



Živeti s pristaniščem Vivere col porto

Priložnostna razstava o Luki Koper

sponzorju novih razstavnih vitrin v Osrednji knjižnici Srečka Vilharja Koper

Mostra sul porto Luka Koper

sponsor delle nuove bacheche nella Biblioteca centrale Srečko Vilhar Capodistria

Današnja podoba pristanišča in njegovih dvanajstih terminalov je nastala ob stalnem preseganju pretovorjenih količin, nenehnem dopolnjevanju infrastrukture in razvoju od enostavnih načinov dela do najsodobnejše pristaniške tehnologije, podprte z vse obsežnejšim naborom logističnih storitev. Številna formalna in neformalna priznanja, ki jih je Luka Koper prejela, potrjujejo, da so bile doslej njene usmeritve pravilne. Luka Koper ima status pristanišča Evropske unije in je prvo jadransko pristanišče s priznanjem za poslovno odličnost. Posle pridobiva s pomočjo mreže predstavništev, ki segajo vse do Daljnega vzhoda. Je med najpomembnejšimi generatorji gospodarskega razvoja našega mesta, regije in države. Kot sponzor kulturnih, izobraževalnih, socialnih in drugih ustanov in programov se izkazuje tudi kot družbeno odgovorno podjetje, ki skrbi za kakovost življenja na našem območju.

L'attuale immagine del porto di Capodistria, con i suoi dodici terminali è il risultato di un continuo sviluppo e completamento delle infrastrutture, il passaggio da forme lavorative semplici a tecnologie portuali tra le più avanzate. Il Porto di Capodistria è un porto dell'Unione Europea con lo status **BIP** (Border Inspection Post). Diventa il primo motore dello sviluppo economico della nostra città, regione e stato. Importantissimo come sponsor culturale, investe nelle istituzioni istruttive, sociali e promuove nuovi programmi utili per migliorare la qualità della vita sul nostro territorio.



Osrednja knjižnica Srečka Vilharja Koper
Biblioteca centrale Srečko Vilhar Capodistria

Otvoritev razstavnega prostora v novembru 2011 Apertura spazio mostre a novembre 2011

Koper - pomorsko mesto v zgodovini

Koper je imel v različnih zgodovinskih obdobjih bolj ali manj pomembno pomorsko, gospodarsko in upravno vlogo. Zaradi svoje ugodne geostrateške lege v osrčju Evrope je imel od nekdanj pogoje, da se razvije v pomembno pomorsko pristanišče. Že v času Beneške republike (1279-1797) je igral pomembno vlogo kot pomorsko pristanišče, predvsem kot izvozna luka za sol in vino. Razen tega je bila koprška luka pomembno oporišče za ladje beneške vojne mornarice. S propadom Beneške republike, z razglasitvijo Trsta in Reke za svobodni pristanišči (1719) ter s kasnejšim prenosom upravne in politične moči iz Kopra v Trst, se je pomen Kopra zmanjšal. Njegova pomorsko-gospodarska vloga se je zmanjševala vse do kapitulacije Italije in konca 2. svetovne vojne 1945.



Osrednja knjižnica Srečka Vilharja Koper
Biblioteca centrale Srečko Vilhar Capodistria

Capodistria - città marinara nella storia

La posizione di Capodistria e la collocazione nel centro Europa, ha favorito nel corso dei secoli lo sviluppo della marineria locale. La Repubblica di Venezia (1279-1797) ha appoggiato lo sviluppo dei traffici e scambi di merci a Capodistria, in primis l'esportazione del sale e del vino. Inoltre il porto di Capodistria serviva a Venezia come base navale, per le sue imbarcazioni da guerra. Con la caduta di Venezia e la dichiarazione del 1719 dei porti liberi di Trieste e Fiume, Capodistria decade come porto fino alla fine della seconda guerra mondiale.

JADRAN

KOPER — 12. DECEMBRA 1958

POSTNINA PLAČANA V GOTOVINI

LETO VII. — ŠTEV. 49

Izhaja vsak petek. Izdaja Časopisno-založniško podjetje »Primorski tisk« v Kopru. Naslov uredništva in uprave: Koper, Kidričeva 26, tel. 170. Posamezni izvod 10 din. Celoletna naročnina 500 din, polletna 250 din, četrtletna 130 din. Za inozemstvo znaša letna naročnina 1000 din ali 1,5 am. dolarja. Bančni račun 602-70-1-181. Prilogo »Uradni vestnik okraja Koper« prejema naročniki brezplačno. Rokopisov ne vračamo.

Študijska knjižnica
Koper

Iz vsebine

V duhu dejavnega sožitja
Koroški Slovenci za svoje prave
Ritem in kantanje
Več za strokovni in kulturni
napredek
Pisma uredništvu
Slovenski Jadran odkriva
V Obrovu bodo zgradili ope-
karno
Pred Novoletno jelko
Žena na poveljniškem mostu
Naloge odborov zadrug
Dobro izrabiti vse možnosti
Utrip kulturnega življenja na
vasi
Lep napredek telovadbe ob
morju
Postojna ogroža jesenskega
prvaka
Barčica v prihodnji številki

VELIČASTNO SLAVJE OB OTVORITVI NOVEGA PRISTANIŠČA V KOPRU JE NAJLEPŠE PRIZNANJE ZA VLOŽENI TRUD IN NAPORE

Z NAŠE OBALE NOVA POT V SVET

Kakor da se je razgrnila nad Koprno, morjem in vso našo obalo nepričakovana pomlad, v takšnem sončnem dnevu smo v nedeljo dočakali in preživeli zgodovinsko pomembno slavo v koprskem zalivu. Mirno in spokojno se je lesketalo morje; v njem so se zrcalile pastelne jesenske barve prelestne koprské okolice in brezoblačna sinjina neba. Po zalivu so švigali vitki veslaški čolni, vmes se je v elegantnih krivuljah prepeljavala ponosna jadrnica. Med njimi so brnele z zastavicami ozaljšane ladje Obalne plovbe; njihovo snežno belino je za spremembo motil kot kanarček rdeče-rumeni korenjak Urh, ki mu je bila za ta dan namenjena še pomembna vloga; brez krepkega vlačilca namreč ne sme biti nobeno pristanišče, zato ima tudi novo koprsko svojega. Nekoliko v ozadju je mirno ždel kakor na zrcalu naš stari znanec, zaslužni »Peter Klepec«.

Koper je oživel, kakor že dolgo ne. Skupinam domačih delovnih ljudi, ki so se z vseh strani zgrinjale v novo in tokrat pisano in barvito okrašeno pristanišče, so se trumoma pridruževale še druge skupine iz raznih krajev koprškega okraja in od vsepovsod iz Slovenije. Avtobusi so nenehno dovažali vse nove gručice ljudi iz bolj oddaljenih krajev; nihče izmed njih ne bi rad zamudil velikega zgodovinskega dogodka na naši obali, ki si tudi na tem delu odpira novo pot v svet.

V pisan in slikovit mozaik se je zliła zbrana množica z zastavami in zelenjem na prostorni pristaniški ploščadi. Več tisoč parov oči je vznemirjeno in nestrpno iskalo po blesteči morsk gladini: »Prihaja! Ze prihaja!«

Posvetovanje v Kopru

Minuli torek je bilo v Kopru posvetovanje aktivna komunistov, ki delajo v trgovini in blagovnem prometu. Posvetovanje je vodil sekretar OK ZKS Koper Albert Jakopič-Kajtimir, o stanju v našem blagovnem prometu, o trgovini in o preskrbi pa je referiral podpredsednik OLO Koper Franc Klobučar. O njegovih izvajanjih preberite več na deseti strani, medtem ko vam bomo razpravo in zaključke tega posvetovanja posredovali v naslednjih številkah lista.

Tam zadaj izza obzorja se je polagoma luščila rdeče in črno obarvana gmoča z belim in srebrnim nastavkom, naša deset tisoč-tonska čezoceanska »Gorica«. Zbrane ladje so zapiskale s sirenamami v pozdrav velikanki, ki se bo prislonila s svojim bokom ob operativno obalo novega pristanišča. Iz smeri Debelega rtiča se je lepa »Gorica« naglo približevala in se vse hitreje večala v čakajočih očeh. Naproti so ji



Poveljnik »Gorice« Mladen Vlačić se s tribune zahvaljuje za tople sprejem in čestita graditeljem k dobro opravljenemu delu

brzeli motorni čolni, veslači in jadrnica in seveda »Urh« — vsi ti so postali nenadoma čisto majhni in nebolgljeni spričo močnejše čezoceanke, ki ji je v pozdrav na pristaniški ploščadi igrala godba Ljudske milice iz Ljubljane pod vodstvom Rudolfa Stariča, tisoče grl pa ji je navdušeno vzklikalo.

Medtem so na tribuno, kjer so se poprej že zbrali številni domači in tuji novinarji, filmski in televizijski operaterji ter cela gruča fotoreporterjev, začeli prihajati povabljeni gosti. Med njimi smo videli Franca Leskoška, Borisa Kraigherja, Marjana Breclja, Lidiho Sentjuro in Sergeja Kraigherja, Ivana Regenta, Jožeta Vilfana, Aleša Beblerja, Tonea Boleta in Julija Beltrama, Tineta Remškarja, Ljuba Babiča, generale Djoka Jovanovića, Ratka Vujovića in Jana Lokovića in druge goste iz vse Jugoslavije, ki so jih sprejeli predstavniki oblasti in političnih forumov koprškega okraja s tovarišema Albertom Jakopičem-Kajtiminom in Albinom Dujcem na čelu.

Medtem ko se je »Gorica« približevala, je pozdravljala zbrano

množico predsednik koprške občine Miran Bertok. Prek mikrofona je imenoma priskrbo pozdravil številne goste — predstavnike

in zastopnike vseh področij družbenega življenja in dogajanja v naši deželi.

(Nadaljevanje na 4. strani)



Z napetim zanimanjem so naši najvišji državni in politični voditelji opazovali pristajanje »Gorice« ob novo operativno obalo

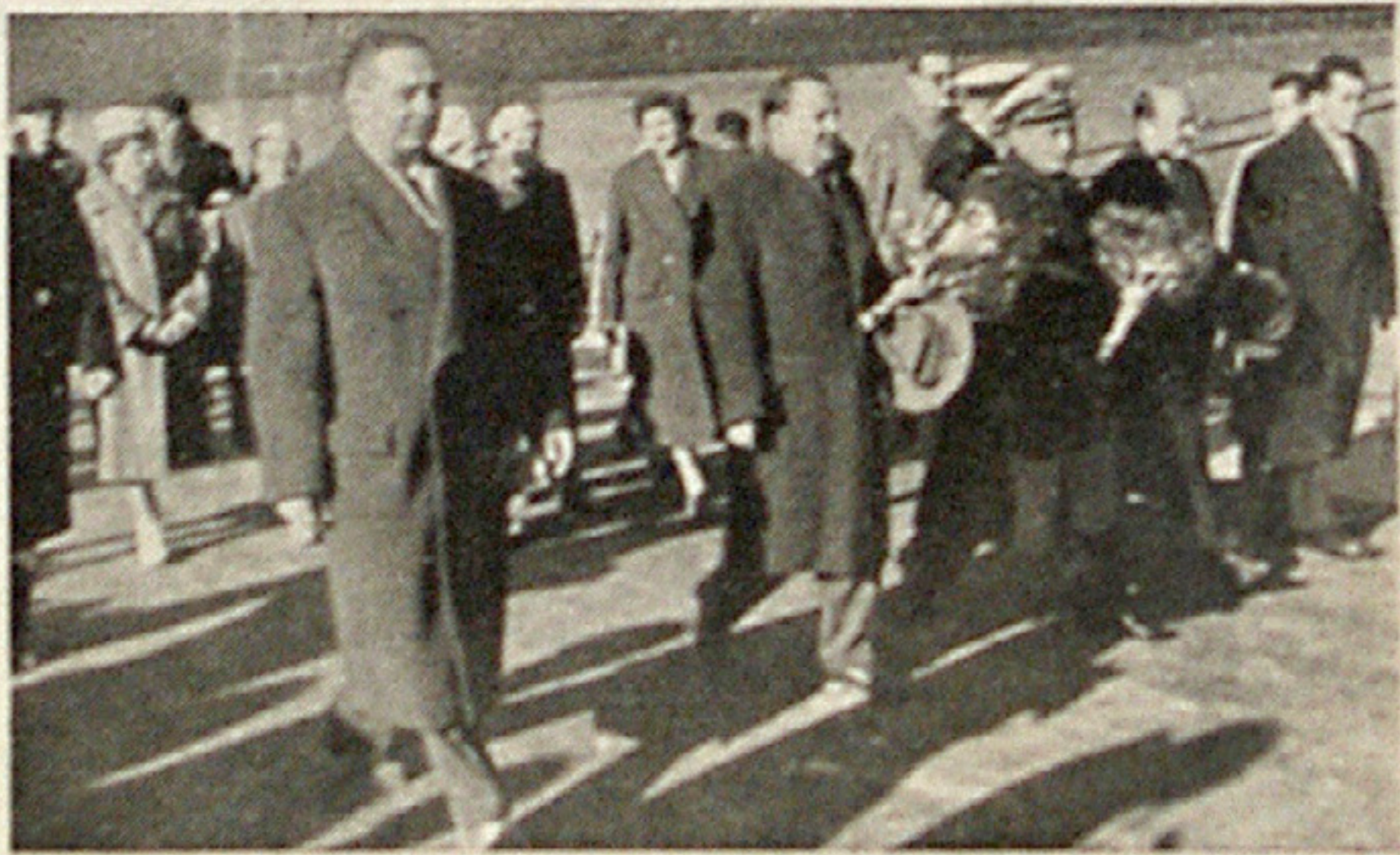
GOVOR PREDSEDNIKA IZVRŠNEGA SVETA LRS BORISA KRAIGHERJA

V kratkem času veliko delo

obalo, in ko s tem otvarjamo in damo v promet prvi del naše nove operativne obale koprškega tovrnega pristanišča, moramo predvsem ugotoviti, da predstavlja to dejstvo novo, veliko zmago naših delavskih ljudi v premagovanju naše tehnične in gospodarske zaostalosti.

V izredno kratkem času je bilo izvršeno veliko dela, veliko gradbeno delo, ki predstavlja velik uspeh naših tehničnih kakor tudi splošnih go-

spodarskih zmogljivosti Jugoslavije. Ta uspeh je predvsem rezultat teških naporov emotne akcije jugoslovanskih narodov v boju za izgradnjo socializma in v borbi za premagovanje Kopa slavljenja tistih velikih zmag, ki smo jih v zadnjih dneh praznovali po vsej Jugoslaviji ob otvoritvi (Nadaljevanje na 3. strani)



Po sprejemu »Gorice« stopata v spremstvu drugih visokih gostov s lopki obdarovana predsednik izvršnega sveta LRS Boris Kraigher in kapitan ladje Mladen Vlačić po pristaniški ploščadi proti slavnostni tribuni

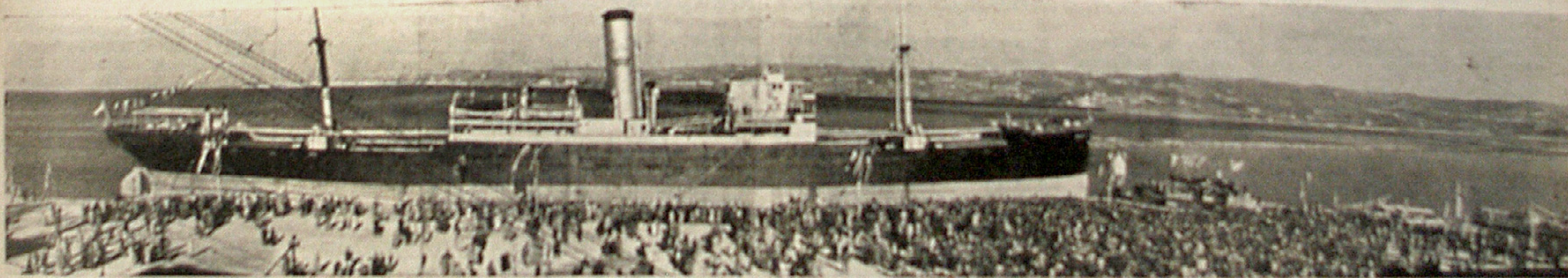
GOVOR PREDSEDNIKA OLO KOPER ALBINA DUJCA

Važna prelomnica za Koper

»Ta del operativne obale, ki ga danes izročamo pomorskemu prometu, predstavlja važno prelomnico v razvoju Kopra. Koper, ki je bil do sedaj le pomorski pristan manjših ladij, se z današnjim dnem uvršča med pomorska pristanišča, ki povezujejo svetovne pomorske poti, po katerih teče vse živahnjeja blagovna izmenjava.«

Nato je predsednik okraja po-

dal sliko vzrokov za gospodarsko zaostalost koprškega področja in orisal, pred kako težavnimi nalogami so se znašli oblastveni in družbeni organi po priključitvi tega ozemlja Jugoslaviji, če so hoteli te, stoletja zapostavljene in ekonomsko zaostale predele z naglim razvojem dvigniti. Te naloge je podprla Zveza z znatno pomočjo, posebno skrb in pomoč pa (Nadaljevanje na 4. str.)



Z uporabljanjem in razvijanjem razpoložljivih naravnih možnosti krepimo naše obalno gospodarstvo. K zgraditvi pristanišča kot najbolj priročnega objekta nas naravnost sili gospodarska nujna in svetla perspektiva močnega pomorskega prometnega vozlišča ter gospodarskega in kulturnega središča, v kakršnega bo Koper brez dvoma prerasel že v bližnji prihodnosti. V ta plemeniti namen bomo tudi v prihodnje dali vse od sebe, da zagotovimo v skladu z začrtanim razvojem to svetlo prihodnost. Nedeljsko slavo pri prvem pristanku čezoceanske ladje ob začetnih metrih operativne obale novega koprškega tovrnega pristanišča (na sliki) je jasno in glasno potrdilo naših prizadevanj in močna spodbuda za nadaljnje delo, saj so mu prisostvovali najuglednejši gostje iz vse Jugoslavije in se z nami vred veselili doseženega uspeha



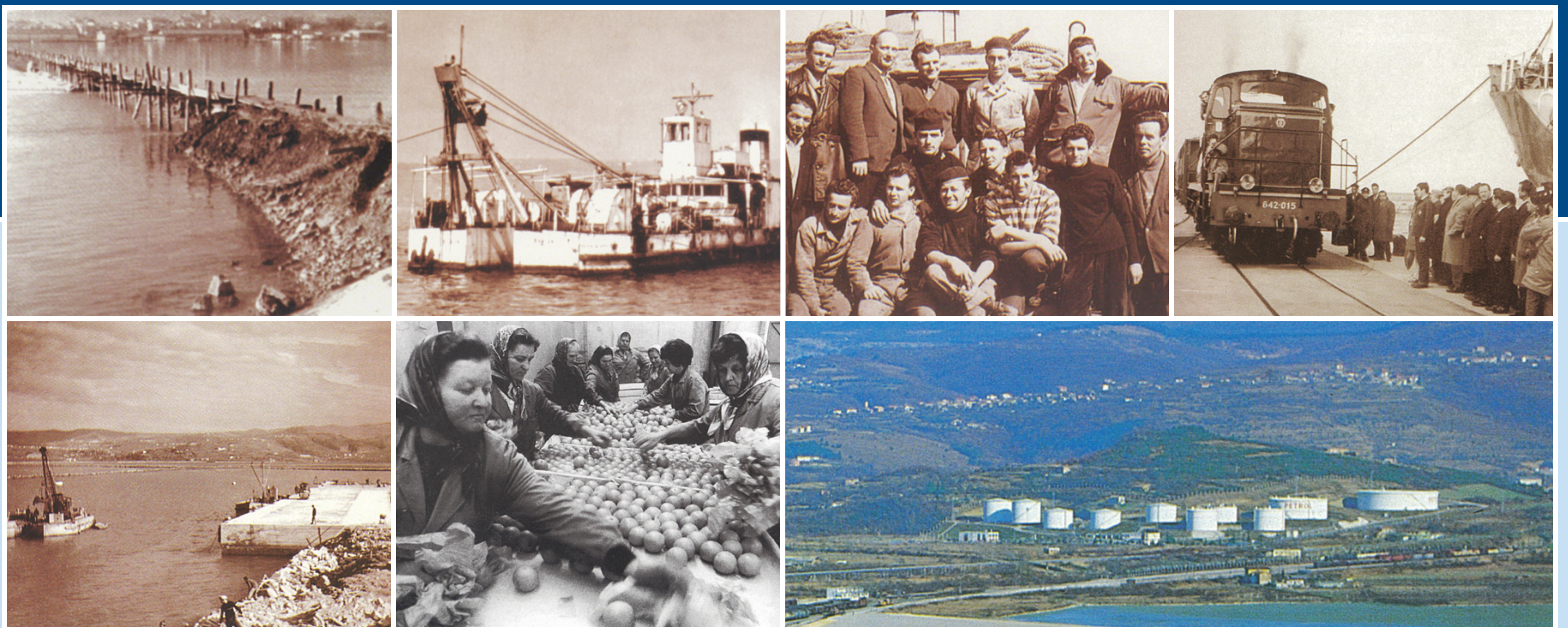
Osrednja knjižnica Srečka Vilharja Koper
Biblioteca centrale Srečko Vilhar Capodistria

Začetki izgradnje novega koprskega pristanišča po drugi svetovni vojni

Nekje v letu 1952 se je začelo zbirati gradivo in dokumentacijo za obnovo starih in med vojno poškodovanih koprskih pristanišč, v letih 1954-55 pa razmišljati o gradnji večje luke. Gospodarstvo obalnih mest je bilo oslabiljeno, pomorski promet pa omejen le na lokalne potrebe med Trstom in obalnimi mesti.

23. maja 1957 je bilo ustanovljeno podjetje **Pristanišče Koper**, ki se je pogodbeno povezalo z zadrugo pristaniških delavcev v Izoli in Kopru. Prvi pristaniški delavci so tako postali že izkušeni domačini. Zaprli so Stanjolski zaliv in **sesalni bager Peter Klepec** je začel poglobljati morsko dno. Leta 1957 je bilo zgrajenih prvih 135 m operative obale, kjer je **7. decembra 1958** pristala prva ladja, slovenska čezoceanka **Gorica**, ladjarja Splošne plovbe. V prvem luškem obdobju je najbolj rasel uvoz, med pomembnimi uvoznimi artikli so bili prehrambni izdelki in južno sadje.

Pristanišče Koper se je preimenovalo v **Luko Koper** oktobra 1961 leta. Hitrejšemu razvoju je v letu 1963 pripomogla ustanovitev **prve carinske cone**. Pomorski promet je tako naraščal, da je postala nujna železniška povezava, 31 km dolgo železniško progo od Kopra do Prešnice je zgradila Luka sama. **Prvi vlak je pripeljal v luko 2. decembra 1967 leta**. Med najpomembnejšimi investicijami v prvem desetletju je bila tudi izgradnja **terminala za naftne derivate leta 1968**, le ti so bistveno vplivali na rast pretovora v naslednjih letih.



Inizi dell'edificaziofne del nuovo porto di Capodistria dopo la seconda guerra mondiale

Il **23 maggio del 1957** si costituisce l'azienda di traffico **Porto di Capodistria** collegata contrattualmente con le cooperative dei lavoratori portuali di Isola e Capodistria. Iniziano le prime attività nel settore spedizioni. Dopo alcuni interventi sul fondale e sulla costa del golfo di Val Stagnon, il **7 dicembre del 1958**, abbiamo l'attracco della prima nave transatlantica **Gorizia** della società armatoriale di Pirano la Splošna Plovba. Il traffico marittimo della **Luka Koper** aumenta velocemente. Negli **anni sessanta** si costituisce la zona franca e diventa necessario regolare il traffico ferroviario (1967). Un'altro investimento importante (1968) l'edificazione del deposito per i prodotti petroliferi.



V **sedemdesetih letih** je pretovor v luki naraščal počasneje zaradi zadolženosti podjetja, stroškov dela in fluktuacije delovne sile. Začela se je specializacija po vrstah blaga, povečale so se količine pretovora lesa, pogostejši so bili tovari mineralov in rudnin. Poleg nafte so se uveljavili še drugi tekoči tovari: kemikalije, vino in rastlinsko olje. Ključna novost so bili **kontejnerji** in ro-ro tovari, za kar je bil leta **1979 odprt specializiran terminal**. Luka Koper je v sedemdesetih letih postala druga najpomembnejša jugoslovanska luka in si obenem pridobila pomembno mesto v srednjeevropskem zaledju. Tedaj so začela nastajati tudi njena prva predstavništva, najprej v Budimpešti in na Dunaju.

V **osemdestih letih** je Luka kljub sanacijskemu programu dosegala velike uspehe in se opremljala z vsem kar potrebuje sodobno in v svetovne trge usmerjeno pristanišče. Promet se je več kot podvojil in zaživel z večino tovorov, ki jih sprejema pristanišče tudi danes. Narasli so suhi tovari (**1984 terminal za razsute tovore**), pri čemer se je posebej uveljavil promet z železovo rudo, minerali in žiti (**silos za žito 1988**). Pretovorili so prve večje količine **avtomobilov**.



La crescita negli anni **settanta** è più lenta. Le merci trafficate vanno dal legno ai minerali e poi dai liquidi come il vino e l'olio fino ai prodotti chimici. Nel 1979 si apre il terminal container e ro-ro.

Negli anni **ottanta** tra l'altro si inizia con il trasporto delle automobili.



V letu 1991 je Luka Koper prvič zabeležila večji padec prometa zaradi razpada skupne države in sprememb v državah Vzhodne Evrope, predvsem na Madžarskem in Češkoslovaškem, ki sta bili poleg Avstrije ključni tržišči v gravitacijskem zaledju Luke Koper.

Po **osamosvojitvi Slovenije** se je tovor začel vračati v Luko Koper, ponovno je oživela investicijska dejavnost - od terminala tekočih tovorov in skladišč za generalne tovore ter les pa vse do terminala za živino, terminala za avtomobile in širitve kontejnerskega terminala. Oblikovala se je razporeditev blaga po trgih, ki velja še danes. Približno tretjina prometa pripada nacionalnemu trgu, ostalo pa zalednim državam, v ospredju Avstriji z več kot dvema milijonoma prometa, pomembnih 10 odstotkov pa dosega italijanski trg.

V novem tisočletju se je podvojil promet s kontejnerji, avtomobili, lesom, tekočimi tovari (brez nafte) in žitaricami. Za več kot polovico se je povečal pretovor generalnega blaga. Najbolj skokovito je narasel promet za madžarski trg in presegel milijon ton. V zadnjih letih je posebej pomembna rast pretovora kontejnerjev in vozil, kar je tudi ena izmed temeljnih strateških usmeritev razvoja družbe do leta 2015. Od leta 2005 je nova pridobitev **pomorski potniški terminal**. Danes je Koper med ladjarji že dobro poznana in privlačna destinacija za potniške ladje, ki plujejo po Sredozemlju.



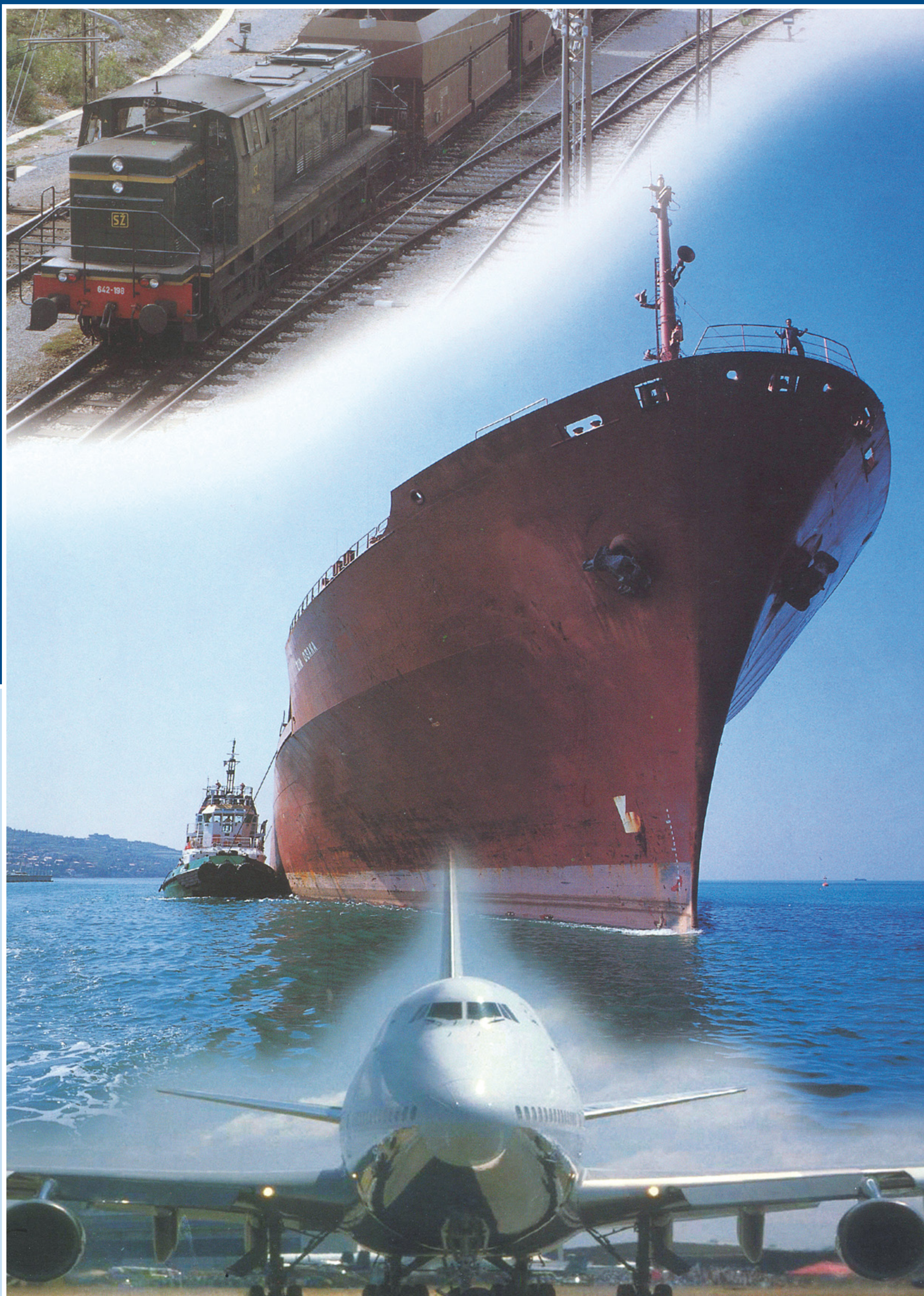
Con l'**indipendenza della Slovenia nel 1991**, ed i cambiamenti nell'Europa dell'Est, il porto di Capodistria deve ridimensionare tutto. Ma presto riprendono gli investimenti ed anche i carichi importanti passano per il porto di Capodistria, importanti i traffici con l'Austria.

Nel nuovo millenio i traffici sono radoppiati, in particolar modo con l'Ungheria ma anche con altri paesi; fiorente il traffico delle automobili che rappresenta una delle strategie di sviluppo fino al 2015. Dal 2005 un nuovo **terminal per passeggeri**.

Oggi Capodistria è già ben nota e attraente destinazione per le navi da crociera nel Mediterraneo.



Luka Koper d.d., ki upravlja z edinim slovenskim pristaniščem, ima danes status ekonomske cone, ki omogoča določene ugodnosti pri poslovanju. Celovita ponudba storitev, ki jih luka nudim svojim strankam, obsega osnovne pristaniške dejavnosti, dodatne storitve na blagu in podporne storitve. Preko njenih specializiranih terminalov gre letno več kot 14 milijonov ton tovora. **Terminali danes:** Terminal za generalne tovore, Terminal za živino, Terminal za sadje, Terminal za les, Kontejnerski in Ro-Ro terminal, Avtomobilski terminal, Terminal za minerale in rudnine, Terminal za žitarice in krmila, Terminal za glinico, Evropski energetski terminal (premog in železova ruda), Terminal za tekoče tovore in Potniški terminal.



L'Azienda Luka Koper, d.d. è una società per azioni che opera nel porto di Capodistria, offrendo servizi portuali e logistici. L'attività di base, che si sviluppa sui vari terminal, è arricchita da una vasta gamma di servizi aggiuntivi. L'intera area del porto possiede lo status di zona economica. Le attività di base vengono svolte su **terminal specializzati** dove si ricevono merci convenzionali e carichi eccezionali, container, automobili, rinfuse liquide e secche, nonché animali vivi. Annualmente accolgono più di 14 milioni di tonnellate di carico. Tutti i terminal sono dotati delle più moderne tecnologie di manipolazione, trasporto e magazzinaggio.

