

OHK - Geografija

III

B 21

GEOGR. OBZORNIK

/1958 3

91



49094900546,2

UNIVERZA V LJUBLJANI - FF

CCEISS

GRAJSKI OBZORNIK

Leto V.
Številka 2

Ljubljana
1958



Prosimo, da vplačujete naročnino za GO na tekoči račun revije 600—70/3—147, ne pa na tekoči račun Geografskega društva. Na račun društva vplačujete le članarino.

VSEBINA

	Stran
Igor Vrišer: Nova Gorica (z 1 karto)	1
Darko Radinja, Premogovno bogastvo Jugoslavije (z 2 skicama)	5
Dr. Vladimir Kokole, Razvoj Lodži (z 2 skicama)	9
Stane Košnik, Nekaj o paktih	12
Mavricij Zgonik, Nekaj aspektov k ocenjevanju geografskega znanja (nadaljevanje)	15
France Planina, Povojne spremembe na političnem zemljevidu izven evropskega sveta	17

DROBNE NOVICE

Jugoslavija: Boksit, Ribolov, Sol, Trgovska mornarica	19
Ostali svet: Alžirija, Maroko, Tunizija, CECA, Panamski kanal, Nafta v svetu, Premog v letu 1956, Vulkani v službi električne energije, Modernizacija železniškega prometa v Veliki Britaniji (D. R.), Železova ruda na Labradorju (I. V.), Uprava Tangerja (F. P.), Geografske zanimivosti (J. T.)	22

KNJIZEVNOST

Mavricij Zgonik, Nazornost v geografiji (F. Planina)	26
Novi zborniki slovenskih mest (I. Gams)	27
Mirko Rijavec, Južna Amerika (D. R.)	28
S. Marić — K. Rakić, Lepote i znamenitosti Jugoslavije (D. R.)	28

DRUSTVENE VESTI

Občni zbor Geografskega društva Slovenije (Janko Tavčar)	
Poročilo o ljubljanskem aktivu geografov in zgodovinarjev (J. T.)	29

Slika na naslovni strani: Naftni stolp v francoski Sahari

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, Marijan Žagar — upravnik. Urednik Darko Radinja, Ljubljana, Šubičeva 1. Dopise pošiljajte na urednikov naslov. Za vsebino člankov so odgovorni avtorji sami.

Letna naročnina 240 dinarjev. Posamezna številka 60 dinarjev. Naročajte in vplačujte na naslov: „Geografski obzornik“. Uprava: Zemljepisni muzej Slovenije, Ljubljana, Trg francoske revolucije 7. — Stev. tek. rač.: 600-70/3-147. Tiska: Solska tiskarna Tehniške srednje šole v Ljubljani



49094900546

Igor Vrišer

NOVA GORICA

Ko smo leta 1947 stali pred monstrozno mejo na Goriškem, smo se zavedali, da nobene kljubovalne misli o zgraditvi nove Gorice ne bodo mogle nadomestiti izgube mesta, na katerega se ni navezala le najbližja okolica od Mirna in Sempetra do Solkana, ampak vsa Goriška in Primorska. Izguba je bila toliko težja, saj je šlo za najbolj bogati in obljudeni del Primorske, ki je izgubil svoje središče. Ostal je brez gospodarskega, upravnega, komunalnega in družbenega centra. Mesto pa, ki je družilo različne pokrajinske in gospodarske enote v zdravo skupnost, je sedaj ostalo brez svojega zaledja.

Stara Gorica se je razvila na stiku treh prirodno-geografskih in tudi ekonomsko-geografskih enot: Vipavske doline, Soške doline in Furlanije. Prvotno naselbinsko jedro se je nahajalo na ozemlju Solkana, vendar se je že zgodaj v srednjem veku premaknilo na današnje mesto, ki je vsekakor bolj primerno, kot ugotavlja A. Melik v svoji študiji o Gorici. V Solkanu, ali kot so ga takrat imenovali *Castrum Silicanum*, je bilo tudi središče ene najstarejših far na Primorskem, kar izpričuje zgodnjo in močno poselitev tega ozemlja. Gorica pa ni bila zgolj urbano središče za navedena tri področja, ampak je tudi kot pomembna postojanka na križišču dveh starih prometnih poti: vipavske (zveza med Panonijo in Italijo) in predelske (morje — Alpe), kmalu dobila tržne in mestne pravice (1307). Procvit Gorice je vezan na nagli vzpon Goriških grofov. Po njihovem zatonu je sledila vrsta beneško-avstrijskih spopadov, beneška okupacija itd., kar je v nemali meri pripomoglo, da je mesto zaostalo v svojem razvoju. Gorica se je le polagoma širila v okolico. Šele z razvojem modernih prometnih sredstev se je goriško gravitacijsko področje razširilo in utrdilo. Prvotna goriška gravitacijska sfera je bila veliko manjša. Na severu je bil trg Kanal, na zahodu trg Krmin, ki je Gorici še v XIX. st. konkuriral, podobno kot Gradiška na jugozahodu. Na vzhodu sta bili Ajdovščina in Vipava tržišči za osrednjo Vipavsko dolino. Šele v minule stoletju se je ta prvotna razporeditev urbanskih naselij v agrarni pokrajini izpremenila. Gorica je povsem zasenčila Kanal, Gradiško in Krmin ter do neke mere tudi Ajdovščino. Njeno gravitacijsko področje je pričelo mejiti na videmsko, tržiško, tržaško in postojnsko-ajdovsko. Pomen Gorice je zrasel ne le upravno, ta pomen je

kot glavno mesto Goriške grofije nekoč že imela, ampak tudi kot trgovsko in družbeno središče. V XIX. st. se je pričela razvijati industrija, ki je v glavnem delala za ladjedelništvo v Trstu in Trzinu. S širjenjem mesta so postopoma priključevali okoliška naselja in predmestja (1927: Solkan, Sempeter, Standrež, Ločnik in Podgoro).

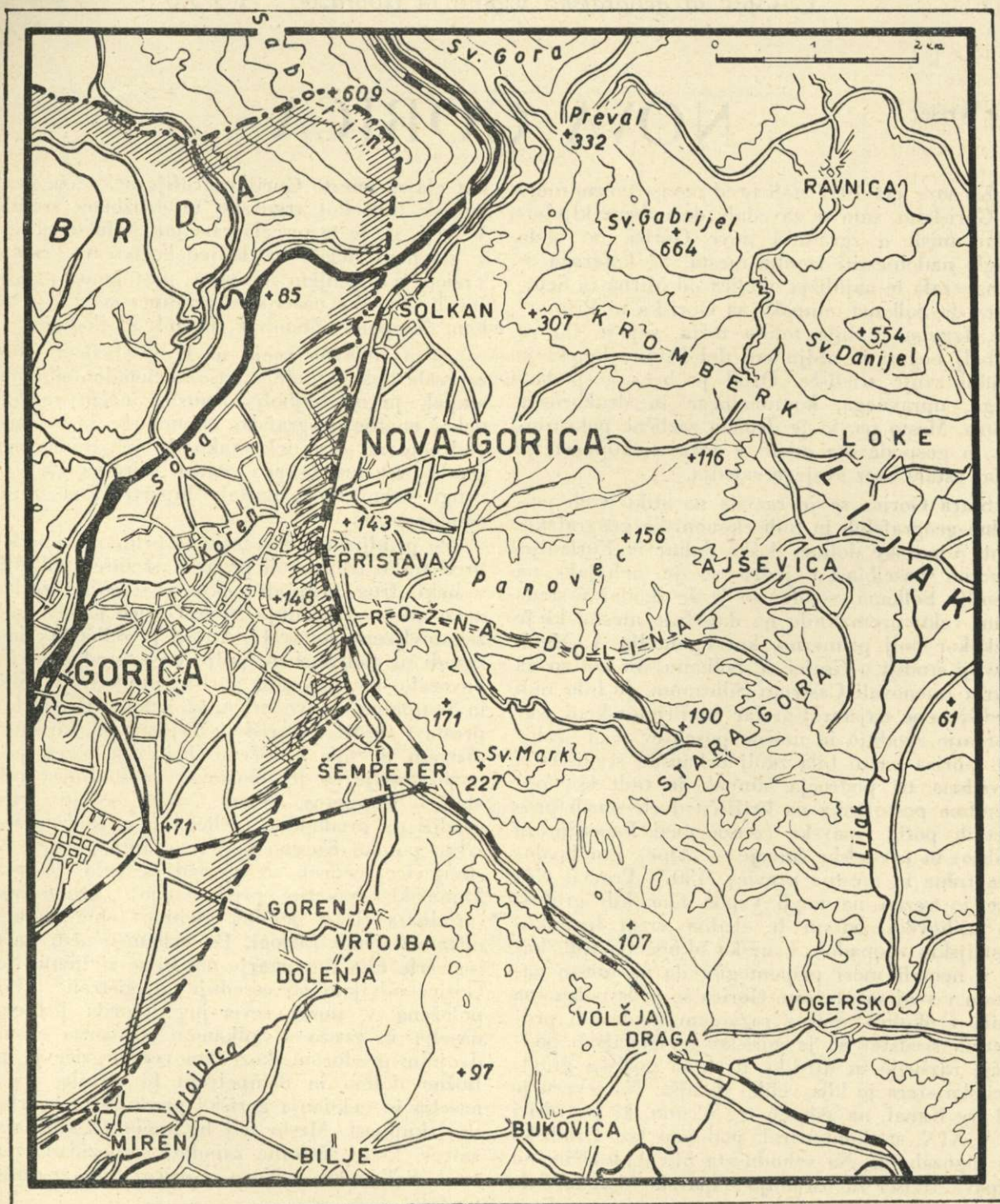
Nova državna meja ni le v etičnem smislu zarezala boleče meje v našo nacionalno skupnost, ampak je na najbolj absurden način razdelila nekoč enotno geografsko, ekonomsko in urbano področje na dva dela, tako da je večina regije ostala brez uranskega centra, oziroma, da je na drugi strani meje nastala hipertrofična mestna aglomeracija.

Po priključitvi Slovenskega primorja smo stali pred težko izbiro: ali prenesti središče pokrajine v neki drug kraj ali nekje v sosesčini sezidati novo mesto. Izgradnja Nove Gorice je bila javno zagotovljena leta 1947, ko se je odločilo, da se zgradi na Solkanskem polju novo središče, ki bo povezovalo obe preostali goriški predmestji Solkan in Sempeter v novo urbano celoto. Misel, da se prestavi središče Goriške v Ajdovščino ali morda drugam, je bila opuščena. Pri izbiri ozemlja za novo naselje se je upoštevala rodovitnost tal v okolici Sempetra. Nova Gorica se je pričela graditi na predhodno melioriranem močvirnatem svetu potoka Korena pod severnimi pobočji Kostanjevice, čeprav so govorili v prid Sempetra klimatski (zavetje pred burjo), geomehanski (prodната tla z ugodno globino talne vode) in nekateri drugi razlogi. Po urbanističnem načrtu ing. arh. Eda Ravnikarja naj bi se življenje Nove Gorice odvijalo ob osrednji „magistrali“, ki bo, položena v smeri sever-jug, tvorila hrbtenico naselja in zvezo s Solkanom. Obvozna cesta z dvojnimi predorom skozi Panovec in gričevje med Rožno dolino in Sempetrom bi strnila vsa tri naselja in nekdanja goriška predmestja v urbano skupnost. Mesto naj bi imelo 15.000 prebivalcev, ki bi sčasoma zapolnili nepozidana polja med Solkanom, „Novo Gorico“ in železniško postajo.

Odločitev, da se bo Nova Gorica gradila na ilovnatem nanosu potoka Korena in na glinastem eluviju, ki prekriva soški konglomeratni zasip ob vznožju kromberskega flišnega gričevja, je povzročila graditeljem obilo hidrotehničnih težav. Danes melioracije še vedno niso končane. Pač pa

s širjenjem mesta v smeri proti Solkanu in železnici postajajo tla vedno bolj prodnata in geomehanski pogoji boljši.

severa, severovzhoda in vzhoda, odpade 93.7% vseh vetrov. Neredko doseže 10 po Beaufortu. Brezvetrja skoro ni (0.5%).



Odpprtost Solkanskega polja omogoča razmah burje. Zaradi tega so mikroklimatske razmere kljub ugodnim splošnim podnebnim pogojem veliko slabše (Solkan 1949—1956: srednja letna temperatura 13.05°C, januarska srednja 3.7°C in julijska srednja 22.9°C). Na burjo, ki piha s

Pedološka struktura, ki je toliko pripomogla k sedanjí lokaciji Nove Gorice, zavisi od geološkega substrata: fliša v gričevju, glinastega eluvija ob vznožju gričevja in apniškega konglomerata. Prsti na flišu so podvržene eroziji, tiste na eluviju pa zamočvirjenju. Še najboljše sestave so

prsti na prodni nasipini, kljub sušnosti in potrebam po gnojenju. Na splošno so pa vse zelo rodovitne in se zato mora skrbno varčevati s kmetijskimi površinami. Poseben hidrološki in pedološki melioracijski problem je bližnja dolina Lijaka. Zaradi burje in erozije bo kazalo gola apniška pobočja Škabrijela in Sv. Gore ali Skalnice, ki zapirajo Solkansko polje s severa, pogozditi. Uspešnost takih posegov potrjuje bližnji gozd Panovec, ki je močno izboljšal mikroklimatske razmere v Gorici.

Prebivalstvo Nove Gorice je pričelo skokoma naraščati šele po letu 1948 (2537 prebivalcev), ko so pričeli z načrtno graditvijo mesta, in je doseglo leta 1956 5398 prebivalcev. Od ostalih treh naselij, ki sestavljajo upravno območje mesta Nova Gorica, narašča le Rožna dolina, nazadujeta pa Kromberk in Pristava, kar sovпада s pojavom depopulacije, ki jo srečujemo po vsej Goriški. Agrarna prenaseljenost, pomanjkanje novih delovnih mest in nova politična razmejitve, ki je odtrgala oba glavna urbana centra Primorske, sili prebivalstvo k izseljevanju v mesta in druge okraje LRS. Prebivalstvo mesta Nova Gorica narašča predvsem s priseljevanjem, zlasti ker prirodni prirastek stalno nazaduje (od 21⁰/₀₀ leta 1953 na 10,8⁰/₀₀ leta 1956). Priseljujejo se predvsem mladi ljudje. Nad 55 let starih je v mestu komaj 13%. Gostota prebivalstva doseže v mestnih katastrálnih občinah 224 prebivalcev na km², v okoliških pa ni veliko manjša. Agrarna gostota se zlasti stopnjuje v naseljih spodnje Vipavske doline, kjer preseže 130 prebivalcev na km².

Večina mestnega aktivnega prebivalstva je zaposlena v industriji (20,1%), prometu (14,7%), državnih organih (17,6%), trgovini (9,3%), proizvodni obrti (8,5%) in gradbeništvu (8,9%). Veliko prebivalstva še živi od kmetijstva (9,8%), kar izpričuje pretežno neurbanski karakter Nove Gorice, pa tudi velik pomen kmetijstva, zlasti njegovih specialnih panog: vrtnarstva, sadjarstva in vinogradništva.

Goriško gospodarstvo se je razvilo na osnovi izmenjave blaga med ekonomsko različnimi področji, intenzivnega kmetijstva in od obrti. Mestna industrija pa je v glavnem bila odvisna od konzuma v širši mestni okolici in od ladjedelništva ob obali. Od industrijskih podjetij je ostala na našem ozemlju le Solkanska industrija apna, Goriške strojne tovarne in livarne, popravljavnica vagonov in železniških naprav in nekaj obrtnih podjetij. Na tradiciji mizarke obrti v Solkanu je bila po osvoboditvi zgrajena v Kromberku tovarna pohištva. Ker so geološko mladi sedimenti v goriški okolici brez rud, izkorišča industrija le mineraloško čisti apnenec v pobočju Škabrijela za produkcijo kvalitetnega apna in lomi v nekaterih manjših kamnolomih marmor. Osnova novogoriške industrije in obrti je torej kvalificirana delovna sila, ki ima tod bogato tradicijo (mizarji v Solkanu, usnarji v Mirnu, zidarji v Renčah

itd.). Električno energijo, ki je glavni energetski vir, dobavljata obe soški hidrocentrali.

Velike potrebe v gradbeništvu so pripomogle, da sta se ta panoga in tudi industrija gradbenega materiala močno razmahnila: najprej po prvi svetovni vojni, prav posebno pa po osvoboditvi.

Kljub izrednim potrebam obrt v mestu, z izjemo nekaterih strok, ne zadovoljuje potreb in zaostaja celo za povprečkom v LRS. Prav glede obrtniških uslug, zlasti uslužnostnih, Nova Gorica še zdaleč ni mogla nadomestiti starega mesta. Na 1000 prebivalcev pride 16,94 obratov ali 44,55 zaposlenih v obrti. Zaradi razdrobljenosti mesta na več naselij je onemogočena pravilna razporeditev in koncentracija obratov. Isti razlogi so tudi krivi, da sicer glede na število zaposlenih in lokalov nad povprečkom LRS razvito trgovsko omrežje nima tistega pomena in vloge pri preskrbi mestnega in okoliškega prebivalstva, kot ga je imela in ga zaradi ureditve maloobmejnega prometa ima še vedno stara Gorica. Zlasti oskrba novih mestnih predelov in še močno pomanjkljiva. Potrebna bi bila tudi večja blaga. Primanjkuje večjih trgovskih obratov za odkup, vskladiščenje in hlajenje kmetijskih pridelkov.

Za razvoj turizma in gostinstva ima Nova Gorica nekatere pogoje: lego ob pomembni turistični zvezi Alpe-morje, maloobmejni promet, turistično pestro okolico s Sv. Goro in Kostanjevico, smučišča v Trnovskem gozdu itd. Kljub velikemu številu gostinskih obratov je njih kapaciteta manjša od povprečja v ostalem delu LRS; prav posebno bi morali paziti pri hotelskih uslugah in urediti nekoliko reprezentativnejših lokalov, ki bi omogočili, da ne bi bila Nova Gorica zgolj prehodna turistična postojanka. Mestno prebivalstvo pogreša tudi ostalih turističnih atrakcij: sprehajališč, javnih kopališč na Soči, urejenih razgledišč, športnih parkov itd.

Nova Gorica je pomembna prometna postojanka. Železniška postaja, ki je bila projektirana za veliki tranzitni promet med Avstroogrsko in Trstom, je danes za potrebe Nove Gorice prevelika. Izkazuje 29,147 ton naloženega, 80,593 ton razloženega blaga in 171,682 potnikov (leta 1956). Zelo pomembni mednarodni tranzit na soškokraški železnici bi lahko z modernizacijo naprav in otvoritvijo mednarodnega železniškega bloka v Vrtojbi narasel od sedanjih 6800 ton prevoženega blaga na 12,300 ton dnevno.

Za mesto in okolico je skoraj večjega pomena cestni promet, ki ga danes ovirajo zastarele ceste, zlasti zveza na Kras preko Branika in Mirna. Posebno pereča je ureditev cestnega omrežja in stanovanjskih ulic v samem mestu (zveza med Pristavo in Novo Gorico) ter povezava s Sempetrom. Cestni predor skozi Panovec je le polovično rešil to vprašanje. Javni avtobusni promet opravlja podjetje „Avtopromet-Gorica“, ki z 32 avtobusi vzdržuje zveze s širšo in bližnjo okolico. Premalo pa je še urejen notranji mestni promet.

Razviti avtomobilizem pogreša servisne službe in garaže.

Poglavitni razlog za izredno močno fluktuacijo delovne sile med Novo Gorico in okolico je stanovanjska stiska v mestu. Danes prihaja dnevno v mesto (upravno območje) 1588 zaposlenih ali 43,8% vseh na tem ozemlju zaposlenih. Z vlakom se jih vozi 749, z avtobusom 270. Masovni dotok zaposlenih v Novo Gorico zaznamujemo od Mosta na Soči, Grgarja, Oseka, Dornberka, Branika, Renč in Mirna, kar ustreza razdalji 10—15 km ali do 30 minut časovne izgube. Zaradi razdrobljenosti mesta je tudi v samem naselju močna dnevna fluktuacija, saj le 46,4% zaposlenih dela v domačem naselju. Pretežna večina delovnih mest je v Solkanu (1540) in v Novi Gorici (1327). V prvem kraju se nahajajo predvsem industrijski, obrtni in trgovski obrati, v drugem pa uprava.

Bolj kot v gospodarskem pomenu prihaja urbanski značaj Nove Gorice do izraza pri družbenih funkcijah, zlasti pri upravi, šolstvu in do neke mere tudi v zdravstvu in „kulturi“. So pa tudi tu številni razlogi, ki onemogočajo raznih mesta. Med glavnimi vzroki, da Nova Gorica še ni mogla v polni meri zaživeti, je silno primanj-kovanje stanovanj, kar je deloma razumljivo spričo naglega naraščanja prebivalstva, prevzema številnih upravnih funkcij in premajhnega in neprimerne stanovanjskega sklada. Mesto bi potrebovalo poleg 1366 obstoječih stanovanj za nujne potrebe vsaj 473 nadaljnjih, za odpravo stanovanjske stiske pa v celoti 600 stanovanj, ne glede na amortizacijo srednje dotrajanega sklada. Prav enako akutne so potrebe po upravnih in poslovnih prostorih in poslopjih, za katere so že odobreni načrti, lokacije in tako naprej, le sredstev za gradnjo ni.

Nova Gorica je ohranila tradicionalni pomen slovenskega šolskega središča za ta del Primorske, saj se tu nahaja več osnovnih šol, gimnazija in tri strokovne šole (za vajence v trgovski stroki, industrijska šola za pohištveno stroko in vajenska šola), po novem pa dve osemletki in gimnazija poleg navedenih strokovnih šol. Šolska reforma pa bo še nadalje povečala pomen novogoriških šolskih zavodov, ki se bore z izrednimi težavami zaradi povsem neprimernih prostorov (provizoriji), naraščajočega obiska (leta 1956 osemletka Nova Gorica 410 otrok, osemletka Solkan 280 otrok in gimnazija 160 dijakov) in tudi povečanih šolskih okolišev. V prihodnosti je zagotovljena gradnja novih objektov za šole, ne pa tudi dijaškega doma, ki je ena od osnov za uspešno delovanje goriške gimnazije. Obstoječa vrtca v Solkanu in v „Novi Gorici“ ne zadoščata potrebam ne po kapaciteti ne po opremljenosti.

Nova Gorica je tudi kulturni center Goriške. Ima polpoklicno gledališče, nekaj amaterskih igralskih družin, dva kinematografa, študijsko knjižnico, arhiv in muzej v Kromberškem gradu. Mesto potrebuje svoj kulturni dom, kjer bi bila nastanjena večina naštetih institucij, in ki bi

postal središče kulturno-prosvetne dejavnosti.

Ureditev bolnišnice v Šempetru kot osrednjega zdravstvenega zavoda za Goriško (sedaj 207 postelj in predvidenih skupnih 700), je omogočila, da postane novogoriški zdravstveni dom nekaka osrednja poliklinika s številnimi specialnimi ambulantami. Vendar tudi tu primanj-kovanje primer-nih prostorov zavira prepotrebni napredek.

Današnje stanje komunalnih naprav ne zadošča mestnim potrebam. Vodovodno omrežje, ki je zastarano in dotrajano, napajata mrzleški in nekdanji goriški — kromberški vodovod. Letna potrošnja je okoli 1.000.000 m³ vode. Mrzleški vodovod napaja tudi staro Gorico. Električno omrežje je preobremenjeno in bo treba urediti nove transformatorske postaje in povečati presek tokovodnikov, saj potrošnja stalno narašča (letno cca 5400—6400 MWh). Med najbolj perečimi problemi je ureditev in izgraditev kanalizacije, pokopališča in drugih komunalnih naprav (tržnic, sejmišča, pralnic itd.). Urejeno kanalizacijo ima edino „Nova Gorica“. Odplake se odteka-jo brez čistilne naprave v potok Koren in od tod skozi staro Gorico v Sočo.

Po statističnem območju obsega Nova Gorica 779 ha, od tega 207 ha nerodovitnih tal (26,5%). Na ulice in trge odpade 19 ha (2,4%), na železniške naprave 32 ha (4,1%), na zgradbe in dvorišča 80 ha (10%), na industrijske naprave 17 ha (2,4%) in na zelene površine in športne naprave 9,3 ha (1%).

Zgradbeni fond šteje v mestu 525 hiš, na upravnem območju pa 911 hiš, ki so pretežno enonadstropne (70,5% oziroma 56,7%). Čuti se vpliv mediteranskega načina zidave, saj je v primerjavi z LRS le malo pritličnih hiš (LRS 69,5%, Nova Gorica 21,0%, upravno območje Nove Gorice 37,7%). Modernejša zazidava v „Novi Gorici“ je izpremenila višinsko izoblikovitost naselja. Večina zgradb je po popisu leta 1950 nastala v razdobju 1919—1930, ko se je zaradi razrušenja med prvo svetovno vojno veliko zidalo. Mnogo teh stavb je bilo dejansko le obnovenih. Po vojni se je zgradilo (1945—1950) 7,2% zgradb, vendar je ta delež sedaj že višji. Stavbe so pretežno iz opeke in kamna. Brez vodovoda je 24,6% zgradb, brez kanalizacije 18,5% in brez elektrike 0,1%.

Današnji talni načrt Nove Gorice je podoba njenega razvoja. Prvotno naselbinsko jedro Solkana se je nahajalo okoli cerkve. Šele zgraditev kolodvora je pripomogla, da se je Solkan pričel širiti proti Gorici (značilna zazidava ceste IX. Korpusa). Ob nekdanji Gabrijelovi cesti, (sedaj Erjavčev drevored) ki je vodila na goriško pokopališče, (kjer je sedaj OLO Gorica) je nastala železničarska kolonija. Na vzhodu se je Solkan stikal z razloženim Kromberkom. Obe nekdanji goriški predmestji Pristava in Rožna dolina sta bili nekaki „vilski četrti“ Gorice z značilno pomešanostjo vil, polkmečkih hiš in kmetij in sta bili že zgodaj vključeni v mesto. Fronta v prvi

svetovni vojni, ki je potekala prav preko tega ozemlja, je napravila ogromno škodo. Nova razmejitev in gradnja Nove Gorice sta pripomogli, da se je funkcionalna ureditev novogoriškega prostora in naselij bistveno izpremenila. Pristava in Rožna dolina sta danes v glavnem stanovanjski četrti. Rožna dolina ima tudi pomembno prometno funkcijo kot cestno križišče in mednarodni mejni prehod. Nova Gorica v ožjem smislu je predvsem stanovanjska in upravna četrt. V Solkanu pa se nahajajo poslovni, industrijski, obrtni in do neke mere tudi upravni in stanovanjski center Nove Gorice. Kromberk je kljub tovarni povištvu zadržal značaj razloženega kmečkega naselja. Velike časovne razdalje (preko 20 minut), slaba ureditev medsebojnih zvez med posameznimi naselji in počasna zazidava so krive, da je Nova Gorica še vedno bolj skupek različnih naselij kot pa strnjeno mesto.

Danes po desetih letih obstoja Nove Gorice je očitno, da je mesto napravilo velik razvoj, vendar zaradi stalnih zastojev v gradnji, za katere je vzrok iskati v izpremembah naše kreditne politike ter drugih težav, še ni v polni meri zaživelo in izpolnilo pričakovanj. Nova Gorica je le na pol izgrajeno mesto in se njeno življenje zaradi tega odvija na različnih koncih: v Solkanu, na železniški postaji z železniškimi bloki, v „Novi Gorici“, na Pristavi, v Rožni dolini in do neke mere tudi v Šempetru, čeprav spada v drugo upravno občino. Kot središče okraja in Goriške je moralo mesto prevzeti vrsto upravnih, javnih, trgovskih, obrtnih in drugih funkcij, ki jim je pri obstoječem stanovanjskem in ostalem zgradbenem skladu lahko kos le v najhujši stanovanjski stiski. Pomanjkanje primernih prostorov in kreditov za gradnjo, ki so bili namenjeni predvsem stanovanjski graditvi, je povzročilo, da ni bilo mogoče zgraditi v Novi Gorici objektov za nova industrijska in večja obrtna podjetja, z izjemo

tovarne v Kromberku, čeprav je bilo za to več možnosti. Nadaljnja rast mesta pa neposredno zavisi od povečanja števila delovnih mest. To je akuten problem vse Goriške. Stalno izseljevanje, prenaseljenost, agrarna prenaseljenost in dnevna fluktuacija zaposlenih (v Novo Gorico se vozi 44% vseh tam zaposlenih) dokazujeta, da bi morali stremeti za tem, da bi ta del Primorske čimprej dobil svoje urbano in industrijsko središče, ki bi bilo sposobno, da vsaj deloma zaposli presežek delovne sile.

Nova Gorica je zato danes pretežno upravno, šolsko, prometno in v veliko manjši meri tudi trgovsko in obrtno središče. Kljub še nizkemu številu prebivalstva (7026) potrebuje Nova Gorica kot pokrajinski center in kot mesto vrsto zdravstvenih, socialnih, komunalnih in drugih institucij. Razdelitev na več populacijskih središč povzroča, da je potrebno večino teh naprav prav tako deliti in da zato nastaja vrsta novih izdatkov, ki bi jih ob zdravi in pravilni koncentraciji mestnega življenja nikoli ne bilo. Tudi je mesto še premajhno in je mestnega prebivalstva še vedno premalo, da bi s svojim številom omogočilo nastanek vrste industrijskih, trgovskih, obrtnih in servisnih obratov, ki bi služili zgolj mestnim potrebam in ki ne bi bili odvisni od okolice, kot so danes. Kljub vsem tem težavam je Nova Gorica kot urbano središče Goriške nujno potrebna in bi zato morala biti deležna večje pomoči. Sredstva sorazmerno revnega okraja in občine so veliko preskromna, da bi ji omogočala pravilno rast. Ko druga mesta le izpopolnjujejo in izboljšujejo svoje naprave, mora Nova Gorica vse na novo graditi. Določena koncentracija industrije, izgraditev stanovanj in drugih objektov družbenega standarda (predvsem v Novi Gorici v ožjem smislu) bi ji omogočila, da prevzame tisto vlogo, ki bi jo po svojem naravnem in historičnem položaju morala imeti.

Danko Radinja

Premogovno bogastvo Jugoslavije

UVOD. V Evropi imamo le eno resnično bogato premogovno ležišče. To je karbonski premogovni pas, ki se vleče iz Velike Britanije preko Francije, Belgije, Nizozemske, Češke in Poljske tja v SZ. Ta pas vsebuje obilo odličnega črnega premoga. Po svojem bogastvu in razprostranjenosti je ta pas pravo kontinentalno ležišče, ki je nastalo zaradi ugodnih paleogeografskih pogojev v paleozojski oziroma karbonski dobi. Vse države, ki segajo v ta pas z večjim ali manjšim deležem, štejejo med močne premogovne sile.

Vsa ostala premogovna ležišča v Evropi so več ali manj lokalnega pomena, po nastanku pa mnogo mlajša. Nastajala so večinoma v odvisnosti

od drobnega paleogeografskega razvoja v terciarni dobi (deloma tudi v mezozoiku). Zato se ta ležišča med seboj precej razlikujejo tako po debelini premogovnih plasti, kakor po obsežnosti in kalorični vrednosti.

Tudi v Jugoslaviji imamo domala le terciarni premog. To je večinoma rjavi premog in lignit, le malokje pa tudi črni premog. Ta premog je glede na drobnost paleogeografski razvoj razporejen v sicer številnih, toda manjših in med seboj ločenih ležiščih. Že zaradi tega pri nas tudi nimamo res prave rudarske oziroma industrijske pokrajine.

Leta 1939:

Srbija	1 774 000 ton ali 25,3 % vse proizvodnje,
Hrvatska	1 633 000 ton ali 23,2 % vse proizvodnje,
Slovenija	1 853 000 ton ali 26,5 % vse proizvodnje,
Bosna in Hercegovina	1 766 000 ton ali 25,2 % vse proizvodnje,
Makedonija	4 500 ton ali 0,06 % vse proizvodnje,
Črna gora	1 700 ton ali 0,02 % vse proizvodnje.

Leta 1956:

Srbija	4 061 000 ton ali 23,6 % vse proizvodnje,
Hrvatska	2 487 000 ton ali 14,5 % vse proizvodnje,
Slovenija	3 728 000 ton ali 21,7 % vse proizvodnje,
Bosna in Hercegovina	6 679 000 ton ali 39,4 % vse proizvodnje,
Makedonija	12 800 ton ali 0,07 % vse proizvodnje,
Črna gora	133 000 ton ali 0,77 % vse proizvodnje.

Pred vojno so dajale štiri republike (Srbija, Hrvatska, Slovenija in Bosna) približno enak delež proizvodnje, vsaka okrog $\frac{1}{4}$. Od takrat dalje pa je naraščanje proizvodnje največje v Bosni. Ta republika je dala 1956. leta 40 % celotne jugoslovanske proizvodnje, pred vojno pa le 25 %. V istem razdobju sta deleža Srbije in Slovenije rahlo nazadovala. Srbija je dajala pred vojno 25,2 % celotne proizvodnje, danes pa 23,6 %, Slovenija pa 26,4 %, danes 21,7 %. Najpočasneje napreduje proizvodnja v Hrvatski. Ta republika je dala pred vojno 23,2 %, danes pa le še 14,5 %. Vse štiri

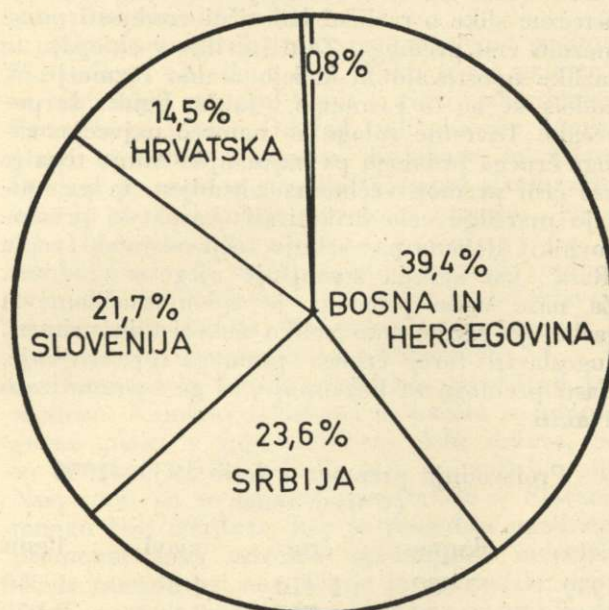


Proizvodnja premoga v Jugoslaviji 1939 leta

republike pa dajejo še vedno nad 99 % celotne jugoslovanske proizvodnje. V Makedoniji je proizvodnja sicer narasla za 300 % (primerjava 1939—1956), v Črni gori pa je celo 80 krat večja, toda kljub temu znaša delež obeh republik le 0,8 % vse proizvodnje.

V letu 1956 je odpadlo na enega prebivalca 0,956 tone premoga. Seveda pa je delež v posameznih republikah zelo različen.

ČRNA GORA IN MAKEDONIJA



Proizvodnja premoga v Jugoslaviji 1956 leta

PROMET. Pri nas se porabi razmeroma malo premoga neposredno ob premogovnikih. Pretežni del se mora zato prevažati večinoma po železnici. Zato je tudi razumljivo, da je premog po teži najpomembnejše blago v našem železniškem prometu. V letu 1956 je odpadlo v železniškem tovornem prometu 33 % vse tonaže na premog. Na gradbeni material, ki je na drugem mestu, je odpadlo le 12 %, na rude in kovine pa komaj 8 %.

VIRI:

- Statistički godišnjak FNRJ, Beograd 1957.
- Statistički godišnjak NR Srbije, Beograd 1957.
- Statistički godišnjak NR Hrvatske, Zagreb 1957.
- Statistični letopis LR Slovenije, Ljubljana 1957.
- P. Jovanović, Privreda uglja u kraljevini Jugoslaviji, Beograd 1931.
- Blažek-Mirkov, Razpoloživi potenciali uglja, nafte i plina u Jugoslaviji, Elektroprivreda 1954, 2.

RAZVOJ LODZI

Lódź¹ ima med poljskimi mesti poseben značaj. Ni niti premogovno ali rudarsko središče niti ni starodavno trgovsko središče ob prometnih poteh, ki bi mestu neprestano dovajale nove soko-ve za rast in tudi ni od starine kulturno ali upravno središče. Kljub temu je danes zelo veliko industrijsko mesto in obenem glavno mesto obsežnega „województwa“, sploh regionalno središče prvega reda.

Pokrajina, v kateri je nastala in se razvila Lódź, pač ni taka, da bi kaj posebno pospeševala razvoj tako velikega mesta. Je namreč samo del velikega in širokega, razmeroma enoličnega nižavja, ki ga prekrivajo v glavnem talne, deloma tudi močno preoblikovane čelne morene ter ga prepletajo širše ali ožje doline rek, ki pa so le malo vglobljene v sicer rahlo napeto, a v podrobnostih nikakor ne povsem ravno pokrajino. Lódź pa je že proč od večjih rek, ki so vedno privabljale mesta in mesteca na svoje bregove. Nasprotno, leži že na precej močno, čeprav za oko skoraj neopazno vzpetem delu velikega nižavja. Ta rahlo napeti prag v nižavju je v osnovi iz mezozojskih kamenin, apnencev in dolomitov, pod dokaj debelo odejo pleistocenskih odkladnin, pravzaprav podaljšek Malopolskih vzpetin. Reka Pilica na vzhodu in Bzura na severu ter Warta na zahodu prejemajo od tu svoje pritoke. Svet okrog Lódži dosega v ploskih vzpetinah višine okrog 280 m, medtem ko so doline teh rek le 100 do 150 m visoko nad morsko gladino. Edino mineralno bogastvo, ki ga dajejo tla, so pesek in glina ter ponekod šota; toda tega je povsod na Poljskem obilo. Sama prst tu ni kaj posebno ugodna. Je bolj podzolastega tipa in je marsikje, posebno po vzpetinah, celo preveč peščena za njive. Kar je boljših tal, so vsa povečini že dlje od mesta. Lódžska pokrajina je še v neposredno oddaljeni preteklosti slovela bolj po lepih gozdovih kakor po žitnih poljih in sočnih travnikih. Še danes je izven lódžske mestne aglomeracije relativno redkeje naseljena kakor sicer poljske pokrajine zahodno od Wisle. Nastopiti so morale čisto posebne okoliščine, da je prav tu zraslo tako mogočno mesto kot je Lódź.

Lódź je zrasla kot tipično mesto klasičnega kapitalističnega obdobja. Komaj pred dobrimi sto leti (leta 1830) je štela samo 4343 prebivalcev, toliko kot še nešteto drugih malih mestec Kongresne Poljske. Nič še ni kazala, da bo v dobrih 100 letih drugo največje mesto in, skoraj lahko rečemo, največje industrijsko središče Poljske. Pri tem je zanimivo, da je postala Lódź mesto že leta 1423, ko ji je Władisław Jagiello dal mestne pravice po magdeburškem pravu. Že pred ustanovitvijo Lódži pa so obstajala kot mesta današnja

satelitska mesta Zgierz, Pabianice, Stryków in Brzeziny in so ostala večja kot Lódź še 400 let pozneje. Pa tudi ta mesta niso bila ob ustanovitvi Lódži kaj posebno pomembna. Lowicz, Sieradz in Leczyca, stara srednjeveška poljska mesta, ki so danes del lódžske pokrajine in lódžskega wojewódstva, so bila mnogo važnejša, saj so bila središča posvetnih in cerkvenih oblasti. Razvodno ozemlje, kjer je današnja lódžska konurbacija (zespól miejski), pač ni bilo posebno prikladno za trgovino; ta je namreč izkoriščala vedno bolj reke in rečice za prevoz tovorov.

Enkrat ustaljena, se je srednjeveška mreža in hierarhija mest trdovratno držala še stoletja. Moral je priti večji sunek, da jo je porušil. To je bila industrijska revolucija in vdor kapitalizma. Ta tehnološki in socialni preobrat je dvignil Lódź v industrijsko prestolnico Poljske. Kaj je privedlo do tega, da je prav Lódź doživela tak silen industrijski razvoj? Nikjer v bližini ni bilo premoga — tega kruha paleotehnične industrije, niti ne ugodnih plovnih poti za masovni prevoz surovin. Še celo ko so stekle prve železnice, je Lódź sprva ostala nekaj deset kilometrov stran od proge Slask — Varšava. Lódź tudi ni imela kake posebne stare obrtniške tradicije, na katero bi se naslonila nastajajoča industrija. Bližnji Zgierz je imel res že v 18. stoletju nekaj drobne tkalske obrti, a ne več kot podobna mala mesteca drugod. Vendar pa je bila kvalificirana delovna sila za nastanek lódžske tekstilne industrije le velikega pomena. Toda prišla je hkrati z industrializacijo ali še pozneje od drugod. Vzroki, da se je v začetku 19. stoletja začela prav tu razvijati industrija, so bili drugačni.

Po razdelitvi Poljske, oziroma po padcu Napoleona, je tako imenovano Kongresno kraljestvo Poljske uživalo v okviru carske Rusije še precejšnjo avtonomijo. Državne oblasti so tedaj začele z načrtno poživitvijo gospodarstva, ki je v preteklih vojnah močno trpelo. Ena pot k temu je bila začetna industrializacija. Poljska država je sklenila ustanoviti vrsto tekstilnih tovarn, takrat seveda še bolj manufaktur. V letih po Napoleonovih vojnah je prišlo na ozemlje Kongresnega kraljestva dosti tekstilnih delavcev iz sosednjih pokrajin na zahodu, celo iz Saškega, največ pa iz Slaska, kjer je bila tekstilna obrt pod Sudeti že dolgo in dobro razvita. Te ljudi so oblasti naseljevale v manj obljudenih in agrarno slabo izkoriščenih krajih. Razvodno področje pri Lódži je bilo, gledano z zahoda, najbližje in tu se je naselilo največ novih doseljencev. Razvodne je pokrivala takrat še „puszcza“, to je obširni gozdovi, v državni lasti. Država je prišlekom dajala tu razne ugodnosti: zastonj les, davčne olajšave, gradbeni material in podobno. Vladni zastopniki iz Varšave

¹ Lódź, gen. Lódži, f. = ladja.

so v ta namen sklenili s suknjarji leta 1821 poseben dogovor.

Številne rečice, ki se stekajo na obe strani razvodja, imajo tu nekaj večji strmec in jih je bilo mogoče zaježiti za pogon vodnih koles. Obenem pa so imele čistejšo vodo kot pa leno tekoče nižinske reke. Za suknarje je bilo to zelo važno. Kmalu so začele rasti ob teh rečicah in potočkih prve manufakture. V južnem delu današnjega mesta se tako pojavi novo naselje, ki mu je do danes ostalo ime po njegovih prvotnih prebivalcih; imenuje se namreč „Slazaki“. Podobno so se sredi gozdov in pašnikov razvijala druga tovarniška naselja. Ena prvih tovarn je bila sprva državna tovarna, ki je izdelovala sukno za vojaške uniforme. Surovine za nastajajočo tekstilno industrijo so bile sprva domače, tradicionalna lan in volna. Šele pozneje so začeli predelovati bombaž. Industrija pa ni zrastle samo v novih naseljih, med katerimi se Aleksandrów in Konstantinów kasneje nista zrasla s Łódźjo, temveč se je začela tudi v starejših, že obstoječih mestecih Zgierz, Pabianice in Brzeziny.

Upor leta 1830 in odprava samoupravnega Kongresnega kraljestva so prizadele starejša trgovska in upravna mesta, na pa Łódźi. S tesnejšo povezavo s carsko Rusijo se je šele dobro odprlo veliko novo tržišče in preko Rusije drugo na Daljnem vzhodu. Nove in povečane tovarne so rastle okoli stare Łódźi kar naprej. Zakaj je Łódź stalno naraščala, čeprav je bil dovoz premoga sprva prav težaven (vozili so ga s konji 25 km daleč od glavne železnice)? Vzrok moramo iskati v preprostem dejstvu, da je bila osnova že tu in je bilo pač najbolj poceni širiti jo dalje, kakor pa ustanavljati tovarne na drugem novem kraju. Počasi se je začela uveljavljati tudi močna vloga lokalnega kapitala, katerega lepi, stalni del se je že bil zakoreninil na področju Łódźi. Iz industrijskega kapitala se je kasneje razvil še finančni kapital. Leta 1872 delujeta v Łódźi že dva taka zavoda: Łódzkie Towarzystwo Kredytowe in Bank Handlowy Miasta Łódźi. Ta dva sta bila mejnika na začetku velekapitalistične organizacije Łódzke industrije.

Povečano proizvodnjo in hitro širjenje industrije je omogočil seveda parni stroj. Leta 1837 je začel delati prvi parni stroj in za njim so prihajali drugi. Prišli so iz Belgije po dolgi poti po morju do Gdanska, nato po Wisli in Bzuri ter potem na voze, podobno kakor so vozili premog. Počasi je tudi čista voda postala problem. Že zgodaj so začeli kopati posebne vodnjake, v katerih so zajeli talno vodo, ki je potrebna pri neštetih delovnih operacijah z blagom. Tudi preskrba prebivalstva z vodo je postajala težja in je bila dolgo skrajno primitivna. Navzlic vsemu sta industrija in Łódź rasli. Leta 1830 je štela sama Łódź 4343 prebivalcev; 50 let pozneje, leta 1880 že 78 tisoč prebivalcev; 1890 112 tisoč; 1900 300 tisoč; 1914 500 tisoč; 1939 670 tisoč in leta 1956 700 tisoč prebivalcev.

V naglem razvoju industrije se je mesto razvijalo prav kaotično. Tam, kjer so na razparceliranem terenu vstajale tovarne, so okrog njih zrasle tudi stanovanjske stavbe za delavce, pa tudi palače industrijskih magnatov-fabrikantov, včasih tik ob tovarni. Seveda so bile palače z zidom ločene od zaničnih delavskih hiš, ki najpogosteje niso bile oskrbljene niti z najbolj osnovnimi komunalnimi in higienskimi napravami. Łódź je postajala proti koncu 19. stoletja anarhična zmes tu bolj, tam manj na gosto posejanih tovarn in drugih stavb okrog njih brez vsakega pravega reda. To, kar se je prej zgodilo v Lancashireu, se je ponovilo spet na Poljskem. Do najnovejše dobe se ni formiral noben izrazit centralni del mesta v smislu cityja. Sicer pa tudi Łódź ni postala upravno središče vse do osvoboditve po prvi svetovni vojni. Carske oblasti so gledale, da so bile vse upravne zadeve v stran od delavskega središča, ki je večkrat pokazalo svojo revolucionarnost. Središče ruske gubernije, kamor je spadala Łódź, je bil mnogo manjši Piotrków Trybunalski. Med obema vojnama se je začelo stanje spreminjati, ko je postalo mesto središče wojewódstva. Glavna os mesta, stara cesta od srednjeveškega središča Leczyce proti Piotrkowu, je postala kot Piotrkowska počasi res tudi glavna ulica mesta — razvlečeno nadomestilo koncentrirane poslovne četrti. Na obeh straneh te ulice, dolge 7 km, se širi bolj ali manj zazidana površina še nekaj kilometrov daleč na vsako stran. V celoti meri danes površina łódzkega mestnega ozemlja 212 km², od tega je le dobra četrtina res strnjeno pozidana; — še vedno zelo mnogo! Łódź tvori danes podobno kot Varšava svoje lastno mestno wojewódstwo, ki pa izključuje prav bližnja satelitska mesta.

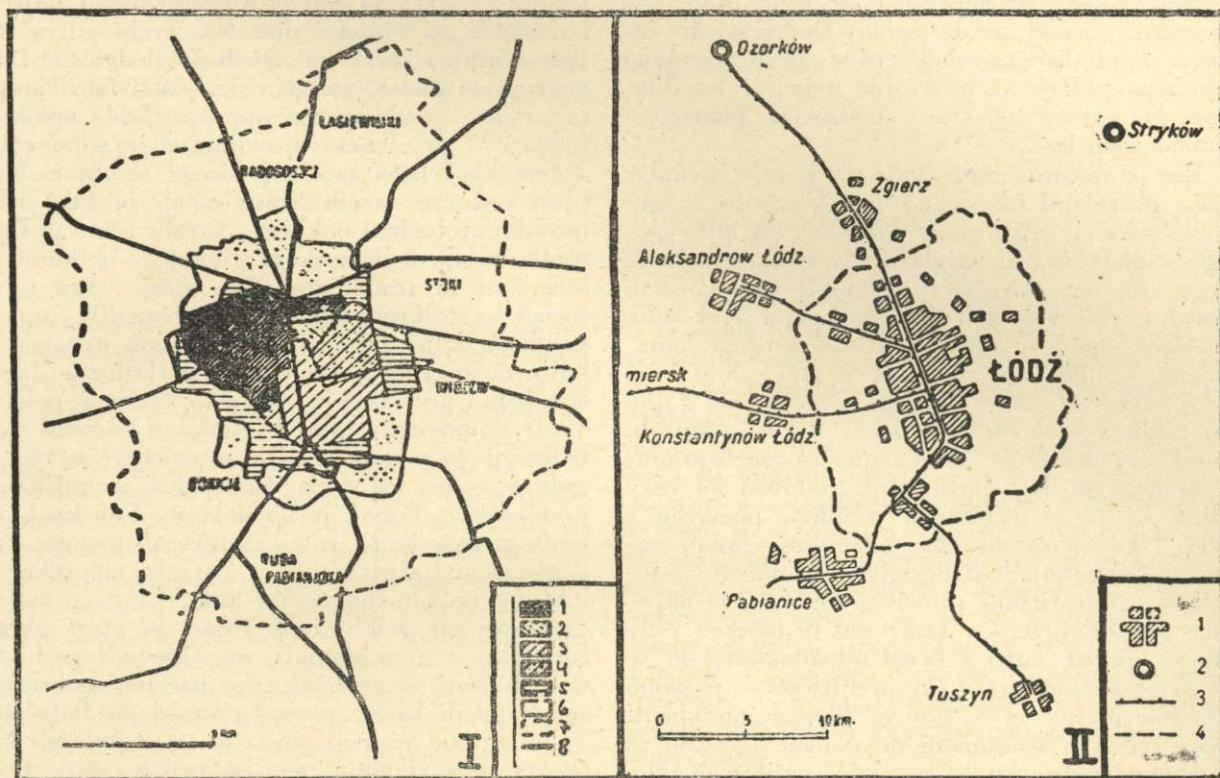
Jedro, iz katerega se je razvila velika mestna aglomeracija, je v severnem delu današnjega mesta. Pravzaprav je bolje reči, da je dalo to jedro — neznatna srednjeveška Łódź — samo ime ozemlju, na katerem so začele proti sredi 19. stoletja divje rasti tovarne in naselja okrog njih. Ta so se šele v poznejšem razvoju z razraščanjem spojila v enotno mesto.

Stara Łódź je ležala na desni strani potoka Łódka in je bila le dolga vas na bregu, v smeri vzhod-zahod. To naselje so kasneje začeli imenovati Stare miasto, takrat, ko je na levem bregu zrasla nova naselbina, Nowe miasto. Šele po letu 1825 se je začelo mesto širiti na jug ob stari Piotrkowski cesti. Łódke danes ni videti, ker teče v kanalu pod zemljo, pa tudi najstarejši del mesta je izgubil svoje prvotno lice. Skupno s sosedno četrtjo Baluty (proti severu) je bil med minulo vojno namreč Łódzki ghetto in so ga Nemci zravnavali z zemljo. Danes je tu velik park, ki prehaja ob ulici Piotrkowski v Plac Kościelny. Ob njem so deloma rekonstruirali mali stari rynek. Łódź je tako izgubila še tisto malenkost starinskega, ki jo je imela pred vojno. Danes ima prav

isti značaj kot šlaska mesta, ki so tudi zrasla nenadoma kot gobe po dežju.

Nekaj primitivne urbanistične osnove pa celo Łódź le pokaže. Nowe miasto je bilo namreč zgrajeno in zasnovano po sistemu male šahovnice, v katero je bila vključena tudi stara Piotrkowska cesta. Pravilen tloris se pozna še nekaj uličnih blokov na vsako stran in tako deloma nadaljuje pravilni tloris Nowega miasta. Toda vse ostalo, kar je zraslo v Łodzi v drugi polovici 19. stoletja ter kasneje, so samo anarhični priveski na prvotno pravilno zasnovano ožilje ulic. Okrogli,

Indije. Seveda je predelava volne in celo lanu še ostala. V novejšem času so se pridružila še domača umetna vlakna in svila. Łódzka tekstilna industrija je vse do prve svetovne vojne proizvajala največ ceneno blago za „vzhodna tržišča“. Ko so se ta kasneje skrčila in je postala konkurenca na svetovnem trgu hujša, so začeli izdelovati tudi boljše vrste blaga. Zunanje tržišče je še danes prav važno. Poleg premoga je ostal tekstil med najvažnejšimi poljskimi izvoznimi artikli. Tudi pri nas lahko vidimo v trgovinah poljske gaberdene, popline in podobno robo. S



I. Življenje mestnega teritorija: 1. Stara Łódź, 2. Nowe miasto, 3. priključeno v prvi polovici 19. stoletja, 4. priključeno v drugi polovici 19. stoletja, 5. priključeno v začetku 20. stoletja, 6. Łódź pred vojno, 7. sedanje meje mestnega ozemlja, 8. glavne ceste.

II. 1. Łódź in večja satelitska mesta, 2. manjša mesta, 3. medmestne tramvajske proge, 4. meja mesta Łodzi.

klasicistično zasnovani Plac Wolności na teritoriju Nowega miasta, je hudo nasprotje nepravilnemu trgu pred danes centralno železniško postajo z značilnim imenom „Łódź Fabryczna“. Pravilnost in urejenost sta še danes v Łodzi bolj izjema kakor pravilo.

Razvoj łódzke industrije se je začel s tekstilno industrijo in še danes ta panoga tako v Łodzi kakor tudi v sosednjih satelitskih mestih močno prevladuje. Od 200.000 ljudi, zaposlenih v Łodzi v industriji, jih dela 130.000 v tekstilni industriji, od tega polovica v predelavi bombaža. Kajti kakorkoli se je začela industrija z volno in lanom, tako odločno je prešla kasneje na bombaž, ki je prihajal iz vsega sveta, zlasti iz ZDA, danes pa posebno iz Sovjetske Zveze, iz Egipta in iz

pridobitvijo Dónjega Šlaska in njegove tekstilne industrije se je absolutna prevlada Łodzi in okolice kot tekstilnega središča nekoliko zmanjšala, vendar je tu še vedno do polovice ali do dveh tretjin kapacitet raznih vej tekstilne, posebno bombažne industrije, skoncentrirano tukaj. Łódź je še vedno ostala „poljski Manchester“, kakor pravimo (četudi ima sicer pravi britanski Manchester danes le bore malo tkalstva in predilništva). Vedno močnejše se v zadnjih desetletjih v Łodzi in okolici razvija tudi druga industrija. Panoge, ki so se razvile najprej, so bile vse vezane na tekstilno industrijo: tovarne vreten in drugih utensilij, barv in pralnih sredstev, embalaže, gumbov itd. Danes se pojavlja tudi že industrija tekstilnih strojev in naprav. Ko je mesto tako hitro

večalo obseg in prebivalstvo, se je začela razvijati nekoliko še druga industrija potrošnih artiklov, ki se vedno naseli ob tako znatnem tržišču, zlasti živilska in drobna lesna industrija ter konfekcijska. Pojavljale so se razne mehanične delavnice — sprva služnostnega značaja — in iz njih je začela posebno v novi Poljski nastajati prava kovinska, strojna in elektrotehnična industrija, čeprav ne prav na veliko. Pojavili so se celo filmski ateljeji in laboratoriji. Lódž je na najboljši poti, da bo imela kmalu dokaj pestro in vsestransko industrijo, v kateri bombaž ne bo več tako absolutno kraljeval kakor doslej.

Obenem se s preobrazbo v strukturi industrije spreminja značaj mesta sploh. Dediščina iz vrhunca kapitalistične dobe pred prvo svetovno vojno, pa tudi še iz medvojne dobe, je kaj klavna in gotovo povzroča Lódžskim planerjem nemalo sivih las.

Ker so mesto gradili divje, in je bila špekulacija s parcelami takorekoč brez kontrole, so nekateri sektorji silno gosto zazidani. Do 80% površine med ulicami zavzemajo v nekaterih delih mesta stavbe. Gostota je dosegla na zazidani mestni površini do 400 ljudi na hektar. Ker velik del mesta sploh ni imel vodovoda in prave kanalizacije, je bila Lódž povečini en sam „slum“, nič manj nezdrav kakor kje v Leedsu ali Lillu. Mnogo tega je še ostalo, a že to, kar so asanirali, zasluži vse priznanje. Pred vojno so začeli graditi in so nedavno dokončali velik vodovod od reke Pilice, ki je rešil težaven problem preskrbe z vodo. Izkopali so desetine kilometrov novih kanalov in napeljali tudi desetine kilometrov vodovoda po mestu kakor tudi razne električne napeljave. Na zunaj tega v Lódži res ni mogoče prav mnogo opaziti, kajti s fasad odpada omet in so vse počrnele od saj, toda prebivalstvo, posebno delavsko prebivalstvo, gotovo blagodejno občuti ta napredek v komunalni dejavnosti. Gradijo se nova stanovanja, vendar tempo še ne dosega zelo, zelo velikih potreb. Vsekakor se je nekoliko zmanjšalo število ljudi na eno sobo. To je znašalo namreč leta 1931 nič manj kot 2,5. Takrat je bilo od vseh stanovanj tudi 63% enosobnih, kar je bil bržčas evropski rekord. Kakšne so bile

stanovanjske prilike, če si predstavljamo velikost poljske družine, si lahko mislimo. Zboljšuje se mreža tramvajev, ki povezuje Lódž s sosednjimi satelitskimi mesti, in avtobusne zveze. V Lódž se namreč vozi na delo dnevno 20.000 ljudi. To niti ni posebno visoka številka. Lódž in sosednja mesta namreč brez prave vmesne prehodne zone prehajajo v še močno agrarno pokrajino. Toda zaledje se vendar vedno tesneje povezuje s svojim središčem in to se pozna tudi v značaju mesta. Ko je postala Lódž pred 30 leti glavno mesto wojewódstva, so nastale v mestu razne služnostne in kulturne ustanove. Teh je prej močno primanjkovalo. Takrat so bili štrajki in včasih boji na barikadah za lódžsko delavsko prebivalstvo pač bolj običajna stvar kakor obisk gledališča. Druga prebivalstva, razen tenke plasti fabrikantov, inženirjev in nekaj trgovcev, pa Lódž sploh ni imela. Po prvi svetovni vojni se je s povečano regionalno vlogo začela poklicna struktura menjati v korist raznih nameščencev in tako imenovanih svobodnih poklicev. Navzlic temu je Lódž ostala trdnjava delavskega gibanja z obilnimi izkušnjami in tradicijami. Po zadnji vojni se je socialna struktura korenito spremenila, ne pa poklicna, kajti Lódž je danes važno upravno in kulturno središče na Poljskem. Da kulturno funkcijo lahko prav uspešno opravlja, nam je pokazal Teatr Powszechny tudi v Ljubljani. Socialni stratifikaciji je v stari Lódži in deloma še vse do zadnje vojne ustrezala nacionalna stratifikacija prebivalstva. Poljak je bil delavec; fabrikant, inženir in trgovec pa je bil Nemec ali pogosto Žid. Ruskega življa za razliko z Varšavo takorekoč ni bilo, če izvememo carske čete, ki so prihajale „vzpostavljat red“. Med vojno je stari ghetto izginil in z njim domala vse židovsko prebivalstvo. Nacisti so ga prav tako načrtno in brezobzirno uničili kakor povsod drugod na Poljskem. Toda izginilo je med vojno in po vojni tudi vse, prej precej številno nemško prebivalstvo. Lódž je danes čisto poljsko mesto, živo in delavno. Oprto na svojo dragoceno industrijo bo v nekaj desetletjih gotovo tudi bolj prijaznega videza, kakor ga spoznamo danes.

Stane Košnik

NEKAJ O PAKTIH

Pakti sami sicer res ne sodijo v okvir geografskega proučevanja, zato pa v toliko večji meri njih učinki, ki se kažejo na primer na trgovinskem, prometnem, političnem polju itd. Vendar pa je težko napisati o tem kaj več, ker je premalo gradiva na razpolago. Politična in gospodarska ozadja teh zvez pa niso dovolj poznana in vsa problematika je precej zamotana. Vseeno pa ne bo odveč, ako te pojave, o katerih vsak dan beremo v časopisih, slišimo po radiu in podobno, na kratko označimo.

ARABSKA LIGA

Potem ko je Titus leta 70 n. e. porušil Jeruzalem in izgnal po svetu Žide, so se v Palestini naselili Arabci. Med pregnanci je stalno tlela želja po povratku, toda zadrževale so jih najrazličnejše težave. Šele po prvi svetovni vojni, ko so Angleži pristali na zionistično zamisel, so se Židje res začeli doseljevati in kupovati zemljo od Arabcev. Temu so se arabski voditelji upirali, toda denar je opravil svoje. Poznamo celo izrek, ki

pravi: „Prodaj Židu vse razen zemlje in ne kupi od njega ničesar, razen zemlje“. V nadaljevanju tega procesa je prišlo med njimi do vedno večjih nasprotij. Arabci so šli celo tako daleč, da so 1945. leta ustanovili Arabsko ligo, zvezo arabskih držav. Njen namen je borba proti Židom, braniti skupne interese arabskega sveta in ga tudi združiti. Liga hoče doseči enotnost na političnem, gospodarskem in kulturnem področju. Doslej smo bili priča ustanovitve Združene arabske republike (ZAR), v kateri sta se združili Sirija in Egipt. Med ZAR in Jemenom pa je nastala federacija, kmalu zatem pa še federacija med Irakom in Jordanom. Članice lige so Egipt, Saudova Arabija, Irak, Sirija, Libanon, Jordanija in Jemen, ki merijo skupaj 3.674.900 km² in štejejo 45 milijonov ljudi. Da branijo skupne interese, se je pokazalo, ko je OZN priznala novo državo Izrael (14. maja 1948) in so jo kmalu nato napadli. Zmagovalec je bil Izrael, toda spor do danes še ni rešen.

BAGDADSKI PAKT

Ozemlje, ki spada pod bagdadski pakt (vključno Anglija), meri blizu štiri milijone km² in ima preko 180 milijonov prebivalcev. To je torej dokaj obsežno ozemlje. Ni pa pomemben le obseg ozemlja, temveč tudi strateški položaj. Rusija je že dolga desetletja težila za tem, da bi si zagotovila dostop (Perzija!) preko tega ozemlja do morja. Ko pa so v Iranu in Iraku odkrili nafto (po letu 1900), so se interesne sfere med Anglijo in Rusijo še poostrele in podpisali sta sporazum. Kasneje so Rusi svojo ekspanzijo povečali in začasno zasedli severne dele Irana. Po drugi svetovni vojni so Sovjeti organizirali v perzijskem Azerbajdžanu avtonomno vlado, ki pa ni imela dolgega življenja. Po letu 1946 so vendarle dobili določene koncesije za črpanje nafte, ki so celo zasenčile prvotno misel na prehod k morju. To so torej nekateri elementi, ki so privedli do združitve Velika Britanija, Iraka, Irana, Turčije in Pakistana na konferenci v Bagdadu, 24. II. 1955. Najprej sta se združili Turčija in Irak, še isto leto so k tej zvezi pristopile Velika Britanija, Pakistan in Iran. Hoteli so priključiti še druge arabske države, ki pa so odklonile sodelovanje. Hruščev pravi, da je ta zveza usmerjena zoper SZ, Iran pa trdi, da je pakt izključno defenzivnega značaja, namenjen zgolj gospodarskemu sodelovanju in izboljšanju življenjske ravni prizadetih držav. Zveza nima agresivnih namenov in ima za svoj cilj mir in varnost v JZ Aziji. ZDA, ki sodelujejo v ekonomskem in deloma vojaškem odboru te zveze, denarno pomagajo šibkejšim državam. Na konferenci v Ankari (jan. 1958) so sklenili, da bo odslej sedež v Turčiji.

SEATO PAKT

Jugovzhodna Azija ni danes le geografski, temveč tudi politični, ekonomski in strateški pojem.

To je področje, ki že od nekdaj privlačuje pozornost in interes kolonialistov, saj ne smemo prezreti kavčuka in kositra, ki jim prinaša ogromne dobičke. To področje je bilo eno najvažnejših elementov v politiki sil in so ga zato hotele obdržati v svojih interesnih sferah. Dežele so namreč eno izmed žarišč napetosti med ZDA in SZ, ki dobiva vedno večji vpliv. Kapitalistične države so se zdale za svoj prestiž in se zbrale na konferenci v Manili, 8. sept. 1954. Rezultat je bil SEATO pakt ali Pakt za Jugovzhodno Azijo, katerega članice so ZDA, Velika Britanija, Francija, Avstralija, Nova Zelandija, Filipini, Tajska in Pakistan. Merijo preko 18.354.000 km² in imajo okoli 386 milijonov ljudi.

NATO PAKT

in še nekateri drugi

Severnoatlantski pakt je brez dvoma najbolj znana zveza, v katerem je večje število držav Evrope in Severne Amerike. Največ se je o tem pisalo med konferenco v Parizu (koncem I. 1957), ki je imela namen utrditi vezi med članicami, ki so prišle v določena nasprotja. Teritorij držav članic je politično, gospodarsko in strateško izredno pomemben. Zato so se te države tudi povezale proti morebitnemu napadalcu. V gospodarskem pogledu razvite države pomagajo manj razvitim v najrazličnejših oblikah. Glavna naloga te zveze je utrjevanje političnega položaja v svetu, utrjevanje vojaškega položaja in sodelovanje v znanosti in gospodarstvu. Pakt je bil ustanovljen v Washingtonu 4. aprila 1949. Članice so Belgija, Danska, Grčija, Italija, Luxemburg, Nizozemska, Zapadna Nemčija, Norveška, Velika Britanija, Francija, Portugalska, Turčija, Island, Kanada in ZDA in imajo skupaj okoli 458 milijonov ljudi.

Evropske države imajo še eno zvezo in to je Varšavski pakt, osnovan v Varšavi 4. maja 1955. Članice so: Albanija, Bolgarija, ČSR, Madžarska, Vzhodna Nemčija, Poljska, SZ in Romunija. Ta pakt je bil ustanovljen kot protiutež atlantskega pakta.

Najmanj pa je znana zveza, ki ima ime: Obrambeni dogovor dežel zapadne hemisfere. Osnovana je bila 30. avg. 1947 v Petropolisu blizu Rio de Janeira. Članice so: Salvador, Guatemala, Haiti, Honduras, Kostarika, Kuba, Mehiko, Nikaragva, Panama, Portoriko, Argentina, Bolivija, Brazilija, Čile, Ekvador, Kolumbija, Paragvaj, Peru, Urugvaj, Venezuela in ZDA.

Pred meseci je Gaillard, bivši predsednik francoske vlade, v nekem govoru predlagal ustanovitev Sredozemskega pakta v okviru atlantskega zavezništva. Zveza naj bi imela obrambni in ekonomski pomen s člani: Francijo, Italijo, Španijo, Veliko Britanijo, Marokom, Tunizijo, Alžirijo, Libijo in Turčijo. Arabske države se s tem

ne strinjajo, dokler ne bo rešen spor med Tunizijo in Francijo in sklenjen mir v Alžiriji. Do tega predloga je verjetno prišlo zaradi teženj po federaciji med atlasnimi deželami.

ODECA

To je zveza srednjeameriških držav. Do leta 1821 je bilo vse ozemlje Srednje Amerike špansko kolonialno področje. Takrat pa so se uprli Amerikanci in ustvarili politično samostojnost. Nastale so današnje države kot most med obema celinama. Od takrat je pa še ostala težnja po združitvi, kar bi prineslo in pospešilo vsesplošen razvoj teh držav, poleg tega pa še povečalo njihovo gospodarsko moč. To so majhne in zaostale republike, ki imajo težave v ekonomskem razvoju in čuvanju svoje neodvisnosti. Vseh šest republik ima mnogo skupnega in njihov bodoči razvoj narekuje ustanovitev federacije, ki bo skrbela za boljše izkoriščanje prirodnih bogastev ter pripeljala ljudi do stanja višjega življenjskega standarda. Od 10. do 14. oktobra 1951 je bila konferenca predstavnikov vseh teh držav v San Salvadorju, kjer so ustanovili Organizacijo srednjeameriških držav, ki ima kratico ODECA (Organizacion de Estados Centro Americanos). Celotna federacija meri 570.000 km² in ima preko 9.500.000 ljudi. Člani pa so Gvatemala, Honduras, Salvador, Nikaragva, Kostarika in Panama. Ne moremo trditi, da je ta zveza krepka, kajti na tem področju se uveljavljajo velike družbe, ki vodijo svojo politiko in motijo domači mir. Taka družba je United Fruit Company s sedežem v Bostonu in ima v rokah vse plantaže banan. Ima celo svoje železnice in pristanišča. Močno se vmešava v notranjo politiko republik. Zaenkrat, žal, še ni čutiti rezultatov te federacije. Naloga te organizacije je tudi v tem, da skrbi za dvig poljedelstva, ki je na nizki stopnji, za razvoj industrije in za borbo proti nepismenosti in slabi prehrani, pa za gospodarski, kulturni in socialni razvoj v teh deželah sploh, da bi s tem postale odpornejše zoper tuje vplive.

BALKANSKI PAKT

Nobena tajnost ni, če povemo, da države na Balkanu tarejo marsikatero težavo, ki ovirajo boljše odnose med njimi. Brez dvoma lahko rečemo, da bi imela Evropa samo korist od tega, če bi bili odnosi med balkanskimi državami urejeni. Nekdanji „sod smodnika“ bi mogel tako

ščasoma le postati vir prijateljstva. Močno zbližanje Aten, Budimpešte, Sofije, Tirane, Ankare in Beograda lahko privede do novega vzdušja in zdravega sodelovanja ter večjega napredka. Tega se zaveda tudi predsednik romunske vlade Chivu Stoica, ki je prvi dal pobudo za tako zvezo. Žal, pri nekaterih državah pobuda zaenkrat še ni našla zaželenega uspeha (Grčija, Turčija).

Na kratko smo spoznali nekatere zveze, ki so bodisi bolj vojaškega ali političnega, bodisi gospodarskega značaja. Značilno je tudi to, da nekatere stranke znotraj posameznih držav niso vedno navdušene nad tem, da je njihova država članica te ali one zveze. Gredo celo tako daleč, da zahtevajo, naj njihova država izstopi. Tak primer je bil Siam. Ko je po državnem udaru nastopil novi predsednik, so bili prepričani, da bo preklical zvezo z SEATO paktom. Tega pa ni napravil zaradi določenih gospodarskih koristi. Če bi na primer Tajsko izstopila, bi tudi pomoč ZDA prenehala. Ker je sedež zveze v Bangkoku, je to še težje.

Ena izmed političnih strank v Pakistanu se je močno zavzemala za to, da bi država izstopila iz SEATO pakta. Tega vseeno niso dosegli, ker se tudi ta dežela čuti zelo navezano na zunanjo pomoč.

V Jemenu so bili na primer upori proti članstvu v Arabski ligi. Država je član že od ustanovitve, in to celo zelo aktiven.

Ponekod so tudi težnje, da bi se posamezne zveze povezale med seboj. Po konferenci NATO so krožile misli o vzpostavitvi stikov Bagdadskega pakta, SEATO pakta in NATO pakta ali pa ustanovitev nenapadalnih zvez med NATO in Varšavskim paktom.

Iz vsega tega zaključimo, da je malo držav na svetu, ki ne bi bile član te ali one zveze. V Ameriki lahko izključimo samo tri Gvajane. Avstralija je v SEATO paktu, v Afriki je samo Egipt v Arabski ligi. V Evropi izločimo samo Španijo, Švico, Avstrijo, Jugoslavijo, Švedsko in Finsko. V Aziji pa niso članice nobenega pakta naslednje države: Japonska, Koreja, Mongolija, Kitajska, Indonezija, Malaka, Vietnam, Burma, Indija in Afganistan.

V današnjem svetu so razne zveze še vedno instrument mednarodne politike, včasih so pozitivne, napredne, pogosto pa so, žal, le orodje v rokah velesil in služijo tujim interesom.

Nekaj aspektov k ocenjevanju geografskega znanja

(Nadaljevanje)

Poglejmo, kateri pogoji bi bili najvažnejši za pravilno ocenjevanje geografskega znanja, ki izhajajo iz predmeta samega!

Specifični pogoji za pravilno preverjanje in ocenjevanje geografskega znanja izhajajo, kot rečeno, iz notranje logike predmeta in njegovih izobraževalnih in vzgojnih smotrov. Kateri vidiki so to?

1. Prvi vidik, ki ga mora učitelj-geograf imeti stalno pred očmi tudi pri preverjanju in ocenjevanju, je dejstvo, da morajo spoznanja različnih geografskih dejstev sloneti na pravilni površinski oziroma prostorni predstavi. Učitelj mora pri preverjanju ugotavljati ali vsaj stremeti za tem, da ugotovi, ali ima učenec za vsa tista spoznanja, o katerih govori, pravilno, adekvatno, prostorno in površinsko predstavo. Če učenec tega nima, je njegovo znanje le formalno, verbalno in zato netrdno, nedoživljeno in malo uporabno. Saj vemo, da je ena izmed bistvenih prvin geografskega spoznanja ravno ta površinska predstava.

Če učenec 5. razreda osemletke verbalno sicer pravilno reproducira osnovne pojme o absolutni in relativni višini, pa nima pri tem odgovarjajoče optične prostorne predstave, je njegovo znanje zelo relativno in premalo zadovoljuje. Težko, da bo dobil boljšo oceno od zadostne.

Ko dijak 1. razreda gimnazije formulira proces o nagubanju Alp v terciarni dobi, mora tudi „videti“, odkod je prihajal tangencialni pritisk, in v katero smer so se sloji nagubali in narinili.

Ko učenec 6. razreda osemletke govori učitelju o reliefu Severne Amerike in ga pri tem razčlenjuje v tri velike geografske enote, v Kordiljere, Misisipsko nižavje in Apalače z Atlantsko nižino, mora o njih imeti tudi pravilno površinsko predstavo, tako kartografsko kakor profilno. Ali je njegovo znanje res trdno, se bomo prepričali tudi s tem, da bomo zahtevali od njega tudi odgovarjajoči višinski profil.

Spominjam se svojega učitelja zemljepisa, ki nas je v tem smislu navajal k samokontroli naših spoznanj. Pri orografski razporeditvi gorstev v Evropi je o priliki dejal: „Zaprte oči! Ali vidite sedaj, kako potekajo Alpe, Karpati, Dinaridi, Apenini, Balkan? Če jasno vidite njihov potek, njihove glavne direktrise, ste se pravilno učili! Odprite sedaj oči in primerjajte svojo predstavo s sliko na karti!“ Ali ni to skoraj isto, kakor če bi rekel: „Vzemite svinčnike in narišite v osnovnih obrisih mlado nagubana gorstva Evrope!“ Mislim, da je ta učitelj pravilno zadel in je bil na najboljši poti pravilnega preverjanja znanja.

K takšnemu učenju geografskih spoznanj moramo svoje učence stalno navajati in vzgajati. Če si je učenec pravilno vtisnil v zavest površinsko oziroma prostorno predstavo, če se je optično oziroma vizuelno učil, potem je njegovo znanje doživljeno in ga ne bo tako hitro pozabil. Prav je zato, da stalno posegamo po svinčniku oziroma po kredy ter rišemo in skiciramo pojme in si tako priključimo predstavo določenega geografskega predmeta, pojma ali procesa.

2. Drugi važni vidik za pravično in trdno oceno je ta: Geografski pojav oziroma pojem mora biti kavzalno povezan in pogojen. Ugotavljanje različnih geografskih spoznanj brez iskanja in razumevanja take pogojenosti je le polovičarsko delo. Takšno „znanje“ je zelo nezanesljivo. Geografsko znanje mora vsebovati ta dialektični element, tako fizično — kakor antropogeografsko. Ugotavljanje enega geografskega fakta ali spoznanja naj vzbudi nove asociacije, to vedno upoštevajmo tudi pri preverjanju in ocenjevanju.

Četrtošolec nižje gimnazije, oziroma učenec 8. razreda osemletne šole govori o Rodopskem gorstvu. Učitelj se ne more zadovoljiti le z opisnim reproduciranjem njegove orografske razporeditve ter geološke strukture. To je že nekaj, vendar ne dovolj. Na te ugotovitve je treba aplicirati posledice specifične geološke strukture za morfološki razvoj, specifičnost vegetacijskega razvoja, razpoložljivost rud itd. Na primer, Rodopsko gorstvo je staro grudasto gorstvo, zato kopastih, mirnih oblik, zaradi pomanjkanja padavin je dokaj golo in zato izpostavljeno krepki denudaciji. Iz tega sledi težki problem hudourniškega delovanja in težavnost pogozdovanja. Zaradi geološke starosti in vulkanskega delovanja v terciaru pa je Rodopsko gorstvo bogato z rudami itd.

Ko govorimo v 8. razredu osemletke o kmetijstvu in ugotavljamo, da so v Vojvodini zelo dobri pogoji zanj (publica, aluvialno tlo), mora učenec istocasno tudi vedeti, da so ravno zaradi tega tu slabi pogoji za težko in kovinsko industrijo ali za hidroenergetiko, pa dobri pogoji za predelovalno industrijo, in zakaj.

V 6. razredu osemletke ali v 2. razredu višje gimnazije sprašuje učitelj učenca o razporeditvi vegetacijskih pasov v Afriki. Učenec jih lepo našteje: pragozd, savana, stepe, puščave, oaze, sredozemsko rastlinstvo. Toda ko hoče učitelj ugotoviti, ali ve, kaj prvenstveno vpliva na tako pravilno razporeditev, vidi, da njegov učenec ne pozna vzrokov taki razporeditvi, namreč speci-

fično razporeditev klimatičnih pasov, kaj šele, da bi vedel za prvo, primarno pogojenost kot posledico letnega gibanja sonca.

V kolikor učenec ne more takoj odgovoriti ali pokazati takega znanja s kavzalne strani, ga mora učitelj na to spomniti z dopolnilnimi in posebnimi vprašanji. V tem slučaju se bo moral seveda učenec zadovoljiti s slabšo oceno, le z dobro ali največ s prav dobro oceno. Učitelj pa bo s tem pokazal, ali mu je res do pravičnega ocenjevanja ali ne. Le če bo sleherni pojav učenec res kavzalno razumel, bomo lahko prišli do prepričanja, da snov res trdno in uporabno obvlada. Pri ocenjevanju nam ne bo težko napisati mu tudi najboljše oceno.

3. Od izprašanega učenca zahtevamo, da geografske pojave razume in jih tako tudi reproducira — funkcionalno in dinamično. To bi bil tretji specifično geografski pogoj za solidno geografsko znanje. Ta pogoj je važen zlasti za antropogeografsko področje in pri ekonomski geografiji, pri fizični geografiji pa zlasti za geomorfologijo. S funkcionalnim prikazom geografskega pojava ali procesa držimo raven geografije visoko nad zgolj deskriptivnim in nomenklaturnim načinom podajanja.

Kot primer vzemimo morfološki razvoj določenega reliefa pri obravnavanju regionalne geografije. Prikazati ga moramo dinamično in v razvojnem procesu. Ako učenec 7. razreda osemletke res dobro ve, kakšna je norveška obala, ni dovolj, da jo le opiše in ve, kako izredno členovita je, da ima nešteto fjordov in mogoče katerega tudi imenoma pozna. Premalo je, da zna fjord tudi lepo opisati. Treba je tudi vedeti vsaj v skromni meri, kako je tak fjord tudi nastal in kateri geografski činitelji so vplivali nanj tako, da je nastal današnji relief.

Podobno bi rekli o Dalmatinski obali. Vprašani učenec 8. razreda osemletke jo sicer lepo opiše, ve za njene glavne otoke, zalive, drage in kanale, ne ve pa, kako je nastala, ne ve za pogojenost obale na različno geološko strukturo obrežnega pasu (menjavanje apnenca in fliša) ter tektonsko vgrezanje. Interes in vedoželjnost učenca moramo usmeriti v razvojno in funkcionalno smer sodelovanja določenih pogojev oziroma činiteljev.

Moment funkcionalnosti nastopa zelo vidno zlasti pri antropogeografskem in gospodarskem delu geografije. Učitelj je dolžan navajati učence na funkcionalno razumevanje določenih geografskih dejstev, tako po svoji strokovni kakor pedagoški dolžnosti. Le tak učenec, ki je sposoben določeni pojav tako razumeti, pojav ali določeno snov res tudi obvlada.

Vzemimo primer novonastale industrije v Kidričevem ali pa kolosalni razmah Velenjskega rudnika ali industrijskega bazena okoli Zenice v Bosni. Vsako golo naštevande in ugotavljanje obstoja teh velikih gospodarskih objektov, četudi obogateno z raznimi statističnimi podatki o pro-

izvodnji, tonah in participaciji na narodnem dohodku, še ne zadošča za resnično dobro geografsko znanje. Dijak 4. razreda višje gimnazije ali zadnjega letnika srednje strokovne šole in učiteljska mora ob tem vedeti tudi za demografske, socialne, gospodarske, prometne in urbanistične posledice ter probleme. Vedeti mora obratno tudi za pogojenost teh velikih obratov, kakor na primer za razpoložljivost surovin, boksita, železove rude, za električno energijo dravskih HC, za nadaljno izgradnjo HC ob Dravi in ob Drini, za transportne in izvozne probleme, za razpoložljivo delovno silo itd. Razume se, da bomo to funkcionalnost in dinamičnost zahtevali na obvezni stopnji znatno manj kakor na višji gimnaziji, tam le rahlo in skoraj neopazno, tu pa sistematično.

4. Preverjanje geografskega znanja mora zasledovati tudi kompleksni in genetični vidik! To je treba zlasti poudariti, ko obravnavamo in pozneje preverjamo dejstva in pojave v regionalni geografiji. Izogibajmo se toge in suhoparne sistematičnosti, vsiljene razporeditve in reprodukcije!

Ko zahtevamo od učenca geografsko sliko določene regije ali geografsko gospodarskega področja, na primer v prvem slučaju Murskega polja, Savinjske doline, Metohije, Severnoitalijanske nižine, španske Mezete, v drugem slučaju mariborskega industrijskega bazena, vinogradniško-sadlarskega področja Slav. gorice, Porurja, Gornje Slezije, naj vsi geografski elementi nastopajo v zaključeni, kompleksni sliki. Ne zadovoljujmo se z golim naštevanjem izoliranih geografskih elementov in faktov!

Ko govorimo na primer o reliefu določene regije, dežele ali področja, že tu lahko povemo o posledicah, ki se kažejo v določenih klimatičnih hidrografske, vegetacijskih in gospodarskih pojavih. O vsem tem ni treba čakati, da bomo povedali šele takrat, ko bo prišla vrsta na klimo, hidrografijo ali vegetacijo.

Postavimo sledeči primer: Učenca 7. razreda osemletke vprašujem učno enoto o Kanadi z namenom, da ga ocenim. Najboljšo, to je odlično oceno bo dobil po mojem le takrat, če bo podal geografsko sliko Kanade samostojno in to v njenih osnovnih ter bistvenih elementih kakor v kompleksni sliki. Mogoče tako: „Kanada — ena največjih držav na svetu — ima zaradi hladnega subpolarnega podnebja v večjem delu države slabe pogoje za kulture in življenje človeka; zato je redko naseljena. Izrazito kontinentalno podnebje, z izjemo ozkega atlantskega pasu. Na široko je odprta proti jugu, zato je velik osrednji del (prerije) poleti topel. Prerije so pokrite z dobro prstjo, zato so pogoji za poljedelstvo dobri. Kanada — dežela žita in gozda. Velik del v glacialni dobi pod ledom, ki je preoblikoval relief, zato veliko bogastvo hidroenergije. Sicer pomanjkanje premoga, pa veliko bogastvo elektrike, zato dokajšnja industrija. Kanada — redko naseljena, pa prirodno bogata. Promet in tehnika odpirata

Maldivi (298 km², 81.950 preb., g. 275), prej britanska kolonija, so sedaj samostojen sultanat, član Britanske skupnosti narodov.

Burma (677.950 km², 19.856.000 preb.) je postala neodvisna republika leta 1948, prej je bila britanska kolonija, od Indije ločena l. 1937.

Izrael (20.218 km², 1.872.000 preb.) je bil ustanovljen v maju 1948 kot samostojna republika iz dela britanskega mandata Palestine.

Gazo (202 km², 325.000 preb.), ozek obalni pas, ki je bil prej palestinski, upravlja sedaj Egipt.

Britanska Vzhodna Afrika je bila sestavljena leta 1948 iz kolonije Kenije (582.580 kvadratnih kilometrov, 5.405.000 preb.), protektorata Ugande (207.974 kvadratnih kilometrov, 4.960.000 preb., g. 24) in Tanganjike (939.326 kvadratnih kilometrov, 7.600.000 preb., g. 8), ki je bila od leta 1920 britanski mandat in jo je OZN v decembru 1946 izročila Veliki Britaniji.

Kitajska (9.780.000 km², 590.865.000 preb.) je bila v septembru 1949 proglašena za ljudsko republiko z glavnim mestom Peking, vanjo pa še ni vključena Formoza.

Vietnamu, ki obsega nekdanja francoska protektorata Tonkin in Anam in kolonijo Kočinčino, je Francija leta 1949 priznala neodvisnost v okviru Francoske unije. Sedaj je samostojen, a razdeljen v Ljudsko republiko Vietnam na severu (164.103 km², 13.500.000 prebivalcev) z glavnim mestom Hanoj ter Demokratično republiko Vietnam na jugu (170.231 km², 12.500.000 preb.) z glavnim mestom Sajgon.

Indonezija (1.492.000 kvadratnih kilometrov, 83.500.000 preb., g. 56) je od decembra 1949 samostojna demokratična republika, prej je bila Nizozemsko-indonezijska unija oziroma Nizozemska Indija.

Italijansko Somalijo (461.540 km², 1.264.000 preb., g. 27), ki jo je imela zasedeno Velika Britanija, je OZN 1. IV. 1950 izročila v upravo Italiji.

Jordanija (96.610 km², 1.450.000 preb., g. 15) se imenuje kraljevina od aprila 1950; prej se je imenovala Transjordanija in je nastala v maju 1946 iz dela Palestine, britanskega mandata.

Libija (1.759.500 km², 1.091.830 preb., g. 0,6), združeno kraljestvo, neodvisno od 24. XII. 1951, prej pod skrbstvom OZN.

Eritreja (124.320 km², 1.020.000 preb.), od leta 1952 avtonomna pokrajina, priključena Etiopiji, prej od 1882 italijanska kolonija.

Rodezija in Njasa (1.263.000 kvadratnih kilometrov, 7.260.000 preb., g. 5,7) sta od 23. X. 1953 združeni v federacijo, ki obsega britansko kolonijo Južno Rodezijo in protektorata Severno

Rodezijo ter Njaso in je pod nadzorstvom generalnega guvernerja.

Kambodža (174.930 km², 4.358.000 preb., g. 25) je od decembra 1954 neodvisna monarhija, prej je bila francoski protektorat in je bila vključena v Francosko Indokino.

Laos (236.800 km², 1.425.000 preb., g. 6), ki je bil prej francoski protektorat in se je leta 1949 vključil v federacijo z Vietnamom in Kambodžo kot del Francoske unije, je sedaj neodvisna demokratična monarhija.

Sudan (2.505.405 km², 8.766.200 preb., g. 3,5) je od januarja 1956 samostojna republika, prej je bil anglo-egiptovski kondominij, ki mu je egiptovski kralj postavljал generalnega guvernerja na predlog Velike Britanije.

Britanska Karibska federacija se je pojavila v načrtu Velike Britanije februarja 1956 in naj bi obsegala Jamajko, Trinidad, Tobago, Barbados, Odvetrne in Privetrne otoke v Malih Antilih. Načrt je bil izveden leta 1958.

Maroko (418.632 km², 9.212.985 preb., g. 22) je neodvisen sultanat od marca oziroma aprila 1956. Sestavljajo ga južni Maroko, ki je bil od leta 1912 francoski protektorat in je bil leta 1947 vključen v Francosko unijo, severni Maroko ali Tetuan, ki je bil do oprila 1956 španski protektorat, in bivše mednarodno mesto Tanger.

Sueški prekop je Egipt nacionaliziral v juliju 1956, prej je bil prekop po pogodbi iz leta 1888 v mednarodni upravi.

Francoski Togo (56.500 km², 1.095.000 preb.) je po referendumu v oktobru 1956 prenehal biti mandat in je postal republika v okviru Francoske unije.

Gana (237.850 km², 4.620.000 preb., g. 19,4) je od 6. III. 1957 samostojna republika v okviru Britanske skupnosti narodov, sestavljena iz prejšnje britanske kolonije Obale zlata, protektoratov Ašanti in Severnega teritorija ter britanskega mandata Togo.

Tunizija (155.830 km², 3.230.000 preb., g. 20,7) je od julija 1957 republika, prej je bila od leta 1881 francoski protektorat, ki mu je vladal bej pod nadzorstvom francoskega generalnega re-zidenta.

Malaja (131.248 km², 6.056.000 preb., g. 46) je od avgusta 1957 suverena in neodvisna federacija malajskih držav in je članica Britanske skupnosti narodov. Prej je bila britanska kolonija.

Združena arabska republika, v katero sta se zvezali državi Egipt in Sirija, je bila proglašena po volitvah 21. II. 1958. Dne 9. III. 1958 je bila ustanovljena federacija med ZAR in kraljevino Jemenom. Federacijo upravlja vrhovni federalni svet.

DROBNE VESTI

JUGOSLAVIJA

Delež Jugoslavije v svetovni proizvodnji boksita

Pred drugo svetovno vojno je ozemlje današnje Jugoslavije (všeta Istra) dajalo relativno največ boksita na svetu (16,5% svetovne proizvodnje). Na drugem mestu je bila Francija, nato Madžarska, Italija (brez Istre) in Grčija. Teh pet držav je nakopalo pred vojno skoro $\frac{2}{3}$ vse svetovne proizvodnje boksita. Za Evropo so se zvrstile Južna Amerika (Nizozemska in Britanska Gvajana), Sev. Amerika (ZDA) in Azija (Indonezija, Malaja). Teh deset držav je dajalo 96% vse svetovne proizvodnje.

PROIZVODNJA PRED VOJNO

EVROPA — 64% svet. proizvodnje

Jugoslavija	719 000 ton
Francija	709 000 ton
Madžarska	496 000 ton
Italija	484 000 ton
Grčija	187 000 ton

JUŽNA AMERIKA — 21% svet. proizvodnje

Niz. Gvajana	512 000 ton
Brit. Gvajana	478 000 ton

SEVERNA AMERIKA — 8% svet. proizvodnje

ZDA	381 000 ton
-----	-------------

AZIJA — 7% svet. proizvodnje

Indonezija	231 000 ton
Malaja	94 000 ton

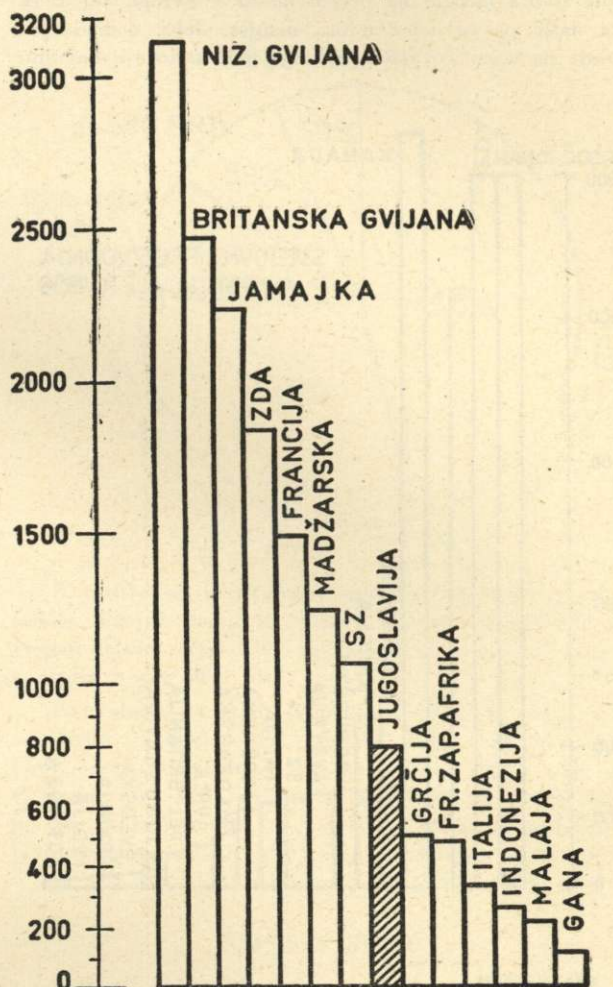
Med vojno in po njej pa je proizvodnja boksita naglo naraščala (1939 — 4 milijone ton, 1956 — 18 milijonov ton). Vzporedno s tem se je znatno spremenil tudi delež posameznih držav. V zadnjih letih so se pomaknile na prva štiri mesta izvenevropske države (Niz. Gvajana, Brit. Gvajana, Jamajka, ZDA). Na petem mestu je Francija, na šestem Madžarska, nato SZ! Na sedmem mestu je Jugoslavija. Za njo pa si slede Grčija, Francoska Zap. Afrika, Italija, Indonezija, Malaja in Gana.

Evropa daje v zadnjem času (1956 leta) le še 26,2% vsega boksita, Južna Amerika 33,7%, Severna Amerika 24,6%, Afrika 3,6%, Azija 2,9%, Sovjetska Zveza 9%.

Delež Jugoslavije je v zadnjih dveh desetletjih nazadaval od 16,5% na 5,2% svetovne proizvodnje. To pomeni, da je naraščanje proizvodnje boksita v Jugoslaviji manjše od svetovnega povprečja. Treba pa je poudariti, da to ne velja več za zadnja štiri leta, ko proizvodnja boksita pri nas vedno hitreje narašča. Glede na zalogo boksita pa je potrebno podčrtati, da se Jugoslavija še vedno uvršča med prve šestorice držav. Ima namreč večje zaloge od ZDA, Jamajke, Francije in Italije.

Proizvodnja in potrošnja boksita v Jugoslaviji nam prikazuje naslednja tabela:

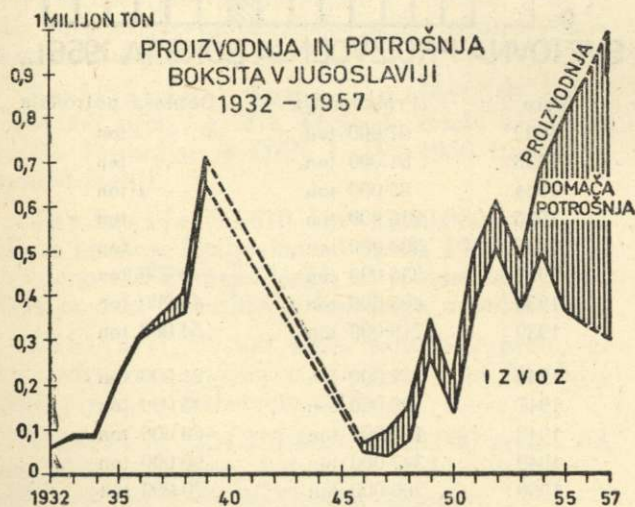
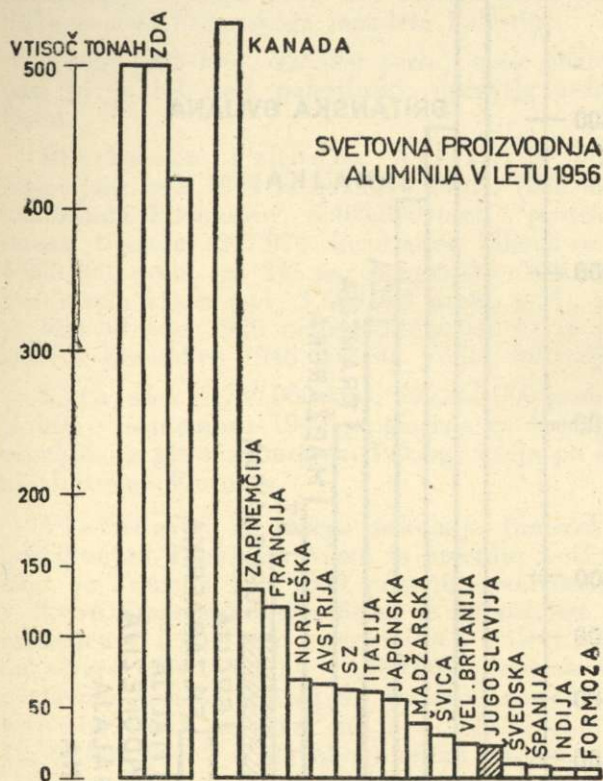
V TISOČ TONAH



SVETOVNA PROIZVODNJA BOKSITA 1956 L.

Leto	Proizvodnja	Domača potrošnja
1932	67 000 ton	— ton
1933	81 000 ton	— ton
1934	85 000 ton	— ton
1935	216 000 ton	— ton
1936	300 000 ton	— ton
1937	356 000 ton	9 000 ton
1938	405 000 ton	45 000 ton
1939	719 000 ton	64 000 ton
1946	71 000 ton	21 000 ton
1947	88 000 ton	45 000 ton
1948	144 000 ton	68 000 ton
1949	347 000 ton	90 000 ton
1950	206 000 ton	70 000 ton
1951	498 000 ton	102 000 ton
1952	613 000 ton	92 000 ton
1953	478 000 ton	101 000 ton
1954	687 000 ton	126 000 ton
1955	791 000 ton	414 000 ton
1956	881 000 ton	547 000 ton

Povojna doba nam je prinesla še eno bistveno spremembo glede gospodarjenja z boksitom. Razmerje med proizvodnjo, domačo potrošnjo ter izvozom se namreč vedno bolj spreminja. Vse do pred nekaj leti je bila Jugoslavija glede izvoza boksita na prvem mestu v Evropi. Od 1954. leta dalje pa se delež izvoza manjša, delež domače potrošnje pa večja. To nam ponazarja tudi naslednji diagram:



Delež Jugoslavije v svetovni proizvodnji boksita se sicer manjša, toda prav tako se manjša tudi izvoz. Vzporedno s tem pa narašča domača proizvodnja aluminija.

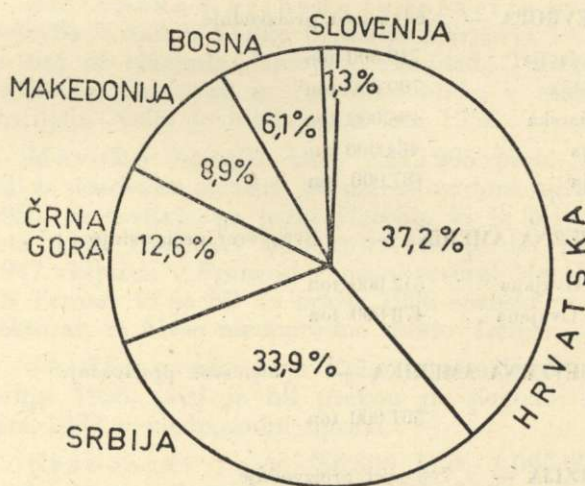
Zanimivo je razmerje v proizvodnji boksita in aluminija po posameznih republikah, velja za leto 1956. Največ

boksita nakoplje Hrvatska (45,1%), nato BIH (31,6%) in Crna gora (23,3%). Aluminija pa proizvaja največ Slovenija (77,5% — 11.355 ton) in Hrvatska (22,5% — 3307 ton).

RIBOLOV V JUGOSLAVIJI

V letu 1956 so v Jugoslaviji naložili 18.249 ton rib. Od tega 60% (17.058 ton) morskih ter 35,8% (10.172 ton) sladkovodnih rib. Razen tega so naložili 1191 ton (4,2%) školjk, rakov in mehkužcev.

Razmerje med morskim in sladkovodnim ribolovom nas nekoliko preseneča. Saj kaže, da je morsko ribištvo v primerjavi s sladkovodnim še vedno zelo zelo skromno. Morski ribolov se je v primerjavi z desetletjem pred drugo vojno sicer podvojil, toda kljub temu Jugoslavija še močno zaostaja za drugimi obmorskimi državami.



Pri morskem ribolovu so zastopane tri republike. Glavni delež ima seveda Hrvatska s 15.548 tonami ali 85,2% vsega ulova. Na drugem mestu je Slovenija z 2456 tonami ali 13,5%, na tretjem mestu pa Crna gora z 245 tonami ali 1,3% skupnega ulova.

Pri sladkovodnem ribolovu je delež Hrvatske in Srbije največji, najmanjši pa delež Slovenije.

PROIZVODNJA SOLI V JUGOSLAVIJI

1956. leta je Jugoslavija pridobila 144.000 ton soli. Pri tem je zanimivo, da je proizvodnja kamene soli precej večja od morske. Na kameno sol odpade namreč 103.000 ton ali 71,5% vse proizvodnje, na morsko sol pa le 41.000 ton, kar je komaj 28,4% celotne proizvodnje. Edino v letu 1952 (izredno suho in vroče podnebje!) je bila proizvodnja morske soli večja od kamene. Morske soli smo tedaj pridobili 101.000 ton ali 54,8% (doslej največja proizvodnja), kamene pa 83.000 ton ali 45,2% letne proizvodnje.

V primerjavi z 1939. letom se je proizvodnja do danes (1956) povečala za 68%. Glede razvoja proizvodnje je značilno, da je kamena sol že zgodaj dosegla razmeroma večjo proizvodnjo (leta 1932 že 53.000 ton), ki pa se je v kasnejšem razvoju sicer polagoma, toda zanesljivo večala. Pri morski soli pa je bila proizvodnja sprva zelo nizka (1932. leta le 7.000 ton) in se je šele v zadnjih letih pred

drugo vojno dvignila na 44.000 ton. Od takrat naprej pa proizvodnja močno niha, kar je spričo zelo spremenljivega podnebja v zadnjem času tudi razumljivo.

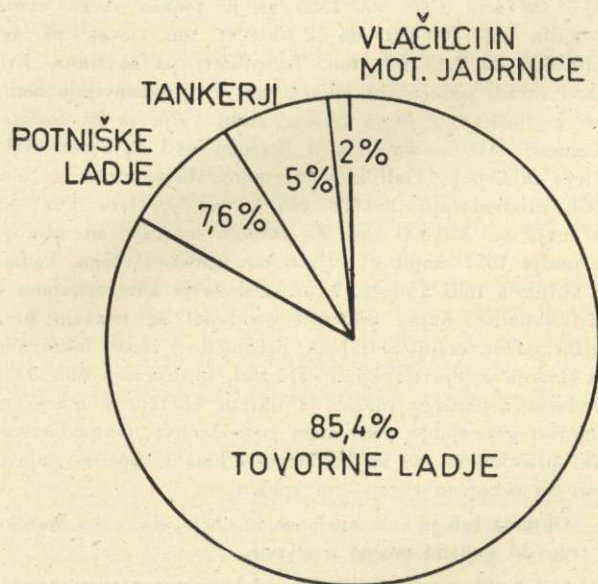
Kameno sol pridobiva edino Bosna, morsko sol pa tri republike: Slovenija, ki daje 41,4% (17.000 ton) vse morske soli, Crna gora z 36,3% (15.000 ton) in Hrvatska z 22,3% (9.000 ton).

Pred vojno smo morali sol uvažati, kljub ugodnim domačim pogojem za izkoriščanje obeh vrst soli. Po vojni se je uvoz od leta do leta manjšal in postal v zadnjem času skoro nepomemben. Glede na prirodne pogoje pa moremo proizvodnjo tako morske, kakor kamene soli še izdatno povečati.

TRGOVINSKA MORNARICA FLRJ

Pred drugo vojno je imela Jugoslavija 401.000 BRT ladjevja (sem so vštete ladje z nad 100 BRT). Vojna vihra je napravila ogromno škode, saj je uničila $\frac{2}{3}$ celotne tonaže. Tako smo 1946 leta, ko smo začeli obnavljati mornarico, imeli le 141.000 BRT. Od tedaj naprej se je vsako leto povečala tonaža povprečno za 15.000 BRT. Kljub temu pa še vedno nismo docela dosegli predvojne stanja.

Leta 1956 smo imeli 227 ladij z 300.000 BRT. Od tega: 130 tovornih ladij z 256.000 BRT, kar je 85,4% vsega ladj. 58 potniških ladij s 23.000 BRT, kar je 7,6% vsega ladj. 4 tankerje s 15.000 BRT, kar je 5% vsega ladjevja. 35 vlačilcev in mot. s 6.000 BRT, kar je 2% vsega ladj. jadrnic

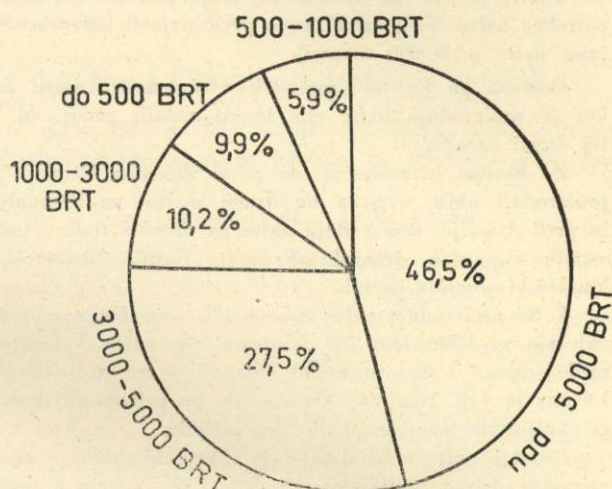


Polovica tega ladjevja je starega nad 20 let, 36% nad 30 let ter 14,6% vse tonaže nad 40 let.

Glede na velikost ladij je naša mornarica takole sestavljena:

do 500 BRT velikosti je 133 ladij (29.901 BRT), kar je 9,9% vse tonaže,
od 500 do 1000 BRT velikosti je 27 ladij (17.057 BRT), kar je 5,9% vse tonaže,
od 1000 do 3000 BRT velikosti je 16 ladij (30.662 BRT), kar je 10,2% vse tonaže,

od 3000 do 5000 BRT velikosti je 23 ladij (82.655 BRT), kar je 27,5% vse tonaže,
nad 5000 BRT velikosti je 23 ladij (139.282 BRT), kar je 46,5% vsega ladjevja.



Z razliko od predvojne mornarice, ki je imela večje število manjših ladij, se sedanja mornarica odlikuje po večjem deležu večjih ladij, saj odpade kar 46% vse tonaže na ladje z nad 5000 BRT.

Po zadnjih podatkih (Pomorstvo 1958, I.) šteje naša mornarica v začetku 1958. leta 340 ladij z 415.000 BRT, torej za 12.000 BRT več kot pred vojno. Poleg tega sta v gradnji dve ladji po 14.000 BRT, ena za 18.000 BRT in ena za 19.500 BRT. V načrtu pa je, da v prihodnjih letih zgradimo še 45 ladij s skupno tonažo 400.000 BRT. (Statistički godišnjak FNRJ, Bgd. 1957)

NAFTA V SVETU

Proizvodnja nafte je dosegla 1956. leta 835 milijonov ton. To je 120% porast glede na leto 1946. Ta porast bi bil še večji, ako ga ne bi zavrli dogodki okrog Sueza, ko je proizvodnja porasla le za 8,5%, medtem ko se je v letu 1955 dvignila za 12%.

Najvišji porast je dosegla Kanada s 30,8%. V desetih letih svoje proizvodnje je ta dežela dosegla z 22,8 milij. tonami osmo mesto na svetu. Za 1957. oziroma 1958. leto pa pričakujejo porast za nadaljnjih 15 do 20%. Nasprotno pa so v ZDA dosegli relativno najslabše povečanje proizvodnje. Ta proizvodnja je dosegla namreč le 5% porast, ki pa bi bil še manjši, ako proizvodnja ne bi bila v zadnjih mesecih naraščala v zvezi s sueško krizo. Še vedno je v ameriškem svetu na prvem mestu Venezuela, ki je 1956. leta s 147 milijoni ton postala največji izvoznik nafte na svetu. Ta dežela daje 97% vsega ameriškega izvoza. Ostale ameriške države (Kolumbija, Trinidad, Mehika, Brazilija) so v tem letu prav tako precej dvignile svojo proizvodnjo.

Na Srednjem vzhodu je sueška kriza povzročila rahel zastoj v sicer močnem razvoju. Leta 1956 so tu načrpali 172 milijonov ton nafte, predvidevali pa so 190 milijonov ton. V prvem četrtletju 1956. leta je kazalo, da bo letna proizvodnja dosegla komaj 106 milijonov ton. Tu se je

jasno pokazala bojazen glede možnosti izvoza. V Iraku je proizvodnja narasla za 60%, v Kuveitu za 45%, v Iranu za 25%. Zaradi zmanjšane proizvodnje in zaradi težav pri prevozu je večina evropskih držav pri oskrbi z nafto zašla v težave.

Tokrat je Turčija vrgla na trg svojih 300.000 ton nujno potrebne nafte. Tudi Izrael se je prvič pojavil kot proizvajalec nafte (s 30.000 tonami).

Omeniti pa je tudi napredek v Indoneziji, zlasti še, ker je proizvodnja nafte ena izmed redkih panog, ki v tej deželi narašča.

Za Evropo je zanimivo, da se je Zahodna Nemčija v proizvodnji nafte uvrstila na drugo mesto, za Romunijo in pred Avstrijo. Proizvodnja nafte pa narašča tudi v vseh ostalih evropskih državah: Franciji, Italiji, Nizozemski, Madžarski, Jugoslaviji itd.

V SZ proizvodnja nafte izredno hitro narašča, saj predvidevajo za 1960. leto 160 milijonov ton nafte. Pokrajina med Uralom, Volgo in Embo daje 65% vse proizvodnje, Kavkaz je daje manj ko 20%, ostalo pa prihaja predvsem iz ukrajinskih ležišč in okolice Stalingrada.

Črpanje nafte v Kitajski se je sicer šele začelo, vendar računajo, da bo proizvodnja do leta 1962 dosegla 6 milijonov ton.

Potrošnja nafte se je v tem letu zvečala za 8,5%, je pa nižja ko v zadnjih treh letih. V ZDA je napredovanje počasnejše (5%) kot v svetovnem povprečju (11%). Ako vzamemo za osnovo 10% letni porast, spoznamo, da se bo morala svetovna potrošnja podvojiti v prihodnjih petnajstih letih in bi tako okrog 1970. leta dosegli 1.500.000 ton nafte.

Za Srednji vzhod, ki trenutno oskrbuje petino svetovne proizvodnje, pričakujemo, da bo dajal takrat približno polovico svetovne proizvodnje. To pomeni, da se bo morala proizvodnja v teh deželah petkratno povečati.

ZDA zaenkrat nimajo za več ko 12 let rezerve, če črpajo nafto v današnjem tempu, za 10 let pa v tempu svoje potrošnje.

Zaloge nafte. Poznane zaloge so se 1956. leta precej povečale: od 26.055 milijonov ton do 31.245 milijonov ton nafte. Glavni porast je zaradi odkritih zalog v Kuveitu in SZ. Za Srednji vzhod sodijo, da vsebuje 62% vseh doslej znanih zalog, v ZDA je 15%, v SZ pa 11%. Semkaj pa niso všteta ležišča, ki jih odkrivajo v Sahari, Nigeriji in Kitajski.

Odkrivanje nafte. Raziskovanja so zelo intenzivna in potekajo v najrazličnejših delih sveta. V ZDA odkrivajo ležišča v Skalnem gorovju in to ob stiku štirih držav (Utah, Colorado, Arizona, New Mexico). Nafto odkrivajo tudi v SV Tibetu, kjer so odkrili tudi premog in vrsto barvnih rud. Raziskovanje pa poteka tudi v ostalih delih Kitajske pa v Bolgariji (Dobrudža), v JV Turčiji, v Alžirski Sahari. Sledove in ležišča nafte so odkrili v najrazličnejših delih sveta, marsikje tudi v pokrajinah, kjer za to ni bilo posebne verjetnosti, tako na primer v Španiji, kjer so zasledili metan v Gastiainu (Navarra) in v dolini Guadalquivira.

Prevozna sredstva. Prevoz nafte se v tehničnem pogledu zelo izpopolnjuje. Naftovodi so vedno daljši in v vedno večji meri razpredajo naftne pokrajine. Poleg tega pa je značilno, da stopamo v supertankovsko obdobje. Gradnja vedno večjih tankerjev za prevoz nafte je sorazmerno cenejša, večje ladje pa jamčijo vedno cenejši prevoz. V letu

1956 naštejemo 2830 petrolejskih tankerjev z več ko 20.000 tonami. Tonaža tega brodovja je znašala 43 milijonov ton. Pri tem je zanimivo, da je 40% teh ladij starih manj ko pet let, 45% od pet do petnajst let in le 15% nad petnajst let. V letu 1939 je znašala tonaža le 16 milijonov ton, povprečni tip tankerja pa je imel 10.000 ton. Zdaj računajo, da more tanker z 38.000 tonami prištediti 25% v primerjavi s tankerjem srednje tonaže pred vojno. Ob koncu leta 1950 je bilo samo osem tankerjev z več ko 20.000 tonami, v letu 1956 že 103, ob koncu 1957. leta pa 160. Ti supertankerji služijo predvsem za prevoz na velike razdalje in imajo izhodišče v Perzijskem zalivu. Niarchos ima pet tankerjev z več ko 40.000 tonami, Onassis dva, največ pa jih imajo seveda naftne družbe. Danes grade vedno večje tankerje in računajo, da bodo v letu 1960 ti supertankerji mogli prepeljati vso evropsko potrošnjo. Značilno pa je, da Sueški prekop ne ustreza za tankerje z več ko 40.000 tonami. Dosedanja prednost prekopa postaja zato košljiva in ogrožena. Ako bodo prevoz nafte v pretežni meri prevzeli supertankerji, bo nujno potrebna modernizacija prekopa.

MAROKO

Gospodarstvo mlade maroške države kaže lepe perspektive, kar je pravzaprav izjema v vrsti držav, ki so se šele nedavno rešile kolonijalnega jarma in ki imajo številne težave v procesu dejanske osamosvojitve.

Gospodarski podatki za Maroko nam zares mnogo obetajo. Od leta 1926 do 1956 se je tonaža vsega uvoza dvignila od 700.000 do 2.150.000 ton, izvoz pa od 1.100.000 do 8.450.000 ton. Ta promet pa se stalno širi, zlasti zaradi povečanega izvoza rud. Te predstavljajo namreč že doslej $\frac{1}{3}$ vsega izvoza, zlasti velja to za fosfate, magnezij, svinec, v katerem je Maroko šesti na svetu, cink, železo in kobalt. Tudi izvoz agrumov stalno raste: za leto 1958 predvidevajo 260.000 ton izvoza, za leto 1960 pa računajo na 350.000 ton. Za celotno maroško ozemlje je 3. junija 1957 stopil v veljavo nov carinski režim, kamor je vključen tudi Tanger. Uvozno blago je kategorizirano v štiri skupine, nujno potrebni proizvodi se uvažajo brez carine, uvoz manj potrebnih predmetov, zlasti luksuznih, pa skušajo omejiti z večjimi carinami, ki dosežajo tudi 30% vrednost uvoženega blaga. Ti ukrepi obetajo v marsičem smotrno usmerjanje maroškega gospodarstva. Gospodarstveniki pričakujejo, da se bo Maroko kmalu uspešno pojavil tudi na skupnem evropskem tržišču.

Oprema luk je zelo moderna in obeta, da se bo Maroko v trgovski politiki močno uveljavil.

a) Casablanca se je uveljavila kot prvo afriško pristanišče glede na blagovni promet. Leta 1956 je obiskalo to pristanišče preko 9000 ladij, blagovni promet pa je dosegel 8.500.000 ton (Reka je v tem letu dosegla štiri milijone ton prometa). Na prvem mestu je izvoz fosfatov, nato železove rude in žita — 300.000 ton!, prav tako pa je pomembno pri izvozu tudi zgodnje sadje in povrtnina in agrumi. V skladu s tem so začeli graditi moderna skladišča s hladilnimi napravami.

b) Safi je na drugem mestu, njegov promet je narasel od 1.400.000 ton v letu 1955 na 1.530.000 ton v letu 1956. Tudi preko te luke izvažajo v glavnem fosfate in žito. V ta namen so zgradili ogromen silos za 240.000 stotov žita.

c) Agadir je izvozna luka za železovo rudo in magnezit. Pristaniški promet je dosegel v letu 1956 190.000 ton. To pristanišče bo imelo lepo bodočnost, ko bodo začeli izkoriščati fosfate v Tindafski pokrajini.

d) Lepe možnosti razvoja ima tudi pristanišče Port-Lyutey (Kenitra), ki posreduje promet bogatemu Rharbu. Že leta 1956 je promet v tej luki dosegel 600.000 ton.

e) Končno je potrebno omeniti tudi tangerska pristanišča, ki bodo v večji meri kot doslej vključena v gospodarstvo Maroka. Tako zlasti pristanišče Fedalo, ki bo služilo za izvoz nafte, ter Larache v nekdanjem Španskem Maroku, ki bo služil v bodoče predvsem lokalnemu prometu.

TUNIZIJA

Osrednje tunizijsko vprašanje je demografski položaj v deželi. Po štetju aprila 1956 je bilo v deželi 3.385.000 prebivalcev, od tega 225.000 Evropejcev. Porast je velik za 2% letno; več ko 50% ljudi je starih manj ko 20 let. Nameravajo pa pospešiti porast prebivalstva z omejitvijo umrljivosti. V zvezi z vsem tem pa se kažejo težave. Vprašanje je, kako bo gospodarski razvoj dežele sledil naglemu naraščanju prebivalstva. Nedavna zdravstvena anketa je pokazala, da je skoro polovica prebivalstva podhranjena. Več ko 10% prebivalstva je stalno brezposelnega. Možnosti za povečanje poljedelske proizvodnje sicer so, toda potrebne so precejšnje investicije. Indeks rudarske proizvodnje je padel od 132 v letu 1955 na 115 v letu 1956. V vseh teh težavah se zrcelijo posledice kolonialne politike in splošnega preusmerjanja gospodarstva v osamosvojeni Tuniziji.

V zunanji trgovini odpade na nafto 40% vsega prometa ($\frac{3}{4}$ te nafte še vedno predelajo v francoskih rafinerijah), na sladkor 6%, na železovo rudo in železo 5%. V izvozu pa so na prvem mestu fosfati (48%), od katerih več ko četrtina potuje v Francijo, na drugem železova ruda (20%), na tretjem cement (5%). Francija je še vedno glavni kupec in ponudnik, saj prevzema $\frac{3}{4}$ vsega uvoza in 55% vsega izvoza.

Mlado tunizijsko republiko teži vrsta demografskih, socialnih in gospodarskih težav. Zato nujno potrebuje pomoč strokovnjakov in pomoč za investicije v gospodarstvo. V izbiranju pomoči pa je Turčija precej previdna in se ne želi navezati le na eno državo, oziroma manjše število držav.

ALŽIRIJA

Današnji razvoj te dežele nam, z vso tragiko kaže, kako neposredno vplivajo politični dogodki na gospodarski razvoj.

Zunanja trgovina izkazuje v letu 1956 glede na prejšnja leta večjo izgubo; uvoz je narasel skoro za 12%, izvoz pa se je zmanjšal za 7,4%. Povečanje uvoza gre na račun vojnih potreb. V glavnem se je povečal uvoz nafte, vojnih potrebščin in živil. S tem pa je bil močno prizadet uvoz ostalih dobrin za široko potrošnjo. K izvozu pa spadajo še vedno predvsem železova ruda, fosfati in plutovina, čeprav se je tudi ta občutno zmanjšal.

Poljedelstvo je manj prizadeto, predvsem zaradi ugodne letine. Tako je k sreči pridelek žita kljub zmanjšanju obdelovalne površine zadovoljiv. Podobno je tudi z južnim sadjem in vinsko trto.

Industrija je ogrožena zaradi nevarnosti prevoza in zaradi preusmerjanja za potrebe armade. Zanimivo je, da

se je produkcija tobaka v primerjavi z letom 1955 v letu 1956 povečala celo za 8,1%. Zaradi nezanesljivosti v prevozu je padla tudi proizvodnja premoga, proizvodnja železa pa se je zmanjšala za eno tretjino.

Vedno slabši gospodarski razvoj je posledica imperialistične politike Francije, ki skuša za vsako ceno obdržati to deželo.

EVROPSKA SKUPNOST PREMOGA IN JEKLA

Leto 1957 je bilo zadnje v prehodni dobi petletnega prilagojevanja, ki se je končalo 10. februarja 1958. leta.

Dejavnost v letu 1956

Proizvodnja premoga je le malo narasla: za 1,1% (proti 8,8% v ZDA in 10,5% v SZ). Uvoz je narasel od 23 do 38 milijonov ton, od tega je 80% ameriškega porekla; izvoz je padel od 10,1 na 5,7 milijonov ton. Cene so se zvišale tako premogu, ki ga koplje „Skupnost“, kot tudi uvoženemu.

Oskrba z železovo rudo je normalna; med letoma 1955 in 1956 se je proizvodnja povečala z 21,6 na 22,6 milijonov ton.

Produkcija jekla znatno napreduje: 7,9%, kar je višje kot v svetovnem povprečju, (4,3%), in celo v SZ (7,3%). Izvoz v druge dežele se je dvignil od 7,7 do 8,9 milijonov ton.

Oskrba s starim železom je težavna. Zato se je moral uvoz povečati za 8%. Sistem izenačevanja cen so odgodili in so se vrhu tega morali od 1. julija 1957 zateči k „dodatnemu prispevku“.

Pravice in podpore: italijanske pravice do koksa in jekla so odpravljene. Pravice do topljenja so ustavljene. Rudniki na Sardiniji bodo prejeli 8150 milijonov lir v dveh letih. Francoske podpore za koks so prenehale z 31. marcem 1957.

V Belgiji so razporedili premogovnike v tri skupine:

- a) v premogovnike, ki so medsebojni tekmeči,
- b) v premogovnike, ki taki lahko postanejo in bodo prejeli podpore in
- c) v premogovnike, ki ne morejo uspevati, in so podpore zanje že ukinili februarja 1957. leta.

Prevoz. „Visoka oblast“ je v železniškem prometu dosegla lepe uspehe, pritožuje pa se, da nima moči pri urejanju cestnih in vodnih poti. Maja 1957. leta so ukinili „preostalo tretjino delitve pobiranja končne takse za vsak prevoz na železarske proizvode in staro železo.“

PET LET SKUPNOSTI

	Premog (milij. ton)			Jeklo (milij. ton)		
	1952	1956	52/56	1952	1956	52/56
CECA	238,9	249,1	+ 4,2 ⁰ / ₀	41,8	56,8	+35,8 ⁰ / ₀
Vel. Britanija	230,1	225,6	- 2,0 ⁰ / ₉	16,7	21,0	+25,7 ⁰ / ₀
ZDA	458,1	483,5	+ 6,5	84,5	104,5	+23,4 ⁰ / ₀
SZ	230,0	305,0	+32,6 ⁰ / ₀	34,5	48,6	+40,9 ⁰ / ₀
Svet. proizv.	495,9	1683	+12,7	212,0	281,5	+22,8 ⁰ / ₀

* Communante europeue du charbon et de l'acier.

Kot poroča „Visoka oblast“, je razširitev trga imela prednost stabilizacije in organizacije tržišča. Vodstvo si šteje v uspeh, da je dalo pobudo za modernizacijo proizvodnje, ki so jo izvedli v okviru CECA.

a) železniške tarife so bile bistveno znižane, žal pa ne velja to za druge načine prevoza.

b) Glede cen je „Skupnost“ svojo dejavnost precej skrčila. Kljub temu so cene vendarle manj narasle kot v ZDA in v Veliki Britaniji.

c) Skupna politika uvoza starega železa in ukrepi za izenačevanje cen so pripomogli k izboljšanju težke industrije.

d) Glede mezd se je „Skupnost“ strinjala s podporami in se trudi, da bi se uredile pogodbe ročnega dela in da bi prispevala k zboljšanju mezd. Težko pa je pričakovati, da bi „Skupnost“ v dobi visoke konjunktore sodelovala pri ukrepih za povečanje osnovnih plač.

PANAMSKI KANAL

Leta 1955 je promet skozi Panamski kanal rahlo nazadoval. Delež trgovskih ladij se je sicer povečal, nazadovale pa je delež vojnih ladij. V tem letu je plulo skozi prekop 9811 ladij (vštete so tudi ladje z manj ko 300 tonami). Od tega je bilo 8293 ladij z večjo nosilnostjo (7997 trgovskih ladij in 200 vojnih).

Dohodki so se dvignili le na 19.834.000 dolarjev nasproti 23.797.000 v letu 1954. Ako odštejemo stroške vzdrževanja, obresti za investicije ZDA in stalne anuitete v Panami (redno 430.000 dolarjev letno), ostane le še 581.000 dolarjev dobička namesto 4.000.000 dolarjev v letu 1954.

Čista tonaža je v tem letu znašala 38.500.000 ton. Promet v smeri Pacifik-Atlantik se je povečal za 7,3%, promet v obratni smeri pa se je zmanjšal za 2,4%. Promet tankerjev je zrasel za 3,6%. V letu 1955 je promet z nafto znašal 6300 ton v nasprotju s prejšnjim letom 4632 ton (4162 v smeri Atlantik-Pacifik; 2206 v nasprotni smeri, kar je v glavnem delež kalifornijske nafte, odpremljene proti vzhodu ZDA).

V letu 1955 so se kanala posluževale ladje 35 držav, leto prej pa 33. Na prvem mestu so ladje ZDA s 30,8% vsega prometa, nato Velika Britanija s 17,2%, Norveška z 11,3%, Japonska s 6,7%, Panama s 5,7%, Liberija s 4,8% (to je izreden porast, napredovanje kar za 75%), Danska s 3,5%, Nemčija s 3,2%, Švedska z 2,5%.

Glede na dosedanje prometne smeri so nastale naslednje spremembe: najvažnejši promet je še vedno v smeri od atlantske obale ZDA in Kanade proti Aziji, toda z močnim upadanjem (6%). Ta promet je dosegel 6.780.000 ton, od tega 70% v smeri proti Pacifiku. Promet vzhodna obala ZDA — zahodna obala Južne Amerike pride šele na drugo mesto. Dosegel je 6.499.000 ton, od tega 80% v smeri od Pacifika proti Atlantiku in se še stopnjuje: dvignil se je namreč zaradi novih ladij, opremljenih s hladilnimi napravami za prevoz banan (posebno iz Ekvadorja), ta prevoz je dosegel rekord prav v tem letu. Nasprotno pa se je v tej smeri zmanjšal prevoz železove rude skoraj za 3 milijone ton. Promet iz Evrope proti tihomorski obali ZDA in Kanade se je povečal za 9%. Od tega se 86% prometa odvija v smeri zahod-vzhod. Povečanje je posledica večjega izvoza nafte, lesa in ječmena iz Kanade ter deloma iz ZDA.

Na četrtem mestu je promet med obema obalama ZDA, ki je napredoval za 7%. Tretjino tega prometa sestavljajo tankerji, njihov delež se je v primerjavi s 1954 letom podvojil. Promet iz Evrope proti zahodni obali Južne Amerike nenehno raste že od konca vojne in je dosegel do leta 1955 19% porasta, kar je izredno veliko, 74% tega prometa gre iz Južne Amerike proti Evropi. Promet med Evropo in Avstralijo je približno stalen, med atlantsko ZDA in tihomorsko Centralno Ameriko pa je narasel za 14%, predvsem zaradi prevoza banan iz Costa Rica in Paname. Promet v smeri Zapadna Indija — tihomorska Južna Amerika je nazadoval za 7%.

Glavno tranzitno blago je nafta (15,6% proti 12,7% v letu 1952) rude in kovine (13,5%). V smeri Atlantik-Pacifik je poudarek na nafti (22,8%), premogu (17,7%), železu in jeklu (9,7%), fosfatih (5,6%), soji, sladkorju itd. V obratni smeri pa prevladujejo rude z 18,5%, les s 16,8%, nafta z 8,9%, žito s 6,2%, sladkor s 5,7%, nitrati s 5,6%, nato banane, živila v konzervah itd.

Narastajoči promet, ki je danes za eno tretjino večji kot pred drugo svetovno vojno, narekuje bodisi modernizacijo prekopa bodisi zgraditev druge vzporedne poti (skozi Nikaragvo). Vendar pa se doslej še niso odločili niti za eno niti za drugo.

PREMOG V LETU 1956

1956. leta je bila svetovna proizvodnja premoga rekordna. Samo delež SZ je narasel od leta 1950 do 1956 z 12,9% na 18,1%. SZ je vključno z Vzhodno Evropo dala četrtno svetovnega kopa, ZDA pa 28,7%, CECA (evropska skupnost premoga in jekla) 14,9%, Velika Britanija 13,4%, Kitajska 6,2%. Deželam CECA primanjkuje premoga kljub trudu, da bi povečale proizvodnjo. Uvoz je narasel v razmerju 39 milijonov ton v letu 1956 proti 22 milijonom v letu 1955, tri četrtine tega uvoza odpade na ZDA, ki so podvojile izvoz. Nemčija je sprejela 37% vsega uvoza, Francija 23%, Italija 20%, Nizozemska 13%, Belgija 7%. Pomanjkanje koksa je izredno občutno kljub 9% porastu (Italija — 15,6%, Francija — 14,1% z 12.237.000 tonami). Število rudarjev se je dvignilo le v Nizozemski in Nemčiji!

VULKANI V SLUŽBI ELEKTRIČNE ENERGIJE

Tehnične novosti pri proizvodnji elektrike so v polnem razvoju: gre med drugim tudi za izkoriščanje delujočih vulkanov. V Larderellu v Italiji so to misel uresničili že pred več leti. Pravkar opravljajo enoko delo na severu Nove Zelandije. Tudi Mehika izkorišča ta novi vir energije, to je v pokrajini Popocatepetl, 150 km severno od Mexica. Prvo vrtnanje je uspelo v Hidalgu, kjer nameravajo postaviti elektrarno z močjo 25.000 KW. Prav tako potekajo vrtnanja v Salvadorju in na britanskem otoku Santa Lucia v Karibskem otočju. Ob tej priložnosti lahko omenimo, da ogreva Reykjavik na Islandiji gežirska voda in para že 25 let. Pa tudi v Kaliforniji je februarja 1957. leta, 160 km južno od San Franciska v območju tamošnjega gežira, uspelo poskusno vrtnanje. Delo je uspelo ter so že začeli graditi elektrarno s 100.000 KW, ki jo bo poganjala vulkanska oziroma gežirska para.

MODERNIZACIJA ŽELEZNIŠKEGA PROMETA V VELIKI BRITANiji

Velika Britanija ima razmeroma gosto železniško omrežje. V letu 1955 je imela 34.812 km železniških prog. Na 1000 km² pride povprečno po 140 km prog, na 1000 prebivalcev pa okoli 60 km. Značilno, da je na teh progah v prometu okoli 60.000 potniških vagonov, tovornih pa je kar 1.241.000.

Za angleško železniško omrežje je značilno, da se je začelo razvijati med prvimi v Evropi oziroma na svetu. Prav v tem je eden izmed vzrokov, da je del tega omrežja razmeroma zastarel. Druga značilnost je v tem, da je večina železniškega omrežja na parni pogon oziroma na pogon s premogom, kar je seveda spričo bogatih in številnih premogovnikov tudi razumljivo. V letu 1947 je bilo v tej državi le 3% elektrificiranih železniških prog.

V zadnjem desetletju pa so tudi v Veliki Britaniji, med drugim tudi zaradi vedno bolj izčrpanega premogovnega bogastva, izdelali načrt za elektrifikacijo železniškega omrežja. Upoštevati je namreč treba, da so parne lokomotive zelo veliki potrošniki premoga, ki pa ga razmeroma zelo slabo izkoriščajo (izkoristek je le 6–8%). Po tem bi morda sodili, da je treba elektrificirati vse proge brez izjeme. Vendar pa je tak zaključek zmoten. Upoštevati je namreč treba tudi ostale gospodarske zahteve. Predvsem zahteva elektrifikacija velike investicijske stroške, ki so večji kot pri parnih progah. Zelo važna je nadalje obremenitev proge. Pokazalo se je namreč, da je pri majhnem prometu parni pogon cenejši, in da je šele pri večji frekvenciji proge elektrifikacija bolj ekonomična. Meja ekonomičnosti pa je seveda odvisna od cele vrste činiteljev. V Veliki Britaniji se na primer marsikje odločajo za elektrifikacijo prog tudi zaradi megle oziroma saj, ki so v takih pokrajinah še posebno nevšečne.

Zaradi vsega tega nameravajo v Veliki Britaniji do leta 1960 izločiti iz prometa vse s premogom kurjene lokomotive in jih zamenjati z električnimi oz. z dieselskimi.

D. R.

VIRI:

Statistical Yearbook OUN, New York 1956.

Images économiques du monde, Paris 1957.

Statistički godišnjak FNRJ, Beograd 1957.

ŽELEZOVA RUDA NA LABRADORJU

Labrador je zaradi svojega surovega podnebja še do nedavna veljal za zapuščeno in neobljudeno deželo. Gola, skalnata, mestoma močvirna dežela je s svojo skromno tundro in redkim živalstvom bila le malo vabljiva. Ponovno odkritje železove rude v srcu Labradorja (prvič je bila odkrita med 1868–1870), je pripomoglo, da so se številne družbe začele zanimati za bogata rudišča. Ležišča je leta 1936 s pomočjo domačega indijanskega poglavarja označil J. E. Retty. Zanimanje za labradorsko rudo je naraščalo, ker so znana ležišča železove rude ob Gornjem jezeru že močno izčrpana in je težka industrija ob ameriških jezerih prisiljena, da uporablja vedno bolj revno rudo. Na Labradorju so ocenili zaloge železove rude leta 1951 na 417 milijonov ton. Glavna rudišča se nahajajo v močno pretrtih in nagubanih predkambrijskih kamninah labradorskega tektonskega jarka. Nastanek rude še ni dovolj pojasnjen. Rudo sestavljajo predvsem hematiti, mestoma s

primesjo mangana. Vsebuje 50% železa. Poleg te najboljše rude je še obilo manjvrednih. Ležišča se nahajajo na meji med pokrajinama Quebec in Labrador, 600 km daleč od Zaliva Sv. Lovrenca. Naraščajoče potrebe po železovi rudi v ZDA so pripomogle, da so se odločili, da zgrade železnico, kljub izredno težkemu terenu, od pristanišča Seven Islands do Knob Lake, središča rudnih ležišč. Enotirna železnica bi v kratkem poletju zmogla prevoz 15 milijonov ton. Pozimi prevoz ni mogoč. Že leta 1955 so prepeljali 7,7 milijonov ton, a za leto 1956 so predvideli 12 milijonov ton. V pristanišču Seven Islands se ruda sortira in naklada na ladje, ki jo vozijo do Baltimora in Philadelphie, od tod pa v Pitsburg in v druge železarske centre v ZDA. Z ureditvijo plovbe na reki Sv. Lovrenca, pa bo mogoč prevoz naravnost do Chicaga, Detroita in drugih središč težke industrije ob velikih jezerih, s čemer bo pomen labradorskih ležišč izredno narasel. Izkoriščanje rude pa je pripomoglo, da je prav v srcu Labradorja nastalo moderno mesto Knob Lake z 2500–3000 prebivalci, zaposlenimi v rudnikih. Naselje je opremljeno z vsemi tehničnimi napravami in je pravo nasprotje divjini, ki ga obdaja.

(Povzeto po C. R. Twidale: Knob Lake, Central Labrador — Seine Entwicklung und seine Funktion. Geographische Rundschau. 1957/6.)

UPRAVA TANGERJA

Mesto Tanger z bližnjo okolico je bilo za evropske države vedno važno zaradi izrednega položaja ob vhodu iz Atlantika v Gibraltarski preliv. Leta 1906 so sklenile Spanija, Portugalska, Francija, Velika Britanija, Belgija, Nizozemska, Italija, Avstro-Ogrska, Nemčija, Švedska, Rusija, ZDA in Maroko v mestecu Algecirasu ob Gibraltarskem zalivu sporazum o nevtralizaciji in demilitarizaciji Tangerja. Po prvi svetovni vojni leta 1923 so razglasile Spanija, Francija in Velika Britanija na konferenci v Parizu poseben statut za Tanger. Ta statut so nato odobrile ostale podpisnice algeciraškega sporazuma, razen poražene Nemčije in Avstro-Ogrske. Tanger je postal mednarodno mesto, v katerem so se lahko za stalno naselili državljani tistih držav, ki so podpisale sporazum in statut. Zato je bilo v mestu, ki je štel 47.000, zaledjem pa nekaj nad 160.000 prebivalcev, okoli 22.000 Spancev, 9000 Francozov, 3000 Italijanov, 1500 Portugalcev, 1000 Britancev in 250 Amerikancev. Pripadniki drugih držav so morali plačevati za bivanje posebne takse, ki so v zadnjih letih znašale 20.000 frankov za pol leta. Formalno suverenost nad ozemljem je imel maroški sultan, upravljala pa ga je mednarodna uprava, ki so jo postavljali konzuli držav podpisnic. Tudi vsi uradniki so bili imenovani od konzulov. Arabci, Berberi in Židje pa so spadali pod arabsko upravo, ki ji je načeloval sultanov namestnik. Zakonodajna oblast sta izvajala mednarodna zakonodajna skupščina in kontrolni odbor. Skupščino so sestavljali namestniki konzulov, odbor pa konzuli sami. Ker se Švedska za Tanger ni zanimala, Sovjetska zveza pa ni hotela sodelovati z zastopnikom Francove Spanije, je bilo pri upravljanju udeleženih le ostalih osem podpisnic. Sodišča so bila štiri: mečano za Evropejce, ameriško za ameriške državljane, kadijsko za Arabce in Berbere ter rabinsko za Zide. Mednarodna policija Interpol je delikte naznanjevala pristojnim sodiščem, ki so potem ukrepali po svoji volji. V takšnih razmerah

je bil Tanger zatočišče tihotapcev, spekulantov in v zadnjem času tudi vojnih zločincev.

Statut je veljal do druge svetovne vojne. Ko je Italija stopila v vojno, je Španija zasedla Tanger, češ da bo „varovala njegovo nevtralnost“, leto dni pozneje pa ga je priključila španskemu Maroku. Leta 1945 sta Velika Britanija in Francija načeli vprašanje mednarodne uprave in so se morale španske čete umakniti, statut pa je spet stopil v veljavo. Določeno je bilo, da dobe v skupščini po štiri mesta Španci in Francozi, po tri Angleži, Amerikanci in Sovjeti, po eno Portugalci, Italijani, Belgijci in Nizozemci, poleg teh pa šest mest Arabci in tri Zidje. Različni interesi so vzbudili nasprotstva in nered, nakar so podpisnice prvotnega statuta brez Švedske in Sovjetske zveze leta 1952 sklenile novo pogodbo o tangerskem ozemlju, ki je določala popolno svobodo trgovanja in blagovnega prometa.

Osamosvojitve Maroka je spremenila tudi tangerske razmere. Spomladi 1956 so navedene države-podpisnice priznale neodvisnost Maroka in se odrekle pravicam, ki so jih do tedaj uživale v mednarodnem mestu. Pol leta nato so ukinile statut o tangerski coni in je Tanger končno prešel v popolno suverenost maroškega sultana. Toda s tem je nehala njegova privlačnost, tuji kapital je odtekal drugam in gospodarski pomen mesta se je zmanjšal. Maroška

vlada se trudi, da bi Tanger spet pridobil večjo veljavo. Zato mu je dala posebno upravo in pustila velik del ugodnosti, ki jih je imel pod mednarodno upravo. Trgovanje je prosto in se ne pobirajo davki in dohodnina.

Po časopisnih vesteh zbral Fr. Planina.

GEOGRAFSKE ZANIMIVOSTI

1. Ali veš, da ima New York več prebivalcev kot vsa Avstralija!
2. Da živi več kot 90% prebivalstva severno od ekvatorja!
3. Da leži Tampa na Floridi bolj zahodno kot vsa Južna Amerika!
4. Da leži Buenos Aires bolj južno kot Capetown!
5. Da leži Chikago na isti zemljepisni širini kot Rim!
6. Da leži Moskva bližje New Yorku kot Buenos Aires!
7. Da leži London severneje od katerekoli točke ZDA!
8. Da so Amazonko raziskovali 100 let prej ko Missisipi!
9. Da je bila reka Columbija odkrita 300 let za odkritjem Amerike!
10. Da je Japonska z 90 milijoni prebivalcev površinsko manjša od Kalifornije!

J. T.

Književnost

Z RISANJEM K NAZORNOSTI

(Mavricij Zgonik, Nazornost v geografiji, Maribor 1958)

V tem je izražena vodilna misel nove Zgonikove knjige „Nazornost v geografiji“. Sicer je nazoren tudi pouk s filmom, slikami iz knjig, z branjem ali pripovedovanjem zanimivih in značilnih doživetij, najbolj splošno ponazorilo pri pouku zemljepisa sta pa vendar risba in skica, ker sta uporabni skoro za vsako snov in pri vsaki uri. S tega vidika je široki naslov Zgonikove knjige upravičen, čeprav obravnava samo risbe in skice in so le na prvih šestih straneh omenjeni tudi reliefi in modeli, o drugih sredstvih za nazorni pouk pa v njej ni govora. Knjiga seznanja geografa z raznovrstnimi možnostmi grafičnega ponazarjanja na vseh stopnjah šolanja, pri tem pa avtor sam svari, naj ne preidemo v manjše risanje na račun stvarnosti. Torej ne risanje za vsako ceno, ampak v tolikšni meri, da olajšamo učencem pravilno predstavljanje!

Delo obsega 165 strani besedila s 167 risbami za zgled, na boljšem papirju je pa dodanih še 45 risb v barvah. V besedilu najdemo vsa potrebna navodila in opozorila, kaj in kako naj rišemo pri zemljepisnem pouku, od profilov in majhnih skic do grafikonov, diagramov in blokovnih diagramov. Seveda je govor tudi o uporabi zemljevidov in o ekskurzijah. Dragocene so misli, da je treba opustiti staro prakso, kjer se učenci trudijo natanko in do zadnjih detajlov reproducirati tiskane karte. Zahtevajmo le shematične risbe, tako da učenci opravljajo miselno nalogo primerjanja in odbiranja. Omenim naj tudi točno razlikovanje grafikonov in diagramov, po kateri je grafikon vsak grafični prikaz statističnih podatkov, diagram pa tisti, kjer

so podatki prikazani na koordinatnem sistemu in je iz krivulje razviden potek pojava v določenem času. Sistematična in jedrnata razlaga bo vsakemu geografu pojasnila razne naloge, ki so zvezane z našim šolskim delom, v mnogoštevilnih risbah in črtežih bo pa našel vzpodbude za uspešnejše delo pri pouku. Avtor seveda nima namena, da bi bile njegove risbe zgolj predloge, ki naj bi jih prerisavali iz knjige na tablo, ampak hoče le pokazati razne načine, kako naj si z risanjem pomagamo k večji nazornosti. Povsod pa opozarja, na kaj je treba pri risbah paziti, da bodo učencem res olajšale predstavljanje in pomnenje. Knjiga je metodičen pripomoček, ki ga ne velja le enkrat prebrati, ampak bo morala biti geografu stalno pri roki in mu bo pomagala pri pripravi, da bo ubiral boljše in uspešnejše poti pri pouku. Tudi tisti, ki se je bal risanja na tablo, češ da ne zna risati, se bo zdaj lahko lotil tega pripomočka, saj je večina risb tako preprostih, da bo vsakdo zmogel marsikaj podobnega, če se bo le malo potrudil. Ker smo pogrešali takšno metodično delo, ni pretirano pričakovanje, da bo Zgonikova knjiga našla pot v knjižnice vseh naših šol in vseh geografov, četudi je zaradi mnogih ilustracij, večbarvnega tiska in majhne naklade za naše žepce zelo draga (1200 din). Za šole bo ta izdelek dobro naložen, če bomo knjigo uporabljali, kakor je njen namen.

Primeri risb niso vsi enako dobri in je treba tovariše geografе opozoriti, naj se varujejo pomanjkljivosti, ki bi jih lahko zagrešili pri risanju. Na podolžnih rečnih profilih (skici 28 in 29) je višina preveč pretirana (100 krat), zaradi česar je videti, kakor da je vsa reka en sam slap.

Plastično risanje obale je prikladno le tam, kjer je obala strma; sečoveljske nizke obale pa ne bi smeli narisati, kakor je na skici 56. Takšna shematizirana risba ne daje pravilnega vtisa in učenca zavaja v napačne predstave. S skice 89 bi si marsikdo predstavljal, da so otoki podobni keksom, ki plavajo na vodi; koliko resničnejši je otok na skici 81, kjer ni shematiziran. Ni vsak način za vse! Na skici 93, ki prikazuje vulkansko površje v shematičnem bloku, je težko razpoznati, kaj so narisane oblike. Risba mora predstaviti olajševati, če ne, je bolje, da ne rišemo. Za grudasta gorovja in planote grebenko risanje ni prikladno (skica 14a), ker ne more prikazati njihovih ploskev. Tisto, kar hočemo prikazati, mora biti z risbe zares razvidno. V peterokotniku na skici 61, ki naj pokaže središčno lego Pariza, bi dijak središča na postavil tja, kjer je Pariz. Če hočemo predočiti preval, ga ne smemo skriti za breg, kakor je to na skici 78. Diagrame rišemo zaradi primerjanja, zato morajo kazati pravilne podatke. Če ni na abscisi pravega dolžinskega razmerja kakor na primer na skici 146, kjer je 7-letna doba podana z isto dolžino kot 10-letna, potem tudi rezultanta ni pravilna. Kadar imamo namen prikazati manjše količine, ne smemo vzeti večjih znakov, kakor je na primer na skici 157, kjer so prašiči v Bosni mnogo večji kot v Vojvodini. Zelo dobra je primerjava vegetacijskih pasov v različnih geografskih širinah in nadmorskih višinah (skica 160), le da bi morali imenovati tudi višinske regije in ne bi smeli vpisati planin, ker teh v polarni coni pač ni, namesto praproti pa bi morali napisati drevesaste praproti in namesto rož cvetnice. Kjer želimo predstaviti neko stopnjevanje, kakor na primer na skici 28a glede gostote prebivalstva, je bolje uporabiti stopnjevanje tone iste barve, kakor pa različne barve, ki same po sebi ničesar ne povedo. Kakor pri vsakem šolskem delu, mora biti tudi pri risanju neka doslednost in neki sistem. Če na primer označimo sosede Jugoslavije s tem, da z barvnimi kredami naslikamo njihove zastave, ne smemo nekaterih izpustiti, kakor sta na skici 27a izpuščeni Madžarska in Bolgarija. Stolpce v grafikonih je najbolje razvrstiti po velikosti, da učenec ostane v spominu vrstni red (poglej skico 108 in 123!). Če rišemo najvišje gore posameznih dežel in jih s črtkami povezujemo z zemljevidom, moramo vse tiste dežele narisati tudi na karti, ne pa nekatere izpustiti kakor je to na skici 39a. Ker rišemo zato, da pojav približamo pojmovanju učencev, je prav, da uporabljamo takšne znake, ki so za predmete bistveni. Zato se zdi čudno, da sta plast prsti na skici 86 in premoga na skici 99 čisto beli. Takih pomanjkljivosti se izogibajmo! Za risanje pri pouku se je treba doma pripraviti in dobro premisliti, kaj bomo risali in kako, da ne bomo z risbami vzbujali učenecem napačnih predstav, temveč jim bomo z njimi razčistili pojme.

Barvaste skice v prilogi so videti v knjigi preveč preproste in preokorne, na tabli bodo pa napravljale drugačen vtis. Ponekod so podatki nepravilni. Po skici 29a bi sodili, da je v Piranu večina Italijanov, po skici 9 pa, da je Postojna okrajno mesto. Temu se ne smemo čuditi, ker je material čakal pet let na natis in je vsebina skic medtem že zastarela.

Opozorim naj še na nekatere jezikovne nepravilnosti, ker se teh mnogo raje oprimemo kakor pravilnih in lepih izrazov. Omahovanje temperature (str. 126) je še slabše kot kolebanje. Namesto vodostaja (str. 130) recimo stanje

vođe, čeprav se je ta skovanka že udomačila med strokovnjaki. Saj tudi namesto kolodvora uporabljamo izraz postaja. Čemu imenujemo temperaturo toplina, ki je le srbskohrvaški izraz za toploto? Čemu se nam zde boljše tujke kot domači izrazi, na primer areal namesto površje? Na strani 93 je pridevnik monsumski namesto monsunki, na strani 172 piše palagruški in plitviški, na strani 175 je v karti napis Šumadinske gore, ki pač niso imenovane po Sumadincih, ampak po pokrajini Sumadiji.

Kljub takšnim pomanjkljivostim, ki jih lahko sami popravimo, smo geografi hvaležni avtorju za tako pomembno delo s področja geografske metodike, založbi Obzorja v Mariboru pa za korajžjo, da je knjigo izdala kljub velikim tiskarskim stroškom in slabim trgovskim pričakovanjem.

France Planina

KRAJEVNI ZBORNIKI

Nadaljujemo s poročanjem o novejših krajevnih zbornikih, ki so važen vir za spoznavanje krajev in ki jih učitelj geografije rabi predvsem pri ekskurzijah. V zbornikih, o katerih poročam, sta številka, je navadno težišče na snovi iz narodnoosvobodilne borbe, umetnostnih spomenikih in podobno, važen del pa zavzemajo tudi geografski in zgodovinski članki, ki nas prav posebno zanimajo. Razveseljivo je, da so pri vseh sodelovali tudi geografi.

CELJSKI ZBORNIK 1957. Izdal Svet za prosveto in kulturo okraja Celje, Celje 1957, 291 strani.

V uredniškem uvodu zvemo, da so bili celjski prosvetni delavci po prvem Celjskem zborniku 1951 pred izbiro, ali naj pričnejo tudi v Celju izdajati lastno kulturno revijo ali pa naj nadaljujejo z zbornikom. Odločili so se za zbornik.

V Celjskem zborniku 1957 zanimata geografa predvsem dve razpravi. Prva je 24 strani obsegajoča razprava Marijana Zagarja z naslovom Savinjska dolina in hmelj. V njej je pregled reliefnih, vodnih, podnebnih in pedoloških razmer v Savinjski dolini, težišče pa je na razvoju hmeljskih nasadov in njihovi gospodarski vrednosti. Priložena je pedološka karta in so podani zanimivi ekonomski računi, ki jih je avtor utegnil dobiti pri Hmeljski komisiji v Zalcu.

Razprava Janka Orožna: Gmajne na področju srednje Savinje in njenih pritokov (38 str.) ima zanimiv uvod, ki razlaga nastanek fevdalne lastnine, ustanavljanje novih kmetij in kmetijic v dobi kmečkih nemirov in uporov na dominikalni zemlji (te, po l. 1542 nastale kmetije so imele dominikalne, za razliko od starejših rustikalnih), prepuščanje fevdalnih gozdov in pašnikov v uporabo podložnikom v naslednjih stoletjih in prodajo fevdalnih gozdov in gmajn. Ker se je razdeljevanje pašnikov med podložne kmete po patentu Marije Terezije iz leta 1768 zavleklo, so se srenjske gmajne ohranile do nedavnega in so tako važne za agrarno geografijo sedanosti. V drugem delu razprave Orožen podrobno opisuje gmajne v Celju, Vojniku, Zalcu, Sempetru, Preboldu, Polzeli, Braslovčah in v okoliških vaseh teh krajev ter v Taboru.

Ostali važnejši članki v tem zborniku so: Ludvik Rebešek, O pomenu in problematiki prirodnih zdravilišč celjskega področja; Janez Rihteršič, Bentonitna nahajališča severno od Celja; Jože Curk, Razvoj celjske mestne vemute; Lojze Cukala, Prerez skozi trgovino celjskega okraja v zadnjih letih, in drugi.

POSAVJE I. Izdal Svet za prosveto in kulturo občine Brežice. Brežice 1957, 131 strani, broširano.

Tudi v tem zborniku nas najbolj zanimata geografski in zgodovinski članek. Zgodovinski pregled je prispeval dr. Milko Kos z naslovom: Brežice v srednjem veku. Kos razlaga nastanek Brežic v luči političnih razmer Posavja v srednjem veku in zakaj se javijo Brežice kasno, šele v XIII. stoletju, to je po prenehanju madžarskih vpadov, po ustavitvi državne meje ob Sotli in po sklenitvi premirja z Ogrji in Hrvati v prvi polovici XII. stoletja, ko so nastali ugodni pogoji za vojaško, upravno in gospodarsko postojanko ob meji. Geografski opis Brežic (19. str.) je prispeval geograf novinar Boris Lipužič. Po fiziško-geografskem pregledu je Lipužič opisal historični topografski razvoj mesta na brečju ob Savi, populacijski razvoj 1869—1953, gospodarstvo, upravne in kulturno-prosvetne funkcije in perspektivni razvoj naselja.

Ostali zanimivi članki so še: V. Sribar — P. Petru, Nevidnuna; S. Škaler, Posavje v uporabi 1573; F. Baš, Iz narodnostnih bojev v Brežiškem Posavju; S. Škaler, Uničenje brežiške čete; S. Škaler, Nacistično preseljevanje prebivalstva v Posavju, in drugi.

KAMNIŠKI ZBORNIK II, izdal in uredil uredniški odbor, glavni urednik Avgustin Lah, junij 1956, 241 strani.

Med drugimi so članki: Avgustin Lah, Zanimivi podatki iz življenja mladine; Božo Otorepec, Prebivalstvo Kamnika v srednjem veku; Angelos Baš, Gotska in renesančna noša v kamniškem območju; Pavel Kunaver, Kamniška Bistrica; Miha Prešeren, Sadjarstvo kamniškega okoliša; Bogdan Kobol, Komunalna ureditev in gospodarstvo kamniške občine; Pavel Kunaver na 16. straneh v poljudni obliki opisuje geomorfološki razvoj Kamniške Bistrice v neogenu, posebno pa v pleistocenu.

KAMNIŠKI ZBORNIK III, junij 1957, 343 strani.

To je najvažnejša številka zbornika za spoznavanje zgodovine in geografije mesta in okolice. Tatjana Krautšiferer v članku z naslovom Geografski momenti v razvoju Kamnika do začetka XIX. stoletja zgoščeno podajo bistvene podatke, ki so potrebni geografu-šolniku za spoznavanje mestnega razvoja. Opisano je prirodno, predvsem mikro in makroreliefno okolje, v katerem je zrastle mesto, poudarjena vloga prometnih poti za nastanek in zaostajanje mesta za Ljubljano ter zbrani glavni zgodovinski viri o gospodarskem in socialnem življenju mesta do začetka XIX. stol.

Milan Siferer je prispeval članek Pleistocenski razvoj Kamniške Bistrice in pritokov. V njem opisuje širino dolin v odvisnosti od petrografske sestave in klime ter številne faze akumulacije in erozije, ki jih pojasnjujejo z drobnimi periglacialnimi in drugimi pleistocenskimi procesi.

V članku Kras v Kamniških planinah, opisuje in razlaga Pavel Kunaver z že znanim poljudnim načinom kraške pojave. Navaja več vrst žlebičev in škrap, kot jih pozna dosedanja slovenska kraška morfološka literatura.

Za poznavanje mestne, zgodovine in geografije ter bližnje in širše okolice so pomembni še naslednji članki: Emilijan Ceve, Kamnik v starih podobah; Božo Otorepec, Donesek h gospodarski zgodovini Kamnika do XVI. stol.;

Angelos Baš, Stavbni značaj Kamnika v franciscejskem katastru; Vlado Valenčič, Bistriški gozd in kamniški meščani; Ivan Zibka, Kamniški Stari grad; Uroš Janko, Kmetijsko gospodarstvo Tuhinjske doline; Vladimir Rebolj, Lesna industrija v območju bivšega kamniškega okraja; Albin Pavlin, Domžale v svojem razvoju; Janez Perovšek, Iz zgodovine slarnikarske industrije v Domžalah.

Ivan Gams

MIRKO RIJAVEC, Južna Amerika, dežela v razmahu, Gorica—Trst 1957, strani 83.

Prikupna knjižica s podnaslovom „Dežela, prebivalstvo, zgodovina, kultura“, ni običajni opis Južne Amerike, kakršnih je obilo v geografski literaturi. To namreč ni zgolj prikaz, ki bi bil nastal iz različnih knjižnih del, bolj ali manj posrečen kompilat, temveč je izvirno delo, ki je nastalo ob dolgoletni in bogati avtorski slovenskega rojaka, ki je živel in popotoval po Južni Ameriki nad dvajset let. Iz teh osebnih doživetij in spoznanj je avtor črpal svoje neposredne vtise in opise in tako na plastičen način razgrnil pred nami marsikatero podobo iz južnoameriških dežel, marsikje sicer močno subjektivno, toda zato nič manj zanimivo in privlačno. Saj v tem je tudi vrednost tega dela. Taka knjiga nam more izredno koristno dopolniti običajne strokovne opise in jim dati potrebno barvitost in sočnost. Kljub številnim lastnim spoznanjem pa je avtor svoja opažanja lepo vskladil z dosedanjimi strokovnimi dognanji, s čimer je delo le pridobilo.

Knjižica ni le geografski opis, saj avtor odmeri dosti prostora tudi čisto etnološkimi, sociološkimi, zgodovinskimi in kulturnim pojavom. Med temi je nekaj prav zanimivih, na primer o sanpaulizmu, o indianizmu, o verskih razmerah in podobno.

Knjižice smo še posebno veseli, ker je delo goriškega rojaka in ker nam jo posredujejo naši zamejski Slovenci.

Savo Marić — Kosta Rakić, Lepote i znamenitosti Jugoslavije, Beograd 1957, strani 135.

Knjiga je v bistvu turistični priročnik, ki nam v leksikografskem slogu podaja osnovne podatke o 264 krajih v Jugoslaviji. Avtorja v uvodu sicer poudarjata, da je „v knjigi zbrano gradivo o turističnih krajih, kakor tudi o drugih važnejših krajih, ki so zanimivi za popotnike in turiste“!? Zdi se pa, da avtorja to omenjata bolj iz zadrege, oziroma zaradi premalo izdelane koncepcije o tem, kaj je in kaj ni uvrstiti med turistične kraje. Med opisi naletimo na celo vrsto takih krajev, ki res ne sodijo semkaj (Brčko, Doboj, Čaplina itd.), zato je razmerje po posameznih republikah nekoliko nenavadno (Srbija 50 krajev, Hrvatska 73, Slovenija 37, Bosna in Hercegovina 32, Črna gora 21 in Makedonija 21 krajev).

Pri opisu slovenskih krajev motijo nazivi kot „Gozd Martuljak“, „Kopar“, ponekod pa tudi stvarne pomanjkljivosti. Škoda, da sicer številne fotografije, ki so že zaradi slabega papirja precej nejasne, niso podnaslovljene. Knjiga nas s svojim naslovom pravzaprav zavaja in pričakujemo več, kot pa nam v resnici nudi.

D. R.

Društvene vesti

OBČNI ZBOR GEOGRAFSKEGA DRUŠTVA SLOVENIJE

Letošnji občni zbor GDS je bil 2. marca 1958 ob 9.30 v prostorih Kluba kulturnih in znanstvenih delavcev v Ljubljani. Žal je bila udeležba na njem manjša, kot smo jo bili vajeni zadnja leta. Navzoče člane GD in delegate sorodnih društev je pozdravil predsednik društva profesor Svetozar Ilešič, občni zbor pa je vodil delovni predsednik profesor Silvo Kranjec.

Najprej je prof. Ilešič v predsedniškem poročilu nakažal delo GD, ki se je razvijalo v treh smereh: 1. Znanstveno delo v odseku za znanstveno proučevanje, 2. reševanje problemov zemljepisnega pouka v šoli in 3. popularizacija geografije in prirejanje strokovnih predavanj. Poročal je tudi o delu in uspehih Kongresa slovenskih geografov v Portorožu in o stikih, ki jih je imelo društvo s sorodnimi društvi doma in po svetu.

Znanstvena sekcija je največ debatnih večerov posvetila problemu rajonizacije, geografskemu proučevanju mest in nadaljevala proučevanje Pomurja. Odbor je za delo imel mnogo dobre volje, žal pa je prezaposlenost in bolezen članov to delo zavirala. Omenil pa je tudi nekatere pomanjkljivosti: razmeroma slabo povezanost društva s poverjeniki in številčno šibek obisk večernih predavanj GD.

Tajniško poročilo je podal asistent Drago Meze. V minulem letu je članstvo naraslo za 18 članov in šteje sedaj GD 316 članov (258 rednih in 58 izrednih). Bilo je 12 rednih odborovih sej in en plenarni zbor z vsemi načelniki podružnic in poverjeniki. Korespondenca se je povečala, bilo je kar 214 dopisov. Posebej je omenjal številne anketne liste, ki jih je društvo razposlalo članom v zvezi s Kongresom v Portorožu in mednarodnim geogr. seminarjem v Bruslju. Stroški korespondence znašajo cca 25.000 dinarjev.

Društvo je priredilo 10 predavanj sledeče vsebine:

1. Dr. Svetozar Ilešič: O vtisih s poti po Belgiji.
2. Dr. Svetozar Ilešič: O vtisih s poti po Franciji.
3. Dr. Jerzy Konracki: Fizično geografske regije Poljske.
4. prof. Mavricij Zgonik: O mednarodnem geografskem seminarju v Grenoblu.
5. Dr. S. V. Kalesnik: O geografiji Leningrada in okolice.
6. Dr. Danilo Furlan: Vpliv monšuna na padavine v Jugoslaviji.
7. in 8. Dr. Vladimir Kokole: S poti po Poljski (Slezija, Lodz, Varšava).
9. Asistent Milan Sifrer: S poti po Poljski (od Varšave do Wroclawa).
10. Asistent Milan Sifrer: Nekateri periglacialni problemi na Slovenskem.

V okviru znanstvene sekcije pa je bilo devet diskusijskih večerov.

Profesor Leban je podal blagajniško poročilo. Celoten denarni promet je bil (vštevši tudi Geografski obzornik) v vplačilih 4.357.647 dinarjev in 3.161.046 dinarjev v izplačilih.

Izčrpneje je poročal o odseku za geografski pouk inšpektor Dušan Kompare. Največ dela je bilo s pripravi za reformo šolstva, odsek je namreč sodeloval z

Zavodom za proučevanje šolstva LRS in zanj tudi pripravil tako imenovane vertikalne učne načrte za pouk zemljepisa v osemletkah ter pregled in oznako jugoslovanskih pokrajin in seznam učil, ki bodo potrebna v teh šolah. Nadalje se je v okviru odseka pretresel predlog učnega načrta za reformirano gimnazijo. Predstavniki sekcije so se udeleževali vseh posvetovanj na tem Zavodu v zvezi z reformo zemljepisnega pouka.

Posebna skrb je veljala pripravi izdaje geografske čitanke za osemletke; žal pa je to delo zaradi premajhnega števila sodelavcev počasi napredovalo. Verjetno bo šla čitanka v tisk jeseni.

Odsek se je ukvarjal tudi z novimi učbeniki za višjo gimnazijo. Tu kaže sedaj boljše, ker pripravlja prof. Ilešič nov učbenik za 6. in 7. razred, prof. Kranjec pa učbenik za 5. razred.

Sledila so poročila načelnikov mariborske, celjske in kranjske podružnice, ki vse prirejajo samostojna predavanja, hospitacije in ekskurzije za članstvo na svojem področju.

Prof. D. Radinja nam je predložil uspehe in težave Geografskega obzornika, ki sedaj izhaja v 1000 izvodih. Krog sodelavcev se polagoma širi, a želeli bi bilo več pedagoško-metodičnih člankov. Največ preglavic povzročajo premajhni dohodki, saj je prodajna cena številke dokaj nižja kot dejanska.

Diskusija o poročilih se je nanašala največ prav na vprašanje obstoja vseh treh naših revij oziroma publikacij, ki se bore s finančnimi težavami. Slišali smo mnjenja za združitev GV in Geografskega zbornika in proti njej. (Sedaj je v tisku Geografski vestnik za leto 1955—56!)

Zivahna debata se je razvila v zvezi z vprašanjem študija geografije na Univerzi in VPS. Društvo se je zavezalo za povezavo geografije z ostalimi predmeti — zlasti z biologijo — kot „B“ skupino. Žal zastopniki biologije nanjo niso pristali, tako da praktično obstoja le možnost povezave geografije z zgodovino.

Po poročilu nadzornega odbora, ki je našel poslovanje v redu in predlagal z določenimi pripombami upravnemu odboru razrešnico, so sledile volitve novega odbora, ki je bil izvoljen soglasno v naslednjem sestavu:

1. Predsednik: univ. prof. dr. Svetozar Ilešič
2. Podpredsednik I.: dr. Vladimir Kokole
3. Podpredsednik II.: inšpektor Dušan Kompare
4. Tajnik I.: asistent Drago Meze
5. Tajnik II.: strokovni sodelavec dr. Ivan Gams
6. Blagajnik: asistent Igor Vrišer
7. Upravnik: dr. Vladimir Klemenčič
8. Knjižničar: bibliotekar Tatjana Sifrer
9. Tajnik Odseka za znanstveno delo: asistent Milan Sifrer
10. Tajnik Odseka za geograf. pouk: prof. Tegodrag Malis
11. Urednik Geografskega vestnika: univ. prof. dr. Anton Melik (častni predsednik Geograf. društva Slovenije)
12. Urednik Geografskega obzornika: prof. Darko Radinja
13. Upravnik Geograf. obzornika: asistent Marijan Zagar
14. Odborniki brez stalne funkcije: doc. dr. Cene Malovrh, prof. Vladimir Leban
15. Zastopnik študentov: Peter Habič

Nadzorni odbor:

Dr. Valter Bohinec,
Prof. Silvo Kranjec
Prof. France Planina

Načelniki geografskih podružnic:

Maribor: prof. Zvone Hočevar
Celje: prof. Anton Sore
Kranj: prof. Slava Rakovec

Poverjeniki:

Ljubljana: dr. Ivan Gams
Nova Gorica: prof. Stojan Trošt
Koper: prof. Zeljko Kumar
Kočevje: prof. Cita Marjetič
Črnomelj: prof. Ival Zele
Novo mesto: prof. Bogo Kovač
Brežice: prof. Lizika Murko
Trbovlje: prof. Hilda Zor
Ptuj: prof. Matija Maučec
Ljutomer: prof. Praprotnik Stane
Murska Sobota: prof. Božo Kert
Kamnik: prof. Zeljka Zabrič

V okviru zadnje točke „razno“ je predsednik posredoval nekaj navodil prijavitelcem bodočega kongresa v Črni gori, inšpektor Kompare pa je sprožil pobudo glede seminarja za učitelje in profesorje geografije v zvezi s šolsko reformato. Končno je prof. Malis napovedal sledeče ekskurzije, ki jih bo GDS pripravilo za letošnje leto: Šmarna gora in Grmada, Kočevsko in Snežnik, Kanalska dolina — Videm — Benetke.

Janko Tavčar

DELO LJUBLJANSKEGA AKTIVA GEOGRAFOV IN ZGODOVINARJEV

Pred leti smo pogosto slišali tožbo, da v Ljubljani ni mogoče razgibati profesorjev in predmetnih učiteljev zemljepisa in zgodovine za skupno delo v strokovnem izpopolnjevanju.

Ze lani pa smo na občnem zboru GD slišali veselo izjavo, da se je v tem pogledu marsikaj spremenilo.

Prelomnico vsekakor pomeni začetek lanskega šolskega leta, ko je vodstvo aktiva prevzela prof. Lidija Prudičeva, ki se je močno zavzela za organizacijo rednih sestankov in poučnih ekskurzij.

Vrsto kvalitetnih predavanj, ki so bila povečini vsako prvo sredo v mesecu v zbornici VI. gimnazije, je obiskovalo čedalje večje število poslušalcev, ki so v sproščenih pogovorih začeli vrsto skupnih problemov. Pričeli so se jih udeleževati celo tovarišice in tovariši, ki poučujejo na podeželju, a se redno vozijo domov v Ljubljano. Program teh večerov je bil záres pester. Imeli smo vrsto predavanj, ki so obravnavala strokovno in pedagoško delo. Tako nám je direktor Jože Hainz govoril o temi: Pouk zgodovine in psihologija, inšpektor Ferdo Gestrin: O nekaterih izkušnjah iz šolskega dela, prof. Mirko Avsenak: O kontroli znanja, prof. Franjo Veselko pa o hospitacijah na Reki.

Drugo vrsto večerov so pa izpolnila predavanja strokovnega in obče kulturnega področja sledečih predavateljev: dr. V. Kokole: Poljedelstvo in agrarna pokrajina v Angliji, prof. J. Sotošek: Plitvička jezera v besedi in sliki, prof. Silvo Breškvar: O luni in umetnih satelitih (dvakrat), tov. M. Kambič: O ameriških kanjonih, Kaliforniji in Niagarskih slapovih (prav tako dvakrat — s skioptičnimi slikami). Oktobrski revoluciji je bilo posvečeno predavanje tov. Franceta Klapčiča. O slovenski folkloristiki in pomenu estetske in glasbene vzgoje pa nam je govorila dr. Zmaga Kumer.

K našemu izpopolnjevanju pa seveda spada tudi načrtno spoznavanje domovine. Vrsto ekskurzij smo pričeli spomladi lanskega leta z ekskurzijo v Trbovlje, Hrastnik in na Mrzlico. Sledile so ekskurzije na kraški svet, ki nam ga je z veliko ljubeznijo pokazal prof. Pavel Kunaver. Tudi letos imamo v njem najboljšega mentorja za to področje. Posebno dobro je bila obiskana dvodnevna ekskurzija na Nanos, kamor smo se na večer povzpeli z Razdrtega, prenočili v Vojkovi koči, drugega dne pa nadaljevali pot na Predjamski grad in si potem ogledali še Škocjan (Rakovo dolino). V lepem spominu nam je nadalje ostala pot okrog Cerkniskega jezera, posebno še Zadnji kraj. Letošnjo pomlad smo nameravali obiskati Križno jamo, a nam je slabo vreme to preprečilo. Svojo pot smo zato preusmerili v Postojno, kjer smo si najprej ogledali muzej, nato pa obiskali Postojnsko, Črno in Pivko jamo. Hkrati smo pričeli z ekskurzijami v gospodarska podjetja. Tako smo bili v hidrocentrali Medvode, v papirnici v Goričanah, jeseni pa smo obiskali tudi muzej NOB v Ljubljani.

Na programu so še ekskurzije v Kropo in na Jamnik, na Vremščico in za zaključek šolskega leta še na Snežnik.

V bodoče vabimo k sodelovanju še vse tiste tovariše, ki se doslej iz kakršnik koli vzrokov niso udeleževali naših sestankov, predavanj in ekskurzij, da še bolj utrdimo strokovni aktiv.

Janko Tavčar

Narodna banka - centrala za LRS

L J U B L J A N A

z vsemi svojimi podružnicami na sedežih okrajev

izvršuje vsa v bančno stroko spadajoča dela

SPREJEMA HRANILNE VLOGE IN JIH OBRESTUJE
PO 5 0/0

Trgovsko podjetje

JADRAN

CELJE, STANETOVA 13

nudi iz svojih zalog cenjenim odjemalcem vse vrste
oljnatih in suhih barv, firnežev, razredčil, slikarske
in pleskarske potrebščine in vsa pralna sredstva
po znatno znižanih cenah.

Prepričajte se! Postrežba strokovna in solidna! Se priporočamo!

Priznано najkvalitetnejše bom-
bažne tkanine v bogati izbiri

V a m n u d i

»METKA«

mehanična tkalnica

CELJE

Telefon: 23-90

Brzjav: Metka Celje

Zastopstvo „TOMOS“ motorjev,

prodaja avtomobilov

„FIAT - ZASTAVA“ in TAM

Nudimo tudi nadomestne dele za
avtomobile, motorje, dvokolesa raz-
ličnih znamk ter gume vseh dimenzij

S e p r i p o r o č a

»AVTOMOTOR«
C E L J E

Trgovsko podjetje

Kurivo - Železničar Ljubljana

nudi razne vrste premoga, drv, nekovinskega gradbenega materiala,
transportne usluge in izvršuje popravila motornih vozil v lastni
mehanični delavnici.

Telefon: 21-921, 22-067

Gostinsko podjetje

„ŠESTICA“

Ljubljana, Titova cesta 16

priporoča svojo priznано kuhinjo in pijače.

Prepričajte se, postali boste naši stalni gostje!

Pekarna „Gradišče“

z obrati in „Slaščičarno“ Tržaška 85

nudi svojim odjemalcem vsak dan svež
kruh in pecivo

S e p r i p o r o č a

PEKARNA GRADIŠČE LJUBLJANA



Pravkar je izšla
pri Državni založbi Slovenije

MELIK:
JUGOSLAVIJA
din 2.300.—

Naročite pri
Državni založbi Slovenije, Ljubljana,
Mestni trg 26, Trg revolucije 19, Čopova 3

Grünfeld Leopold

državni obrtni mojster
PRECIZNE MEHANIKE

se priporoča za popravila vseh vrst
pisarniških strojev

OLIVETTI IVREA SERVIS

LJUBLJANA, Dalmatinova 11

Telefon 31 - 557

Gostinsko podjetje

„BELOKRANJC“

vabi vse obiskovalce stare Ljubljane
na okrepčila z dobro pijačo in hrano
v svoje obrate:

Gostilna Belokranjc, Gornji trg 4

Gostilna Amerikanc, Gornji trg 20

Bife Dolenjski hram, Karlovška 19

Obenem Vas obveščamo, da je v obnovlje-
nem salonu gostilne Belokranjc vsak večer

televizijski program

MANUFAKTURA

CELJE,
TRG V. KONGRESA 8

Vas postreže z
vsakovrstnim športnim in modnim
blagom, zazno konfekcijo,
trikotazo ter nogavicami



Oglejte si brezobvezno bogate izbire!