

Drago Meze

# Koprsko pristanišče

Dne 7. decembra 1958 je bilo danili prometu, prvih 136 m operativne obale v novo nastajajočem koprskem tovornem pristanišču. S tem se je začel uresničevati široko zasnovani načrt novega pristaniškega sistema na severnem Jadranu.

Čeprav smo o koprski Inki v našem glasilu že govorili (glej letnik V, šte. 1., str. 3—4, in letnik V, šte. 3., str. 2), menimo, da ne bo odveč o njej ponovno spregovoriti s širšega geografskega gledišča.

Severni Jadran, še posebej Koprski zaliv, ima zelo pripravno lego v razmerju do bližnjega slovenskega in severnega jugoslovanskega zaledja, kakor tudi do oddaljenejšega srednjeevropskega industrijskega bazena. V tem delu je najgloblje zajede v evropski celinski trup, razen tega pa ima v bližnjem zaledju razmeroma lahek prehod skozi Dinarsko gorovje v tako imenovanih postojnskih vratih v podolju pliocenske Ljubljane, kjer se vzhaja v najvišjem prevalnem delu 609 m visoko. To je velika prednost pred drugimi jugoslovanskimi morskimi pristanišči izven severnega Jadrana. Ni čuda, da so ta prehod že zgodaj uporabili za dvotirno železnico na Trst, z enotirnimi odcepki na Reko in Pulj.

Pomembnost severnega Jadrana se kaže že v tem, da sta ob njegovih obalah nastali dve veliki pristanišči za tovorni in potniški promet — Trst in Reka — in velika vojna luka Pulj. Zanimivo pa je, da niti Trst niti Reka nimata dobrih naravnih možnosti za nastanek pristanišča, Trst še manj kot Reka. Obe sta le izraziti posledici zgodovinskih dejstev; Trst je nastal na edino možnem delu jadranske obale, do kamor je segal koridor stare Avstrije, Reka pa na podoben način v času Ogrske. Obe sta se razvijali v znamenju močnega gospodarskega zaledja in medsebojne konkurence obeh takratnih velikih sil.

Ce bi imela stara Avstrija na izbiro ves Tržaški zaliv, bi se za gradnjo pristanišča odločila najbrž na drugem, bolj ugodnem mestu, recimo v Miljskem ali v Koprskem zalivu, saj imata oba boljše naravne razmere za večje pristanišče. Zato ni slučaj, da se je razširitev tržaškega pristanišča, luških naprav in industrije kasneje širila tako proti jugovzhodu čez Skedenj v Miljski zaliv, kakor tudi na severozahod v Tržič—Monfalcone.

Z novimi mejami je dobila Jugoslavija na severnem Jadranu od obeh velikih pristanišč samo

Reko. Široki razmah gospodarstva vse Jugoslavije lin s tem v zvezi močan razcvet trgovine s prekomorskimi deželami, kakor tudi čedalje večji tranzit s srednjo Evropo postavljajo temu edinemu večjemu jugoslovanskemu pristanišču na severnem Jadranu velike naloge; v letu 1958 je šlo skozi Reko že milijon ton tranzitnega prometa. Pred očmi moramo imeti dejstvo, da še vedno odpade poglobitni delež jugoslovanskega prekomorskega prometa na severni Jadran — zaenkrat torej le na Reko. Res je sicer, da ima ostala jugoslovanska obala še več dobrih pristanišč in da nekatera, kot Ploče, Rar in Tivat, nastajajo na novo. Toda dejstvo je, da vse te tare v prvi vrsti slaba prometna povezava z bližnjim in širšim jugoslovanskim zaledjem; ta se sicer polagoma izboljšuje, a kljub temu druga pristanišča še vedno niso in nekaj časa tudi še ne bodo sposobna bistveno razbremeniti Reko. Se v letu 1957 je odpadlo na Reko skoraj 60% vsega jugoslovanskega prekomorskega tovora, od tega 66% vsega jugoslovanskega prekomorskega uvoza in 45% izvoza. Na drugem mestu je Split (22%, 18%, 33%), nato pa slede: Sibenik, Dubrovnik, Pulj, Zadar, Koper in Kotor; Reka je s 4,154.000 tonami skupnega prometa v letu 1957 že preseгла maksimalno zmogljivost, ki se ceni na 3—4 milijone ton; mimogrede naj bo omenjeno, da je bil v istem letu promet v tržaškem pristanišču za 986.000 ton večji od reškega pri zmogljivosti tržaške luke s ca. 8 milijoni tonami (tudi v ostalih povojnih letih je imel Trst za ca. en milijon ton več prometa na leto kot Reka), že v letu 1958 pa je ta padel na 4,660.000 ton\*

Gospodarsko najbolj razvite in najgosteje naseljene pokrajine Jugoslavije so še vedno v severnem delu države, kjer so tudi glavna mesta treh republik in glavno mesto FLRJ. Gospodarske zahteve tega dela države, v katerem zavzema prekomorski promet eno važnejših vej, so velike. Savska magistrala, kot skupna žila v tem delu, ima za sedaj še vedno najlažji dostop do morja skozi postojnska vrata na severni Jadran.

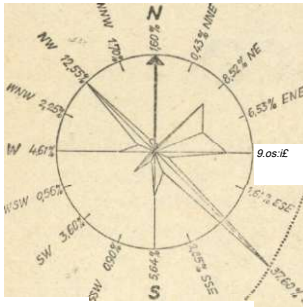
Kot že rečeno in kot je tudi splošno znano, Reka ne more več zmagovati vsega prometa, zato

\* Vec o tem, kot tudi na splošno o razmerju med Iteko in Trstom, glej v: Albert Rejec, Iteka—Trst, Gospodarski koledar 1959.

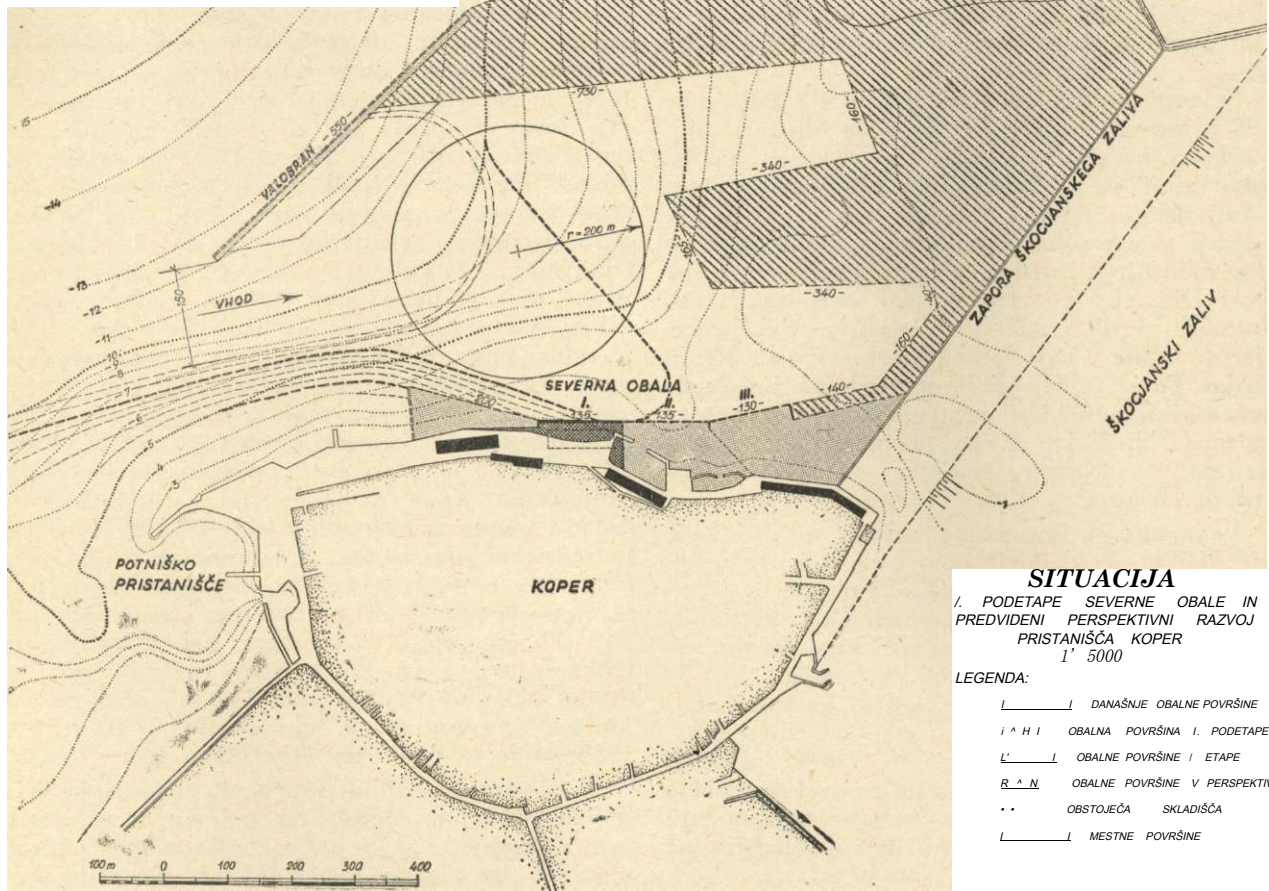
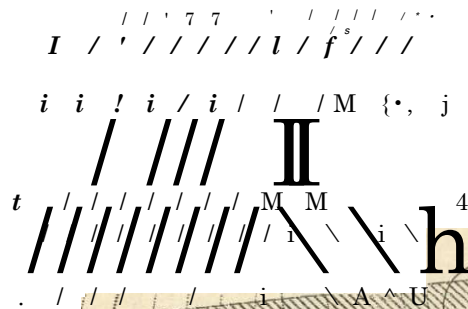
je nujno iskati poli, po katerih bi na najcenejši in najhitrejši način ta problem zadovoljivo rešili. Ena od rešitev, ki se je že na začetku pokazala kot zelo posrečena in predvsem rentabilna, je, da bi zgradili v Koprskem zalivu tovorno pristanišče, ki bi razbremenilo reško in bi se z njim lahko izvzstno dopolnjevalo.

postavi lahko pristanišče tudi tam, kjer zanj po naravi niso najboljše razmere. Izrazit primer za to je bližnji Trst, deloma tudi Reka in v novejšem času pri nas Ploče ob ustju Neretve. Idealno pa je seveda, če ustreza oboje. In lahko rečemo, da to velja za primer Kopa.

Globina Koprskega zaliva blizu obale resda ni



ROŽA POGOSTOSTI, I VETROV



**SITUACIJA**  
 I. PODETAPE SEVERNE OBALNE IN PREDVIDENI PERSPEKTIVNI RAZVOJ PRISTANIŠČA KOPER  
 1' 5000

LEGENDA:

- / — / DANAŠNJE OBALNE POVRŠINE
- i ^ h i / OBALNA POVRŠINA I. PODETAPE
- / — / OBALNE POVRŠINE I. ETAPE
- R ^ N / OBALNE POVRŠINE V PERSPEKTIVI
- • • / OBSTOJEČA SKLADIŠČA
- / — / MESTNE POVRŠINE

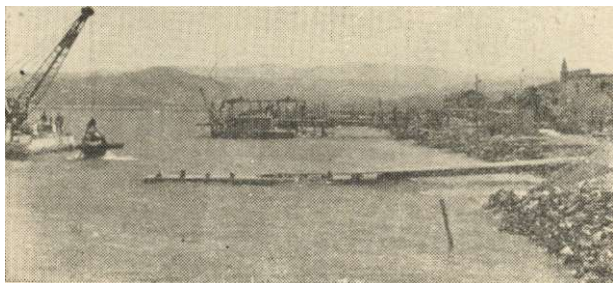
Vsi trije klišiji v tem članku so iz Gradbenega vestnika (leto IX. 1057/58, številka 55—57)

Kakšne pa so razmere za pristanišče, predvsem tovorno, v Koprskem zalivu? Začnimo kar od kraja!

Za nastanek pristanišča je potrebno predvsem dvoje: močno zaledje z možnostmi tranzitnega prometa in po naravi ugodne možnosti za namestitev luke. Včasih je dovolj že samo prvo, saj močan kapital z modernimi tehničnimi sredstvi

primerna za pristajanje ladij z večjo tonažo, saj terjajo te najmanj deset metrov globoko morje, izobate s lito globino pa so precej stran od obale. Če pa vemo, da je Koprski zaliv riasnega tipa, to je, v morje potopljeno rečino ustje, v našem primeru Rižane in manjše Badavišioe (Kornalunge), pa je stvar takoj drugačna. Obe rečici imata umirjen tok in tečeta vseskozi po flišnih kame-

Ininah in naplavljata zato v morje le finejši material v obliki peska in blata. Z njim je na debelo nasuto živoskalno dno v zalivu (na prostoru, kjer se gradi luka, ga je okrog 8 metrov, eaj je globina morja tam le 2.5 metra), ki je sestavljeno iz flišnega peščenjaka ali trdega laporja s tanjšimi plastmi kremenjaka. Živoskalno dno v zalivu, tehniki ga imenujejo tudi "nosilna tla", je torej dovolj trdno in dobra podlaga za temelje operativne obale, poleg tega leži zanje v zelo ugodni globini. Na severni strani današnje koprške luke, kjer se gradi novo pristanišče, so tla pomaknjena le nekaj deset metrov proti severu v morje, z izjemo skrajnega vzhodnega dela severne koprške obale, severno od tovarne De Lainglade, kjer se globina nosilnih tal — 10 metrov, odmakne za ca. 200 metrov. Obalni zid novega pristanišča je projektiran tako, da bo potekal po izobati — 10 metrov nosilnih tal, prazen prostor, ki bo ostal za obalnim zidom, pa bo prišel prav za namestitev pristaniških naprav. Da bo v pristanišču dosežena globina 10 metrov, bo treba izčrpati lahko odstranljivo blato in



Dela pri gradnji pristanišča T. dela I. etape

pesek s črpalnimi napravami; za prvih 136 m operativne obale je to delo zlahka opravil z relativno majhnimi stroški, 188 din za m<sup>3</sup>, črpalni bager „Peter Klepec“, izdelek ladjedelnice v Piranu.

Ob prehodu Koprškega zaliva v širši Tržaški zaliv se zvečajo globine morja do okrog 18 m, v sredini zaliva pa se sučejo okrog 10 m. Zmerne globine zaliva bodo kot varno sidrišče primerne za večje število ladij, ki bodo čakale na izto-varjanje.

Velika prednost Koprškega zaliva je tudi v tem, da je pred vetrovi, ki bi lahko povzročali večje valove, v zatišju. Na jugu ga varuje blizu 300 m visok svet okrog Sv. Marka, pred burjo pa ga deloma brani Miljski polotok. Tu pa je treba pripomniti, da burja, kljub temu, da je v Koprju med vetrovi najmočnejša in precej pogostna, zaradi nepomembne zagonske dolžine po morju ne more povzročati večjih valov, vsaj takih ne, ki bi ovirali večje ladje; podobno je tudi z jugovzhodnikom, prav tako s celinskim vetrom, ki je med vsemi vetrovi najpogostnejši (okrog ene

petine). Močna burja bi utegnila nadlegovati ladje v pristanišču le zaradi svoje velike fizične sile, saj se večkrat zaganja v posameznih sunkih tudi do 100 km/h in čez. Temu so se izognili s tem, da so vso severno obalo Kopra projektirali tako, da iso ladje ob pristanu zasidrane s kljunom proti burji in ji tako izpostavljajo najmanjšo ploskev. Zaliv je odprt proti zahodu in severozahodu, torej proti vetru mistralu, ki je sicer precej pogosten (okrog 12 o/o med vsemi vetrovi) in tudi stalen, zato pa toliko šibkejši, saj ima komaj 0.06 o/o jakosti nad 26 km/h. Maksimalna moč mistrala je bila v razdobju 1946—1954 64.5 km/h ali 17.9 m/sek. Projektirani valobran oziroma lukobran, dolg 300 m, bo imel smer SV—JZ; napravljen bo torej kot ščit proti mistralu in bo segal tri metre nad normalno gladino morja, to je 34 cm nad doslej najvišjo opazovano plimo v Tržaškem zalivu, iki je bila 166 cm, medtem ko je povprečna maksimalna plima -f- 65 cm; zgornji obalni zid bo vzdignjen nad povprečno vodno gladino 2.80 m.

Poglavitna naravna prednost Kopra pred drugimi večjimi jugoslovanskimi pristanišči in tudi Trstom pa je v tem, da ima takoj za obalo široko ravninsko zaledje, ki je zelo pripravno za namestitev pristaniških naprav in za širjenje mestnega teritorija samega. Ravnice ob spodnjem toku Rižane in Badaševice je še povečala osušitev semedelske „bonifike“, s čimer je bil Koper, po naravi mesto na otoku, zvezan s celino; v najnovejšem času bo k temu veliko pripomogla še osušitev tako imenovane Stanjonske drage (Škocjanskega zaliva), vzhodno od Kopra (skupna površina že osušenih tal meri 1470 ha, z osušitvijo Škocjanskega zaliva, ki meri 230 ha, pa se bo dvignila na 1700 ha), za kar je že dana realna osnova; 860 m dolg nasip med vzhodnim vogalom Kopra in ustjem Rižane je že zgrajen. Z osušitvijo zaliva je povezana tudi preusmeritev Badaševice v Semedelski zaliv; danes se izteka v Stanjonsko drago. Po nasipu bo tekla cesta proti Ankaranu, s čimer bo precej krajša cestna zveza Kopra s turističnimi in zdravstvenimi postojankami ob severovzhodni obali Koprškega zaliva in tudi s Trstom, ob nasipu pa se bo v kasnejših fazah širilo tudi koprsko tovorno pristanišče. Ankaranska bonifika, to je ravnina na desnem bregu Rižane v spodnjem toku, osušeni Škocjanski zaliv in semedelska bonifika, in razen tega še nizki svet med lobalo, Dekani in Skocjanom, vse to tvori obsežen prostor, ki ga bo imelo med drugim tudi koprsko pristanišče na razpolago za svojo razširitev; v prvi vrsti bo ta prostor služil povečanju melioriranih kmetijskih površin. V tem delu, in to pod Serminskim hribom, je v načrtu tudi letališče za tovorni in potniški promet, ki bo samo 2.5 m nad morjem in le ca. 3 km stran od mestnega središča, takorekoč pristanišču pred nosom. Ker so tu že vsi naravni pogoji, ni treba posebej poudarjati, kakšne prednosti bi s tem imel Koper z najbližjim agrarnim zaledjem, z visoko razvitimi zgodnjimi kulturami, ki potre-



biljejo hitrega odvoza, še posebej zato, Ker je v bližnjih Dekanih že zgrajena velika hladilnica; za to letališče se že danes močno zanimajo nekatere, predvsem srednjeevropske države. Mehka tla ravnice in me globoko pod njo trdna živa skala bodo zelo olajšale večja gradbena dela.

Tudi glede prometnih zvez z zaledjem je prav v zadnjem času Koper veliko pridobil z moderno avtocesto. V načrtu pa je tudi povezava z železnico.

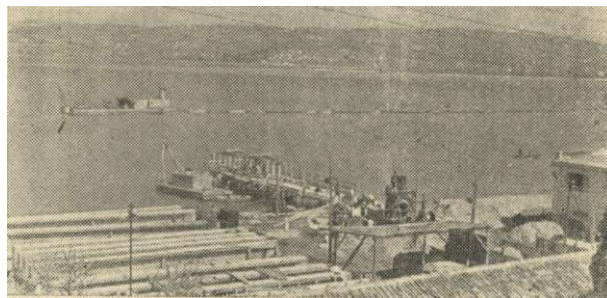
Koper ima bogato agrarno zaledje, ki bi ga bilo mogoče tudi pri razrastu v večje mesto preskrbovati z vsakodnevnimi živilskimi produkti, kot ma primer z zelenjavo ter deloma z [mesom in mlekom; dovolj pa bi bilo tudi sadja, vina in namiznega jolja. Druga živila bi moral sicer od daleč Uvažati, toda tako se godi vsem večjim mestom. Pa še eno prednost ima Koper pred nekaterimi drugimi jugoslovanskimi pristanišči, to, da ima v zaledju na razpolago dovolj delovne sile. Koper ima močno in gosto poseljeno agrarno zaledje, ki bi lahko krepko zalagalo mesto z ne-kvalificirano delovno silo. Delavcev torej ne bi manjkalo ne za gradbena dela ne za dela v pristanišču, v skladiščih itd. Tudi srednjih strokovnih kadrov bi bilo dovolj v bližnjem obmorskem pasu, visokokvalificirane kadre pa ima Vodna skupnost Koper že na razpolago. Ko bo luka zgrajena, predvidevajo, da bo dajala delo okrog tisoč ljudem; že po prvih 136 metrih zgrajene obale jih bo zaposlovala blizu 500, od tega 80 o/0 moških in 20 o/0 žensk. Velika ugodnost delovne sile v bližnjem zaledju pa je tudi v tem, da zanj ne bo treba graditi stanovanj, ker bo prihajala na delo od doma. To vprašanje bi prišlo v poštev le za manjši odstotek visokokvalificirane delovne sile.

Z energetskega vidika, tako s premogom kot z elektriko, Koper ni na slabem. Dober premog v Sečovljah je v bližini, treba je le modernizirati obrat in ga varovali pred vdorom vode. Kar se tiče električne energije, je Koper priključen daljnovodnemu sistemu Slovenije in Jugoslavije, v bližnjem Oispu pa je projektirana velika hidrocentrala; s tem v zvezi pa je treba poudariti, da so naprave za prenos električne energije v zelo slabem stanju, saj je skoraj 80 o/0 električnega omrežja že izrabljenega, 2.1 o/0 stanovanj pa je še vedno brez elektrike.

Resen problem pa je preskrba s pitno vodo, ki je že za sedanji obseg Koprna močno pereč. Danes dobiva Koper vodo iz vodovoda, zgrajenega leta 1936 na izviri Rižane. Ta napaja vso obalo med Valdoltro in Sečovljami. Zajeta voda je kraškega porekla, zato jo je treba filtrirati in sterilizirati s klorom. Vodna količina na izvirih močno niha, povrh vsega pa je še premajhna ob konicah, kar povzroča motnje v preskrbi. Zato bo nujno treba dobiti dodatne vodne vire. Predpostavljajo tri možnosti: da bi zajeli dodatno vodo pri projektirani hidrocentrali Osp, da bi zgradili akumulacijski bazen nekje na krasu ob vodnih virih, ki napajajo Rižano, ali da bi zajeli talno

vodo v Sečovljah, ki se nabira v velikih množinah ob stiku apnenca bujske antiklinale in rečnega nanosa Rokave (Dragonje); ta voda je pred leti zalila seoveljski rudnik. — Danes ima v Kopru le 2.8 o/0 stanovanj vodovod: 34.5 o/0 stanovanj ima vodovod v stavbi, 25.4 o/0 na dvorišču, 38.4 o/0 stanovanj pa je brez vode. Cevi sedanjega vodovoda so v slabem stanju, saj prepuščajo velik del vode.

Tudi druge komunalne naprave so slabe ali oelo tpeh ne zadovoljujejo. To velja zlasti za kanalizacijo, ki je izpeljana le v starem delu mesta, sodobno urejena pa le v nekaterih mestnih delih. Kanali ise izlivajo na vseh straneh v morje, celo pri sedanjem kopališču, kar je seveda higijensko nevzdržno. Tako stanje komunalnih naprav, ki je tipični odsev majhnega pristaniškega mesteca, živečega v senci modernega pristanišča, bo treba ob razraščanju mesta v temeljih spremeniti.



Dela pri gradnji pristanišča I. dela I. etape

Koprsko tovorno pristanišče se gradi na severni obali, to pa zato, ker je primerna za fundacijo tal, ker je zadaj za njo dovolj prostora za pristaniške naprave in ker so tam smeri vetrov ugodne. Gradili bodo v etapah. Prvo etapo, ki predvideva zgraditev 400 m operativne obale (Reka jo ima 5590 m, Trst pa 16.500 m) s kapaciteto ca. 400.000 ton prometa na leto (če prištejemo še zmogljivost ostalih dveh pristanišč, Izole in Pirana, bo narastla na ca. 500.000 ton letno), je treba zaradi ekonomičnosti zgraditi že v kratkem. Prva podetapa prve etape v dolžini 136 m operativne obale z zmogljivostjo 120.000 ton prometa na leto je torej že zgrajena. Začeli bodo z gradnjo druge podetape, s čimer bo zgrajenih nadaljnjih 135 m obale, kapaciteta pristanišča pa zvečana na ca. 250.000 ton. Šele s tem bo ustvarjena realna podlaga za poslovanje novega pristanišča. Istočasno bo namreč mogoče iztovarjati dve prekoceainski ladji; po dovršeni prvi etapi gradnje bo možno privezati tri ladje [fetočasno, s skupno tomažo do 22.000 NRT (netto registrskih ton). Etapna gradnja je najbolj rentabilen način graditve pristanišč, saj se ob gradnji naslednjih etap in podetap lahko eksploatira že

Zgrajeni del Inke. obenem pa se je moc okoristiti s tehničnimi izkušnjami in še bolj uporabiti izučeni kader. Pa tudi dovolj finančnih sredstev ni takoj na razpolago. Za izgraditev druge podetape bo potrebnih ca. 270 milijonov dinarjev investicij, medtem ko so znašali stroški za izgradnjo prve podetape okroglo 234 milijonov dinarjev ali 1.7 milijonov dinarjev na en meter operativne obale, kar je po splošnih normah zelo malo.

Problem pa so skladiščni prostori, tako zaprta kot tudi odprta skladišča in lope. 1500 m<sup>2</sup> skladišč in 480 m<sup>2</sup> lop, s katerimi Koper danes razpolaga, ne zadošča niti za 120.000 ton na leto. kolikor zmore Inka danes. Zato bi bilo treba nujno zgraditi vsaj še 3.300 m<sup>2</sup> zaprtih, 5500 m<sup>2</sup> odprtih skladišč in 4500 m<sup>2</sup> lop, kar bi omogočilo obratovanje luke z zmogljivostjo 250.000 ton na leto (Reka ima danes ca. 150.000 m<sup>2</sup> zaprtih skladišč, Trst pa celo 460.000 m<sup>2</sup>). Vprašanje zaprtih skladišč pa s tem verjetno še ne bo rešeno, saj moramo računati s povečanim izvozom izdelkov visoke stopnje, ki raste iz leta v leto; samo leta 1957 ise je izvoz teh v LRS povečal za 27%. Zanje prihajajo v poštev seveda le zaprta skladišča.

Zelo pomembno pa je vprašanje železnice. Zanj so projekt že izdelali (glej v našem glasilu, letnik V., štev. 3, str. 1—5), z gradnjo pa. ker ni denarja, še niso začeli. Strokovnjaki so mnenja, da bo postala železnica rentabilna šele tedaj, ko bo imelo pristanišče kapaciteto 300.000 ton na leto. To pa bo že skoraj doseženo po zgraditvi druge podetape. Iver računajo, da bo trajala gradnja železnice štiri leta, bi bilo treba z njo takoj začeti. V zvezi s tem je zato treba rešili čimprej tudi vprašanje bodočega priključka železnice na pristanišče; na novi obali je že pripravljen prostor za kasnejšo namestitev železniških tirov. Pri prometu 250.000 ton letno in ki bi se opravljal le s kamioni, bi bilo treba angažirati ca. 1000 kamionov, da bi prevažali robo na železniško postajo Hrpelje—Kozino, zato bi ji bilo treba temu primerno povečati kapaciteto.

Najvažnejše vprašanje za razvoj koprškega pristanišča pa je vprašanje realnega obstoja. S kakšnim in kolikšnim prometom Koper lahko računa? Če bi šel skozenj samo prekomorski promet naše republike, kažejo računi strokovnjakov, sestavljeni na podlagi dolgoletnih skušenj v uvoznem in izvoznem računu, da ima LRS standardno kvoto najmanj 400.000 ton blaga, ki pride v poštev za prevoz po morju, od tega ca. 200.000 ton tako imenovanih finalnih izdelkov in prav toliko tako imenovanih osnovnih izdelkov. Če nič drugega, že samo to dejstvo opravičuje obstoj koprške luke v prvi etapi izgradnje. Lega Koprškega zaliva in prvovrstna cestna zveza s celinsko Slovenijo in ostalo srednjo Evropo pa nakazujeta možnost tudi za tranzitni promet, ki gre sedaj v veliki meri preko Trsta in le deloma tudi čez Reko (leta 1957 na primer je bilo v tržaški luki, kot izrazito tranzitni, od celokupnega tovarnega prometa kar 60% tranzitnega, na Reki, ki je

preobremenjena z domačim blagom, pa le 20%). Z razbremenitvijo, ki jo bo prinesel Koper Reki, bo ta lažje prevzemala tranzit, ki ga je morala sedaj tudi že zavračati. Tranzitne možnosti so se ob izgradnji ceste Ljubljana—Koper močno povečale, še bolj pa bodo narasle, ko bo izročen prometu cestni predor pod Ljubeljem, kakor predvidevajo že a-tem letu. in ko bo modernizacija ceste Ljubljana—Maribor izgotovljena še v zadnjem odseku čez Trojane, kar je v načrtu za prihodnje leto. Ker sedaj še ni mogoče prevažati avstrijskega tranzitnega blaga na Reko in obratno v vsej dolžini po elektrificirani železnici, elektrifikacija proge od Planine do Šentilja oziroma Jesenic pa tudi ne bo še kmalu gotova, uporablja Avstrija raje prevoz po cestah, ki je iz leta v leto večji. Tranzitni promet in tako imenovani reeksport, s katerim je danes mogoče računati v čedalje večji meri, pa nakazujeta koprskemu pristanišču možnosti, da bo lahko precej presegel zmogljivost, ki mu bo dana z zgraditvijo prve etape.

i

Koper ima torej vse pogoje, da se razvije' v večje pristaniško mesto FLR Jugoslavije na severnem Jadranu, torej tam, kamor danes naravno teži velik del jugoslovanskega prekomorskega prometa in deloma tudi tranzitnega prometa za srednjeevropske države, ki ga edino večje jugoslovansko pristanišče „Reka" ne more več absorbirati. To je že ena temeljnih postavk za obstoj pristanišča, ki bo imelo vsejugoslovanski pomen, saj bi bil Koper podružnica reškega pristanišča, obenem pa najsevernejše jugoslovansko jadransko pristanišče na edinem koščku slovenske morske obale. Cenena luka v Kopru bi v nasprotju z zelo drago razširitvijo reškega pristanišča prihranila skupnosti velike vsote denarja, ki bi se lahko koristneje porabile drugje. Predsednik IS LRS tov. Boris Kraigher je takole označil pomen koprške luke, ko je ob otvoritvi prvih 136 m operativne obale dejal, da „pomeni zgraditev koprškega pristanišča samo razširitev in dopolnitev tistih pomanjkljivosti, ki jih ostala pristanišča na severnem Jadranu — vključujoč Trst — ne morejo več sama rešiti" in zatorej ne more predstavljati konkurence sosednjim pristaniščem. Ker se je izkazalo, da je mogoče zgraditi koprsko luko hitro in poceni, je s tem dosežen osnovni cilj naše nove investicijske politike, ki stremi za tem, da vlaga družbena finančna sredstva v take objekte, ki dajo čimprej pozitivne rezultate in s tem takoj prispevajo k izboljšanju standarda našega delovnega človeka. Poudarimo pa naj še to, da gre gradnja pristanišča vzporedno s prizadevanji, da se v koprskem področju poveča kmetijska proizvodnja, saj so prav na tem koščku slovenske zemlje idealne razmere za razvoj širokega mediteranskega kmetijskega gospodarstva. Z relativno cenenimi melioracijami bo mogoče občutno povečati kmetijsko površino, s čimer bomo pridobili precejšnja sredstva celotnemu jugoslovanskemu gospodarstvu. Gradnja luke bo torej potekala z melioracijskimi deli celotnega koprškega

melioracijskega področja vred. ob istočasnem pridobivanju novih kmetijskih površin. Hkrati se bodo izboljšale že obstoječe površine, kar pomeni vzporedno reševanje kompleksnih gospodarskih problemov in je zato tak način najbolj sinotem in ekonomičen.

#### VIRI IN LITERATURA

1. Investicijski program za ureditev severne obale Kopra.
2. Investicijski program za zgraditev prve podetape operativne obale na severni obali Kopra.
3. Investicijski program za zgraditev druge podetape operativne obale na severni obali Kopru.
4. Urbanistični program Koper I., Ljubljana 1956.
5. Iz govora tov. Borisa Kraigherja, predsednika IS LRS, ob otvoritvi prvih 136 m operativne obale. Slovenski poročevalec, 8. decembra 1958.
6. Iz govora predsednika OLO Koper Albina Dujca ob

otvoritvi prvih 136 m operativne obale. Slovenski poročevalec, 8. decembra 1958.

7. Anton Melik, Naše jadranske luke. Geografski vestnik 1952/XXIV, str. 3—42.
8. Albert Rejc, Slovensko pristanišče Koper. Gospodarski koledar 1959.
9. Albert Rejc, Reka—Trst. Gospodarski koledar 1959.
10. Ing. Miloš Gnus, Konstrukcija severne obale v Kopru. Pomorstvo 1958, šte. 12.
11. Otvoren je još jedan put na more. Pomorstvo 1958, šte. 12.
12. Jože Kramarič, Gradnja severne obale v Kopru. Gradbeni vestnik, leto IX—1957/58, šte. 55—57.
13. Ing. Franc Tratnik, Oskrba z vodo v obalnem pasu koprškega okraja. Gradbeni vestnik, leto IX—1957 58, šte. 55—57.
14. Vodna skupnost Koper, Melioracije na Koprskem. Gradbeni vestnik, leto IX—1957/58, šte. 55—57.

Vladimir Kokole

## Na vzfiodu Poljsie, med Baltikom in Sudeti

### VTISI POTOVANJA PO POLJSKEM

Iz Varšave proti vzhodu sem se — po cesti z avtobusom — odpravil s posebnim zanimanjem. Kadar so naši poljski kolegi govorili o Podlasku ali celo o Białystoški pokrajini, je bilo tako, kakor govorimo včasih pri nas, če nanese beseda na Črno goro, Sandžak ali Kosovo. To je njihov „Balkan“, so rekli, najbolj zaostal kos dežele. To je pokrajina, ki se doslej še nikoli ni mogla opolnoči od nešteti h \ojnih viharjev, to je bilo stoletja bojišče med Poljaki in Litvanci. med Poljaki in Rusi, med Rusi in Nemci. Pokrajina, kjer je bilo življenje vedno nekoliko v zamudi za bolj napredni kraji zahodno od \Visle. Poljska R, kakor so nam tudi na kratko rekli, če so hoteli poudariti splošno raven teh vzhodnih delov države. Pa ne samo to, vedel sem, da nas bo na tej naši poti zaneslo najdalje proti vzhodu, tja \ tieizmernost vzhodnoevropskega nižavja. In tudi to je svojevrstno doživetje.

Za Varšavo preide svet mnogo hitreje in bolj odsekano kakor na zahodu v povsem agrarno pokrajino. Na široki nizki ravnici, terasi ob desnem bregu \Visle, je še dosti zelenjave po njivah, toda kmalu smo bili čisto „na deželi“. Cesta se začne rahlo vzpenjati in spet srečamo na robu nekaj višje ravnine, široko progo „vydmov“, kakor pravijo Poljaki tem peščenim sipinam. Pokriva jih grmičje, ponekod trava ali gozd, sicer pa so goli. Za temi \vydmi je odprta ravnina; tu bolj peščena, tam bolj glinasta talna morena, za oko skoraj ravna. V tem delu je, bliže Varšavi, karnagosto obljudena. Minsk Mazoviecki je prvo mesto, ki se peljemo skozenj. Drugačno je kakor mala mesta zahodno od \Visle. Morda za spoznanje bolj zanemarjeno ali vsaj manj skrbno

urejeno, pa bolj na široko razpostavljeno in brez kakršnihkoli arhitektonskih zanimivosti. Ulice pa imajo nizke pritlične hiše, samo prav v osredju so tudi emoinadstropne, ki so edino tu tesno skupaj. Tukaj so trgovine, obrtne delavnice, uradi in nekaj drobne živilske industrije. Skratka, podeželsko mesto sredi kmetijske pokrajine.

Cesta gre dalje po kar dobro obdelanem mižavju proti severovzhodu skozi mestece Kaluszyn. Rž se menjava na poljih s se bolj pogostim krompirjem, vmes je tudi oves, ponekod nekaj pšenice, pa mnogo repe in zelja: predvsem pa krompir. Tega je posebno dosti v bližini redkih skoraj čisto znižanih čelnih moren, kajti izpod njih je izpran pesek in kamenje. Na teh krompir najbolje uspeva. Gozda je prav malo, presenetljivo malo. Naši spremljevalci nam pravijo, da so v zadnjem polstoletju večino prejšnjih gozdov izsekali. Opuščam zmotno predstavo, da je Poljska še kar bogata z gozdovi. Tudi uradna statistika jih pokaže samo slabo petino vsega površja, to je komaj malo več kot v Franciji. Travniki in pašniki — teli tudi doslej ni manjkalo — pokrivajo široko dolino reke Liwiec, kamor smo se narahlo spustili. Ponekod so tla zamočvirjena. Onkraj je spet mestece, \Vegrdiv, ki še jasno kaže rane iz minule vojne, sicer pa nima očesu nuditi kaj posebnega. Morda živahen živinski sejem. Toda to je kaj običajno po podeželskih mestih in trgih Podlasja.

Dalje proti severovzhodu! Spet smo na vzpeti talni moreni. Osamljene, a nekaj bolj izrazite \zpetinice kažejo na stare čelne morene. Na čisto neizrazitem razvodju, med Livvocom in Bugom,