

TRST IN SEVERNA JUGOSLAVIJA

DR. ANTON MELIK

red. profesor ljubljanske univerze
in član Akademije znanosti in umetnosti
v Ljubljani

LJUBLJANA

1946

Izdal in založil Znanstveni Institut,
oddelek za mejna vprašanja

TRST IN SEVERNA JUGOSLAVIJA

DR. ANTON MELIK

red. profesor ljubljanske univerze
in član Akademije znanosti in umetnosti
v Ljubljani

LJUBLJANA

1946

Izdal in založil Znanstveni Institut,
oddelek za mejna vprašanja

D 3105.



7. Juni 1949 / 1237

Zelo je udomačena in zlasti v srednji ter zapadni Evropi prevladujoča tradicija, da ljudje vedno, kadar se imenuje Trst, mislijo samo na njega severnovzhodno zaledje, torej na Slovenijo, na Avstrijo in Češkoslovaško. Tako pojmovanje je v jedru brez dvoma dediščina iz časov stare cesarske Avstro-Ogrske, ko je bil Trst zares organiziran v prvi vrsti ali celo skoro samo kot pglavitno pristanišče takratne avstrijske državne polovice tako imenovane dvojne monarhije. To je bilo takrat, ko je Ogrska na vso moč forsirala svoje posebno pristanišče v kvarnerski, v hrvatski Reki, pa je zato onemogočala svojim deželam, tako tudi za Hrvatsko-Slavonijo ter Vojvodino, uporabljati tržaško luko. Srbija pa je bila samostojna država, ki so za njeno razmerje do Avstro-Ogrske najbolj značilne razmere za časa tako imenovane carinske vojne v prvem desetletju našega stoletja.

Takšna razmerja do uporabe Trsta so vladala do leta 1918. Kakor že poudarjeno, so pustila obilo dediščine v glavah posameznikov v srednji ter v zapadni Evropi in v tako imenovanem javnem mnenju. Kakor da bi bilo že po naturi dano, da morajo tržaško luko uporabljati samo imenovane dežele! V resnici pa je to po naravnih pogojih bistveno drugače in je resnica ta, da bi vsekakor na Trst gravitiral tudi zelo obsežen predel v srednjem Podonavju ter v severnozapadnem delu Balkanskega polotoka, ako mu ne bi tega preprečevale upravnopolitične ovire v takratnem političnem stanju. Zlasti moramo takšno trditev izreči in utemeljiti za severni, pretežno nižinski del Jugoslavije.

S propadom cesarske Avstro-Ogrske so sicer izginile carinske in politične ovire, ki so ločile Slovenijo od Hrvatske, od Vojvodine in Srbije ter Bosno od Dalmacije. Toda istočasno so nastale nove, nič manj neprestopne ovire okrog Trsta samega, ki so ga z Julijsko Krajino vred politično odtrgale od prirodnega zaledja ter ga vključile v politično enoto z Apeninskim polotokom. Z vključitvijo v Italijo se razmerje med Trstom in prirodnim zaledjem v srednjem Podonavju pač ni moglo popraviti, ni dalo normalizirati. To se bo moglo zgoditi

še, ko pade sleherna pregraja med Julijsko Krajino, vključujočo tržaško luko, ter jugoslovanskimi republikami.

Panonska kotlina je velika prirodna enota srednjega Podonavja, docela kontinentalna pokrajina. Hidrografske je sicer navezana na Črno morje, toda po svoji legi se naslanja najbolj na Jadran, ki je njeno najbližje morje. Jadransko morje pa ni samo Panonski kotlini najbližje, marveč je tudi od panonske strani prav lahko dosegljivo. Še prav posebno velja to za zapadno ter južno polovico Panonske kotline, kjer je razdalja od morske obale najkrajša. Za zvezo med Jadranskim morjem ter Panonsko kotlino je po prirodnem stanju najbolj prikladno področje med južnozapadnim oglom Panonske kotline in severnim Jadranom. Dinarsko gorovje je najširše v svojem vzhodnem delu, kjer se takorekoč orografsko vrašča v prostrani gorati svet osrednjega Balkanskega polotoka. Skozi osrednji predel Balkanskega polotoka je priroda zarezala veliko podolje, sestoječe iz obeh glavnih dolin Moravske in Vardarske, ki med njima posreduje nizki preval pri Preševu, samo 455 m nad morsko gladino. Prav spričo tako nizkega razvodnega prevala je Moravsko-Vardarska dolina zelo prikladna za prehod od Panonske kotline na Solunski zaliv, toda kot dostop na morje je slabo porabna, ker je to morje pač zelo oddaljeno in zvezna pot po dolgem čez Balkanski polotok predolga. Jadransko morje je mnogo bližje.

Kar se tiče prirodnih osnov za prometno zvezo med Panonsko kotlino in Jadranskim morjem, je zelo važen značaj Dinarskega gorovja, ki zavzema posredovalni prostor med njima. Dinarsko gorovje se od osredja Balkanskega polotoka proti severozapadu zožuje. Najbolj ozko je med porečjem zgornje Save ter najsevernejšim Jadranom, in sicer med povirjem desnih savskih pritokov Kolpe, Krke ter Ljubljanice in Kvarnerskim ter Tržaškim zalivom. Poti, stremeče proti morju iz južnozapadne polovice Panonske kotline, so spričo tega od nekdaj izbirale za prehod ta najožji del Dinarskega gorovja. Toda razen tega, da je Dinarsko gorovje tu najožje, je hkrati najnižje in najlažje prehodno. Obče znano je, kako je Dinarsko gorovje težko prehodno v prečni smeri, spričo prevlade visokih planot in kraške hidrografije. Med povirjem savskih pritokov ter neznatnimi jadranskimi rečicami se vzdiguje visok in širok pas višavij, visokih planot in skalovitih kraških površij, raz-

jedenih od žlebičev, vrtač in kotličev. Ta pas zakraselih Dinarskih planot je previsok, da bi čezenj speljali železnico, pa preširok, da bi ga prevrtali s predori. Zato je utemeljeno globoko v prirodnem stanju stvari, da so čez Dinarsko gorovje zgradili tako malo železnic. V srednjem delu Dinarskega gorovja teče zares prečno čezenj samo železnica med Sarajevom in Mostarjem, vodeča čez Ivan (967 m; predor: 768 m, sprva 876 m). Toda to je ozkotirna železnica z zelo majhno zmogljivostjo. Izrabili so zanj dolino Neretve, največje dinarsko-jadranske reke. Toda za železnico je bilo treba na obeh straneh razvodnega prevala izrabiti tudi podolžne dele dolin, ki so tu dosledno razvrščene v dinarski podolžni smeri. To pa je ustvarilo številne vijuge in povzročilo, da je celotna železniška proga izredno dolga. Od velikega železniškega križišča v Brodu na Savi je po ozkotirni železnici do jadranske luke v Gružu-Dubrovniku nič manj ko 591 km, medtem ko je od istotam do pristanišča v Trstu samo 491 km.

Železnica iz Jajca čez Srnetico na Knin je grajena samo kot gozdna proga, za izkoriščanje tamkajšnjih gozdov in za normalni promet sploh ne prihaja v poštev. Vrh tega je seveda samo ozkotirna in izpeljana visoko čez dinarske planote z največjo nadmorsko višino 1200 m.

Preostane nam samo še ena železnica, ki drži čez srednji del Dinarskega gorovja, to je liška železnica, ki teče od Karlovske kotline po dolgem skozi Liko v severno Dalmacijo ter doseže jadransko obalo v lukah Šibenik in Split. Ta železnica se dvigne v najvišjih prevalih 810 m in 895 m visoko. Da pa je dosegla tako ugodne prehode od panonske na jadransko stran Dinarskega gorovja, je morala napraviti dolgo pot po dolgem po notranjosti Dinarskega gorskega sistema med porečjem Kolpe ter povirjem Zrmanje. In v tej veliki vijugi je železniški prehod preko Dinarskega gorovja do Jadranskega morja tako zamuden, da znaša razdalja med Zagrebom in Splitom po liški železnici nič manj ko 424 km (do Šibenika 398 km), medtem ko znaša železniška razdalja med Zagrebom in Trstom samo 287 km.

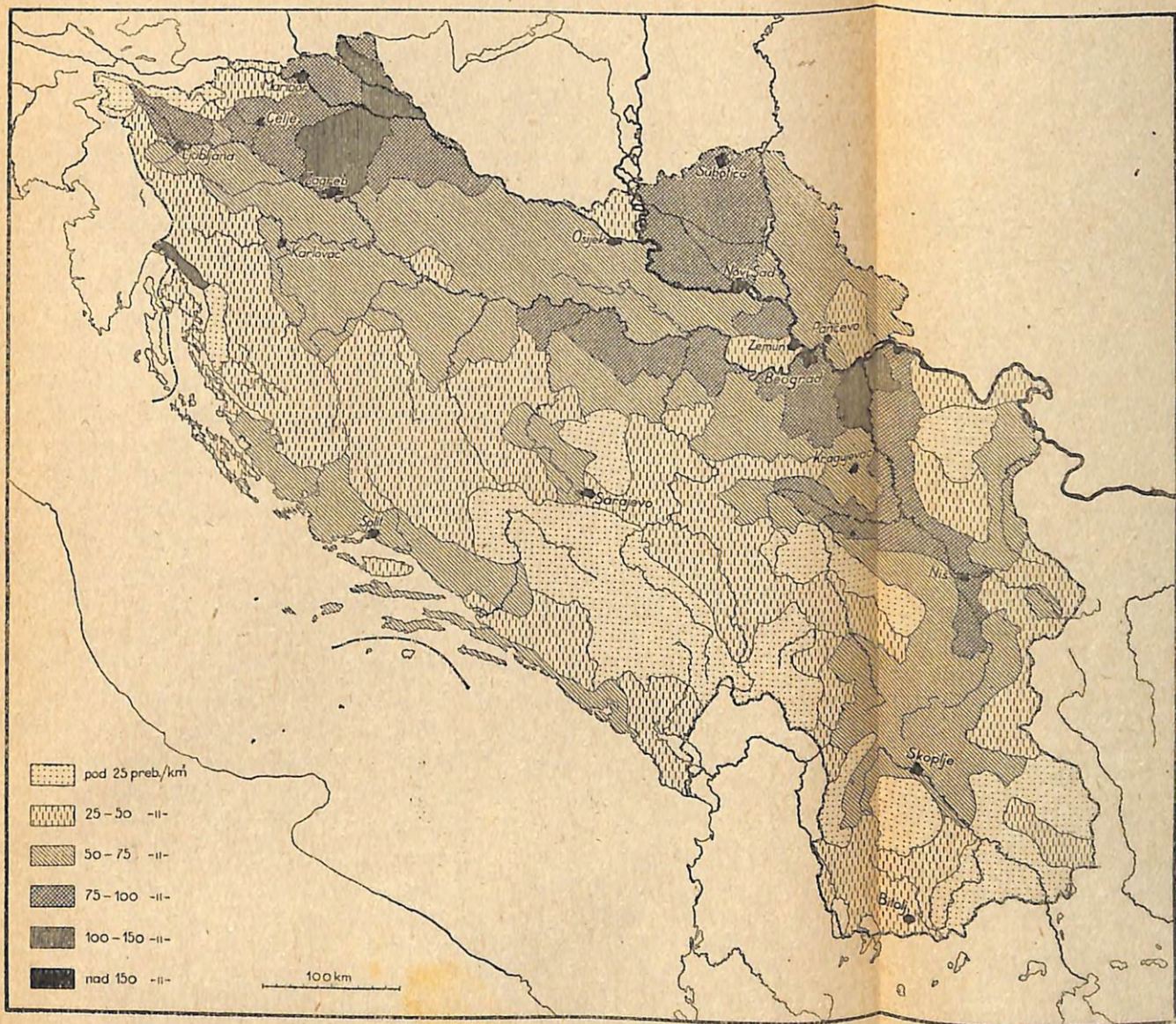
Ob tem je treba opozoriti še na eno prirodno neprijetnost, ki smo jo spoznali pri železniškem prometu preko Dinarskega gorovja. To naše gorovje se odlikuje po izredno veliki množini padavin, pa tudi po silno hudih viharjih, ki nastopajo tukaj

v obliki svetovno znane burje. Prometu so te vremenske uime dostikrat silno neprijetne. Zlasti huda ovira so pozimi, ko nastanejo silni meteži ob burji. Na prikladnih mestih, zlasti ob prevalih v gorovju, nanese burja velike množine snega ter z njim zasuje železniško progo. Vse železnice čez Dinarsko gorovje trpijo zaradi tega in domala ob vseh progah vidimo na eksponiranih krajih visoke zaščitnice, ki naj varujejo vlake pred silovitimi navali burje. Ali največje so nepravilnosti z burjo in zameti na liški železnici, kjer morajo skoraj redno vsako leto za več dni ali celo tednov ustaviti promet, da spet očistijo progo. Zmogljivost železniških prog v srednjem delu se s tem občutno zmanjša.

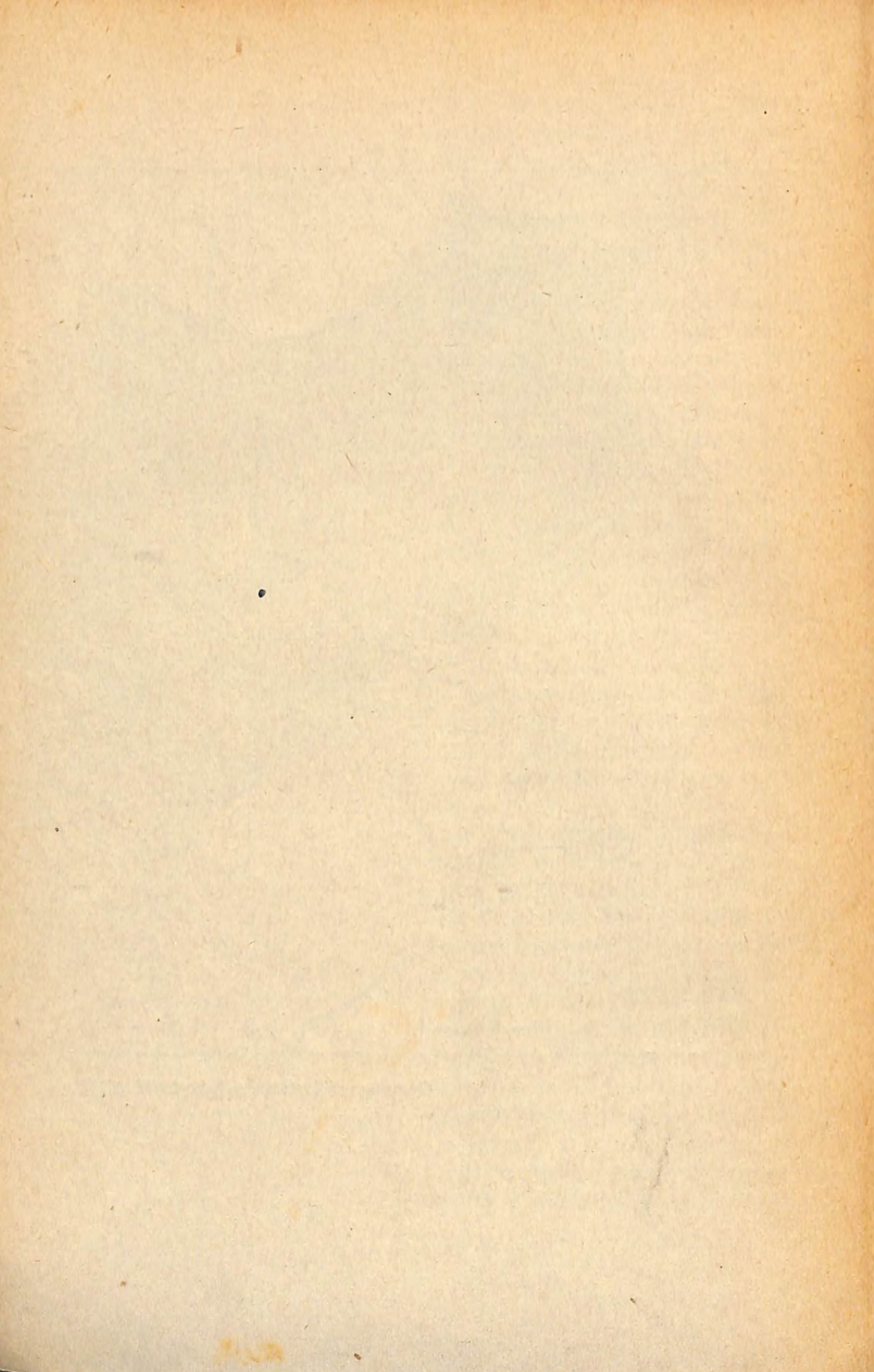
Splošno je znano, kakšne so bile težave, ko je bilo treba izdelati načrt za železniško progo, ki naj bi Pomoravje in sploh Srbijo zvezala z Jadranskim morjem v direktni smeri preko Črne gore. Železnica bi se morala dvigniti na velike višine preko 1000 m, pa še bi bili potrebni zelo dolgi predori. Doslej se je posrečilo Beograd in Vojvodino direktno zvezati z Jadranskim morjem samo z ozkotirno železnico, in sicer čez Užice, Višegrad ter Sarajevo. Toda kako velike vijuge dela ta malo zmožljiva železnica, se razvidi najbolj iz dejstva, da znaša na njej razdalja med Beogradom in morskim pristaniščem Gružem-Dubrovnikom 756 km, med tem ko znaša železniška daljava med Beogradom in Trstom še vedno nekoliko manj, namreč 715 km. Železniška razdalja med Beogradom in Gružem preko Broda in Sarajeva pa znaša celo 815 km.

Te navedbe ogromno povedo. Jugoslovanska državna prestonica je glede dostopa k morju zelo na slabem. Enako ali še bolj je usodno, da je v podobno slabih pogojih, kar se tiče dostopa k morskim lukam, tudi Vojvodina, ki se odlikuje po velikih množinah za izvoz razpoložljivega žita. Zraven tega pa je treba jemati v poštev, da sta obe železnici, ki držita od Vojvodine in Beograda do morja preko Sarajeva, ozkotirni in seveda enotirni. Obsavska železnica od Beograda na Trst pa je normalne širine in dvotirna, urejena kot proga prvega reda. Kar se tiče prevozne zmogljivosti, je proga na Trst seveda edina, ki resno prihaja v poštev, da more obvladati prevoz, kakor ga zahteva moderno gospodarsko stanje.

Res da so bile skrajno neugodne meddržavno-politične razmere pred letom 1918 krive, da se vzhodna jadranska obala ni



Gostota prebivalstva v Jugoslaviji (1931).



intenzivneje povezala s svojim dinarskim in podonavskim zaledjem. Toda prav tako je res, da so bile te nepovezanosti krive v enaki, bržkone pa še v večji meri skrajno neugodne terenske razmere. Saj so ravno te povzročale, da stari Jugoslaviji ni bilo med l. 1918—1941 mogoče izboljšati v bistveni meri železniške zveze preko Dinarskega gorovja. Dasi je Jugoslavija v podolžni legi razvrščena ob vzhodni jadranski obali, je od nje prešenetljivo krepko ločena z vmesnim gorskim predelom, ki povzroča železniški gradnji izredno velike težave.

Te težave moremo ob kratkem povzeti in precizirati z naslednjim: Prvič je neugodno, da se Dinarsko gorovje po večini vzdiguje tik nad jadranskim primorjem, ali celo neposredno nad obalo, z veliko strmino in v prav znatne absolutne in relativne višine. Drugič se te obmorske strmine dvigajo neposredno v glavni kraški pas Dinarskega gorovja, ki leži v znatni ali celo prav veliki nadmorski višini in sestoji iz visokih, močno zakraselih in skrajno težko prehodnih visokih planot. Ker je ta pas visokih kraških planot zelo širok, ga je silno težko, po večini pa popolnoma nemogoče premagati s predori. Zato so jako dragocene one izredno redke jadranske ali panonske reke, ki so se zajedle globlje v zakraseli razvodni dinarski gorski pas, kakor so Neretva, Zrmanja ali Una. Redke prečne železnice, ki jih premore Dinarsko gorovje, so navezane na te rečne doline. Tretjič je zelo neugodno, da imajo reke v dinarskem področju v tako prevladujoči meri podolžni tok. Železnice, ki so jih izpeljali ob njih, morajo delati po dolinah velike ovinke, namesto da bi tekle naravnost prečno čez gorovje. Takšen podolžni tok imajo zgornja Una, zgornji Vrbas in zgornja Bosna ter enako v povirju Drine Piva, Tara in Lim. Vsi železniški projekti, v preteklosti in prihodnosti, morajo računati z znatno večjo dolžino železniške zveze, ker morajo jemati v poštev vse te zelo učinkovite neugodnosti terena v Dinarskem gorovju. In kolikor širše je Dinarsko gorovje v smeri od SZ proti JV, toliko bolj se stopnjujejo te prirodne neugodnosti.

Šele v severnozpadnem delu Dinarskega gorovja se razmere spremenijo. Dinarsko gorovje je tu znatno ožje. Medtem ko znaša razdalja med Boko Kotorsko in spodnjo Savo še preko 300 km, med ustjem Bosne in Neretve še 250 km, znaša daljava med Karlovško kotlino ter Kvarnerskim zalivom in enako med Ljubljanskim barjem ter Trstom samo 50 km v zračni črti.

intenzivneje povezala s svojim dinarskim in podonavskim zaledjem. Toda prav tako je res, da so bile te nepovezanosti krive v enaki, bržkone pa še v večji meri skrajno neugodne terenske razmere. Saj so ravno te povzročale, da stari Jugoslaviji ni bilo med l. 1918—1941 mogoče izboljšati v bistveni meri železniške zveze preko Dinarskega gorovja. Dasi je Jugoslavija v podolžni legi razvrščena ob vzhodni jadranski obali, je od nje prešenetljivo krepko ločena z vmesnim gorskim predelom, ki povzroča železniški gradnji izredno velike težave.

Te težave moremo ob kratkem povzeti in precizirati z naslednjim: Prvič je neugodno, da se Dinarsko gorovje po večini vzdiguje tik nad jadranskim primorjem, ali celo neposredno nad obalo, z veliko strmino in v prav znatne absolutne in relativne višine. Drugič se te obmorske strmine dvigajo neposredno v glavni kraški pas Dinarskega gorovja, ki leži v znatni ali celo prav veliki nadmorski višini in sestoji iz visokih, močno zakraselih in skrajno težko prehodnih visokih planot. Ker je ta pas visokih kraških planot zelo širok, ga je silno težko, po večini pa popolnoma nemogoče premagati s predori. Zato so jako dragocene one izredno redke jadranske ali panonske reke, ki so se zajedle globlje v zakraseli razvodni dinarski gorski pas, kakor so Neretva, Zrmanja ali Una. Redke prečne železnice, ki jih premore Dinarsko gorovje, so navezane na te rečne doline. Tretjič je zelo neugodno, da imajo reke v dinarskem področju v tako prevladujoči meri podolžni tok. Železnice, ki so jih izpeljali ob njih, morajo delati po dolinah velike ovinke, namesto da bi tekle naravnost prečno čez gorovje. Takšen podolžni tok imajo zgornja Una, zgornji Vrbas in zgornja Bosna ter enako v povirju Drine Piva, Tara in Lim. Vsi železniški projekti, v preteklosti in prihodnosti, morajo računati z znatno večjo dolžino železniške zveze, ker morajo jemati v poštev vse te zelo učinkovite neugodnosti terena v Dinarskem gorovju. In kolikor širše je Dinarsko gorovje v smeri od SZ proti JV, toliko bolj se stopnjujejo te prirodne neugodnosti.

Šele v severnozapadnem delu Dinarskega gorovja se razmere spremenijo. Dinarsko gorovje je tu znatno ožje. Medtem ko znaša razdalja med Boko Kotorsko in spodnjo Savo še preko 300 km, med ustjem Bosne in Neretve še 250 km, znaša daljava med Karlovško kotlino ter Kvarnerskim zalivom in enako med Ljubljanskim barjem ter Trstom samo 50 km v zračni črti.

In te okolnosti so vzrok, da je iz področja ob zgornji Savi tako izredno lahko priti do Jadranskega morja.

Kvarnerski in Tržaški zaliv sta zajedena daleč v dinarsko obmorsko cono, na obeh straneh Istrskega polotoka. Za panonsko stran Dinarskega gorovja pa je značilno, da se je ugrezanje robnih delov Panonske kotline razširilo daleč proti jugozapadu, v alpsko-dinarsko stično področje. Zelo daleč v dinarsko-alpsko gorsko področje so segali zalivi panonskega mladotercijarnega morja in ob rekah, tekočih vanje, so se razvile doline, ki še danes olajšujejo prodiranje v dinarsko-alpsko gorovje ter prehode čez razvodne prelaze. V Karlovški kotlini je bil tak panonski morski zaliv, porečje Kolpe se je razvilo v naslonitvi nanj, in reka Kolpa ima svoj izvir samo še okrog 20 km od jadranske obale v Kvarneru. Toda na žalost je glavni hrbet Dinarskega gorovja med povirjem Kolpe in Reškim zalivom še zelo visok; cesta prekorači razvodne prevale v nadmorski višini čez 900 m, a železnica preide najvišje prehode v nadmorski višini 836 m. Tudi je dolina zgornje Kolpe po večini samo izredno tesna dever, ponekod pravi dol, podoben kanjonu, tako da je za železniško gradnjo skrajno neprikladen. Saj med Kostelom (Brodom na Kupi) in Belo Krajino niti najneznatnejša cesta ali kolovoz ne drži ob Kolpi, ponekod niti steze ni videti. Zelo neugodno je tudi dejstvo, da je Dinarsko glavno gorovje tukaj ne le zelo visoko, marveč tudi obdano na obeh krilih z zelo strmimi pobočji, ki se spuščajo v slabo razgibanih stopnjah tako na jadransko kakor na panonosko stran. Tako ob pristopu kakor ob sestopu na drugi strani morata cesta in železnica premagati na kratko daljavo velike vzpone, kar ju sili v zamudne ovinke. Vidimo jih, postavimo, na železnici, ki veže Zagreb preko Karlovca in Ogulina z Reko, tako na kontinentalni kot na primorski strani. In prav ti ovinki ter hudi vzponi so vzeli železnici velik del pomena ter otežili njeno funkcijo. Razdalja od Zagreba do Sušaka ne znaša manj kot 229 km (do Reke 231 km), medtem ko meri iz Zagreba do Trsta samo malo več, 287 km. Toda pri tem je proga na Trst brez primere prikladnejša, z manjšim vzponom, je dvotirna, medtem ko je reška železnica samo enotirna in je njena kapaciteta spričo velikih klancev občutno zmanjšana. Tudi se ne sme prezreti, da je Reški zaliv le malo prikladen. Spričo izredno velike strmine reške obale je prostora za luške naprave skrajno malo. Prostor

ki ga je nudilo nasuto ustje male Rečine (Fiumare), je že davno izkoriščen za pristaniške zgradbe in potrebe. Ako bi hoteli za moderni promet izkoriščati reško pristanišče, bi ga morali razširiti v zatok v Martinščici, pa v Bakru in pri Kraljevici. To so že stari razširjevalni načrti, ki pa se niso izvršili, ker zahtevajo ogromne investicije; tudi ako bi bili izvedeni, bi spričo neugodnega obrežja še vedno pomenili le pomanjkljivo pomoč. Zakaj Kvarnerski zaliv s svojimi silno strmimi obrežji in prevelikimi globinami v morju neposredno ob obali je kaj malo prikladen za pristanišče, zlasti pa za moderne velike luke. V teh pogledih se s prirodnimi pogoji ob Tržaškem zalivu pač ne more primerjati. Tudi je vzeti v poštev dejstvo, da je Reški zaliv na svoji vzhodni strani obdan s širokim pasom docela neposeljenega gorovja, kjer se razprostirajo samo prostrani gozdovi. Gostejša obljudenost se omejuje na ozek obrežni pas rečinsko-vinodolske eocenske sinklinale. Nad njo se strmo vzpenjajo skalnata pobočja glavnih dinarskih planot, ki se z njimi na mah spremeni kulturna slika. Okoliš Reke je za moderno antropogeografsko središče docela neprikladen. Samo skrajno ozek pas obrežja ima takšno površje, da je na njem možno obdelovanje zemljišča v poljedelske namene. Pa še tu je za njive silna težava, nekaj boljše je le za drobnico in pašnik, pa za vrtnarstvo, sadjarstvo in vinogradništvo. Takšna okolica ne more z živili zadoščati potrebam večjega mesta. Glede dovoza je zelo neugodno, da je širša okolica povsod na kopnem docela kraška in gorata, popolnoma nesposobna za kakršno koli poljedelstvo. Saj zavzema okolico Reke na zahodu Čičarija z Učko goro, a na vzhodu še mnogo bolj visoka in prostrana kraška planota Risnjak in Snežnik, kjer imamo opravka s pravim neposeljenim področjem. Dovažanje od daleč za najobičajnejšo dnevno prehranjevalno porabo pa bi pomenilo preveliko obremenitev že tako težavnih prometnih sredstev. Nobeno od znatnejših jadranskih pristaniških mest nima z zaledjem tako maloštevilnih, pomanjkljivih in strmih cest kakor Reka. In za nameščanje predmestnih naselij ter industrijskih podjetij, kakor jih nujno priključuje v življenje gospodarska funkcija velikih pristaniških mest, ni okrog Reke nikakih zadovoljujočih prirodnih pogojev. V vseh teh pogledih se Reka niti od daleč ne more primerjati s Trstom.

Daleč najugodnejši so prirodni pogoji reliefa v področju med Ljubljansko kotlino ter Tržaškim zalivom. Ljubljanska kotlina, položena v dinarski smeri ob južno vznožje Vzhodnih Alp, toda hkrati ob bok velikih dinarskih planot, leži v nadmorski višini 290 m v južnem delu, kjer stoji Ljubljana. Ljubljanska kotlina pripada povirju reke Save. Ob njej je mogoče dospeti brez vsakršnih terenskih težav iz osrčja Panonske kotline ter iz severnega Balkanskega polotoka prav na vznožje velikih prelazov, ki vodijo čez Dinarsko gorovje k spodnji Soči in na Jadransko morje v Tržaškem zalivu. Izredno pa je važno, da prav v tem delu, nekako med Ljubljansko kotlino ter Tržaškim zalivom, Dinarsko gorovje dosega svoje najnižje vzpetine, ob stiku z južnimi Alpami ter pred preходом vanje. Pa ne samo da ima Dinarsko gorovje tu svoje najmanjše nadmorske višine, marveč je tu pas glavnih dinarskih planot izredno ozek. A kar je še najvažnejše: od obeh strani, tako od jadranske kakor od savske, se zajedajo v Dinarsko gorovje nizko ležeče in globoko segajoče doline ter podolja, ki bistveno olajšujejo prehode. Od ravnine ob spodnji Soči je izdolbena daleč v notranjost dinarskega gorovja Vipavska dolina, ki omogoča lahek dostop na Pivko, obsežno ravnoto, ki leži že ob Postojnskih vratih v nadmorski višini samo okrog 550 m. Pa tudi preko nizko ležečega Krasa je mogoč od Tržaškega zaliva semkaj zelo zložen prehod. In kar je še posebno važno: Od Pivke se odteka voda že v Savo. Ta odtok se vrši v sedanjosti res da po podzemskem potu, zakaj Pivka teče ob znameniti, svetovno znani Postojnski jami po kraški notranjosti v Unec, ob kraškem polju Planini. Tudi vode ob Planini ter ob Logatcu ponikujejo ter prihajajo na dan pri Vrhniki, kjer je Ljubljana njih skupni normalni odtok, iztekajoč se v povrhnjem toku mimo Ljubljane v Savo. Ljubljana je tekla nekdanj v enotnem nadzemskem toku izpod Nanosa in bližine Šempetra na Krasu, kjer so se nahajali njeni izviri, mimo Postojne ter mimo Planine, kjer je dobila drugo izvirnico, pritekajočo od Prezida čez Ložko in Cerknisko polje, pa dalje mimo Logatca do Ljubljanskega barja pri Vrhniki. Kasneje se je uveljavilo zakrasevanje; Ljubljana je razpadla na niz ponikalnic, ki jih vežejo podzemске vodne zveze. Po nekdanji enotni dolini Ljubljane je ostalo dolgo podolje, to je niz kraških polj in plitvih kotlinic. In to podolje je kakor nalašč posredovalec za promet. Najvišje se v njem

vzdigne teren v Postojnskih vratih, t. j. v nekoliko napetem, a še vedno planem ozemlju med Postojno ter Planino, toda celo tukaj se najvišji preval nahaja samo 609 m nad morjem. Nič ni zgovornejšega glede lahke prehodnosti med Ljubljano in Trstom kakor dejstvo, da doseže velika dvotirna železnica med Ljubljano in Trstom ravno v Postojnskih vratih v višini 609 m sploh svojo najvišjo točko med Ljubljano in Trstom. Namesto najzložnejšega prehoda skozi Postojnska vrata (609 m) se je obdobjno zelo uporabljal tudi prehod po bližnjici čez Hrušico (883 m). Ta prelaz, ki so ga začeli uporabljati že Rimljani, pomeni sicer vzpon poti v znatnejšo višino, skozi gozde, toda ima zase ogromno prednost, da prekorači gorovje na najožjem mestu, v razdalji nekaj kilometrov.

Takšnih izrednih terenskih ugodnosti, kakor so prehodi skozi Postojnska vrata ali čez Hrušico, nima prav noben drug del Dinarskega gorovja. Od tod ogromna važnost tega prevala, ki so ga poznali že stari narodi, ki se je uporabljal skozi tisočletja in ki predstavlja še dandanes najimenitnejšo prometno zvezo med Jadranskim morjem ter Srednjim Podonavjem. V vseh geografskih opisih vseh časov najdemo obširne popise tega znamenitega prehoda. In prav nič ne pretirava angleška avtorica ELLEN CHURCHILL SEMPLE v svojem velikem delu THE GEOGRAPHY OF THE MEDITERRANEAN REGION (ITS RELATION TO ANCIENT HISTORY), London 1932, kjer pravi (na str. 221): Prelaz čez Hrušico pomeni najkrajši in najlažji prehod iz Sredozemlja v kontinentalno notranjost, in sicer na vsej dolgi gorski barieri od Bospora do doline francoske Rhône. In ta prelaz posreduje med dvema velikima geografskima enotama: Jadranskim morjem ter veliko nižino ob srednji Donavi, kakor posreduje tudi med Gornjeitalsko nižino in vsem Apeninskim polotokom ter kontinentalnimi deželami ob srednji Donavi ter severnim Balkanom.

Poudariti je treba, da je imel Postojnski prehod vedno največji pomen tudi za osrednje in južne dele Panonske kotline ter za severne dele Balkanskega polotoka. Pri tem je treba nadalje primerno podčrtati tudi veliko vlogo, ki jo je imela za promet pokrajina ob spodnji ter srednji Savi in Dravi. Sava in Drava tečeta iz Slovenije v vzporednem toku skoro proti vzhodu, kažoč pot proti velikemu sotočju Vojvodine, ki je hkrati pri Beogradu križišče prehodov proti srednji Evropi ter proti Bosporskim

ožinam čez Balkan. Pokrajina med Dravo in Savo je po svojem reliefu kakor nalašč za podolžne prehode. Zakaj reki tečeta tako blizu druga drugi, da med njima ni bilo možnosti, da bi se razvile znatnejše reke. In tako Sava kakor Drava dobita iz Hrvatsko-slavonskega medrečja samo kratke in majhne dotoke, ki prometu pač ne morejo postavljati omembe vrednih ovir ali celo pregraj. Hrvatsko-slavonsko medrečje je bilo v vseh časih jako dober prevodnik prometa od južnega dela Panonske kotline ter severnega obrobja Balkanskega polotoka v smeri proti Postojnskim vratom, ki so odpirale prestop k zgornjemu Jadranu ter v Italijo. Vrh tega sta Drava in zlasti Sava predstavljali važno vodno pot, tem bolj ko je bila za bolj primitivne ladje Sava plovna celo do Ljubljane navzgor in je bila plovna tudi Ljubljanica. Ne more biti bolj zgovornega dokaza za veliko važnost te vodne prometne poti, kakor je starodavna pripovedka o Argonavtih, ki nam pripoveduje, kako so stari mornarji dospeli iz Črnega morja po Donavi ter Savi in Ljubljanici navzgor in kako so potem kratko in nevisoko kopno pot med Nauportom (Vrhniko) in Tržaškim zalivom premagali tako, da so kratkoma prenesli svojo ladjo. Pripovedka o Argonavtih nam priča, da so to vodno pot ter znamenite ugodnosti prelaza skozi Postojnska vrata poznali že stari antični narodi.

Ne more biti dovolj naglašena velika važnost vodne poti, ki jo je od nekdanj, že iz najstarejših prazgodovinskih časov, predstavljala Sava s svojim prirodnim podaljškom na spodnji Ljubljanici. Njen pglavitni pomen je bil bistveno podprt z dejstvom, da je ta vodna pot tvorila tako rekoč podaljšek morske poti spričo kratkega in zložnega kopnega prehoda od Vrhnike pri Ljubljani čez Kras do Trsta. S svojim mirnim tokom, spričo minimalnega strmca med Siskom in Zemunom-Beogradom, je bila Sava za prevoz po reki navzgor izredno prikladna, posebno ko se veže na veliko plovno rečno omrežje Vojvodine in ostalega Podonavja. Težji so bili prevozi na Savi skozi soteske ob Savi med Zidanim mostom ter Litijo, kakor so bile ovire na Ljubljanici pod Ljubljano. Tōda s tehničnimi melioracijami struge na Savi in spodnji Ljubljanici so izboljševali prirodne neugodnosti in vsi stari opisi podčrtavajo, kako zelo živahen je bil promet na tej vodni poti, tako na dolgi Savi, kakor na kratki Ljubljanici med Ljubljano in Vrhniko; in sicer dolga stoletja, zlasti od XV. stoletja do uvedbe železnic. Od

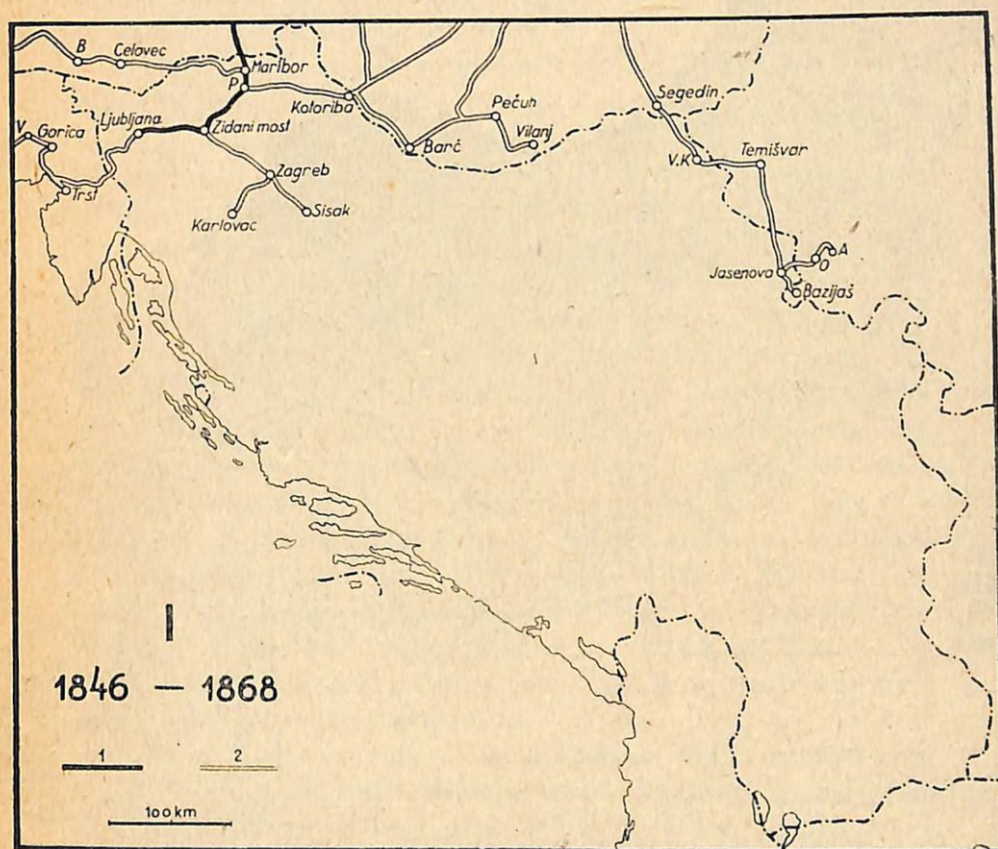
Trsta so prihajali mediteranski in prekmorski predmeti, kakor sladkor, bombaž, olje, kava, sol, železni in manufakturni izdelki itd. Po Savi navzgor so vozili največ žita, ki ga je od blizu in daleč prihajalo ogromne množine, nadalje slive, vino (največ iz vzhodne Slovenije); vozili so tudi hrastove hlode s Hrvatskega za izdelavo pomorskih ladij v Trstu. Še marsikaj drugega so prevažali iz poljedelskih področij ob spodnji, srednji in zgornji Savi čez Kras k Trstu, kakor tudi po reki navzdol. Tudi potniki so se prevažali po ladjah navzgor kot navzdol. A koliko več bi še bilo prometa po tej vodni poti, da ni sprva turško gospostvo na Balkanu in v spodnjem Podonavju, kasneje pa bližina turške meje ob spodnji Savi ovirala trgovinski promet in blagovni prevoz po tej prirodni poti med Beogradom in Jadranom. In kolikor bolj varno je postajalo ob spodnji Savi, toliko bolj se je oživiljal vodni promet ter dosegel višek v razdobju od začetka XVIII. stol. do prevlade železnic. Prav posebno instruktivna je prometno-geografska slika, kakor se nam razodeva v začetku železniških gradenj na ozemlju sedanje severne Jugoslavije in v njenem severnem sosedstvu. Ko so nastale prve železnice na tem področju in je prva železnica zvezala Trst z zaledjem, so glavno, in sicer takoj v začetku dvotirno železniško progo speljali na Trst skozi Postojno, Ljubljano, Zidani most; v nadaljnjem pa se je od glavne železne ceste, vodeče do takratne državne prestolnice Dunaja, cepila v Pragerskem druga glavna železnica skozi Kotoribo na Budimpešto. Vezala je na Trst osrednji del Ogrske. Poučno je tudi, da je bil od te železnice en krak speljan do Barča, kjer se začne plovni spodnji tok Drave. Tretji krak tržaške železnice pa se je v Zidanem mostu odcepil in skozi Zagreb dosegel Sisak, kjer se začena na veliko plovni spodnji tok Save. Jasno odseva iz tega, da so s prvimi, t. j. najstarejšimi železnicami hoteli na Trst navezati vse tri dele srednjega Podonavja: zgornji del z Dunajem s priključkom čeških dežel, srednji del Ogrske z Budimpešto ter spodnji, t. j. jugoslovanski del z velikimi plovnimi rekami.

Isto sliko nam razodeva geografija rimskih cest, ki se morejo po velikopoteznosti svoje zasnove primerjati z železnicami. Od Tržaškega zaliva je potekala glavna cesta čez Hrušico in Ljubljano (Emona) in se potem cepila v ceste, ki so držale ob vzhodnem robu Alp proti Dunajski kotlini (Vindo-

bona, Carnuntum); čez Ptuj (Poetovio) na srednjo Donavo (Aquincum), t. j. Budimpešto ter tretji snop cest, ki so stremele po Hrvatsko-slavonskem medrečju k velikemu sotočju med ustjem Drave in Morave (Mursa, Sirmium, Singidunum, Viminacium). Razporedba cest nam na nedvomen način priča, da je bil južni del Panonske nižine in severnega Balkana s Sredozemljem povezan s potmi skozi Postojnska vrata in ob njih čez Hrušico.

Da je ta povezanost kasneje oslabela, temu so bile vzrok neugodne politične razmere, pred vsem doba turškega gospostva; v XIX. stoletju in do prve svetovne vojne pa docela specifična politika fevdalistične Ogrske, ki se je hotela emancipirati od takrat avstrijskega Trsta, pa čeprav za ceno izrednih denarnih in drugačnih žrtev, ki jih je morala dati za svoje prizadevanje, da ustvari v neugodnem obrežnem terenu na Reki novo luko in v neugodnih orografskih in terenskih pogojih zgradi železnico do nje. Preden so Madžari začeli svojo posebno prometno in pomorsko politiko, usmerjeno preko Hrvatske na Reko, in preden so se sploh pojavile prve železnice, je na Savi mrgolelo čolnov in ladjic, s katerimi so prevažali tovore iz Hrvatsko-slavonskega medrečja in iz Vojvodine v Slovenijo ter po Ljubljani do Vrhnike, od koder so jih po cesti tovorili ter prevažali proti Trstu in v druga mesta ob zgornjem Jadranu. To so bile normalne, v prirodnih pogojih zasnovane prometne zveze, ki jim je Sava kazala pot. Saj je Sava in ravan ob njej tista osrednja življenjska žila, ki veže v enoto severne jugoslovanske zemlje. Neugodne politične razmere so bile vzrok, da ni mogla priti praktično do primerne uveljavljanja, neugodne razmere, ki so se stopnjevale po svojih negativnih svojstvih in učinkih po letu 1918., ko si je Italija priključila Julijsko Krajino s Trstom vred. To je bilo tem bolj usodno za gospodarstvo Jugoslavije, ko so ostale železniške zveze preko Dinarskega gorovja vso to dobo do druge svetovne vojne in do borbe za narodno osvoboditev docela nezadovoljive. Še vedno je tako, da je celo iz Beograda, ki stoji prav na ustju Save, daleč na vzhodu, do glavne luke v Gružu-Dubrovniku čez Užice nič manj ko 756 km, a preko Broda celo 815 km, medtem ko znaša železniška razdalja iz Beograda ob Savi skozi Zagreb in Ljubljano do Trsta samo 715 km. Pri tem seveda ni moči primerjati majhne luke v Gružu z velikim moderno urejenim pristaniščem v Trstu.

Kako ugodna je železniška zveza iz Beograda preko Broda, Zagreba in Ljubljane, se razvidi že iz dejstva, da se drži v vsem poteku ob reki Savi, kjer se nadmorska višina na razdaljo 570 km od Beograda do Ljubljane vzpne samo od 73 na 290 m, v vsem nadaljnjem poteku do morja pa, kakor že navedeno, samo do



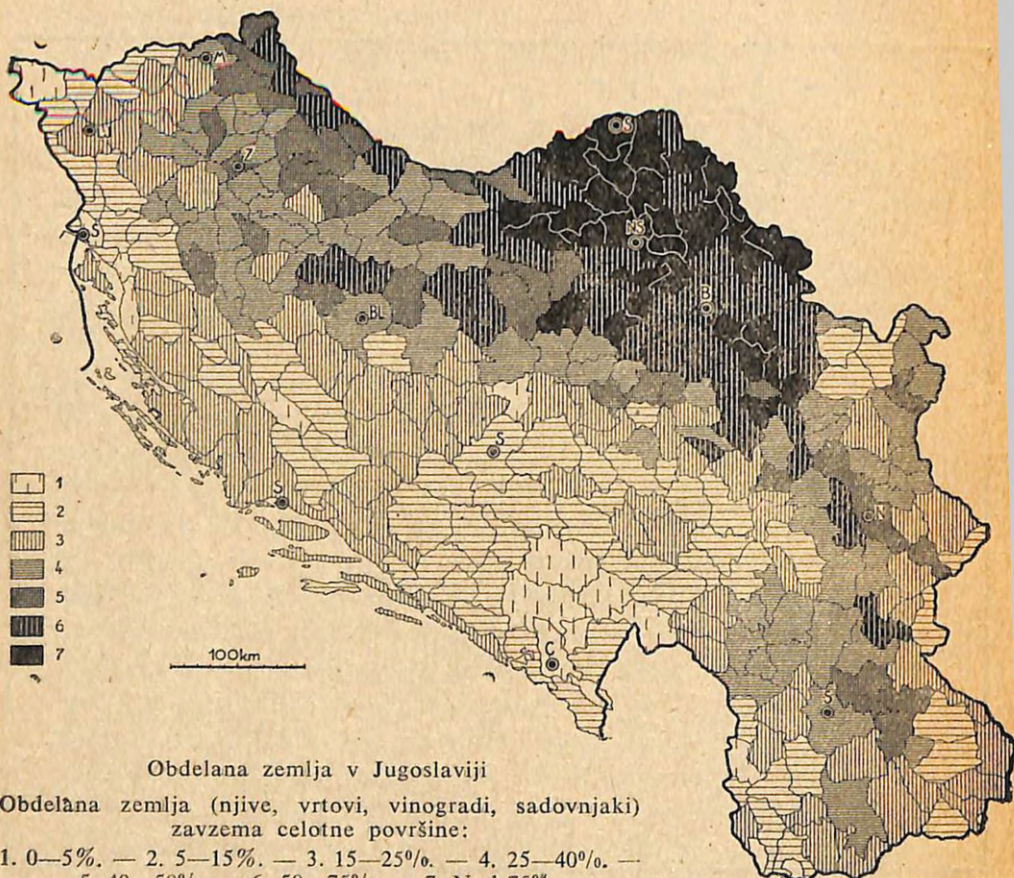
Razvoj železnic na ozemlju Jugoslavije

Doba 1846—1868: 1. najstarejša železnica, izročena prometu 1846—1849. —
2. Železniške proge zgrajene v dobi 1849—1868.

609 m. In Savska ravnina kot osnovnica državnega prometa je za osrednjo prometno žilo zelo prikladna, saj se nanjo od obeh strani odpirajo zložni pristopi.

Še prav posebno pa je važno dejstvo, da je na savsko prometno žilo naslonjen zelo velik del Jugoslavije, in sicer pred vsem gospodarsko najvažnejši predeli. Velike, sila rodovitne ravnine Vojvodine ter najsevernejše Srbije, Hrvatske in Slavonije

ter najsevernejše Bosne, vse to je razploženo na obeh straneh Save in ima posredno ali neposredno najlažji in najbližji dostop do velike prometne magistrale, do železnice Beograd—Zagreb—Ljubljana—Trst. Koliko pomeni ta severni pretežno nižinski del v primerjavi s celotnim državnim ozemljem, se razvidi iz neka-



terih v naslednjem predstavljenih podatkov. Severni del Jugoslavije, ki je prometno gospodarsko navezan na savsko železniško magistralo, predstavlja po svoji površini sicer samo 39'3% celotnega državnega areala. Toda v tem področju ima Jugoslavija nič manj ko 61'3% celotne zorane površine. Tu pa ni samo največji del njiv, marveč celo še večji delež sadežev. Od celotne vsote njiv, posejanih s koruzo, je nič manj kakor 67'7% v severnem področju, a pridelka koruze je od tod celo 77'7%. Od celotne s pšenico posejane površine odpade 69'1% na se-

verni del, od pridelka pšenice pa celo 76'5%. Od celokupnega števila svinj odpade 72'9% na severni del, a od goveda 47'9%. Med posameznimi leti so seveda v pridelkih razlike, vendar v bistvenih potezah smo s temi kratkimi številčnimi podatki pokazali pravo razmerje. Iz njih odseva docela določno, da je po-glavitni delež jugoslovanskega agrarnega izvoznega pridelka koncentriran v severnem delu države.

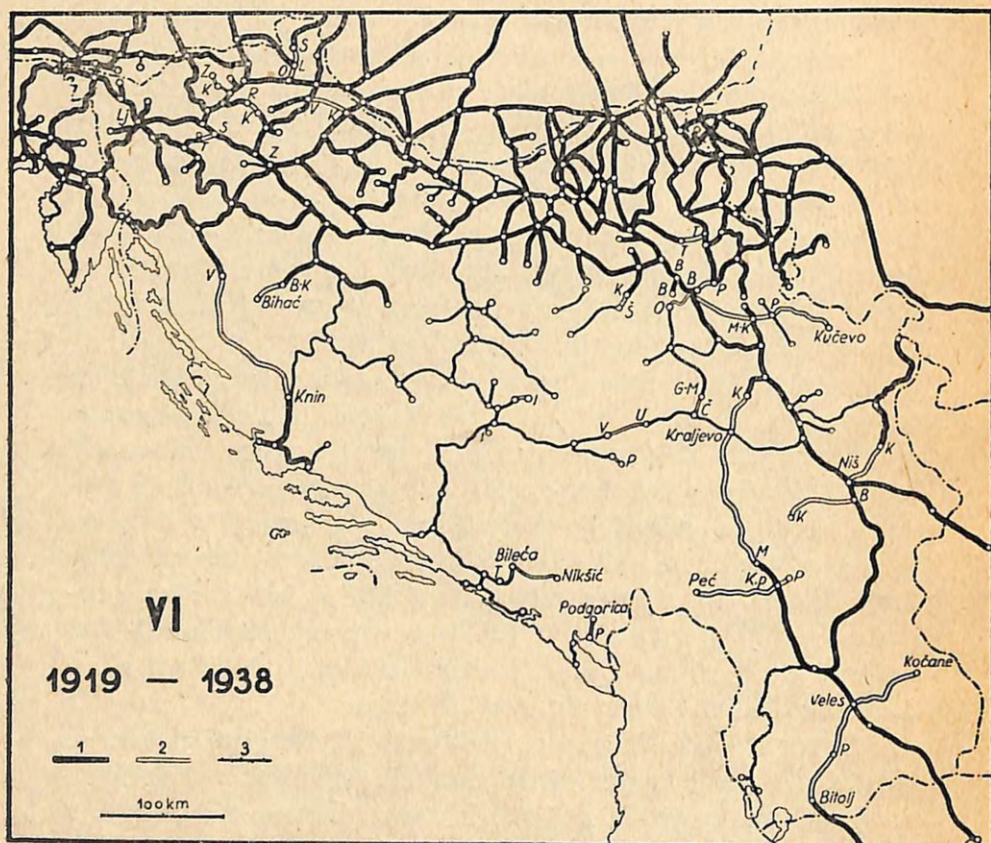
Izvoz iz Jugoslavije je bil v preteklosti usmerjen največ v industrializirano srednjo Evropo, tako po vodnih poteh Donave kakor po železnicah. Toda s porazom Nemčije in drugimi političnimi ter gospodarskimi spremembami, ki jih je prinesla zadnja velika vojna, so se brez dvoma temeljito spremenili tudi pogoji za bodoči izvoz iz Jugoslavije. Za izvoz bo jugoslovanski producent še mnogo, mnogo bolj nego doslej navezan na izvoz po pomorski poti. In da prihaja v prvi vrsti iz naznačenih vzrokov v pošteev izvoz po obsavski železnici na Trst, leži na dlani.

Podobno je severna Jugoslavija glavna domena tudi še za mnoge druge sadeže in pridelke poljedelstva. Kar se tiče gozda, je v tem področju koncentriran pred vsem dragoceni slavonski hrast, ki ima tako imeniten sloves na svetovnem trgu. Tudi prostrani iglasti in bukovi gozdovi Slovenije pripadajo severnemu delu Jugoslavije; za njih izkoriščanje je možnost izvoza preko Trsta še prav posebno potrebna. Predobro je še v spominu nesrečno razdobje med obema velikima vojnama, ko je bil Trst obdan s carinsko mejo in si je moral slovenski les iskati v velikem ovinku poti do mediteranskih trgov.

Kakor v agrikulturnem pogledu tako je tudi glede industrije težišče v severnih področjih Jugoslavije. Ogromna večina jugoslovanskih industrijskih podjetij je koncentrirana v Sloveniji, v Hrvaški, v Vojvodini ter v Beogradu in njegovi okolici. Najzgovorneje nam o tem pričajo statistični podatki za predvojno dobo. Po teh podatkih je znašala vsota v industriji investiranega kapitala v letu 1938. v vsej Jugoslaviji 13.055,594.000 dinarjev, od tega pa samo v naštetih severnih področjih (v statistiki: v nekdanjih banovinah Dravski, Savski in Dunavski ter v Beogradu) skupno 8.972,995.000 din, kar predstavlja nič manj ko 68'73% celote. In ta v severnih predelih države koncentrirana industrija je v veliki meri navezana na uvoz sirovin od zunaj. Tudi zanjo je tedaj silno važno, da ima ugoden dostop k tržaški morski luki, ki ji edina more oskrbovati sirovine brez tistih težav,

ki so obstojale v preteklosti s preslabimi železniškimi zvezami čez Dinarsko gorovje.

Posebej je opozoriti, da ležijo ob veliki dvotirni železnici Trst—Ljubljana—Zagreb—Beograd tudi največji jugoslovanski premogovniki v revirju Trbovlje—Zagorje—Hrastnik.



Razvoj železnic na ozemlju Jugoslavije

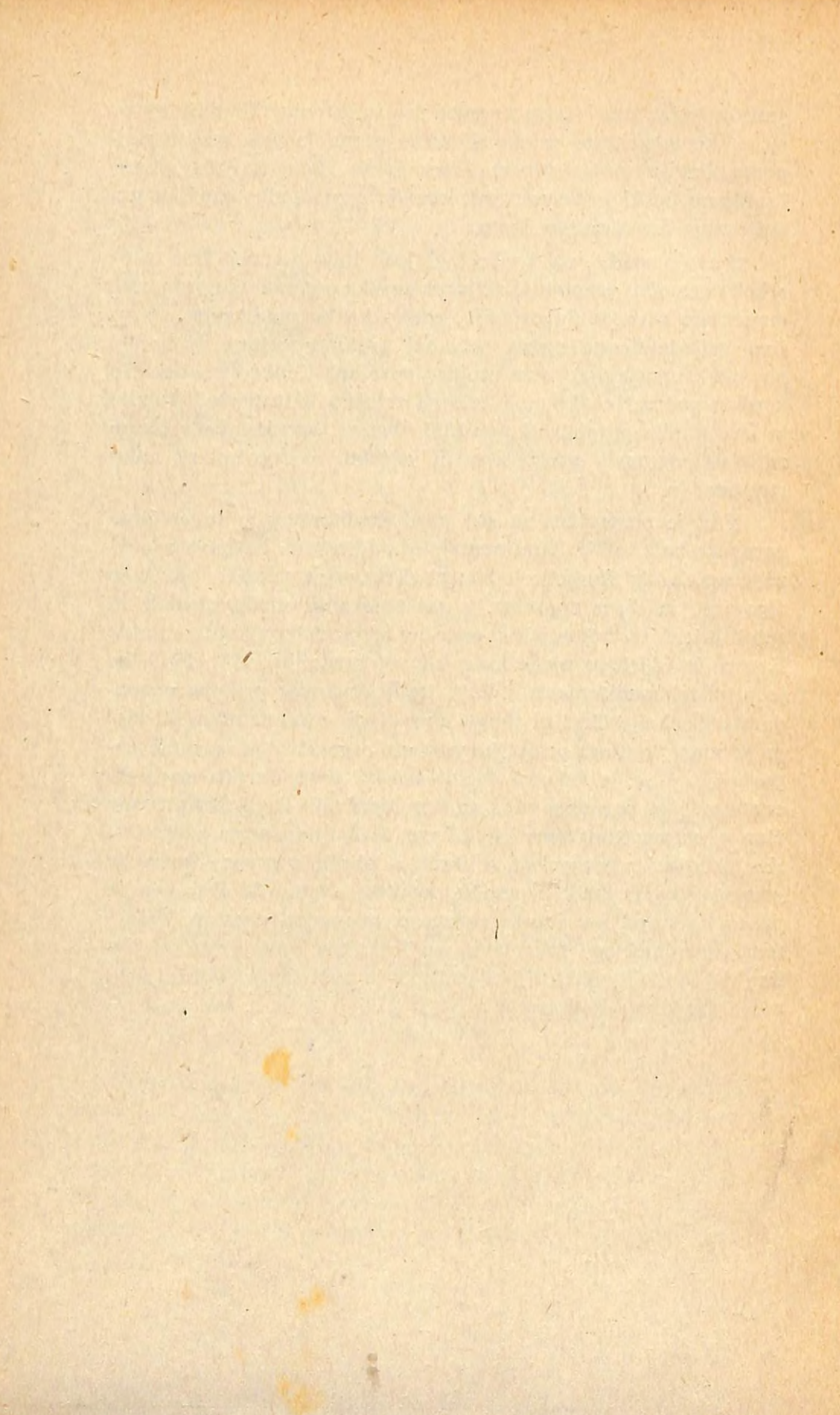
Doba 1919—1938: 1. Železnice, zgrajene pred 1919. — 2. Železnice, zgrajene v dobi 1919—1938. — 3. Med svetovno vojno zgrajena vojaška železnica ozkega tira (0,60 m).

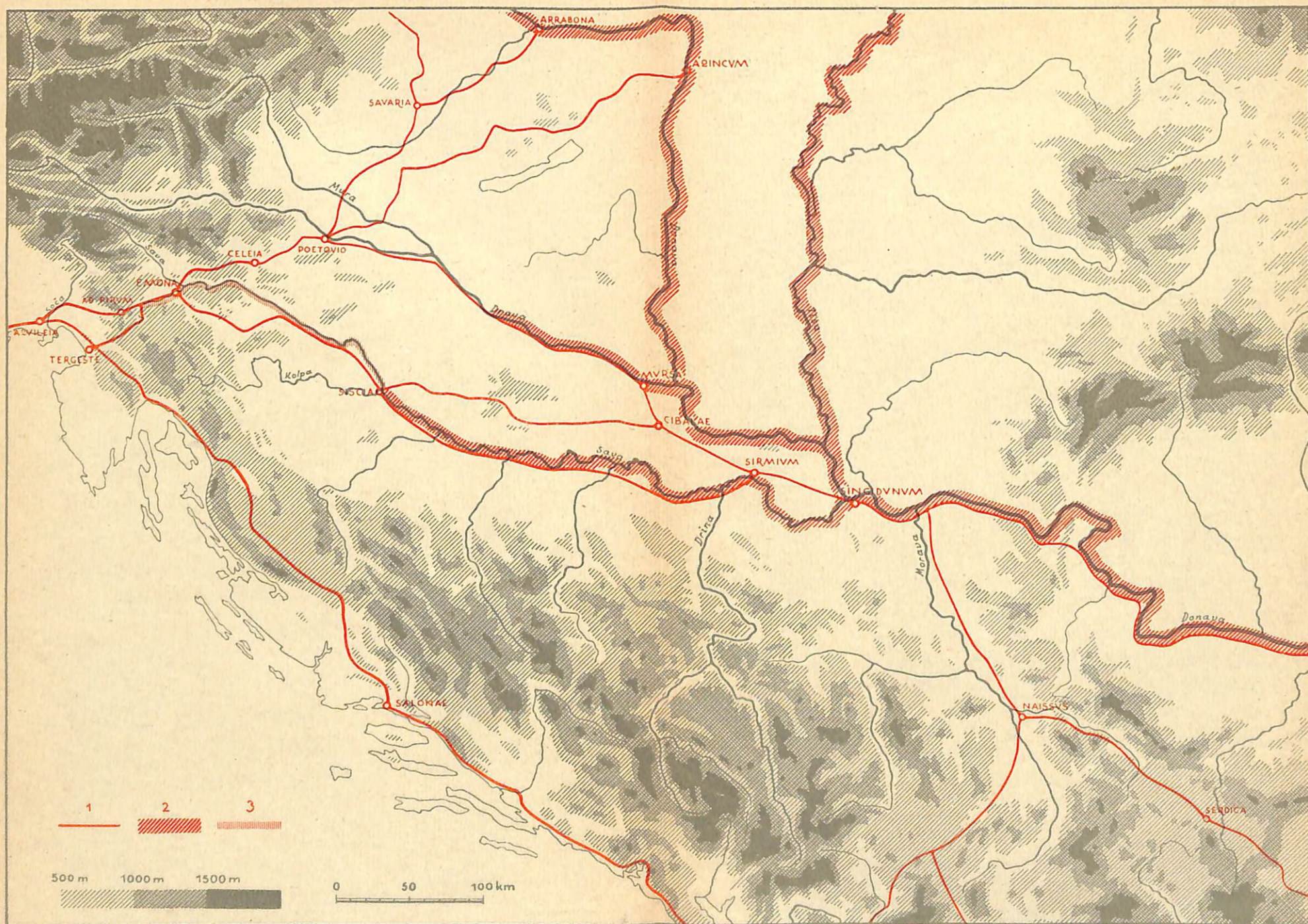
Severna Jugoslavija ima tudi daleč najgostejše železniško omrežje. Prav dobro se razvidi, kako se geografska razprostranjenost tega najgostejšega železniškega omrežja ujema z razsežnostjo rodovitnih ravnin na severu in z območjem gospodarsko najnaprednejših predelov na severnem zapadu. In še prav posebno jasno se nam razodeva z najnavadnejše prometnoge-

grafske karte, kako je vse to gosto železniško omrežje naslonjeno na veliko magistralo savske dvotirne proge, ki veže vsa tri najpomembnejša mesta severne Jugoslavije, Beograd, Zagreb in Ljubljano, in ki ima svojo prirodno in prometnogeografsko nadaljevanje čez Kras do Trsta.

S svojo veliko, na široko izgrajeno lukó pomeni Trst takorekoč organični prometni zaključek savske poti, savske prometne magistrale severne Jugoslavije, enako kakor predstavlja s svojimi ladjedelnici nujno potrebni organ v celotni obmorski poziciji Jugoslavije, njen nujno potrebni funkcijski del. In končno pomeni enako tudi celotna tržaška industrija dopolnilo in izpopolnilo gospodarsko vodilni severni Jugoslaviji z velikimi zalogami agrarnih proizvodov in velikimi možnostmi za industrializacijo.

Trst je postavljen na stik med mediteranskim in srednjeevropsko-balkanskim kontinentalnim področjem. Njegova osnovna gospodarska funkcija je bila pred razvojem tržaške industrije trgovina, in sicer trgovina v zamenjevanju mediteranskih in sploh južnih ter kolonijalnih sadežev ter pridelkov kontinentalne Evrope in izdelkov njene industrije. V razdobju 1918—1945, ko je pripadal mediteranski državi Italiji, te svoje prvotne gospodarske funkcije Trst ni mogel opravljati v polni meri. K njej pa se more in mora vrniti, ko postane organični del severne Jugoslavije. Ker je bil del mediteranske gospodarsko - carinske enote, ni imel prostega stika na kontinentalno stran. Ko postane član v sestavu kontinentalne države, se mu odpro vse gospodarske možnosti v notranjost, a hkrati si ohrani vso sproščenost in gospodarsko svobodo v mediteranskem svetu, do katerega in preko katerega mu morje garantira neomejen prestop. Šele s tem, da se priključi Jugoslaviji, se Trst vrne k svoji prvotni življenjski funkciji, v kateri je nastal, ko je predstavljal glavno lukó vsega srednjega Podonavja.





Glavne rimske ceste in plovne reke.

1. Glavne rimske ceste. — 2. Plovne reke. — 3. Stara rečna plovba na Ljubljanici in zgornji Savi