

- L. Dudley Stamp, *Land for Tomorrow*. New York 1952 — GV XXV/1953, str. 255—256.
- Samuel Van Valkenburg — Colbert C. Held, *Europe*. New York 1952 — GV XXV/1953, str. 256.
- George B. Cressey, *Asia's Lands and Peoples*. New York 1951 (second edition) — GV XXV/1953, str. 256—257.
- L. Dudley Stamp, *Africa*. New York 1953 — GV XXV/1953, str. 257.
- Knjiga o slovenskem alpskem svetu — NRazgl III/1954 (17. julija) št. 14, str. 9—10. Poročilo o knjigi, Anton Melik, Slovenski alpski svet.
- Geografski zbornik II. SAZU. Inštitut za geografijo. Ljubljana 1954 — GV XXVI/1954, str. 202—203.
- Zemljepis FLR Jugoslavije — za višje gimnazije. Stavila Silvo Kranjec (obči del) in Vladimir Leban (fizično-geografska območja). Ljubljana 1954 — GV XXVI/1954, str. 206—208.
- Nekaj pripomb k odgovoru prof. B. Ž. Milojevića — GV XXVI/1954, str. 213—214. Pripombe se nanašajo na odgovor B. Ž. Milojevića, ki je v isti številki Geografskega vestnika, kjer odgovarja S. Flešiču na kritične pripombe k njegovi knjigi z naslovom »Glavne doline u Jugoslaviji«, ki so izšle v GV XXV/1953, str. 240—242.
- Rade Petrović, *Ekonomska geografija Jugoslavije*. Zagreb 1954 — GV XXVI/1954, str. 218—220.
- Pierre Gourou, *L'Asie*. Paris 1953 — GV XXVI/1954, str. 225.
- Pierre Pirot-Jean Dresch, *La Méditerranée et le Moyen Orient*. Tome premier, *La Méditerranée Occidentale*. Paris 1953 — GV XXVI/1954, str. 225—226.
- V. Razno**
- Ekskurzija Geografskega inštituta ljubljanske univerze na Notranjski in Dolenjski Kras — GV V-VI/1929-1930, str. 187.
- † Herman Wagner — GV V—VI/1929-1930, str. 196.
- † Wolf Lukmann — GV VII/1931, str. 156.
- † Emilio J. Cvetić — GV VII/1931, str. 156.
- † Fridtjof Nansen — GV VII/1931, str. 164.
- † Slavoj Dimnik — GV VIII/1932, str. 148.
- II. zbor jugoslovanskih geografov v Ljubljani — GV X/1934, str. 181—182.
- † Sten de Geer — GV X/1934, str. 184—185.
- † Dr. Henrik Tuma — GV XI/1935, str. 189—190.
- † Dr. Valentin Rožič — GV XI/1935, str. 190.
- † Ivan Vrhovnik — GV XI/1935, str. 190.
- Ob osemdesetletnici prof. Ferda Seidla — MID II/1936, str. 182—186.
- IV. kongres slovanskih geografov in etnografov v Sofiji leta 1936 — GV XII—XIII/1936-1937, str. 206—208.
- Proučevanje mednarodnih problemov pri Francozih (Delo novega »Centre d'Études de Politique Étrangère« v Parizu). — GV XII—XIII/1936-1937, str. 211—212.
- Ekskurzija Akademskoga geografskega kluba v Bolgarijo in Carigrad — GV XIV/1938, str. 146.
- Ob petdesetletnici Antona Melika — LjZ LX/1940, zv. 1-2, str. 90—92.
- Ob grobu Ferda Šišića — MID VI/1940, str. 52—53.
- † Ferdo Seidl (10. marca 1856 — 1. dec. 1942) — GV XVII/1945, str. 115—117.
- † Dr. Jože Rus (20. marca 1888 — 25. marca 1945) — GV XVII/1945, str. 118—120.
- † Josip Lavtižar (12. dec. 1851 — 20. nov. 1943) — GV XVII/1945, str. 126.
- Zbor sovjetskih geografov — GV XIX/1947, str. 151—152.
- Geografski inštitut ljubljanske univerze — Slovenski poročevalec, X/1949 (22. nov.), št. 274.
- Slovenska geografija v 30 letih ljubljanske univerze — GV XXII/1950, str. 215—218.
- † Jože Kosmatin — GV XXIII/1951, str. 231—232.
- † Franc Kolarič — GV XXIII/1951, str. 232.
- Mednarodna proučitev kmetijskega izkoriščanja tal — GV XXIV/1952, str. 204—205.
- Ocean ni več najgloblji pri Filipinih — Pr XV/1952-1953, str. 226—227.
- Nekaj iskrenih besed ob akciji Zveze študentov — NRazgl II/1953 (26. dec.) št. 25, str. 9—10.
- XVII. mednarodni geografski kongres v Washingtonu — GV XXV/1953, str. 197—202.
- Nekaj misli ob združitvi filozofske in prirodoslovne-matematične fakultete — NRazgl III/1954 (20. nov.) št. 22, str. 7—8.
- Med generacijami. Novoletna razmišljanja o mlajši generaciji naše inteligence — NRazgl IV/1955 št. 24, str. 590—591. Anketa.

Kratice

- GV — Geografski vestnik. Časopis za geografijo in sorodne vede. Izdaja Geografsko društvo v Ljubljani.
- SIEtn — Slovenski Etnograf. Izdaja Etnografski muzej v Ljubljani.
- GeOb — Geografski Obzornik. Časopis za geografsko vzgojo in izobrazbo. Izdaja Geografsko društvo Slovenije v Ljubljani.
- PIV — Planinski vestnik. Glasilo Planinske zveze Slovenije. Ljubljana.
- MID — Misel in delo. Kulturna in socialna revija. Ljubljana.
- LjZ — Ljubljanski Zvon. Mesečna revija za leposlovje, književnost in kritiko. Ljubljana.
- Pr — Proteus. Ilustriran časopis za poljudno prirodoslovje. Ljubljana.
- Ob — Obzornik. Izdaja Prešernova družba. Ljubljana.
- NRazgl — Naši Razgledi. Štirinajstdnevnik za politična, gospodarska in kulturna vprašanja. Ljubljana.

(Sestavil: D. Meze)

Igor Vrišer

Dnevni dotok zaposlenih v Koper*

Razvoj Kopra je dobil po osvoboditvi, oziroma po združitvi z našo domovino povsem nove osnove. Staro beneško mesto, ki je v tekmi s Trstom zaostalo in zdrknilo na raven polkmečkega naselja z mestnimi potezami, je postalo pred zadnjo vojno že del tržaškega območja. Z novo razmejitvijo je Koper najprej

pridobil vrsto upravnih in političnih funkcij. Postal je lokalno središče za slovensko obalo (zona B), ne dolgo za tem tudi za Slovensko Istro (okraj Koper do upravne reforme leta 1955). Poslednja upravna preureditev je s priključitvijo dela sežanskega in postojnskega okraja razširila njegovo zaledje globoko v no-

* Ob analizi in sestavi programa za »Urbanistični načrt Kopra« je bilo treba zbrati tudi podatke o dnevnem dotoku zaposlenih. »Urbanistični program Koper«

je bil izdelan po naročilu ObLO Koper v Projektivnem ateljeju v Ljubljani. Pri anketi so sodelovali A. Briški, S. Polajnar in I. Vrišer.

tranjost. Koper, ki je sicer le eno izmed treh obalnih mestec v Slovenski Istri, in to ne največje, naj bi s temi reformami do neke mere nadomestil Trst.

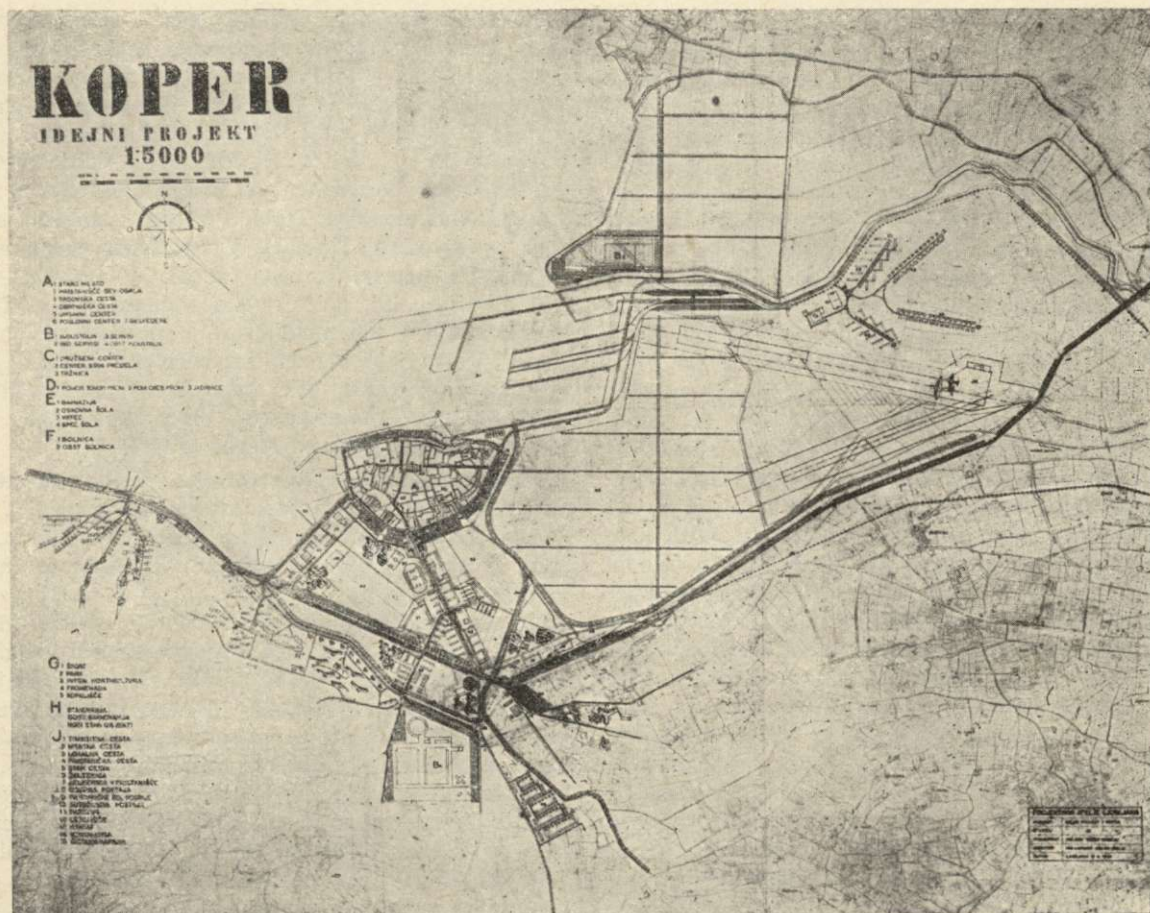
Istočasno so se izpremenili tudi pogoji za industrijo v Kopru; po eni strani izredno poživljanje dejavnosti podjetij, po drugi pa stalen odtok delovne sile — optantov so povzročili svojstvene razmere. Ustanovljeno je bilo tudi nekaj novih podjetij, ki zaposlujejo precejšnje število delavcev (Tomos 314, Gradbeni servis »1. maj« 145, Fructus 198, Lama 170, Slavnik 275, Vino 115 itd.). Poživljeno gradbeništvo je omogočilo zaposlitev številnim domačim sezonskim delavcem (gradile so se zgoraj naštetje tovarne in stanovanjsko naselje v Semedeli).

Dobro organizirano avtobusno omrežje je skoraj povsem nadomestilo manjkajočo železniško zvezo z notranjostjo in lokalni železniški promet, ki ga je do leta 1936 vzdrževala demontirana ozkotirna železnica Trst—Poreč. Šele industrializacija, zlasti postavitev nekaterih objektov kovinske in živilske stroke in misel na zgraditev пристanišča, ki bi zmoglo poleg kabotaže tudi nekaj tranzitnega prometa, je železniško zvezo s Podgorjem ali Kozino postavilo v ospredje. Seveda je pod vplivom naštetih činiteljev pomen Kopra kot centralnega kraja (Christaller) prerasel njegov nekdani okvir.

Koper je v novih razmerah postal upravno središče in tudi manjše industrijsko naselje. Po popisu,

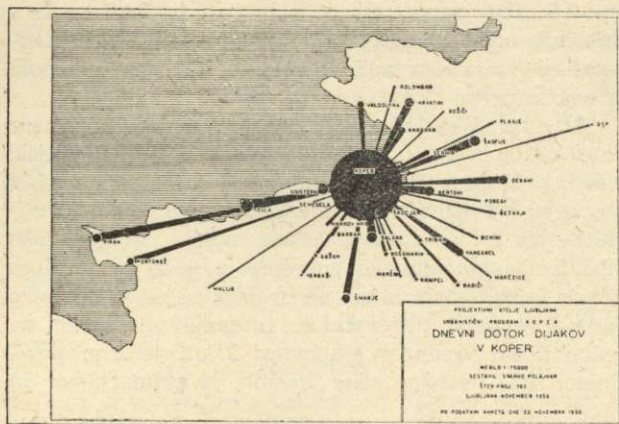
ki je bil konec aprila 1956, je bilo v Kopru od 3342 zaposlenih 10,3 odst. zaposlenih v industriji in 31,4 odst. v proračunskih ustanovah in svobodnih poklicih. V Semedeli in Škocjanu, ki sta bila do nedavna nekaki koperski predmestji, a sta danes že prava mestna dela, kljub »bonifikci«, ki ju loči od Kopra, je zaposlitev naslednja: Semedela v industriji 5 odst., v proračunskih ustanovah 33,6 odst., Škocjan v industriji 9 odst. in proračunskih ustanovah 22,3 odst. Mestni vpliv se čuti še v sosednji Giusterni, ki je stanovanjsko predmestje Kopra — četrt enodružinskih hišic nameščencev in delavcev. 7,2 odst. prebivalcev živi od industrije in 24,7 odst. prebivalcev so državni uradniki in nameščenci. V celoti dela na tem ozemlju 9,6 odst. zaposlenih v industriji in 30,6 odst. v državnih organizacijah, v čemer prekaša Koper marsikatero večje slovensko mesto in kar značilno podčrtava njegovo pglavitno funkcijo.

Stanovanjska kriza v Kopru je razpršila zaposlene daleč okrog mesta. Če danes govorimo o stanovanjski stiski v Kopru, kjer je bilo pred vojno na manjši stanovanjski površini nagnetenih okoli 9000 prebivalcev in je po stanovanjskem popisu iz leta 1950 96.525 m² stanovanjske površine in 6859 prebivalcev (popis l. 1948) ali 14 m² na prebivalca, kar je visoko nad slovenskim povprečkom, moramo upoštevati izredno nizko vrednost stanovanj kljub velikim površinam. Bolj pravilno sliko dobimo, če primerjamo, da



je v Kopru 1628 stanovanj in 2336 gospodinjstev ali z drugimi besedami, da je 708 gospodinjstev več kot stanovanj. Doseljenci in nove družine morajo iskati stanovanje v okoliških naseljih ali celo v sosednjih mestih. Stiska hromi in onemogoča preselitev v kraj zaposlitve in povečuje dnevno fluktuiranje zaposlenih.

Stanovanjska stiska ni edini činitelj, ki je povzročil fluktuiranje zaposlenih. »Pendler«, če uporabimo nemški naziv za zaposlenega, ki dnevno hodi na delo, je v tržaški okolici že star pojav. V Sloveniji so »pendlerji« pogosto polproletarci, lastniki manjšega zemljišča in hišice nekje v širši ali ožji mestni oko-



lici. V prostem času so kmetovalci, ostali čas porabijo za delo in za vožnjo. Njih nastanek pospešuje boljši zaslužek v mestu, agrarna prenaseljenost, delitev domačij, gospodarska kriza kmetij v manj rodovitnih predelih in seveda večji izbor zaslužka v mestu. V poslednjem času je k fluktuiranju veliko pripomogla tudi stanovanjska stiska. Ker so pretežno nekvalificirana delovna sila, si zato iščejo dopolnilno zaslužka v lastnem gospodarstvu. V okolici Kopra zgoraj naštetih činitelji niso tako velikega pomena. Poglavitni razlog je stanovanjska stiska. Razvoj proizvodnih sredstev in osredotočenje upravnih funkcij so daleč prekosile kapacitete stanovanjskega fonda in prisilile zaposlene, da se nastanijo v okolici. Beg iz vasi v mesto se je pojavil v tržaški okolici že zgodaj v XIX. stol. Ljudje so hodili na delo v Trst predvsem iz pasivnih predelov Krasi in kraške Istre, manj iz Šavrinov. Intenzifikacija kmetijstva v obmorski Istri, specializacija na povrtnine in potreba po številni delovni sili v vinogradništvu, so zavrli razsul domačij oziroma so dovoljevali drobljenje kmetij in večanje agrarne gostote. Fluktuacija je zajela le naselja v neposredni okolici Trsta (Miljski polotok) in obalna mesta. Prebivalci pasivnih predelov v notranjosti Istre so imeli preveč slabe prometne zveze, ki so jim preprečevale dnevno odhajanje na delo in so se zato raje preselili v Trst. Intenzivno kmetijstvo in izseljevanje v zadnji dobi ter s tem zvezano primanjkovanje delovne sile pa dovoljujejo danes le sezonsko zaposlitev.

Po osvoboditvi se je dotedanja smer toka »pendlerjev« spremenila. V času, ko je Koper pridobival

vedno več novih funkcij (nova administracija, razvoj industrije itd.), je istočasno rastel tudi njegov gravitacijski radij dotoka zaposlenih. Vendar je še leta 1948 odhajalo na delo v Trst skoraj vse delavstvo iz naselij na Miljskem polotoku (Škofije, Elerji, Božiči, Hrvatini, Kolcman itd.), iz Dekanov itd. Celó iz Kopra je hodilo v Trst na delo veliko zaposlenih. Nova razmejitev je fluktuacijo povsem onemogočila. Londonski memorandum je dovolil opcijo, zato se je velika večina teh »pendlerjev« preselila v Trst. Ostali del je iskal zaslužka v novih podjetjih. Gravitacijsko območje Kopra je s tem narastlo, se zgostilo in dobilo stalnejši obseg, ki ga je stanovanjska stiska še nadalje utrjevala.

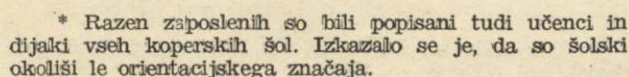
V Kopru, Semeđeli in Škocjanu je bilo popisanih 83 odst. zaposlenih (3194 popisanih : 3832 skupaj zaposlenih). Če k temu prištejemo okoli 12 odst. zaposlenih izven dejavnosti in v svobodnih poklicih ali privatnih obrtnikov, bi v preostalem delu (6 odst.) bili Koprčani, ki se vozijo na delo izven Kopra (ca. 230 zaposlenih). Seveda bi te lahko zajel le regionalno zasnovani popis. Od skupno 4470 popisanih jih stanuje znotraj omenjenih naselij 71,5 odst., oziroma se jih vozi iz okolice 1279.

Anketa je bila izvedena v pozni jeseni (22. nov. 1956), zaradi česar je velika večina anketirancev odgovorila, da za prihod na delo uporablja avtobus (23,9 odst.), oziroma kolo in motorno kolo (9,9 odst.). Le nekaj odgovorov je bilo, da se poslužujejo ladje. Prav gotovo bo v poletnih mesecih ladijski promet močno porastel, čeprav prihajajo zaposleni z ladjo le iz Pirana in Izole. Dnevna fluktuacija zajema predvsem naselja, ki leže v obalnem pasu in v neposrednem zaledju Kopra. Obsega del naselij na Miljskem polotoku: Škofije (102 zaposlena), Božiči (102), Ankaran (25), Hrvatini (22), Elerji (12), Plavje (11) itd. Pretežni del teh naselij je pripadal do nedavna še ožjemu gravitacijskemu območju Trsta. Po novi razmejitvi se je veliko prebivalstva izselilo. V opuščenih domovih so se nastanili delavci Tomosa (Božiči in Hrvatini), Lame (Škofije) itd. Tudi ostala industrijska podjetja Kopra imajo v teh naseljih »stanovanjske kolonije«. Nadalje prihajajo številni zaposleni še iz naselij na vzhodu: iz Dekanov (112 zaposlenih), iz Sv. Antona (35), na jugu iz Marezig (31) in iz Šmarij (50). Veliko zaposlenih se vozi v Koper iz Izole (198).

Zona »pendlerjev« je istovetna z radijem 10 km ali 25—30 minut vožnje z avtobusom (Izola 7 km, Šmarje 11 km, Marezige 12 km, Sv. Anton 10 km, Dekani in Škofije 8 km, Plavje 10 km, Ankaran 8 km, Valdoltra 10 km itd.). Preko te meje se vozijo le posamezniki. Izjema sta Portorož (90 zaposlenih) in Piran (53), ki sta izven tega območja. Zaradi velikih in še do nedavna ne povsem izrabljenih stanovanjskih kapacitet so se tam nastanili številni uradniki in nameščenci. Pretežni del zaposlenih izven območja so ali gradbeni delavci ali delavci, zaposleni pri raznih komunalnih ustanovah (vodovod, PTT, Elektro-Koper itd.). Njih zaposlitev je bolj sezonskega značaja in jih zato ne smemo jemati za merilo. Zlasti gradbeni delavci, ki jih je v Kopru okoli 725, močno pačijo dobljeno sliko zaradi sezonskega in konjunkturnega zna-

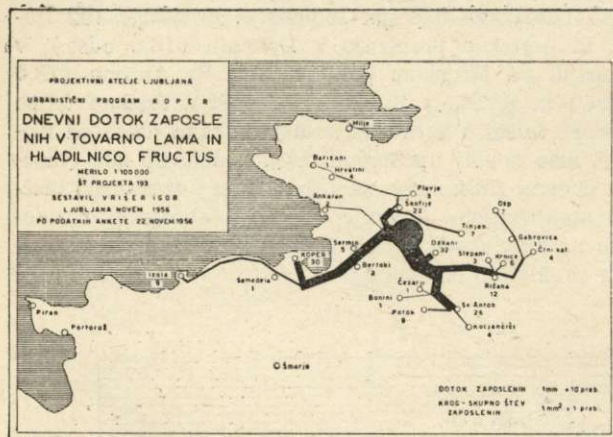
Ob preprostem izračunu, da bodo zaposleni potrebovali za prihod na delo glavne ceste, lahko ocenimo, da se bo stekalo na cesto Škocjan—Bertoki dnevno 694 zaposlenih, na cesto Smedela—Izola 394 in na cesto iz Šmarij in Vanganela 182 zaposlenih. K zaposlenim je treba še prišteti dijake,* ki se vozijo v koperske osnovne in srednje šole. Po cesti iz Bertokov prihaja 125 učencev, po cesti iz Izole 71 in iz Šmarij in Vanganela 46 učencev. Zanimiv je tudi notranji obtok zaposlenih med Koprom, Škocjanom in Seme-

Vprašanje notranjega prometa med Koprom, mestnimi deli onstran »bonifike« in predmestji bo potrebno proučiti tudi glede na novo industrijo na Križšču pri Dekanih (La-ma, Hladilnica Fructus, še nedokončno sezidana mlekarňa), ki je v sedanjih razmerah obvisela med Koprom in Dekani, a nimá lastnega stanovanjskega naselja. Industrija zaposluje 192 ljudi, ki pretežno prebivajo v Dekanih (16,6 odst.), v naseljih na Miljskem polotoku, pri Sv. Antonu (13,5 odst.) in seveda v Kopru (15,6 odst.). Razlogi, ki so podprli misel o zgraditvi industrije tako daleč od Kopra, niso dovolj upoštevali težav z delovno silo (močna dnevna fluktuacija zaposlenih) in z izgradnjo lastne stanovanjske kolonije, ki bi v obsoječih razmerah ne mogla zaživeti ob Kopru, predvsem zaradi slabih prometnih zvez.



37

Ko že govorimo o fluktuaciji delovne sile, je v primeru Kopra podčrtati, da se dnevno ne vozijo na delo pretežno le delavci, kot je to običajno v ostali Sloveniji, ampak v nič manjši meri tudi uradniki in namočenci. Od 182 zaposlenih v OLO Koper jih stanuje izven mestnega območja 9,9 odst., od 71 v ObLO Koper 25,3 odst., od 44 v Narodni banki 13,3 odst., od 50 v Komunalni banki 30 odst., od 143 v bolnišnici 15,4 odst., od 60 zaposlenih v Zavodu za komunalo 21,6 odst. izven mesta itd. Le uslužbenci



Ivan Gams

Sotelska železnica

Kmalu potem ko so sredi preteklega stoletja zgradili »južno železnico« (Dunaj—Trst) za hrbtnico železniške mreže na Slovenskem in nanjo navezali odcepke in povezave na levo in desno (l. 1962 Zidani most—Zagreb), so pričeli planirati tudi robne slovenske železnice. Leta 1912 so napravili projekt za železnico Rogatec—Brežice—Novo mesto, vendar je gradnjo preprečila vojna.

V Jugoslaviji so razgovori o sotelski železnici večkrat oživali, zdaj kot o lokalni progi, drugič kot o železniški zvezi Pragersko—Sotla—Brežice—Novo mesto—Črnomelj—Vinica—Vrbovsko—Reka, ali kot o krajši povezavi med Mariborom in Zagrebom, ki bi v mirnem, še bolj pa v vojnem času razbremenila Zidani most. Do gradnje pa ni prišlo vse do leta 1956, ko so se sotelske železnice po svoje lotili Hrvati. S pomočjo JLA so zgradili progo od savske železnice po spodnji dolini Sotle do Kumrovca, rojstnega kraja maršala Tita in jo za Praznik republike 29. novembra 1956 slovesno izročili prometu.

Nova železniška proga se odcepi od savske blizu postaje Sutla in poteka z redkimi izjemami na levi, hrvatski strani Sotle. Zdaj gradijo nadaljevanje proge po dolini Sotle do Podčetrčka. Tudi ta del proge poteka večinoma na levi strani reke.

Kako naj bi se železnica nadaljevala proti severu, kako prečkala progo Grobelno—Rogatec in kje naj bi se priključila na železnico Pragersko—Celje, zaen-

gostišč, gostiln in nekaterih kulturnih ustanov (Radio) stanujejo domala vsi blizu svojega delovnega mesta. Razlog za pojav je brez dvoma v stanovanjski stiski.

Anketa, ki morda ni bila statistično neoporečno izpeljana, je pokazala, da so njeni podatki kljub temu sila dragoceni. Ponazarjajo nam zanimiv gospodarski, prometni in kulturni činitelj sodobne Slovenije. Dala nam je tudi zanimive podatke o zaposlenosti, o razporeditvi industrije in o prometni zmogljivosti ter prispevala nekatere pomembne ugotovitve o socialnih razmerah. Njen pomen sega že preko statističnih ugotovitev na področje urbanizma, stanovanjske izgradnje in komunalne ureditve, kolikor ni osnovnega pomena za vse gospodarstvo. Bilo bi nujno, da popisi prebivalstva zajamejo tudi dnevno gibanje zaposlenih. Industrijske države že dalj časa vodijo statistiko »pendlerjev«. Poskus takega popisa je bil nedavno izveden v Ljubljani in je dal izborno gradivo in izsledke. Ne bi bilo napak, če bi že prihodnji popis prebivalstva vseboval podatke o dnevnem gibanju delovne sile.

Opomba uredništva: Upamo, da bo ta članek v toliki meri spodbudil geografe, ki poučujejo po raznih krajih Slovenije, da se bodo tudi samj lotili takih in podobnih geografskih proučevanj za svoja področja.

krat še ni določeno. Projektanti so napravili naslednje variante*:

1. Podčetrtek—Mestinje—Poljčane
2. Podčetrtek—Stranje—Zbelovo
3. Podčetrtek—Stranje—Lipoglav
4. Podčetrtek—Rogaška Slatina—Poljčane
5. Podčetrtek—Rogatec—Pragersko
6. Podčetrtek—Stranje—Grobelno (z rekonstrukcijo proge Grobelno—Mestinje).

Varianta Rogatec—Pragersko je tehnično najtežja, bi pa bila najbolj dobrodošla tovarni aluminija in glinice v Kidričevem, ki bi si z njo najbolj skrajšala dovoz surovin z juga. Verjetno bo obveljala varianta na Poljčane ali Lipoglav.

Dokler bo sotelska železnica dograjena samo do Kumrovca ali Podčetrčka, bo imela le lokalni pomen. Ko bo pa navezana na železnico Pragersko—Celje, bo postala tranzitna. Skrajšala bo železniško zvezo med Mariborom in Zagrebom za okrog 55 km. Služila bo tovarnemu prometu med industrijskimi kraji Dravskega in Ptujkega polja ter Zagrebom oziroma ostalimi jugovzhodnimi kraji, posluževali pa se je bodo tudi brzovlaki.

* Po podatkih Direkcije jug. železnic v Ljubljani, projektivni oddelek.