



Ocene in poročila



Nadja Terčon: »Usidrali smo se na morje«. Vzpostavitev slovenskega pomorstva 1945–1958. Piran: Pomorski muzej – Museo del mare »Sergej Mašera« Piran – Pirano, 2015, 397 strani.

Monografija je dopolnjena doktorska disertacija avtorice, obogatena s številnimi fotografijami, od katerih so mnoge tokrat prvič objavljene. Obsega več kot 397 strani, saj začetne strani s predgovori in kazalom niso oštevilčene. Avtorica je knjigo posvetila generaciji začetnikov povojnega slovenskega pomorstva in spominu na očeta, mater in brata.

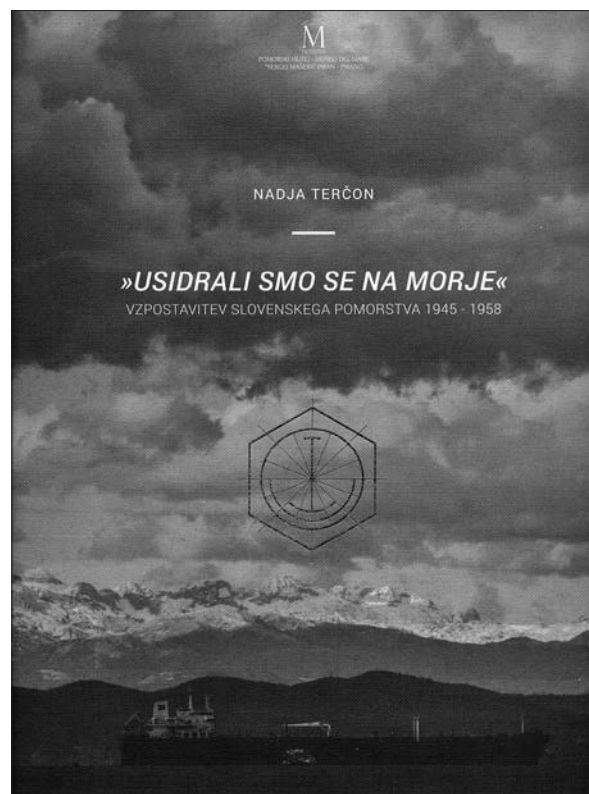
Delo je razdeljeno v več tematskih sklopov, ti pa še na podpoglavja. Opremljeno je z znanstvenim aparatom in povzetkom v slovenskem, italijanskem in angleškem jeziku. Glavnina študije je namenjena raziskavi vzpostavitve, organizacije in razvoja slovenskega pomorstva v severozahodni Istri od ustanovitve Mornariškega odreda Koper jeseni 1944 pa do 7. decembra 1958, ko je v novo пристanišče v Kopru priplula prva slovenska prekooceanska ladja Gorica, ki je bila last slovenskega ladjarja – Splošne plovbe.

Zaradi letošnjih (2016) dogajanj v Luki Koper postaja knjiga vse bolj aktualna in je že takoj ob izidu vzbudila veliko pozornost. Do sedaj je bila monografija predstavljena v Piranu, Kopru in Novi Gorici, o njej pa niso poročali le lokalni, temveč tudi osrednji slovenski časopisi in revije. Večina poročevalcev se je osredotočila predvsem na vlogo Uprave državne varnosti (UDV – bolj znane pod tedanje srbohrvaško kratico UDBA) v procesu nastajanja slovenskega pomorstva, manj pa na druge vzroke in okoliščine, ki so vplivali na njegov razvoj.

Raziskovalci povojne slovenske gospodarske zgodovine so že kar nekajkrat opozorili na podobno vlogo UDV pri pomembnejših slovenskih gospodarskih panogah in podjetjih. Ko je Informburo uvedel popolno ekonomsko blokado proti Jugoslaviji, ta še ni imela urejenega ekonomskega sodelovanja niti z zahodnoevropskimi državami niti z ZDA. Zato so tako pri zvezni kot republiških upravah državne varnosti ustanovili ekonomske odseke. Njihova naloga je bila prebiti trgovinsko izolacijo z zahodnoevropskimi državami in omogočiti nakup najnujnejših prehranskih artiklov, reprodukcijskega materiala in potrebnih strojev. Morali so najti način, kako zado-

stiti potrebam, ne da bi obremenjevali bolj ali manj prazno državno devizno blagajno. Ekonomski odsek slovenske UDV je začel delovati leta 1948; v njem je bilo več sektorjev, med drugim tudi sektor ilegalne trgovine, uradno imenovane reeksportna ali tranzitna trgovina. Ta je prinašala ogromne dobičke, ki jih je UDV namenila tudi za razvoj perspektivnih slovenskih gospodarskih panog na slovenskem ozemlju. Očitno je slovenska UDV svoje ilegalne posle, kolikor je le bilo mogoče, prikrivala pred zvezno upravo državne varnosti. To je, razumljivo, pripeljalo do napetosti tako z nekaterimi drugimi jugoslovanskimi republiškimi upravami za državno varnost kot tudi med zvezno in slovensko upravo državne varnosti. Seveda pa s tem nikakor ni mogoče opravičiti siceršnjega delovanja UDV, česar avtorica v monografiji niti ne poskuša.

Vsekakor je bil potek vzpostavljanja slovenskega pomorstva povezan z okoljem ter s tedanjimi političnimi, gospodarskimi in družbenimi vprašanji. Zato je avtorica najprej predstavila geografske značilnosti najsevernejšega dela Jadranskega morja in obale ob Tržaškem zalivu in njen mediteranski značaj ter s



tem povezano pomorsko usmeritev Slovenije, nadaljevala pa s kratkim pregledom zgodovine pomorstva na tem območju. K pomorskim dejavnostim prištevamo pomorski promet, pomorsko upravo, pristanišča, pomorsko šolstvo, ribištvo, ribjo predelovalno industrijo, ladjedelništvo, solinarstvo, turizem in morske športe. Dejavnostim, ki niso neposredno vplivale na razvoj pomorstva, je avtorica namenila manj pozornosti ali pa jih je omenila le bežno. Kljub temu da avtorica ni posebej obravnavala vojaške mornarice, pa v raziskavi o konstituiranju slovenskega pomorstva ni mogla spregledati formiranja Mornariške grupe IX. Korpusa poleti 1944 in ustanovitve Mornariškega odreda Koper jeseni istega leta. Zaradi njunega sodelovanja pri zaključnih osvobodilnih vojaških operacijah na obali je lahko Slovenija prek Jugoslavije pri zaveznikih zahtevala dostop do morja.

V ostalih predelih Jugoslavije se je povojna gospodarska obnova začela takoj po osvoboditvi, v današnji slovenski Istri pa se je začela deloma šele po ustanovitvi cone B STO, intenzivneje pa nato po njeni priključitvi k Jugoslaviji. V času okupacijskih con je primanjkovalo surovin, reprodukcijskega materiala in osnovnih življenjskih potrebščin, ki jih je prej zagotavljal Trst. Gospodarsko krizo je še poglobilo izseljevanje italijanskega prebivalstva iz teh predelov v Italijo, ki se je začelo že pred koncem vojne in se nadaljevalo do priključitve ozemlja k Jugoslaviji. Izseljenci so s seboj odnesli ne le vse svoje premično premoženje vključno s pomorsko opremo in večjim številom ladij, temveč tudi za obmorsko gospodarstvo potrebna specifična znanja in izkušnje. Poleg tega so bili »za vsak slučaj«, če bi ozemlje po koncu mirovnih pogajanj pripadlo Italiji, pod poveljstvom VUJA v Opatiji evakuirani tudi stroji in delovna oprema iz gospodarskih podjetij, pa tudi plovila in drugo premično premoženje v Jugoslavijo, predvsem na Hrvaško. To je še dodatno osiromašilo dejavnosti, povezane z morjem. Seveda niti demontirana tovarniška oprema niti drugo premično premoženje, vključno s plovili, niso bili nikoli vrnjeni.

Jeseni leta 1954 je Slovenija dokončno izgubila Trst ter tudi obalo med Devinom in Barkovljami s pretežno avtohtonim slovenskim prebivalstvom, pridobila pa je del obale od Debelega rtiča do reke Dragonje, vključno z obalnimi mesti Koprno, Izolo in Piranom. Vsa tri mesta so bila pred tem 90-odstotno naseljena z avtohtonim italijanskim prebivalstvom, le zaledne vasi so bile pretežno naseljene s slovenskimi prebivalci. Obalna črta je dolga komaj 46 km, del morja pa meri le 180 km². Posledice ločitve nekdanj enotnega političnega in gospodarskega prostora so bile tako za italijansko kot slovensko stran hude, predvsem za maloobalni potniški in tovarni promet, ki je postopoma povsem zamrl. Za obnovo in razvoj pomorstva in vzpostavitev centra, ki bi nadomestil izgubo Trsta, je bilo zaradi eksodusa italijanskega prebivalstva najprej treba zagotoviti dovolj nove de-

lovne sile. Poleg Slovencev so se na slovensko obalo v velikem številu priselili tudi ljudje iz drugih republik Jugoslavije, kar je spremenilo etnično strukturo prebivalstva.

Pomorska uprava je od osvoboditve dalje doživela vrsto reform, ki so bile sicer usklajene z razvojem povojne oblasti in družbenimi razmerji. Njena organiziranost in dejavnost pa sta ostali podobni staroavstrijski, le uradovala je v kar treh jezikih, saj je bil poleg italijanskega in slovenskega z novimi priseljenci dovoljen tudi t. i. srbohrvaški jezik, pa tudi vsi uradni nazivi pomorskih uradov so bili v hrvaščini. Tako je slovenizacija pomorskega poslovanja potekala zelo počasi, velike težave ji je povzročalo zlasti strokovno pomorsko izrazoslovje. Stanje se je nekoliko izboljšalo šele po ustanovitvi prve slovenske pomorske šole, ki je začela delovati leta 1947.

Pri ustanavljanju povojnega slovenskega pomorstva in povojne slovenske flote ni mogoče zaobiti vloge UDV. Ta je leta 1954 z ustanovitvijo slovenskega pomorskega podjetja Splošna plovba legalizirala tihotapljenje cigaret prek morja. Splošni plovbi je predala tudi svoje tri ladje, ki jih je iz dobička od prethotapljenega blaga kupila še pred rešitvijo tržaškega vprašanja in predstavljajo začetek slovenske trgovske flote. Dotlej so bile namreč registrirane v tujih pristaniščih in so plule pod tujo zastavo.

S hitrim vzponom Splošne plovbe je postala vse bolj uresničljiva tudi zamisel o gradnji večjega in modernega slovenskega pristanišča, ki bi zamenjalo tržaško pristanišče. Kljub težavam s Hrvaško, ki je v novem pristanišču videla konkurenco Reki, in nasprotovanju zvezne vlade je konec leta 1958 prišlo do odprtja Luke Koper. S pristaniščem in dograjevanjem prometne infrastrukture je postal Koper koridor do srednje in vzhodne Evrope, kar je prineslo Sloveniji nove razvojne možnosti v mednarodni blagovni menjavi.

Čeprav je doslej veljalo, da naj bi bili za razvoj slovenskega pomorstva, zlasti za vzpostavitev in zaigon Luke Koper, zaslužni vodilni posamezniki na obalnem območju, pa je avtorica pokazala, da bi bila brez podpore v tedanjem najvišjem slovenskem političnem vrhu vztrajnost in entuziazem posameznikov zaman. Pri izvrševanju zastavljenih ciljev in idej pa so jim pomagali tudi Slovenci na vodilnih položajih v Beogradu. Med sooblikovalce slovenske pomorske politike je treba prišteti tudi Klub pomorščakov LRS. V nasprotju s konceptom preusmeritve slovenske trgovske mornarice na oceansko plovo se je Klub pomorščakov ob podpori hrvaške politike sicer zavzemal le za ponovno obuditev in razvoj male obalne plovbe, a so se člani Kluba trudili predstaviti pomen morja in pomorskih dejavnosti širši slovenski javnosti ter bili tudi pobudniki, da se muzej v Piranu posveti pomorskim vsebinam.

Svojo obsežno raziskavo avtorica konča s trditvijo, da je bil celoten proces vzpostavljanja sloven-

skega pomorstva, in ne le ustanovitve Luke Koper, načrten in državotvoren proces. Z njim je bil dosežen temeljni cilj razvoja gospodarstva na območju slovenske Istre. Misel dr. Jožeta Pirjevca, ki jo je izrekel ob 50-letnici ustanovitve Luke Koper, da pomeni ustanovitve in začetek poslovanja Luke že začetek osamosvajanja Slovenije, je avtorica dopolnila celo z mislijo, da je mogoče začetek osamosvojitve Slovenije pripisati UDV. Izpeljavo tako drznega in provokativnega zaključka pa je žal podala precej nerazumljivo oz. nejasno, in sicer: »Glede na to, da je pri ustanavljanju Splošne plovbe Piran sodelovalo ministrstvo za notranje zadeve oziroma Ekonomski odsek UDV, in da so morali voditelji SPP (Splošne plovbe Piran, op. LBK) modro ravnati, da so se izognili vsem pastem in nagajanjem hrvaške UDBe, bi lahko izpeljali zaključek, da je osamosvajanje Slovenije v resnici 'začela' UDV« (str. 344). Ni namreč povsem jasno, ali avtorica meni, da so bili v kontekstu gospodarske osamosvojitve iz skupnega jugoslovanskega prostora že s samo ustanovitvijo Splošne plovbe postavljeni temelji bodočega slovenskega pomorskega prometa, ali pa predvideva, da je bil, tako kot pri konstituiranju Splošne plovbe, tudi pri konstituiranju Luke Koper prispevek UDV ključnega pomena, čeprav za to nima dokazov.

Brez dvoma prinaša monografija vrsto novih spoznanj o nastanku in razvoju slovenskega pomorstva v času čakanja na rešitev tržaškega vprašanja po drugi svetovni vojni ter o odločitvi za izgradnjo modernega pristanišča v Kopru. Vsekakor knjiga ni zanimiva le za zgodovinarje, pomorce in ljubitelje morja ter še redke žive udeležence dogajanj v tedanjem času, temveč bo nedvomno pritegnila tudi druge bralce. Zelo verjetno zaman upamo, da jo bo prebral kateri od odgovornih vladnih funkcionarjev. Če bi jo, bi morda spoznal, da morje prinaša državi gospodarsko moč in gospodarsko neodvisnost. Prav tako bi knjiga sedanji vladni eliti lahko pomagala razumeti, kaj morje pomeni prebivalcem, ki živijo na njegovi obali.

Kajti slovensko pomorstvo je po vojni nastalo iz nič, glavnino del pri njegovi izgradnji so opravili s prostovoljnimi delom tamkajšnji prebivalci in vojaki, deloma tudi vojni ujetniki in zaporniki s prisilnim delom, delavci in uslužbenci z udarniškim delom ter delovne brigade. Delavci Splošne plovbe so vsak mesec plačevali 7 odstotkov od bruto plače za stanovanjski fond svojega podjetja. S temi sredstvi so začeli graditi Lucijo, brez njihovega prispevka tudi Piran ne bil to, kar je. Po rešitvi tržaškega vprašanja je Slovenija sicer dobila od zaveznikov tudi finančna sredstva kot odškodnino za izgubo tržaškega pristanišča in kot pomoč pri izgradnji novega pristanišča. Od dodatnega denarja, ki ga je dobila Jugoslavija za razvoj krajev ob morju, pa slovensko obalno gospodarstvo ni dobilo niti centa. Po navedbi njenega dolgoletnega direktorja Koreliča naj bi bila Luka

Koper svetovni fenomen, saj je izgradnjo pristanišča in infrastrukture začela večinoma graditi iz svojih sredstev, predvsem na račun plač delavcev in s pomočjo kreditov ter z zelo majhnimi vlaganji slovenskega gospodarstva. Današnji prebivalci v obalnih mestih in delavci v koprskem pristanišču so potomci in nasledniki teh, ki so po vojni gradili slovensko pomorstvo. Politiki, ki bi poznali vsa v monografiji navedena dejstva, se do njih ne bi obnašali tako omalovažujoče, kot se je to zgodilo ob letošnjem uporu zaposlenih v Luki Koper.

Ljudmila Bezlaj Krevcl



Slavko Ciglencečki et al.: Pod Bredičem in Kozjakom: zgodovina Kozjega 1. Kozje: Občina, 2016, 180 strani.

V letu 2016 je Občina Kozje izdala knjigo oz. zbornik o preteklosti svojih krajev, ki se razprostirajo na 89,5 km² večinoma hribovitega območja vzhodne Slovenije. Občina v današnjem obsegu obstaja od leta 1994. Zaradi močno razgibane pokrajine v njej prevladujejo razloženi zaselki. Teh je po številu 23, združeni pa so v 6 krajevnih skupnosti: KS Buče, KS Kozje, KS Lesično, KS Osrednek pri Podsredi, KS Podsreda in KS Zagorje. Občina, ki spada z okoli

