosegljivo, ko pa smo to morje dobili, pravzaprav nismo zelo natančno vedeli, kako in kaj. In če pogledate tudi strateške dokumente o gospodarskem razvoju Obale, je luko kot strateški in nosilni gospodarski subjekt zmeraj forsiral ta prostor, in kot je rekel že Bruno Korelič, ne z ravno navdušenim sprejetjem v Ljubljani. Ko se razpravlja o železniški povezavi, imate še danes ljudi, ki mislijo, da drugi tir ni potreben, ker se preprosto ne razume, da je luka nastala in je morala pač sprejeti tovore, ki so bili na razpolago. Ampak luka je danes v drugačnem položaju. Lahko postane majhna, moderna, na nek način bi lahko rekel butična luka, ki je tehnološko izvrstno opremljena ali ki se tehnološko lahko izvrstno opremi in ne pomeni nikakršne nevarnosti za okolje. Seveda pa to zahteva ustrezni promet, ki omogoča hitre premike, manipulacije, ker te vrste tovor to zahteva. Kakšna bo usoda, ne vem, ker država ni najboljši lastnik. Kako so se pletle zgodbe okoli lastninjenja in kaj vse je bilo s tem povezano, ve g. Korelič bolje od mene. Moj pogled je preprosto ta, da morajo Slovenci kot narod in posebej slovenska politika natančno znati izvrednotiti svoj prostor, kot sem rekel na začetku, ne samo geopolitičnega, ampak tudi gospodarskega, duhovnega in kulturnega. Slovenija mora razumeti, kaj zanjo pomeni srednja Evropa, katere so prednosti tega dejstva, in razumeti mora, kakšna prednost je zanjo, da je pomorska država, da ima morje, da ima s tem okno v svet, in kaj je potrebno storiti, da bi od tega Slovenci imeli kaj za kvalitetnejše življenje. Hvala.

**J. Pirjevec:** G. predsednik, hvala lepa za te besede, ki so, moram reči, vsaj za nas Primorce, ali vsaj zame kot Primorca, nekoliko vznemirjujoče. Potrjujejo namreč dejstvo, s katerim se moraš vedno znova soočati, da mi Primorci zelo dobro vemo, kaj je morje in kakšen plus je za slovenski narod. Pogosto pa moramo ugotavljati, da nimamo tistega zaledja, ki bi bilo potrebno in primerno, da ta plus res izrabimo, kakor bi bilo treba.