

DHK - Geografija

III

B 21

GEOGR. OBZORNIK

/1957 2

91



49094900549,2

UNIVERZA V LJUBLJANI - FF

C081SS 8

RAJSKI OBZORNIK

Leto IV.

Številka 2

Ljubljana

1957



VSEBINA

	Stran
Univ. prof. dr. Svetozarju Ilešiču ob petdeset- letnici	29
I. Vrišer, Dnevni dotok zaposlenih v Koper (s 4 skicami)	34
Dr. I. Gams, Sotelska železnica (z 1 skico)	38
Dr. V. Kokole, Agrarna pokrajina in agrarna iz- raba tal v Veliki Britaniji (z 2 slikama)	40
V. Marchisetti, Londonska letališča (z 1 skico)	44
F. Planina, Karta in risba pri geografskem po- uku (s 3 skicami)	45
—	
Zemljepisno izrazje in imenoslovje:	
L. Vazzaz, Terminološki in metodološki drobci	49
D. R., Volfram — tungsten	50
—	
Drobne novice (D. R., Fr. Planina, I. G.)	51
—	
Književnost (Tatjana Kraut-Šifrer)	53
—	
Društvene vesti: France Mazi, Geografski tečaj za izdelavo učil (z 1 sliko)	54
—	
Slika na naslovni strani: Tip agrarne pokrajine v ži- vinorejskem britanskem višavju (Glej članek: V. Ko- kole, Agrarna pokrajina in agrarna izraba tal v Veliki Britaniji)	

Geografski obzornik, časopis za geografsko vzgojo in izobrazbo, izhaja štirikrat letno. Izdaja Geografsko društvo Slovenije, Odsek za geografski pouk. Uredniški odbor: dr. Svetozar Ilešič, dr. Ivan Gams, dr. Vladimir Kokole, dr. Vladimir Klemenčič. Urednik Darko Radinja, Ljubljana, Šubičeva 1. Dopise pošiljajte na urednikov naslov. Za vsebino člankov so odgovorni avtorji sami.

Letna naročnina 240 din. Posamezna številka 60 din. — Naročajte in vplačujte na naslov: »Geografski obzornik«. Uprava, Zemljepisni muzej Slovenije, Ljubljana, Trg francoske revolucije 7. — Štev. tek. računa: 60-KB-2-147. Tiska tiskarna »Kočevski tisk«, Kočevje

Univ. profesorju dr. Svetozarju Ilešiču ob petdesetletnici

Spoštovani profesor, poznamo Vašo skromnost in vemo, da Vam morda ni prav, če razglašamo Vaš jubilej. Morda Vam ni ljubo tudi zato, ker mislijo skoraj vsi, ki poznajo Vas oziroma Vaše živahno udejstvovanje, da ste mlajši in ker se takega počutite najbrž tudi sami. Naj bo kakor koli, za ta korak smo se odločili predvsem zato, da bi izkoristili priliko in povedali, da se zavedamo pomembnosti Vašega dela za našo stroko in za nas vse.

Kariero univerzitetnega profesorja ste pričeli v dokaj nepovoljnih razmerah. Število študentov se je po zadnji vojni povečalo za več kot desetkrat, predavateljev pa je ostalo prav tako malo in včasih celo manj kot prej. Kot vsak znanstvenik zrelih let, ki je na univerzi tudi v pedagoški službi, ste bili tako še prav posebno postavljeni pred vprašanje, ali naj se posvetite prvenstveno znanstvenemu delu ali pa se predate potrebam časa in v čim večji meri posredujete nekaj desetlinam, danes pa več kot stotini mladih ljudi to, kar jih je privedlo na univerzo — geografsko znanje in geografski pogled. Gotovo Vam ni bilo lahko, ko ste marsikdaj ubrali drugo pot in odložili marsikatero razpravo, s katero bi bili mogli, s prirojeno širino in globino duha, še več prispevati slovenski znanstveni geografiji. Bolj kot svoje, ste poslušali potrebe drugih in opravljali v povojnih letih delo, ki bi zahtevalo dva človeka ali celo tri. Posebno mlajša generacija se ima zahvaliti Vam za velik del geografskega znanja, ki ga ji je dala univerza.

Kljub vsej obremenjenosti z delom in dolžnostmi smo imeli študentje v Vas ne samo predavatelja, ampak tudi svetovalca in človeka, ki ima do mladih ljudi vedno polno mero razumevanja, pa naj bo to v univerzitetni predavalnici ali na ekskurzijah, pri katerih smo pod Vašim vodstvom prehodili lep kos Slovenije in Jugoslavije. Povedali ste nam, kar se Vam je zdelo resnica, morda večkrat kaj grajali kot pohvalili, toda vedeli smo, da je dobronamerno.

Čas, ki Vam je ostajal od pedagoškega dela, so Vam potrebe okoliščin cepile še dalje. Ker ste bili vselej zagovornik principov moderne geografije, ste čutili potrebo, da jih posredujete tudi javnosti, ko ste uvideli, da ta pozna geografijo še vedno v stari obleki in je zato ne ceni. Ko so se težnje zapostavljajna geografije skušale uveljavljati tudi pri urejanju učnih načrtov za srednjo šolo, ste se zavzeli za geografijo kot obvezujočji predmet s peresom in govorno besedo tudi pri najvišjih prosvetnih oblasteh, kamor so Vam utrle pot Vaše moralne ter občestrokevne in ne samo geografske sposobnosti.



Tudi to je bila ena od dejavnosti, ki Vam je poklic ni neposredno nalagal, ki pa se je vendar niste otresli. Tudi od te dejavnosti smo imeli in še imamo korist vsi slovenski geografi, pa bodisi da delujemo na kateri koli šoli ali institutu. Zato tudi ni slučaj, da se spominjamo Vaše petdesetletnice prav v Geografskem Obzorniku, ki je glasilo Odseka za geografski pouk Geografskega društva Slovenije, katerega vodstvo že nekaj časa leži predvsem na Vaših ramah. Ne kaže, da bi v tem pedagoškem glasilu ob tej priliki analizirali Vaš delež pri razvoju slovenske geografske znanosti. Delež, ki je brez dvoma velik in ki ga zgovorno osvetljuje obširna bibliografija znanstvenega, poljudnoznanstvenega in ostalega široko publicističnega značaja. Pač pa smo v našem glasilu dolžni opozoriti javnost na veliko uslugo, ki ste jo napravili geografom-šolnikom s tem, da ste izdali učbenike in regionalno geografske opise kontinentov in jih še pripravljate.

Če smo odkriti, se pridružujemo čestitkam, ki jih sprejemate ob svoji petdesetletnici za uspešno javno dejstvovanje, tudi iz naslednjih razlogov: želimo, da bi imeli v Vas pri društvenem delu in pri uveljavljanju naše stroke tudi v bodoče toliko opore, kot smo je bili deležni doslej. Prepričani smo, da to ne bo samo v našo, ampak tudi v splošno družbeno korist. Zato Vam želimo še obilo zdravja in uspehov polnih desetletij.

Vaši učenci

BIBLIOGRAFIJA JUBILANTA

(Do konca leta 1956)

I. Razprave, knjige in učbeniki

- Prvotna kmetijska naselja v območju Velike Ljubljane — GV V-VI/1929-1930 str. 154-160.
- Planine ob dolnji Zilji — GV VII/1931 str. 120-149.
- Kmetijska naselja na vzhod. Gorenjskem — GV IX/1933 str. 3-94.
- Vasi na Ljubljanskem polju in njegovem obrobju — GV X/1934 str. 88-102.
- Regionalizem w Jugosławji — Ruch regionalistyczny w Europie I, Warszawa 1934, str. 356-364.
- Terase na Gorenjski navnini — GV XI/1935 str. 132-167.
- Geografski pregled Slovenske Krajine — Slovenska Krajina, zbornik 1919 do 1934, str. 5-12, Beltinci 1935.
- Obradjena zemlja u Sloveniji — Glasnik geografskog društva Beograd, sv. XXI/1935, str. 29-39.
- Nekaj smernic v sodobnem morfogenetskem proučevanju — GV XII-XIII/1936-1937 str. 114-156.
- Škofjeloško hribovje. (Geografski opis Poljanske in Selške doline) — GV XIV/1938 str. 48-98.
- Banja Luka — GV XV/1939 str. 36-54.
- Slovenska Ziljska dolina — Planinski vestnik, Ljubljana, XXXIX/1939, str. 149-166.
- Prirast stanovanstva na področju Savske banovine od 1880-1931 god. — Hrvatski Geografski Glasnik, Zagreb 1939, br. 8-9-10, str. 85-94.
- Prirastek prebivalstva na ozemlju Jugoslavije v dobi 1880-1931 — GV XVI/1940, str. 3-25.
- Agrarna prenaseljenost Slovenije — Tehnika in gospodarstvo, Ljubljana, VI/1940, str. 60-70.
- The Population Development of Trieste and its Environs. — Published by the Research Institute, Section for Frontier Questions. Ljubljana 1946. Str. 9. — Isto je izšlo tudi v francoščini in nemščini.
- Agrarna obljudenost na Koroškem — GV XVIII/1946, str. 22-36.
- Geografski opis Koroške — Koroški zbornik, Ljubljana 1946, str. 9-42.
- Rečni režimi v Jugoslaviji — GV XIX/1947, str. 7-111.
- Kmečka naselja na Primorskem — GV XX-XXI/1948-1949, str. 217-251.
- Oblike zemljiške razdelitve na Koroškem — SIEtn I/1948, str. 72-81.
- Naša nova zapadna meja — Kongres geografa Jugoslavije Rijeka-Pula-Gorica 3.-8. oktobra 1949, Zagreb 1950, str. 29-41.
- Podolžni profil Soče — GV XXIII/1951, str. 41-67.
- Podolžni profil zgornje Save — GV XXV/1953, str. 27-45.
- Slovenske pokrajine — GeOb III/1956, str. 25-38.
- Sistemi poljske razdelitve na Slovenskem. Ljubljana 1950. Dela 2, Inštitut za geografijo SAZU, str. 119.
- Gospodarska in politična geografija sveta. Na osnovi knjige A. Vitver »Ekonomičeskaja geografija kapitalističeskijh stran« in drugih virov. Ljubljana 1947, str. 420.
- Gospodarska geografija sveta. Druga, dopolnjena izdaja. Ljubljana 1952, str. 412.
- Gospodarska geografija Amerike. Ljubljana 1952, str. 484.
- Gospodarska geografija II: Afrika, Južna Azija, Avstralija z Oceanijo in južnim polarnim svetom, str. 690. Knjiga je pravkar izšla.

II. Krajši prispevki in članki

- Rezultati ljudskega štetja v Grčiji z dne 15.-16. maja 1928 — GV IV/1928, str. 130.
- Prebivalstvo Rusije po štetju z dne 17. decembra 1926 — GV IV/1928, str. 131-132.
- Nova vatikanska država — GV V-VI/1929-1930, str. 196.
- Najvažnejše ekspedicije v poslednji dobi — GV VII/1931, str. 165-168.

- Planšarske planine na Slovenskem — PIV XXXIV/1934, str. 16-22.
- Osnove in cilji geopolitike — MiD V/1939, str. 194-210. (Predavanje, ki ga je imel avtor 8. marca 1939 na ljudski univerzi.)
- Iz današnje Dobruške — MiD V/1939, str. 259-264.
- Pogled v Alzacijo — LjZ LIX/1939, str. 377-379.
- K študiju depopulacije v škofjeloškem hribovju — GV XVI/1940, str. 127-128. Izpopolnitev avtorjeve študije »Škofjeloško hribovje« z novimi podatki.
- Pregled Slovencev v Evropi in izven nje. — Koledar obramb. društva Sv. Cirila in Metoda, Ljubljana 1940, str. 50-51.
- Romunski problemi: Besarabija — MiD VI/1940, str. 83-89.
- Romunski problemi: Transilvanija — MiD VI/1940, str. 124-129.
- Sodobna politika »prostora« — MiD VII/1941, str. 39-43.
- Današnja Rusija — SSSR. — Vodnikova pratika 1941, str. 65-72.
- O kartografskih projekcijah. (Kako nastane osnovna mreža zemljevida) — Pr VIII/1945-1946 št. 6-7, str. 129-133; št. 8-9, str. 174-180.
- Nekaj beležk o svetovni geografiji med vojno in po njej — GV XVIII/1946, str. 178-186. Obravnavana je dejavnost geografov v ZSSR, na Poljskem, v ČSR, v Franciji in v Belgiji.
- Nova geografija Bolgarije — GV XIX/1947, str. 152-154.
- Geografske osnove za turizem v Sloveniji — Turizem in gostinstvo, Ljubljana, I/1947, str. 5-7.
- Osvobodene gore — PIV IV-XLVIII/1948 št. 1, str. 1-10.
- Prirada in gospodarstvo na Kitajskem — Vprašanja naših dni, Ljubljana 1949, št. 9, str. 131-137.
- Kontinenti bodočnosti — Ob VI/1951, št. 2, str. 95-103. Predavanje na ljudski univerzi.
- Štetje v Zedinjenih državah Amerike dne 1. aprila 1950 — GV XXIII/1951, str. 234-236.
- Sueško vprašanje — Ob VII/1952, št. 2, str. 88-103.
- Kaj je zalivski tok — Pr XV/1952-1953 št. 9, str. 233-239.
- S poti po Ameriki. Po velikih mestih ob Atlantiku — 7 dni, III/1953 (9. januarja), št. 1 in (23. januarja) št. 3.
- Grčija in Turčija, naši prijateljski sosedi — Ob VIII/1953 št. 2, str. 79-86.
- Britanska Gvajana, malo znana dežela prebujajočega se kolonialnega sveta — Ob VIII/1953 št. 8, str. 328-331.
- Med industrijsko in farmersko Ameriko. Vtisi iz države Wisconsin (ZDA) — Ob VIII/1953 št. 9-10, str. 381-385.
- Medvojni in povojni proces industrializacije ZDA v geografski luči — GV XXV/1953, str. 207-210.
- Industrija v novi Kitajski — GV XXV/1953, str. 214-215.
- Uranova ruda v svetu — GV XXV/1953, str. 220-221.
- Nova krajevna imena v Bolgariji — GV XXV/1953, str. 221.
- Prebivalstvo Jugoslavije po prvih rezultatih popisa z dne 31. marca 1953 — GV XXV/1953, str. 221-222.
- Rast prebivalstva na svetu in vprašanje njegove prehrane NRazgl II/1953 (31. jan.), št. 2, str. 7-8.
- Etiopija, afriška trdnjava svobode — Ob IX/1954 št. 5, str. 186-190.
- Za skupnost slovenskega Pomurja! — 7 dni, V/1955 (28. I.), št. 4, str. 49-50.
- Spomini na nekdanje in poglede na današnje Pomurje — Pomurski tednik, Murska Sobota, VII/1955 (7. VII.), št. 27, str. 24.
- Za skupnost slovenskega Pomurja! — GeOb II/1955 št. 3, str. 1-2.

Gospodarsko geografski pogled na Koprsko primorje — GeOb II/1955 št. 4, str. 1—3.
Zemljepisno izrazje: Področje—območje—predel—prostor—pokrajina—krajina—regija—dežela—bazen. Pušča—pustinja. Mehanično prepevanje. Zemljina—celina—kopno — GeOb III/1956 št. 1, str. 16—19.
Dobrač, podrti gora nad slovensko zemljo — PIV LVI/1956, str. 56—63.

III. Načelna geografska problematika

Glasovi o načelni problematiki geografije — GV XX—XXI/1948—1949, str. 342—346.
Ekonomisti in ekonomska geografija v Sovjetski zvezi — GV XXII/1950, str. 218—221.
Još o ekonomskoj geografiji kao nauci — Univerziteti vstnik, Beograd, III/1950, br. 32—33.
Nadaljevanje diskusije o fizični geografiji v Sovjetski zvezi — GV XXIII/1951, str. 232—234.
Nadaljnje načelne diskusije o geografiji — GV XXIV/1952, str. 198—204.
O ekonomskoj geografiji — Kongresi na geografite od FNRJ II, Skopje 1952, str. 105—119.
Za afirmacijo geografije v življenju in v šoli. (Ob drugem kongresu slovenskih geografov v Mariboru) — NRazgl III/1954 (23. okt.) št. 20, str. 8—9.
Geografska znanost in šola — Sodobna pedagogika, Ljubljana 1954, str. 7—14.
Za enotnost geografije — GV XXVI/1954, str. 157—161.

IV. Knjižna poročila (ocene in prikazi)

Fran Zwitter, Starejša kranjska mesta in meščanstvo. Ljubljana 1929 — GV V-VI/1929—1930, str. 198—199.
Stele Fr., Politični okraj Kamnik. Topografski opis. I. Sodni okraj Kamnik, Ljubljana — GV V-VI/1929—1930, str. 199.
Glasnik geografskog društva, sv. XV., Beograd 1929 — GV V-VI/1929—1930, str. 221—222.
Posebna izdanja Geografskog društva, sv. 5.—7., Beograd 1929 — GV V-VI/1929—1930, str. 222.
Glasnik Skopskog naučnog društva. Knjiga VI., Skoplje 1929 — GV V-VI/1929—1930, str. 223.
Hrvatski Geografski Glasnik, broj 2, Zagreb 1930 — GV V-VI/1929—1930, str. 223.
Narodna starina. Časopis za povijest i etnografiju južnih Slovjena, Sv. 14, 17, 19. — GV V-VI/1929—1930, str. 223—224.
P. Vujević, Südslawien 1913—28, izšlo v »Geogr. Jahrb.« XLIV. Band, leto 1929—1930, str. 252—288 — GV V-VI/1929—1930, str. 224.
Naša Slovenačka. Glasnik jugoslovenskog profesorskog društva, knjiga XI., sveska 6—8, Beograd 1931 — GV VII/1931, str. 168—169. Glavna pozornost je posvečena članku: F. Baš, Prometna gravitacija Slovenije.
Dr. Henrik Tuma, Pomen in razvoj alpinizma. Ljubljana 1930 — GV VII/1931, str. 169—170.
Jubiläums-Festbuch der Gottscheer 600-Jahrfeier. Herausgegeben vom Festausschusse der Gottscheer 600-Jahrfeier. Kočevje 1930 — GV VII/1931, str. 176—178.
Kurt Kayser, Westmontenegro. Eine kulturgeographische Darstellung. Pencks Geographische Abhandlungen III/4, Stuttgart 1931 — GV VII/1931, str. 184—185.
Herbert Louis, Morphologische Studien in Südwest-Bulgarien. A. Pencks Geographische Abhandlungen III/2, Stuttgart 1930 — GV VII/1931, str. 190.
Glasnik Geografskog društva, sv. XI, Beograd 1930 — GV VII/1931, str. 200.
Hrvatski Geografski Glasnik, broj 3, Zagreb 1931 — GV VII/1931, str. 200.
Heinrich Renier, Zur Siedlungsgeographie von Bosnien und der Herzegovina. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin, 1931. Nr. 1/2 — GV VIII/1932, str. 159.
Friedrich Papenhusen, Das Vardargebiet. Ein Beitrag zur Landeskunde Mazedoniens. Mitt. d. Vereins für

Erdkunde zu Dresden, 1930 — GV VIII/1932, str. 159—160.
Irmgard Pohl, Beiträge zur Landes- und Volkskunde des Jantragebietes in Bulgarien. Niederösterreich 1932, str. 145 — GV VIII/1932, str. 171—172.
Glasnik Geografskog društva, sv. VII, Beograd 1931 — GV VIII/1932, str. 172.
Posebna izdanja Geografskog društva, sv. 8—11, Beograd 1930, 1931 — GV VIII/1932, str. 172—173.
Atlas Geografskog društva, sv. 1—7 — GV VIII/1932, str. 173.
Zbinka karata Geografskog društva (pod uredništvom B. Ž. Milojevića) — GV VIII/1932, str. 173.
Mirko Kajzelj, Naš alpinizem. Ljubljana 1932 — GV IX/1933, str. 203.
Herman Wengert, Die Stadtanlagen in Steiermark. Ein Beitrag zur Geschichte des deutschen Städtebaues. Graz 1932 — GV IX/1933, str. 206—207.
Rado Bednarik, Goriška in Tržaška pokrajina v besedi in podobi. Gorica 1932 — GV IX/1933, str. 208.
Kurt Kayser, Morphologische Studien in Westmontenegro I. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin, 1932. Nr. 7/8, str. 248—279. — GV IX/1933, str. 213—214.
Henry Debraye, Autour de la Yougoslavie. Grenoble 1931 — GV IX/1933, str. 216—217.
Glasnik Geografskog društva, sv. XVIII, Beograd 1932 — GV IX/1933, str. 220.
Posebna izdanja Geografskog društva, sv. 12, 13, Beograd 1932 — GV IX/1933, str. 220—221.
Hrvatski Geografski Glasnik, br. 4, Zagreb 1932 — GV IX/1933, str. 221.
Ivan Vrhovnik, Trnovska župnija v Ljubljani. Ljubljana 1933 — GV X/1934, str. 188—189.
Edgar Lehmann, Das Gottscheer Hochland. Grundlinien einer Landeskunde. Leipzig 1933 — GV X/1934, str. 195—196. (Skupaj z Ivanom Simoničem.)
Ant. Lazić, Podzemne otoke i hidrografske prilike Dabarskog i Fatničkog polja u Hercegovini. Speleološka ispitivanja. Srpska kraljevska akademija, Spomenik LXXIII, prvi razred 17, Beograd 1933 — GV X/1934, str. 203—204.
Kurt Kayser, Morphologische Studien in Westmontenegro II. Die Rumpftreppe von Cetinje und der Formenschatz der Karstabtragung. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin, 1934, H. 1/2, str. 26—49, H. 3/4, str. 81—102 — GV X/1934, str. 204—205.
Bolgarske geografske publikacije — GV X/1934, str. 210—212.
Saar-Atlas. Justus Perthes, Gotha 1934 — GV X/1934, str. 217.
Arnold Heim in Minya Gongkar, Forschungsreise ins Hochgebirge von Chinesisch Tibet. Bern-Berlin 1933 — GV X/1934, str. 218—219.
Glasnik Geografskog društva, sv. XIX, Beograd 1933 — GV X/1934, str. 219.
Ostala izdanja Geografskega društva v Beogradu — GV X/1934, str. 219—220.
Hrvatski Geografski Glasnik, br. 5, Zagreb 1934 — GV X/1934, str. 220.
Dr. Valter Bohinec, Geografija sodobne Evrope. 1. šnopč, Ljubljana 1934 — Slovenija IV/1935, št. 19, str. 3.
Das Königreich Südslawien. Leipzig 1935 — Znanstveni vestnik I/1934—1935 št. 3, str. 47.
Chataigneau, La Yougoslavie. Izšlo v kolekciji »Geographie universelle« Tome VII, Deuxième Partie — Znanstveni vestnik I/1934—1935, št. 3, str. 47.
Josef Schmid, Siedlungsgeographie Kärntens. Carinthia, Klagenfurt, 1928, str. 15—74; 1929, str. 134—153; 1934, str. 17—26; 1935, str. 246—262 — GV XI/1935, str. 195.
Nikola Peršić, Prirast i kretanje gradskog stanovništva s naročitim obzirom na grad Zagreb. Zagreb 1935 — GV XI/1935, str. 197.
Lutovac Milisav, La Metohija. Étude de géographie humaine. Paris 1935 — GV XI/1935, str. 198.

- Glasnik Geografskog društva, sv. XX, Beograd 1934 — GV XI/1935, str. 204—205.
- Posebna izdanja Geografskog društva (zvezek: 15, 16, 17 18), Beograd 1934 — GV XI/1935, str. 205.
- Hrvatski Geografski Glasnik, broj 6, Zagreb 1935 — GV XI/1935, str. 205.
- Naše nove specialne karte 1:100.000 — GV XI/1935, str. 205.
- Zeitschrift für Rassenkunde und ihre Nachbargebiete. Herausgegeben von Egon Freiherr von Eickstedt. Stuttgart 1935, 1. B., 1. H. — GV XI/1935, str. 205—206.
- Anton Melik, Slovenija, Geografski opis I. Ljubljana 1935 — LjZ LVI/1936, št. 3-4, str. 192—196, št. 9-10, str. 497—499; št. 11-12, str. 605—606.
- Zwitter Fran, Prebivalstvo na Slovenskem od XVIII. stoletja do današnjih dni. Razprave Znanstvenega društva v Ljubljani, Ljubljana 1935, Historični odsek 5 — GV XII-XIII/1936-1937, str. 221—222.
- Z. Dugački, Medjemurje. Zemlja i stanovništvo. Izdal Pododbor Matice Hrvatske u Čakovcu 1936 — GV XII-XIII/1936-1937, str. 236.
- Nekaj novih publikacij o jugoslovanskem ozemlju. (Fr. Wollman, Severozapadni Jugoslavija. Kulturne cestopisne črte ze Slovinska, Chorvátka a Slavonje. V Praze 1935; La Yougoslavie d'aujourd'hui, Belgrade 1935; Knjiga o Balkanu I. Beograd 1936. Izdanje Balkanskog instituta — GV XII-XIII/1936-1937, str. 242—243.
- Aucel Jacques, Manuel géographique de politique européenne, tome I: l'Europe centrale. Paris, Delagrave 1936 — GV XII-XIII/1936-1937, str. 248—249.
- Glasnik Geografskog društva, Beograd, sv. XXI/1935, sv. XXII/1936 — GV XII-XIII/1936-1937, str. 258—259.
- Jožef Volc, Podkorén. Črtice iz preteklosti vasi in goranske Doline. Ljubljana 1938 — GV XIV/1938, str. 150.
- Karlovšek Jože, Umetnostna obrt. Ljubljana 1938 — GV XIV/1938, str. 150.
- Dimo Kazasov, Dnešna Jugoslavija. Sofija 1938 — GV XIV/1938, str. 153.
- Wilhelmy Herbert, Hochbulgarien, I. Die ländlichen Siedlungen und die bäuerliche Wirtschaft. II. Sofia, Wandlungen einer Großstadt zwischen Orient und Okzident. Schriften des Geogr. Inst. der Univer. Kiel, Band IV/1935, str. 316 in Band V/1936, str. 220 — GV XIV/1938, str. 160—161.
- Nova literatura o naših narodnih manjšinah v inozemstvu — GV XIV/1938, str. 170—171. (Bibliografija.)
- Kočevski zbornik. Razprava o Kočevski in njenih ljudeh — LjZ LIX/1939 št. 5-6, str. 305—307.
- Vinko Möderndorfer, Slovenska vas na Dolenjskem. Ljubljana 1938 — LjZ LIX/1939 št. 1-2, str. 91—94.
- Rus Jože, Vaške tabele in vaška imena. Izredna publikacija Geografskega društva 1938, str. 8. — GV XV/1939, str. 140—141.
- Novi prispevki k proučevanju socialnih problemov slovenske vasi — LjZ LIX/1939, str. 185—187. Poroča o tehle delih: Jože Klemenčič, Zemljiški odnos v Jeruzalemskih gorah. Maribor 1939. Iz publikacije pod naslovom »Socialni problemi slovenske vasi«, Lj. 1938 pa prikaže te prispevke: dr. Ivo Pirc, Asanacija naselja, — in Prehrana prebivalstva; Fr. Baš, Življenjski nivo kmeta; Filip Uratnik, Poljedelsko delavstvo v Sloveniji; Hrvoje Maister, Zaposlitev kmetkega prebivalstva.
- Geografija v spominskih publikacijah ob dvajsetletnici Jugoslavije. (V knjigi z naslovom »Ob dvajsetletnici Jugoslavije«, jubilejna številka revije Misel in delo, poroča avtor o 3 razpravah: L. Čermelj, Bilanca našega naroda za mejami; A. Melik, Populacijski problemi Jugoslavije v dobi 1918—1938; Črt. Nagode, Naša komunikacijska mreža, nje razvoj in dopolnitev. Iz Spominskega zbornika Slovenije poroča o tehle člankih in razpravah: V. Bohinec, Kje smo in kako smo; S. Kranjec, Slovenci na potu v Jugoslavijo — in, Slovenci v Jugoslaviji. Razen teh pa so iz zadnje imenovane publikacije omenjeni še številni drugi članki, ki se dotikajo geografije — GV XV/1939, str. 144—145.
- Priročnik za planince. Ljubljana 1939 — GV XV/1939, str. 145.
- Petar S. Jovanović, Uzdužni rečni profili, njihovi oblici i stvaranje. Beograd 1938 — GV XV/1939, str. 150.
- Borivoje Ž. Milojević, Visoke planine u našoj kraljevini. Beograd 1937 — GV XV/1939, str. 147—149.
- Lo spopolamento montano in Italia. Indagine geografico-economico agraria a cura del Comitato per la geografia del Consiglio nazionale delle ricerche e dell'Istituto nazionale di economia agraria. O zahodnem delu Julijskih Alp in predgorja pišeta v V. knjigi A. R. Toniolo-U. Giusti, Le Alpi Giulie, Roma 1937, v VIII. knjigi U. Giusti, Relazione generale con una introduzione geografica del prof. A. R. Toniolo, Roma 1938 — GV XV/1939, str. 153—154.
- Sbornik na IV. kongres na slavjanskite geografi i etnografi v Sofija 1936. Sofija 1938 — GV XV/1939, str. 156—157.
- Krajevni leksikon Dravske banovine. Ljubljana 1937. (Splošne pripombe k statističnemu in geografskemu delu.) — GV XVI/1940, str. 129—131.
- Splošni pregled Dravske banovine. Glavni statistični podatki, upravna, sodna in cerkvena razdelitev ter imenik krajev po stanju 1. julija 1939. Ljubljana 1939 — GV XVI/1940, str. 136—138.
- Karlovšek Jože, Slovenski domovi. Ljubljana 1939 — GV XVI/1940, str. 140—141.
- Štiri nove krajevno-zgodovinske knjige: Viktor Kragl, Zgodovinski drobci župnije Tržič. Tržič 1936; Jos. Zontar, Zgodovina mesta Kranja. Ljubljana 1939; Fr. Bernik, Zgodovina fare Domžale, druga knjiga. 1939; Uranikar, Zgodovina trga Motnika in okraja. Ljubljana 1940 — GV XVI/1940, str. 142—144.
- Bibliografija slovenske kmetijske literature v letih 1919—1938. Sestavila dr. Janko Šlebingar in inž. agr. Janez Marentič. Ljubljana 1939 — GV XVI/1940, str. 145.
- Aleksander Billimović, Agrarna struktura Jugoslavije in Slovenije v primeri z agrarno strukturo nekaterih drugih dežel. Ljubljana 1939 — GV XVI/1940, str. 146—147.
- Z. Dugački, Geografski razporedjaj Hrvata. Izdanje »Hrvatske revije«, Zagreb 1? — GV XVI/1940, str. 148.
- Pregled nove književnosti o naših mejnih vprašanjih — GV XVIII/1946, str. 187—195. Vsebuje seznam 54 del. Za geografijo važnejša dela so ob kratkem tudi karakterizirana.
- Ivan Rakovec, Razvoj porečja v Polhograjskih dolomitih. Zbornik Prirodoslovnega društva, zv. 4, Ljubljana 1946 — GV XVIII/1946, str. 199.
- Nekaj o novih knjigah in revijah iz svetovne geografske književnosti — GV XIX/1947, str. 163—171. (Govora je o Sovjetski zvezi, Poljski, Češki, Bolgariji in Franciji.)
- Sovjetska knjiga o šolski metodiki ekonomske geografije — GV XIX/1947, str. 175—176.
- Knjiga o Sovjetski zvezi. — Ob III/1948 št. 10, str. 426—430. Poročilo o knjigi: Zoran Hudales, Sovjetska zveza.
- Anton Melik, Jugoslavija. Zemljepisni pregled. Ljubljana 1948 — GV XX-XXI/1948-1949, str. 353—357.
- Branislav Bukurov, Dolina Tise u Jugoslaviji. Posebna izdanja Srpskog Geografskog društva, sveska 25, Beograd 1948 — GV XX-XXI/1948-1949, str. 359.
- Dj. P. Paunković, Kratak pregled ekonomske geografije sveta. (Kapitalističke zemlje; zemlje nove demokracije bez FNRJ i SSSR), Beograd 1948 — GV XX-XXI/1948-1949, str. 359—363.
- Boris Prikril, Ekonomska geografija FNR Jugoslavije i ostalih zemalja. Zagreb 1948 — GV XX-XXI/1948-1949, str. 363—365.

- J. S. Edelštejn, Osnovi geomorfologije. Kratky kurs. Moskva-Leningrad 1947 — GV XX-XXI/1948-1949, str. 366—367.
- S. P. Suslov, Fizičeskaja geografija SSSR, Zapadnaja Sibir, Vostočnaja Sibir, Dal'nij Vostok, Srednjaja Azija. Leningrad-Moskva 1947 — GV XX-XXI/1948-1949, str. 367—368.
- Marjan Mušič, Obnova slovenske vasi. Založila Družba sv. Mohorja v Celju 1947 — SIETn II/1949, str. 140—142.
- Melikove »Planine v Julijskih Alpah«. (Prva publikacija Instituta za geografijo pri SAZU) — Slovenski poročevalec XI (1950) (23. dec.) št. 302.
- Univ. prof. dr. Anton Melik je napisal znanstveno študijo o Julijskih Alpah — Primorski dnevnik VI/1950 (29. dec.) št. 295 (1950).
- Nekaj novih knjig iz geomorfologije. Prikazane ali ocenjene so te knjige: O. D. von Engeln, Geomorphology. Systematic and regional. New York 1942; C. A. Cotton, Landscape, as Developed by the Processes of Normal Erosion. Cambridge 1941; Paul Maccar, Principes de géomorphologie normale. Étude des formes du terrain des régions à climat humide. Liège, Masson & Cie 1946; K. K. Markov, Osnovnye problemi geomorfologii. Moskva 1947 — GV XXII/1950, str. 225—229.
- Tri knjige iz obče ekonomske geografije. Te so: Ellsworth Huntington, Principle of Economic Geography. New York 1947; Clarence Fielden Jones, Economic Geography. New York 1947; A. S. Beškov, Obšča ikonomičeska geografija. Sofija 1948. — GV XXII/1950, str. 230—232.
- S. Vujadinović, Naselja u slivu Peka. Antropogeografska ispitivanja. Posebna izdanja Srpskog Geografskog društva, sv. 27, Beograd 1949. — GV XXII/1950, str. 234.
- Borivoje Z. Milojević, Naši predeli. Beograd 1949 — GV XXII/1950, str. 235.
- Dva sestavka Pierra George-a o našem Primorju: Vie rurale et vie maritime dans le Quarner Yougoslavie. Bulletin de l'Association des géographes français. No 194-195, 1. 1948; Quelques formes karstiques de la Croatie occidentale et de la Slovénie meridionale (Yougoslavie). Annales de Géographie, Paris 1948. No 308 — GV XXII/1950, str. 236—237.
- Miroslav Zei, Človek in ocean. Ljubljana 1950 — Pr XIII/1950-1951 št. 2, str. 65—67.
- Anton Melik, Planine v Julijskih Alpah. Ljubljana 1950 — GV XXIII/1951, str. 241—243.
- Viktor Paschinger, Landeskunde von Kärnten und Osttirol. Zweite, umgearbeitete Auflage. Klagenfurt 1949 — GV XXIII/1951, str. 248—250.
- Nove razprave srbskih, makedonskih in črnogorskih geografov — GV XXIII/1951, str. 257—258.
- Beneška Slovenija. Gorica 1950 — GV XXIV/1952, str. 215.
- Borivoje Z. Milojević, Durmitor. Regionalno-geografska ispitivanja. SAN, Zbornik radova, knj. IX, Geografski institut, knj. 2, Beograd 1951 — GV XXIV/1952, str. 216.
- Geografski Glasnik. Izdaje Geografsko društvo Hrvatske. Godina 1949—1950, broj 11—12, Zagreb 1950 — GV XXIV/1952, str. 217—219.
- Tri nove razprave o naših rečnih režimih: Ant. Lazić, Režim Mušnice, reke Gatačkog polja. Glasnik Srpskog geografskog društva, sv. XXXI/1951, broj 1; Ant. Lazić, Režim Peka. Glasnik Srpskog geografskog društva, sv. XXXI/1951, broj 2; Dušan Dukić, Gustina rečne mreže u slivu Ibra i režim Ibra. SAN, Zbornik radova, knj. VII, Geografski institut, knj. 1, Beograd 1951 — GV XXIV/1952, str. 219—220.
- Boris Prikril, Ekonomska geografija kapitalističkih zemalja. Beograd 1950 — GV XXIV/1952, str. 225—226.
- Nekaj novih prispevkov h geografiji Ziljskih Alp in Ziljske doline. Avtor opozori na te študije, ki so vse izšle v reviji »Carinthia II«, 58—60, Celovec, december 1950: Elizabet Czermak, Probleme des Talnetzes in den östlichen Gailtaler Alpen; Robert v. Srbik, Die Vergletscherung der Gailtaler Alpen; Herbert Paschinger, Almgeographisches aus dem Gailtale — GV XXIV/1952, str. 232—233.
- A. Blanc, Le polje d'Ogulin (Yougoslavie). Bulletin de l'Association des géographes français, No 214—215, 1951 — GV XXIV/1952, str. 233.
- Rudolf Badjura, Ljudska geografija. Terensko izrazoslovje. Ljubljana 1953 — GV XXV/1953, str. 228—232.
- R. Badjura, Izbrani izleti po Gorenjskem, Goriškem, Notranjskem, Dolenjskem in Zasavju. Ljubljana 1953 — GV XXV/1953, str. 232.
- Stane Zrimec, Gospodarski atlas sveta. Ljubljana 1952 — GV XXV/1953, str. 233—234.
- Borivoje Z. Milojević, Glavne doline u Jugoslaviji. Geografska proučavanja i promatranja. SAN. Posebna izdanja, knjiga CLXXXVI, odeljenje prirodnomatematičkih nauka, knjiga 5, Beograd 1951 — GV XXV/1953, str. 240—242.
- Ivo Rubić, Slavonski i Bosanski Brod. Studija o ekonomsko-geografskoj strukturi grada i okoline. Slavonski Brod 1953 — GV XXV/1953, str. 243—244.
- J. Roglić, Unsko-koranska zaravan i Plitvička jezera. Geomorfološka promatranja. Geografski Glasnik, Zagreb 1951, str. 49—68 — GV XXV/1953, str. 244—245.
- Ant. Lazić, Režim Drine. Posebna izdanja Srpskog Geografskog društva, sv. 30, Beograd 1952 — GV XXV/1953, str. 248.
- Še nekatera pomembnejša dela srbskih, hrvatskih in makedonskih geografov. Govora je o tehle delih: Branišlav Bulurov, Privredno-geografske prilike i saobraćajne veze Fruškogorske oblasti; Miloslav Lutovac, Privredno-geografska karakteristika sliva Jasenice; F. Trifunovski, Kumanovsko-Preševska Crna gora; J. F. Trifunovski, Porečeto na Kadina Reka; M. S. Filipović, Rama; P. S. Jovanović, Epigenetske osobine sliva i doline Topčiderske Reke; J. Rubić, Suša na našem Primorju; I. Crkvenčić, O agrarnoj strukturi gornjeg porečja Bednje; S. Radovanović, Povodom jednog novog priloga pitanju o promenama i razvitku geografske sredine; S. Radovanović, Pitanja gornje granice stalnih naselja; nekoliko primera iz naše zemlje; S. Radovanović daje tudi bibliografijo antropogeografskih del v geografskih časopisih in ostalih izdajah geografskih društva FLRJ v letih 1945—1950 — GV XXV/1953, str. 250—252.
- A. E. Moodie in Bruno Nice o Gorici in Brdih. Bruno Nice daje v članku z naslovom »I problemi derivati dalla spartizione della Venezia Giulia« izišlem v Rivista Geografica Italiana, 1952 št. III, šovinistične pripombe na objektivni članek A. Moodie-ja »Some New Boundary Problems in the Julian March«, ki je izšel v Transactions and Papers 1950, London 1952, str. 83—93 — GV XXV/1953, str. 252.
- C. Rathjens jun., Der Hochkarst im System der klimatischen Morphologie. »Erdkunde«, Bonn, Band V. Lfg. 4, 1951 — GV XXV/1953, str. 253.
- Wilhelm Leitner, Die Flurformen der Steiermark. 1:300.000. Landeskundlichen Atlas der Steiermark. Wien — GV XXV/1953, str. 253.
- Henri Baulig, Essais de geomorphologie. Publ. de la Faculté des Lettres de l'Univ. de Strasbourg, fasc. 114. Paris 1950 — GV XXV/1953, str. 253—254.
- W. Lauer, R. D. Schmidt, R. Schröder und C. Troll, Studien zur Klima und Vegetationskunde der Tropen. Bonner Geogr. Abhandl., Heft 9. Bonn 1952 — GV XXV/1953, str. 254.
- Darrel Hang Davis, The Earth and Man. A Human Geography. New York 1950 — GV XXV/1953, str. 254—255.
- Pierre George, Introduction à l'étude géographique de la population du monde. Paris 1951 — GV XXV/1953, str. 255.

- 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.

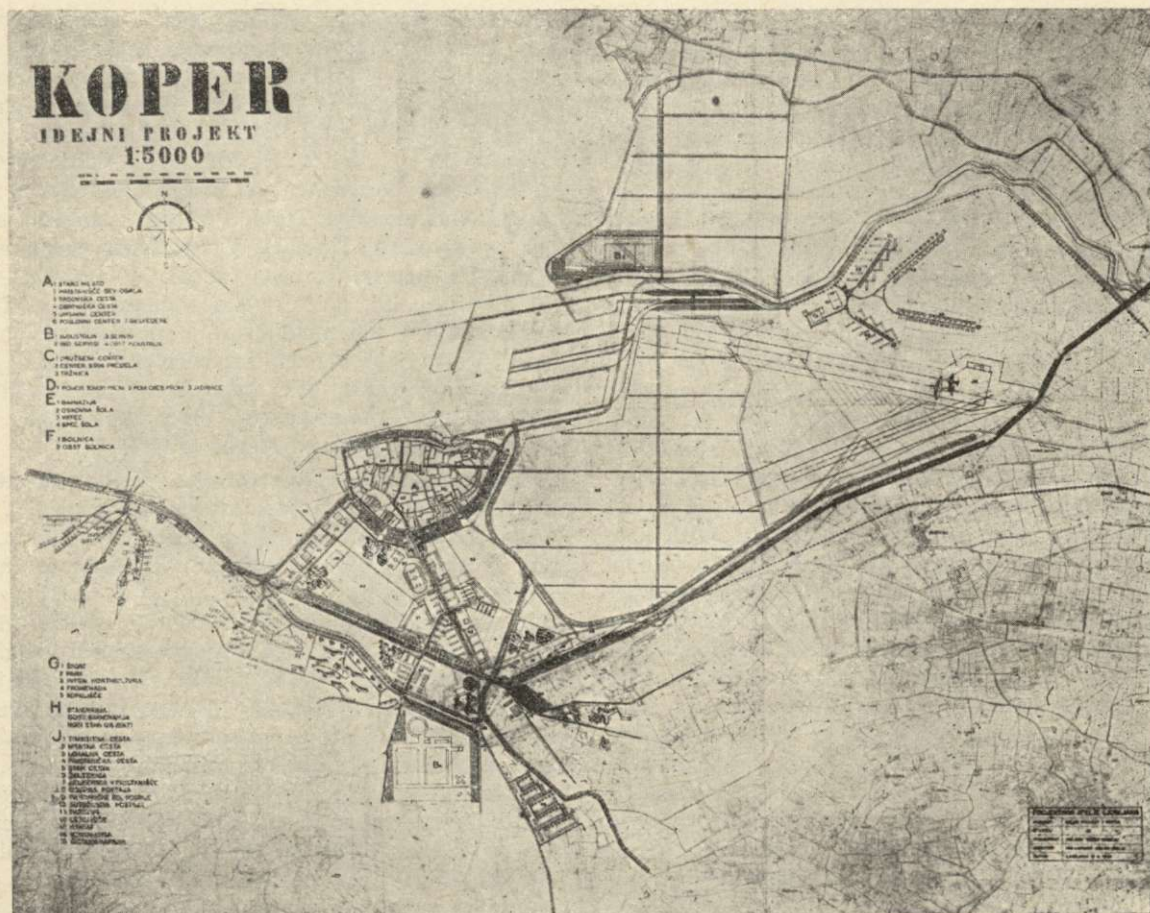
Istočasno so se izpremenili tudi pogoji za industrijo v Kopru; po eni strani izredno poživljanje dejavnosti podjetij, po drugi pa stalen odtok delovne sile — optantov so povzročili svojstvene razmere. Ustanovljeno je bilo tudi nekaj novih podjetij, ki zaposlujejo precejšnje število delavcev (Tomos 314, 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 nekdanji okvir.

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

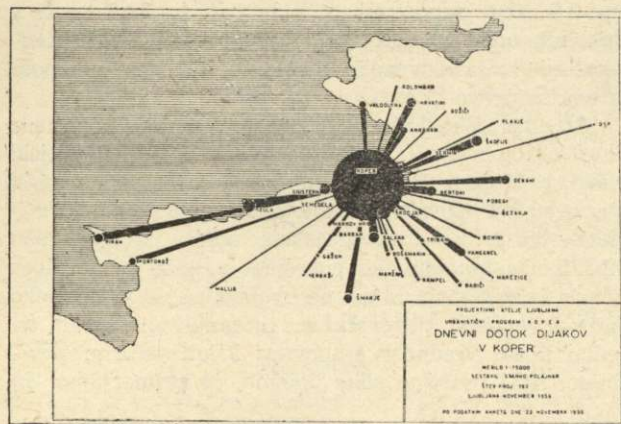
ki je bil konec aprila 1956, je bilo v Kopru od 3342 zaposlenih 10,3 odst. zaposlenih v industriji in 31,4 odst. v proračunskih ustanovah in svobodnih poklicih. V Semedeli in Škocjanu, ki sta bila do nedavna nekaki koperski predmestji, a sta danes že prava mestna dela, kljub »bonifikci«, ki ju loči od 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 neke 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 naštetimi 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. Celotno 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, Smedeli 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 Marežig (31) in iz Šmarij (50). Veliko zaposlenih se vozi v Koper iz Izole (198).

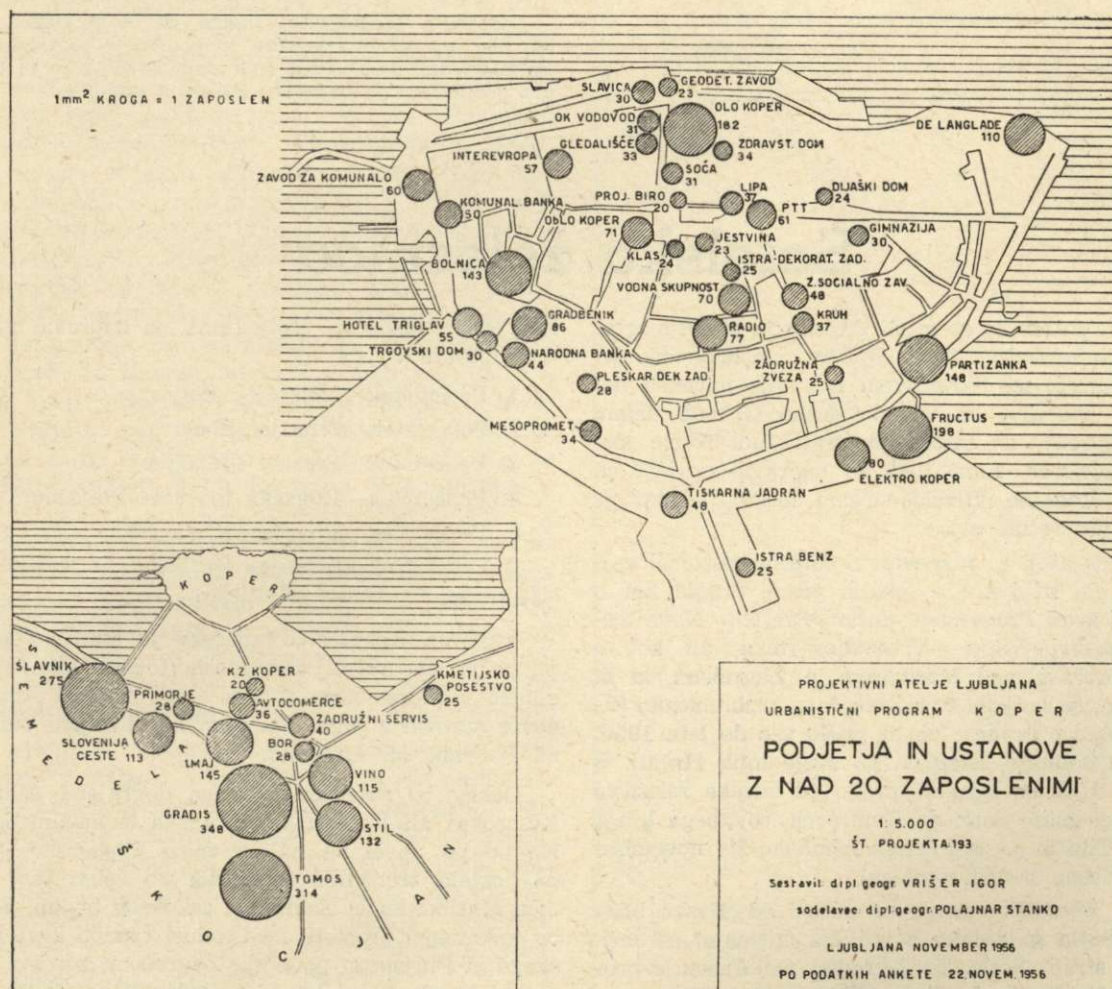
Zona »pendlerjev« je istovetna z radijem 10 km ali 25—30 minut vožnje z avtobusom (Izola 7 km, Šmarje 11 km, Marežige 12 km, Sv. Anton 10 km, Dekani in Škofije 8 km, Plavje 10 km, Ankaran 8 km, Valdoltra 10 km itd.). Preko te meje se vozijo le posamezniki. Izjema sta Portorož (90 zaposlenih) in Piran (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-

čaja njihove zaposlitve. Veliko teh delavcev, ki niso domačini, stanuje v barakah v Smedeli ali v Kopru. Izrazito sezonska je zaposlitev tudi pri podjetju »Fructus«. 10 km cona v bistvu odgovarja razdalji, na katero se zaposlenim še izplača voziti, čeprav je to zvezano z napori, odtegnjenostjo od kulturnega in prosvetnega življenja, slabo storilnostjo, izostanki od dela itd. Razumljivo je, da velika večina zunaj stanujočih stremi, da bi se preselila v mesto, zlasti, ker kot rečeno, v okolici Kopra zaposleni niso vezani v toliki meri na svoje domačije.

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-

delo.** Dosegel je že stopnjo (783 zaposlenih), ko bi bilo potrebno razmisliti o možnosti vzpostavitve rednega občasnega avtobusnega prometa. Obseči pa bi moral tudi Giusterno in Bertoke, dve naselji, ki sta danes že dejansko koperski predmestji.

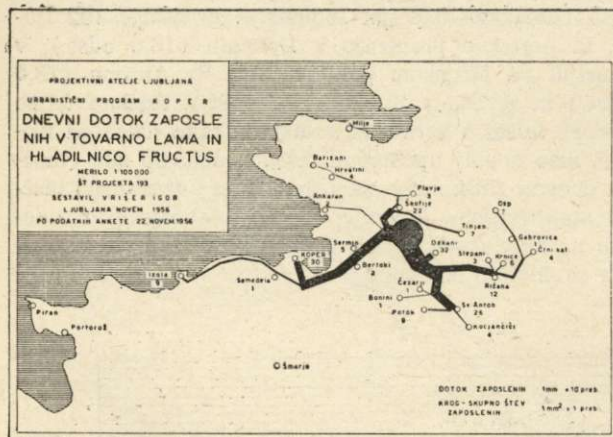
Vprašanje notranjega prometa med Koprom, mestnimi deli onstran »bonifike« in predmestji bo potrebno proučiti tudi glede na novo industrijo na Križšču pri Dekanih (La-ma, Hladilnica Fructus, še nedokončano sezidana mlekarja), ki je v sedanjih razmerah obvisela med Koprom in Dekani, a nima lastnega stanovanjskega 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.



* Razen zaposlenih so bili popisani tudi učenci in dijaki vseh koperskih šol. Izkazalo se je, da so šolski okolišči le orientacijskega značaja.

** Razmejitev med Smedelo in Škocjanom je dogovorjena. Izrazito mejo ima le Koper zaradi strnjene zgradbe svojega teritorija.

Ko že govorimo o fluktuaciji delovne sile, je v primeru Kopra podčrtati, da se dnevno ne vozi 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 Podšrede in Koprivnice, nadalje pri Sv. križu, blizu Rogaške Slatine, zahodno od Početrka in v bližnjih hrvaških 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.

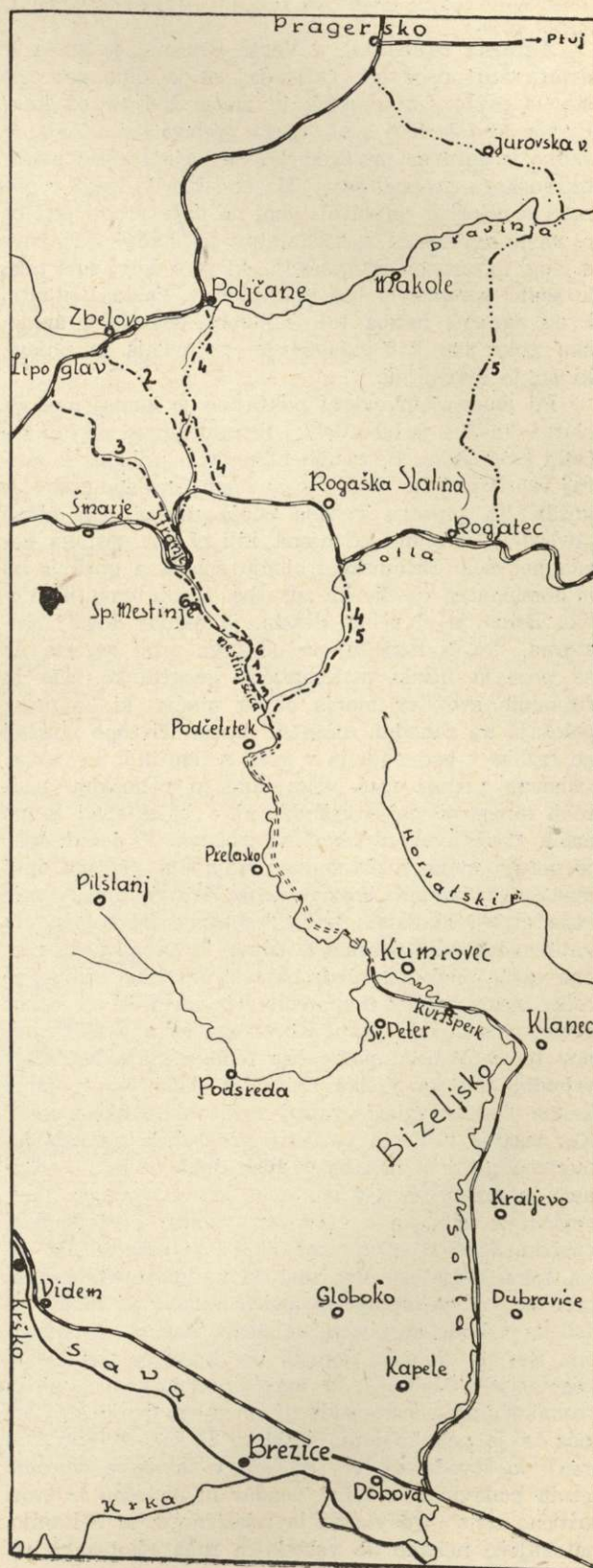
Pokrajine na desni strani Sotle so posebno pod Podčetrtkom — severneje se uveljavlja rahel vpliv celjskega industrijskega bazena in Rogaške Slatine — ostale močno agrarne z značilnostmi slabo razvitih predelov, kot so kmetovanje za lastne potrebe, mali narodni dohodek na kmeta itd. (glej dr. Vl. Kokole »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 oslabil gravitacijo k Brežicam, Vidmu-Krškemu in Celju.

Nova sotelska proga, ki poteka večinoma po hrvaški strani Sotle in je v eksploataciji hrvaškega 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.



Agrarna pokrajina in agrarna izraba tal v Veliki Britaniji

Agrarna izraba tal v Veliki Britaniji je stara že dobrih štiri tisoč let. Od tedaj se je silno povečalo število prebivalstva otoka in danes živi tu od kmetijstva le dobrih 6 odst. vsega prebivalstva. Toda še vedno je agrarna proizvodnja ena najvažnejših panog britanskega gospodarstva. Majhno število ljudi v primeri s celotnim prebivalstvom ne daje prave podobe o vlogi agrarnega gospodarstva in komaj kaj pove o vlogi agrarnega izkoriščanja, ki je v dolgi dobi tako korenito spremenilo lice pokrajine v Veliki Britaniji. Prav agrarna izraba tal je globlje posegla v angleško pokrajino kot industrijska revolucija in pojavi, ki so jo spremljali.

Po današnjem videzu pokrajine je komaj mogoče slutiti, kakšna je bila Velika Britanija pred prvimi začetki kmetijstva. Po svojih klimatskih prilikah je skoraj vse Britansko otočje v glavnem prirodno področje gozda. Ta prvotna gozdna odeja res ni bila nikoli povsod in dosledno sklenjena, niti ni bila sestava gozda po vsem Britanskem otočju enaka, a gozd je bil le dominantna rastlinska združba. Kljub temu, da Velika Britanija ni velika dežela, je vendar dovolj prostorna, dovolj raztegnjena od juga proti severu, da se poznajo učinki matematično geografske lege in fizikalnih svojstev morja okrog otočja, ki so poleg položaja na zahodni, atlantski strani Evrope vplivali na razlike v podnebju in v zvezi s tem tudi na rastje. Osnovna razlika med višavskimi in nižinskimi področji otočja je dalje važnejša, kot bi sklepali le po naših predstavah nizkega in visokega. V deželi, kjer je gornja meja gozda mnogo nižja kot pri nas, tudi manjše razlike niso brez pomena. Zato je tudi nižavje bliže gornji klimatski meji vegetacije na splošno in kulturnih rastlin posebej. Medtem ko so višinske razlike važne predvsem glede na temperaturne prilike, je relief važen tudi za razporeditev padavin, ki so, kakor vemo, na zahodni strani Škotskega višavja in Penninov ter v Walesu povprečno mnogo višje kot so v vzhodni polovici Velike Britanije. Tako so v višino kakor v smeri vzhod—zahod važne klimatske ločnice. Ker višavje v Veliki Britaniji prevladuje na zahodu, moremo govoriti nekako o dveh delih otoka: o vlažnem in zaradi višin v znatnem delu povprečno hladnejšem zahodu, in o relativno sušnem in toplejšem vzhodu. Seveda pa ne smemo pri tem prezreti, da velja taka klimatska dvojnost le v omejenem smislu, predvsem le za toplejšo polovico leta. Kajti nižji predeli na zahodu so pozimi dejansko toplejši od vzhodnih. Ker pa zima za domala vse kulturne rastline ni vegetacijska doba, je v agroklimatološkem pogledu vsekakor upravičeno poudariti omenjeno dvojnost. Ločnica te je nekako letna izohieta 30 inchev (ca. 760 mm), ki seveda od leta do leta v skladu s množino letnih padavin zelo niha, vendar na splošno le tvori kritično zono med vlažno in relativno suho Britanijo, potekajočo nekako ob vzhodnem robu Škotskega vi-

šavja in Penninov preko osrednje pokrajine Midlands proti jugu nekako do zahodno od otoka Wight. Četudi ta črta ni nikjer prav jasno izražena, je bil njen pomen za izrabo tal in gojenje kulturnih rastlin vedno zelo globok in trajen.

Te poteze prirodnega okolja, v katerem se je spreminjala podoba Britanskega otočja, so ostale skozi dobo zadnjih nekaj tisočletij v glavnem neizpremenjene, kakor je še mnogo bolj nespremenjena ostala geološka osnova za prst, ki jo prekriva. Vendar se je agrarno izkoriščanje tal začelo že nekoliko prej, preden so se ustalile klimatske prilike, ki prevladujejo danes. Postdiluvialne klimatske spremembe, ki jih poznamo kot borealna, bolj kontinentalna in atlantska, bolj namorska obdobja, so še zajele najzgodnejšo dobo agrarnega gospodarjenja. Domnevajo, da segajo začetki poljedelstva še v zadnjo borealno dobo, ko je bilo podnebje bolj suho in poleti toplejše. Tedaj je obstajalo mnogo neolitskih naselij. Toda ta niso bila v vzhodem, nižavskem delu, temveč skoraj izključno v zahodnem, višavskem delu. Ostanke teh naselij je mogoče še danes videti po pustem travnatem višavju na planoti Dartmoor, ki je bila takrat porastla z gozdom, četudi bolj redkim. Okrog teh naselij iz okroglih koč s kamenitimi zidovi in obdanih s kamenitim nasipom, so bile razkropljene majhne njive, več ali manj pravokotnih oblik, ki so jih obdelovali z motikami. V nižje predele na vzhodu je prodrlo poljedelstvo kasneje, po invaziji Kelto v tisočletju pred našo ero. Keltska poselitev pa se je tudi tu držala bolj planotastih vzpetin iz krede, ki so zaradi poroznosti bolj sušne in je bila na njih prvotna gozdna odeja mnogo redkejša in nemara na posameznih sektorjih sploh prekinjena s prirodnimi jahami. Tudi prst je na teh krednih platojih na splošno plitvejša in lažja, kar je pri primitivnih obdelovalnih orodjih igralo zelo važno vlogo. Stanehenge na Salisbury plain, eni teh močno vravnjenih, nizkih planot, je bil središče keltske Britanije. Tudi keltska polja so bila majhna in nepravilnih oblik. Le tu pa tam, na manj položnih pobočjih, so ležala v umetno urejenih kulturnih terasah (tako imenovanih »linchets«). Še danes jih potnik lahko opazuje iz avtobusa na več krajih v južnozahodni Angliji, posebno okrog velikega gradišča Maiden Castle blizu Dorchestra.

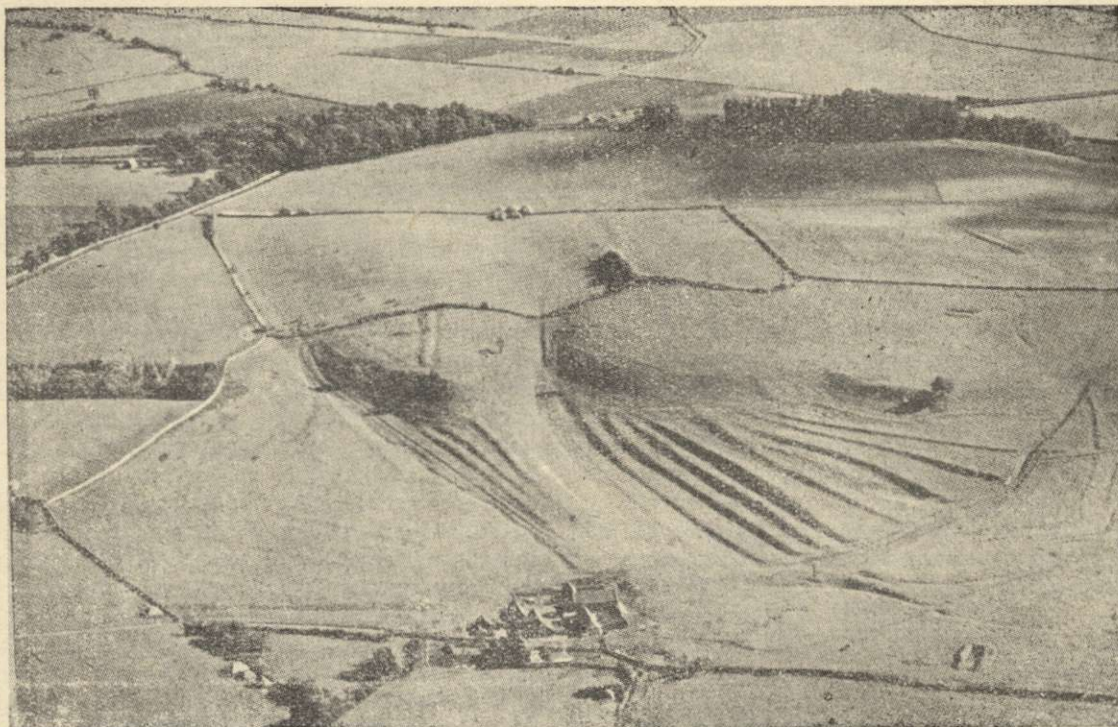
Veliko krčenje gozdov v nižinskem svetu pa se je začelo šele kasneje. Danes je ugotovljeno, da je prišel železni plug v uporabo deloma že v keltsko-rimski dobi. Prineslo ga je eno izmed keltskih plemen iz današnje Belgije. Vendar se uporaba pluga ni bistveno razširila. Rimska doba starega keltskega kmetijstva ni bistveno izpremenila, četudi je imela v drugih pogledih globok vpliv na deželo. Korenito spremembo je pomenila invazija Anglov, Sasov in drugih germanskih ljudstev, ki so prinesla s seboj uporabo močnejšega, železnega pluga z vprego štirih parov

volov. Ta tehnološka izboljšava je v zgodnjem srednjem veku omogočila oranje na mnogo težji prsti kot do tedaj, in začelo se je veliko krčenje zemljišč na težji zemlji v nižavju, ki je ostala do tedaj pod gostimi, pretežno hrastovimi gozdovi.

Angli, Sasi, Juti in kasneje Danci so prišli z vzhoda in so poselili in izkrčili predvsem vzhodno polovico dežele, kamor se je zaradi tega v srednjem veku premaknilo težišče prebivalstva. Zahod je še dolgo obdržal ne le staro keltsko prebivalstvo, temveč tudi keltski agrarni sistem z malimi zaselki in samotnimi kmetijami. Anglosaška, oziroma bolj germanska poselitev, je bila poselitev po različno velikih vaseh. Osnovne poteze v načinu izrabe tal so se uveljavile, še preden jih je fevdalizem še po svoje dopolnil. Vaška skupnost je bila osnovna anglosaška socialna enota in v njenem okviru so začeli z urejanjem zemljišča v agrarne namene. V zvezi z močnejšim plugom in dolgo vprego so se začele pojavljati na novo osvojenih ornih tleh tudi dolge njive, na katerih so mogli potegniti dolgo brazdo, povprečno 220 čevljev dolgo (a furlong long), in furlong je še danes angleška dolžinska mera, kakor tudi chain, 22 čevljev, kar je bila povprečna širina njivskih parcel. Te podolžne njive so bile po več skupaj na treh prvotnih kosih vaškega polja prav tako značilne za srednjeveško Anglijo, kakor so še danes po velikem delu zahodne in srednje Evrope. Na njih so kmetovali po tako imenovanem tripoljskem sistemu, kjer so se menjavale na isti njivi vsaka tri leta jara pšenica, ozimna pšenica (ali kako drugo žito) in praha. Na glinastih tleh, ki jih zlasti v osrednjem delu Anglije, v Midlands, ne manj-

ka, so zaradi boljše drenaže izkopali na posameznih njivah vsakih nekaj čevljev narazen jarke in vmes namestili prst, tako da je bila prst tudi tam, kjer je pridelek rasel v nekoliko višji legi in se je bolje odmakala. Ta način urejevanja njiv, ki ga imenujejo »ridge and furrow«, je pod travnato odejo, ki je prekrila ornico mnogokje na težki zemlji v zadnjih stoletjih, še danes ponekod prav razločno ohranjen. Ostali del vaškega zemljišča je bil običajno vlažen travnik ob potoku ali reki in gozd ali pašnik na najslabših tleh, ki jih sploh niso obdelovali. Ta so bila trajno srenjska last, gmajna, kjer je vsak vaščan lahko pasel ali sekal les za drva in druge potrebe. Res pa je, da je že v srednjem veku mnogo te srenjske zemlje bilo tudi naknadno izkrčene, in prvotna tri polja so se s tem na škodo gozda ali pašnika povečala. Fevdalizem tega sistema v bistvu ni izpremenil, le rustikalni zemlji je dodal še dominikalno, ki pa so jo obdelovali tlačani na isti način.

Proti koncu srednjega veka so se začele v agrarnem sistemu in vzporedno v agrarni pokrajini velike spremembe, ki so v dolgem razvoju do danes popolnoma spremenile njen značaj. Z začetki denarnega gospodarstva so zemljiški gospodje začeli oddajati svojo dominikalno zemljo v najem podložnikom ali tudi svobodnjakom, obenem pa so raje zahtevali denarne dajatve tudi z rustikalne zemlje, namesto dajatev v naturalijah in tlake. Izkazalo se je, da je najeta delovna sila bila pri kultivaciji bolj učinkovita kot dotedanje prisilno delo tlačanov. Nenadna okoliščina, velika kužna epidemija ob koncu 14. stoletja, ki je pobrala skoraj polovico vsega prebivalstva, je silno po-



Agrarne pokrajine na krednih planotah JZ Anglije. Parcele so zelo velike in precej kvadrataste oblike. V sredini kulturne terase, verjetno keltskega izvora

spešila najemništvo. Kmetško prebivalstvo, ki je preživelo »črno smrt«, je bilo preveč razredčeno, da bi zadovoljivo obdelovalo vso zemljo, rustikalno in dominikalno. Tisti, ki so ostali, so tekmovali z delovno silo zemljiških gospodov in so imeli ugodnejši položaj s tem, da so lahko zahtevali visoke mezde. Posledica je bila, da so zemljiški gospodje mnogo ornice opustili in prešli na ovčerejo, ki je zahtevala mnogo manj delovne sile. Konjunktura za volno je bila prav tedaj ob razvijajoči se flamski manufakturi onkraj Rokavskega preliva nadvse ugodna. Z opuščanjem ornice so seveda opustili tudi periodično razdeljevanje njivskih arealov, ki so jih zato v velikih arondiranih parcelah pustili kot pašnike. Po veliki kužni epidemiji je mnogo kmetov povečalo svojo posest tudi z zemljišči pomrlih sorodnikov in so tudi lahko bolje arondirali vsaj nekaj svojega zemljišča. Sistem treh polj se je začel krušiti. Tedaj so bili postavljeni temelji angleškemu agrarnemu sistemu, ki ga sestavljajo veleposestniki (landlords), farmarji, ki imajo deloma svojo zemljo. Še več pa jih ima veleposestniško zemljo v najemu in plačuje zanj zemljiško rento. Tretji so poljski delavci (labourers), kmetški proletariat brez lastne zemlje, ki delajo pri farmarjih. (Veleposestniki oddajajo namreč svojo zemljo po velik večini v najem farmarjem in je na lastnih gospodarstvih ne obdelujejo z najeto delovno silo.) Do končnega izoblikovanja tega sistema pa je bila od konca srednjega veka še dolga pot. Na tem mestu nas zanimajo predvsem posledice za agrarno pokrajino, ki so se sprožile z arondiranjem.

Zaokrožena posestva so se začela pojavljati v začetku novega veka, pa tudi že malo prej, vendar na drugačen način. Obogateli trgovci in prekupčevalci z volno, ki je bila glavni pridelek za izvoz, so začeli kupovati zemljo in urejati tam svoja podeželska posestva, postavljati po deželi zlasti svoje domove, skratka, posnemati način življenja veleposestnikov, landlordov, socialno skupino, ki je bila za klin više na družbeni lestvici. Deloma so zemljo obdelovali v lastni režiiji, pogosto pa so jo tudi dali v najem farmarjem in pobirali od njih najemnino kot stalen dohodek. Tudi bogatejši kmetje so z nakupovanjem prišli večkrat do lastnih večjih posestev s precej arondiranim zemljiščem. Ti svobodnjaki so zaradi hipotek v kasnejšem kapitalističnem razvoju zelo pogosto sicer spet prišli ob lastništvo, toda njihova gospodarstva, četudi v najemniškem odnosu, so ostala zaokrožena. Angleška agrarna pokrajina se je začela na ta način vidno preobraziti. Namesto na delce razdeljenih polj s podolžnimi parcelami, brez meja vmes, se je pojavljalo vedno več arondiranih posestev z večjimi, bolj kvadratnimi ali pravokotnimi parcelami. Ob mejah teh parcel, ki so označevale posestne meje, so običajno nasadili žive meje ali pa so jih obdali z zidovi iz kamenja ali prsti. Po meji so pogosto nasadili tudi drevje, zlasti v kasnejših stoletjih, ko je vprašanje preskrbe s kurivom in lesom postalo pereče. V sedemnajstem, zlasti pa v osemnajstem stoletju so namreč nekdanji obsežni gozdovi skopneli na sila skromne ostanke. Gledano z daljave, napravi zaradi tega drevja ob mejah angleška pokrajina na prvi

pogled vtis, da je precej gozdnata, četudi je ta vtis popolnoma varljiv in zgrešen. Ograjene parcele, »Enclosures« so sicer brez drevja.

Razvoj »ograjevanja« ni bil tako nenaden in hiter, kakor se je tudi zgodaj začel. V 17. in 18. stoletju je bilo še vedno zelo dosti neograjanih agrarnih površin. Toda kmetijska revolucija, ki se je tedaj začela še pred industrijsko revolucijo (kakor imenujejo angleški zgodovinarji velike sodobne tehnološke spremembe v proizvodnji), je razvoj po svoje silno pospešila. Kmetijska revolucija pomeni sprva in predvsem uvedbo štiriletnega kolobarja (tako imenovanega norfolškega kolobarja) brez prahe, ki so jo zamenjali s krmilnimi rastlinami, zlasti z deteljo. Prve poskuse v tej smeri so napravili nekateri kmetje-svobodnjaki, pa tudi nekateri zemljiški gospodje, ki so v Angliji mnogo bolj obdržali kontakt z gospodarjenjem na svojih zemljiščih kakor v sosednjih zahodnoevropskih deželah. Ti poskusi so bili mogoči seveda le tam, kjer tradicionalni predpisi v kolektivnem gospodarjenju po sistemu treh polj (prvotnem ali modificiranem) niso preprečevali, da bi se gojile druge rastline, kot one, katere so gojili vsi drugi iz vaše skupnosti. Po starem sistemu so vsako leto 1. avgusta po žetvi odstranili z njiv začasne ograje med posameznimi parcelami in vse polje je bilo spet skupna posest in so ga kot tako obvezno prepustili živini, da se je tam pasla. Na teh njivah seveda ni bilo mogoče gojiti nobenih strniščnih kultur. Obenem pa je prosto mešanje živine na paši preprečilo vsako kontrolo nad razplodom, kar spet pomeni, da ni bilo mogoče vzgajati in vzdrževati boljše pasme živine. V obeh primerih, v primeru poljedelstva in živinoreje, je bilo mogoče doseči napredek šele, ko so začeli ornico in travnike ograjevati s stalnimi ograjami kot individualne, trajne parcele. To ograjevanje se je začelo, kot vemo, že precej prej, toda agrarna revolucija ga je zelo pospešila. Za tehnološko izboljšavo kmetijstva je postalo sčasoma nujnost.

Videli smo že, kako so nastajala ob koncu srednjega veka, po epidemiji kuge, zaokrožena posestva z nakupom in dedovanjem. V dobi agrarne revolucije pa to ni bil glavni način. Največkrat so ograjevali parcele, primerno komasirane, združene z medsebojnim dogovorom med samimi kmeti oz. farmerji, pogosto pa tudi po dogovoru med zemljiškim gospodom in vaščani. Četudi je bilo ograjevanje predvsem korenit poseg v parcelacijo in ne predvsem v lastništvo zemlje, je bilo pri tem nemara tudi mnogo samovoljnosti in nasilnih odtujitev kot posledica angleškega običajnega prava. V to dobo spada gibanje »levellerjev«, lokalno organiziranih vaščanov, ki so razdirali posamezne ograje. Pri ograjevanju so posebno trpeli kočarji, ki so imeli svojo zemljo, če že ne v lasti pa vsaj v užitku na vaških gmajnah (»commons«), ki so bile takrat še močno obsežne. Kljub očitnim prednostim, ki jih je pomenilo ograjevanje, je bil sprva odpor proti ograjevanju precej hud in parlament je moral v tej dobi sprejeti več zakonskih predpisov o prepovedi ali vsaj o kontroli nad ograjevanjem. Toda ti ukrepi so proces samo regulirali, ustaviti pa ga niso mogli. Po letu 1740, ko je na široko prodrla

agrarna revolucija in so prednosti ograjevanja postale na široko znane po deželi, je bilo ograjevanje posebno živahno. Do leta 1840 je bila praktično vsa ornica že ograjena pa tudi velika večina travnikov in deloma nekdanjih skupnih pašnikov. Podolžne, a ograjene parcele tu in tam še danes kažejo, da so nastale iz komasiranih njivskih »prog«, četudi so na splošno izjema med pretežno četverokrilnimi velikimi parcelami, ki jih v angleški agrarni pokrajini danes lahko opazujemo.

Ograjevanje je učinkovalo na parcelacijo pa tudi še sicer posredno na pokrajino. Tehnološke in socialne spremembe, ki so sprožile ograjevanje, so z njim odločilno vplivale tudi na končno izobliko angleške cestne mreže. Z izjemo starih rimskih cest in nekaterih redkih srednjeveških romarskih poti so nastale angleške ceste iz lokalnih potreb, to se pravi, kot pota, ki so peljale iz vasi na posamezna polja in do skupne gmajne, pa pota, ki so vezala vasi med seboj in z najbližjim trgov. Ob ograjevanju so ta glavna pota na splošno pustili, izginilo pa je zelo mnogo kolovozov, ki bi se bili sicer kasneje verjetno tudi razvili v stalne ceste. Kvaliteta tal je z ograjevanjem vred odločilno vplivala na širino cest, ki so ostale. Kjer je bila zemlja dobra in zato dragocena, so nove meje stisnile pot na zelo ozko traso. Kjer pa je bil svet slabši in posebno, če je bil na glinasti osnovi, so pustili širše robove na obeh straneh, da so se vozila, kadar je bilo vlažno in blatno, lahko umaknila na trdejšo travnato osnovo na obeh straneh trase, oziroma cestišča (če smemo neutrjene površine tiste dobe tako imenovati). Ob cestah so bile seveda prstene in kamenite ograje, ali take iz žive meje in pogosto v njih drevje. Iz vseh teh razlogov je danes velika večina angleških cest vijugastih, ozkih in so zaradi drevja pogosto zelo neprijetne za hitri in danes masovni avtomobilski promet — četudi so dosledno vse asfaltirane ali betonirane.

Podoba angleških vasi izvira v osnovi še iz dobe pred ograjevanjem, prav tako kakor so ohranile svoj prvotni položaj v pokrajini. Danes pa je le sila malo vasi ohranilo prvotno agrarno strukturo. Ena izmed teh zelo, zelo redkih vasi, Laxton, v grofiji Nottinghamshire, je proglašena za nekaj živ agrarni muzej. Znamenita je predvsem zato, ker je ohranila ornico v glavnem še vedno v treh kompleksih brez ograj med posameznimi parcelami, tako da je polje res odprto in zasluži naziv open field (to je angleški termin za poljsko razdelitev na delce). Potnika iz Srednje Evrope, vajenega naših ozkih »prog« oziroma »jermenov«, pa tudi ta »klasični« angleški primer razdelitve na delce nekoliko razočara. Ozkih parcel, tudi 22 čevljev širokih, v Laxtonu ni več, četudi so v primeru s parcelami sicer resda dokaj ožje in so res dolge. Historični razvoj angleškega kmetijstva je šel pač v komasacijo že zelo zgodaj in ne v ekscesivno drobljenje. Celo polja v Laxtonu se komasaciji niso povsem izognila. Precej domač vtis napravi sama vas Laxton. Je še domala povsem agrarna, to se pravi, da prebivalci živijo od kmetijstva, od obdelovanja okoliških zemljišč. Kmetijski domovi so precej obsežni, a gospodarska poslopja so v njih večja od

hiš samih, ki so vsekakor tipično angleške, nizke, enonadstropne, izključno stanovanjske stavbe. Stare, prvotno lesene in pritlične kmetijske hiše, so tudi v Laxtonu povsem izginile. Vendar stojijo domovi še danes za angleško vas kar precej narazen, čeprav še vedno v izraziti gruči, brez pravega reda. Med domovi je obilo vrtičkov pa tudi sadnega drevja, ki ga danes sicer v vaseh običajno ni kaj prida. Tudi od ceste so domovi bolj odmaknjeni. V sredi je nepravilen, odprt travnat prostor z nekaj drevja. Skratka, človek ima vtis, da je »na kmetih«, oziroma, če prezre telegraf-ske drogeve in osamljene televizijske antene na eni, dveh hišah, pa seveda asfalt na cesti, da je v Angliji preteklih stoletij. Takih in podobnih vasi, kot je Laxton, pa je že zelo malo, vsekakor nimajo več open fielda.

Moderna angleška vas je sicer svoj agrarni izgled in zlasti značaj močno, če ne že domala povsem izgubila. Z napredovanjem ograjevanja so nastajali kmetijski, bolj rečeno, farmerski domovi izven starih vasi, zunaj med njivami in travniki, po možnosti sredi na novo arondiranega zemljišča. Sprva so bili to posamezni, sčasoma pa si je večina farmerjev postavila svoje domove zunaj. Vsekakor pa so večinoma ostali v vaseh še kmetijski delavci, labourers, in živijo v hišah ali hišicah, ki so bile pretežno, in so mnogokrat še vedno last farmerja, h kateremu hodijo po pogodbi na delo. Take hišice, ki so vezane na kmetijo (tied cottages), so redni sestavni del vasi. Včasih stojte te hišice poljskih delavcev tudi v majhnih skupinah kje blizu farme ali tistih farm, kjer delajo, vendar pa ne zelo pogosto. V vaseh so ostale od starega le gostilne, cerkve s farovži, večkrat domovi manjših zemljiških posestnikov, včasih domovi malih posestnikov, vrtičkarjev in hiše nekaterih obrtnikov. Med njimi so kovačije in kolarske delavnice v veliki meri zamenjale mehanične delavnice. Mizarske in čevljarke popravilnice in redkeje delavnice še nekako uspevajo. Tu pa tam dela še kakšna žaga, a na električni ali motorni pogon, medtem ko so mlinci na vodni pogon izginili iz agrarne pokrajine in so tudi pekarne po veliki večini prestavili v večje kraje. V devetnajstem stoletju je začel prihajati v vasi tudi mestni življ, delavci in uslužbenci, zlasti v vasi ob železnicah in blizu mest, ki so v Veliki Britaniji pač dovolj na goso posejana. Dobro organizirani in zelo na široko razpredeni avtobusni promet, ki zajame domala vsako kolikor toliko večjo vas, pa je urbanizacijo vasi posebno pospešil. Razen v bolj odročnih vaseh, v manj urbaniziranih zahodnih in višjih pokrajinah, so v mnogih vaseh nastale novi »urbanski« deli. To so ali privatne hiše delavcev in nameščencev pa ljudi iz raznih svobodnih poklicev in penzionistov ali pa so stanovanjske kolonije lokalnih oblasti (lokalnih svetov, po katerih take hiše običajno imenujejo »council houses«, ali po naše »občinske hiše«). Te poslednje oddajajo v najem vedno pogosteje tudi poljskim delavcem. V današnji angleški vasi je v primeru z našo vasjo tudi precej trgovin. (Anglija je pač v znatni meri — a nation of shopkeepers, dežela malih trgovcev, kakor Angleži sami včasih pravijo pol v šali, pol zares). Celo prav majhne vasi imajo vsaj »ge-

neral store« (nekako trgovino z mešanim blagom). Večje vasi pa imajo običajno skupino pol ducata osnovnih trgovin za razne potrebe. Skratka, angleška

vas je v znatni meri tudi trgovski center za manjše vasi in farme v okolici.

(Nadaljevanje sledi)

Vera Marchisetti

Londonska letališča

Zaradi naraščajočega zračnega prometa je potreba po zgradnji velikih letališč vedno večja. Pri izbiri mesta za zgraditev letališča je treba upoštevati določene pogoje: prirodno geografske in gospodarske. V okviru prirodno geografskih inmetov se zahteva relief s čim manjšimi višinskimi razlikami. Glavno polje pa mora biti ravno, kolikor je to mogoče. Važni so tudi meteorološki pogoji, od katerih je najpomembnejša vidljivost. Velika ovira je tudi megla, zapostavljati pa se ne sme vloga padavin in temperature.

V gospodarskem pogledu se zahteva, da je letališče postavljeno čim bližje središču mesta. Stremi se za tem, da je izguba časa zaradi prevoza od mesta do letališča čim manjša. Zato je danes eden najbolj perečih problemov prevoz potnikov od središča mesta

do letališča. Zaradi velikega prometa v mestu je prevoz do letališča daljši od prevoza z avionom. Na primer od Londona do Amsterdama se z avionom potuje 1,20 ure, medtem ko se pri prevozu od središča mesta do letališča in obratno izgubi 2,20 ure. Na splošno velja: čim krajša je zračna pot, tem večji je pomen prevoza do letališča. S tem v zvezi je treba poudariti, da bo imel helikopter v bližnji bodočnosti življenjsko vlogo.

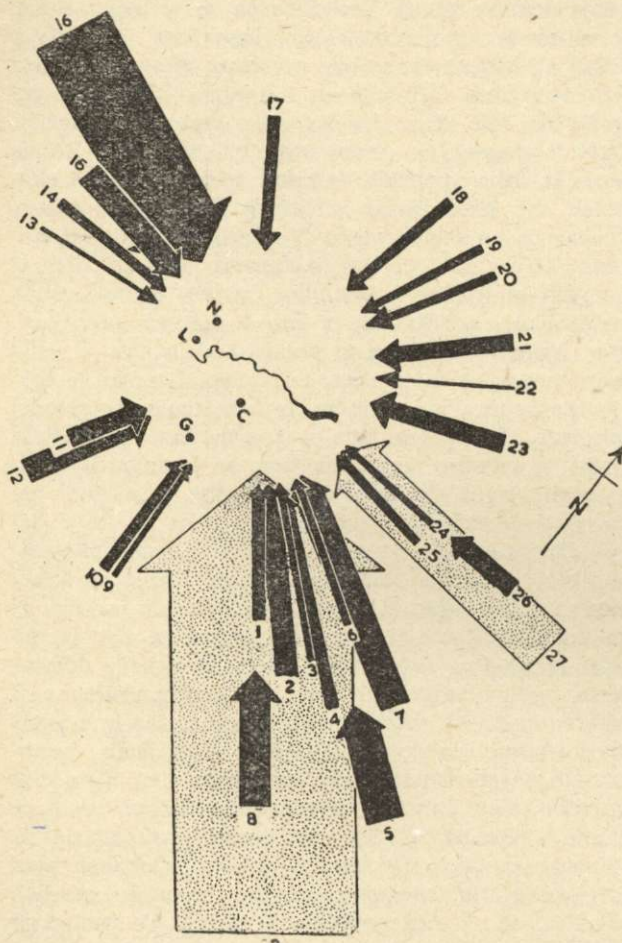
Prostor, ki je izbran za letališče, mora biti velik. Treba je vedeti, da ne služi samo za izletne in pristajalne steze, temveč tudi za izgradnjo drugih objektov, ki jih zahteva letališče. Seveda se pa mora položaj letališča ravnati tudi na mesto samo.

Lep primer za vse to je londonsko letališče. Zgodovinski razvoj prikazuje, da se je londonsko letališče vse do leta 1939 razvijalo nenačrtno. Skromni pričetki so se začeli leta 1919 pri Hounslow Heath na zahodnem robu londonske mestne aglomeracije, na obsežni ravnici ob Temzi. Od leta 1939 je bil promet razdeljen na štiri letališča: Croydon, Heston, Gatwick in Lympul. Heston oskrbuje predvsem interni promet in vezi s kontinentom. Zaradi vedno večjega prometa (letna kapaciteta 30.000 letal), je zmogljivost teh letališč postala premajhna. Da se reši ta problem, je bila določena vladna komisija. Ta je določila, da se za London postavijo nova letališča in to v smeri, od koder prihaja največji promet. Določeno je bilo tudi, da se razširi Heston in da se novo letališče postavi pri Fairlop-u (Essex).

Vojna je prekinila ta načrt, tako da leta 1945 ni bilo v Londonu nobenega letališča, ki bi ustrezalo naraščajočemu prometu. Vojna je prinesla tudi velik tehnični napredek, Heathrow je bil že leta 1943 izbran za transportno bazo RAF-a in kot središče za povojno civilno letališče. Leta 1946 je na novo ustanovljeno Ministrstvo za civilno letalstvo izdelalo načrt za Heathrow, kakor se uradno imenuje londonsko letališče.

Podrobna analiza in študija londonskega zračnega prometa kaže, da je ta promet največji na jugu in jugovzhodu ter severozahodni strani Londona. Zaradi tega je bil izbran za novo letališče Heathrow, prostor, ki je zahodno od Londona.

V prirodno geografskem pogledu ima Heathrow določene prednosti. Leži na širokem prostoru prodne Temzine terase. Razlike v reliefu so neznatne. Od središča Londona je letališče oddaljeno ca. 30 km. Ves prostor zavzema v glavnem predele obmestnih vrtičkov, tako da so porušili le malo zazidane površine. Prod v terasi, ki je 4,5–7,5 m debel, je dobra osnova za letalsko stezo. Majhen problem je vedno velik trušč oz. ropot na letališču, čemur se upira bližnja



Delež posameznih (važnejših) smeri v prometu londonskega letališča; 2 — Genova, 4 — Milano, 5 — Rim, 6 — Basel, 7 — Zürich, 10 — Bordeaux, 11 — Lisbena, 13 — New York, 16 — Dublin, 17 — Glasgow, 18 — Stavanger, 19 — Oslo, 22 — Hamburg, 23 — Amsterdam, 26 — Düsseldorf, 27 — Bruselj, 28 — Pariz

okolica. Vprašanje zase pa so tudi meteorološki nedostatki — slaba vidljivost in megla. V bližnji bodočnosti pa ne bodo predstavljali ovire zaradi vedno večje radijske in radarske službe ter leteče kontrole. Pri gradnji letališča je bila majhna ovira talna voda. Na splošno pa se misli, da je Heathrow dobro mesto in da ustreza skoro vsem zahtevam.

Težišče letalskega prometa na enem samem letališču postavlja v ospredje problem, kako čimbolj skrajšati pot od središča mesta do letališča. Izbira leži med helikopterjem, avtobusom ali železnico. V bližini londonskega letališča ni nobene glavne železniške proge. Obremenitev že tako preobremenjene železniške proge v sistemu Western Region ali pa v sistemu Southern Region bi še povečala problem. Mislili so že, da bi podaljšali Piccadilly-line, podzemsko progo, ki bi imela do Londona 15 postaj. Gradnjo novega tunela ali celo razširitev železniške proge bi bila predraga. Cenitve so, da bi pri razširitvi podzemne železnice za 1 miljo (1,5 km) plačali 1,250.000 funtov. Možnost je tudi za helikoptersko taksi službo. Vladni zakon določa, da se v prometu helikopter uporablja od leta 1954. Tudi cestni promet se ne sme zanemarjati. Letališče se poslužuje v glavnem dveh cest, t. im. »West Road« in »Bath Road«. Z naraščanjem zračnega prometa se zahteva povečanje cestnega omrežja.

Osredotočenje na enem glavnem londonskem letališču ima to prednost, da so stroški omejeni na eno samo glavno področje. Zaradi preobremenjenosti londonskega letališča je v načrtu, da se razširi letališče Gatwick, ki bi prevzelo nekaj kontinentalnih prog, predvsem tistih, ki obratujejo sezonsko. Predvideva se, da bodo razširitev izvedli leta 1958. Določeno je tudi, da bo Blackbush drugo rezervno letališče. Končno vprašanje je tudi kontrola zračnega prometa. Z ustanovitvijo »National Airways Plan« leta 1951 je kontrola nad letali vedno večja.

Promet se upravlja s pomočjo radijske službe. Letalo mora priti najprej do radijskega usmerjevalca, ki ga napoti v »holding zone« ali t. im. »stop cone«. Tu dobi navodilo, kdaj se sme s tega področja, oziroma iz te cone spustiti na letališče. Sistem je še vedno delikaten in zahteva stroge kontrole, zlasti v slabem vremenu. Slaba stran »stop cone« je v tem, da ne pomeni samo izgube časa, temveč da je vsa zadeva združena tudi z denarnimi stroški.

Iz vsega lahko povzamemo, da ima londonsko letališče na splošno ugodno lego, da pa je njegovo stanje precej problematično. Treba je upoštevati, da je londonsko letališče z naraščajočim prometom zaenkrat še brez prave pomoči ostalih letališč.

Po K. R. Sealy, Geography, November 1955.

France Planina

Karta in risba pri geografskem pouku

Stara Orožnova Metodika zemljepisnega pouka iz devetdesetih let prejšnjega stoletja pripisuje zemljevidu tolikšen pomen, da začenja razpravo o pouku geografije s poglavjem o zemljevidih in postavlja na čelo trditve: »Glavni pripomoček zemljepisu je zemljevid«. Tudi Micičeva Metodika pravi, da so geografske karte najvažnejše učno sredstvo in si brez njih sploh ne moremo zamisliti zemljepisnega pouka v srednji šoli.

Z geografskimi kartami se mora dijak temeljito seznani, sicer mu ne bodo ničesar nudile, kakor najboljša knjiga ne nudi ničesar analfabetu. V zmožnosti, da karto razume, da jo čita, obstoji geografska pismenost. Prve korake v geografsko pismenost napravi učenec že v osnovni šoli s tem, da nariše šolsko stavbo in okolico v zmanjšanem merilu in da loči na zemljevidu najglavnejše objekte. V gimnazijskih razredih je treba geografsko pismenost venomer razširjati in poglobljati. Na nižji stopnji naj dijaki upodobijo v peskovniku del pokrajine iz okolice, kakor jo na lastne oči opazujejo in ugotavljajo s približnimi meritvami ali cenitvami razdalj in s preprostim viziranjem višin. Na vzpetinah v peskovniku naj potegnejo izohipse. Pojem izohips jim razjasni model, kakršnega je izdelal Zemljepisni muzej. Nato naj pokrajino v določenem merilu narišejo na papir, pri čemer jih opozorimo na konvencionalne znake. Preciznost in estetika izdelka tu nista tako važni kot

metoda dela. Z nadaljnjim zmanjševanjem risbe pokazemo, kako je treba pri majhnem merilu manj važne objekte izpuščati. Razumevanje karte se potem pogloblja ob uporabljanju raznih kart. Zelo mnogo koristi, če morejo dijaki primerjati relief s karto istega ozemlja. Skrbeti moramo za to, da bo znal vsak dijak čitati karto, preden konča nižjo gimnazijo. Če tega ne zna, ne more dovršiti splošne izobraževalne šole.

Na višji stopnji si dijaki poglobijo razumevanje karte s tem, da spoznajo bistvo triangulacije in triangulacijskih točk, nato pa kje na terenu poskusijo s preprostimi sredstvi krokirati in grafično določiti višine, v šoli pa se seznani s principi o konstruiranju projekcij in s topografskimi znaki v odvisnosti od merila. Po vsem tem morajo pregledati karte svojih atlantov in specialke v raznih merilih in raznih načinih izdelave. Na specialkah naj pokrajino podrobno pregledujejo. Če narišejo še nekaj profilov s specialke ali iz atlanta, so si pridobili zadostno geografsko pismenost, da lahko ob zemljevidu sami izvajajo, kakšne so značilnosti površja in vodovja, sklepaajo o klimi, vegetaciji in naseljenosti. Zelo učinkovite so naloge, naj opravijo namišljena potovanja po zemljevidu, opisujejo pokrajino in sklepaajo o gospodarskih razmerah. Takšne naloge so zanimive in spominjajo na potovanja raziskovalcev, ki so odkrivali nove dežele.

Da se dijak nauči pravilno gledati zemljevid, naj večkrat primerja razdalje in površine pri raznih merilih. Ko omenjamo na primer Bospor ali Doverski preliv, naj izmeri širino in jo primerja z razdaljami v okolici Ljubljane. Če ugotovi, da je Bospor na naj- ožjem kraju toliko širok kot je Titova cesta dolga od Glavne pošte do železniškega prelaza, Doverski preliv pa kot od Ljubljane do Podnarta, mu bo pred- stava o ožinah bolj živa. Ko gleda ozko ozemlje drža- ve Čile, se ne zaveda, da se razprostira tako daleč kot od Gibraltarja do Severnega rta. Na zemljevidu v majhnem merilu ne napravi Kitajska nanj vtisa, da je njena površina tolikšna kot vsa Evropa. Na take stvari ga je treba opozoriti s tem, da mu razložimo merilo in mu rečemo, da izmeri oddaljenosti na karti ter jih prenese v znane razdalje. Da dobijo dijaki pravo predstavo o legi in velikosti posamezne pokra- jine, je najbolje, če jo pred začetkom obravnavanja pokažemo na karti sveta in šele potem na podrob- nejšem zemljevidu v večjem merilu.

Osnovno metodično načelo za geografe je: Zem- ljevid je treba uporabljati neprestano, pri obravna- vaju nove snovi, pri ponavljanju in pri kontroliranju znanja dijakov. Vsak objekt, ki ga imenujemo, najsi bo to pokrajina, gorovje, vrh, reka, mesto, cesta, že- leznica, politična meja, državno ozemlje, prav tako vsak pojav, ki ga omenjamo, na primer uveljavljanje klime, razširjenost vegetacije, narodov, gostoto nase- ljenosti, poljedelska, živinorejska, gozdarska, rudar- ska, industrijska ozemlja, smeri prometa, vse to je treba pokazati na zemljevidu. Stenski zemljevid mora bit tako obešen, da je vsem dijakom dobro viden. Visi naj spredaj, ne kje ob stranski steni, čim bolj v sredini, čim bliže klopem, obrnjen tako, da pada nanj dosti svetlobe. Večkrat ga obešamo kar na tab- lo, vendar to ni prav, ker mora biti tabla prosta za skiciranje in zapisovanje. Najboljše mesto zanj je na posebnem stojalu, ki se da dvigati in spuščati. Pone- kod imajo na tablo pritrjene raztegljive priprave, ki se dajo obračati in višati ter nižati, ali imajo s stro- pov obešene letve, nanje pritrdijo zemljevide in jih z vrvico na kolesčkih dvigajo v primerno višino. Vse šole morajo poskrbeti, da bo mogoče v vseh šolskih prostorih zemljevide pravilno nameščati.

Karto je treba prav uporabljati. Predvsem mora- mo paziti, da kažemo objekte in razprostranjenost po- javov tako, da vsi dijaki to vidijo in imajo čas po- kazano ugotoviti tudi v svojem atlantu. Kolikokrat dijak ne najde objekta o katerem govorimo, ker mu sami zakrijemo tisti del karte ali pokažemo prehitro, da ne utegne vskladiti vtisa s stenskega zemljevida z onim v atlantu. Zato gleda k sosedu, zmanjšuje pazljivost razreda in presliči razlago. Pokazujemo od strani, s palico in ne prehitro!

Stenski zemljevid je geografu najboljši pomočnik. Ko ga prvokrat razvijemo v razredu, je prav, da ga predstavimo. Dijaki to tudi pričakujejo, saj se vseh oči radovedno upirajo vanj. Povejmo jim, kje je bil narejen; opozorimo jih na merilo in s tem v zvezi na vsebino, kaj je vanj vneseno, po možnosti tudi na posebnost projekcije; razložimo jim barvno lestvico; recimo jim kaj o njegovih odlikah pa tudi o hibah.

Najmočnejši vtis napravi zemljevid na dijaka z bar- vami in plastiko. Prav to je pa na vsakem zemlje- vidu drugačno. Ne le, da sta na primer jakost in ton različna, tudi pomen barv je različen. Medtem ko je na večini zemljevidov uporabljena zelena barva za nizki svet do 200 m, je na karti LR Makedonije v merilu 1:200.000 zeleno vse ozemlje do 400 m, sivo- zeleno celo do 600 m, da se kotline jasno odražajo. Na zemljevidih Slovenije, Srbije, BiH, Črne gore ozna- čuje bela barva višine nad 2000 m, čeprav tam še ni meja večnega snega. Na ta način se od daleč vi- dijo najvišji grebeni in vrhovi, ki bi se sicer pri na- vadni barvni lestvici izgubili v rjavi barvi. Na karti Makedonije je belina od 2500 m navzgor, pri Jugo- slaviji v izdaji Učil od 3000 m, pri Sredozemlju in pri Srednji Evropi od 4500 m, pri Aziji od 6000 m. Nekateri zemljevidi so bolj polni, drugi manj, na ne- katerih je več znakov, na drugih manj. Morda bi imel kak dijak napačne predstave o geografskih objektih, če ga ne opozorimo na merilo in legendo. Zemljevid mu je zanimivejši in razumljivejši, če smo mu ga predstavili, če pozna njegove glavne lastnosti. Svoj čas sem bral, da so bili Nemci zato tako samozavest- ni in svesti si znage, ker so njihovi atlanti prikazo- vali Nemčijo na mnogih kartah velikega merila, Ru- sijo pa samo na eni karti majhnega merila in zato niso imeli pravih predstav o svetu.

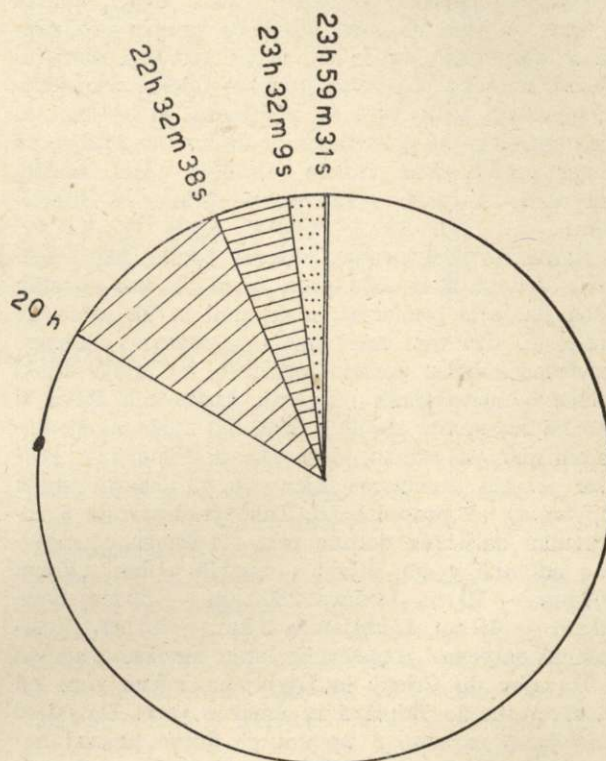
Pri obravnavanju nove snovi je važno, da dijak združuje vtise s stenskega zemljevida in s karte v atlantu, pri kateri bo doma predeloval tvarino. Te karte moramo poznati tudi mi in moramo vedeti, ali imajo označene vse tiste objekte, o katerih bomo pri razlagi govorili. Tudi je prav, da opozorimo dijake, katera karta v atlantu se ujema s stenskim zemlje- vidom in bo najbolj prikladna za novo snov. Seveda je to pri današnji pestrosti raznih atlantov in izdaj težko. Dijaki prinašajo v šolo najrazličnejše atlante od šolskega atlasa, ki ga je izdala založba Učila v petih, po obsegu zelo različnih izdajah, prekoatlan- tov Seljačke sloge, medvojnih Visintinovihi, starih Ko- cenovih in raznih nemških, pa celo italijanskih, če- ških in ameriških. Nekateri dijaki uporabljajo kartice iz Kokoletove knjige Dežele sveta, kjer pa ni upodob- ljen relief. Pri tolikšnem številu atlantov je težko kontrolirati, ali dijaki pravilno ugotavljajo v njih nove objekte ali ne. Uporaba zastarelih atlantov kaj- pak ni dovoljena, vendar mnogo dijakov ne zmore sredstev, da bi si nabavili sodobni atlas. Težko je za- htevat od staršev, da žrtvujejo 1900 din za šolski atlas v izdaji Učil iz leta 1956, ki najbolj ustreza geo- grafskemu pouku. Vendar bo treba na neki način odpraviti to zmešnjavo atlantov, če hočemo, da bo pouk metodično dober in uspešen. Morda bi začeli s prvošolci in od njih zahtevali, da nabavijo enoten, najboljši atlas. Sicer so bili atlanti vedno najdražje učne knjige. Če upoštevamo, da jih dijak uporablja po 8 ali vsaj 4 leta pa še pozneje v življenju, so pravzaprav od vseh učnih knjig razmeroma najcenej- ši. Da bodo profesorji vedeli, kaj imajo dijaki v ro- kah, naj vsi zavodi nabavijo najnovejše izdajeatlan- tov v izdaji Učil kot priročne knjige za geografske kabinete.

Dijaki morajo vse, kar pripovedujejo, lokalizirati na stenskem zemljevidu, tako pri ponavljanju ob koncu razlage, kakor tudi pri drugem kontroliranju njihovega znanja. Če ne znajo na zemljevidu pokazati stvari, o katerih govorijo, moramo znanje smatrati za slabše, kakor da ne znajo tiste stvarine. Na zemljevidu se dijak včasih ne orientira takoj, ker mu stoji preblizu in ga gleda z druge perspektive kot iz klopi. Zato je koristno, da je zemljevid razobešen v razredu že v pavzi in si ga dijaki ogledajo tudi od blizu. Od vsega početka moramo iztrebljati napako dijakov, da namesto znakov upoštevajo napise. Če dopuščamo, da iščejo le napise, ne dobijo pravih predstav o pokrajini. Namesto da bi si ustvarili sliko o legi objektov, si kvečjemu zapomnijo lego imen, obenem se pa kaj kmalu začno zanašati na to, da bodo imena prebrali z zemljevida in se zato ne poslužujejo atlanta. Iskanje in kazanje imen na zemljevidu je ena največjih napak pri pouku geografije. Dosledno moramo zahtevati, da dijak pokazuje topografske znake objektov, reke v vsem toku od izvira do izliva, gorovja v vsej razprostranjenosti, meje in površine z obkroževanjem itd. Da si ne bi dijaki zapomnili samo lege imen, je tudi dobro, če po možnosti uporabljamo zdaj ta, zdaj drugi zemljevid. Najbolje bi bilo, če bi pri ponavljanju snovi imeli nemi zemljevid, ki bi bil navadnemu v vsem enak, le napisov ne bi imel. Treba bi bilo, da bi založbe izdajale zemljevide v dveh variantah, prvo z imeni, drugo popolnoma enako, a brez imen.

Stenski zemljevid je večkrat nepregleden, ker vsebuje preveč znakov in imen. Učenci težko razberejo z njega glavne predmete. Da dobijo pravilen vtis o legi in razprostranjenosti najbolj značilnih in važnih objektov, jim pomagamo s tem, da jim skiciramo te predmete na tablo. Med razlago jim pokazujemo gorovja, reke itd. na zemljevidu, obenem pa to skiciramo s preprostimi črtami in znaki na tabli. S skico utrjujemo oziroma poenostavljamo vtis, ki ga napravljata karta. Skiciranje je za vse realne predmete izvrstno učno sredstvo. Skica karte nastaja sintetično pred očmi učencev, poudarja bistvene poteze pokrajine in nebistvene izpušča, s čimer osredotočuje pozornost učencev na značilnosti obravnavane dežele in na medsebojno lego važnih objektov. S skico spoznajo dijaki bistvene elemente pokrajine in si jih boljše vtisnejo v spomin kakor s karte. Od gorovij narišemo le glavne smeri slamen. Tudi meje, obale, reke, železnice narišemo v približnih smereh. Važna je le preglednost, pravilna medsebojna lega in enakomerno merilo za vse objekte. Skiciranje ni lahko in se je zanj treba prej pripraviti, da imamo skico pred očmi, da vemo smeri in razmerje razdalj. Skico izdelujemo vzporedno z razlago. Če se razlaga raztegne na dve uri, moramo skico naslednjo uro narisati znova in jo potem dopolnjevati z novimi objekti, medtem ko dijaki nadaljujejo v svojih zvezkih. Skica naj bo tako velika, da jo dobro ločijo tudi v zadnjih klopih. Stojmo tako, da vsi učenci lahko spremljajo nastanek skice. Rišimo z barvnimi kredami. Učenci naj rišejo v zvezke. Učitelj naj jim svetuje, kolikšen prostor naj predvidijo v zvezku, kakšne barvnike naj upo-

rabijo in kako naj objekte označijo z imeni. Pri skiciranju si učenci razvijajo sposobnost opazovanja. Učencem motornega spominskega tipa postane marsikaj jasno šele ob skiciranju, ko rišejo in beležijo. Njihova aktivnost pomaga, da si boljše zapomnijo, kajti pred tem morajo biti pozorni na posameznosti v atlasu in na tabli. Še enkrat poudarjam, naj bo skica le orientacijski pripomoček in naj le pojasnjuje demonstriranje in razlago, nikar naj pa ne zavaja v golo naštevaje imen.

Težje je ploskovno prikazovanje o razprostranjenosti raznih pojavov, na primer podnebne razdelitve,



PLEISTOCEN : 29.31s - 23h 59m 59.71s

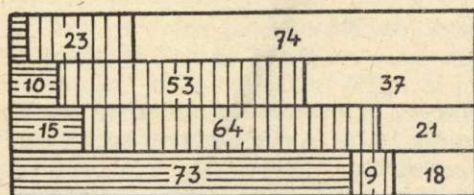
HOLOCEN : 0.29s - 24 h

zaledenosti Evrope v pleistocenu, razdelitve porečij itd., ker je za to treba skicirati obrise kontinenta, rečno mrežo in podobno. UNESCO je izdal posebne zemljevide z obrisi in rečno mrežo Evrope na trdnem, črno prevlečenem papirju, na katerega se da risati s kreda in spet izbrisati. Žal teh predlog ni dobiti. Dokler ne bomo imeli raznih geoloških, pedoloških, fitogeografskih, klimatografskih in antropogeografskih stenskih zemljevidov, si bo marsikateri prizadevalni učitelj geografije pomagal s tem, da bo iz te ali one knjige povečaval takšne zemljevide in jih s tušem ter barvami risal na večji papir. S takšno, razmeroma enostavno risbo, ki jo napravimo doma, lahko na primer pokažemo spremembe v dolini Neretve zaradi zaježitve pri Jablanici, uspehe pri osuševanju Zuider-

skega zaliva, premaknitve meja države Poljske, položaj kaknega važnega mesta, ki s karte majhnega merila ni dobro razviden, na primer Istambula ob Zlatem rogu, razprostranjenost Flamcev in Valoncev v Belgiji in na sosednjem francoskem ozemlju itd.

Zelo potrebne so risbe na tabli pri obravnavanju matematične in fizične geografije. Če narišemo s šestilom in trikotnikom princip Eratostenovega merjenja zemeljskega obsega ali pred dijaki ustvarjamo risbo, iz katere je razvidno, da je višina tečaja enaka geografski širini, kar tudi dijaki rišejo v zvezke, jim bo razumljivejše, kakor če samo v knjigi pregledamo risbo. Kadar obravnavamo kartografske projekcije, ni zadosti, da uporabljamo globus in kak karton kot projekcijsko ploskev ter skice v učni knjigi, ampak je prav, da tudi na tabli narišemo princip projiciranja in stopinjsko mrežo na razviti oziroma obrnjeni ploskvi, nato pa pokažemo uporabo takšne projekcije na stenskem zemljevidu ali v atlantu. Mnogokrat so skice potrebne pri obravnavanju fizične geografije, na primer prerez skozi vulkan, abrazija obale, razlika med plimo in oseko v zalivih, na primer v Bristol-skem.

Razni številčni podatki so pri pouku zelo suhoparni. Vendar bi ne bilo prav, če bi jih kar opustili. Treba jih je le primerjati z drugimi in jih primerno ponazoriti. Pri tem nam izvrstno pomaga diagram. Istovrstne količine podamo grafično, da imajo dijaki predstavbo medsebojnih razmerij. Absolutnih števil si tako ne zapomnijo za dalj časa. Od razlage ob diagramih jim pa ostane vidni vtis o primerjavi. Diagram je zelo enostaven, kjer gre za linearne enote (m, km, t) ali procenete itd. Tako predstavimo z vodoravnimi daljicami dolžine rek, pri čemer zmanjšujemo na tabli v cm, dijaki v zvezkih v mm. (Volga 3500 km — 70 cm, Donava 2800 km — 56 cm, Sava 950 km — 19 cm, Ljublanica 3 km — 1 cm). Z navpičnimi daljicami ponazorimo letno množino padavin od Havajev do Crkvic in Ljubljane, višine gora od Mt. Everesta do Triglava in Šmarne gore. Da lahko primerjamo neznano z znanim, je dobro povsod navesti kak domač primer. S programi lahko predstavi-

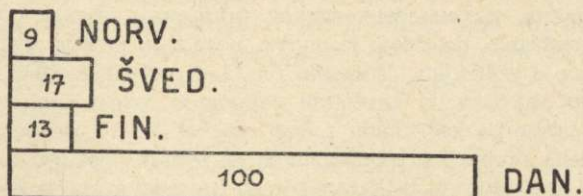


NORV.
ŠVED.
FIN.
DAN.

mo kategorijo tal, na primer v Severni Evropi. (Prim. diagram o deležu kmetijskih zemljišč, gozdov in ne-produktivnih tal!) Če skiciramo na isti način gostoto naseljenosti, je razvidna povezanost naseljenosti od obdelovalne zemlje. (Prim. diagram o številu prebivalcev na 1 km²!) Nesorazmerje med Norveško in Finsko razložimo z ribištvom in pomorstvom Norveške, med Švedsko in Finsko z rudarstvom in industrijo Švedske. S programi bi lahko ponazorili število pre-

bivalstva in razmerje narodnosti v posameznih državah kaknega področja ali gostoto prebivalstva po kontinentih in po državah. S krivuljo v koordinatnem sistemu, kjer označimo na abscisi dobo, na ordinati količino, lahko preprosto označimo porast prebivalstva ali produkcije, temperaturne spremembe med letom itd.

Diagrame, ki dajo več dela, narišemo že doma na večji papir in ob njih razložimo v šoli tisti pojav.



To so predvsem diagrami, ki s ploskvami predstavljajo medsebojna razmerja: na primer površino kontinentov in držav, procent kmetov in industrijskih delavcev, vaškega in mestnega prebivalstva, narodnostno razdelitev, prosvetno stanje, izvozno in uvozno blago itd. Tako lahko ponazorimo tudi čas trajanja geoloških dob, katerih dolžina sicer dijaku ne pride v zavest. Če vzamemo Zeunerjevo cenitev, po kateri je od začetka zemeljske skorje do današnjega časa preteklo 3000 milijonov let (predkambrij 2500 mil., paleozoik 318 mil., mezozoik 124 mil., terciar 57 mil., pleistocen 1 mil. in holocen 10.000 let), in vse te dobe skrajšamo na 24 ur, lahko to predstavimo z zelo nazornim diagramom v obliki kroga, ki je razdeljen na 24 ur. Holocen zavzame le dobro četrtino zadnje sekunde, pleistocen slabe pol minute, terciar slabe pol ure, medtem ko predstavlja mezozoik eno, paleozoik dve in pol ure, ves ostali čas 20 ur pa predkambrij. (Prim. diagram!) Če prikažemo, da odpade na 6 tisoč let zgodovine le 0,17 sekunde in na čas, odkar se je pojavil človek, le nekaj sekund, si dijak nekoliko stvarneje predstavlja dolgotrajnost geološke preteklosti, kakor če mu navajamo le milijone let.

Ostane še vprašanje, ali naj dijaki tudi doma kaj rišejo. Glede na to, da morajo dijaki pri risanju natančneje opazovati karto na atlasu in se jim to, kar narišejo boljše vtisne v spomin, je treba na vprašanje odgovoriti pritrdilno. Določiti je pa treba, kaj in kako naj rišejo, da bo učinek čim večji, izguba časa pa čim manjša. Najprej ugotavljam, da temu risanju ne sme biti risanje namen, ampak le sredstvo za boljše razumevanje snovi. Zato naj dijakova risba ne bo kopija karte iz atlanta. Pridni dijaki porabijo cele popoldneve, da s tušem in barvami prerisujejo karto iz atlanta, mnogokrat jim pomagajo tudi starši. Pri tem porabijo mnogo časa, geografskega znanja pa pridobijo razmeroma malo. Več so vredne skice, ki jih delajo z določenim namenom, če jim na primer damo nalogo, naj potegnejo razvodje in rečno mrežo nekega povodja, pri čemer naj določijo mesta izvirov in izlivov; ali železniške proge, ki peljejo v določeno smer; ali pokrajine oz. kraje določenega gospodarske-

ga pomena, na primer agrarna področja, rudnike, kraje težke industrije itd. Skratka: naloga risanja naj bo združena z miselno nalogo odbiranja ali primerjanja. Najsplošnejša takšna naloga bi bila narisati one objekte (od gora do mest), ki smo jih omenili pri obravnavanju pokrajine. Takšne risbe naj bodo preproste, od gorovij in rek le smeri, vse črte brez podrobnih vijug. Najbolje je, če jih dijak izdeluje s prosto roko kot približne skice. Komur pa to ne gre, naj kopira po karti, a tako da objekte izbira in jih riše poenostavljene. Risbe naj bodo sicer snažne in čedne, vendar čim bolj enostavne in naj predstavljajo le določene objekte, ne streme naj pa za tem, da bi posnemale karte v atlasu. Takšno risanje in izpolnjevanje pride v poštev predvsem za nižješolce, s posebnimi nalogami tudi za višješolce. Če naj dosežejo svoj namen, jih mora profesor pregledovati, ponavljati ob njih posamezna vprašanja in dijake opozarjati na pomanjkljivosti; paziti je treba tudi na pravilnost imen.

Isto velja za diagrame, ki naj jih dijaki kot domače naloge čim več izdelujejo. Namesto da govorimo o razporedu kontinentov po velikosti ali o tem, katere sosednje države so večje, katere manjše od Jugoslavije, jim dajmo nalogo, naj doma narišejo te površine v obliki kvadratov ali krogov, za kar morajo najprej iz ploščine izračunati stranico kvadrata ali polmer kroga. Takšnih nalog je vse polno s področja hidrografije, klimatologije in antropologije. Seveda spet ne smejo le obremenjevati dijaka, ampak mu morajo pomagati, da lažje spozna kak pojav in se mu bolje vtisne v spomin.

Pri risanju in skiciranju bo vsak od nas dobil kak nove prijeme, da bo pouk poglobljen in nazornejši. Intenzivna in pravilna uporaba kart ter pogosto skiciranje bosta pripomogla, da bo geografija v naši šoli bolj živa in zanimiva, dijaki pa bolj aktivni, kar je ena glavnih zahtev šolske reforme.

ZEMLJEPISSNO IMENOSLOVJE IN IZRAZJE

Terminološki in metodološki drobci

Dodatek k 1. tč. (G. o. III/3, str. 54/55): Če naj bi vendarle upoštevali ugovor, da SP navaža obzorje in obzor kot soznačnici, bi se morali ravnati po Kolaričevem navodilu (G. o. IV/4, str. 78), da se je treba odločiti le za enega izmed sinonimnih izrazov in ga normirati, druge pa opustiti ali pa jim določiti diferenciran pomen. Mislim, da bi v našem primeru raje obdržali **obzorje** namesto obzora in mu dali še pomen **horizonta**, **obzor** in **obzornico** pa opustili kot geografska termina. Obzorju bi torej dali dvojni pomen, pri čemer pa bi se ne sklicevali na geometrijsko definicijo kroga. V tem smislu bi se naj spremenil tekst 1. tč. terminoloških drobcev. K 2. tč. (ibid.) pa dodam opozorilo na članek v reviji Jezik in slovstvo (II/2, str. 93), v katerem utemeljujem pisavo zemlje, sonca, lune z malo začetnico. K članku je pripisal Fr. Tomšič tole: Res je težko zagovarjati stališče, naj se takšna imena pišejo zdaj z veliko, zdaj z malo začetnico. Ker so imena kakor sonce, mesec, zemlja dolgo pisali preprosto z malo in vendar ni bilo prav nobene škode za razumljivost, ne kaže spreminjati pisave na ljubo nekakšni znanstveni doslednosti, posebno še ne, ker je včasih meja med navadno in znanstveno rabo besede v resnici precej nezanesljiva. Prav bi bilo, da se raba velike začetnice kakor drugod tudi tukaj omeji.

4. Kopno, celina, kontinent, zemljina.

Res je: zemlja je »kopna« tam, kjer je **snež** »skopnel«; toda **kopno** že vedno pomeni tudi **suho zemljo** v nasprotju od morja (gl. Plet. slov. I., str. 434). Kot geografski termin se je kopno v tem pomeni že popolnoma uveljavilo, pomeni pa seveda vso suho zemljo vključ. tista površja, ki so pokrita z več-

nim ledom (Grönland, Antarktika). Bolje bi rekli, da je kopno vse zemeljsko površje, ki ni preplavljeno od morja. Mislim, da kopno kot geografski termin lahko obdržimo kljub Ilesičevemu ugovoru v G. o. III/1, str. 18. (Tam omenjene »kopnine« sploh ne potrebujemo kot termin.)

Seveda pa **kopno** ni isto kot **celina**; **celina** je velik (cel) kos kopnega v nasprotju od (razkosanih) otokov (Split je na celini, Trogir na otoku, oba pa na kopnem itd.). Množinsko obliko **celine** rabimo, ker je več takih kosov, tako da naštevamo vzhodno (evrazijsko-afriško), zahodno (ameriško), avstralsko in antarktično celino. Prav isto kakor celina pa pomeni **kontinent** (continens — skupaj držec, cel) — tako da moramo vsekakor enačiti **celine** — **kontinenti** (Plet. slov. I., str. 7 in 432). Kopno (ne celine!) pa delimo še na več »delov sveta«, ki obsegajo vsak po en kos celine ter k celini spadajoče otoke. Evropska celina ter Britanski in drugi otoki skupaj so Evropa, podobno Azija, Afrika, Sev. in Juž. Amerika, Avstralija in Antarktika. Za take »dele sveta« smo do sedaj rabili besedo **zemljine**, ki jo v tem pomenu poznata že Janežič in Jesenko (gl. Plet. slov. I., str. 913). Danes pa se tudi v tem pomenu vedno bolj rabi **kontinent**. Dvomim, da bi se taki splošni (sicer nepravilni) rabi mogli upirati, posebno še sedaj, ko je po Kolaričevi jezikovni analizi (G. o. III/4, str. 78), **zemljina** — izobčena. Vendar — ali preganjanje zemljine ne diši malo po tistem geografskem purizmu, ki ga prav Kolarič (ibid.) sluti tudi med nami? Mislim, da bi lahko spregledali zemljini »nečisti rodovnik«, kontinentu pa res »dvoumni« pomen ter obdržali kot geografski termin: **zemljina** — **kontinent** (v drugem ožjem pomenu). Zemljina ima to prednost, da je čisto

jasen, nedvoumen ter že udomačen termin. Vrsta bi torej bila tale: **kopno** (skl. kopnega, na kopnem itd.) — vsa suha zemlja v nasprotju od morja, pridev. **kopenski**, **kopnen**; celina v nasprotju od otokov — **kontinent**, celine — **kontinenti**, prid. **celinski** — **kontinentalen** (celinsko — kontinentalno podnebje ipd.), **zemljina** (del sveta) — **kontinent** (drugi, ožji pomen).

5. Relief, pridvižni zemljevid, reliefni zemljevid, topografska karta, specialka.

Relief je vzbokla, plastična podoba zemeljskega površja. Ali pa pove to tudi »pridvižni zemljevid«? Zemljevid je risba na papirju, relief torej sploh ni zemljevid; pridvižno pa je to, kar se da privzdigniti. Mislim, da je termin pridvižni zemljevid nesmiseln in ga lahko brez škode opustimo. Rabimo le tujo besedo relief, čeprav ostanemo brez domačega izraza za ta pomen. Beseda **relief** pa pomeni tudi **površinsko oblikovitost**, ima torej dvojni pomen, kar pa ni treba, da nas moti; saj imamo še druge take termine (obzorje, dan, kontinent idr.). **Reliefni zemljevid** je zemljevid, ki z risarskim sredstvi prikazuje zemeljsko površje kar se da plastično, bodisi v navpični projekciji, bodisi v perspektivi ob pogledu z nekega stališča v ospredju. Kaj pa **zemljevid** — (zemljepisna) **karta**? Beseda karta posebno poudarja, da je zemljevid risan na papirju in se splošno rabi, zlasti v sestavljenkah (kartografija ipd.). **Topografska karta** pa pomeni to, kar avstrijska Spezialkarte ali po naše specialka, to je zemljevid v velikem merilu (od 1 : 25 000 do 1 : 100 000). Toda specialen pomeni poseben, **specialne karte** so torej pravilneje **posebni** (ne splošni) **zemljevidi**, na primer etnografski, politični, klimatološki itd. Zato specialke ne kaže obdržati kot termin v pomenu topografske karte. Seveda — ali se bomo specialke, ki se splošno rabi (nekateri ji pravijo tudi »sekcija«), mogli ubraniti v praksi, je drugo vprašanje.

Postavili bi lahko torej tole vrsto: **relief** — vzbokla, plastična podoba površja; **reliefni zemljevid** — plastična risba površja; **zemljevid** — (zemljepisna) **karta** (zemljevid velikega merila; **specialni zemljevid** — **posebni zemljevid** (politični, etnografski itd.). Pridvižni zemljevid se opusti, tako tudi specialni zemljevid v pomenu topografske karte; specialka se v praksi tolerira, ne pa v geografski literaturi; »sekcija« se pri nas ne rabi.

6. Puščava, pustinja, step.

Zakaj pravzaprav preganjamo pustinja kot termin v pomenu nem. Steppe? Ilešič pravi, da sta besedi pustinja in puščava lahko samo sinonima in da nobena ni naš pravi ljudski izraz za puščavski tip pokrajine, saj tega pokrajinskega tipa pri nas ni; prednost pa daje puščavi (torej: puščava — nem. Wüste) (G. o. III/1, str. 17). Toda pokrajinski tip, ki ga označujemo z nem. Steppe, pa le imamo tudi pri nas v Panonski nižini, torej bi pustinja v ljudskem izražanju že prvotno lahko imela pomen takega »pustega sveta«, kakor ga vidimo pri nas; zato bi enačenje **pustinja** — nem. **Steppe** ustrezalo »splošnemu jezi-

kovnemu čutu ter besedotvornim in drugim slovničnim pravilom«, kakor to zahteva Kolarič v G. o. III/4, str. 78. Vsekakor pustinja ne more imeti pomena puščava, veliko bolj primerno je, če enačimo **pustinja** — nem. **Steppe**. Mislim pa, da tudi ta pravda o pustinji in puščavi diši po purizmu; Kolarič mora celo zavračati Ilešičevo trditev, da je pustinja zašla k nam iz drugih slovanskih jezikov (G. o. III/4, str. 78). Ali bi ne bilo najbolje, da obdržimo oba termina v pomenu, ki se je že davno in dobro uveljavil v šolski geografiji, ker imata to prednost, da sta čisto jasna in nedvoumna, čeprav se jima drugače lahko to ali ono očita.

Res pa je, da v hrvatskem jeziku **pustinja** pomeni **puščavo** in beremo na zemljevidih s hrvatskim besedilom na primer »Pustinja Nefud« itd., kjer bi na zemljevidu s slovenskim besedilom stalo »Puščava Nefud« itd. Če se ne motim, je to tudi dalo prvi povod za »pravdo«. Toda — zakaj bi se naša terminologija naj ravnala po hrvatski, posebno še, ko imamo mi za vsakega izmed dveh pokrajinskih tipov poseben termin, medtem ko imajo Hrvati samo termin za puščavo? Nevšečnost na zemljevidih pa se bo poravnala, ko bomo dobili atlas s slovenskim besedilom.

Kaj pa **stepa** ali **step**? Step je res zašla k nam iz drugega slovanskega jezika; Plet. slov. II, str. 364 jo označuje kot rus. Toda **step** v ukrajinskem ljudskem izražanju pač pomeni domači pokrajinski tip **travnate pustinja**. Poleg peščene in grmičaste pustinje je najvažnejša **travnata pustinja** (brez gozda), ker se da najlaže spreminjati v rodovitna polja (v Ukrajini, Vojvodini idr.), zato bi lahko zanjo obdržali poseben termin **step**. Ker pa je sklanjatev stepi težka (ali po zgledu gos, ali po zgledu nit?), bi bila praktična oblika **stepa**, ki jo navaja SP na prvem mestu. Vendar se nam oblika stepa nekako upira, ker je preveč podobna nem. Steppe, toda o tem naj odločajo jezikoslovci. Vsekakor pa je treba razločevati pridevniški obliki **stepski** (stepsko podnebje, rastlinstvo) in **stepni** (stepni prebivalci).

Vrnimo se torej nazaj »na staro« in recimo: **puščava** — nem. **Wüste**, **pustinja** — nem. **Steppe**, **step** (ali **stepa**) — **travnata pustinja** (ukrajinskega tipa), pridevnika **stepski** (stepsko podnebje itd.) in **stepni**. — Če bi tudi stepa kot samostalniška odpadla, bi vendar morali ohraniti pridevnik **stepski**, ker je potreben za termin **stepsko podnebje**, **rastlinstvo**, ki se je že popolnoma uveljavil.

Ludovik Vazzaz

Volfram — tungsten. V geografski literaturi, bodisi tuji pa tudi domači (na primer Potočnik-Zrimec, Svet v številkah, Ljubljana 1951; Geografija svijeta, III., Zagreb; S. Ilešič, Amerika, Ljubljana 1952) opazimo zelo različno rabo gornjih dveh imen. Nekateri uporabljajo obe imeni kot sinonima za eno in isto rudo oziroma kovino. Drugi štejejo volfram za kovino, ki se pridobiva iz rude, imenovane tungsten. Tretji pa štejejo volfram in tungsten za dve različni rudi (kovini) in celo navajajo na primer produkcijo volframa in tungstena po posameznih državah.

V resnici sta oba naziva sinonima ali točneje, volfram je oznaka za kovino oziroma za kemični element W, tungsten pa je pravzaprav kitajsko ime za to rudo oziroma kovino. Ta dežela je namreč že od nekdaj znana po bogatih ležiščih te rude, saj je dajala tja do leta 1930 okrog 80 odst. svetovne proizvodnje. Od tod se je torej kitajski naziv tungsten prenesel tudi na Zahod. Tu pa se je uporabljalo za to rudo, glede na njen kemični sestav, drugačno ime — volframit za rudo in volfram za kovino. Vedno bolj pogostna uporaba dveh imen za eno in isto stvar je, razumljivo, privedla do zmede. Nejasnost je bila še večja, ker so tudi v zahodnih deželah uporabljali nekateri kemiki oziroma mineralogi za enega izmed mineralov te skupine naziv tungstit, ki pa je gospodarsko brez pomena. Volfram pridobivamo namreč iz volframita (Mn, Fe) WO_4 , ki je glavna volframova ruda ter iz šeelita $Ca WO_4$.

Nejasnost, ki je nastala z uporabo različnih imen, je skušala odpraviti tudi mednarodna zveza kemikov

(International Union of Chemists), ki je že pred leti sklenila, da naj se za W v vseh jezikih uporablja le naziv volfram.

Volfram je v zadnjih letih zelo pridobil na pomenu, saj spada med tako imenovane strateške kovine, ki služijo za oplemenitenje jekla. Volframovo jeklo se odlikuje namreč po zelo veliki odpornosti.

Danes so znana tri rudišča področja volframove rude na svetu. Ker so ta rudišča po genezi sorodna kositrovim, se ležišča obeh rud tudi geografsko lepo ujemajo. Prvo ležišče je v jugovzhodni Aziji (JV Kitajska, Vietnam, Burma, Siam, Indonezija) in je najbolj bogato, drugo, ki je razmeroma skromno, je v Zahodni Evropi (Vel. Britanija, Francija, Španija, Portugalska) in tretje, ki se vleče vzdolž Kordiljer (andske države v Juž. Ameriki, zlasti Bolivija in Peru, v Sev. Ameriki pa Kalifornija in Colorado).

Darko Radinja

DROBNE NOVICE

HIDROELEKTRARNA REKA

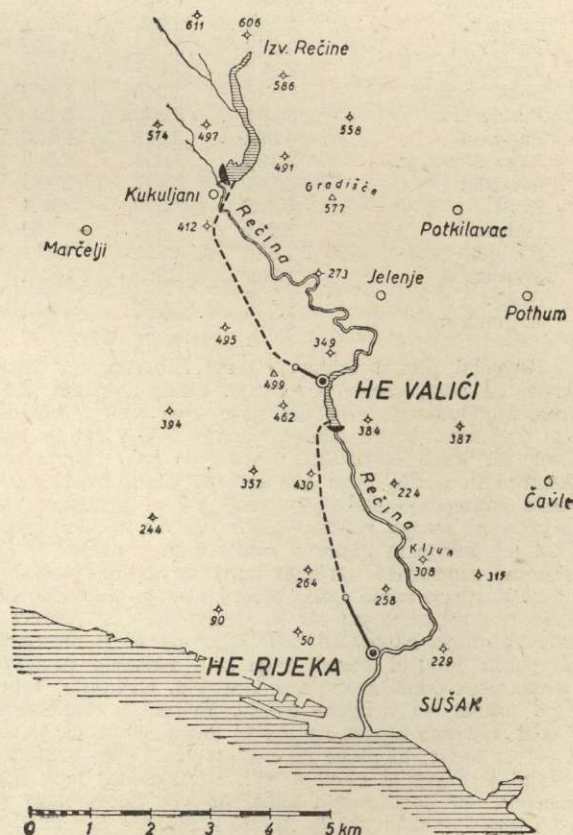
Na Rečini je projektirana visokotlačna elektrarna derivacijskega tipa, ki bo opremljena tudi z akumulacijo. HE bo izkoriščala glavni del strmega, ki ga nudi Rečina od višine 233 m pa skoro do izliva. Preostali manjši del strmega (okrog 100 m), od izvira Rečine pa do akumulacijskega jezera, bo izkoriščala hidroelektrarna Valiči. Pri istoimenski vasi, približno 4,5 km nad Reko, bo zgrajen jez, za katerim bo nastalo akumulacijsko jezero z izkoristljivo vsebino 500 000 m³. Gladina jezera bo segala do 232,5 m nad morjem. Sama strojnica bo zgrajena pod površjem, instalirana moč HE pa bo 36 MW. Hidroelektrarna, ki bo služila predvsem vedno bolj razvijajoči se reški industriji, bo zanimiva tudi po tehnični izvedbi, ker bo zgrajena deloma v samem kraškem svetu.

Najbolj zanimiva poteza jugoslovanske energetike je v tem, da skuša ta vedno bolj izkoriščati tudi kraško hidrografijo na samem kraškem svetu in ne le na njegovem obrobju. Saj vemo, da kraška hidrografija z umerjenim kolebanjem svojih ponikalnic in z vrsto zaprtih površinskih oblik, zlasti pa s kraškimi polji, ki so nanižana v različni nadmorski višini itd., da vse to naravnost izziva naše hidroenergetike, da vedno bolj intenzivno iščejo tehnično zadovoljivo rešitev glede propustnosti apniških tal in s tem zvezanimi težavami pri gradnji hidroelektrarn. Zaenkrat poznamo sicer HE le iz obrobne kraškega sveta. So pa tudi te pomembne, ker predstavljajo prve korake, prve tehnične izkušnje za velikopoteznejšo izrabo naše kraške hidrografije. In za katero vemo, da ne zavzemajo le velikega dela našega

ozemlja, temveč da je za našo državo tudi hidroenergetsko zelo pomembna.

Upajmo, da bosta tudi projektirani HE Reka in Valiči nudile, podobno kot HE Vinodol, nekaj novih izkušenj za velikopoteznejše hidroenergetsko izkoriščanje našega kraškega sveta.

D. R.



Uredništvo namerava uvesti novo rubriko Geografskega Obzornika, posvečeno delu dijaških geografskih delovnih krožkov. Geografi, dopisujte v to rubriko in vzpodbujajte k temu tudi dijake!

Revijo Geografski Horizont bodo prejeli odslej brezplačno profesorji in predmetni učitelji geografije, ki so člani Geografskega društva Slovenije. Ali si že član svojega strokovnega društva?

PROIZVODNJA PREMOGA V JUGOSLAVIJI

V naši državi narašča proizvodnja premoga povprečno 10—12 odst. letno, kar nam dokazujejo tudi naslednje številke v zadnjih letih izkopenega premoga:

leta 1953 —	11 821 000 ton
leta 1954 —	13 663 000 ton
leta 1955 —	15 207 000 ton
leta 1956 —	17 101 000 ton

S povečano produkcijo pa se bistveno spreminja tudi delež posameznih vrst premoga. Iz leta v leto se namreč veča delež lignita, ki se je povečal od 20 odst. v prvih povojnih letih na 43 odst. v lanskem letu. Vzporedno s tem je v istem razdobju padel tudi delež rjavega premoga, od 70 odst. na 50 odst. Rahlo nazadovanje pa je opaziti tudi pri deležu črnega premoga. Za leto 1956 je bilo razmerje posameznih vrst izkopenega premoga naslednje:

8 442 000 ton rjavega premoga ali 49,4 odst. skupne proizvodnje,
7 427 000 ton lignita ali 43,4 odst. skupne proizv.,
1 232 000 ton črnega premoga ali 7,2 odst. skupne proizvodnje.

Vedno močnejši delež slabših vrst premoga v skupni proizvodnji nas opozarja, da je naraščanje kalorične vrednosti izkopenega premoga manjše kot bi morda sodili zgolj po naraščanju v tonah izražene skupne proizvodnje premoga pri nas.

D. R.

SVETOVNA TRGOVSKA MORNARICA

Svetovna trgovska mornarica je obsegala leta 1956 105,2 mil. BRT in se je v enem letu povečala za 4,6 mil. BRT, kar je največji letni prirastek od leta 1920-21 dalje. Pregled v 1000 BRT:

	1954	1955	1956
ZDA	27.344	26.423	26.146
Vel. Britanija			
in Irska	19.014	19.357	19.546
Norveška	6.805	7.249	8.035
Liberija	2.381	3.997	5.584
Italija	3.798	3.911	4.197
Japonska	3.578	3.735	4.076
Nizozemska	3.443	3.696	4.006
Francija	3.841	3.922	3.943
Panama	4.091	3.923	3.926
Zah. Nemčija	2.226	2.653	3.206
Švedska	2.701	2.807	2.922
ZSSR	2.371	2.506	2.636
Danska	1.614	1.652	1.695
Kanada	1.610	1.521	1.504
Španija	1.309	1.383	1.438
Grčija	1.176	1.245	1.307
Argentina	1.057	1.043	1.050

Največji porast izkazuje torej Liberija, na katero odpade 34 odst. vsega povečanja. Liberija spada s Panamo, Hondurasom in Costa Rico vred med t. im. »cene zastave«, ki še zdaleč nimajo toliko svojih ladij, kakor jih kaže statistika, ampak so pri njih vpisane ameriške in grške ladje (na primer znani Onassis). Te države omogočajo lastnikom ladij velike prihranke, ker imajo manj stroge zahteve glede posadk, tovora, plovbe in taks. Liberija in Panama sami imata v resnici le maloštevilno mornarico majhnih ladij za obalno plovbo.

ZDA imajo samo slabo polovico svoje trgovske mornarice v rabi, medtem ko so druge ladje v rezervi — »naftalizirane«, skoro 2,5 mil. BRT pa šteje mornarica na velikih jezerih. Zaradi tega ima resnično prvenstvo v svetovnem pomorskem prometu Vel. Britanija, čeprav je po tonaži na drugem mestu. Britanija razpolaga s 27 odst. aktivne tonaže na svetu, kar pomeni, da je vsaka četrta ladja, ki plove po svetovnih morjih, britanska. V vojni je izgubila okoli 6 mil. BRT. Sedaj je v njeni mornarici 42 odst. novih ladij. Še več novih ladij (44 odst.) ima Japonska, ki že močno konkurira Britaniji. Na progi Daljni vzhod—Anglija je določila polovico manjšo

voznino kot je britanska. ZSSR ima mornarico zastarelo, njeno rečno ladjevje je pa največje in najsodobnejše na svetu. Zanimivo je, da ima tudi mala kontinentalna Švica 35 ladij s 165.000 BRT, ki se poslužujejo večinoma italijanskih ligurskih pristanišč.

Fr. Planina

NAFTA IN MORSKA PLOVBA

Poraba nafte se je v zadnjih 10 letih podvojila. Svetovna mornarica za prevoz nafte obsega 3600 ladij — »tankerjev« s 44 milijoni BRT, kar pomeni 160 odst. porast od predvojne mornarice. Največji tanker je »Kralj Ibn Saud«, ki ima 47.000 BRT in je bil zgrajen v Hamburgu. Na Japonskem je bil v avgustu 1956 spušen v morje »super-tanker« »Universe Leader«, ki ga je naročila neka ameriška družba in je dolg 250 m ter ima 84.000 BRT. Kljub temu tankerjev vedno bolj primanjkuje in so nemške ter japonske ladjedelnice oddane za njihovo gradnjo že do leta 1961, britanske do 1964 in nizozemske do 1965. Grški magnat Aristoteles Onassis je naročil ogromni tanker z več ko 100.000 tonami, ki bo dolg 275 m in bo največja ladja na svetu. Tudi Norvežani gradijo supertankerje (nad 60.000 ton). V zahodnih državah se govori o načrtu za gradnjo 300 supertankerjev. Srednji vzhod daje sedaj 3,5 milijonov barelov (5,3 mil. hl) nafte na dan (1 barel — 1,5141 hl). Potreba in z njo vred proizvodnja nafte hitro raste in računajo, da bo leta 1965 znašala nad 8 milijonov, leta 1975 pa 18 milijonov barelov (27 mil. hl) dnevno. Pri takšnem porastu prometa bo že leto 1962 kritično za Sueški prekop in bo nujno potrebno, da ga bodo poglobili in razširili. Za hamburško luko in dostop do nje imajo Nemci že načrte za poglobitev in povečanje, da bo lahko sprejemala do 1000 tankerjev na leto, med njimi okoli 100 supertankerjev. Računajo, da se bo do leta 1965 letna množina v Hamburgu izkrcane nafte dvignila na 12 milijonov ton. Tudi Francozi se trudijo, da usposobijo svoje luke za pristajanje velikih tankerjev.

(Po Pomorstvu 1957, št. 3.)

Fr. Planina

NEKAJ NOVIH DEMOGRAFSKIH PODATKOV

Izrael je imel ob koncu leta 1955 1.777.000 preb., od tega 212.000 ali 12 odst. Arabcev.

V Alžiriji se je pomnožilo muslimansko prebivalstvo od 2 milijona v letu 1855 na več kot 8 milijonov v letu 1955. Ob enaki rasti muslimanov bo leta 1980 več kot 15 milijonov prebivalcev.

Pri rasti prebivalstva SZ v dobi 1940—1956 se precej poznajo posledice vojne. Med posameznimi republikami so znatne razlike.

Republika	1940	1956
(milijonov)		
RFSRR	108,4	113,2
Ukrajinska	41,0	40,6
Beloruska	9,2	8,0
Kazaška	6,2	8,5
Uzbeška	6,3	7,3
Gruzinska	3,6	4,0
Azerbajdžanska	3,2	3,4
Litovska	2,9	2,7
Moldavska	2,5	2,7
Latvijska	1,9	2,0
Kirgiška	1,5	1,8
Tadžiška	1,5	1,8
Armenska	1,3	1,6
Turkestanska	1,2	1,4
Estonska	1,0	1,1
SZ skupno	191,7	202,2

Največji porast izkazuje Kazaška (37 odst.) in Kirgiška (okoli 27 odst.) republika, kar je nedvomno posledica zveznega plana oziroma načrtnega gospodarskega osvajanja novih področij. V Ukrajinski, Beloruski in Litavski republiki pa je bilo leta 1956 manj prebivalcev kot leta 1940.

Mestno prebivalstvo je naraslo od 32,8 odst. v letu 1939 na 43,4 odst. v letu 1956. (V letu 1926 je bil delež mestnega prebivalstva 17,9 odst.).

Mesta nad 600.000 preb. so imela naslednji prirast. Podatek za Moskvo v letu 1956 ne vključuje predmestij. Z njimi vred ima Moskva verjetno okrog 6 milij.

Mesto	1939	1956
	(v tisočih)	
Moskva	4137	4839
Leninograd	4191	3176
Kijev	846	991
Baku	809	901
Harkov	833	877
Gorki	644	876
Taškent	585	778

Kujbišev	390	760
Novosibirsk	406	731
Sverdlovsk	425	707
Tbilisi	519	635
Stalino	462	625
Čelabinsk	273	612
Odesa	605	607

Najhitreje rastejo mesta z nad 100.000 preb. v Uralu (102,3 odst.), v Kuzneckem bazenu (92,5 odst.), Sibiriji in Daljnem Vzhodu (66,7 odst.), Kazahstanu in Srednji Aziji (44,6 odst.), Doneškem bazenu (41,2 odst.), Ukrajini in Belorusiji (21,7 odst.).

V predelih, kjer močno pospešujejo gospodarski razvoj, so zadnja desetletja vznikla nekatera mesta, ki štejejo zdaj že več kot 100.000 prebivalcev. I. G.

KNJIŽEVNOST

Gospodarski razvoj Maribora. Gradivo k zgodovini industrializacije mesta Maribora. Uredil in napisal dipl. ek. Ermin Kržičnik. Izdalo Društvo ekonomistov, Maribor 1956, str. 191.

Pričujočo knjižico, ki smo jo z veseljem pozdravili na knjižnem trgu, je izdalo Društvo ekonomistov v Mariboru, ki si ji nadelo nalogo, da bo načrtno zbralo in obdelalo obstoječe gradivo s področja gospodarske zgodovine mesta. Prva knjiga, rezultat teh prizadevanj, je posvečena industriji. Na nekaj straneh Uvoda nam avtor (oz. avtorji) predstavlja v kratkih potezah Maribor v razvoju od 12. stoletja, ko se v zgodovini prvič omenja (1147 Maribor kot grad, leta 1185 kot župnija, leta 1209 kot trg) pa do dobe, ko se na mariborskih tleh pojavi železnica. Obdobje obsega leta procvita naselja nekako do druge polovice 15. stoletja, ko Maribor (od leta 1243 že mesto) občuti ugodnost svoje lege ob poti iz alpskih dežel proti morju, kamor si prizadevajo njegovi vladarji (Babenberžani, Habsburžani). Ti mu podeljujejo vrsto pravic in ugodnosti, ki v mestu močno povzdignejo obrt in trgovino. Vdor Turkov in druge nepravilne zavro razvoja mesta tja do konca 17. stoletja, ko merkantilistična ekonomska struja v prvi polovici 18. stoletja zopet poživlji gospodarsko življenje, k čemur mnogo prispeva v istem času dograjena cesta Dunaj—Trst, ki ji v sredi 19. stoletja sledi tudi železnica.

Naslednjo dobo obdela avtor temeljiteje v štirih poglavjih: Maribor od zgraditve železnice do prve svetovne vojne, Maribor od prve do druge svetovne vojne, Druga svetovna vojna in Doba po letu 1945: nacionalna in socialna osvoboditev.

Železnica privede mariborskega obrtnika-poljedelca v stik z naprednejšimi oblikami gospodarstva, pomaga razširiti pota mariborski trgovini, prinese pa tudi konkurenco na drugih proizvodnih področjih. Okrepe se zlasti obrti, ki imajo že industrijski značaj. Popolnoma takega značaja so že Delavnice železniških vozil, ki jih zgrade v letih 1863-65 prav v Mariboru. Mesto se začne tako teritorialno širiti vse bolj tudi na desni breg in šteje leta 1900 že 24.601 prebivalca. V zadnjih 40 letih pred prvo svetovno vojno nastanejo v Mariboru tudi večji industrijski obrati mlinške, pivovarniške in milarške stroke, posebno prve, saj velja mlinška industrija poleg železniških delavnic za najmočnejšo industrijsko panogo. Tudi trgovina z agrarnimi produkti je lepo cvetela.

Prva svetovna vojna zelo prizadene mesto, nove državne meje po njej pa situacijo zopet močno spremenijo. Mariborsko agrarno področje ostane brez avstrijskega tržišča. Še več, znajde se pred konkurenco južnih kmetijskih področij. Trgovina se zaradi novih okoliščin umakne industriji, ki ima v novi, jugoslovanski perspektivi

vse možnost za razvoj — to pa velja predvsem za tekstilno panogo. Njen razvoj je omogočila ugodna prometna lega, falka električna energija (Fala je bila dograjena med prvo svetovno vojno), cenena delovna sila in ugodna carinska politika, ki je privabila tuj kapital. Doseljevanje inozemskih tekstilnih tovarn prične že leta 1922 (Doctor in drug) in se nadaljuje v naslednjih letih, s središčem v Melju, kamor vabi bližina postaje in Drave. Tekstilna industrija brez motenj preživi krizo in zasenči vse ostale industrijske panoge.

Doba po drugi svetovni vojni, ki je mesto zopet močno prizadela, prinese močan impulz zlasti kovinski industriji (TAM, Metalna na Tezmem).

Težišče knjižice pa je vendar iskati v njenem drugem delu, ki nam predstavlja posamezna mariborska industrijska, pa tudi stavbna oziroma komunalna podjetja. Sestavki nam nudijo podatke o času in okoliščinah, ki so priležale podjetja v življenje, o produkciji posameznih med njimi, o delovni sili — to pa so podatki, ki bodo vsakega geografa, ki se bavi z geografijo Maribora, konkretno zanimali.

Maribor. Teply Bogo: Vodnik po Mariboru in okolici. Založba Obzorja, Maribor 1955, strani 285.

Po F. Baševem »Vodniku po Mariboru« iz leta 1932 mesto novejšega vodiča ni dobilo, zato je treba prizadevanje dr. Teplyja tembolj pozdraviti. Njegov Vodnik je z materialom bogat, okusno opremljen s številnimi fotografijami in skicami, priložen pa mu je tudi načrt mesta iz leta 1953. Gradivo je razporejeno takole: pod naslovom Zemljepisni podatki zvemo nekaj o topografski legi mesta, njegovem prometnem položaju, dalje o podnebju in prebivalstvu (leta 1953 šteje Maribor 68.071 ljudi). Lep pregled zgodovinskega razvoja mesta, opremljen s karto Maribora iz XVI. stoletja najdemo pod naslovom »Maribor od davnine do današnjih dni«. V odstavku »Kulturno življenje« se oddolži avtor spominu zašlužnih mož. Tu najdemo tudi zapiske o razvoju gledališča in upodabljalne umetnosti. Odstavek »Gospodarstvo« obsega podatke o mariborskih tovarnah, ki so tudi za geografa posebno pomembni, o komunalnih podjetjih, obrti, trgovini, denarnih zavodih, gostinstvu in tujskemu prometu. Dalje nas prof. Teply (»Ogled mesta«) popelje po starem delu mesta, opozarjajoč na posamezne zgodovinsko-umetnostnozgodovinske spomenike. Sledijo še odstavki »Kulturne in znanstvene ustanove«, »Zdravstvene in socialne ustanove«, »Šolstvo«, »Šport, stadioni in kopališča« in »Maribor, turistično in izletniško izhodišče«, kjer najdemo tudi lepe opise zlasti Pohorja, pa tudi Kobiljskega in Slovenskih gor. V obsežnem adresarju so zbrani naslovi najrazličnejših podjetij in ustanov, tako da tudi ta del knjižice za geografa ni brez vrednosti.

Tolminski zbornik — ob kulturnem tednu od 3. julija do 10. julija 1956, Tolmin 1956, str. 146.

In končno se je oglasila tudi Primorska in nam v proslavi svojega kulturnega tedna s Tolminskim zbornikom pokazala, kaj jo teži in kaj zmora. Z dobrim delom člankov se spominja Tolminska preteklih in preživelih dni v času NOB, marsikatera vrstica pa je tudi posvečena kulturnim ustanovam in kulturnemu prizadevanju tega dela Primorske. Geograf pa se bo ustavil predvsem ob članku S. Trošta »Zgornje Posočje«, v katerem bo našel predvsem topografsko-orientacijski pregled tega področja. J. Berginc nas seznaja z gibanjem prebivalstva na Tolminskem, ki v celoti ne kaže nič kaj pozitivne slike, saj je nazadovalo od 38.649 preb. (leta 1869) na 30.559 (leta 1953). Tolminska pri tem ne obsega občine Tolmin, Bovec, Kobarid in Cerkljo, za katere so razvidni podatki v posebni tabeli. Mozetič N. piše o arheoloških najdbah Gornjega Posočja. Tolminska, ki ima zelo ugoden prometni položaj, je bila že v železni dobi prav intenzivno poseljena; do sedaj so odkrili in izkopali skupno 5703 grobove. Glavna nahajališča so Kobarid, Most na Soči in Idrija pri Bači. Uršič H. je prispeval kratek »Pogled v preteklost«, F. Ceklin pa nam je prikazal »Gornje Posočje v luči turizma«. Morda najbolj in z največ konkretnimi podatki opremljen je članek dr. J. Janeža »Gospodarstvo na Tolminskem«. Tu zveremo, da so njive samo 3 odst. skupne površine, da pokrivajo travniki, senožeti in pašniki skupno kar 43,1 odst. in gozd 36,6 odst. površine, dočim je nerodovitnih 17,3 odst. tal. Dalje beremo, da kmetijstvo še vedno zaposluje 53 odst. prebivalstva, industrija, ki jo predstavlja v glavnem le nekaj manjših podjetij in je šele v začetkih pa le 4,5 odst. ljudi. Perspektivni gospodarski razvoj, ki naj bi dvignil Tolminsko iz gospodarske zaostalosti, predvideva pospešeno industrializacijo, razvoj proizvodnih obrti, dvig kmetijstva s težiščem na živinoreji in sadjarstvu pa razvoj turizma in gostinstva.

Kočevsko — zemljepisno-zgodovinski in umetnostno-kulturni oris kočevskega okraja. — Izdalo turistično-olcpeševalno društvo v Kočevju 1956, strani 246.

Knjižico »Kočevsko« je izdalo Turistično-olcpeševalno društvo v Kočevju, ki je hotelo seznaniti slovensko javnost s tem, nekako odmaknjenim in malo znanim delom slovenske zemlje. Zamišljena je kot vodnik po Kočevskem in je s te perspektive prav dobro izpolnila svoj namen. Težišče dela je na zemljepisno-zgodovinskem prikazu, k nam ga je prav izrpnost podal Ivan Simonič. Tako najdemo v »Zemljepisni podobi kočevskega ozemlja« lep orientacijsko-topografski pregled, podatke o geološkem sestavu, podnebju, vodnem pretakanju v tem kraškem svetu, pa o rastlinstvu in živalstvu. V poglavju o gospodarstvu sledimo posameznim gospodarskim panogam od poljedelstva, ki ima na razpolago le 5,9 odst. površine v njivah, preko sadjarstva in vinogradništva, ki sta še bolj nepomembna, do živinoreje, ki ima lepe perspektive. Posebno bogastvo te pokrajine pa je gozd, saj

pokriva 58,21 odst. skupne površine. Posebnost Kočevske je dalje domača obrt (suha roba), ki jo avtor prav tako omenja v enem izmed odstavkov. Industrije, s katero dames merimo gospodarsko razvitost posameznih dežel, če izvajamo premogovnik, tako rekoč ni. V poglavju o prebivalstvu zveremo, da so prebivalci Kočevske predstavljali zelo nestabilen element, da jih borna domača gruda velikokrat ni obdržala in da so kot krošnjarji pogosto utonili v svetu. Rezultat je bil populacijski zastoje. Gostota 26,8 ljudi na km² spada med najnižje gostote ne samo v Sloveniji, ampak tudi v Jugoslaviji. Poleg tega preživlja področje še vedno 50 odst. prebivalstva s kmetijstvom, vendar je tudi delavcev že 30 odst. Isti avtor nas seznaja tudi z »Zgodovino Kočevskega ozemlja od naselitve do leta 1941«. V prazgodovinsko in rimsko dobo poseže le mimogrede. Slovenci so poselili področje v smeri od Dobropolj preko Ribnice pa skoraj tja do Kočevja in odtod tudi Bloke. V 14. stoletju se pojavijo na Kočevskem Nemci-kolonisti, ki so jih iz gospodarskih razlogov sem usmerjali Ortemburžani. Kolonisti ustvarijo na tem področju nemški otok, ki je tu vztrajal do druge svetovne vojne. Svoje mestno središče je dobila Kočevska šele konec XV. stoletja (leta 1471) v okolju Rinže, k je bila trdnjava proti turškim vpadom. Od ostalih prispevkov naj samo omenim M. Kasteleca in B. Gerlanca sestavek »Kočevsko v boju za svobodo«, A. Pirnata »Kulturni prispevek Kočevske« in I. Komelja »Umetnostni spomeniki Kočevske«. Knjižico zaključujejo povzetki vsebine v srbohrvatskem, angleškem in nemškem jeziku in adresar.

Kostanjevica na Krki — 1252—1952. Ob 700-letnici mestnega obstoja, Kostanjevica 1953, strani 116.

Kostanjeviški zbornik je bolj skromen po vsebini in obsegu. Izšel je v proslavo mesta Kostanjevice, ki šteje v vrsto najstarejših mest na Dolenjskem (mesto od leta 1252) in je leta 1952 slavilo svojo 700-letnico. Nekdaj pomembno mesto (kovnica novcev, trgovina) in važna vojaško-obrambno-izhodiščna postojanka v okolju Krke na stari kranjsko-hrvatski meji, pa prične zlasti po XV. stoletju hirati in zaostajati v razvoju — leta 1953 so našli v njej le še 478 prebivalcev. S tem mestnim razvojem nas seznaja J. Likar v članku »O nastanku mesta in mestnega prava Kostanjevice, geografsko okolje, v katerem živi mesto, pa nam skuša prikazati v sestavku »Splošen pregled«. Prof. dr. M. Kos (»S kmetijskih domačij okoli Kostanjevice pred 600 leti«) poroča na osnovi kostanjeviškega urbarja o številu in vrsti kmečkih dajatev, ki nam lepo ilustrirajo, kaj je kmet v okolšću Kostanjevice tedaj prideloval (vino, pšenica, oves). O stavbnem značaju Kostanjevice v franciscjskem katastru piše Angelos Baš, ki je po omenjenem viru našel v mestu leta 1824-25 128 stavb, od tega 82 odst. lesenih in le 18 odst. zidanih stavb. Sadnikar M. poleg tega piše o umetnosti v Kostanjevici, J. Jarc pa o »Kostanjevici in njeni okolici v času NOV«.

Tatjana Kraut-Siferer

Društvene vesti

Geografski tečaj za izdelavo učil

Na pobudo Geografskega društva je bil v Ljubljani od 28. januarja do 2. februarja 1957 tečaj za izdelavo učil. Tečaja se je udeležilo 20 profesorjev geografije iz raznih krajev Slovenije.

Tečaj je bil razdeljen na dva dela, teoretičnega in praktičnega. Teoretičen del tečaja je trajal dva dni, ostali dnevi pa so bili posvečeni praktičnemu delu.

Prvi dan je predaval o slovenski kartografiji ravnatelj Geogr. muzeja V. Leban. Tu naj omenim le neka-

tera izvajanja, ki jih je predavatelj ponazoril s posameznimi kartami in atlasami, značilnimi za razne kartografske šole in razvojne dobe. Že v 16. stol. so obstajale v Evropi razne šole za izdelovanje kart. Pri nas je bila najbolj znana nürnbergška, poleg te so bile še romanska in francoska šola. Mnenje, da je bil Valvasor prvi slovenski kartograf, je napačno. Res da ima v svojem delu »Slava vojvodine Kranjske« lepo število kart, toda teh ni risal sam, temveč so jih izdelali tuji karto-

grafi po njegovih podatkih in navodilih, saj je naše kraje prepotoval in skiciral. Prvi znani slovenski kartograf je Florjancič, ki je izdelal zelo lepo karto Kranjske. Prvi tloris Ljubljane pa iz leta 1744. Ena najboljših geografskih kart Kranjske je »Karte von Krain«, ki jo je izdelala Freyer leta 1842-45. Karta, ki je bila tiskana na Dunaju, je tako natančna in bogata z imeni, da jo moremo celo danes za marsikaj s pridom uporabljati. V narodnostnem pogledu predstavlja zelo važno kartografsko delo etnična karta slovenskega ozemlja, ki jo je izdelal Peter Kozler. Prva izdaja leta 1853 je bila kmalu uničena zaradi njenega narodnostnega pomena za Slovence. Drugi dve izdaji iz leta 1864 in 1871 sta bili tiskani v večji nakladi in tudi bolj razširjeni, tako da je še danes ohranjenih nekaj izvodov.

Karta je bila tiskana na Dunaju. Peter Kozler je bil zaradi karte pa sploh zaradi narodnostnega prepričanja čisto preganjan. Med Slovenci sta nadalje znana še Blaž Kocen in Franc Orožen. Leta 1821 je Slovenska Matica izdala »Zemljevid slovenskega ozemlja« v merilu 1:200.000, ki pa je zaradi prenatrpanosti precej nepregleden.

V drugem predavanju nam je prof. M. Zgonik govoril o uporabi kartografije v šoli in o različnih metodah grafičnega ponazarjanja posameznih geografskih pojavov. Naj navedem samo nekaj zgoščenih misli, ki smo jih slišali, ker bo predavanje v prirejeni obliki objavljeno v Geogr. Obzorniku. Branje zemljevidov naj pomeni razumevanje zemljevida. Pri pouku je zelo koristno, da rišemo profile ali prereze, za kar pa mora biti primerna karta. Profili so lahko višinski, globinski, geološki in rečni. Poleg teh naj omenim še krokije, skice, razgledne skice in trodimenzionalne risbe. Pri pouku uporabljamo: reliefe, makete, peskovnike in modele. Pri risanju uporabljamo: risbe, krokije in skice.

Za ponazarjanje števil in raznih drugih podatkov uporabljamo: grafikone, diagrame, klimograme, kartograme, ilustrirano risbo in flanelograme. Z grafikoni ponazarjamo vrednostne podatke v številkah, in sicer gospodarske in površinske podatke. Grafikone uporabljamo pri razlagi kontinentov, dolžin rek, zunanje trgovine, izvoza in uvoza, števila prebivalstva. Uporabljamo različne tehnike: s trakovi, premicami, kockami, krogli, stolpci itd. Površine predstavljamo s stolpci, pri tem je važno

medsebojno primerjanje. Porečja rišemo s kvadrati, reke s premicami, kjer moremo izbrati za baze eno od znanih rek. Za količino uporabljamo tudi pisavo z različno velikimi črkami v različnih barvah. S kartogrami ponazarjamo gostoto prebivalstva, razmestitev industrije, velikosti pokrajin. Didaktična vrednost kartogramov je predvsem v primerjavi. Diagram uporabljamo tam, kjer hočemo prikazati predvsem razvoj. S klimogramom prikazujemo temperature in padavine posameznega kraja.

Drugi dan nam je prof. France Planina zelo izčrpno tolmačil in prikazal, kako nastane zemljevid. Za izdelavo tiskanega zemljevida je potrebna dolga vrsta preciznih del, ki jih opravljajo geodeti, tipografi, geografi, kartografi in tiskarji; najprej na terenu, potem v inštitutu in nazadnje v tiskarni. Vsa ta dela opravljajo topografsko-kartografski inštituti in zavodi, kakršen je Geografski inštitut JNA v Beogradu s svojimi strokovnjaki od triangulacije, niveliranja in krokiranja do tiskanja kart.

Manj samostojno je delo raznih podjetij, ki tudi izdelujejo zemljevide, kakor na primer »Učila« v Zagrebu. Ta se ne peča s topografskim snemanjem na terenu, ampak opravljajo le interna topografska dela, tudi tiskajo jih sami.

V Sloveniji ima Geodetski inštitut tehnične fakultete sodobne aparate za terenska, topografska-kartografska dela, ta izdeluje karte le za geodetske namene. Pri SAZU obstoji Kartografski zavod, ki dela le z najpreprostejšimi sredstvi na osnovi predlog topografskih inštitutov. Podobno delajo vsaki v svoje namene tudi Geografski inštitut Univerze, Zemljepisni muzej in zasebni kartografski amaterji.

V naših skromnih razmerah so zemljevidi rezultat dela prirediteljev-geografov, kartografov in tiskarjev. Prireditelj izbere topografsko osnovo, določi merilo in obseg karte, napravi osnutek za njeno vsebino in spremilja ter nadzoruje delo kartografa in tiskarja. Za osnovo služijo predvsem specialke. Merilo in obseg morata biti primerna namenu karte. Glede vsebine karte mora prireditelj določiti vse elemente pokrajine, ki naj jih karta prikazuje. Najprej napravijo osnutek, s katerega so razvidni: hidrografska in komunikacijska mreža, razpored naselij, število prebivalstva s pripadajočimi znaki itd. Posebno važna na osnutku so imena (krajev, vod, gora



Udeleženci seminarja pri praktičnem delu

itd.) in številčni podatki. Pri izdelavi osnutka je treba upoštevati dotedanje zemljevide dotičnega ozemlja, razno literaturo, dnevno časopisje in iskati podatke pri raznih oblasteh itd. Prireditelj sestavi tudi legendo in naslov.

Po navodilih prireditelja ter po njegovem osnutku izdeluje kartograf originalno risbo za karto. Narisati mora vse elemente karte na toliko listih, kolikor barv bo uporabljenih pri tisku. Izdelovanje risb je dolgotrajno delo, za katerega je treba veliko vztrajnosti, natančnosti, estetskega smisla, hitrih oči in mirne roke. Paziti je treba, da se vsi listi skladajo.

Za tiskanje zemljevidov je med ljubljanskimi tiskarnami primerna tiskarna Ljudske pravice. V litografskem oddelku naslikajo grafiki po kartografskih originalih ploskve znotraj izohips iste višine, ki bod tiskane z istim barvnim tonom in popravijo malenkostne pomanjkljivosti. Nato gre ves material na fotografiranje. Vsak list fotografirajo na ogromne filme, pri tem skržene liste lahko povečajo. Z negativov na filmih napravijo pozitivne na cinkovih ploščah, nakar plošče preparirajo. Cinkova plošča pride v stroj za ofsetni tisk, ki je prirejen kot rotacijski stroj. Ploščo ukrivajo in jo pritrdijo na valj, ki se pri vsakem obratu zasuče ob valj, na katerem je razmazana barva. Nato se cinkova plošča s pozitivno risbo zavrti ob gumijastem valju in odtisne negativne risbe, gumijasti valj odtisne pozitiv na papir, ki teče skozi stroj. Za vsako barvo je potrebna posebna cinkova plošča. Za ročni zemljevid Jugoslavije je šel papir 15-krat v stroj in je za naklado 20.000 izvodov trajalo tiskanje več kot mesec dni.

Dobra karta mora imeti te lastnosti:

1. prikazovati mora elemente pokrajine, kakor oblike reliefa, naravne objekte (n. pr. studence, reke, močvirja, jezera) in objekte, ki jih je napravil človek (n. pr. stavbe, komunikacije obdelovalne površine);

2. te elemente mora povezovati na ogrodje, ki je matematično zasnovano s projekcijo, triangulacijo in niveliranjem;

3. biti mora pregledna in jasna, da jo je mogoče brati. Dobra je tedaj, če jo uporabnik lahko doseže z enim samim pogledom v celoti in dobi pri tem vtis pokrajine na splošno.

Tudi prof. Planina nam je predavanje ilustriral z različnimi zemljevidi, bodisi tiskanimi bodisi takimi, ki so šele pripravljani za tisk.

Prof. Tone Oblak nam je predvajal šolske filme in diapozitive, nato pa pokazal nov način prikazovanja projekcije s pomočjo polovičnega mrežastega globusa (glej njegov članek v GO št. 1-1957).

Drugi del seminarja je potekal v delavnici. Delo je vodil tov. Miha Potočnik, uslužbenec Zemljepisnega muzeja. Najprej nam je v kratkih besedah opisal ves potek dela in različne lastnosti gradiva, ki se navadno uporablja pri izdelovanju reliefa. Najprimernejša sta vezana plošča in lepenka; lesenit ni primeren, ker se zaradi smole težko rezlja. Višino ne smemo preveč povečati, najlepše razmerje je 1:1,5 do 1,75.

Relief nastane takole: najprej prerisemo izohipse s specialne karte, tako dobimo matrico, ki jo prevlečemo s tušem. Ako rabimo več predlog, potem damo matrico kopirati. Vsako izohipso prekopiramo na lepenko, poleg prve večje kopiramo delno tudi drugo manjšo izohipso, da jo bomo lahko postavili na ustrezajoče mesto. Tako moramo prekopirati vse izohipse. Potem začnemo z izrezovanjem izohips z žagico za rezljanje. Največjo izohipso pribijemo z majhnimi žeblički na podlago. Tako pribijemo vse izohipse eno vrh druge. Pribijamo jo precej na gosto, ob robu, da se pri gipsanju lepenka zaradi vlage ne privihne. Tako stopničasti relief premažemo z mizarjskim klejem, da se gips bolj prime. Ko se klej posuši, pripravimo gips, ki mu dodamo malo kleja; gips ne sme biti preveč gost. S to maso zamažemo s posebnim nožičem vse izohipse in pustimo, da se posuši. Zatem napravimo malo gostejši gips in s tanko plastjo prekrijemo relief. Zdaj tudi izoblikujemo vrhovem grebene. Ko se gips posuši, ga zgladimo s steklenim papirjem in premažemo z zelo redkim gipsom, pomešanim z lepilom. Nato še pobravamo višje predele rjavkasto, nižje z zeleno barvo. Na ta način je vsak udeleženec seminarja izdelal relief šmarne gore v merilu 1:10.000.

Zelo zanimiv in plastičen je steklen relief. Za tak relief uporabljamo okensko steklo, premazano z želatino. Rabimo toliko kosov stekla, kolikor izohips šteje pokrajina oz. karta, ki jo upodabljamo. Na vsako steklo prerisemo eno izohipso s tušem, paziti moramo, da rišemo s tankim peresom. Steklo mora biti enakomerno odrezano in vloženo v lesen okvir. Ob primerni osvetlitvi, navadno od spodaj, se pokaže relief nenavadno plastičen. Tudi tak relief je izdelal vsak udeleženec tečaja.

Seminar je bil v prostorih Pedagoškega centra, ki ima za take in podobne namene zelo primerne prostore. Tečaj je v celoti uspel, predvsem zaradi bogatih praktičnih napotkov in izkušenj, ki smo jih bili deležni. Takih in podobnih seminarjev, ki služijo neposredno izpopolnjevanju našega dela v šoli, si želimo tudi za bodoče.

France Mazi

SEMENARNA

LJUBLJANA

Brzjavlj: SEMENARNA GOSPOSVETSKA CESTA 5 Telefon: 20-316, 23-413

pospešuje semenogojstvo
odkupe in prodaja razna
kvalitetna semena

IZVAŽA IN UVAŽA
ODPRAVLJA agencijske posle
tudi za tujino

»ELEKTROTEHNA«

ELEKTROTEHNIČNO PODJETJE – LJUBLJANA

Direktor: telefon 32-482

Uprava: Parmova 33, tel. 30-092, 31-289

Prodajni oddelek: Kotnikova 12, tel. 30-706,
30-145

Skladišče: Kotnikova 12, tel. 31-350

Detajlna trgovina: Titova 17, tel. 21-553



VAM NUDI ves elektrotehnični material domače in inozemske proizvodnje, elektroinstala-
cijski material, transformatorje, motorje,
žarnice itd.

UVOZ

TOBAČNA TOVARNA

== V LJUBLJANI ==

IZDELUJE vse vrste cigaret, cigar,
tobaka za pipo in žvečenje, nosljanec

MILIJONI KADILCEV zahtevajo ljubljanske
cigarete, ker so izdelane po okusu kadilcev

ODLIČNE CIGARETE
MORAVA ZETA

PRVOVRSTNE CIGARE
HAVANA TRABUKO

Geografi, zgodovinarji!

Kje najdete boljšo priliko za spoznavanje
zgodovinskih in prirodnih znamenitosti Jugo-
slavije in tujine kot so to izleti in potovanja

PUTNIKA SLOVENIJA

Zahtevajte pri naših poslovalnicah točnejše
programe in sporede potovanj

PUTNIK SLOVENIJA

DIREKCIJA LJUBLJANA

Titova 4, tel. 20-032. — Poslovalnice Ljub-
ljana, Maribor, Celje, Rogaška Slatina, Ptuj,
Novo mesto, Kranj, Bled, Jesenice, Sežana,
Postojna, Gorica

