

# **Ekskurzija po Slovenskem primorju**

## Kmetijstvo in industrija v Pivki

Nekoč je bilo poljedelstvo glavna gospodarska panoga, zlasti ovčereja, postopoma se je razvilo tudi gozdarjenje in ogljarstvo, do zgraditve železnice pa tudi prevoznitvo - po domače furmanstvo. Na Pivki so bili v preteklosti številni mlini in žage. Pomemben mejnik v razvoju teh krajev je bila gradnja južne železnice, ki je povezala Dunaj in Trst. Železnica je v Pivko "prisopihala" davnega 27. julija 1857 in dala nov pomen temu kraju, še zlasti, ko so od tod zgradili železniški krak proti Reki. Ob tem je pridobilo pomen tudi gozdarstvo in se razvijala lesnopredelovalna industrija, kar je najpomembnejša panoga v občini, njen nosilec pa je Javor Pivka. Po drugi svetovni vojni se je uveljavilo tudi perutnistvo v Košanski dolini, kjer je pomembno podjetje Pivka d.d. V zadnjem času se spet obnavlja ovčereja na Pivškem, oživlja pa tudi sadjarstvo v Brkinih. Razvija se tudi obrt in podjetništvo ter storitvena dejavnost. Glede na bogate možnosti se občini Pivka obeta perspektiven razvoj. Ljudje se čedalje bolj zavedajo prednosti neokrnjene narave in tudi v turizmu je nekaj uspelih poskusov.

Največji delež v gospodarstvu imajo tradicionalne panoge, predvsem lesna industrija, kjer lahko omenimo največje podjetje Javor d.d. in kovinska industrija. Finančnih institucij, trgovskih družb, državnih ustanov in visoko tehnološko razvitih družb v občini ni. Zaradi majhne nevarnosti socialnih pretresov je območje deležno bolj malo državne pomoči za razreševanje ekonomskih težav.

Za podjetništvo velja, da je po številu družb pod slovenskim povprečjem, po deležu v prihodkih pa prednjači.

V občini Pivka je 72 aktivnih družb, registriranih je kar 244 samostojnih podjetnikov in kar nekaj kmetov. V občini že več let razmišljajo tudi o izgradnji industrijsko – obrtnih con, ki bi podjetnikom zagotavljale prostorske pogoje za opravljanje dejavnosti. Ena od takih con je v nastajanju.

Z naraščanjem števila prebivalcev je začelo primankovati ustreznih površin za njive in vrtove. Poplavni svet od Pivki in kraško površje sta bila primernejša za travnike in pašnike. Podatki katastra z začetka stoletja kažejo, da je bila v Pivškem podolju le šestina površin namenjena njivam. Travniki in pašniki so pokrivali po tretjino površja. Seno s travnikov ob Pivki so nekdanj prodajali v primorske kraje, zlasti v Trst. Gozda je bilo v agrarni dobi na bolj ravnih območjih Pivke sorazmerno malo, po katastru iz leta 1900 le okrog desetina. Vendra pokrivajo obsežni sklenjeni gozdovi kraške planote Snežnika, Javornikov in Hrušice.

Pomemben nekmetijski vir zaslužka je bilo tovorništvo in kasneje železnica. Uveljavljanje neagrarnih gospodarskih panog je v zadnjih stoletjih povzročilo drobljenje posesti, kar je sorazmerno neugodne kmetijske razmere še pooslabšalo, zlasti na Zgornji Pivki. Zaradi ugodnejših naravnih razmer in dobre prometne povezave s Trstom je bilo v Spodnji Pivki kmetijstvo bolj razvito. Prevladovala je predvsem mlečna živinoreja.

Pomembna značilnost nekdanjega kmetovanja na Pivki je bila ovčarstvo. Navezano je bilo na tri naravne pasove: poleti na celinsko gozdno pašo po Snežniku, jeseni na nižji svet senožeti, travnikov in pašnikov Vremskega, Čičarijskega hribovja, zahodnega pobočja in Furlanijo.

Velika posestna razdrobljenost in agrarna prenaseljenost večine pokrajine je silila Pivčane, da so iskali zaslužek v sezonskih kmečkih delih, pozimi v gozdovih vzhodne Evrope, celo Azije in severne Afrike, ter na sezonskem delu v bližnjem Trstu in Reki. Pokrajina je bila dolga stoletja nepostredno gospodarsko zaledje Trsta in Reke. Kmetijstvo in drugo proizvodnjo so v okviru danih družbenih in naravnih možnosti

prilagodili potrebam teh mest. Spodnja Pivka je zalagala Trst z govejo živino in delno s pitanimi prašiči, od poljskih pridelkov pa so prodajali predvsem krompir in fižol. V drugi polovici 19. stoletja so množično pripravljali led za potrebe konzerviranja hitro pokvarljivega blaga. Vasi Zgornje Pivke so z drvimi in repo oskrbovale Reko, druge pridelke pa so raje prodajali v Trst, zato je bila Zgornja Pivka prehodni pas med gospodarskim vplivom Trsta in Reke. Razvoj nekmetijskih dejavnosti se kaže tudi v spremembi zemljiških kategorij. Od leta 1900 do danes se je pomembno zmanjšal delež njiv, s 17% na približno 5%. Še izraziteje se je zmanjšal delež pašnikov, s 33% na 16%, opuščene pašnike je prerasel gozd, mnogo površin je bilo tudi načrtno pogozdenih. Travniki so se zmanjšali sorazmerno najmanj: z 38% na 30% vseh površin. Ta podatek kaže, da se je od kmetijskih dejavnosti obdržala in se še razvija mlečna živinoreja, predvsem na Spodnji Pivki. V desetletjih po 2. svetovni vojni je bila organizirana v združenem in družbenem sektorju. Družbene farme so bile v Prestranku, Orehku, Studencu, Velikih Brdih in v Razdrtem.

Na Pivki je bilo leta 1991 še 6% kmečkega prebivalstva, v bolj urbanizirani Postonjski kotlini manj kot 4%.

Industrija je izkoristila edini pomembnejši naravni vir, les. Pred 1. svetovno vojno so zrastle le manjši lesnopredelovalni obrati: v Baču (leta 1907), Pivki (leta 1894) ter Postojni (leta 1894 in 1908). Med svetovnim vojnama so nastali novi lesnopredelovalni obrati v Prestranku, Belskem in Baču. Izdelovali so deske, plohe, tramove, zabojčke in druge lesne polizdelke za izvoz v Italijo in druge sredozemske dežele. Do prave industrializacije je prišlo šele v drugi polovici petdesetih in v prvi polovici šestdesetih let. V Pivki se je razvila lesna industrija z obrati v Belskem, Postojni, Prestranki in Baču. Poleg lesne industrije je bila v Postojni še kovinska industrija. Ustanovljeni so bilo mnogi manjši obrati, v katerih se je zaposlil presežek kmečkega prebivalstva. Eno takšnih manjših podjetij je tovarna mesnih izdelkov v Postojni, industrija gradbenega materiala v Razdrtem in elektrotehnični obrati v Postojni. Leta 1961 je bila v industriji zaposlena le dobra desetina prebivalstva, leta 1991 pa tretjina, na Zgornji Pivki skoraj dve petini. Le nekaj manj prebivalcev kot v industrije je bilo leta 1991 zaposlenih v terciarnih dejavnostih. V terciarnih in kvartarnih dejavnostih se kaže celo primanjkljaj delovnih mest: Pivčani, zaposleni v teh dejavnostih, se vozijo na delo v druge kraje. Zaradi prevlade delovno intenzivne indutrije je izobrazbene sestava nekoliko nižja kot v povprečju za Slovenijo. Leta 1991 je imelo najmanj srednjo izobrazbo 47% Pivčanov (v Sloveniji 52%). Izstopa Spodnja Pivka 53%.

Notranjska in z njo tudi Pivka je zaradi naravnih, predvsem kraških posebnosti zanimiva turistična pokrajna. Vendar je preveč oddaljena od velikih zahodnoevropskih središč, ki so pomembno izhodišče turističnih tokov čez celo leto. Turistilni promet je zato osredotočen predvsem na Postojnsko jamo. Ta je za večino turistov vmesni cilj na poti proti Jadranu. Število obiskovalcev in čas obiska v Postonjski jami sta zato močno odvisna od turističnih tokov prek Notranjske. Kljub temu pa je Postonja in celotna Pivka pomembno izletniško območje, ki bo zaradi obremenjenosti in onesnaženosti večjih mestnih središč še pridobivala pomen.

### Opis poti:

Dne 13.4.2004, smo se odpravili na ekskurzijo po Slovenskem primorju. Pot, ki se je začela za Bežigradom, se je nadaljevala z vožnjo skozi Ljubljano, po ljubljanskem Barju in naprej po stari cesti proti morju do Portoroža. Med potjo je bila naloga vsakega posameznika, da predstavi že vnaprej pripravljen referat, ki se je povezoval z tistim delom poti po kateri smo se vozili.

**Ljubljana** je rimsko mesto, ki se je sprva imenovalo Emona. Na začetku je mesto segalo le do Ljubljanice, kasneje pa se je zaradi inustrijske razvitosti in priseljevanja začelo širiti tudi na druga območja. Leži v kotlini, južno se razprostira tektonska udornina – ljubljansko Barje, zahodno in vzhodno pa je hribovje. Ljubljana ima celinsko podnebje, pogosto se v ljubljanski kotlini pojvalja tudi temperaturna inverzija. Ljubljana je tudi glavno mesto Slovenije in tudi izobraževalno, kulturno in politično središče. Največ je mestnega prebivalstva, ki je zaposleno predvsem v terciarnem in kvartarnem sektorju.

Takoj potem, ko smo zapustili Ljubljano smo že zagledali tablo, ki je prikazovala občino **Brezovica**. Na vzhodu meji na Mestno občino Ljubljana in na Občino Ig ter se dotika tudi Občine Velike Lašče. Na jugu meji na Občino Cerknica in na zahodu na Občini Borovnica in Vrhnika. Severna sosedja pa je Občina Dobrova - Polhov Gradec. Nedaleč od občine Brezovica pa se nahaja **Log pri Brezovici**, ki je bil tudi eden izmed krajev, katerega smo prečkali na naši poti. Le 15km po začetku poti pa smo bili že v **Drenovem Griču**, kraju, ki leži le nekaj kilometrom pred Vrhniko. In ravno **Vrhnika** je bila naša prva postaja. Vrhnika je imela v preteklosti pomembno prometno vlogo in je še danes z Ljubljano dobro prometno povezana. Zaradi močvirnatega območja se pojavljajo melioracije.

Po kratkem postanku smo spet krenili na pot, ki je prečkala najprej **Logatec** in **Logaško polje**, ki je zaradi velikih padavin pogosto poplavljen. Pod Logaškim poljem teče tudi reka Ljubljanica, ki jo imenujemo reka sedmerih imen; to pomeni da sedemkrat ponikne in vsakič, ko pride znova na površje jo poimenujemo z novim imenom. Eno takih polj, kjer se Ljubljanica ponovno prikaže je tudi **Planinsko polje**, ki ima lastnosti tipičnega kraškega polja, in je zato tudi večkrat poplavljen.

Naprej nas je pot vodila v **Pivško kotlino** in **Postojnsko polje**, kjer teče reka Pivka. **Postojna** predstavlja središče mezoregije in je bila že v preteklosti zaradi lege pomembno mesto – skoznjo je peljala železnica. Danes je v Postojni zelo razvita industrija, kjer je zaposlenega tudi največ prebivalstva. V Pivki se ukvarjajo pretežno z ovčjerejo in poljedelstvom, od industrije pa je razvita predvsem lesno-predelovalna. Od daleč smo opazovali tudi **Brkine dolino reke Reke**. To hribovje je iz fliša, ki se razteza med zgornjo Pivko, Vremščico, Brgudskim in Podgrajskim podoljem, Krasom ter planoto Snežnik. Zaradi višin vinogradništvo ni več donosno, donosno je le še sadjarstvo. To je tudi ena demografskih najbolj ogroženih regij v Sloveniji. Regionalno središče je Ilirska Bistrica.

V regiji Kras se nahajajo **Škocjanske jame**, skozi katere teče reka Reka in so turistično precej obiskane. Problem zadnje čase predstavlja njihovo vedno večje onesnaževanje.

Dve največji znamenitosti Krasa sta gotovo **kraški pršut** in **kraški teran**. Kraški pršut sušijo na poseben način, zaradi česar ima edinstven okus. Kraški teran pa je temno vino, ki ga pridobivajo iz trte Refošk in velja za eno od vrhunskih vin v svetu.

**Črni kal** predstavlja velik problem v prometu; pogosto namreč tu nastajajo zastoji, ki jih povzročajo veliki tovornjaki in avtobusi, problem pa je tudi močna burja. Na srečo

so že začeli graditi viadukt, ki bo zelo izboljšal prometno povezavo med primorsko in notranjsko.

Naslednji postanek smo imeli v **Hrastovljah**, ki naj bi dobile ime po številnih hrastih, ki so nekoč tu rasli. V tamkajšnji cerkvi smo si ogledali fresko mrtvaške plesa. Po odhodu iz Hrastovelj smo nekaj izvedeli o **oljarstvu**, ki je zelo dobro razvito na Primorskem. Izvedeli smo razliko med deviškimi in ekstra deviškimi oljem, kako olje pridobivajo, kakšne morajo biti temperature za gojenje oljk in še kaj. Poleg oljarstva pa je na Primorskem pomembno tudi vinogradništvo in sadjarstvo – breskve, marelice, mandljevci.

Na slovensko obalo je imelo velik vpliv **spreminjanje zahodne meje**. Slovenska zahodna meja se je leta 1918 premaknila proti zahodu; pred tem je vključevala Trst in Gorico. Ko je Italija prestopila v antanto, je to za Slovence pomenilo izgube velikega dela ozemlja. Problem z mejami predstavlja tudi slovenski izhod na morje, glede katerega se s Hrvati že nekaj časa neuspešno pogajamo. Pripeljali smo se do **Kopra**, ki je regionalno in tudi dvojezično središče regije. Koper je največje Slovensko mesto ob morju. Obsega severozahodni del polotoka Istre. Pristanišče je bilo zgrajeno leta 1975 in predstavlja pomemben del mesta. Koper ima tudi bogato zgodovino in kulturno dediščino; koprski stolnica (njena fasada predstavlja sožitje beneške gotike in renesanse, stolp pa kaže na vpliv romanske utrdbene arhitekture), kapela Karmelske matere božje, palača Del Bello iz prve polovice 18. Stoletja in še mnogo drugih. Ker mesto leži v bližini železnice in avtoceste ima tudi pomembno prometno lego. V Kopru je pomembna predvsem Luka Koper, ki je bila ustanovljena 23. maja 1957 in je trgovsko središče za osrednjo Evropo.

Naša naslednja postaja so bile **soline v Sečovljah**, kjer smo si od daleč ogledali opuščene soline in barake, v katerih so živeli solinarji. Sečoveljske soline so mokrišča, ki ležijo ob reki Dragonji. Na tem območju uspeva okoli 45 vrst rastlin, ki uspevajo na slanih tleh, zaradi česar imajo soline tudi velik botanični pomen. Leta 1989 so Sečoveljske soline razglasili za krajinski park. Zanimivost v Sečovljah pa je tudi solinarski muzej, ki pa ga nismo obiskali.

Po ogledu solin smo se odpeljali v **Portorož**, kjer smo imeli eno uro prosto. Portorož je eden najbolj turističnih krajev ob Slovenski obali. V njem prevladujeta obmorski in zdraviliški turizem (hotel Bernardin), ima svojo igralnico, marino in letališče, ter znan in včasih luksuzen hotel Palace, ki pa danes zaradi težav z lastništvom propada. In kakšna je prihodnost slovenske obale za turizem? Podnebje je ugodno, prometne povezave so tudi razmeroma dobro urejene, problem pa je v tem, da imata naši sosedi Hrvaška in Italija kljub slabši organizaciji več obiska, zaradi boljših naravnih pogojev (lepših plaž, čistejšega morja...).

Na poti do Ljubljane smo slišali še referate o slovenskih marinah, Piranu, Izoli, sestavi prebivalstva v koprskem primorju ter o fojbah. Tukaj je nekaj povzetkov teh referatov.

V Sloveniji imamo tri **marine**; to so Portorož, Koper in Izola. Največja je marina v Portorožu, ki ima tudi najbolj ugodno lego.

Eno zanimivih starih obmorskih mest je baročno mesto **Piran**. Prebivalstvo se v njem zmanjšuje. Zanimivosti v Piranu sta npr. Tartinijev trg in ribiški muzej.

**Izola** je mesto, ki je nekoč ležalo na otoku, vendar so ga kasneje povezali s celino tako, da so med otokom in obalo zgradili nasip. Danes je Izola med drugim pomembno industrijsko mesto, saj tukaj deluje kar nekaj industrijskih obratov: Delamaris, Zlato polje, Droga Portorož, Ladjedelnica Izola, Argeta, ...

**Sestava prebivalstva v koprskem primorju** je precej raznolika in je posledica priseljevanja z juga ter postavitve meje v Jugoslaviji med leti 1945 in 1957. Največ je

## Ekskurzija po Slovenskem primorju –7.vaja

Slovencev – 83,4%, sledijo jim Hrvati, Srbi in Italijanska nacionalna manjšina na zahodu.

**Fojbe** so kraške jame v katere so med 2. svetovno vojno partizani in komunistična partija metali italijanske obsojence.

Ekskurzijo smo končali s prihodom v Ljubljano.

### Zemljevid poti:



**KARTA POTI** (rdeča črta označuje potek naše ekskurzije)

### **Povzetek:**

V soboto 13.3.2004 smo se odpravili v okviru ekskurzije na slovensko obalo. Ob osmi uri smo se z avtobusom odpravili izpred Gimnazije Bežigrad po stari cesti do Portoroža. Med potjo smo poslušali referate, ki smo jih pripravili.

Najprej smo zvedeli nekaj o naši prestolnici Ljubljani, nato pa smo nadaljevali pot proti Ljubljanskemu barju, kjer smo zvedeli nekaj o samem barju in o mestu Vrhniki. Prvi postanek smo opravili ravno v Vrhniki. Pot nas je nato vodila na Logaško polje in Logatec ter naprej proti Planinskemu polju. Na Planinskem polju smo zvedeli nekaj o podzemnih tokovih Ljubljanice. Nadaljevali smo proti Postonjskem polju in mimo Pivške kotline. Ob poti proti morju smo slišali še o značilnosti Brkinov ter reke Reke, mimo katerih smo se peljali. Po Brkinih so bile navrsti Škocijanske jame, ter značilnosti kraške kuhinje kot sta pršut in teran. Preden smo se ustavili v Hrastovljah smo se peljali tudi mimo Črnega Kala, kjer smo videli bodoči največji vijadukt v Sloveniji. V Hrastovljah je bil tudi naš drugi postanek, kjer smo si pogledali znamenito cerkev. Nato smo pot nadaljevali in poslušali o problemu spreminjanja zahodne meje, ter problemu meje s Hrvaško. Med vožnjo skozi Koper in okolico smo poslušali o značilnosti mesta in o Luki Koper. Nato smo pot nadaljevali do Sečoveljskih solin, kjer smo imeli krajši postanek in kratek referat o tamkajšnjih znamenitostih. Nato smo se odpravili proti Portorožu, kjer smo imeli daljši postanek. Na poti domov, smo izvedeli še nekaj stvari o Piranu, Izoli, fojbah,.. V Ljubljano smo prispeli okoli 16 ure in s tem je bila naša ekskurzija zaključena.

### **Viri:**

1. VELIKI SREDNJEŠOLSKI PRIROČNIK; Ataja; Ljubljana 2001
2. Ivan Gams: GEOGRAFSKE ZNAČILNOSTI SLOVENIJE ; Ljubljana 1998
3. Milan Orožen Adamič, Drago Perko, Drago Kladnik: KRAJEVNI LEKSIKON SLOVENIJE; DZS; Ljubljana 1995
4. INTERNET:
  - <http://ww.pivka.si>