
Zapisi

Danilo Petrinja

Gradnja Luke Koper

Začetki

Zamisel za gradnjo pristanišča v Kopru je nastala v času, ko je bilo očitno, da Trst s svojim pristaniščem ne bo priključen k Jugoslaviji. Že leta 1948 zgrajeno skadišče 'Slavica' ob severni obali Kopra je bilo po mnenju dr. Staneta Kovačiča, zaposlenega v Vojni upravi Jugoslovanske armade,¹ namenjeno pomorskemu blagovnemu prometu in prosti carinski coni. O koprskem pristanišču se je očitno govorilo tudi na pogajanjih leta 1954 o Svobodnem tržaškem ozemlju, ki so se končala s podpisom Londonskega sporazuma.² To je pomenilo, da ni bilo mogoče več računati na tržaško pristanišče. Italijanski in jugoslovanski ambasador sta se sporazumela v "Memorandumu o razumevanju dveh vlad", po katerem je Jugoslavija zaradi izgube tržaškega pristanišča dobila nadomestilo oziroma kot pomoč pri izgradnji nadomestnega koprškega pristanišča 25,000.000 ameriških dolarjev.³ Združene države Amerike so za razvoj cone B STO (to je občin Koper, Izola, Piran, Buje in Umag) dale poleg 25 milijonov dolarjev za gradnjo pristanišča v Kopru še velika sredstva iz tako imenovanega kontrapartfonda,⁴ to je posebnih dinarskih sredstev, ki so se zbirala na posebnem računu pri Narodni banki Jugoslavije, od prodaje blaga in strojev, ki so jih dale ZDA kot pomoč Jugoslaviji, ki pa so jih koristniki morali plačati. Uporabili so jih v soglasju med vladama ZDA in Jugoslavije. Kljub velikemu prizadevanju pa ni bilo mogoče ugotoviti, koliko sredstev je bilo dodeljenih iz kontrapartfonda za razvoj teh krajev. Znano je, da so bila dana sredstva bank kot kredit, ki ga je bilo treba vrniti, prav tako tudi, da ni

¹ Vojna (vojaška) uprava Jugoslovanske armade je upravljala cono B Julijske krajine od 12. 6. 1945, ko so se jugoslovanske vojaške enote v skladu s sporazumom, sklenjenim v Beogradu 9. 6. 1945, umaknile iz Trsta in ozemlja vzhodno od Morganove črte pa do 15. 9. 1947, ko je bilo ozemlje Slovenskega primorja, Istre in Reke vključeno v okvir FLRJ. Po mednarodnem pravnem redu je bila vrhovna zasedbena oblast; sedež je bil v Opatiji. Del pristojnosti je prenesla na civilne organe oblasti; v slovenskem delu cone B jo je izvajalo Poverjeništvo Pokrajinskega NOO. Pristojnosti VUJE so bile na gospodarskem področju in finančnih vprašanjih; izdajala je svoj denar - jugoliro, ki je bila edino zakonito sredstvo na ozemlju pod upravo VUJE. Po mirovni pogodbi z Italijo in priključitvi ozemlje cone B Julijske krajine k Jugoslaviji je VUJA (od 1951 VUJLA) upravljala ozemlje cone B Svobodnega tržaškega ozemlja, razdeljenega na koprski in bujski okraj do 5. 10. 1954, ko je bil uveljavljen Londonski sporazum.

² Londonski sporazum, mednarodni dogovor o prenehanju vojaške uprave v conah A in B STO, so 5.10. 1954 podpisale Jugoslavija, Italija, ZDA in Velika Britanija, s čimer je bila potrjena razmejitev med Jugoslavijo in Italijo, ki sta ozemlji vključili v okvir svojih držav. Koprski okraj, do tedaj v coni B STO, je postal jugoslovanski oz. slovenski.

³ Pogovori so bili izredno mučni, ker se pogajalca, Vladimir Velebit za jugoslovansko in Brasio za italijansko stran, sploh nista sestajala, temveč so stike vzdrževali posebni anglo-ameriški posredniki, ki so jima prinašali sporočila in stališča druge strani. Darko Bekić, Nedeljski dnevnik, 12. 10. 1986.

⁴ V kontrapart fond so se stekala sredstva za prodano blago, ki so ga ZDA dale Jugoslaviji kot nepovratno pomoč.

gospodarstvo občin Koper, Izola in Piran dobilo iz ameriškega dela pomoči nič.⁵ Za razvoj slovenskega dela cone B, za občine Koper, Izola, Piran, je bilo dodeljeno 150.000 funtov samo iz britanskega dela tripartitne gospodarske pomoči (program pomoči P-30). Okrajni ljudski odbor Koper jih je dal za uvoz strojev za melioracijo kmetijskih zemljišč na ankaransko-rižansko-dragonjsko-valdeneškem, karnalunškem, strunjskem in semedelskem polju in za osušitev Stanjelskega zaliva. Investicijski program za uresničitev tega načrta je izdelala posebna komisija, imenovana od uprave za investicije LR Slovenije (prof. dr. Franc Adamič, Socerb Božič, prof. Rudolf Turk, ing. Milko Janežič, dr. Leo Grzinič). Okrajni ljudski odbor ja za nakup strojev v Angliji pooblastil izvozno-uvozno podjetje Continental-export iz Ljubljane, s katerim je 8. julija 1955 sklenila pogodbo za nakup Uprava za ekonomsko tehnično pomoč FLRJ. S tem so bili dani tehnični pogoji za začetek gradbenih del za koprsko lukco, ki so bili načrtovani kot melioracije in osušitev Stanjelskega zaliva.

Za uresničitev tega je bilo sklenjeno, da se ustanovi uprava za melioracijo koprškega zaliva. Okrajna skupščina Koper je 27. decembra 1955 soglasno sprejel odločitev o ustanovitvi Uprave za melioracije koprškega zaliva. Podpredsednik OLO Koper Franc Klobučar je na seji pojasnil, da je bil osnovni razlog za tako odločitev prevzem naročenih strojev v Angliji, s katerimi bi osušili stanjelski (koprski) zaliv in zgradili pristanišče. Sekretar okrajnega komiteja ZKS Koper Albert Jakopič-Kajtimir je dejal: "Če bi smeli, bi danes ustanovili podjetje za izgradnjo Pristanišča Koper, ker tega ne smemo, bo Uprava za melioracijo koprškega zaliva gradila in upravljala pristanišče." Za direktorja na novo ustanovljene Uprave za melioracije koprškega zaliva je bil imenovan Danilo Petrinja. Za pripravljalna dela je Okrajni ljudski odbor dodelil 5 milijonov din ter opredelil naloge, ki so bile na seji še skope in nejasne. Upravo je predstavljal le direktor, brez programov, upravnih prostorov; eno sobo so dobili v prostorih okrajnega ljudskega odbora Koper. Takoj po ustanovitvi je pri podjetju Projekt-nizke gradnje Ljubljana naročila izdelavo investicijskih programov za melioracije. Udeležiti se je nameravala IX. natečaja za melioracije 3.532 ha kmetijskih površin. Naročila pa je tudi idejni projekt za Pristanišče v Kopru. Stekle so priprave za prevzem naročenih strojev iz Anglije in za zagotovitev investicijskega kredita za njihovo plačilo.

Stroje je v Angliji po pooblastilu okraja Koper naročil Continental export. Ko so bili pripravljani za prevzem, Narodna banka Jugoslavije ni hotela dati okraju Koper investicijskega kredita, uprava za ekonomsko in tehnično pomoč FLRJ (načelnik Drago Marušič) pa ne soglasja. V Zveznem izvršnem svetu - odboru za gospodarstvo so menili, da je treba gradbene stroje dodeliti upravi prekopa Donava - Tisa - Donava, sesalni bager pa Brodospasu iz Splita. Da bi problem uredili v korist Vodne skupnosti Koper in s tem gradnje pristanišča, je direktor Petrinja šel s tajnikom okrajnega ljudskega odbora Koper Črtom Kolencem v Beograd k 'ministru' zvezne vlade dr. Marijanu Breclju, ki pa je dejal, da ni pravi naslov za rešitev tega problema. Telefoniral je 'ministru' za industrijo zvezne vlade Francu Leskovšku-Luki, da naj predstavnika Vodne skupnosti sprejme in po možnosti pomaga. Leskovšek pa je telefoniral guvernerju Narodne banke Jugoslavije Vojinu

⁵ Zoran Polič, tedaj slovenski minister za finance, mi je pisno sporočil, da je sredstva iz anglo-ameriške ekonomske pomoči Jugoslaviji delilo ministrstvo za zunanje zadeve in da ministrstvo za finance ni imelo vpogleda v ekonomsko pomoč Jugoslaviji.

Guzinu, da naj on uredi ta problem. Guzina se je izgovarjal, da ne more, ker odpotuje v Moskvo. Na Leskovškova vprašanja, kdaj odpotuje, je Guzina dejal, da ob 12. uri, Leskovšek pa mu je odgovoril, da je ura šele 10 in da ima torej še dve uri časa. Guverner Guzina je predstavnika Vodne skupnosti sprejel ter naročil svojim podrejenim v Narodni banki, da dodelijo investicijski kredit 320.600.000 din v protivrednosti za 150.000 funtov 'angleške pomoči'. Narodna banka Jugoslavije je odobrila investicijski kredit Continental-exportu le, če Zvezni izvršni svet pozneje določi uporabnika strojev. D. Marušič, direktor zvezne uprave za ekonomsko in tehnično pomoč, ni hotel dati soglasja, omehčal se je šele po Petrinjini grožnji, da se bo pritožil na angleško ambasado.

Stroji so bili uvoženi in uskladiščeni v carinskih skladiščih v Luki Reka. Formalni lastnik je bil Continental-export Ljubljana, dejansko pa so bili na voljo ZIS-u. Vprašanje pa je bilo, kako stroje spraviti v Koper. Sekretar okrajnega komiteja KPS Koper Albert Jakopič- Kajtimir je predlagal, naj pomaga jugoslovanska vojna mornarica, ki bi nam stroje pripeljala v Koper, saj je bil prevoz tako velikih strojev po cesti vprašljiv. Komandant šole Vojne mornarice Pula, kapetanu vojne ladje Francu Rusta - Čanči je takoj dal na voljo 2 tankonosilca s posadko. Ko se je pojavila v Luki Reka posadka jugoslovanske vojne mornarice, je carina izročila stroje s spremnimi dokumenti vred pod nadzor koprške carinarnice, dokler ZIS ne bi določil, kdo jih bo uporabljal. ZIS bi jih dodelil Vojvodini, kot je nameraval, a z velikimi težavami in političnimi problemi. S pomočjo Izvršnega sveta Slovenije in Franca Leskovška-Luke je Narodna banka Jugoslavije dodelila investicijski kredit 320.600.000 din okraju Koper, republiški izvršni svet Slovenije pa je prispeval iz republiškega investicijskega sklada 10 %, to je bilo 35.600.000 dinarjev. Tako je uspelo stroje dobiti v Koper in jih plačati. Okraj Koper je stroje in vračanje kreditov prenesel na vodno skupnost Koper.

Izdelavo vodnogospodarskih osnov, investicijskih programov, idejnih in glavnih projektov za melioracije kmetijskih zemljišč, namakanje, regulacije vodotokov in hudournikov je prevzelo podjetje Projekt nizke gradnje - glavna projektanta sta bila ing. Davor Burja in Vladimir Korva. Investicijski program za 400 m operativne obale Pristanišča Koper je izdelala strokovna skupina Vodne skupnosti Koper, ki sta jo vodila ing. Rihard Pečenko in Miloš Gnus. Izgradnjo Pristanišča Koper je bilo treba skrivati pred nasprotniki, predvsem pred Luko Reka, ki je imela v pomorskem gospodarstvu velik vpliv, zato je bilo treba poiskati strokovnjake v Sloveniji oziroma Slovence, ki so delali na gradbenih pomorskih objektih drugje, pa tudi tiste strokovnjake, ki so verjeli v nujnost gradnje Pristanišča Koper.

Za vodilne politike okraja Koper čas za združitev obeh uprav za melioracijo, tiste, ki je bila ustanovljena še v času cone B STO in tiste, ustanovljene decembra 1955 za prevzem naročenih strojev iz Anglije, v eno še ni bil zrel. Da bi postavili trdno osnovo in enotno politiko za melioracije, regulacije vodotokov, namakanje kmetijskih površin, so pritegnili k sodelovanju prebivalce, zlasti kmete in industrijo ter zagotovili sredstva za projekte, udeležbo pri investicijskih kreditih in začetku sredstva za gradnjo Pristanišča Koper. Svet za gospodarstvo Okrajnega ljudskega odbora Koper, na predlog direktorja Uprave za vodno gospodarstvo Ljudske republike Slovenije, je sprejel sklep, da se ustanovi Vodna skupnost Koper, v katero se spojita obe upravi za melioracije. Ustanovni občni zbor Vodne

skupnosti Koper je bil 30. junija 1956. Sprejet je bil program dela, v katerem je bila tudi gradnja Pristanišča Koper ter uvoz, prevzem, plačilo in zaposlitev strojev iz Anglije. Že med ustanavljanjem Vodne skupnosti je bilo veliko strokovnjakov angažiranih za izdelavo študij, investicijskih programov in projektov. Izdelali so investicijski program za 400 m operativne obale, gradbeni program in idejni projekt za Pristanišče v Kopru. Zaposlili so prve strojnike - mehanike, za gradbene stroje iz Anglije, ki so bili uvoženi junija 1956.

Projektiranje in gradnja prvega naveza

Projektiranje koprskega pristanišča se je začelo že pred priključitvijo cone B STO k Jugoslaviji. Leta 1952 se je VUJA ukvarjala z mislijo, da bi v Kopru zgradili operativno obalo za pristajanje čezoceanskih ladij. Idejo za graditev je dal takratni pristaniški kapitan v Kopru, ing. Bogdana Urbančiča iz Uprave pomorske oblasti severnega Jadrana pa so prosili, da naj preišče razmere med Semedelo in Kopro in tehnične možnosti za graditev pristanišča. Preiskave (sondiranje morskega dna) so pokazale da je gradnja tehnično in ekonomsko možna. Resneje so o gradnji večjega in modernejšega pristanišča začeli razmišljati leta 1954. Ing. Ivo Štok je izdelal tri različice pristanišča (A: na Debelem rtiču; B: Škocjanski zaliv; C: rekonstrukcija severnega mestnega obrežja), pri čemer so vse imele vrisano tudi železniško povezavo z zaledjem po dolini reke Rižane. Za najbolj verjetno so sprejeli gradnjo pristanišča v Škocjanskem zalivu.⁶ Že med izdelavo osnutkov za pristaniški bazen v Škocjanskem zalivu je predlagal ing. Miloš Gnus od Projekta za nizke gradnje Ljubljana gradnjo pristanišča južno od starega koprskega pristanišča.

Ko je leta 1956 Vodna skupnost Koper prevzela od Uprave za melioracije nalogo zgraditi pristanišče v Kopru, je angažirala ing. Miloša Gnusa in pomočnika generalnega direktorja Interevroppe Koper ing. Riharda Pečenka za nosilca izdelave investicijskega programa za izgradnjo 400 m pristajalne obale za čezoceanske ladje z nosilnostjo 10 - 12.000 ton. Po tem programu se je predvidevalo letno 400.000 ton prometa blaga. Pred izdelavo programa je bila določena dokončna lokacija gradnje. Odločitev je bila sprejeta na sestanku pri predsedniku Občine Koper Miranu Bertoku. Na sestanku so bili poleg predstavnikov Vodne Skupnosti še predstavniki Okrajnega ljudskega odbora Koper, Okrajnega komiteja ZKS, sekretar A. Jakopič-Kajtimir in urbanisti pod vodstvom prof. Eda Mihevca. Ni bilo nobenega predstavnika republiških organov; Izvršni svet Slovenije je namreč prek ing. Marjana Tepine, sekretarja za urbanizem in gradnje LR Slovenije sporočil, da je Izvršni svet proti gradnji pristanišča, saj za slovenske potrebe zadostujeta luki Trst in Reka. Dodal pa je, da če imajo v Kopru denar, svetuje, da izdelajo projekte.

Vodna Skupnost, ki je imela podporo v večjem delu slovenskega gospodarstva, je vztrajala pri gradnji. V pogovorih so prepričevali tudi državne organe; prepričevali so podpredsednika Izvršnega sveta Slovenije Viktorja Avblja o nujnosti gradnje obale za pristanek večih ladij. Ko sta namreč prispela z ladjo Galeb na obisk v Koper predsednika Jugoslavije Josip Broz - Tito in Sovjetske zveze Nikita Hruščov, ladja ni mogla pristati na obali, saj je bilo morje preplitvo. Avbelj je tako pristal, da se zgradi obala za pristanek ene večje ladje. Tako je bilo 400 m obale razdeljeno na 3 podetape. Načrtovana dolžina prvega naveza je bila 135 m.

⁶ Slovenski pomorski zbornik Koper, 1962; Rudi Goljak.

Izbira mesta pristanišča pred škocjanskim zalivom, na severni obali Kopra, je imela več prednosti: bila je urbanistično ugodna, ker ni (ne) ovirala razvoja Kopra, saj je mesto na svojem griču dvignjeno nad pristaniške objekte in je tako prebivalcem omogočen razgled preko pristanišča na morje. Pristanišče na tem mestu narekuje izpeljavo železniških tirov iz mesta proti severu tako, da železnica ne bi predstavljala ovire za nadaljnji razvoj mesta. Ves težki cestni tovorni promet gre proti severu in proti Srminom ob Rižani proti vzhodu. Tako je tudi tranzitni tovorni cestni promet iz mesta izločen. Izsušeni škocjanski zaliv lahko ostane rezervat za nadaljnji razvoj industrije in mesta. Razlogi za izbiro so bili tudi geološki (najugodnejši talni pogoji, ker so nosilna tla v primerni globini), pa tudi ekonomski: vrsta skladišč je omogočala takojšnjo eksploatacijo nove operativne obale. S tem je uresničen izredno važen pogoj - etapna gradnja in takojšnja uporaba pristanišča. Ugodni so tudi meteorološki pogoji, ker je smer burje malone vzporedna z operativno obalo, tako da nudijo privezane ladje burji manjšo uporno ploskev.

Prvi investicijski program za gradnjo 400 m dolge operativne obale na severni strani je izdelala Vodna skupnost Koper z zunanjimi sodelavci. Dela pri izdelavi programa je vodil ing. Roman Čelik, pri ekonomskem delu programa je sodeloval ing. Rihard Pečenko iz Intereurope Koper. Prvi investicijski program je predvideval tako dolžino operativne obale, ki je zagotavljala normalno in ekonomično izgradnjo in izkoriščanje novega pristanišča. Investitor, Vodna skupnost Koper, je bil prisiljen načrt izgradnje prve etape pristanišča raztegniti od prvotnih dveh na pet let. V investicijskem programu je bila predvidena operativna obala iz betonskih blokov. V začetku leta 1957 je bil potrjen dogovor, da bo Uprava pomorske oblasti severnega Jadrana sodelovala pri financiranju novega pristanišča v Kopru. Ker ta uprava ni imela nobene tehnične dokumentacije, je ing. Bogdan Urbančič napravil skico osnovne zamisli pristanišča v Škocjanskem zalivu. Istočasno je višji gradbeni tehnik Jože Kramarič pri vodni skupnosti Koper izdelal predlog, naj bi zgradili operativno obalo na severni obali Kopra, v dolžini samo enega priveza in z globino morja 9 m. Izbrana je bila različica na severni strani, le da je bila razdeljena prva etapa gradnje na tri podetape.

Glavni projekt operativne obale za prvo podetapo v dolžini 135 m so izdelali pri Projektu nizke gradnje Ljubljana (projektant ing. Miloš Gnus). Projekt je predvideval gradnjo armiranobetonske mostne konstrukcije vzporedno z obalo.

Izgradnja luke

Izvajalec - Vodna skupnost Koper - je sicer imel moderno mehanizacijo za izkop morskega dna, ne pa tudi opreme za dviganje težkih blokov za montažo obale iz betonskih blokov. Zato je bilo treba projektirati tako operativno obalo, ki bi bila po stabilnosti in nosilnosti enaka klasičnemu masivnemu tipu, obenem pa bi bila izvedljiva s sredstvi in opremo, ki je bila na voljo. Osnovna ideja projekta je bila, kar najbolj izločiti zemeljski pritisk na obalno konstrukcijo. To je bilo mogoče samo z mostno konstrukcijo, pod katero pada brežina, obložena s kamnometom v svojem naravnem naklonu v morje. Problem zase je bila montaža nosilcev iz armiranega betona, ki so sestavljali mostno ploščo na konstrukciji obale. Vendar je bil tudi ta

problem rešen na posvetovanjih z izvajalcem. Vodno skupnostjo. Vodja gradbenih del je predlagal montažo 21-tonskih blokov z vitlom. Nosilci so drseli po železnih ploščah na nosilne stebre, ki so bili zabetonirani v morje. Tako je bila postavljena polovica nosilcev, ostale je položilo plovno dvigalo 'Veli Jože', last splitskega Brodospasa, ki se je prav tedaj mudilo v Koprju, da bi iz morja dvignilo dele poplajene italijanske potniške ladje Rex.⁷ To je bila v resnici vsa pomoč pri gradnji.

Prvih 135 m pristajalne obale so projektirali in zgradili delavci in strokovnjaki Vodne skupnosti sami brez ustrezne gradbene opreme, z orodjem, ki so ga izdelali večinoma delavci Vodne skupnosti sami. 22 ton težke nosilce so vlekli z vitlom. Dovoz kamena za oblogo obale je opravilo Komunalno podjetje Koper s kmečkimi vozovi s konjsko vprego. Ustrezni stroj pri gradnji obale je bil le sesalni bager 'Peter Klepec', uvožen iz Anglije. Z bagrom so poglobljali morsko dno na globino 9 -10 m, s pridobljenim materialom pa nasipavali morje za potrebe nadaljnje gradnje, predvsem za gradnjo odprtih in zaprtih skladišč.

Prva etapa (135 m obale, globina morja 10 m, izkop 600.000 m² blata v pristaniškem bazenu, porušitev treh objektov in nasipanje terena) je bila zgrajena v zelo kratkem času in z razmetoma majhnimi sredstvi 230.822.783 dinarjev (7.694.092 \$).⁸ Iz sredstev republiškega investicijskega sklada je bilo Vodni skupnosti dodeljenih 133.500.000 dinarjev kredita, ki ga je bilo treba vrniti. Okraj Koper je dal 5.800.000 din dotacije tako, da je morala Vodna skupnost iz vodnih prispevkov in drugih dohodkov prispevati 91.522.783 dinarjev.

Otvoritev - pristanišča prvega naveza - je bila 7. decembra 1958. Pristanišče je odprl Predsednik Izvršnega sveta Slovenije Boris Kraigher in v pozdravnem govoru med drugim dejal: "To smo zgradili, če ima interes gospodarstvo, naj gradi naprej."

Vodovodna skupnost pa je kljub temu zahtevala od republiškega investicijskega sklada vsaj 100 milijonov dinarjev za nadaljnjo gradnjo. Po dolgem prepričevanju, zlasti pa zato, ker se je promet povečeval, in da bi polno zaposlili sesalni bager, je sklad konec leta 1959 vendarle odobril, takrat že Pristanišču Koper, 40 milijonov.

Z otvoritvijo prvega veza, 7. decembra 1958, je gradnja pristanišča in podjetje kot tako postalo javno. Še vedno ni jasno, zakaj se je prvi vez pristanišča moral graditi tajno pod plaščem melioracij, saj so Združene Države Amerike dale za gradnjo pristanišča v Koprju 25 milijonov dolarjev. Res pa je, da Koper teh dolarjev ni dobil. Izgleda, da so gradnjo pristanišča in drugih objektov (na primer železniške proge Koper - Prešnica) preprečevali Zvezni izvršni svet in Hrvatje.

Z izgradnjo prve etape je bila izvedena tudi reorganizacija delovanja pristanišča. Okrajni ljudski odbor Koper je 23. maja 1957 ustanovil podjetje Pristanišča Koper, ki naj se usposobi za upravljanje luške dejavnosti. Delavci pristaniških zadrug so prišli v novoustanovljena podjetja in postali glavni organizatorji prekladanja blaga. Že kmalu po izgradnji prvega veza 135 m pa se je pokazalo, da v Pristanišču ne moreta biti dva gospodarja. Zaradi neurejenih odnosov se je promet povečeval prepočasi in novih kreditov za gradnjo drugega veza ni bilo mogoče dobiti. Zato se je prvega maja 1959 oddelek Vodne skupnosti za gradnjo pristanišča združil s podjetjem Pristanišča Koper. Pristanišče je prevzelo izdelavo študij in projektov, gradnjo obale, infrastrukture, skladišč, nabavo strojev

⁷ O gradnji severne obale Koper je pisal vodja gradnje J. Kramarič v : Gradbeni vestnik Slovenije št. 55-77, str. 125-131.

⁸ Zaradi lažje primerjave preračunavamo vrednosti v \$; vrednost 1 \$ leta 1958 je bila 3 dinarje.

in opreme ter vse manipulacije blaga (nakladanje, razkladanje ladij, skladiščenje blaga in druge usluge na zahtevo lastnikov blaga). Takoj je bila ustanovljena kvalitetna komercialna skupina, ki je iskala blago in delo. Število zaposlenih se je povečalo s 37 na 140, iz Vodne skupnosti je torej v Pristanišče prišlo prek 100 delavcev. Direktor Pristanišča je postal dotedanji direktor Vodne skupnosti. Pristanišče je prevzelo vse stroje in opremo, ki je bila last Vodne skupnosti Pristanišča vključno s sesalnim bagrom 'Peter Klepec'. Prevzelo je tudi vse kreditne obveznosti, ki so se nanašale na gradnjo luke in opremo, Vodna skupnost pa je, razbremenjena gradnje Pristanišča, svojo dejavnost razširila še na območja občin Sežana, Postojna in Ilirska Bistrica.

Pristanišče je zaživel že med gradnjo prvega veza. Prevozno in špeditersko podjetje Intereuropa Koper je začelo usmerjati manjše količine blaga v tujino in iz nje prek pristanišča. Blago so z ladij prekladali na kamione v starih pristaniščih Koper, Izola in Piran. Ker je v teh pristaniščih morje globoko le 3 do 5 metrov, so lahko tam pristajale samo majhne ladje. Blago pa so prekladale zadruga pristaniških delavcev, ki so imele monopopol.

Drugi navez dolg 135 m je bil zgrajen konec leta 1960. Za izgradnjo tega naveza, nabave 6 traktorjev in izgradnjo ter adaptacijo 43 stanovanj, je bilo investiranih 314.750.477 din. Lastnih sredstev Pristanišča je bilo 180.082.366 din, republiških in okrajnih investicijskih kreditov pa 134.668.111 din. Tako ali podobno razmerje je bilo pri financiranju gradnje Luke in luških objektov vsa leta gradnje do leta 1969. Delavci Luke so zagotavljali za investicije iz svojih sredstev - večinoma na račun plač - prek 50% denarja. Z internim predpisom Luke je bilo določeno, da gredo v sklade za investicije dohodki sesalnega bagra, luške pristojbine in skladišćnine. Zaradi nespremenjenih luških tarif, podcenjenega dolarja, velikih stroškov za prevoz blaga iz Luke do železniške postaje Kozina in prekladanja s tovornjakov na vagone, je akumulacija predvsem v letih 1969 - 1970 zelo padla, tako da se je gradnja luške infrastrukture skoraj v celoti ustavila. Šele 1975 se je začel zbirati denar iz združenih sredstev slovenskega gospodarstva za železniški in luški promet. V 10 letih je bilo tako zbranih 62 milijonov dolarjev.

Zasnova in program dolgoročnega razvoja Luke Koper

Vodstvo in strokovnjaki Vodne skupnosti in kasnejše Luke so v sodelovanju z zunanjimi pomorskimi strokovnjaki in ekonomisti pri razvoju Luke upoštevali geografske, ekonomske in prostorske pogoje, ki so omogočili gradnjo sodobne Luke.

Na severnojadranski luški bazen - to je na Trst, Koper in Reko - gravitira večji del srednje Evrope. Glede na razdalje po železnici je gravitacijsko območje Severnojadranskih pristanišč na črti Brenner Ingolstat - Eisenstein - Brno - madžarsko romunska meja do Timešvara. Gravitacijsko območje najsevernejšega dela Jadrana zajema polovica področja nekdanje Jugoslavije, vzhodna Avstrija, južna Češka, Slovaška in večji del Madžarske. To je ekonomsko precej razvit del Evrope s prek 40 milijonov prebivalcev, ki pa ima relativno skromno rudno bogastvo in gospodarske dejavnosti so v veliki meri vezane na uvoz in izvoz.

Na osnovi železniške razdalje definirano gravitacijsko področje pa ne pomeni že dejansko osvojenega gospodarskega prostora, niti ne skrajne možnosti prodora severnojadranskih pristanišč, ampak le naznačen prostor, v katerem bi praviloma

lahko prevladovala severnojadranska pristanišča, ob enakovredni organizaciji luških in prevoznih uslug. Odločilno je seveda kakovostno in hitro delo, konkurenčne železniške tarife, carinske in druge ugodnosti in podobno.

Po drugi svetovni vojni se je vloga pomorskih luk bistveno spremenila. Luke so dobile poleg prekladanja blaga (vagon - kamion - ladja), še vlogo skladiščenja blaga in njegove distribucije glede na zahteve lastnika blaga, prepakiranje, presortiranje, dodelavo ali predelavo - vse do industrijske predelave. Potrebne so bile servisne delavnice, naprave in strojna oprema. Vse to zahteva velike površine, ki omogočajo gradnjo specializiranih terminalov, odprtih in zaprtih skladišč, manipulativnih površin in vrsto delavnic. Vedno večje ladje zahtevajo zelo globoko morje, sodobno prekladalno opremo z velikimi kapacitetami. Zahtevam prevoznikov in lastnikov blaga je bilo treba prilagoditi tudi koncept gradnje Luke Koper. Luka je lahko uresničila oziroma uresničuje sodoben koncept gradnje in upravljanja Luke, ker ima na voljo prek 500 ha veliko ravninsko zaledje in možnost poglobiti morsko dno na 20 m. Luki Trst in Reka sta stisnjeni ob mesti - imata sicer dolgi obali, nimata pa potrebnih skladiščnih in manipulativnih površin, tako da se sodobnim zahtevam ladjarjev ne moreta prilagoditi. Tudi v prvem programu za izgradnjo 400 m obale Pristanišča v Kopru niso mogli upoštevati zahtev sodobnih ladjarjev, saj ni bilo dovolj prostora. Pri prvih dveh obalah (podetapah) je prostor omogočil gradnjo samo ene vrste skladišča - obala je namreč stisnjena k mestnemu naselju, tretji vez - podetapa pa se je že gradil na prostoru, ki je omogočal gradnjo večjih skladiščnih površin. Že zamisel razvoja pristanišča v Kopru, izdelana leta 1959, je upoštevala zahteve za gradnjo večje in sodobne Luke v Kopru.

Programsko zasnovano so izdelali leta 1959, dr. Aleš Kersnik, dr. Vilko Vujčič, ing. Miro Hofbauer, Boris Pirc, ing. Franc Bajželj, Franc Hribar s sodelovanjem strokovnjakov Vodne skupnosti oziroma Pristanišča Koper. Izhodišče je bilo prepričanje, da pristanišče ne sme imeti monopola nad objekti na svojem območju in da ni važno, kdo je lastnik skladišča, važno je, kdo upravlja dejavnost. To je pomenilo, da so na pristaniškem območju zainteresirana podjetja lahko zgradila svoja skladišča. Prvo skladišče (5500 m²) je ob prvem navezu zgradila Uprava silosov in skladišč Slovenije. To skladišče je kmalu po zgraditvi Uprava prodala Centropromu iz Beograda. Z dobljenim denarjem je zgradila drugo skladišče ob drugem navezu in ga prodala Prehrani (Emoni) Ljubljana. Vodna skupnost je omogočila podjetju Slovenijales, da je pridobilo sredstva za gradnjo odprtega skladišča za les in nadstrešnico, tako da je Slovenijales vzel v najem od Vodne skupnosti 40.000 m² skladišča, ko je to bilo že morje. Najemnina je šla za gradnjo skladišča in ko je bilo zgrajeno, je postalo last Slovenijalesa. Na enak način je bila omogočena gradnja skladišča Emone (Prehrane) Ljubljana. Med obiskom generalnega direktorja Centroproma iz Beograda leta 1962 Filipa Marjanovića v Luki Koper je ta omenil, da že dve leti skušajo v Luki Split zgraditi rezervoarje za nerafinirano jedilno olje. Luka Koper mu je takoj ponudila lokacijo, ki jo je Marjanović sprejel. Na določeni lokaciji pa je bilo še morje. Dogovorjeno je bilo, da Centroprom plača Luki 74 milijonov din za postavitev rezervoarjev; te je bilo treba narediti iz pločevine, ki je prišla iz Splita. Ko so bili rezervoarji postavljeni, pa so stroški narasli na 164 milijona dinarjev. Cena pa je bila dogovorjena, zato od Centroproma niso zahtevali plačila razlike, le povedali so jim, koliko so

rezervoarji stali. Centroprom je zato preusmeril prek Luke Koper velike količine blaga, dogovorjene provizije pa pustil Luki. Prispeval je tudi k stroškom prevoza blaga s kamioni iz Kopra do železniške postaje Kozina. Vodstvo Luke je pričakovalo, da bo železniška proga Luka Koper - Prešnica dograjena do konca leta 1967. Vodstvo Slovenskih železnic je stalno ponavljalo, da bo proga rentabilna, če ji Luka zagotovi letno 1.200.000 ton blaga, sicer ne bodo prevoza prevzeli, razen če Luka plača izpad dohodka. Petrol Ljubljana je predlagal Luki, da skupaj zgradita terminal za nafto. Tako je Luka zgradila pristajalni most za pristajanje petrolejskih ladij, Petrol Ljubljana pa rezervoarje za nafto z vsemi napravami za prečrpavanje nafte iz ladij v rezervoarje in iz rezervoarjev v vagone. Pristajalni most - obala za petrolejske ladje in rezervoarji - so bili zgrajeni pravočasno (v letu dni) tako, da je Luka zagotovila železnici preko 1.200.000 ton že prvo leto obratovanja proge. Petrol je uvažal in odpremil nafto v rafinerijo v Bosanski brod, dokler ni bil zgrajen jadranski naftovod. Ta terminal je še sedaj zelo koristen za uvoz nafte in naftnih derivatov. Taka stališča in odnosi s poslovnimi partnerji so prispevali k hitrejšemu razvoju Luke. Vse obveznosti, ki jih je Luka sprejela, je izpeljala, četudi so bile težke. Takih pogojev ni nudila nobeno pristanišče v nekdanji Jugoslaviji, niti pristanišče v Trstu.

Kmalu po začetku poslovanja Luke Koper je vodstvo spoznalo, da se mora sodobna Luka specializirati na prevzem in obdelavo raznih vrst blaga. To je pomenilo graditi specializirane obrate - terminale (obale, skladišča in naprave) ter usposobiti delavce za delo v terminalu. Vsaka vrsta blaga zahteva namreč svoj način obdelave. Že leta 1961 je Luka pričela graditi terminal za južno sadje - naprave za dozorevanje baban, za dezinfekcijo okuženega blaga, posebna kondicionirana skladišča za južno sadje, sortirnice sadja in možnosti prebiranja sadja. Luka Koper je bila takrat edino pristanišče na severnem Jadranu, specializirana za južno sadje. To je omogočilo uvoz (velikih količin sadja) za bivšo Jugoslavijo, Avstrijo, Češkoslovaško, Madžarsko, delno Bavarsko in Švico. Zgradila je odprta in zaprta skladišča za les z opremo za sortiranje lesa. Delavci so se specializirali za vsa dela z lesom - sortiranje, markiranje, vezanje, sušenje in podobno. Zgradili so specializirane terminale za jedilno olje, kemikalije, nafro in naftne derivate, za glinico, za živinsko krmo, za razsuto blago, rudo, fosfate, velik kontejnerski terminal, terminal za avtomobile, vrsto servisnih delavnic in obratov. Luka Koper je bila prva od vseh takratnih jugoslovanskih luk, ki je uvedla paletizacijo in konteinerizacijo in specializacijo tovora.

Problem cestno-železniškega prevoza blaga

Slovenska obala, ki je bila priključena k Republiki Sloveniji in Jugoslaviji že leta 1954, je bila povezana z zaledjem do konca leta 1967 samo z dvopasovno cesto. V letih 1957 - 1967 je potekal prevoz blaga v Luko Koper in iz nje s kamioni in traktorji do železniške postaje Kozina. Na železniški postaji Kozina so blago pretovorili v vagone ali na kamione.

Že takoj po izgradnji prvega naveza operativne obale je pristanišče Koper zahtevalo od Generalne direkcije jugoslovanskih železnic Beograd, da vključi pristanišče Koper v železniške prevozne tarife. Železnica bi namreč opravljala ne le prevoz blaga do železniške postaje Kozina, pač pa bi se štelo med njene usluge tudi

pretovarjanje blaga na tovornjake in z njih na vagone ter prevoz iz Kozine v Luko Koper in obratno.

Generalna direkcija jugoslovanskih železnic je po dolgotrajnem dokazovanju, da je omogočanje takega prevoza blaga v korist železnice, saj le tako dobi dodatne količine blaga in dodatno zasluži, pa tudi z dokazovanjem, da Luka Reka zaradi preobremenjenosti ne more sprejemati novih količin blaga, da izgublja predvsem tranzitno blago in da stroške prekladanja blaga iz ozkotirnih na normalnotirne vagone v Sarajevu, ki prihaja iz pristanišča Ploče ali je namenjeno v pristanišče Ploče, krije železnica. Septembra 1960 je Generalna direkcija jugoslovanskih železnic pristala, da bo za tranzitno blago od časa do časa in za dogovorjene količine blaga, krila dodatne stroške za prevoz blaga s kamioni iz Kopra do železniške postaje Kozina. S takim predlogom se Pristanišče Koper ni moglo strinjati, ker ni omogočilo normalnega pretovora blaga, pa tudi stroške prevoza blaga iz Kopra do Kozine in prekladanje na železniški postaji Kozina s kamioni na vagone je moralo poravnati Pristanišče. Po odločni ponovi pisni zahtevi Pristanišča Koper generalni direkciji jugoslovanskih železnic in zveznemu sekretariatu za promet ter posredovanju republiškega sekretarja za promet Bojana Polaka-Stjenke je januarja leta 1961 zvezni sekretar za promet Miloš Stamatović organiziral sestanek, ki so se ga udeležili predstavniki Generalne direkcije jugoslovanskih železnic, Zveznega sekretariata za promet, Republiškega sekretariata za promet Slovenije in Hrvaške, Pristanišča Koper, Luke Reka in republiških direktij železnic Slovenije in Hrvaške. Vsi, razen Slovencev so nasprotovali predlogu, da se železniške tarife za Pristanišča Koper in Reka izenačijo in tudi prepričevanje predstavnikov Pristanišča Koper ni pomagalo. Na vprašanje direktorja Luke Koper, kaj je potemtakem Koper pridobil s priključitvijo k Jugoslaviji in ali bo odnos Jugoslavije do prebivalcev Primorske enak kot je bil odnos italijanskih okupatorjev, je Stamatović prekinil sejo ter pozval k sebi na posvet generalnega direktorja jugoslovanskih železnic in sekretarja za promet Slovenije in Hrvaške. Po dobri uri čakanja se je sestanek nadaljeval s sporočilom Stamatovića, da bodo Jugoslovanske železnice za tranzitno blago prek Kopra uvedle enake železniške tranzitne tarife, kot veljajo za Luko Reka. Kljub jasni odločitvi je Generalna direkcija zavlačevala z izdajo navodil in s priznanjem stroškov prevoza blaga na relaciji Koper - Kozina in prekladanja na železniški postaji Kozina s kamiona na vagon. Tako je kombiniran prevoz v režiji železniškega transportnega podjetja Postojna stekel šele 1. oktobra 1961. Pogodbeni prevoznik je postalo podjetje Intereuropa Koper. Že novembra 1962 je Intereuropa Koper odpovedala ŽTP Postojna avtoprevozno pogodbo in železniško transportno podjetje Postojna je prevzelo organizacijo kamionskih prevozov in prekladanje blaga na železniški postaji Kozina; avtoprevoznik je bil podjetje Slavnik Koper. Na vztrajanje Pristanišča Koper je generalna direkcija jugoslovanskih železnic Beograd s sklepom upravnega odbora dne 12. junija 1962 odobrila direktno odpravo blaga do koprskega pristanišča tudi za uvozne in izvozne pošiljke od I. do V. tarifnega razreda.

Generalna direkcija jugoslovanskih železnic je železniškemu transportnemu podjetju Postojna priznala in plačala del stroškov kamionskega prevoza do železniške postaje in stroškov prekladanja. Ker nadomestilo za kritje stroškov kamionskega prevoza, ki ga je priznala Generalna direkcija jugoslovanskih železnic, ni

zadostovalo, prevozov ni hotel prevzeti noben avtoprevoznik, čeprav se je Luka Koper že uveljavila kot pristanišče s kakovostnimi storitvami.

Ob koncu leta 1962, ko je bilo zgrajenih 550 m operativne obale, 29.482 m² zaprtih skladišč, 48.750 m² odprtih skladišč, 64.000 m² manipulativnih površin, 600 m³ celic za dezinfekcijo, dezinfekcijo in dozorevanje sadja, za 8.000 ton rezervoarjev za jedilno olje, je Luka imela 268.952 ton prometa. Več pomembnih zunanjetrgovinskih organizacij je želelo preusmeriti uvoz in izvoz večjih količin blaga preko Kopra. Največji problem je bilo organiziranje kamionskega prevoza blaga iz luke do železniške postaje Kozina in obratno ter organizacija prekladanja blaga na železniški postaji Kozina. Tudi Slavnik Koper je namreč odpovedal prevozno pogodbo. Dotok blaga ni bil enakomeren - bili so dnevi, ko je bilo potrebnih 20-30 avtovlakov, in dnevi, ko ni bilo blaga niti za enega. V takšni situaciji je moral kolektiv Luke Koper prevzeti še organizacijo prevoza blaga iz luke do železniške postaje Kozina in obratno ter prekladanje na železniški postaji.

Delavski svet Luke Koper je 28. oktobra 1964 sklenil, da pri Investicijski banki Beograd najame investicijski kredit za nakup 20 kamionov v višini 166.258 \$, Komunalni banki Koper 116.325.000 din in pri Splošni banki Ljubljana za izdelavo kesonov 27.860.000 din za ITAS Kočevje in 100.915 din za Vozila Gorica. Že na isti seji je delavski svet zadolžil direktorja podjetja, da poišče primernega kooperanta, ki bi prevzel 20 kamionov in prevoz na relaciji Koper - Kozina. Transavto Postojna je Luki nudil najboljše pogoje.

V letih 1964-1967, torej do izgradnje železniške proge Koper - Prešnica, je železnica priznala del nadomestila k stroškom prevoza od Luke do železniške postaje Kozina in za prekladanje blaga. Zaradi devalvacije so stroški prevoza naraščali. V letu 1965 je vodstvo slovenskih železnic v okviru svojih pristojnosti (samostojne železniške politike), skušalo čimveč bremen prenesti na družbo oziroma na uporabnike železnice. Ko so slovenske železnice postale bolj samostojne - niso bile več tako odvisne od Beograda - so vodile politiko ozkih železniških interesov ne oziraje se na interese slovenskega gospodarstva in prebivalstva. V letu 1965 je vodstvo slovenskih železnic oblikovalo nov tarifni sistem. Določilo je železniške prevozne tarife za posamezne proge in progovne odseke, glede na stroške na posameznih progah oziroma odsekih.

Načeloma naj bi dohodek vsake proge kril stroške, vendar je železnica prelila del stroškov na glavne magistralne proge, ki so bile nerentabilne. Za konkurenčno sposobnost posameznih luk je bilo zelo važno, kako jih železnica obravnava v svojih tarifah.

<i>Relacija magistralne proge od luke</i>	<i>Dejanska razdalja v km</i>	<i>Tarifna razdalja v km</i>	<i>Tarifni dohodek železnice za blago V. t.r. (16 din po t/km)</i>	<i>Stroški železnice za prevoz 1 t blaga</i>	<i>Razlika v km</i>
Pivka-Reka	56	41	666	813	+ 147
Divača-Pula	122	172	2.852	3.065	+ 313
Divača-Koper	39	145	2.320	2.302	- 18

(Opomba: na račun začetnih in končnih operacij je bilo dodanih k tarifni postavki za čisti prevoz in k stroškom povprečno 3 din na tarifni km).

Železnica je torej regresirala promet iz pristanišča Reka do magistralne proge (Sežana - Ljubljana - Dobova oziroma Maribor) s 147 dinarji po toni ali 18% od stroškov vožnje, iz Pule s 313 dinarji po toni ali 10,2%, medtem ko je za blago iz Luke Koper vse svoje stroške vkalkulirala, ne da bi karkoli prelila na magistralne proge, kljub dohodku, ki ga je ustvarila na teh progah. Železnica je imela namreč na progi Reka - Pivka po dejanskem kilometru 12,34 din stroškov in 10 din dohodkov, na progi Herpelje - Pula pa 21 dinarjev stroškov in 18 dinarjev dohodkov. Na relaciji Divača - Herpelje pa so znašali stroški 15,15 din po dejanskem km, dohodki pa 18 din, stroški kombiniranega prevoza v višini 2.069 din po toni pa so bili v celoti upoštevani v tarifah železnice.

Leta 1964 je bilo med Luko Koper in železniško postajo Kozina 414.155 ton prepeljanega blaga, leta 1965 426.855 ton, leta 1966 421.711 ton, leta 1967 - do izgradnje železniške proge pa 287.130 ton.

Breme, ki ga je Luka Koper prevzela za prevoz blaga do železniške postaje Kozina in za prekladanje, je bilo izredno veliko, tako pri organizaciji prevoza, kot pri prekladanju in plačevanju stroškov. Stroške, ki jih je morala Luka plačati, je krila iz dohodkov luške dejavnosti. Tako je na primer v letu 1964 od 657.264.000 din dohodka plačala 477.521.000 din za prevoz in prekladanje ali 1.153 po toni, železnica pa 179.743.000 din ali 434 din od tone. Tak odnos pri kritju stroškov med Luko in železnico je bil vsa leta, dokler se je prevažalo blago med Luko Koper in železniško postajo Kozina.

Z izgradnjo železniške proge Koper - Prešnica je bila Luka Koper povezana z evropskimi magistralnimi programi. Luka Koper pa je morala prevzeti veliko dodatnih obveznosti - naročanje vagonov in plačevanje naročnine, na lastne stroške premeščati vagono in podobno. Če ni bil vagon pravočasno poln ali vrnjen prazen, je morala Luka plačati stojnino - vsa taka dela pa so slovenske železnice opravljale v Luki Reka na svoje stroške.

Gradnja železniške proge Koper-Prešnica

Kmalu po priključitvi občin Koper, Izola in Piran k Sloveniji je Okrajni ljudski odbor Koper izdelal okvirni razvojni program za novo priključene kraje. Med drugimi je predvideval izgradnjo železniške proge Koper - Prešnica - priključek na magistralno železniško progno Pula - Ljubljana.

Po naročilu okraja Koper je Projektivni biro direkcije jugoslovanskih železnic za Slovenijo izdelal osnove železniške trase v dvanajstih različicah. Vse so bile ekonomsko ovrednotene tudi glede na vrsto pogona (para, elektrika in dizel). Železniška direkcija v Ljubljani se je odločila samo za dve različici, decembra 1957. leta pa je revizijska komisija jugoslovanskih železnic Beograd predlagala že tretjo varianto. Ker železniška proga Koper - Prešnica ni bila v zveznem družbenem planu, je investicijo prevzela Slovenija sama. Takratno vodstvo Slovenije ni bilo naklonjeno gradnji Luke Koper in železniške proge Koper - Prešnica. Predsednik Izvršnega sveta LR Slovenije Boris Kraigher je zagovarjal gradnjo sodobne ceste. Sergej Kraigher je zagovarjal železniško povezavo prek Trsta, vodstvo Pristanišča

Koper pa je vztrajalo pri izgradnji železniške proge Koper - Prešnica. Zahteve je utemeljeval z ekonomskimi interesi Slovenije in Jugoslavije. Pristanišče je iz svojih skromnih sredstev finansiralo študijo in projekte za železniško progo in pristanišče. V letu 1958 so bile študije o variantah zaključene. Tudi vodstvo direkcije jugoslovanskih železnic za LR Slovenijo ni bilo naklonjeno gradnji železniške proge Koper - Prešnica, zato je Luka Koper po osvojeni varianti naročila železniškemu projektivnemu biroju Ljubljana predprojekt za izgradnjo industrijskega tira. Stroški za izgradnjo 31,20 km dolgega industrijskega tira bi bili 3.171.040.000 din, za prvo fazo luških tirnih naprav še 360.000.000 din, za odkup zemljišč pa 368.000.000 din, skupaj torej 3.900.000.000 din. Predprojekt je leta 1962 preučila skupina strokovnjakov direkcije jugoslovanskih železnic za Slovenijo, ki je predlagala, da se zgradi normalnotirna proga s kolodvori in izogibalšči in usposobi med Prešnico ter Divačo za večji promet, tako da so predvideni stroški narasli na 9.500.000.000 din. Vodstvo Pristanišča je vztrajalo pri izgradnji industrijskega tira. Slovensko vodstvo je gradnjo železniške proge Koper - Prešnica odklanjalo iz naslednjih razlogov: niso verjeli v ekonomsko upravičenost in rentabilnost gradnje pristanišča in železniške proge; vztrajali so pri ukinitvi zveznih, republiških, okrajnih in občinskih investicijskih skladov, t.i. državnega kapitala; vztrajali so, da vse investicije, ki se financirajo brez obveze vračanja, ukinejo in preidejo na financiranje z ugodnimi krediti z obvezo vračanja; da se ne sme graditi nobene nove železniške proge, dokler se obstoječe ne posodobijo; da je treba vse železniške proge, ki niso ekonomsko rentabilne, ukiniti.

Taka stališča slovenskega vodstva so preprečila, da bi Luka Koper dobila za gradnjo pristanišča in železniške proge sredstva iz zveznih skladov. Luške objekte in železniški industrijski tir je bilo mogoče graditi z bančnimi krediti. V tem času, tja do leta 1964, pa so jugoslovanske luke gradili z zveznimi sredstvi brez obveze vračanja, pristanišče Bar in železniško progo Ploče - Sarajevo ter Beograd - Bar celo do popolne izgradnje. Ne glede na stališče slovenskega vodstva je vodstvo Luke Koper prosilo zvezne organe za sredstva za gradnjo luških objektov in železniške proge. Spomladi 1962 je pomočnik zveznega sekretarja za promet in zveze Ljubiša Veselinović, ki je bil naklonjen gradnji Luke Koper, poslal v Koper delegacijo, v kateri so bili zvezni in republiški sekretarji, sekretarji za promet ter predstavniki zveznih in republiških železniških direkcij. Po ogledu pristanišča je komisija podprla predlog, da se gradnja železniške proge Koper - Prešnica vključi v zvezni plan in financira iz zveznih skladov, če Slovenija podpre gradnjo železniške proge Beograd - Bar. Dejali so, da bo v tem primeru koprška proga mimogrede zgrajena. Sekretar za promet LR Slovenije Bojan Polak je odločno nasprotoval, da bi predlagali zvezni vladi, da vključi gradnjo proge v financiranje iz zveznih sredstev, ker da bi to pomenilo nož v hrbet slovenski vladi. Zaradi takega stališča slovenske vlade in odločnega nasprotovanja vodstva slovenskih železnic, predvsem glavnega direktorja in njegovih pomočnikov, je moralo vodstvo koprškega pristanišča vztrajati, da se zagotovijo bančna sredstva za izgradnjo Luke in železniške proge. Leta 1962 je dosegel promet Luke 268.952 ton blaga, leta 1963 pa že 628.546 ton. Brez novih luških kapacitet in izgradnje proge prometa ni bilo več mogoče povečevati. Kombinirani kamionsko - železniški prevoz s

prekladanjem z vagonov na kamione in obratno na železniški postaji Kozina je bil omejen in zelo drag.

Vodilni in strokovni predstavniki pristanišča so obiskovali vodstva slovenskih podjetij, republiško gospodarsko zbornico in področne zbornice v Sloveniji ter dokazovali potrebo za izgradnjo železniške proge. Večina vodilnih predstavnikov slovenskih podjetij in vse zbornice so podpirale gradnjo pristanišča in železniške proge. Na sestanku gospodarstvenikov v Mariboru so predlagali republiško posojilo za gradnjo proge. V prizadevanja za odločitev za izgradnjo proge in zagotovitev sredstev so se vključili novinarji vseh slovenskih časopisov. Ustvarjeno je bilo pozitivno javno mnenje. Pristanišče je nujnost gradnje luških kapacitet in železniške proge dokazovalo z ekonomskimi analizami, ki jih je posredovalo slovenski vladi in skupščini. Dokazovalo je, da lahko doseže z izgradnjo železniške proge in dodatnih luških kapacitet 2,500.000 ton prometa letno in sicer 125.000 ton izvoza, 965.000 ton uvoza, 1,380.000 ton tranzita in 30.000 ton razvoza.

Luka Koper je 11. maja 1963 poslala Izvršilnemu svetu Slovenije informacijo o poteku projektiranja proge. V informaciji piše:⁹

"Zaradi bodoče izgradnje železniških tirnih naprav v Luki Koper in železniške povezave Kozina - Koper je podjetje "Luka Koper" kot najbolj zainteresirana gospodarska organizacija v letih 1961, 1962 in 1963 prevzela v svojo skrb organizacijo projektiranja navedenih objektov. Čeprav je bilo že pred tem izdelano več variant trase za železniško progo Kozina - Koper je bilo treba privedi projektiranje proge v tako fazo, da se konča s študijem vedno novih variant in pride na konkretni izbor najustreznejše trase ter začne z izdelavo potrebne gradbene dokumentacije. V to svrhu je "Luka Koper" že v letu 1959 v svoji "Idejno programski zasnovi razvoja pristanišča v Kopru" izdelala prvi program železniških tirnih naprav v luki (projektanta ing. Gespan in ing. Medved). Dalje je projektiranje teklo v dveh smereh:

Za železniške tirne naprave v Luki Koper je bil izdelan v treh variantah idejni projekt, ki ga je izdelalo "Železniško projektivno podjetje v Ljubljani", odgovorni projektant ing. Medved Jurij.

Za projektiranje same železniške trase Kozina - Koper je Luka Koper z Železniškim projektivnim podjetjem v Ljubljani sklenila pogodbo št. 1717 z dne 17. 3. 1962. Kot podloga za idejni projekt je bila že prej sprejeta trasa po črni varianti z dolžino 31 km, ki povezuje Koper s Prešnico na železniški progi Divača - Pula. Za izdelavo posnetka terena po izbrani trasi je Luka Koper sklenila z Zavodom za urbanizem in geodezijo v Kopru pogodbo dne 10. 3. 1962 in z Invest birojem Koper (naslednik prej navedenega Zavoda) dodatno pogodbo, dne 12. 3. 1963. Luka Koper je v letih 1962-1963 plačala za projekte 12.183.345 din.

Po informacijah železniškega projektivnega podjetja v Ljubljani je potrebno za izdelavo glavnega projekta izvršiti sondažna dela na spodnji ustroj v vrednosti cca 20 milijonov din in sondaže za objekt v vrednosti cca 10 milijonov din. V primeru prostih kapacitet bi bila lahko sondažna dela izvršena v dveh do treh mesecih.

Cena za glavni projekt železniške proge znaša 140 milijonov din, cena za glavni projekt provizorične železniške postaje Koper znaša 10 milijonov din. V tej ceni niso vključeni stroški za projekt elektrifikacije, varnostnih in TT naprav. Rok za izdelavo kompletnega glavnega projekta je 1 leto po izdelavi sondažnih preiskav. V primeru

⁹ Hrani avtor.

nujne potrebe takojšnje izgradnje (akcija), bi bilo možno z delo tehnično dokumentacijo pričeti z gradnjo po 6 mesecih po izvršeni sondaži.

O gradnji odseka Koper-Prešnica se je govorilo tudi na sestanku pri podpredsedniku Izvršnega sveta SR Slovenije Janku Smoletu 29. junija 1963; poleg Smoleta so se ga udeležili še ing. Viktor Kotnik - predsednik odbora za družbeni plan SR Slovenije, Rudi Čačinovič - predsednik gospodarskega odbora Izvršnega sveta Slovenije, Riko Jerman - član IS SE Slovenije in predsednik Gospodarske zbornice Slovenije, Zoran Žagar - generalni direktor jugoslovanske investicijske banke, Peter Stante - svetovalec Luke Koper, Danilo Petrinja - glavni direktor Luke Koper. Na pogovoru je bilo sklenjeno, da jugoslovanska investicijska banka zagotovi Luki investicijski kredit za nabavo 20 avtovlakov za prevoz blaga Koper - železniška postaja Kozina. Za izdelavo projektov in za izgradnjo železniške proge Koper - Prešnica naj Luka poišče inozemski kredit. Jugoslovanska investicijska banka bo za kredit izdala garancijo. Kredit naj bi vračali z luškimi in železniškimi uslugami. Luki so svetovali, naj se čimbolj veže na češki in madžarski tranzit ter omogoči tema obema državam, da imata v Luki Koper svoje luške kapacitete. Že 1. julija 1963 je bil ponovno sestanek na Izvršnem svetu, ki so se ga udeležili Janko Smole - podpredsednik IS, Rudi Čačinovič - predsednik odbora za gospodarstvo IS SRS, dr. Marjan Dermastja - generalni direktor jugoslovanskih železnic, ing. Ciril Mravlja - glavni direktor skupnosti železniških podjetij Slovenije, Riko Jerman - predsednik Gospodarske zbornice Slovenije, Niko Kavčič - generalni direktor Gospodarske banke Slovenije, Milan Vižintin - predsednik okraja Koper in Jože Eržen - podpredsednik okraja Koper, Lojze Lesjak - predsednik okrajne gospodarske zbornice Koper, Alojz Žokelj - sekretar za promet in zveze SR Slovenije, general Peter Stante-Skala - svetovalec Luke Koper, Viktor Žiberna - pomočnik glavnega direktorja Luke Koper in Danilo Petrinja - glavni direktor Luke Koper. Na sestanku so bili sprejeti naslednji sklepi: investitorstvo za gradnjo železniške povezave do Kopra prevzame Luka Koper, ker je gradnja železniške povezave sestavni del izgradnje Luke Koper; Luka Koper formira za opravljanje investitorskih poslov za gradnjo železniške povezave posebno investicijsko skupino, v kateri strokovno sodelujejo tudi zastopniki JŽ; investicijska skupina takoj naroči izdelavo projektov za železniško povezavo s Koprom s predvidenimi stroški 150 milijonov dinarjev, ki ga krije z enoletnim kreditom, ki ga najame Luka Koper pri Splošni gospodarski banki SRS; kritje za posojilo 150 milijonov dinarjev preskrbijo SRS 100 milijonov dinarjev, okraj Koper 15 milijonov dinarjev, Skupnost ŽP Ljubljana 15 milijonov dinarjev in občina Koper 5 milijonov dinarjev. To kritje je samo začasnega značaja, ker se bodo stroški tehnične dokumentacije všteli v celotne investicijske stroške in obračunavali ustrezno udeležbi posameznih interesov pri celotnih investicijskih stroških; investicijska skupina v najkrajšem možnem roku izdela realen predračun stroškov izgradnje železniške povezave s Koprom; Luka Koper skupno s Splošno gospodarsko banko SRS prevzame akcijo za ustanovitev konzorcija, ki bo financiral izgradnjo železniške povezave s Koprom ter ugotovi finančne obveznosti posameznih interesentov; za financiranje investicije pride v poštev tudi inozemsko posojilo ter naj investitor ugotovi te možnosti.

Najpomembnejši sklep je bil, da se železniška proga Koper - Prešnica gradi in da je investitor Luka Koper. Kljub pristanku Luke, da se gradi industrijski tir kot

proga prvega razreda, so bila stališča Luke in Skupnosti železniških podjetij Slovenije glede višine investicij različna, pa tudi finančne konstrukcije ni bilo mogoče zaključiti. Ne glede na sklepe so priprave za gradnjo proge zelo počasi napredovale. Da bi razrešili probleme in pospešili priprave na gradnjo, je predsednik Izvršnega sveta Slovenije Viktor Avbelj poklical dne 11. 2. 1964 na pogovor vse, ki bi lahko prispevali k pospešitvi priprav na gradnjo železniške proge.

*Zabeležka o pogovoru o gradnji koprške železnice in luke z dne 11. 2. 1964 ob 10. uri.*¹⁰

Prisotni: predsednik Avbelje, Smole, Jerman, Čačinovič, Žokalj, Eržen, Vižintin, Niko Kavčič, ing. Mravlja, Lesjak, Petrinja, Stante in Stipančič.

Uvodoma je Žokalj podal sedanje stanje priprav za gradnjo koprške železnice. Glavni problem je v tem, da še ni jasna struktura financiranja in razen 600 milijonov dinarjev, ki jih je zagotovila republika še ni drugih sredstev, ki bi prišla v poštev v letu 1964. Postavlja se tudi vprašanje cene, saj se za sedaj postavljajo stroški gradnje te proge od 3,5 milijarde din do 6,3 milijarde din.

Predsednik Avbelj je v diskusiji ugotovil, da je dosedanja razprava o gradnji te železnice, ki se je vodila preko tiska destruktivno vplivala, ker so se stališča netočno tolmačila. Na vsak način je h gradnji realneje pristopiti in predvsem pripraviti strukturo financiranja ob polnem upoštevanju lokalnih možnosti. Videti je tudi možnost SŽJ, da bi pri financiranju sodeloval Eržen, ki je izrazil pripravljenost okraja, da sodeluje pri financiranju s 500 milijoni din namensko vpisanih obveznic pri SGP (iz 5%-ne rezerve) z 200 milijoni din iz lokalnih investicijskih skladov v letu 1964 in 300 milijonov din v letu 1965 iz istih skladov. V letu 1965 bi lahko sodelovala tudi Luka z 200 milijoni lastnih sredstev.

Ing. Mravlja je izjavil, da bi SJŽ lahko sodelovala pri financiranju te gradnje samo simbolično. Veliko obveznosti, sprejete v programu modernizacije železnic namreč ne dopuščajo, da bi se železnica pri tej gradnji angažirala. Če se takšen sklep kljub temu sprejme, je SJŽ zagotoviti večja družbena sredstva za izvajanje programa modernizacij. Problematični so tudi predračuni. SJŽ smatra, da se gradnja ne bo mogla realizirati ceneje, kot za 6,3 milijarde din.

Podobne osnovne probleme so iznašali tudi ostali udeleženci in sprejet je bil sklep, da Republiški sekretariat za promet imenuje posebno komisijo, ki bi ugotovila realnost predlaganih predračunov s tem, da se upošteva gradnja železniške proge za 18 tonski osni pritisk z zmogljivostjo 1 miliona ton netto tovora letno. Varnostne naprave morajo biti v skladu s predpisi, potniški promet pa zaenkrat ne prihaja v poštev. Predvideti je tudi potrebne tire v Luki.

V komisijo je potrebno sprejeti naslednje tovariše: ing. Poljanšek, Gabrijelčič, Kalkulant "Tehnika" ing. Šubic, iz republiškega sekretariata za promet, Dolenc iz Tehnike, Slokan SJŽ in ing. Žic iz Luke Koper.

Poleg tega sklepa so bili sprejeti še naslednji predlogi:

Izvršni svet Skupščine SR Slovenije, OS Koper, Luka Koper, Gospodarska zbornica SR Slovenije in GZ okraja Koper se strinjajo, da Luka Koper prilagodi svoje poslovanje tako, da bo sredi leta 1966 stekla do Luke železnica v označenem obsegu.

Po ureditvi strukture financiranja (pripravi SGB) in realnega predračuna je priprave prilagoditi tako, da se z deli prične aprila 1964.

¹⁰ Hrani avtor.

Celotne projekte je potrebno izdelati do donca junij 1964, delne pa tako, da se bodo dela lahko v aprilu pričela.

2. *Vsi sklepi se nanašajo na gradnjo proge in opremo Luke z mehanizacijo, medtem ko gradnja pomolov za razsuti tovor zaenkrat ne prihaja v poštev.*
3. *Okraj Koper in Luka prispevata v 2 letih za gradnjo Luke in železnice 700 milijonov din poleg bančno združenih sredstev iz 5% rezerve.*
4. *SJŽ vsaj simbolično sodeluje pri financiranju gradnje proge.*
5. *Vse inozemske posle je potrebno koordinirati s SGB. Ker bančna sredstva ne prenesejo danih pogojev (50 let, 3% obresti) je sprejeta sugestija, da se napram SGB kredit poravnava v približno 8 letih, republika pa omogoči Luki daljše razdobje za vračanje republiških sredstev.*
6. *Neposredne investitorske posle in kontrolo prevzame SŽJ, investitor pa je Luka Koper.*

V okviru Luke Koper je potrebno reševati tudi vprašanje Piranske ladjedelnice in sicer kot remontne baze v Luki. Premestitev je izvesti do konca leta 1964 s tem, da to ne more biti nova ladjedelnica, pač pa le popravljavnica, ki je za kapacitete Luke nujna. Pri tem je polno upoštevati turistične interese. Skrb nad izvajanjem tega sklepa prevzmeta okrajna in občinska skupščina Koper.

Sestanek je bil zaključen ob 12. uri. Zabeležil: Anton Stipančič

Na sestanku je predsednik Viktor Avbelj izredno ostro napadel Luko in njenega direktorja, ker je ta o vsakem problemu informiral novinarje. Ti so bili naklonjeni gradnji Luke in železniške proge in so o vsakem problemu obveščali javnost ter tako ustvarili javno mnenje v korist gradnje Luke in železniške proge. Ob koncu sestanka je predsednik Viktor Avbelj zahteval, da Okrajni ljudski odbor Koper reši kadrovske probleme Luke, kar je pomenilo zamenjava direktorja Luke, ki je zato dal svoj odstop. Delavski svet in upravni odbor Luke ga nista sprejela.

O investicijskem kreditu je sklepal delavski svet podjetja Luke Koper na več sejah v letih 1963, 1964 in 1965 (13. avgusta 1963: prevzem investitorstva - predvidena investicija 3.900.000.000 din, 11. marca 1964: odobritev predračuna za železniško progo 5.963.000.000 din, 30. marca: 6.309.000.000 din, 12. aprila 1965: 9.100.000.000 din), 23. aprila 1966 pa je delavski svet odobril končno investicijsko vsoto 14.355.600.000 din pod pogoji, ki jih določijo banke.

Med Luko Koper in Skupnostjo železniških podjetij Ljubljana je prihajalo do nesoglasij o rentabilnosti železniške proge. Skupnost železniških podjetij je vztrajala na rentabilnosti na odseku Koper - Prešnica, Luka Koper pa na dohodku železnice na celi relaciji prevoza blaga in na investiciji izgradnje proge oziroma industrijskega tira Koper - Prešnica. Ta odsek proge naj bi dajal železnici nove količine blaga. Luka Koper je večkrat utemeljevala svoja stališča, a brez uspeha.

Po odločitvi, da Luka Koper zgradi železniški industrijski tir, je vodstvo Luke iskalo naugodnejša posojila. Po idejnem projektu naj bi stal industrijski tir 3.900.000.000 din. Ker so imele slovenske železnice strokovnjake za projekte in za gradnjo z vso potrebno opremo, je bilo določeno, da bodo izvajalci za projekte in gradnjo Slovenske železnice. Pri projektiranju so projektanti projektirali normalnotirno progo z 22-tonskim osnim pritiskom in s tremi izogibališči, za kar je bilo treba zagotoviti 5.963.000.000 din. Z gradnjo normalnotirne proge se je Luka kot investitor strinjala.

Kredite je Luka iskala pri bodočih koristnikih Luke in železnice, na primer Mannesmannu v Nemčiji, Cibi in Kallrichu v Švici (ki sta že koristila Luko Koper), pri Voestu iz Linza tako, da bi Luka kredite odplačala z uslugami, pri uvozno - izvoznih podjetjih (Generalexortu Beograd, Intereksportu Beograd in drugimi). Zaradi neuspeha teh pri tem se je Luka obrnila na slovenske banke in na republiške ter okrajne sklade. Tako so Republiški Izvršni svet Slovenije, Splošna gospodarska banka Slovenije in Kreditna banka Koper zagotovile Luki 5.963.000.000 din kredita na 7 let s 7% obrestmi. Pogodba z izvajalci - Skupnostjo železniških podjetij Ljubljana - je bila sklenjena 11. 1. 1964. Po sklenjeni pogodbi so začeli izdelovati glavne projekte in pripravljala dela. Kmalu po pričetku pripravljanih del pa je izvajalec zahteval več denarja. Komisija, ki jo je imenoval Izvršni svet Slovenije, je po pregledu predračuna in cen gradbenih del, povečala predračun na 6.309.000.000 din. Takratni predpisi pa so zahtevali, da so za gradnjo zagotovljena vsa sredstva, sicer jo je bilo treba ustaviti. Da bi lahko z gradnjo nadaljevali, je Splošna gospodarska banka Ljubljana le formalno z dokumenti pokrila manjkajoča sredstva. Na priporočilo Izvršnega sveta Slovenije je Splošna gospodarska banka 28. septembra 1964 odpovedala Luki kredite za gradnjo proge. V skladu s tem je pogodbo o izvajanju del odpovedal tudi izvajalec. Gradnjo bi bilo treba ustaviti, čeprav so se dela izvajala precej uspešno. Luka je Izvršni svet SR Slovenije in banke opozorila na resne posledice, ki bi nastale, če se gradnja ustavi. Izvajalec del je za zaščito gradbišč zahteval 470 milijonov dinarjev, ki jih je Splošna gospodarska banka zagotovila. Direktor Luke je skupaj z direktorjem Slovenskih železnic prevzel odgovornost, da se gradbišč ni zaščitilo, ampak se je z gradnjo nadaljevalo.

Junija 1965 je Splošna gospodarska banka Ljubljana zaradi restrikcij investicij predlagala, da se proga gradi etapno. Če bi sprejeli predlog banke, bi progo, dolgo 31 km, gradili do leta 1975. Ob koncu leta 1965 je bil sestanek direktorja Luke in svetovalca Luke Petra Stanteta s predsednikom Skupščine SR Slovenije Ivanom Mačkom, ki je nadaljevanje gradnje podprl in poslal na ogled gradbišča najbolj odgovorne v gospodarstvu Slovenije (Tineta Remškarja, predsednika republiškega odbora skupščine, Leopolda Kreseta, predsednika gospodarskega zbora Skupščine, Milenka Košmelja, predsednika odbora za plan skupščine, ing. Mirana Mejaka, predsednika gospodarske zbornice Slovenije in druge). Po ogledu gradbišča so sklenili, da je treba progo čimprej zgraditi. Šele po teh pogovorih in sestankih se je gradnja pospešeno nadaljevala.

Pogodba med Luko in slovenskimi železnicami o poskusnem obratovanju je bila podpisana 16. novembra 1967, 2. decembra 1967 pa je bila slavnostna otvoritev zgrajene proge Prešnica - Koper. Po otvoritvi je prispel z 'modrim vlakom' predsednik Jugoslavije Josip Broz-Tito, čeprav je v novoletni poslanici za leto 1967 med drugim dejal, da se ne sme graditi nobene nove železniške proge, razen proge Beograd - Bar, dokler ne bodo modernizirane obstoječe proge.

Zaradi počasne gradnje, 4 izogibališč in inflacije, je proga postala skupaj z luškimi tiri 14.255.600.000 dinarjev. Po končani gradnji se je Luka kot investitor dogovorila s Slovenskimi železnicami, da progo prevzamejo v svojo last in spremenijo kreditne pogoje v normalne tako, da bo možno vračilo.

Z zakonom, ki ga je sprejela Slovenska skupščina 23. julija 1971 o konverziji investicijskih kreditov za modernizacijo železniških prog Zidani Most - Šentilj ter

Koper - Prešnica - Divača, je bil ta hud problem rešen. Vsi krediti so postali enotni z rokom vračila 25 let in z 2% obrestno mero. Pod enakimi pogoji smo odplačevali tudi kredite za luške naprave v vrednosti 2.530.000.000 din. Slovenske železnice so prevzele progno Koper - Prešnica.

Prosta carinska cona

Poseben problem je predstavljala za Luko Koper prosta carinska cona. V ta namen so poslali v začetku leta 1960 dr. Mirko Korsiča na tri mesečno specializacijo v Holandijo, kjer je preučeval organizacijo, poslovanje in predpise prostih carinskih con v tamkajšnjih pristaniščih. Po njegovi vrnitvi se je začela bitka za priznanje statusa proste carinske cone Luke Koper. Na predlog Luke Koper je bila ustanovljena strokovna komisija za sestavo predlogov predpisov prostocarinskih con. V komisiji so bili predstavniki zveznih sekretariatov: za finance, zunanje trgovine za promet, zvezne carinske uprave, združevanja jugoslovanskih luk. Izdelala je študijo s predlogi sprememb in dopolnitev zveznih zakonov. Končani so bili avgusta 1961, Zvezna skupščina pa je zakon sprejela v začetku leta 1963, aprila 1963 je Luka Koper poslala vlogo z elaboratom na zvezni sekretariat za finance v Beograd. Do 1. januarja 1964 je bila postavljena organizacija, ograja, urad proste carinske cone, carina in vse za pričetek poslovanja v prosti carinski coni. Za območje proste carinske cone je bilo proglašeno celotno takratno območje Luke Koper.

V prosti carinski coni je bila dovoljena samo oplemenitev blaga - to je dodelava, prepakiranje, presortiranje. Industrijska predelava ni bila dovoljena. Dovoljena je bila gradnja samo takih objektov - skladišč (za hrambo blaga), ki jih je bilo mogoče odstraniti. Pri taki omejitvi, zlasti zaradi dolgotrajnih postopkov odobritve gradnje kakršnegakoli objekta, ki naj bi ga gradili tujci, je bilo uveljavljanje proste carinske cone težko. De Franceschi iz Tržiča (Monfalcone) v Italiji je na primer postavil tri silose na obali, da je lahko prekladal koruzo iz tovornjaka na ladjo, ki jo je kupoval v Vojvodini in na Hrvaškem. Takrat so bili namreč v Italiji predpisi, ki so določali visoke takse na uvoz koruze po kopnem, če se je koruza uvažala po morju, pa ni bilo taks. S takim predpisom so Italijani pospeševali uvoz iz Amerike, preprečevali pa uvoz iz Jugoslavije in vzhodnoevropskih držav. Trgovec Padovan iz Padove je postavil cisterne za vino, da je vino lahko uvažal in izvažal mimo Italije. Bili so tudi nekateri manj pomembni obrati, v katerih so pakirali maslo in podobne dejavnosti. Edini pomemben objekt je bil terminal za kemikalije, ki ga je zgradila Izraelska specializirana kemična družba, vredna več kot 10 milijonov dolarjev. Luka je investirala v ureditev zemljišča in izgradnjo pristajalnega mostu za ladje. Družba je izplačevala vse luške pristojbine po dogovorjenih tarifah, tako da je bil luški zaslužek dober. Po petnajstih letih je družba Tehem brezplačno prenesla lastništvo terminala na Luko, kot je bilo dogovorjeno.

S u m m a r y

The idea of building a modern port in Koper was born after it had become clear that Trieste with its port was not going to be annexed to Yugoslavia. This was obviously one of the issues discussed during the negotiations about the Free Territory of Trieste, which were concluded with the signing of the London Agreement in 1954. It was agreed between the Italian and Yugoslav ambassadors that Italy would pay Yugoslavia 25 million US dollars in compensation for the loss of the port in Trieste and towards the construction of one in Koper. The United States of America gave another 25 million for the development of the Zone B (Koper, Izola, Piran, Buje and Umag Communes). The money was used in compliance with an agreement between the governments of the USA and Yugoslavia, however, so far it has not been possible to ascertain how much was actually allocated to this area. Further 150,000 pounds sterling were assigned for the development of the Slovene part of the Zone B from the British part of the tripartite economic aid. The People's District Committee of Koper used them for the purchase of the machinery for the reclamation and drainage of agrarian and marshland. With the arrival of the machines from England the technical conditions were met for the beginning of the first phase in the construction of the Port of Koper, that of reclamation and drainage of the Stanjel Bay. For this purpose, on December 27, 1955, the Koper District Assembly formed the Administrative Board for the Reclamation of the Koper Bay, which immediately ordered that investment programmes for the reclamation and a draft project of the Port of Koper be made. At the same time the Koper District struggled to secure an investment loan from the National Bank of Yugoslavia for the payment of the machinery from England. Complications arose due to an initial reluctance of the bank to grant it.

Although the idea of a larger and modern port existed in the heads of people already before the annexation of the Zone B to Yugoslavia, first serious thinking in this direction began in 1954. When, in 1956, the Koper Water Authority assumed the assignment for the construction of the port from the Administrative Board for the Reclamation, it ordered the drawing up of the plans for a 400-metre quay which could accommodate ocean liners. The Slovene Executive Council opposed the construction of the port altogether. However, the Water Authority, supported by the majority of Slovene enterprise, insisted on the project and endeavoured to persuade the federal authorities about its necessity. It took a diplomatic embarrassment to finally convince them, when the visit to Koper of the Presidents of Yugoslavia and Soviet Union, Tito and Khrushchev, had to be cancelled because the existing port was not deep enough to harbour the ship *Galeb* that carried them. They approved the construction of a quay capable of accommodating ships of a maximum length of 135 metre dock. It was planned and built entirely by the workers and experts of the Water Authority, even without adequate construction equipment. The only adequate machine they used was an under-water excavator, imported from England, by means of which the sea-bed was deepened to a depth of ten metres. The excavated material was used in the raising of an embankment and for the purposes of further construction works, such as warehouses. The first construction phase was completed in a very short period, and on December 7, 1958, a first dock was opened.

When the Port of Koper became operational, it soon became clear that, as a modern port, it should be adequately equipped for the reception and processing of various merchandise. This implied the construction of special facilities (terminals, quays, warehouses and installations). In this way, it became the only port in the North Adriatic specialised for the reception of tropical fruit which was imported in large quantities for the markets in Yugoslavia, Austria, Czechoslovakia, Hungary, and, partly, Bavaria and Switzerland. However, the transportation of cargo became a real problem, as Koper had no rail terminal. Until 1967, trucks and tractors had to be used to transport goods by road to the nearest rail station in Kozina, where they were reloaded onto freight trains.

The need for a railway link between Koper and Prešnica, which would connect the Port with the national network was obvious. But not to the Slovene political leadership who disagreed with it as they did with the construction of the port. Boris Kraigher, the President of the Executive Council of the People's Republic of Slovenia, proposed instead the construction of a modern motorway. The Port of Koper management remained undeterred in their conviction that a railway was the only adequate solution. Because of the negative attitude of the Slovene government towards the Port of Koper and the railway link no federal funds were ever assigned for either. Since there was a possibility to finance the construction of port facilities and the quayside railway through bank loans, the Port representatives spent much time visiting Slovene companies and convincing their management of the necessity for a railway line. Most companies and economic chambers supported the idea. After long negotiations, the Slovene government finally approved the construction of a railway section between Koper and Prešnica with the Port of Koper as the investor. An investment loan was repeatedly discussed at the sessions of its Workers' Council in 1963, 1964 and 1965, until the sum was finally agreed upon in April 1966.

The Port of Koper attempted to secure financial loans for the port and the railway from the potential users in Germany, Switzerland and Austria, who would be repaid in the form of free services, through importing and exporting companies. When this attempt failed, it hired loans from Slovene banks as well as national and regional funds. The works went ahead in spite of all the financial problems, including inflation, and Koper - Prešnica railway section was formally opened on December 12, 1967. After the completion of the section, an agreement was made between the Port of Koper, as the investor, and the Slovene Railways, according to which the section would pass to the ownership of the latter, provided it altered the loan terms so as to make the repayment feasible. This happened in June 1971, whereby the Slovene Railways became the owner of the section.