

VELIKI BOJ ZA LUŠKE TRANZITNE TOVORE IN TRANSPORTNE
POTI MED SOSEDNJIMA PRISTANIŠČEMA KOPER IN TRST*Milan GREGORIČ*

Kulturni klub Istra Koper, SI-6281 Škofije, Tinjan 99

e-mail: milan.gregoric@volja.net

IZVLEČEK

Sestavek govori o rivalstvu, v preteklosti in danes, med dvema bližnjima pristaniškima mestoma, Koper in Trstom, ki se borita za blagovne tokove iz njunega skupnega naravnega gospodarskega zaledja ter za tak potek trgovskih oz. prometnih poti, ki bi jima bil najbolj v korist. Hkrati kaže, da je bil njun razcvet tesno povezan z obstojem trgovine z notranjostjo, in da sta mesti doživljali zaton, ko so ti blagovni tokovi usahnili. Med njunimi najbolj prelomnimi zgodovinskimi obdobji je bil npr. silovit vzpon Trsta po razglasitvi svobodnega pristanišča (1719) v okviru Avstro-Ogrske in njegov zaton po priključitvi k Italiji po prvi (in drugi) svetovni vojni, ko je bilo s tem mesto odrezano od svojega naravnega zaledja. Po drugi strani pa zaton Koper ob razcvetu Trsta ter njegov ponovni vzpon po drugi svetovni vojni, ko je bil priključen k Jugoslaviji in s tem k svojemu naravnemu gospodarskemu zaledju. Prikazano dogajanje prinaša s seboj sporočilo, da se sleherni mesto, zlasti pristaniško, lahko razvija le, če je povezano s svojim naravnim gospodarskim zaledjem, in da je dvema pristaniščema, ki se borita za blagovne tokove iz istega naravnega zaledja, usojeno rivalstvo.

Ključne besede: gospodarska zgodovina, pristanišča, gospodarsko zaledje, prometne poti, Koper, Trst, rivalstvo

LA GRANDE COMPETIZIONE PER IL TRANSITO DEI CARICHI PORTUALI
E PER LE VIE DI TRANSITO TRA I DUE PORTI LIMITROFI
DI CAPODISTRIA E TRIESTE

SINTESI

L'articolo prende in esame la condizione di rivalità esistente tra i due vicinissimi siti portuali di Capodistria e Trieste che, nel passato fino ai giorni nostri, si sono confrontati in una vera e propria lotta per il flusso delle merci provenienti dal loro condiviso nonché naturale entroterra commerciale e per il percorso delle vie com-

mercials e di transito, di fatto di massima utilità. Dimostra, inoltre, che il loro decollo fu saldamente ancorato all'esistenza dei traffici con l'hinterland e che le due città sperimentarono il declino al venir meno di questi traffici. Tra i periodi storici di massima frattura figurano, ad esempio, la vivace ascesa di Trieste con la proclamazione del porto franco (1719) nella cornice dell'Austria-Ungheria e il suo declino non appena fu annessa all'Italia dopo la prima (e seconda) guerra mondiale, quando la città fu recisa dal suo naturale entroterra. Di contro, vi sono il declino di Capodistria di fronte alla fioritura di Trieste e nuovamente la sua ascesa dopo la seconda guerra mondiale, quando fu incorporata alla Jugoslavia e, pertanto, al suo naturale entroterra economico. Dalla lettura di tali avvenimenti ne consegue che ogni località, soprattutto portuale, può svilupparsi soltanto se è legata al suo naturale entroterra economico, così come che due entità portuali, in competizione tra di loro per i flussi di merce proveniente dal comune hinterland naturale sono destinate ad essere rivali.

Parole chiave: storia economica, porti, retroterra economico, vie di trasporto, Capodistria, Trieste, rivalità

NEKAJ PODATKOV O ZGODOVINI RIVALSTVA MED OBEMA PRISTANIŠČEMA

O rivalstvu med dvema pristaniščema v oddaljeni preteklosti

Obe mesti ležita v zalivu, v katerem Jadransko morje kot neke vrste plovni kanal prodira najgloblje v evropsko celino. Po nekaterih podatkih sodeč (Darovec, 1992) segajo prvi začetki pristaniške dejavnosti že v rimsko obdobje, ko sta mesti postali rimski koloniji. Njuna ugodna naravna in strateška lega sta jima dajali velike možnosti za trgovanje z bližnjim in bolj oddaljenim zaledjem, pri čemer je trgovska postojanka Aegida (Koper) že takoj po rimski zasedbi v 1. in 2. stoletju pred Kristusom postala pomembno tržišče.

Po zasedbi istrske obale s strani Benetk je bil Trst neprestano izpostavljen njihovim pritiskom. Čeprav je v 13. in 14. stoletju nekajkrat padel pod beneško nadoblast, se je neprestano upiral monopolnim težnjam Benetk. V tej dolgotrajni obrambi proti naskoku Benečanov se je leta 1382 podredil oblasti Habsburžanov, računajoč pri tem zase na določene ugodnosti in privilegije. Čeprav je premoč Benetk še dolgo potem ovirala razvoj mesta, se je Trst s to odločitvijo vendarle postopoma otreseel njihovega pritiska in gospodarsko zaživel.

Boj za nadziranje trgovskih poti je bil namreč eden glavnih razlogov večkratnih spopadov in celo vojn med Habsburžani in Benečani. Te vojne so trajale skoraj celi dve stoletji. Benečani so si namreč želeli utreti trgovske poti v notranjost, ki pa so jo

v veliki meri nadzirali Habsburžani. Slednji pa so se borili za svobodno plovo po Jadranskem morju, kjer pa so gospodarile Benetke (in njim lojalna istrska mesta, vključno s Koprom), ki so ga dolga stoletja obravnavale kot svoje morje (Golfo di Venezia – Beneški zaliv). Imele so popoln monopol nad pomorsko trgovino, v okviru katerega so usmerjale blago na svoje trge in ga večinoma tudi prevažale na svojih ladjah ter na ladjah njim lojalnih istrskih mest. Blagovni tovari s severnega Jadrana so morali najprej skozi Benetke, kjer so bili ladjarji prisiljeni plačevati določene carinske pristojbine. Še več, trgovci so morali izkupiček, pridobljen v Benetkah, porabiti na tamkajšnjem trgu. Tudi iz Trsta ni mogla izpluti nobena ladja, ne da bi plačala carinske pristojbine, Benetkam lojalnim koprskim mestnim oz. pristaniškim oblastem. Na drugi strani pa je Dunaj postavil svoje mitnice na kopenske trgovske poti iz morja na celino in prav tako pobiral svoje carinske pristojbine. Občasno pa je celo z vojaškimi četami nasilno preusmerjal trgovce iz notranjosti v Trst.

Prav v času, ko je bil Koper lojalen beneški republiki, Trst pa je sprejel nadoblast Habsburžanov, je prihajalo do najmočnejšega rivalstva med obema mestoma v boju za obvladovanje blagovnih tokov in kopenskih ter morskih poti. Ko so namreč trgovske poti iz notranjosti vodile v Koper, se je razvijal in cvetel Koper, ko pa so bile preusmerjene v Trst, je doživljal svoj razcvet in vzpon Trst. Ko pa so ti blagovni tokovi opešali, sta mesti hiral. Iz tega obdobja npr. omenja dr. Darko Darovec v svoji knjigi Pregled zgodovine Istre razcvet Kopra in utrditev njegove ekonomske in družbene moči po letu 1182, ko so mu Benetke kot nagrado za njegovo lojalnost v vojnah med Benečani in istrskimi mesti podelile pravico do monopola pri trgovanju s soljo. Takrat je postal Koper najpomembnejša postojanka za trgovanje s habsburškimi deželami, zlasti s Kranjsko. Obdobje ekspanzije in razcveta je Koper doživel tudi pod oglejskim patriarhom Gregorijem Montelongom (1251–1269), ko je slednji s podeljevanjem posesti in spodbujanjem trgovine favoriziral Koper na račun Trsta. Tako pod oglejskim patriarhom kot tudi pod beneško republiko je bil Koper osrednje upravno-politično in s tem tudi kulturno središče istrskega polotoka ali neke vrste istrska prestolnica, kar je bilo razvidno tudi iz njegovega imena (Caput Histriae oz. Capo d'Istria). Vendar je Dunaj s časom vzpostavil nadzor nad velikim delom trgovskih poti, ki so vodile iz obalnih mest v notranjost, ter je načrtno, tudi s silo, preusmerjal trgovske karavane v Trst. Ob zatonu Benetk pa je prevzel nadzor tudi nad morsko plovo v severnem Jadranu. S čemer so bili, kot bomo videli v nadaljevanju, dokončno ustvarjeni pogoji za razmah Trsta, zlasti potem, ko je bil 1719. leta proglašen za svobodno pristanišče.

Veliki vzpon Trsta pod Avtro-Ogrsko in zaton Kopra

Mesti sta bili, z manjšimi nihanji v obdobjih njunega razcveta, dolga stoletja nekje enako močni, gospodarsko in tudi po številu prebivalcev, ki je nihalo okrog

5.000 ljudi. Do usodnega razkoraka je prišlo v 18. stoletju, ko je bil Trst proglašen za svobodno pristanišče in so se blagovni tokovi dokončno preusmerili vanj. K temu je pripomogla tudi izgradnja sodobnih cest iz notranjosti proti Trstu, velik razvoj prevoznitva in kasneje še izgradnja južne železnice, ki je povezovala Trst z notranjostjo cesarstva, ter pospešena izgradnja obsežnih pristaniških pretovornih in skladiščnih zmogljivosti. S tem je dobil Trst neverjeten razvojni zagon, ki ga je v roku enega stoletja pripeljal med takratna vodilna evropska pristanišča in mesta z okrog 240.000 prebivalci. Z ustanovitvijo Province Istra z glavnim mestom Trstom leta 1810 je prišlo tudi do upravne preureditve in je tako Koper izgubil vlogo politično-upravnega ter kulturnega središča Istre.

Z razvojem mesta je gospodarsko oživelo tudi njegovo kmetijsko zaledje, vključno z velikim delom Istre, ki je z lahkoto plasiralo svoje pridelke, zlasti sredozemske, v hitro rastočem mestu in tudi v notranjost cesarstva. Poleg tega so kraji v zaledju, skozi katere so tekle trgovske poti, služili tudi s prevoznitvom. S hitrim razvojem pristanišča in kasneje tudi industrije pa je Trst začel privlačevati tudi okoliško delovno silo bodisi v obliki dnevnih delovnih migracij ali pa s stalnim naseljevanjem v mestu. Glede na to, da je bilo njegovo bližnje in daljne zaledje poseljeno s slovenskim prebivalstvom, so te migracije pomembno vplivale na narodnostni sestav Trsta, saj so ob statističnem popisu leta 1910 Slovenci predstavljali že tretjino mestnega prebivalstva, ki pa je bilo večinsko še vedno italijansko. Prav tako je v mesto pritekal tudi kapital in z njim so se zgrinjali vanj številni trgovci, pomorščaki in poslovneži različnih narodnosti, tudi iz oddaljenih dežel. Ti so v mestu ustvarili svoje vplivne nemško govoreče, židovske, grške, srbske idr. enklave, kar vse je še dodatno spodbujalo razvoj mesta.

S tem je bila za polni dve stoletji zapečaten usoda Kopra, ki je v senci razvijajočega se Trsta stagniral in se spremenil v gospodarsko nepomembno obmorsko gnezdo z nekaj tisoči prebivalcev, z obubožanim meščanstvom in nekaj obrti, ribištva, kmetijstva in trgovine, predvsem za lastne potrebe in ožje zaledje. Dokler ni, kot bomo videli v nadaljevanju, po drugi svetovni vojni, s priključitvijo k svojemu naravnemu gospodarskemu zaledju, dočkal svoj trenutek ponovnega razcveta, ki je bil v tesni povezavi s skokovitim razvojem Luke Koper in z izgradnjo železniške proge Koper–Prešnica.

Zaton Trsta ob njegovi priključitvi k Italiji in izgubi naravnega gospodarskega zaledja

Medtem pa je Trst, odrezan od svojega naravnega zaledja po prvi in drugi svetovni vojni z novimi državnimi mejami, carinskimi dajatvami in vsakršnimi nacionalnimi politikami in omejitvami, doživel novo prelomnico in začel hirati. Med drugo svetovno vojno pa je bilo povrh vsega po nekaterih ocenah uničenih z bombardiranjem

okrog 50% pristaniških kapacitet. Promet v pristanišču je silovito upadel, npr. s 3.500.000 ton pred prvo svetovno vojno na 2.000.000 ton po njej, med drugo svetovno vojno pa celo na 842.285 ton. S padcem prometa je upadla tudi gospodarska živahnost mesta. Veliko svojih pomolov je moral upokojiti. Število prebivalstva je začelo strmo upadati. Od okrog 240.000 prebivalcev leta 1910 se je sicer, z demografsko injekcijo, ki jo je pomenila poveljna naselitev okrog 60.000 Istranov, povzpela na 280.000, a je v zadnjem obdobju vsako desetletje izgubljal okrog 20.000 prebivalcev, da bi danes pristal nekje pri 210.000. Tako sta bili obe svetovni vojni, pa dve desetletji med njima in slabih deset let negotovosti okrog Svobodnega tržaškega ozemlja usodni za pristaniško dejavnost, saj je Trst v tem času dokončno izgubil bitko s pristanišči na obali Atlantika. Kar vse prinaša pomembno sporočilo, da sodi mesto, zlasti pristaniško, k svojemu naravnemu zaledju, neodvisno od tega kdo živi v njem in v njegovi okolici.

Eden svetlih trenutkov za tržaško pristanišče po drugi svetovni vojni je bila izgradnja čezalpskega naftovoda iz Trsta prek Avstrije v Nemčijo z zmogljivostjo 42.000.000 ton, vključno s pomolom za prečrpavanje nafte in rezervoarji za 2.000.000 ton. To je sicer sunkovito dvignilo promet pristanišča za nekaj deset milijonov ton letno, vendar zaradi mehaniziranega postopka prečrpavanja ni pomenilo kakega posebnega zagona za njegov razvoj, saj je na prečrpavanju nafte in rezervoarjih zaposlenih le okrog dvesto delavcev. Z razširitvijo evropske Unije tudi na srednjeevropske države, vključno s Slovenijo, se sicer ustvarjajo povsem nove, ugodnejše razmere tudi za Trst, vendar se zgodba iz avstro-ogrskih časov ne bo mogla več ponoviti. Prvič zato ne, ker sta v neposrednem sosedstvu tržaškega pristanišča zrasli dve novi konkurentski pristanišči, to je Luka Koper in hitro razvijajoče se pristanišče v Tržiču. Drugič, ker si je tudi reško pristanišče opomoglo od posledic balkanske vojne in z velikimi zamahi lovi izgubljeni promet ter gradi in načrtuje nove luške zmogljivosti in sodobne cestne in železniške povezave s Srednjo Evropo. In, tretjič, ker ima Trst zaradi pomanjkanja prostora za nove pristaniške zmogljivosti omejeno možnost razvoja.

Poleg tega je Trst že dolga desetletja nemočno ujet v vrtincu demonov preteklosti in poveljnih travm. Na razbohoteno iredentistično deblo iz preteklosti in na ostanke fašizma po drugi svetovni vojni se je namreč cepil še neizživeti žolč, v mestu naseljene poveljne istrske diaspore, ki je v tragičnih okoliščinah zapustila svoje domove ter je bila z zamudami pri izplačilu odškodnine za zapuščeno premoženje na nek način izigrana tudi s strani italijanske države. V takem vzdušju so v mestu, s kakim krajšim svetlim presledkom, prevladovali sile, ki so se ukvarjale v glavnem z demoni preteklosti in z vsakršnimi poskusi destabilizacije vzhodne italijanske meje, ne pa tudi z razvojem mesta. Navedeno stanje duha, ki hromi mesto v času spreminjajoče se in obetajoče realnosti razširjene Evropske Unije, je namreč postalo zavora za razvoj mesta in široko moteče tako za trezni in razmišljajoči, a utišani Trst, pa tudi širše za sam vrh italijanske politike ter celo za visoke vatikanske kroge, kar so slednji ob številnih priložnostih tudi dali čutiti tržaškemu politikom. Predvsem pa je usoda

gospodarsko in demografsko hirajočega mesta dvignila na noge domače gospodarstvenike, na čelu s predsednikom dežele FJK Riccardom Illyjem, ki so šli v veliko ofenzivo proti takemu stanju duha v mestu. Piko na i tej prebui je dal predsednik tržaških industrijalcev Federico Pacorini na njihovem občnem zboru 1997. leta, ko je dejal (PD, 1):

"Trst je bilo mesto, ki je privlačilo podjetnike vseh narodnosti in veroizpovedi. Danes to ni več..."

Trst je bil vzor omike, socialne zavzetosti in kulturnega vrenja. Danes to ni več ...

Trst je bil eno vodilnih mest v Evropi. Danes to ni več. Niti v FJK ...

Desetletja smo tratili svoje bogastvo v popolni inerciji. Ni res, da so za to krivi drugi (Rim, Videm, meja ...). Glavna krivda je na nas samih, našem vodilnem razredu ..."

Njegov nastop ter njegov predlog in program prihodnosti so dobili plebiscitarno podporo tržaških gospodarskih operaterjev. Pozorni opazovalci menijo, da se je to zgodilo zato, ker je Trst prispel do svoje poslednje postaje. Riccardo Illy naj bi ob tej priliki vzkliknil, da "to ni navaden občni zbor, ampak zelo poseben, ker oznanja epochalni zasuk."

Kljub opisani agoniji tržaškega pristanišča in kljub demografskemu pešanju pa je splošni gospodarski položaj še vedno zadovoljiv. Po podatkih inštituta Tagliacarne (PD, 2) v okviru združenja italijanskih trgovinskih zbornic je znašal bruto dohodek na prebivalca (BDP) v tržaški pokrajini ob koncu leta 2006 kar 28.470,64 evrov ter je bil višji od povprečnega BDP v Italiji, ki je znašal 24.152,13 evrov. Tako je zasedal Trst 14. mesto na lestvici 103 italijanskih pokrajin. Vzroki za to sorazmerno blagostanje hirajočega mesta so različni. Naj na prvem mestu omenim posebni sklad za razvoj obmejnih področij in posebej Trsta, iz katerega se je po nekaterih podatkih (Delo, 4) v zadnjih desetletjih steklo v Trst okrog štiri milijarde evrov. Z njimi je bil zgrajen in posodobljen VII. pomol, trajektni pomol (za Turčijo), lesno skladišče in pretovorna postaja čezalpskega naftovoda. Zasnovana je bila sodobna industrijska cona v Žavljah. Sofinanciran je bil Mednarodni center za teoretsko fiziko in Znanstveno raziskovalno središče s sinhrotronom v Bazovici. Zgrajena je bila tudi nova mestna bolnišnica na Katinari in številne stanovanjske soseske na obrobju mesta ter obnovljene zgradbe nekaterih šol v mestu. Vendar se obdobje tovrstnih državnih finančnih injekcij končuje, ker EU ne dovoljuje več takih podpor, kar je vzrok za veliko zaskrbljenost razvajenih mestnih upraviteljev, ki so se desetletja udobno raztegovali v izobilju nepovratnega državnega denarja. Poleg tega je Trst v prejšnjih desetletjih kot izložbeno okno bogatega in razvajenega Zahoda doživel neverjeten razcvet trgovine, predvsem na račun jugoslovanskih kupcev, česar pa je s širitvijo EU na Vzhod nekje tudi konec, saj so se izložbena okna s schengensko mejo vred pomaknila dlje proti Vzhodu. Predsednik tržaške trgovinske zbornice Antonio Paoletti pa je ob priliki še opozoril (Il Piccolo, 1), da je trenutno stanje dohodka v mestu napihnjeno

tudi zaradi bančnih depozitov, ki so se stekli v Trst v letih krvavega razpadanja Jugoslavije, ko naj bi zaradi politične in gospodarske negotovosti v nanovo nastalih državah tržaške banke postale "pravi bančni sefi Istre." Vse to pa so gospodarski dejavniki prehodne narave, na katerih Trst ne more graditi svoje prihodnosti. Pri pomnil pa je, da pa vendarle obstaja pri gospodarskih operaterjih interes glede razvojnih možnosti mesta, ki jih nudi odpiranje EU na Vzhod. Če jih bo, seveda, Trst znal s pridom izkoristiti. K čemur bi še dodal, da mu ni pomoči, če bo še naprej glavna skrb mestnih upraviteljev obramba italijanstva mesta.

Vzpon Kopra ob njegovi priključitvi k svojemu naravnemu gospodarskemu zaledju po drugi svetovni vojni

Po drugi svetovni vojni je Koper, s priključitvijo k Jugoslaviji, postal sestavni del Socialistične Republike Slovenije ter je bil s tem povezan s svojim gospodarskim zaledjem, to je s prostorom, po katerem vodijo pomembne evropske poti od zahoda proti vzhodu in od toplega morja proti severu. To je bil v zgodovini mesta nov prelomni zgodovinski trenutek, saj je prišlo v zadnjih desetletjih do izjemnega gospodarskega in družbenega razvoja tako Kopra kot tudi celotne slovenske obale. V veliki meri tudi po zaslugi skokovitega razvoja Luke Koper in ostalih, nanjo vezanih spremljajočih dejavnosti. Kar je kljub povojnemu eksodusu privedlo tudi do demografske rasti, zlasti po zaslugi visoke stopnje priseljevanja. Število prebivalcev se je v Kopru v zadnjih petdesetih letih popeterilo ter bi naj po nekaterih napovedih znašalo leta 2020, skupaj z zaledjem, okrog 50.000 duš. Slovenska obala pa se s svojimi 80.000 prebivalci prebija v tretji največji urbani konglomerat Slovenije ter je med redkimi slovenskimi regijami, ki po zaslugi priseljevanja še vedno beležijo prirastek prebivalstva. S tem se je zgostila tudi kritična masa izobraženih in ustvarjalnih ljudi, ki je potegnila voz energično naprej. Mesto se še naprej nezadržno širi ter bo v nekaj desetletjih verjetno urbaniziran že celoten prostor do Vanganela, Bertokov, Dekanov, Škofij in Ankarana. V tem razvojnem zanosu je prišlo tudi do razmaha izobraževalnih, kulturnih, športnih in drugih ustanov ter civilnodružbenih organizacij. Med njimi na prvem mestu Univerza na Primorskem s svojimi fakultetami, visokimi šolami in raziskovalnimi ustanovami. To potrjuje vizijo našega velikega slovenskega arhitekta in urbanista Maksa Fabianija, ki je že pred sto leti preroško napovedal, da bo na prostoru od Tržiča, prek Trsta, Kopra pa vse do Pirana nastalo velemestje, ki bo pozidano s pristaniško infrastrukturo in drugimi industrijsko transportnimi objekti, mestnimi središči in bivalnimi naselji. Prav to se pred našimi očmi hočeš-nočeš dogaja, pa čeprav z zamudo zaradi dveh vojn in novih meja, in na drugačen način, kot si je to zamišljal Fabiani. To potrjuje tudi vizijo tistih ljudi na slovenski obali, ki so pred desetletji, s plavanjem proti toku, dokazovali, da potrebuje tudi slovenski narod svoje okno v svet, in so se pognali v ta projekt s pravo kraško trmo, vsem oviram in nasprotovanjem navkljub. Z ustanovitvijo lastne

države in vključitvijo v Evropsko Unijo pa si je Slovenija in z njo tudi Koper ustvarila potrebne pogoje za nov hiter gospodarski in družbeni razvoj. Nova skupnost evropskih držav ima hkrati skrb in dolžnost, da ščiti interese svojih članic ter zavaruje njihovo celovitost in varnost meja. S tem so zagotovljeni potrebni pogoji, da Slovenija pri svojem razvoju v miru in preudarno zasleduje svoje nacionalne interese ter jih po potrebi usklajuje s svojimi sosedi. Kar je zlasti prisotno pri razvoju in gradnji pomembnih evropskih prometnih poti (avtocest in železnic) in velikih prometnih središč ter vozlišč (luke, suhozemni terminali, letališča ipd.).

Pobudo za izgradnjo Luke Koper je dala skupina zagnancev, ki je že v petdesetih letih med prvimi vizionarsko spoznala izredne geostrateške prednosti Kopra kot potencialnega pristaniškega mesta. Tedanje pristaniške naprave in pomoli treh obalnih mest (Kopra, Izole in Pirana) so bile namreč sposobne sprejemati le ladje obalne plovbe. Na čelu te skupine je bil Danilo Petrinja-Primož, najprej direktor Vodne skupnosti, ki je začela graditi Luko na pol konspirativno, pod krinko melioracij, na kar je kasneje postal prvi direktor Luke Koper. Zamisel se je porodila že v času, ko je postalo jasno, da bo Trst s pristaniščem vred za Jugoslavijo izgubljen. Po podatkih iz Petrinjeve knjige "Izgradnja Luke Koper in železniške proge Koper–Prešnica" (Petrinja-Primož, 1999) je prvi privez s 135 metri operativne obale, kot že rečeno, zgradila Vodna skupnost z lastnimi sredstvi, z izgovorom, da se s tem loteva melioracije obsežnega predela koprškega zaledja. Takratna uradna slovenska politika je bila, s kako izjemo, proti izgradnji Luke Koper, saj je, po podatkih že navedene Petrinjeve knjige, Izvršni svet Republike Slovenije sprejel sklep, da se v Kopru ne gradi pristanišča, češ da za potrebe Slovenije zadostujeta luki Reka in Trst. V takih pogojih so zagnanci, ob tihi podpori nekaterih daljnovidnejših slovenskih politikov, ubrali bližnjico in se lotili izgradnje Luke pod drugo etiketo in na nevpadljiv način. Izgradnjo je bilo treba skrivati tudi pred konkurenti, zlasti pred Reko, ki je imela v jugoslovanskem pomorskem gospodarstvu in resornih zveznih organih takratne skupne države velik vpliv. Največji odpori proti izgradnji Luke Koper in potem tudi železniške proge Koper–Prešnica so namreč prihajali prav iz teh krogov, kar pomeni, da je tedanja republiška hrvaška oblast odigrala pri teh odporih odločilno vlogo. Tudi nadaljnja investicijska dela po ustanovitvi luškega podjetja (gradnja obal, skladišč, poglobljanje morskega dna, nasipavanje bodočih luških manipulativnih površin, utrjevanje terena itn.) je v glavnem financirala Luka z lastnimi sredstvi in krediti, ki jih je morala vračati, medtem ko obstaja prevladujoča praksa v svetu, da temeljno luško infrastrukturo financira država. Tak je bil tudi primer v bivši Jugoslaviji, ko so nova pristanišča (Ploče, Bar idr.) gradili z državnimi sredstvi. Kar vse je finančno izredno obremenjevalo poslovanje Luke Koper in povzročalo vsakršne razvojne ter organizacijske težave kot tudi notranje socialne probleme. Kljub vsem tem travmam in pritiskom pa je izgradnja Luke Koper stekla. Dne 7. decembra 1958 je bila ob veliki množici ljudi zgodovinska otvoritev koprškega pristanišča z varnim privezom slovenske

prekooceanske ladje Gorica, s čemer sta se simbolično predstavili tako nova slovenska luka kot tudi slovenski ladjar Splošna plovba. Tako je Luka s svojo vztrajno voljo do življenja postala stvarnost, s katero so se počasi morali sprijazniti vsi, tudi njeni nasprotniki in konkurenti. Iz poslednjih poslovnih poročil lahko povzamemo podatek, da je Luka Koper v letu 2006 pretovorila okrog 14.000.000 ton, v letu 2007 pa bi se naj promet povzpел na okrog 15.000.000 ton. Če odmislimo tekoča goriva, ki pristaniščem ne prinašajo veliko dela in dohodka, je Luka Koper po prometu ostalih tovorov že preseгла Trst in pustila Reko daleč za seboj. Strategija razvoja pa predvideva v naslednjih desetih letih nov velik porast tovorov. Glede na to, da postajajo pretovorne površine in kapacitete (bazeni, pomoli, privezi, dvigala idr.) ozko grlo, načrtuje Luka podaljšanje I. in II. pomola za okrog 150 metrov ter izgradnjo III. pomola s sodobnim kontejnerskim terminalom. Luka beleži tudi rekordne finančne rezultate in njene delnice so po rasti vrednosti na borzi med vodilnimi. Samo v letu 2006 se je njihova vrednost skoraj podvojila.

Nič manj mučna ni bila tudi izgradnja železniške proge Koper–Prešnica. Tudi ta projekt se je namreč gradil v luški režiji, kot lastni industrijski tir in pretežno z lastnimi sredstvi in krediti. Pri tem je Luka spet trčila ob odpore številnih republiških in zveznih organov. Še več, proti izgradnji proge je javno nastopilo celo vodstvo slovenskih železnic, ki je zatrjevalo, da proga ne bo rentabilna, in ki zaradi tega tudi ni hotelo prevzeti nase investitorstva zanjo. Luka pa se je zavedala, da je brez direktne vključitve v slovensko železniško omrežje onemogočen sleherni njen razvoj. Na njen pritisk in ob tihi podpori nekaterih razboritejših slovenskih politikov pa so stvari vendarle stekle, pa čeprav po bližnjicah, krčevito in na začetku tudi na pol konspirativno (kot industrijski tir). Je pa projekt dobil veliko podporo slovenskih gospodarstvenikov in medijev ter ga tako ni bilo mogoče več ustaviti. Tako je Luka 2. decembra 1967 slavila svojo novo veliko delovno zmago, ko je vanjo zapeljal prvi tovorni vlak. To je bil pravi zgodovinski trenutek tudi za Koper, ki je bil tako prvič v svoji zgodovini povezan prek železnice z notranjostjo, Luka Koper pa se je s tem vključila v evropski železniški sistem.

NOVEJŠE OBLIKE RIVALSTVA MED PRISTANIŠČEMA

Nekaj splošnih informacij o novejših oblikah rivalstva med pristaniščema

Rivalstvo med obema pristaniškima mestoma se je, ne glede na njune vzpone in padce ter prehojene zgodovinske okoliščine, preneslo v današnje dni. Sprva je Trst s podcenjevanjem gledal na napore, da bi Slovenija iz Kopra naredila svoje okno v svet. S skokovitim razvojem Luke Koper in ob dolgotrajni, kronični stagnaciji prometa v tržaškem pristanišču pa se je podcenjevanje počasi sprevrglo v živčnost s precejšnjo dozo zavisti. Kar se je odražalo tudi v konkretnih potezah, ki jih je vlekla

Italija v obdobju pred vstopom Slovenije v EZ, ko je, izkoriščajoč svoj privilegiran položaj znotraj evropske skupnosti, favorizirala Trst na škodo Kopra (promet z južnim sadjem, fitopatološke ovire idr.). Rivalstvo se je še bolj zaostriло v zadnjih letih, ko je Koper prehitel Trst, če odmislimo tekoče tovore. Prehitel ga je celo v prestižni oz. paradni disciplini kot je kontejnerski promet, čeprav posluje koprski terminal na improviziranih in bistveno manjših površinah ter z manj opreme kot tržaški. V to rivalstvo se je odločno vključila tudi deželna FJK in sam italijanski politični vrh, ko so že v začetku 90. let z neverjetno vztrajnostjo ponavljali slogan o nujnem sodelovanju in delitvi dela obeh pristanišč, seveda v korist Trsta. Slovenija je v svoji veliki želji po čimprejšnji vključitvi v EZ, očitno, popustila temu pritisku, iz česar se je potem rodila koprsko-tržaška naveza TICT, oz. Trieste International Container Terminal za upravljanje VII. pomola v Trstu.

Lekcija iz skupnega upravljanja VII. pomola

V tem sestavku bom zanemaril dejstvo, da verjetno v poslovnem svetu ni bilo podobnega primera, kjer bi si pogodbeni strani od samega začetka naprej, že pred sklenitvijo pogodbe, tako različno tolmačili to, kar sta pripravljali, podpisovali in počeli. Tako, da si je pozoren opazovalec upravičeno postavljaj vprašanje, zakaj potem sploh rineta skupaj. Kot bom tudi zanemaril dejstva, ki resno opozarjajo, da bi se naj ta projekt rodil iz vnaprejšnjega dogovora med takratnima dvema sosednima levosredinskima vladama, ki bi ga naj potem potisnili v roke vodstvu obeh pristanišč, pa da bi naj pri tem šlo celo za vezano trgovino v smislu dogovora "Slovenci na VII. pomol – Italijani v Banko Koper", ki pa se je za slovensko stran končala s polomijo. Kajti za današnjo temo so pomembne predvsem oblike rivalstva oz. težnje, pritiski in izsiljevanja Trsta, ki smo jih doživeli ob zgodbi na VII. pomolu.

Že ob svečani napovedi nastajanja projekta TICT jeseni 2000 je predsednik pristaniške uprave iz Trsta Maurizio Maresca nakazal (Delo, 1) prve obrise svojega videnja specializacije med dvema bližnjima pristaniščema in sicer: Trstu bi naj pripadali kontejnerji in Ro-Ro promet, Tržiču nacionalna priobalna plovba, Kopru pa razsuti tovari (rude, premog ipd.), promet za Slovenijo in vozila. Slednja verjetno predvsem zaradi tega, ker tržaško pristanišče nima za njihovo skladiščenje ne garažne hiše, ne zadostnih odprtih površin. Kot da to ne bi bilo dovolj, je Maresca pokvaril svečano predstavitev TICT-a še z dodatno izjavo, da je pogoj za nastanek te skupne koprsko-tržaške naveze, da Koper ne opravlja konkurenčne dejavnosti kontejnerskega prometa, "ki bi jo naj v roku enega leta opustil." Na to nenavadno Marescovo zamisel sodelovanja med obema pristaniščema opozarja tudi njegova izjava na posvetovanju "O pristaniščih med politiko in zgodovino" v Gorici (Delo, 2) leta 2002, ko je brez dlake na jeziku dejal, "da je Koper le del tržaškega pristanišča." Da je pri teh svojih izjavah mislil resno, kaže tudi dejstvo, da je v treh letih uprav-

ljanja VII. pomola s strani koprsko-tržaške naveze kar dvakrat zapored uvedel preiskavo proti Luko Koper zaradi domnevnih kršitev pogodbenih obveznosti, med katerimi bi naj bilo tudi ohranjanje oz. celo povečevanje kontejnerskega prometa na terminalu v Kopru.

Poleg pritiskov na koncentracijo kontejnerskega prometa v Trstu so tržaške pristaniške oblasti v triletnih prerivanjih z Luko Koper izsiljevale tudi še druge koncesije zase. Ob koncu maja 2002 je npr. tisk prinesel vest (Delo, 3), da je bil po večmesečnih trenjih med Luko Koper in pristaniško upravo iz Trsta podpisan nov sporazum, ki naj bi presegal koprsko-tržaške interese in predvidel krepitev sodelovanja na širšem območju. Pri čemer se je omenjala tudi izgradnja 6 km dolge železniške proge Koper–Trst, s čemer, kot bomo videli v nadaljevanju, je bil Trst dobesedno obseden. Ta zahteva se je namreč ponovila tudi v novem sporazumu jeseni 2002, s katerim sta strani na novo in na novo poskušali zakrpati sesute medsebojne odnose. Kot se je tudi ponovila na zadnjem delovnem srečanju vodstev obeh pristanišč jeseni 2007. Sama Luka Koper ima sicer interes, da bi si odprla železniško pot tudi prek Trsta, pontabeljske proge itn. Vendar železniške proge gradijo države in za Slovenijo, ki je pod silnim pritiskom Evrope, da čimprej posodobi hrbtnico svojega železniškega omrežja, ki postaja zamašek, in zraven tega še hiti z izgradnjo svoje najkrajše poti v Podonavje, proga Koper–Trst ne more biti prioriteta. Končno te proge danes ne opravičuje še noben, omembe vreden tovorni promet med pristaniščema. Pa tudi če bi tak promet obstajal, bi bil ladijski prevoz blaga med njima verjetno najcenejši.

Lekcija iz skupnega načrtovanja 5. koridorja

Z umikom Luke Koper s VII. pomola so se potem pritiski Italije usmerili na slovenske načrte o izgradnji drugega železniškega tira Koper–Divača oz. nove istoimenske dvotirne proge kot tudi na načrte za potek železniške trase 5. koridorja na odseku Trst–Ljubljana. Predsednik dežele FJK Riccardo Illy je najprej naskočil načrt za izgradnjo drugega tira Koper–Divača, ki ga je ocenjeval kot odvečen in razsipniški projekt, ter je v zameno zanj ponujal svoj krajši in cenejši odsek proge Koper–Trst. Slednji bi povezal Luko Koper z Avstrijo, Švico, Bavarsko itn. prek pontabeljske proge, ki je bila posodobljena, prepušča visoke hitrosti, ima zmogljivost prek 200 vlakov na dan, a obratuje komaj s polovico svojih zmogljivosti ter je tako sestradana dodatnih tovorov. Kar pa bi po mnenju takratnega generalnega direktorja slovenskih železnic mag. Igorja Zajca (PN, 1) hkrati "spremenilo koprsko pristanišče v privesek tržaškega, železniški tir do Kopra pa v slepo črevo bodočega 5. koridorja". Poleg tega pa izgradnje proge Koper–Trst, kot že navedeno, ne opravičuje zaenkrat še noben, omembe vreden tovorni promet med pristaniščema.

Tudi pri načrtovanju železniške trase 5. koridorja na odseku Trst–Ljubljana je Illy s svojimi predlogi zabredel v pravo močvirje konfliktov s Slovenijo, saj bi njegove

rešitve povsem obšle temeljne slovenske prometne potrebe. Pri obeh obravnavanih variantah trase, to je pri "ravninski" (iz Trsta v predorih prek Krasa in Vipavske doline naprej proti Logatcu) in varianti Trst–Divača–Ljubljana je namreč vztrajal, da bi se naj Slovenija odpovedala gradnji drugega oz. dvojnega tira Koper–Divača in da bi se naj Koper s kratkim odsekom priključil na Trst in naprej. To pa je približno tako, kot če bi Slovenija zahtevala od Illyja, da se naj Trst odpove gradnji lastnega novega dvojnega tira proti Divači in se prek Kopra priključi na dvojni tir Koper–Divača. Ko pa je Illy v mučnih razgovorih s predstavniki slovenskih oblasti in železnic moral sprejeti težo argumentov o nujnosti izgradnje dvojnega tira Koper–Divača za slovensko gospodarstvo, svoje povezave med Trstom in Koprom ni več ponujal kot edino sprejemljive, ampak še vedno kot nujno vzporedno rešitev. Pritiski so se nadaljevali tudi še potem, ko je bila pod pokroviteljstvom pristojnih evropskih organov končno le sprejeta trasa Koper/Trst–Divača kot enakovreden sestavni del 5. koridorja. V tej fazi je Illy vztrajal, da mora Slovenija dati prednost odseku Trst–Divača, ne pa odseku Koper–Divača. Italijanski prometni minister Pietro Lunardi je npr. na srečanju v Moskvi dal vedeti nič manj kot to, da bo storil vse, da bi Slovenija ne mogla izkoristiti sredstev EU za odsek Koper–Divača, če ne bo dala prednosti povezavi Trsta z Divačo.

Po še ne dovolj preverjenih podatkih tiska bi se naj spor končal s kompromisom, po katerem bi se oba kraka nove dvotirne proge Trst/Koper–Divača srečala čim bližje okrog Črnega Kala ali celo v dolini Rižane, kar naj bi hkrati služilo tudi kot železniška povezava med Koprom in Trstom. Oba kraka bi se naj tudi enakopravno obravnavala kot sestavni del 5. koridorja in s tem bila financirana tudi iz evropskih sredstev. To razveseljiv dogovor o doseženem kompromisu pa je na koncu skalila kaplja pelina, ko je v javnost prodrla še ne povsem jasna informacija, da bi naj Italija v zadnjem trenutku le izsilila koncesijo zase, po kateri bi se naj tržaški krak začel graditi pred koprskim, menda dve leti prej.

Nekaj zaključnih misli

Kaj bosta jutrišnji dan in zlasti globalizacija prinesla obema pristaniščema, je danes težko napovedovati. Verjetno se bodo sedanji trendi nadaljevali še nekaj časa. Z odpravo meja pa se tudi Trst ponovno vrača k svojemu naravnemu gospodarskemu zaledju ter bi po gospodarski logiki moral doživeti svojo revitalizacijo. Seveda, pod pogojem, da bodo njegove vodilne strukture dorasle izzivom časa. Kajti, če bo obramba italijanstva Trsta še naprej njihova glavna skrb, potem mu ni pomoči. Tudi vplivi globalizacije niso enoznačni in gredo v več smeri. Prvič je res, da se z globalizacijo težišče sveta, v škodo Evrope in Mediterana, premika na Pacifik, kjer se na obzorju dvigujeta dva velikana (Kitajska in Indija), ki vzpostavljata nova razmerja v gospodarskem in političnem ravnotežju sveta. Hkrati pa je tudi res, da njuni vse bolj

močni ekonomiji pospešujeta blagovni promet s srednjo Evropo in to predvsem prek severnojadranskih pristanišč, ki predstavljajo najkrajšo pot na te trge. In ti trendi so tako močni, da prinašajo pravo eksplozijo blagovnega prometa v severnem Jadranu, ki ga bo moral nekdo prestreči. Kar pomeni nov potencialni razvojni cikel za vsa tukajšnja pristanišča. Torej povsem novi izzivi, ki bodo nagradili tistega, ki jih bo dočkal pripravljen. Hkrati pa postaja z globalizacijo svet majhen ter ga vse hitreje in vse lažje obvladujejo veliki igralci, tudi na področju blagovnega prometa, ter potiskajo male na obrobje. Zato so tudi pred našima dvema pristaniščema izzivi, kako naprej, sami, ali v takšni ali drugačni povezavi z globalnim igralcem.

In če se na koncu odvrnemo od teh širokih obzorij na naša domača trdna tla, moramo ugotoviti, da vse te zgodbe, ki smo jih opisali, nosijo s seboj sporočilo, da nam nikoli ni bilo in da nam verjetno tudi nikoli ne bo nič dano samo po sebi, ter da si je treba vsako stvar izboriti. Pa tudi sporočilo, da je leporečje o sodelovanju in sožitju ena stvar, kruti politični in gospodarski interesi pa nekaj čisto drugega, in da lahko tudi znotraj novega evropskega doma močnejši, s polnimi usti sodelovanja in sožitja, pohodi šibkejšega, če se mu ta pusti.

THE GREAT STRUGGLE FOR PORT TRANSIT CARGO AND TRANSPORT ROUTES BETWEEN THE NEIGHBOURING PORTS OF KOPER AND TRIESTE

Milan GREGORIČ

Cultural Club 'Istra' Koper, SI-6281 Škofije, Tinjan 99

e-mail: milan.gregoric@volja.net

SUMMARY

The article concentrates on two port cities, Koper and Trieste, both located in the bay where the Adriatic Sea penetrates farthest into the European continent, which gives them the possibility of trade with the hinterland. Their trade activity began in the Roman period and has, with certain ups and downs, continued to the present day. The fact that their development depended on trade with the hinterland provoked rivalry between the two cities. This was particularly apparent during the period of tensions and even wars between Vienna and Venice for the control of overland and maritime trade routes. During this time, merchants were directed to the "Habsburg" Trieste by one side and to the "Venetian" Koper by the other.

With the decline of the Venetian Republic, the prevalence of Vienna in the northern Adriatic, and the declaration of Trieste as a free port (1719), Trieste saw a dramatic growth and changed from a secluded sea-side nest of a few thousand inhabitants to one of the largest European ports and cities, which sealed Koper's destiny for two full centuries. With its annexation to Italy after World War I (and II),

Trieste was consequently cut off from its natural hinterland, and its downfall, which has been in progress to this day, began. It had to retire a large part of its piers, the city's economy declined, its population decreased from the onetime 280.000 to the present 210.000. Koper, on the other hand, with its annexation to Yugoslavia, i.e. its natural economic hinterland, experienced a new flourishing after World War II. A new modern port was built which surpassed Trieste in traffic (not taking into account liquid cargo, e.g. oil) and a railway connection with the hinterland was established. Its population has grown by five times, Koper has created its own university and witnessed an expansion of education, cultural, sports and other civic/social organizations. These turning events revived the rivalry between the two cities in form of a competitive struggle for transit cargo and for the course of European traffic routes. After the post-war exodus of Italians and the settling of Slovenes in Koper, this struggle assumed the character of competition between neighbouring states or nations.

All this conveys the message that any city, especially a port city, can only be developed if it is tightly connected with its natural economic hinterland, regardless of who lives in it and its surroundings and that any two ports competing for trade flows from the same economic hinterland are destined to be rivals.

Key words: economic history, ports, economic hinterland, traffic routes, Koper, Trieste, rivalry

VIRI IN LITERATURA

Delo, 1 – Delo, 27. 10. 2000.

Delo, 2 – Delo, 24. 5. 2002.

Delo, 3 – Delo, 3. 6. 2002.

Delo, 4 – Delo, 18. 4. 2005.

Il Piccolo, 1 – Il Piccolo, 4. 6. 2001.

PD, 1 – Primorski dnevnik (PD), 11. 6. 1997.

PD, 2 – Primorski dnevnik, 29. 12. 2006.

PN, 1 – Primorske novice (PN), 19. 11. 1999.

Darovec, D. (1992): Pregled zgodovine Istre. Koper, Zgodovinsko društvo za južno Primorsko – Primorske novice.

Petrinja-Primož, D. (1999): Gradnja Luke Koper in železniške proge Koper–Prešnica. Koper, samozaložba.