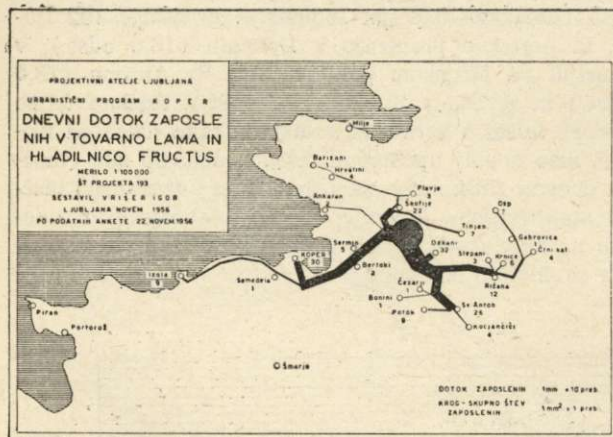


Ko že govorimo o fluktuaciji delovne sile, je v primeru Kopra podčrtati, da se dnevno ne vozijo na delo pretežno le delavci, kot je to običajno v ostali Sloveniji, ampak v nič manjši meri tudi uradniki in namočenci. Od 182 zaposlenih v OLO Koper jih stanuje izven mestnega območja 9,9 odst., od 71 v ObLO 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 izborna 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.

Pokrajine na desni strani Sotle so med najbolj zaostalimi v Sloveniji. Če izvezamo Rogaško Slatino z zdraviliščem in steklaro, ni ob Sotli večjih nekmetijskih obratov. Rudna bogastva se ne izkoriščajo delno tudi zaradi slabega prometa. V Globokem, severno od Brežic, so leta 1951 ustavili kopanje pliocenskega premoga zaradi prevelikih prevoznih stroškov do železniške postaje. Upajo, da bo ob novi železnici postalo rentabilno izkoriščanje ležišč premoga tudi v vzhodnem senovskem podolju, v okolici Podсреde in Koprivnice, nadalje pri Sv. križu, blizu Rogaške Slatine, zahodno od Početrka in v bližnjih hrvatskih krajih. Ob Sotli je tudi železova ruda pri Olimju ter kremenčev pesek pri Globokem in slatine pri Podčetrtku (Tuheljske toplice). Ob sedanjem stanju gospodarstva pa bo proga služila predvsem potniškemu prometu, in to ne samo bližnjim Zagorcem ampak tudi Slovencem ob Sotli.

Pokrajine na desni strani Sotle so posebno pod Podčetrtkom — severneje se uveljavlja rahel vpliv celjskega industrijskega bazena in Rogaške Slatine — ostale močno agrarne z značilnostmi slabo razvitih predelov, kot so kmetovanje za lastne potrebe, mali narodni dohodek na kmeta itd. (glej dr. Vl. Kokole »Gospodarska geografija in geografija naselij v področju med Savo in Sotlo«, Geografski Zbornik IV, Ljubljana 1956, pa tudi njegov članek »Pokrajine med Savo in Sotlo« v Geogr. Obzorniku št. 3, 1956). Delna krivda za tako stanje je v mrtvi legi med večjimi industrijskimi in mestnimi centri, kot so Celje in Zagreb ter deloma tudi Videm s Krškim, Brežice in Senovo. Ker ni bilo hitrih prometnih sredstev za dnevno odhajanje na delo v omenjene kraje, se je del prebivalstva izseljeval, zadnja desetletja največ v Zagreb. Ta postaja namreč zadnji čas vedno močnejši gospodarski in deloma kulturni center tudi za slovenske kraje Posotelskega. Sedanja proga bo obsovelske kraje še bolj navezala na Zagreb in dokler bo zgrajena samo do Kumrovca ali Podčetrka, bo še bolj oslabila gravitacijo k Brežicam, Vidmu-Krškemu in Celju.

Nova sotelska proga, ki poteka večinoma po hrvatski strani Sotle in je v eksploataciji hrvatskega železniškega transportnega podjetja, je namenjena predvsem povezavi agrarnega zaledja z Zagrebom, na kar kaže že vozni red. Iz Kumrovca odhaja vlak zgodaj zjutraj. Iz Zagreba pa se vrača popoldne. Le med Bizeljskim in Kumrovcem vozi še en lokalni vlak.

V načrtu je priključek sotelske železnice na savsko progo v obliki t. im. trikota. S projektiranim odcepkom na desno naj bi bila proga povezana s slovensko postajo Dobova. Čeprav bo trikot dograjen, zaenkrat ni verjetno, da bi prišlo do direktnih potniških vlakov med Sotelskim in Krškim oziroma Zidanim mostom. Vpliv Zagreba je namreč premočan, ne glede na to, da je sedanji potek železniške proge zaradi obsežnega ovinka zelo neugoden.

---

Ali ste že poravnali naročnino za leto 1957? Položnica je bila priložena 1. številki letnika 1957.

---

Sedanji potek železnice ob spodnji Sotli kaže, da so ideje o progi Pragersko—Sotla—Brežice—Novo mesto opustili tudi v perspektivnih načrtih.

