

OB ŠTIRIH DESETLETJIH SLOVENSKEGA PRIMORJA V OKVIRU SFRJ JUGOSLAVIJE

UDK 949.712:911.3(497.12 - 15) "1947 - 1987" = 863

UDC 949.712:911.3(497.12 - 15) "1947 - 1987" = 20

OB ŠTIRIDESETLETNICI ZDRUŽITVE SLOVENSKEGA PRIMORJA S SLOVENIJO

Igor Vrišer*

Ob štiridesetletnici združitve Slovenskega Primorja z matično Slovenijo je nedvomno prilika, da obudimo spomine na te dogodke in da se hkrati ozremo na družbeno gospodarska dogajanja, na dosežke in neizpolnjena pričakovanja, ki jih je ta tolikanj zaželjeni in težko pričakovani ter nadvse težko priborjeni akt prinesel temu delu Slovenije in celotni Sloveniji.

Priključitev Slovenskega primorja k SR Sloveniji je potekala v treh fazah. Proslavljamo sicer formalno priključitev, ki je bila opravljena 15. 9. 1947 potem, ko je bil na pariški mirovni konferenci 10. 2. 1947 sklenjen mirovni sporazum z Italijo. Z njim so se vsaj deloma uresničila hotenja slovenskega naroda o nacionalni združitvi, ki so bila javno izrečena v sklepih plenuma OF 16. 9. 1943 in v sklepih AVNOJa v Jajcu 29. 11. 1943. Izničena je bila rapalska pogodba od 12. 11. 1920, ki je prepustila Italiji Trst, Istro, Goriško in Reko (TIGR) ter Zadar in nekatere otoke. Da smo to dosegli, je bila predvsem zasluga narodnoosvobodilnega boja, vstaje na primorskem in zmagovitega pohoda IV. jugoslovanske armade in IX. korpusa maja 1945. Brez tega bi bile slovenske in jugoslovanske zahteve po združitvi prav gotovo malo upoštevane ali pa sploh neupoštevane ob nenaklonjenosti zahodnih zaveznikov in manjši zainteresiranosti Sovjetske zveze. Naj spomnimo, da je po II. svetovni vojni prišlo do večjih mejnih sprememb samo v treh primerih: med Poljsko in Sovjetsko zvezo, Poljsko in Nemčijo in med Jugoslavijo in Italijo. V vseh drugih primerih so ohranili meje, kot so jih začrtali po I. svetovni vojni.

S sklenitvijo mirovne pogodbe z Italijo je ostalo odprto vprašanje novo ustanovljenega Svobodnega tržaškega ozemlja (STO ali STT). Po številnih peripetijah, ki so kulminirale v »tržaški krizi« in ki so skorajda privedle do vojne med Italijo in Jugoslavijo, je vendarle prišlo do dolgotrajnih in utrudljivih pogajanj o prihodnosti STO. Kot poročajo tvornici tega diplomatskega dogovora, so se pogajali za vsak hektar in za vsako besedo v pogodbi. Pogajanja so spominjala na težavne razmere, v katerih so se

* Dr., redni univ. prof., Oddelek za geografijo, Filozofska fakulteta, Univerza Edvarda Kardelja, Aškerčeva 12, 61000 Ljubljana, YU

znašli naši predstavniki na pariški mirovni konferenci l. 1947, o čemer poročata v svojih spominih Edvard Kardelj in Aleš Bebler. Rezultat pogajanj je bil Londonski memorandum od 5. 10. 1954, ki je po tesnem glasovanju in ratifikaciji v italijanskem parlamentu ter s hudimi pomisleki v slovenski in jugoslovanski politični javnosti omogočil da facto priključitev okraja Koper in Buje STO k Jugoslaviji in Trsta k Italiji. Sporazum je dal Sloveniji tolikanj željeni izhod na morje in je vsaj deloma izboljšal skrajno neugodno razmejitve iz l. 1947. Po drugi strani se je bilo treba odpovedati Trstu, ki je bil gospodarska, prometna in upravna metropola Primorske in kateremu je pred I. svetovno vojno vodilni socialnodemokratski politik Henrik Tuma namenil celo vlogo slovenske prestolnice namesto introvertirane in nesvetovljanske Ljubljane.

Tretjo stopnjo v urejanju priključitve Primorske k SR Sloveniji pomenijo Osimski sporazumi iz l. 1975 (potrjeni l. 1977), ki so tudi de iure priznali razmejitve na ozemlju nekdanjega STO. razmejili Tržaški zaliv, izpeljali nekatere majhne popravke, ter so skušali urediti še vrsto drugih pravnih, gospodarskih in etničnih vprašanj. Obdržali so razmejitve, kot je bila postavljena že z Londonskim memorandumom in ki se je na tem poteku opirala na tako imenovano Morganovo linijo, ki so jo izsilili Angloameričani l. 1945 ob razdelitvi Julijske krajine na jugoslovansko in angloameriško vojaško okupacijsko cono.

Dejansko bi morali navesti še četrto fazo, ki jo tvorijo Helsinški sporazumi o evropski varnosti. Z njimi se je medsebojno potrdila nespremenljivost državnih meja v Evropi. S to realnostjo moramo računati tudi pri naših sedanjih razglabljanjih o prihodnosti Primorske.

Ne morem si kaj, da k temu historičnemu prikazu ne dodam še naslednjo misel. Politične meje so na tem geopolitično zelo občutljivem območju pogosto nihale. Nasprotno temu pa je ostala narodnostna meja med Slovani in Romani, ki se je izoblikovala z naselitvijo Slovencev do langobardsko-rimskega limesa in do mestnih vrat Trsta in istrskih mest, bolj ali manj trdna skozi stoletja. Tudi gospodarske vezi so bile vseskozi žive. Pritrđiti pa je treba Meliku, da je med različnimi razmejitvami sedanja politična meja tako v gospodarskem, političnem in narodnostnem pogledu ena najslabših.

Nedvomno pa je priključitev Slovenskega primorja k SR Sloveniji in Jugoslaviji vsaj do neke mere ublažila temeljni slovenski nacionalni sindrom – razdeljenost na štiri države. Te slovenske travme se poleg sosedov premalo zavedajo tudi naši bratski narodi in jo v svojih unitarističnih razglabljanjih čedalje bolj zapostavljajo.

Predno se lotimo obravnavanja zastavljenega cilja, to je regionalnih razvojnih ciljev in problemov Slovenskega Primorja, moramo uvodoma razjasniti še sam pojem Slovenskega primorja oziroma Primorske, ki niti v geografiji niti v ljudskem pojmovanju ni docela jasen. Opredelitev je toliko bolj nujna, ker se naziva Slovensko Primorje in Primorska po malem opuščata, iz česar lahko sklepamo, da nista več ustrezna in dobivata zgodovinski pomen. Ljudski naziv Primorska je prav gotovo iz avstrijske dobe, ko so l. 1816 osnovali na ozemlju Goriške, Istre in mesta Trsta novo deželo »Primorsko« (Küstenland). Pozneje, med obema svetovnima vojnama, ko so italijanske oblasti med leti 1923 in 1926 preuredile avstroogrsko upravno razdelitev ter

osnovala in združile goriško, tržaško, puljsko, reško in videmsko provinco v Julijsko krajino (Venezia Giulia) in v to ozemlje vključile tudi dele nekdanje Kranjske (Notranjsko, Idrijsko), se je v ljudskem pojmovanju pojem Slovenskega Primorja razširil na vse slovensko ozemlje v takratni Italiji. V tem razširjenem smislu uporabljamo naziv še danes, čeprav se zavedamo, da je dokaj anahronističen. Pojem Primorske oziroma Slovenskega Primorja namreč na ta način ne združuje le pravega Primorja (Koprsko in Tržaško Primorje) in njegovega kraškega ter flišnega zaledja (Šavrinska Brda, Kras, Matarsko podolje, Brkini, Vipavsko, Brda, Goriška ravan), torej pokrajine, ki imajo vsaj submediteransko podnebje, rastje in tla, ampak tudi Dinarske kraške planote (Trnovski gozd, Nanos, Snežnik) ter nekatere predalpske (Idrijsko, Cerkljansko, Baško grapo, Kambreško) in alpske pokrajine (Tolminsko, Trenta), ki so daleč od morja, s srednjeevropskim celinskim podnebjem in rastjem in z docela drugačnim žitjem prebivalcev. Ta območja prav gotovo nimajo veliko skupnega s Primorjem.

Zato ne preseneča, če se pojem Slovensko Primorje oziroma Primorska skuša v sedanjosti zamenjati z drugačnimi, ustrežnejšimi členitvami in imeni. V geografskih krogih srečujemo nazive »Zahodna Slovenija« (S. Ilešič) ali »Submediteranska Slovenija« (I. Gams). Neredko to razmeroma obsežno ozemlje, ki meri 4337 km² ali 21,4% SR Slovenije, delijo na več manjših regij. A. Melik ga členi na Koprsko Primorje, Goriško in Julijske Alpe, I. Gams pa na Slovensko Primorje, Dinarske planote, Predalpe in Alpe. Za potrebe uprave se je uveljavila nodalna geografska regionalizacija, ki upošteva funkcijske povezave in razlikuje tri enote: Goriško, Notranjsko in Obalno–Kraško regijo (medobčinske skupnosti).

Lahko povzamemo, da imata pojma »Slovensko Primorje« in »Primorska« predvsem historično–geografski pomen. Iz geografskih, gospodarskih in upravnih razlogov bi bilo zato ustrežnejše, da bi pojem Slovensko Primorje omejili na pravo »Primorje« z neposrednim zaledjem, medtem ko bi za zaledje uporabljali stare nazive (Goriško, Notranjsko oziroma na nižjem ozemeljskem nivoju Tolminsko, Kras, Brda, Vipavsko, Idrijsko, Pivka itd.), ali pa fizičnogeografske oznake (Alpe, Predalpe, Dinarske planote itd.). Ohranjanje pojma »Slovensko Primorje« kot protitutež »Julijski krajini« je anahronistično, čeprav pri naših italijanskih sosedih nekateri krogi, vsem mednarodnim pogodbam navkljub, še dalje gojijo nostalgijo po nekdanji »Venezii Giulii«.

*

Gospodarsko stanje v Slovenskem Primorju je bilo po osvoboditvi zelo težko. Pokrajina je z novo mejo izgubila obe urbani središči – Trst in Gorico. Ostala je skorajda povsem brez večje industrije (na njenem ozemlju je bilo le 64 manjših industrijskih obratov) in številni delavci na Krasu, Vipavskem in Koprščini so izgubili delovna mesta. Isto je grozilo rabeljskim rudarjem iz Loga pod Mangartom. Fašistična Italija je izvajala proti slovenskim kmetom nenaklonjeno agrarno politiko. Morali so se preorientirati od vinogradništva in sadjarstva k proizvodnji žita in k živinoreji. Nova meja je onemogočila prodajo pridelkov na tržaškem in goriškem mestnem trgu, kar je bilo za mnoge kmetije pomemben vir dohodkov. Izredno je bilo prizadeto prometno omrežje. Vrsta prometnic je bila pretrgana in nekatere pokrajine so bile prometno blokirane (Goriška Brda, zahodni del Krasa, Koprsko Primorje). Na hitro je bilo treba zgraditi nove ali usposobiti stare ceste (npr. Divača–Koper, Solkan–Šem-

peter, Plave–Brda) oziroma železnice (Sežana–Dutovlje). Pretrgani so bili daljnovo-
di, ki so vodili od obeh hidroelektrarn na Soči proti jugu.

V minuli vojni je bila Primorska ponovno nadpoprečno prizadeta in nekatere po-
krajine so bile naravnost opustošene (Cerkljansko, Trnovski gozd, Idrijsko, Brkini).
Veliko je bilo socialnih problemov. Prišlo je do spontane menjave prebivalstva. Vra-
čali so se Primorci, ki so morali bežati zaradi fašističnega terorja. Iz Koprškega Pri-
morja so odhajali italijanski optanti (istrski Esuli). Zaradi medvojnih izgub, bega in
selitev so se še poslabšale že itak slabe demografske razmere. Prizadete so bile števil-
ne regije, ki se še danes niso populacijsko opomogle.

Moramo pa poudariti, da so Primorci vse te tegobe, pomanjkanja in občutek za-
postavljenosti prenašali z njim značilno vedrino in njim prirojeno trdoživostjo.

Razmere so se zaradi občin jugoslovanskih težav v petdesetih letih le počasi po-
pravljale. Akademik Anton Melik je na III. zborovanju slovenskih geografov v Por-
torožu, ki je bilo l. 1957, to je deset let po osvoboditvi Primorske, navedel naslednja
ključna vprašanja o njenem regionalnem razvoju:

1. Poiskati pota, da bi premagali posledice katastrofalnega poteka nove meje,
med katerimi je najhujša izguba obeh urbanih središč in njune prometne vloge.
2. Nadomestiti izgubljena industrijska delovna mesta v Trstu, Gorici in Trzinu in
razviti industrijo, ki bi zaustavila že desetletja trajajoče izseljevanje.
3. Zgraditi v Koprju novo luko in jo s cesto ter železnico povezati s Slovenijo, in-
dustrializirati Koper in tako vsaj v skromnem obsegu nadomestiti izgubo Trsta.
4. Razviti moderno komercializirano kmetijstvo s poudarkom na vrtnarstvu, sad-
jarstvu in vinogradništvu, torej na panogah, ki jih omogoča mediteransko podnebje.

Velik del teh problemov se je v šestdesetih in sedemdesetih letih postopoma vsaj
deloma uredil. K temu so pripomogle nove naložbe v industrijo in prometno infra-
strukturo. Zgrajena je bila cela vrsta večjih in manjših tovarn. L. 1948 je bilo na Pri-
morskem zaposlenih v industriji 8468 delavcev, leta 1984 pa jih je bilo že 42.509. De-
lež industrijskega aktivnega prebivalstva se je povečal od l. 1953 od 11,1% na 35,9%
l. 1981. Samo nekatere pokrajine, katerih gospodarsko težišče je bilo na storitvenih
dejavnostih (npr. Piran) ali pa so ostale ob strani (Brkini, deli Krasa, Vipavska in
Goriška Brda), industrializacija ni zajela v večjem obsegu. V prometni infrastrukturi
so postopoma zgradili luko Koper, ki je sprva imela okoli milijon, pozneje pa okoli
2,8 milijona ton tovrnega prometa na leto, železnico med Prešnico in Koprju ter le-
tališče v Portorožu. Primorska je tudi obnovila svoje špediterske funkcije.

Izredno pomembno vlogo pri izboljšanju razmer, razvoju in dvigu življenjskega
standarda je imela postopna liberalizacija osebnega prometa in oživitve blagovne
menjave med Italijo in Jugoslavijo ter med Slovenijo in Furlanijo–Julijsko krajino
(Videmski sporazum). Z odpiranjem meja je prišla do veljave največja komparativna
prednost Primorske: njena prometna prehodnost in z njo povezane prometne, pos-
lovne in trgovske storitve. Takratna fraza o »najbolj odprti meji v Evropi«, kakor se
danes sliši banalno, v tistih časih ni bila publica. Preko italijansko–jugoslovanske me-
je, to je na primorskih mejnih prehodih so letno našteji v sedemdesetih letih 50–70
milijonov prehodov, kar je predstavljalo okoli 80% vseh mejnih prehodov v Sloveni-
ji. Tretjina med njimi je odpadla na maloobmejni promet, ki je bil za oživljanje pri-
morskega gospodarstva izrednega pomena.

Tretji faktor, ki je veliko prispeval k razvoju nekaterih predelov Slovenskega Pri-

morja, je turizem. Njegov razvoj so omogočale naložbe v Koprskem Primorju in Zgornjem Posočju. Z njimi so želeli izkoristiti ugodne klimatske razmere ter atraktivno alpsko, kraško in obmorsko mediteransko okolje. Na tej podlagi so se razvila nekatera turistična središča, ki imajo letno preko 100.000 nočitev; ta so Portorož, Piran, Izola, Strunjan, Ankarana, Koper, Postojna in Bovec s Trento. Na Primorsko odpade 35,8 % vseh nočitev in 28,5 % (1984) vseh gostov v SR Sloveniji. Pripomnimo pa lahko, da je ob tem turističnem razvoju ostal Kras vendarle nekoliko ob strani in premalo izkoriščen.

Manj je k razvoju prispevalo kmetijstvo, ki je bilo svoj čas zelo pomembna panoga. Vzrokov je več; skromne površine kvalitetnih kmetijskih tal I. in II. kategorije, ki jih je komajda 30.000 ha ali 15,9 % (v SR Sloveniji 24 %), posledice nedomišljene kolektivizacije po osvoboditvi in kmetijstvu nenaklonjene politike, zelo močna de-agrafikatorizacija, ki je znižala kmečko prebivalstvo od 45,2 % l. 1953 na 12,8 % l. 1981, propadanje nekaterih kmetijskih panog (npr. ovčereje na Tolminskem in v Brkinih ter okoli Slavnika, nazadovanje vinogradništva) in še nekateri drugi razlogi. Kasnejše naložbe v sadovnjake (Bilje, Brda, Črni kal), vinograde (Vipava, Brda, Koprščina) ali živinoreja (Tolminsko), kot tudi melioracije (Vipava), ali izboljšave kraških pašnikov itd., so bile pozne, skromne in so zadevale ozek sloj kmetov oziroma manjše površine kmetijskih zemljišč ter zato niso mogle bistveneje izboljšati razmer.

Gozdarstvo je v povojnih letih prosperiralo. Opiralo se je na bogate gozdove na Snežniku, Nanosu, Trnovskem gozdu, Idrijskem itd., vendar se je tudi tu čedalje bolj čutilo, da so zaloge dokaj izžrpane in da kapacitete lesnopredelovalne industrije znatno presegajo zmogljivosti tega pravzaprav edinega naravnega vira na Primorskem.

Opisani razvoj je pripomogel, da so se primorske občine in regije, ki so bile po osvoboditvi (l. 1952) globoko pod slovenskim poprečjem (ki je bilo že tako nizko) postopoma povzpele in dosegle (Goriška, Notranjska) oziroma celo presegle to poprečje (Obalno-Kraška regija). Za ilustracijo naj navedemo, da je znašalo l. 1952 indeksno poprečje za devet kazalcev, ki jih sedaj uporabljamo za določanje regionalne razvitosti, pri primorskih regijah okoli 70 (SR Slovenija = 100), a l. 1982 je doseglo pri Goriški 98, Notranjski 88 in pri Obalno-kraški regiji 114 indeksnih točk. Očitno je, da je Slovensko Primorje doživljalo v šestdesetih in sedemdesetih letih vzpon, a gospodarska in družbena kriza v osemdesetih letih sta ga znova zavrla, zaradi občutljivosti njegovega gospodarstva morda celo bolj kot druge slovenske regije. Pa še ta podatek: leta 1953 je na Slovensko Primorje odpadlo 8,3 %, leta 1982 pa 13,7 % ustvarjenega narodnega dohodka v SR Sloveniji.

Gospodarski razvoj se je odrazil tudi v urbanizaciji, ki se je zvečala od l. 1953 od 22,3 % na 44,6 % l. 1981. Vendar je še dalje ostala znatno pod slovenskim poprečjem, kar je za to ozemlje, ki se je že po mediteranski tradiciji nagibalo k mestnemu načinu življenja, nedvomna posledica izgube Trsta in Gorice. Kljub vsem naporom in kljub graditvi Nove Gorice, dokaj burnemu razmahu somestja na obali in obči rasti malih primorskih mest, te izgube očitno ni mogoče nadomestiti.

S temi razglabljanji smo že bolj ali manj posegli v številne regionalne probleme Slovenskega Primorja. Prav je, da o njih spregovorimo tudi ob tej priliki, saj to niso le družbeni problemi, ampak tudi specifično strokovno področje geografije. Nekateri

med temi problemi so že stari in so posledica razmejitve, drugi, ki jih je npr. navajal Melik, so z razvojem izgubili svojo ostrino, tretji zopet, pa so se izoblikovali v zadnjih desetletjih in so posledica regionalnega in občaslovenskega oziroma jugoslovenskega razvoja.

Na prvo mesto med njimi sodi po naši sodbi nadaljnji gospodarski razvoj na Primorskem. Temeljal naj bi na napredku blagovnega in potniškega prometa, trgovine na veliko in malo ter poslovnega življenja. Od tega je Slovensko Primorje že od nekdaj živelo in obdobja, ko so te storitvene panoge zamrle, so bile za našo pokrajino najbolj krizna. Velik pomen teh dejavnosti tudi potrjuje za Slovenijo nadpovprečen delež aktivnih v terciarnih dejavnostih, ki je znašal l. 1981 22,8% (v SR Sloveniji 17,5%). Ko se zavzemamo za nadaljnjo usmeritev v transport, trgovino in poslovno življenje na Primorskem, ne mislimo samo na postopno gradnjo cestnega omrežja, ki ga terjajo že Osimski sporazumi in čigar realizacijo začinjamo v letošnjem letu; med njimi sicer ni nujno potrebne ceste proti Reki. V mislih imamo dvojce: nadaljnji razvoj koprške luke in okrepitev prometno-trgovsko-industrijskih storitev. Glede koprške luke sodimo, da smo njene možnosti veliko premalo izkoristili in da naše razmišljanje in ravnanje ni vedno naravnano v »maritimnem duhu«. Če smo se po določenem oklevanju konec petdesetih let odločili za gradnjo moderne luke v Koprju in smo se odpovedali prometnim storitvam Trsta, bi vsekakor morali posvetiti koprskemu pristanišču veliko več pozornosti. V Evropi je le malo luk, ki bi imela tako ugoden prometni in geopolitični položaj, pa tudi njena mikrolokacijska lega je izvrstna. Koper je edinstvena priložnost in z njo bi geografski položaj Slovenije, ki je ena od pomembnih komparativnih prednosti naše ožje domovine, šele zares izkoristili. Naše zavzemanje je docela brez romantičnih navdihov, ki jih sicer radi gojimo do morja, je strogo gospodarsko in poslovno. Prav enako bi morali postopati pri gradnji prometnic, predvsem cest. Zavzemamo se, da bi njihovo gradnjo dopolnjevala vrsta spremljajočih dejavnosti, kot so špediterstvo, servisi, različne agencije in zlasti industrijska predelava in dodelava. Zato je pobuda o industrijski coni v Sežani, ki so jo zapisali v Osimskih sporazumih, smiselna, vendar s to dopolnitvijo: takšne industrijske cone (tudi carinske cone) bi sodile ne le v Sežano, ampak predvsem v Koper, Novo Gorico in Postojno.

Ob obravnavanju prometne vloge Slovenskega Primorja je treba še opozoriti na pomembno železniško zvezo ob Soči in Bači, ki je poleg Južne železnice in Pontebane tretja najpomembnejša zveza severnega Jadrana z zaledjem. Ni prav, da v času, ko so Italijani v celoti izgradili prometni koridor skozi Canal del Ferro, mi šele pripravljamo graditev avtoceste proti Gorici in Trstu in v vseh povojnih letih nismo uspeli izboljšati cestne zveze med Gorenjsko in Primorsko (Tolminsko).

Naj povzamem: Slovensko Primorje bi moralo poglobiti svoje prometno-poslovno-industrijske funkcije in se pri tem zgledovati na primer po Nizozemski, ki takšno vlogo v Zahodni Evropi vsestransko uspešno opravlja že stoletja.

Takšen gospodarski razvoj bi tudi zagotovil, da bi se začele demografske razmere v Slovenskem Primorjuboljševati. Ozemlje je že od 19. stoletja dalje tipično depopulacijsko območje. Iz njega so ljudje odhajali v Trst in Ameriko ali bežali v Jugoslavijo. Ti negativni trendi so se po vojni nadaljevali, čeprav bi jih morali kar najbolj zavreti, saj so nekatere pokrajine, če uporabimo Klemenčičev izraz »absolutno ogrožene«, oziroma jim grozi, da bodo opustele (deli Tolminske, Brkini in

dolina Reke, Cerkljansko, Banjščice in Čepovan, predeli Šavrinskih Brd). V zadnjih desetletjih se je skušalo njihove socialne probleme reševati, podobno kot drugod po Sloveniji, z odpiranjem manjših (pogosto podružničnih) industrijskih obratov (Breginj, Kal nad Kanalom, Rut, Bovec, Soča, Spodnja Idrija, Spodnja Trebuša, Materija, Senožeče itd.), ki so z zaposlovanjem zadrževali prebivalce v domačem kraju. Vprašanje je, kakšne so dolgoročne perspektive teh in podobnih malih industrijskih obratov, ki v industrijski predelavi nudijo zgolj delo polkvalificiranih in nekvalificiranih delavcev. Obrati so docela brez samostojnega razvoja in daleč od komercialnih središč. Menimo, da je sicer bila takšna industrializacija smotrna, vendar preveč kratkoročno zasnovana. Podpreti bi jo bilo treba vsaj na dva načina: z razvojem drobnega zasebnega gospodarstva, ki je imelo svoj čas na Primorskem dokajšnjo tradicijo, in z večjo izvirnostjo, kvaliteto in s tesnejšo navezavo na prodornejša industrijska podjetja. Kljub temu pa bodo nekatera med temi podjetji še vedno gospodarsko vprašljiva, zlasti če jih bomo primerjali z onimi v sedanjih in morebitnih bodočih industrijskih conah, ki imajo na razpolago velike infrastrukturne, informacijske in poslovne prednosti, kot so npr. Koper, Šempeter–Vrtojba, Postojna–Prestranek–Pivka ali Sežana.

Z opisano demografsko in socialno politiko smo sicer omilili različne socialnogeografske probleme (izseljevanje, staranje, kvalificiranost), ni pa bilo mogoče z njimi preprečiti nadaljnjega populacijskega pregrupiranja, ki je že doslej in bo tudi v prihodnje povzročalo na Primorskem na eni strani kopičenje in zgoščevanje prebivalstva (v Koprskem Primorju, spodnja Vipavska dolina), a na drugi strani prazenje nekaterih regij. Določeno prostorsko pregrupiranje prebivalstva pravzaprav želimo celo doseči v korist mest, saj je ta del Slovenije premalo urbaniziran. Podpreti bi bilo treba predvsem razvoj obalnega somestja Koper–Izola–Piran–Portorož, Nova Gorica s Šempetrom in Postojne, ki so kot regionalna središča, glede na različne kriterije, premajhna in prešibka. Po dolgoročnem planu za SR Slovenijo in po posebnih prostorskoplanerskih analizah naj bi ta tri središča imela naslednje število prebivalcev: Koper–Izola–Piran–Portorož do 80.000, Nova Gorica do 50.000 in Postojna do 15.000 prebivalcev. Po drugi strani pa se seveda zastavlja vprašanje, kaj storiti, da bi preprečili nadaljnjo praznitev nekaterih najmanj privlačnih predelov, kot so Banjščice, Kambreško, Trebuša, Vojsko, Trnovski gozd in Gora, Vrabče in Štjak, Zgornja Pivka, Baška grapa, podnožje Slavnika itd. Zavedati se je treba, da Primorska nima večjih populacijskih rezerv in da je njeno podeželje spričo neugodnih naravnih razmer, kraškega sveta in zlasti pomanjkanja kmetijskih tal redko in labilno obljude. Zato slejkoprej vsaka emigracija vodi k praznjenju obsežnih ozemelj.

To so hkrati tudi temeljna vprašanja skladnejšega regionalnega razvoja. Kakor je znano, republika Slovenija že od leta 1971 uresničuje posebne programe, s katerimi želi izboljšati regionalne razmere v nekaterih občinah, krajevnih skupnostih in obmejnih območjih, ki v različnih pogledih zaostajajo za republičkim poprečjem. V Slovenskem Primorju sodijo po sprejetih merilih med takšna območja Tolminsko in Brkini. S pomočjo teh programov so se razmere v primerjavi s preteklostjo nedvomno izboljšale in svoječasno velike razlike so se zmanjšale. Ostale pa so razlike na mikroregionalni ravni. Kaže, da so kazalci, ki jih predpisuje zakon in s katerimi merimo razvitost na takšni ravni manj ustrezni in se z njimi sicer drobne, a boleče nevsklajenosti prikrivajo. Naj spomnim samo na nekatere primere takšnih razlik: med Šavrinskimi Brdi in obalo, Banjščicami in Soško dolino, Vipavskimi brdi in ajdovsko ali novogoriško okolico itd. Na te regionalne razlike nas opozarjajo tudi razlike v infrastrukturni opremljenosti. Nekateri predeli v Slovenskem Primorju, kot

so Idrijsko, Cerkljansko, Kambreško, Vrabče in Štjak, Brkini itd. so slabše opremljeni s prometnicami, komunikacijami in oskrbnim omrežjem, kar vedno pomeni tudi slabše štartne razvojne možnosti za tamkajšnje prebivalce.

Naslednji sklop regionalnih problemov v Slovenskem Primorju zadeva kvaliteto okolja. Pahljača teh vprašanj je široka. Na prvo mesto med njimi je treba uvrstiti oskrbo z vodo. Velik del Primorske, kot Kras, Vipavska dolina, Koprsko Primorje in Pivka so deficitni glede pitne vode. Vodno oskrbo so reševali z lokalnimi zajetji in z nekaterimi regionalnimi vodovodi (Malni–Pivka, Hubelj–Kras). Veliko teh vodovodov odpove ob suši, bodisi zaradi neizdatnosti vodnega vira ali izgub v omrežju. Pomanjkanje vode postaja za te predele čedalje hujša cokla v gospodarskem razvoju in povzroča znatne težave prebivalstvu. V tem trenutku je zlasti prizadeto Koprsko Primorje, medtem ko so vodno oskrbo na Pivki uredili pred leti z zajetjem v Malnih, na Krasu pa so razmere izboljšali z novim zajetjem pri Brestovici. Očitno je, da bo treba slejkoprej vso južno Primorsko povezati z večjim regionalnim vodovodom, ki ga bodo napajali ali izviri Malni na Planinskem polju ali akumulacije v Brkinih ali kje drugje (Dragonja). Brez takšne, sicer drage rešitve, bodo vprašljive vse nove naložbe v industrijo, turizem in razvoj mest.

Druga ekološka grožnja Slovenskemu Primorju je onesnaženje ozračja. Že sedaj beležijo občutne poškodbe drevja v kraških gozdovih Snežnika in Javornikov. Predvidena gradnja termoelektrarn v Miljah in Plominu pa bi razmere zaradi prevlade južnih, jugozahodnih in severovzhodnih vetrov hudo poslabšala. Občutljivi kraški iglasti gozdovi, ki so jih v preteklosti z veliko skrbjo skušali obnoviti in vzdrževati, bi bili najbolj izpostavljeni, da o zdravju ljudi ne govorimo. S tem bi se ekološko onesnaževanje Krasa, Koprskega Primorja in Spodnje Soške doline (Anhovo), ki je že sedaj znatno in h kateremu nekaj prispevajo tudi številni izletniki, slejkoprej spremenilo v ekološko nevezdržne razmere. Med ekološke probleme moramo končno uvrstiti tudi hudo onesnaženo Notranjsko Reko (IV. razred), srednji tok Vipave (III. razred) in spodnji tok Rižane (IV. stopnja) ter naraščajoče onesnaževanje morja v Tržaškem zalivu. Čistilne naprave na Reki (Ilirska Bistrica) in Pivki (Postojna) ter predvidene na Vipavi (Miren), pri Idriji, Kopru, Sežani in Tolminu postajajo čedalje nujnejše in so zaradi tega tudi predvidene v družbenih planih občin.

Med regionalne razvojne probleme Slovenskega Primorja sodi tudi vsklajevanje prostorskega razvoja in drugih razvojnih načrtov s sosednjimi pokrajinami. Pri sodelovanju z Italijo je nad temi odnosi vse prepegosto ležala senca neurejenega položaja slovenske skupnosti v tej državi, nacionalistične ali ideološke zadržnosti ali kar preprosto – nerazumevanja. Sodelovanje s SR Hrvatsko je bilo v Istri in ob Kvarnerju večidel dobro in stvarno, kar se je pokazalo ob načrtovanju vodne oskrbe, turizma ali svoj čas ob snovanju projekta Gornji Jadran. Vmes so bile tudi manjše neprijetnosti, kot so bili načrti hrvatskih avtocest v času »Maspoka«. Vse tri sosedje so se vendarle zavedale, da je treba prostorske razvojne probleme skupno reševati in delovna skupnost Alpe–Adrija je v tem pogledu zgladila marsikatero oviro in postavila mnoge mostove. Politika odprtih vrat in dobrega sosedstva je bila za Slovensko Primorje vedno blagodat in upajmo, da bo tako tudi v prihodnje.

Za konec še ena misel. Zanimivo je, da si niti v prvih letih po priključitvi, niti kasneje, nismo nikoli resneje zastavili vprašanje, kakšno vlogo naj pravzaprav prevzame Slovensko Primorje v Jugoslaviji. Ta dragoceni prostor smo prepegosto pre-

puščali samemu sebi, nikoli pa nismo dolgoročno načrtovali njegovega regionalnega razvoja glede na Slovenijo, Jugoslavijo in Srednjo Evropo.

Bibliografija

- Dolgoročni plan SR Slovenije za obdobje od l. 1986 do leta 2000, Zavod SRS za družbeno planiranje, Ljubljana, 1986
- Družbeni plan SR Slovenije za obdobje 1986–1990, Ljubljana, 1986
- Gams I., Geografske značilnosti Slovenije. Geografija. Srednje usmerjeno izobraževanje, Ljubljana, 1983
- Ilešič S., Naša nova, zapadna meja, I. kongres geografa Jugoslavije, Zagreb, 1950
- Ilešič S., Slovenske pokrajine, Geografski vestnik, XLIV, Ljubljana, 1972
- Ilešič S., Zahodne slovenske pokrajine in njihovi aktualni problemi, Pogledi na geografijo, Ljubljana, 1979
- Jeri J., Tržaško vprašanje po drugi svetovni vojni, Ljubljana, 1961
- Jeršič M., M. Pleško., Zasnova uporabe prostora – kmetijstvo, Regionalni prostorski plan za območje SR Slovenije, Ljubljana 1975, 3/1
- Jeršič M., M. Breznik., Zasnova uporabe prostora – Vodno gospodarstvo, Regionalni prostorski plan za območje SR Slovenije, 1976, 3/4
- Klemenčič V., Prostorska diferenciacija Slovenije po selitveni mobilnosti prebivalstva, Geografski zbornik, XII, Ljubljana, 1971
- Kokole V., Sodobni trendi urbanizacije v Sloveniji, Ljubljana, 1986
- Melik A., Geografski problemi Slovenskega Primorja, Geografski vestnik, XXIX–XXX, Ljubljana, 1957–1958
- Melik A., Slovensko Primorje. Slovenija, Ljubljana, 1960
- Stanje v prostoru in razvojne težnje, Dokumentacijsko gradivo, I., II., Regionalni prostorski plan za območje Slovenije, Ljubljana, 1970 in 1973
- Vrišer I., Mesta in urbano omrežje v SR Sloveniji, Geografski zbornik, XIV, Ljubljana, 1974
- Vrišer I., Industrializacija Slovenije, Ljubljana, 1977
- Vrišer I., Regionalni razvoj v SR Sloveniji, Ekonomska revija, 38, 4, Ljubljana, 1985
- Zasnova urbanizacije, Regionalni prostorski plan za območje SR Slovenije, Ljubljana, 1974
- Zwitter F., Julijska krajina po drugi svetovni vojni, Geografski vestnik, XIX, Ljubljana, 1947

**ON THE FOURTY ANNIVERSARY OF UNITING SLOVENSKO PRIMORJE
(WESTERN SLOVENIA) WITH SLOVENIA**

Igor Vrišer

(Summary)

The article presents history of demarcation between Italy and Yugoslavia after the II. World war. It presents difficult conditions of Slovensko Primorje (Venezia Giulia) under the treaty of peace in the year 1947, its development after adoption of The London Memorandum in the year 1954 and agreement of Osimo in the year 1977, and along with gradual progress of Slovene and Yugoslav economy. Further on the author treats the main regional development possibilities of this area. Among these are: economic development of tertiary activities, poor demographic conditions and population restructuring in favour of cities, coast and lowland areas, problems of less developed areas, deteriorating environment quality and relations with neighbouring regions. In particular he presents some problems of the area, such as development of port Koper, construction of transport connections, development of industry, water supply and the future of the area within Slovenia, Yugoslavia and Europe.