

(prav tako tudi druge) kot „aktivna“ pojavna oblika sprožil v pokrajini nove procese, ki so „vznikli“ na pojavih vseh dotedanjih procesov. Znova moramo poudariti, da so iste intencije v različnih „okoljih“ rodile različne pojave, ker so se tudi le-ti formirali na vseh specifičnostih dotedanjih procesov.

Današnja hmeljišča v Bački so povsem razkropljena, to še toliko bolj stopnjuje sam pogled na pokrajino, ki kaže posamezne hmeljske nasade v širokih ravninskih prostranstvih, in jih le na jugu izrazito omejuje Fruška gora. Bačvanski hmeljarji so imeli že od nekdaj v hmeljskih nasadih žičnice, ki so se v Sloveniji na znatnejših površinah pojavile šele v zadnjem desetletju. Zato pa je bačvanska hmeljarska pokrajina oropana lepote in bogastev kopic hmeljev, v katerih so v zimskih mesecih zložene hmeljevke. Pomanjkanje tega pojava (hmeljevke) v hmeljarski pokrajini je bolj prirodno kot družbeno pogojeno, saj je bačvansko hmeljarsko področje že izven obsega prirodnega gozda, ki daje surovine za hmeljske opornike.

V prenekaterih bačvanskih hmeljnških, ki so v lasti kmečkih gospodarstev, srečujemo v nižjih etažah vinsko trto, medtem ko zavzemajo kosato razraščene hmeljske sadike višje dele hmeljskih žičnih napeljav. Sirek, ki je nekoč po ozarakh obrobil hmeljske parcele, se je danes že umaknil na lastne njive, od koder je zrinil druge kulture bačvanskega poljedelstva (med njimi tudi hmelj).

Najvidnejši pojavi, ki jih je prinesel hmelj v središče bačvanskega hmeljarstva v Bač. Petrovac, so hmeljska skladišča, ki so danes še samo neme priče nekdanje moči in gospodarske velja-

ve bačvanskega hmeljarstva. Devetnajst večnadstropnih stavb, v katerih je bilo mogoče vskladiščiti 1930 ton hmeljskega pridelka, je pripadalo 22 petrovskim hmeljskim trgovcem ter njihovim prekupčevalcem, kolikor jih je bilo v Petrovcu že leta 1927. Danes, ko je tudi odkup bačvanskega hmelja prevzelo trgovsko podjetje „Koooperativa“, ki je obdržala samo nekaj večjih skladišč, pa dobivajo druge stavbe nekdanjih hmeljskih skladišč nove funkcije in marsikdaj tudi drugačno zunanjo podobo (na primer mlin, Institut za hmelj, pekarna, mizarska delavnica itd.).

Zivljenje v času obiranja hmelja (od 25. avgusta do 10. septembra; v Savinjski dolini okrog 15. do 25. avgusta) je posebna in nadvse markantna komponenta bačvanske hmeljarske pokrajine. Tedaj se marsikaj spremeni, da morejo zadostiti nekaj dnevnim potrebam in zahtevam novih tisočev ljudi — sezonskih delavcev. Ob večjih hmeljnških so postavljeni šotori za prenočevanje obiralcev; k hmeljskim nasadom se tudi presele s svojimi stojnicami prodajalci prenekaterih prehrabnih potrebščin (peki in mesarji).

\* \* \*

Bačvanska hmeljarska pokrajina ima svoje posebnosti, vendar pa ima mnogo pojavov, ki jo zblizujejo in združujejo s slovenskimi hmeljarskimi področji. Razlike med njimi izvirajo tudi iz različnega prirodnega okolja, iz posebnosti v družbeno-ekonomskem razvoju, medtem ko jih združujejo usode velikih kriz, ki so zajele vsa hmeljarska področja in so se vendarle v obeh naših glavnih hmeljarskih pokrajinah — v okolici Bačkega Petrovca in v Savinjski dolini — zelo različno zrcalile v pojavih pokrajinskega razvoja.

Svetožar Ilešič

## Staro in novo na vzhodnem in severnem Slovaškem

Prav dobro nam je delo, ko so nam moravski in slovaški geografi po konferenci za metode ekonomske regionalizacije Mednarodne geografske unije, ki smo jo imeli v Brnu od 7. do 10. septembra 1965, pripravili tridnevno ekskurzijo v predele vzhodne in severne Slovaške, ki so sicer, vsaj za nas, zunanje obiskovalce, močno od rok. Dobro nam je delo že zato, ker smo se na konferenci že kar malo naveličali samo teoretsko filozofirati o regijah. V diskusijah o tem, do kolike mere naj bi bili v ekonomski regionalizaciji ter v geografiji sploh matematika in statistika nujno potrebno ali celo edino koristno sredstvo, so se mnenja zelo razhajala. Menda smo vsi nagnosko čutili, da nam po vsem, kar nam je z ekonomometrične strani koristno svetovala sorodna „regional science“, nič ne bo škodil praktičen vpogled v konkretne, zares žive in dinamične regije, zakaj sicer lahko ostane — kakor se je nekdo med nami pošalil — takšna „regional science“ ne-

kakšna „regional science without region“ („veda o regiji brez regije“). Da so nas na ekskurziji zapeljali predvsem na vzhodno in severno Slovaško, nam je še posebno prišlo prav; zakaj, vsaj za južni del teh krajev so nam agilni slovaški geografi pod vodstvom dinamičnega docenta Kolomana Ivaničke, že za lanski mednarodni geografski kongres v Londonu pripravili odlično, temeljito pripravljeno, kolektivno in kompleksno delo o geografiji regije vzhodnoslovaških železarn (o njej prinese poročilo „Geografski vestnik“ za leto 1965). Tako smo lahko naša regionalna opazovanja zares podrobno in temeljito oprli na konkretna, v zvezi z regionalnim planiranjem proučena tla.

Pot je bila z vseh vidikov nad vse zanimiva. Saj vemo pravzaprav o Slovaški, zlasti o njenih bolj hribovitih in goratih vzhodnih in severovzhodnih krajih, kaj malo. Naše predstave o njej so kar presplošne. Odpravimo jo navadno precej



na kratko. Pravimo pač, da gre za predel, ki je bil v stari avstro-ogrski monarhiji in tudi se potem v prvi češkoslovaški republiki daleč nekje bogu za hrbtom, proč od češko-moravske in avstrijske industrijske revolucije; zato je ostal pretežno agraren, v vsakem pogledu zaostal ter je svoj močni prirodni prirastek množično pošiljal v izseljeništvu. Nato navadno pristavimo, da se je zdaj stvar korenito spremenila: v novi CSSR je tem predelom odmerjena nova vloga; njihova industrializacija nima samo namena, da odpravi tamkajšnje socialno in gospodarsko zaostalost; zaradi svojega vzhodnega položaja naj služi tudi prostorsko organiziranemu gospodarskemu sodelovanju ČSSR s sosednjimi članicami VES, zlasti s ZSSR, pa tudi z Madžarsko in Romunijo. Pri tem se komaj dovolj zavedamo, da je pospeševanje razvoja v teh krajih ravno najznačilnejši izraz nove, vzhodne usmerjenosti češkoslovaškega gospodarstva in da je bila nekakšna gospodarska odročnost, perifernost vzhodne Slovaške prav tako samo značilen izraz proti zahodu usmerjenega gospodarskega ožilja v stari republiki in še pred tem v stari Avstro-Ogrski. O vsem tem smo vrh tega vedeli in navajati doslej kaj malo konkretnega. V naših predstavah smo bili preenostavni in prepovršni. Skoraj smo pozabili, da je te kraje potisnil na gospodarsko obrobje oziroma v zatišje šele čas visoko razvitega kapitalizma; da pa so bili, če posvetimo v njihov zgodovinski razvoj, dolga stoletja na važnih prehodih od juga na sever, iz madžarskega Podonavja proti Poljski in Ukrajini. Da je takrat marsikje, zlasti v tako imenovanem Slovaškem rudogorju, cvetelo rudarstvo in fužinarstvo, od katerega so bogatela nekatera danes komaj kaj dinamična mesta ob teh poteh, da se je tod kot gospodujoča plast marsikje krepko ukoreninil madžarski, sprva fevdalni, nato meščanski razred, ki je včasih sklepal kravje kupčije za te kraje tudi s poljskimi fevdalci, da se je ponekod uveljavila tudi „vlaška“ kolonizacija z romunske in ukrajinske strani ter da sta rudarstvo in fužinarstvo pritegnila sem v srednjem veku tudi „saško“ (nemško) prebivalstvo ter ga v dokaj pisanem etničnem in folklornem mozaiku ohranila vse do danes. Stvar se je poslabšala šele pozneje, ko je najprej bližnji Krakov prenehal biti prestolnica Poljske, ko so na Madžarsko posegli Turki, ko so vzhodnoslovaški hribi postali ognjišče upornih madžarskih fevdalcev proti osrednji kraljevski oblasti, še posebno pa, ko je železniška doba, ki je v mejah Avstrije dajala prednost za prehod proti vzhodu tako imenovanim Moravskim vratom, ležečim ob velikem premogovnem področju, medtem ko je Slovaška ostala pod zaostalo polfevdalno Ogrsko. Tako so ti kraji končno v stari republiki zares „zašli“ povsem na omrtvelo vzhodno obmejno obrobje. Iz omrtvelosti jih je tudi v gospodarsko-geografskem pogledu vzbudila šele socialistična preobrazba.

V ta svoj čas živahni, zatem uspavani in danes znova dinamični svet nas je iz Brna predstavilo

letalo. Žal, že proti večeru, v temi, tako da smo se v Košicah zares „zbudili“ šele zjutraj. Rahlo nas je na jutranje vtise pripravila samo vožnja z letališča v novi, stran od osrednjega vrveža stoječi hotel „Hutnik“ (to je „Fužinar“). Od letališča najprej čez temne poljane, nato kot odrezano skozi obsežno novo, komaj v eurovem dograjeno stanovanjsko naselje, pa zopet za nekaj sto metrov v noč in potem šele na obrobje starega mesta mimo nekaj starejših javnih zgradb ogrskega tipa in enonadstropnih, načičkanih hiš značilne ogrsko-panonske arhitekture.

Drugo jutro je bila slika s terase hotela ter ob vožnji in hoji skozi mesto bolj kompletna. Na eni strani staro mestno jedro, pravzaprav v osrednji trg s staro, zares imenitno gotško katedralo in mestnim gledališčem razširjena glavna ulica panonskega tipa. Če smem biti nekoliko svoboden, bi to staro mesto, kakršno je životarilo v zatišju ogrskega 19. stoletja in prve češkoslovaške republike in ki je pred vojno štelo okrog 50.000 prebivalcev, v velikem delu Madžarov, označil kot nekaj večjo nekdanjo Mursko Soboto in nekaj manjši nekdanji Novi Sad. Toda zdaj se je okrog tega starega panonskega relikta, zlasti na sever in zanol, razmahnil pravi „novi svet“: obsežna nova stanovanjska naselja, moderna univerzitetna četrt, nove javne zgradbe, tovarne in vse, kar še sodi zraven. Ko nam pogled objame vse to, se ne začudimo, da cenijo danes število prebivalstva v mestni aglomeraciji že nad 120.000 In če so Košice s svojim zaledjem doživele svojo osvoboditev leta 1945 z vzhoda — saj so bile prvi sedež češkoslovaške vlade na osvobojenem ozemlju — so v zadnjih letih, še posebno po letih 1959/1960, ko so dotočili lokacijo za novi vzhodnoslovaški železarski kombinat VSZ („Vzhodnoslovaške železarne“) v neposredni bližini, doživele od vzhoda, oziroma v zvezi z vzhodom, tudi svoj novi gospodarski razcvet. Kombinacijo, ki stoji skoraj 20 km jugozahodno od mesta, je še vedno v gradnji. Njegova predvidena letna kapaciteta bo okrog 2 milijona ton. Spominja nekoliko na krakovsko Novo Huto. Tudi nagibi za njegovo lokacijo so bili podobni, na videz celo še bolj problematični: moravski premog je tu bolj oddaljen kakor je šlezjski od Krakova, železove rude v bližnjem rudogorju je le malo. Odločali so pač drugi razlogi: potreba celotne ČSSR po novem centru črne metalurgije, ki bi dopolnil pomanjkljivo proizvodnjo dotedanjih, posebno za potrebe industrializacije vzhoda; zato pomaknitev bliže sovjetski meji, od koder (iz Krivega Roga in Kurska) prihaja železova ruda čez mejo pri Copu oziroma pri Čarni nad Tiso, kamor so zgradili iz Košic dvotirno elektrificirano železnico (tako imenovano „trat' družbi“, to je „progo prijateljstva“); v Čarni nad Tiso so zgradili moderno prekladališče ob stiku normalne in širokotirne železniške proge; zdaj so začeli graditi od meje do Košic celo podaljšek sovjetske širokotirne proge. Odločali so se obilje delovne sile v agrarno preobljudenem vzhodnoslovaškem področju, nahajališča magnezi-



ta na vrhu Bankov takoj severno nad mestom, bližina zaloga apnenca na tako imenovanem Slovaškem krasu zahodno od tod in ne nazadnje obstoj že organiziranega mesta z vsemi možnostmi za prometno in obče komunalno ureditev širšega obmestja.

Vse to je seveda priklicalo v Košice in v vso Košiško kotlino, ki se širi ob rekah Hornad in Torysa navzgor, tudi širšo gospodarsko in kulturno-prosvetno dejavnost. Košičko industrijsko področje bo razen bazične metalurgije razpredlo tudi strojno industrijo po vsem vzhodnem Slovaškem v okviru velikega sistema „Vychodoslovenské strojírny“ ter bo zarodilo novo kemično industrijo na osnovi plinov iz koksarn in visokih peči. Ob vsem tem se je kajpada že doslej silno razmahnila gradbeniška industrija. Slaba točka je energetska osnova. Pomagali si bodo z novo termično elektrarno v Vojanah blizu sovjetske meje, ki bo izkoriščala antracitni premog iz Sovjetske zveze in z uvozom električne energije iz Romunije. Predvsem pa resno mislijo na pomoč jedrske energije ter proučujejo tudi možnosti za njeno namestitvev.

Kaj je okrepljena industrializacija vzhodne Slovaške ter njena uvrstitvev v močni gospodarski tok, ki gre tod čez v zahodno-vzhodni smeri (v nasprotju s smerjo zgodovinskih tokov, ki so šli bolj od juga na sever), pomenila za Košiško področje, nam pokaže primerjava rasti prebivalstva v desetletju 1940—1950, ko je skoraj na vsem ozemlju košiškega okraja prebivalstvo še nazadovalo, in v desetletju 1950—1960, ko je naraslo za 25%, število zaposlenecv pa celo za 45%.

Z vzponom industrije se v Košicah silno krepiti tudi vsa druga dejavnost. Košice niso samo industrijsko, temveč tudi splošno gospodarsko in kulturno središče vzhodne Slovaške, prava „podružnica“ Bratislave v najboljšem pomenu besede. Tu je Visoka tehnična šola s tremi fakultetami, Univerza P. J. Šafárika z medicinsko, prirodoslovno in veterinarsko fakulteto, oddelki Slovaške akademije znanosti, gledališča, Vzhodnoslovaška založba, Vzhodnoslovaška galerija, Tehnični muzej, študijska knjižnica, konservatorij in druge kulturne ustanove. Pri tem ni čutiti v Bratislavi kakšnega strahu pred „konkurenco“ ali pred hipertrofijo vseh teh institucij, nasprotno, sodelovanje je tesno in plodovito. Košice Bratislavo oziroma slovaško kulturo samo oplajajo ter ji razširjajo obzorje. Da pa me ne bo kdo morda preveč napačno razumel: Slovakov je res precej več kakor Slovencev in Košice so precej bolj oddaljene od Bratislave kot Maribor od Ljubljane.

Iz Košic smo se vračali proti Brnu z avtobusom. Pot so nam začrtali po dolgi vrsti dolinskih brazd, ki vodijo med hribi in gorami vzhodne in severne Slovaške, v glavnem od vzhoda proti zahodu. Reke, ki se iz teh dolinskih brazd pretakajo na razne strani, predvsem proti Donavi, na sredi naše poti pa celo proti severu, v porečje Visle (reka Poprad), so jih razčlenile v vrsto podolgovatih kotlin, izrazitih pokrajinskih, pa tudi lo-

kalno-gravitacijskih mikroregij, kakršnih sicer na pokrajinsko enoličnem in odprtem Češkoslovaškem, posebno na Češkem in Moravskem, ni. Na naši poti so se nam plastično predstavljale kar druga za drugo, kakor bi nas hotele obozoriti, da mora biti vsaka naša „regionalizacija“ zasidrana v tleh konkretne stvarnosti.

Iz Košic smo najprej po podolju, ki sta ga na svoji poti proti jugu po dolgem razčlenila v gričevje reki Hornad in Torysa, prešli v pokrajino Šariš ob zgornji Torysi. Do nedavnega močno vase zaprto agrarno pokrajino, ki je v času od 1880 do 1914 morala pustiti v svet s trebuhom za kruhom okrog 80.000 svojih ljudi, je v zadnjem času začela zajemati od juga, od košiškega žarišča sem, industrializacija. Sem so segli posamezni otoki strojne industrije, otroci košiške metalurške baze. Po nedavno še omrtvelih vaseh se zdaj razvija dnevno vozaštvo v tovarne, število prebivalstva ne nazaduje več, kmetijstvo je do dvehi tretjin socializirano in se usmerja predvsem v pridelovanje krompirja in lana. Središče pokrajine je mesto Prešov z blizu 40.000 prebivalci. Mesto je bilo nekoč kot regionalno središče in prometno razkrižje celo pomembnejše od Košic, dokler železnica ni dala prednosti Košicam zaradi njihovega bolj južnega, proti Panonski ravnini odprtega položaja. Vendar tudi Prešov kaže zdaj spet očitne znake novih impulzov. Razvija se v izrazito sekundarno žarišče mlade vzhodnoslovaške družbene dinamike. Poleg starega mestnega jedra z zanimivimi renesančnimi domovi se je izoblikoval moderni osrednji trg, kar precej pa je tu vzklilo tudi industrije (strojne, konfekcijske, živilske). Značilen izraz poživljene pomožne funkcije Prešova za vzhodno Slovaško je tudi v tem, da so sem prestavili pedagoško in filozofsko fakulteto univerze J. Šafárika v Košicah (o čemer tudi ni slišati kritik). Bližino ukrajinskega prebivalstva vzhodne Slovaške pa nam poleg ukrajinskih kulturnih inštitucij že na zmagaj izdaja na glavnem trgu spomenik z letnico 1933 in s cirilskim napisom „buditelju karpato-ruskogo naroda“ Aleks. V. Duknoviču.

Od Prešova se iz porečja Torvse čez gozdne višine, ki tu vežejo kristalinsko Slovaško rudogorje na jugu s flišnim Levoškim pogorjem na severu, spet prevalimo v gornje porečje Hornada. V njem je izoblikovan vzhodni del značilne, slikovite kotlinske pokrajine Spiš, tako imenovane Hornadski Spiš. Nekdanjo in današnjo vlogo pokrajine zaslutimo že, ko se prvič ozremo vanjo z razvodnega prevala. Njeno osrčje stražijo z markantne višine velikanske razvaline Spiškega gradu, zgrajenega v 12. stol. in razrušenega konec 18. stoletja. Na južnem obrobju kotline pa že od daleč opazimo vidne znake žive rudarsko-industrijske dejavnosti. Ko še izvemo, da je Spiš med najbolj industrializiranimi področji Slovaške, (s tretjino vse vzhodnoslovaške industrijske proizvodnje) in to ne samo najmlajše industrije kot krepkega strojno-industrijskega odcepka košiškega žarišča, temveč tudi starejše, oprte na staro in



današnje rudarstvo železove (Rudnany) in bakrove rude (Krompachy) v Slovaškem rudogorju, nas tem bolj preseneča, da ob naši cesti, ki nas vodi ob severnem robu pokrajine, v vznožju flišnega hribovja, ni kar nič živahno. Nasprotno, ob tej stari cesti sledimo skoraj samo fosilizirani zgodovini: pod Spiškim gradom v mirno vas spremljeno, nekdanj živahno meščansko „podgradje“ (Spiško Podhradie), pa neda več od tod, toda povsem ločeno, idilično mirna, v breg vzpeta ulica Spiške kapitule, nekdanjega škofijskega središča z imenitno gotsko-romansko katedralo in baročnimi kanoniškimi hišami. Nehote se spomnimo, da bi nekako takšna bila zagrebški Grič in Kaptol, če bi jih pred stoletji na podoben način fosilizirala zgodovina. Še kakih 15 km naprej pa je mesteca Levoča, danes z okrog 8000 ljudmi, s svojo znamenito gotško cerkvijo, renesančnim rotovžem, gosposkimi domovi in utrdбами, bolj zgodovinsko-turistična zanimivost, kakor pa živo sodobno središče. Povsod ob naši poti samo sledovi nekdanje bogatije, ki so jo ustvarjale srednjeveške poti pa bližnje rudogorje s saškimi rudarji (od česar niso ostala samo imena nemškega izvora kakor Krompachy, Kežmarok itd., temveč tudi še nemško prebivalstvo). Toda železnica, ki je stekla daleč od stare ceste, na jugu, v vznožju rudogorja, je stara urbana naselja pustila ob strani ter jih fosilizirala; razgibala in urbanizirala pa je kraje na jugu, od katerih nekateri še z imenom izdajajo, da so svojčas bili samo vasi (Spiška Nova ves, kamor celo dnevno potuje tretjina industrijskih delavcev, stanujočih v zgodovinski Levoči). Najprej se čudimo, da naši poljski kolegi tako dobro poznajo zgodovino teh krajev in se zanimajo zanjo. Toda brž se spomnimo, da je trinajst tako imenovanih spiških „mest“ od leta 1412 pa vse do prve delitve Poljske leta 1772 spadalo pod Poljsko.

Vzhodni del pokrajine Spiš pa je že v porečju reke Poprad, pritoka Visle, ki se je tu zajedel daleč nazaj čez Karpatе ter vrnil med porečje reke Hornad in porečje reke Vah, dveh donavskih pritokov, del baltiškega povodja. Dve dolinski razvodji v enotni karpatski dolinski brazdi, nekdanje in današnje prometno razkrižje poti pod gorami in preko njih. Nehote se spomnimo na naša rateško-trbiška dolinska razvodja. Čez vzhodno od teh razvodij se rahlo vzpnemo, da uzremo Popradski Spiš, pokrajino, globoko zajedeno proti severu, med Visoke Tatре in med flišne Levoške gore. Dokaj enolična, komaj razgibana nizka planota, ponekod — podobno kakor v Hornadskem Spišu — še s paleogenimi plastmi na površju, v velikeh delu po prekrita s širokim kompleksom fluvio-glacialnih vršajev tatranskih voda. Pri mestu Poprad, v katero so se združila štiri nekdanja spiška mesta (Poprad, Spišská Sobotа, Velká in Straže pod Tatrami) in ki je z nekaj nove industrije (tovarna vagonov, pivovarна, konserve) ter kot glavno izhodišče slovaškega podtatranskega turizma (tu je tudi tatranski muzej) zbralo v sebi že skoraj 20.000 prebivalcev,

že uzremo preko te nizke podtatranske planjave Visoke Tatре. Pogled na same Tatре nam je od tod še kar domač, nenavaden nam je le ta ostri nenadni prehod iz enolične, skoraj brezgozdne, kar nekam puste nižine neposredno v gorske gozdove in strmine. Zapeljejo nas seveda v turistično podgorje Tater, kjer se v višini od 900 do 1300 m vleče pas turističnih krajev od Strbskega plesa mimo Smokovca do Tatranske Lomnice. Lepi gozdovi, okrog jezera Strbsko pleso, pravi slovaški Bled, lepo urejeni hoteli in počitniški domovi, starejši med njimi z značilno fiziognomijo iz avstro-ogrske dobe, nam slovaško podtatransko turistično območje napravljajo bolj domače, kakor pa se nam zdi poljsko onstran gora, okrog Zakopanega (samo za boga ne Zakopan in še manj Zakapanov!); avtomobilska cesta veže to podgorje skozi tako imenovano podtatransko brazdo severovzhodno od Visokih Tater z Zakapanim. Žičnice, vzpenjače (vihar nam, žal, ni dovolil, da bi nas žičnica zapeljala čez 2600 m visoko na Lomiški Ščit); za prve dni septembra še zelo veliko turistov in letoviščarjev: razen češkega in slovaškega slišimo največ madžarsko, rusko, bolgarsko, poljsko, precej manj nemško, v zelo prijetno razliko z našimi turističnimi področji, čeprav tudi turistov iz DDR na manjka. Opazimo tudi „Kompasov“ avtobus in avtobus beograjskega „Putnika“.

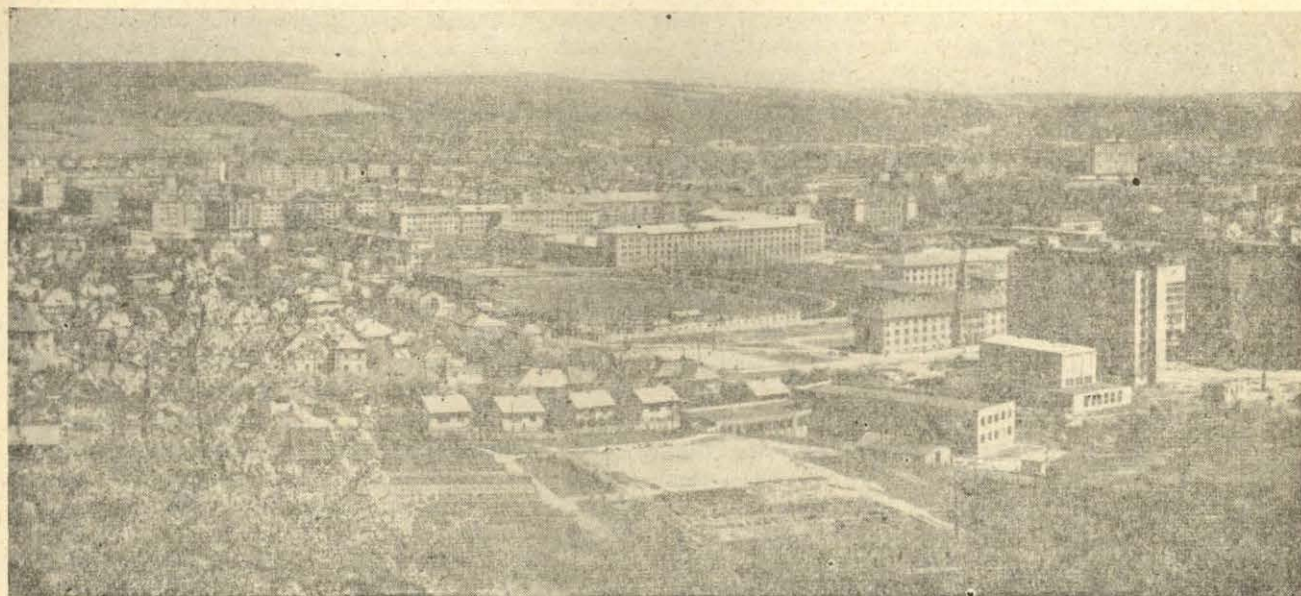
S skoka pod Tatре se vračamo v Poprad. Pot nadaljujemo proti zahodu spet čez dolinsko razvodje med Popradom in Vahom, ki je tu še čisto skromna, povirna vodica. Onstran razvodja pridemo v novo, ostro izoblikovano regijo Liptov, zavzemajočo 600 do 800 m visoko podolje med Visokimi, oziroma Zahodnimi (Liptovskimi) Tatrami na severu in zložnimi Nizkimi Tatrami na jugu. Pozornost nam vzbudi prva, značilna velika liptovska vas Vychodna. Znana je po folklornih posebnostih, po glasbenem folkloru še posebej, v njej je še mnogo značilnih lesenih hiš s širokim šopom in po dvema oknom na ozki, proti cesti obrnjeni čelni strani. Velika nova družbena gospodarska poslopja nam sicer pričajo, da je vas kolektivizirana, toda tudi z zemljišča, zavzemajočega rahlo vzvalovljeni svet, še udarjajo obrisi nekdanje poljske razdelitve na dele; ponekod so se stari posestni jermeni spremenili samo v obdelovalne parcele, zares šolski primer stare vasi z delci, transformirane po socializaciji. Liptov je še močno agrarna pokrajina, na polju je največ krompirja, rži in ovsа, še več pa je gozdov, travnikov in pašnikov. Sem so Vlaha iz Ukrajine v 16. in 17. stoletju prinesli slovito ovčje sirarstvo. Njegove produkte smo poskusili v lesenem turističnem objektu, „salašu“, v vasi Dechtary. Okusni so, samo prav nič podobni „liptovskemu siru“, kakor ga poznamo še pri nas. Sam „salaš“ je pristno folklorno urejen v lesu in ljudski keramiki. Nehote nas prestavi v nastrojenje krčme v Sikkerveji operi „Janošik“, ki smo jo pred nekaj leti gledali v Ljubljani. Janošik je bil liptovski upornik-hajduk, ki je kraljeval na bližnji Kra-



ljevi Holi v Nizkih Tatrah ter „jemat bogatim in dajal uborim“. Legende o njem se spletajo tudi na poljski strani. Leta 1713 so ga obesili blizu mesta Liptovski Mikuláš. Slovaški spremljevalci nas opozore, da je bilo iz te, tako plastično zarisane podgorske regije še več močnih, včasih ekstremnih osebnosti, na primer predvojni slovaški desničarski tribun Hlinka; pa tudi sedanji premier ČSSR Lenart je Liptovec.

Mestece Liptovski Mikuláš pa ni vredno omembe samo zato, ker so tam obesili Janošika. Je tudi sicer karakteristično regionalno središče,

gospodarsko-geografskem smislu sploh konec. Tu srečamo prve akumulacijske pregrade v hidroenergetskem sistemu Vaha (pregrada Krpelany). V zvezi z njimi sta že industrijsko zaživela kraja Turany in Sučany ter mestece Vrutki, ki se z bližnjim starim mestom Martin (prej Turčianski Sv. Martin), znanim po svoji „Slovenski Matici“, ki je domala toliko stara kot njena soimenjakinja v Ljubljani (1863) in po svojem velikem slovaškem muzeju, družijo že v enotno mestno aglomeracijo z več kot 30.000 prebivalci. Industrija je dokaj raznovrstna, deloma zasnovana na lokal-



Košice, nova rast mesta

ki ima razen stare usnjarne, ki se je obdržala sredi mesta, še vrsto novih strojnih (kmetijskih stroji), lesnih, tekstilnih in drugih tovarn. V njem je tudi muzej slovaškega krasa. V drugem bližnjem mestecu Liptovský Hrádek je poleg drugih tovarn še industrija telefonskih aparatov in central. Toda na zahodnem koncu Liptovske kotline pred vstopom Vaha v tesnejšo dolino med odrastki Zahodnih Tater na severu in sredogorske Velike Tatre na jugu je največje in najživahnejše mesto Ružomberok (ali ne zveni kar domače?) z okrog 30.000 prebivalci. Tu je sedež močne severnoslovaške industrije celuloze in papirja, tu so tekstilne tovarne „V. I. Lenina“, tu so velike „Srednoslovaške mlekarne“, v načrtu pa je večja mesna industrija. V glavnem torej lokalno zasnovane industrije, ne več v funkcijski in genetski povezavi z Vzhodnoslovaškim železarskim področjem, pa tudi še ne z metalurškim žariščem Moravske Ostrave, tipično vmesno področje med dvema močnima regijama industrijske gravitacije.

Toda brž ko z Vahom vred zapustimo Liptov in vstopimo v Turčiansko kotlino, kjer se Vahu pridružita z desne Orava, odtočnica istoimenske gorske regije med Visokimi Tatrami in Beskidi, z juga pa Turiec, je Vzhodne Slovaške v

nih surovinah (les), deloma pa kot na primer tako imenovane „Turčianske strojárne“ (težki motorji, Dieselove lokomotive, žerjavi) že povezana z metalurško produkcijo Ostravskega področja. Tako se nekdanja mirna turčianska pokrajina kmetov in pastirjev ter grajskih razvalin, ki jo ljudstvo kaj rado imenuje „turčianski vrt“, z nekdanj zatišnim kulturno-rodoljubnim centrom v Martinu vred preoblikuje v eno izmed najbolj industrializiranih področij v porečju Vaha.

Kali novega življenja, ki je tu zaplalo po letu 1945, pa so morale tudi tu vzkliti v težki borbi. To nam v Priekopyh, enem od naselij martinske aglomeracije, dokazuje spomenik začetka slovaške ljudske vstaje leta 1944, nekaj dalje, ko smo zapustili Turčiansko kotlino in v tesnejši dolini Vaha prešli Malo Tatro, pod grajskimi razvalinami Strečno, pa spomenik sodelovanja francoskih partizanov v težkih borbah, ki so jih v toku te vstaje tu vodili slovaški patrioti.

Pri Strečnem se svet ob Vahu znova odpre v širšo kotlino z mestom Žilina, mikroregijo v okviru širšega regionalnega pojma Srednje Považje (Střední Považí). Razen Žilinske kotline spada k Srednjemu Považju še nekaj ožja dolina Vaha pod njo, med sredogorjem Javorniki



na severu, čez katero vodijo že prehodi na Ostravsko področje, in hribovjem Stražovská hornatina na jugu: središče tega dela srednjega Považja je mesto Považská Bistrica. Kmalu pod Považsko Bistrico se dolina Vaha spet razširi in vodi na jugozahod v Trenčinsko kotlino, kamor pa ji mi nismo sledili, kajti že pri mestu Puchov smo zavili na zahod po stranski dolini med Javorniki na severu in t. im. Belimi Karpati na jugu do moravske meje na prevalu Lyssky prusmyk (527 m) in čezenj na Moravsko do Gottwaldova. Povsod od Žiline navzdol smo lahko opazovali silno močan utrip mlade slovaške industrializacije, ki tu skoraj nima tradicije. Čeprav so tudi tod čez vodila stara pomembna pota, ne samo podolgem, kakor smo potovali mi, temveč predvsem tudi počez od Donave proti Odri in Baltiku, tu pred koncem 19. stoletja ni bilo pravih pogojev za industrializacijo. Šele s koncem 19. stoletja, z razcvetom Ostravskega premogovno-metalurškega področja, se je stvar bistveno spremenila. Danes je Považje razen Košiškega najintenzivneje industrializirano področje na Slovaškem. Razmahnila so se strojna, oblačilna, tekstilna (ki je imela nekaj tradicije v ljudski obrti) in kemična industrija. Prvi val industrializacije, ki je pravzaprav pomaknil sem obrobje ostravskega industrijskega področja, je zajel Považje v začetku 20. stoletja. Drugi val ga je zajel po drugi svetovni vojni. Razen na bližino Ostrave se je oprl na novo zgrajeni sistem hidroelektrarn, okrog 15 po številu. Prvi člen sistema smo srečali že ob vstopu v Turčiansko kotlino (Krpelany—Sučany), drugega ob velikem ovinku reke med Žilino in Považsko Bistrico (Hričov, Mišková); tretji se nam je predstavil z veliko Mladinsko pregrado (Přehrada mládeže) v Nositah med mestoma Považska Bistrica in Puchov; četrty člen pa je izven naše poti, v dolini Vaha okrog mest Ilave in Trenčina. Kapaciteta povážkega hidroelektroenergetskega kompleksa dosega okrog 400 MW, njegova proizvodnja pa poldrugo milijardo KWH. To je približno tretjina današnje proizvodnje elektrike na Slovaškem in štirikrat več kot so jo na vsem Slovaškem proizvajali pred vojno. Še koristnejše je, da gre v glavnem za konične elektrarne. Pri tem gre za dolino, ki je skoraj v vsem svojem obsegu pokrajinsko zelo lepa, in po kateri vodi pravzaprav glavna turistična pot iz osrčja ČSSR v Tatre. In vendar pri tem nihče ne jadikuje kakor ob našem Trnovem in se spričo nedvomnih energetskih potreb ne sklicuje na perspektive jedrskih central, čeprav z njimi, kakor smo omenili, že konkretnije računajo kakor pri nas. Res pa je tudi, da je celotni hidroenergetski sistem zasnovan tako, da čim manj prizadene najbolj naseeljene dele doline.

Ob naši poti smo lahko lepo sledili tudi posebni industrijski vlogi posameznih srednjepovažkih mest: za Žilino je najznačilnejša kemična industrija (umetna gnojila, barve) v naslonitvi na Ostravo (od tod gre glavna prometna pot na Ostravo), za Považsko Bistrico in Dubnico (nižje

naše poti) razne industrije (motocikli, lokomotive, rudarski stroji), naslednice oboroževalne industrije, ki so jo v zadnjih letih stare ČSSR namestili iz strateških razlogov raje tu kot v sudetskih gorah, za Puchov industrija gumija, za Trenčín industrija mehaničnih konstrukcij in za Nové Mesto nad Váhom še nižje Trenčina industrija klimatskih naprav.

V Gottwaldov smo prispeli po dolini Dřevnice skozi mestece Vizovice z zanimivo proizvodnjo — slivovice. Zdi se, da bi moral tu, na moravskih tleh, svoje poročilo, ki ima v naslovu Slovaško, končati. Tega pa še ne bom storil in to ne samo zato, ker bi rad še kaj povedal o zadnjih kilometrih naše zanimive poti, temveč tudi zato, ker stvarno za to še ni čisto prave potrebe. Zakaj v pokrajini, ki se širi mimo Gottwaldova v dolino Morave tja do Uherskega Hradišta in še naprej, živi prebivalstvo, ki kaže v jeziku še posebno pa v svojih folklornih lastnostih, še povsem slovaške poteze. Zato jo tudi še imenujejo Moravsko Slovaško.

Gottwaldov (mesto z okrog 60.000 prebivalci) je za geografa nad vse zanimiv primer. Najprej zato, ker nam vzbujajo nekakšen vtis malega otoka Amerike (saj ga je Bata zgradil po ameriških izkušnjah) v nasprotju z ostalo Češko in Moravsko, kjer vidimo tudi v industrijski pokrajini veliko več nekdanje Avstro-ogrske, pa tudi Slovaško, kjer vidimo poleg „avstro-ogrskih“ potez veliko značilnosti moderne industrijske, socialistične Vzhodne Evrope. Nekdanji Zlín, od katerega je ostalo komaj kaj več kot stara podeželska cerkev in fevdalni grad, je prekril „amerikanizirani“ mestni Baťov center s stolnicami, velikim trgovskim domom, z enim od največjih in najmodernejših hotelov v ČSSR, s celimi naselji povečini enostanovanjskih delavskih hiš in z vsem, kar še spada zraven. Gottwaldov je postal osmo največje industrijsko središče v ČSSR, z blizu 30.000 industrijskimi delavci, od katerih pa jih več kot polovica vsak dan pride sem na delo iz bližnje ali oddaljene okolice. Še vedno seveda dominira obuvalna industrija z  $\frac{2}{3}$  vsega industrijskega potenciala: vendar pa se je ta industrijska specializacija nekoliko razrahljala v smeri vzporednega razvoja drugih panog, zlasti tistih, ki so z obuvalno industrijo tako ali drugače funkcijsko povezane (industrija gumija z dopolnjujočimi jo kemičnimi panogami, določene panoge strojne industrije itd.). Baťova amerikanizacija in njena dediščina je že zajela tudi nekatera bližnja, „satelitska“ industrijska mesteca v dolini Morave (Otrokovice, Napajedla) ter se z njimi že rahlo povežala v industrijsko aglomeracijo.

Ravno ob tem pa se geograf vpraša, zakaj si je Baťa za svoj velikopotezni načrt izbral ravno Zlín, ki je nekoliko vstran od glavne Moravske doline in osrednje prometne žile, kjer je težava s prostorom in celo z vodo. Še posebej se vpraša po tem, ker težko razume, da je zadeva kljub temu tako uspela. Tu nam odpovedo vse „klasične“ teorije o geografskih pogojih za namesti-



tév industrije. Tem bolj, ko izvemo, da bi po prvotnem načrtu Baťovo podjetje moralo zrasti v dolini Morave, pa so namero kasneje spremenili, kakor nam povedo, iz „spekulativnih“ razlogov. Toda nihče nam ne zna teh razlogov prav dobro razložiti. Poceni delovne sile je bilo tudi drugod na vzhodnem Moravskem na pretek, tradicija čevljarske obrti je bila sicer značilna za Zlin, toda ne samo zanj; nekdo nam pove, da je imel Baťa tu v dolini Dřevnice obilo sorodstva, toda do njega tudi iz doline Morave ne bi imeli daleč. Odločali so pač slučajni spekulativni nagibi; toda odločilnost subjektivne sposobnosti, spretno izrabe konjunktive, ki se je začela z izdelavo obuval za češkoslovaško armado v dvajsetih letih tam, ter popoln uspeh pri tem, vse to nam dokazuje, kako v določenih primerih bistveno odločajo čisto „subjektivni“, kaj malo „geografski“ razlogi celo pri razporeditvi industrije, ki je nadpovprečno pomembna.

Toda „geografiji“ vendarle ne gre čisto odrekati veljave. Zakaj šibki „geografski“ položaj Gottwaldova se kaže v tem, da to mesto, ki je tako na hitro in s polnim življenjskim tokom zrastle iz tal, ki je tako izrazit močan industrijski „otok“ na vzhodnem Moravskem, kljub temu, da ima tudi izven industrije nekatere funkcije širokega regionalnega značaja (gledališče, orkester, regionalni muzej, strokovne šole), vendar ni moglo prevzeti nase vseh splošno regionalnih centralnih funkcij. Te so do neke mere ostale v mnogo manjših in ekonomsko manj pomembnih podeželskih centrih (Uherské Hradište, Kroměříž).

Čisto drugačno, kar nič ameriško, pač pa tipično moravsko-slovaško razpoloženje pa doživimo na zadnji pomembnejši postaji naše poti, v

Uherskem Hradištu. Tudi tu je zaživela industrija, saj zaposluje kar 9.000 od 26.000 prebivalcev. Toda našo pozornost mnogo bolj vzbujata tisto, kar naznačuje že samo ime: staro „gradišče“ ob poti na Ogrsko. Mesto, ki se danes s sosednjim Starim mestom (Staré Mesto) družita že v enoto, je vse v znaku arheologije in zgodovine. Tu smo na zgodovinskih tleh jedra velikomoravske države 8. in 9. stoletja, tako povezane tudi z našo zgodovino: „na Valech“ (nasipih) v Starem mestu so razgrnjeni sledovi starih naselij, slovanske krščanske cerkve, grobišč, dokazi goste kontinuirane naseljenosti od 8. stoletja naprej v srednji vek. V uho udarjajo tudi nam domača imena: Pribina, Kocelj itd. Pa se pošali naš madžarski kolega, ki je sicer naš dober prijatelj, z besedami: „Pa smo prišli mi iz Azije in vam nekoliko pokvarili veselje“.

V Uherskem Hradištu je tudi lepo urejen moravsko-slovaški muzej. Slučaj je hotel, da so mednarodni udeleženci naše ekskurzije lahko istočasno in z nič manjšim zanimanjem opazovali v njem prav lepo prirejeno razstavo jugoslovanske ljudske umetnosti, ki jo je pripravil Etnografski muzej iz Beograda. Ali ni vendar nekaj ostalo od Cirila in Metoda?

Iz Uherskega Hradišta smo se čez zeleno, kar prijetno pokrajino z domače zvenceim imenom Chřiby zapeljali proti Brnu. Ker pa smo tu res že čisto na Moravskem in celo prav kmalu v širokem obmestju Brna, kamor segajo iz tega močnega industrijskega centra izraziti deagrariizacijski in urbanizacijski vplivi z zelo zanimivo in svojevrstno dnevno migracijo delovne sile, zajemajočo tudi sloviti Moravski kras severno od tod, zares tu lahko svoj opis končam. Morda pa o Brnu in njegovem obmestju kdaj kaj več posebej.

Vera Kokole

## Nekaj vtisov in dejstev iz Bretanje

Zakaj sem se odločila povedati nekaj prav o Bretanji, tej zakotni, najbolj netipični francoski provinci, nimam utemeljenih razlogov. Tam sem preživela le pičel mesec dni, vendar sem v tem času srečala več domačinov kot pa preje dva meseca v Parizu, kjer domačina v poplavi tujcev teže najdeš.

Povprečen Francoz Bretanjo, predvsem pa današnjo, zelo slabo pozna. Ve le, da od tam prihajajo dekleta za služkinje, večinoma so bolj ali manj bebaste, moški pa zasedajo najnižja delovna mesta v industrializiranih francoskih provincah in v tujini. To je bilo nekoč do neke mere res, zdaj pa že zdavnaj ni več. Bretonci so pa njegovemu mnenju lenuhi in zakrknjeni večni puntarji in nezadovoljneži. Tik pred odhodom v njihovo deželo so me nekateri skušali potolažiti s pojasnili kot: Bretonci so prijazni s tujcem in mu vedno radi pomagajo, v južnih predelih so bolj vesele narave in radi govore, na severu pa so bolj tihi

in mirni. V notranjosti in na skrajnem zahodu še nosijo tradicionalna narodna oblačila, kar je še posebno zanimivo.

Sama o Bretanji nisem veliko vedela, zato sem odpotovala tja s precej mešanimi občutki, posebno še, ker je vsa pojasnila Parižanov spremljal čuden posmeh, ki ga nisem razumela.

Pravzaprav me niso poslali v Bretanjo ampak konkretno v Rennes, glavno mesto sicer, ki pa leži precej ekscentrično. Ker je mesto po številu prebivalcev še večje od Ljubljane, si pred odhodom nisem posebej kupovala specialk in drugih stvari. Tam bom dobila vsega, saj je veliko mesto, pa še močno univerzo ima, sem si mislila.

Razdaljo med Parizom in Rennesom, ki znaša skoro 400 km, je brzi vlak premagal v dobrih štirih urah. Pokrajina, kolikor sem jo utegnila opazovati iz vlaka, pa je bila tako enolična. Rahel valovit teren, krpe gozda so skoro presenečali sredi enolične ravnine. Kje smo zapustili Pariško