

sem zato drugo leto vsakomur, ki je hotel sodelovati, začetku leta določil državo, za katero naj se posebno zanima. S tem sem odstranil tudi to nevarnost, da bi vsi nabrali isto gradivo. Seveda smo večje države še bolj porazdelili. Tako je na primer pri ZDA nekdo dobil nalogo, da se zanima za industrijo, drugi za kmetijstvo itd. Ko pridemo v šolski snovi do omenjenega področja, lastnik albuma pokaže svoj izdelek vsemu razredu. Tako vsi sošolci dobe vpogled v vse albume. Razumljivo po je, da mora biti vsebina geografskega albuma za višjo šolo in strokovno šolo drugačna. Tu je težišče predvsem na gospodarskih člankih in opisovanjih načina življenja sploh. Večinoma te izrežejo iz časopisov in jih vložijo v album. Zbirajo tudi

objavljene statistike in grafikone o proizvodnji, zemljevide in fotografije. Mnogi so se znašli tudi tako, da so preko, turističnih agencij dobili veliko prospektov različnih dežel. Z vsem tem materialom dobijo dijaki stalen pregled o vseh izpremabah v svetu, ki jih učbenik, ki je bil izdan pred leti, pač ne more še vsebovati.

Omenil sem že, da se je med dijaki razvilo celo tiho tekmovanje: kdo bo zbral več in kdo bo lepše to gradivo uredil? Toda glavni cilj tega dela je, da jim vzbudimo zanimanje in jih pritegnemo k aktivnejšemu sodelovanju pri pouku. To pa je gotovo ena osnovnih zahtev reformirane šole.

Tavčar Janko.

DROBNE NOVICE

JUGOSLAVIJA

PLOVNE REKE IN KANALI

V Jugoslaviji je le 20 rek, daljših od 100 km. Skupna dolžina le-teh je 5074 km. Od tega je plovnih 6 rek v dolžini 1529 km kar je 30% km. Med manjšimi rekami, ki so krajše od 100 km, je plovnih tudi 6 rek in 3 kanali v skupni dolžini 291 km. Naslednji podatki veljajo za rečni tovorni promet za leto 1957.

Sava, plovna od Siska navzdol, v dolžini 593 km.

Donava, plovna v celoti na našem ozemlju, 591 km.

Tisa, plovna v celoti na našem ozemlju, 151 km.

Veliki bački kanal, ploven v celoti, 123 km.

Drava, plovna od Cardjovice navzdol, 105 km.

Begej (s kanalom), ploven v celoti, 77 km.

Kolpa, plovna od Pokupskega navzdol, 69 km.

Mali bački kanal, ploven od Mal. Stapara do Torže, 29 km.

Bojana, plovna v celoti, 21 km.

Neretva, plovna od Metkovića navzdol, 20 km.

Krka, plovna od Skradina navzdol, 15 km.

Crnojevića Rijeka, plovna ob ustju, 12 km.

Zrmanja, plovna od Obrova navzdol, 11 km.

Tamiš, ploven od Pančeva navzdol, 3 km.

Za potniški promet ustreza le polovica teh rek — kanal niti eden — v dolžini 1437 km (Sava — 593, Donava — 591, Tisa — 151, Begej — 77, Drava od Osijeka dalje — 22, Tamiš od Pančeva dalje — 3 km).

Sava je torej naša najdaljša plovna reka. Z Donavo vred tvorita jedro našega plovnega omrežja, nanju odpade namreč več ko tri četrtine vseh plovnih poti. V prejšnjih letih smo pogosto čitali, da plovnost Save podaljšujejo do Zagreba. Statistični podatki pa kažejo, da delo še ni dokončano. Zanimivo je tudi, da se na mejni Bojani tovrni promet redno odvija.

V celoti ustreza za plovbo skoraj ena tretjina našega rečnega omrežja (vštete le reke nad 100 km). To je več kot si navadno mislimo. Dolžina teh vodnih poti ustreza eni šestini železniškega omrežja.

Pomen teh vodnih poti se kaže tudi v njihovi prometnosti. Tonaža rečnih ladij ustreza namreč skoraj dvem tretjinam tonaže naše mornarice. V lanskem letu je bilo na primer na rekah 3,9 milij. ton prometa, na morju pa

7,6 milij. ton. Razmerje je torej komaj 1:2 v korist morskega prometa. To seveda ni dokaz za razvitost našega rečnega prometa, prej za zaostalost pomorskega prometa.

POTNIŠKI PROMET

Leta 1957 je potniški promet v Jugoslaviji zajel 227,5 milij. potnikov. Od tega je bilo v železniškem prometu 170,6 milij. potnikov, kar je 74,9% vsega potniškega prometa. V cestnem prometu je bilo 51,1 milij. ali 22,4% in v pomorskem 4,8 milij. ali 2,1% vsega potniškega prometa. Na rečni in letalski promet odpade manj ko 1% (rečni promet ima 0,8 milij. potnikov ali 0,3%, letalski pa 0,1 milij. potnikov ali 0,04%) vsega potniškega prometa.

Smo torej izrazita država z železniškim prometom. Cestni promet je še vedno skromen, čeprav se je v zadnjih letih precej povečal. Tu je všteti seveda le medkrajevni avtobusni promet brez mestnega cestnega prometa.

Razvoj posameznih vrst poveljnega prometa nam kaže dve značilnosti. Prva je v močno povečanem obsegu vseh vrst prometa glede na predvojno dobo, razen pri rečnem prometu. Pri tem je število potnikov v zadnjih letih tri do štirikrat manjše od predvojne povprečja! Druga značilnost je v tem, da obseg prometa v poveljnem času od leta do leta zelo koleba.

V železniškem prometu je bilo leta 1946 na primer 78 milij. potnikov, leta 1948 136 milij., leta 1950 179 milij., kar je doslej največ, leta 1952 le 104 milij., leta 1954 147 milij. in leta 1956 159 milij. potnikov.

Pomorski promet kaže podobno kolebanje. Predvojno povprečje je 1,4 milij. potnikov letno, leta 1946 je bilo 2,6 milij., leta 1948 4,9 milij., leta 1949 pa 5,3 milij. potnikov, kar je doslej največ. Leta 1952 je bilo le 3,3 milij., leta 1954 3,7 milij., leta 1956 pa spet 4,3 milij. ter leta 1957 4,8 milij. potnikov.

Se večje kolebanje je v rečnem prometu. Leta 1946 je bilo 0,9 milij. potnikov, leta 1948 2,2 milij., leta 1950 le 0,8 milij., leta 1956 0,7 milij. in leta 1957 0,8 milij. potnikov. Za to vrsto prometa je torej zelo značilno kolebanje in nazadovanje potniškega prometa.

Za letalski promet je značilno naraščanje, čeprav opazamo tudi tu od leta do leta precejšnja kolebanja. Leta 1946 je bilo le 10.000 potnikov, leta 1950 že 86.000, leta 1952 61.000 potnikov, leta 1954 ponovno 80.000, leta 1955

104.000 in leta 1957 111.000 potnikov, kar je doslej najvišja številka.

Cestni promet kaže sicer počasno toda zanesljivo naraščanje potnikov. Leta 1946 je bilo 15,3 milij. potnikov, leta 1948 36,2 milij., leta 1950 33,4 milij., leta 1952 le 17,1 milij. (izreden padeč!), leta 1954 ponovno 28,9 milij., leta 1956 37,3 milij. in leta 1957 51,1 milij. potnikov, kar je doslej največ.

Kolebanje v obsegu prometa je zelo značilno tako za železniški kot za pomorski promet. Pri obeh vrstah je bil dosežen maksimum v prejšnjih letih. V železniškem leta 1950, v pomorskem pa leta 1949. Izrazito nazadovanje kaže rečni promet, ki je danes dva do trikrat manjši od predvojnega. Nasprotno pa je za letalski in cestni promet značilno, da sicer počasi toda zanesljivo narašča in je bil doslej obseg prometa največji ravno zadnje leto.

Po SGJ — 38, str. 162—171.

D. R.

IZSELJEVANJE IZ ITALIJE

Nemčija, Irska in Italija so glede na izseljevanje najbolj znane evropske dežele. Posebno iz Italije se je med obema vojnama izselilo veliko ljudi. Sele fašizmu je s prepovedjo uspelo zmanjšati letno količino na minimum.

V enajstih letih po vojni (1946—1956) se je izselilo z vsega ozemlja 2.444.192 ljudi, če upoštevamo tudi sezonske delavce ali izseljence, ki jih je bilo 897.474. Potemtakem je ostalo zunaj meja matične dežele 1.568.120 ljudi. Na celino jih je odšlo preko pol milijona (v Francijo 328.985, v Belgijo 147.566, v Veliko Britanijo 60.703 itd.), v prekoceanske dežele pa celo 1.041.608 (v Argentino 368.765, v ZDA 151.288, v Avstralijo 144.126, v Kanado 141.736, v Venezuelo 119.282, v Brazilijo 69.984 itd.).

Vidimo, da je izseljevanje pereč problem naše sosedice. Vsako leto se je povprečno izselilo 220.000 ljudi. Zato vlada teži za tem, da bi v dobi od leta 1955—1964 z dvigom gospodarstva to število omejila in omilila na 80.000 letno. To ji do danes še ni uspelo, saj je leta 1955—56 odšlo preko 400.000 ljudi, kar nam kaže spodnja tabela (in karta) izračunano po posameznih pokrajinah:

Dežele	Izseljenci	%
1. Abruzzi	60.304	3,5%
2. Furlanija—Jul. krajina	29.930	3,1%
3. Tržaško ozemlje	7.657	2,6%
4. Kalabrija	52.154	2,4%
5. Basilicata	12.101	1,8%
6. Beneško	66.463	1,6%
7. Kampanija	60.836	1,3%
8. Valle d'Aosta	1.344	1,3%
9. Sicilija	53.218	1,1%
10. Apulija	37.204	1,1%
11. Marche	10.144	0,7%
12. Umbria	6.022	0,7%
13. Trident—Poadižje	5.806	0,7%
14. Lacij	24.121	0,6%
15. Sardinija	8.703	0,6%
16. Emilia—Romagna	20.047	0,5%
17. Lombardija	23.953	0,3%
18. Toskana	12.288	0,3%
19. Ligurija	4.752	0,2%
20. Piemont	7.101	0,1%

Karta nam lepo kaže visok odstotek izseljencev iz Trsta, Furlanije, Abruzzov in Kalabrije, saj se giblje med 2,4 do 3,5%. Za Kalabrijo nas visoki odstotek ne prese- neča, pač pa za Trst, ki je pred vojno le privabljal ljudi, ne pa jih pošiljal v tujino za kruhom. To je odmev po- vojnih socialnih razmer tega ozemlja. Ne dosti na boljšem so pokrajine Bazilikata in Kampanije na J ter Valle d'Aosta in Beneška pokrajina na S. Ze sam pogled na



karto zadošča, da vidimo, da se največ ljudi izseljuje iz južne Italije. S Sicilije in iz Apulije je odšlo od 1,1 do 1,3% ljudi v tujino, če pa pogledamo absolutne številke, so prav tako med najvišjimi. Pri naslednji skupini je procentualno in absolutno število že dosti manjše. To so teritoriji z 0,5 do 0,7% (Marche, Umbria, Trident, Lacij, Sardinija, Emilia), v srednji in severni Italiji. Najmanjši odstotek izseljencev pa kažejo Lombardija, Toskana, Ligurija in Piemont.

Stane Košnik

SPANIJA

Kmetijstvo je še vedno osnova španskega gospodarstva. V letu 1956 je agrarna proizvodnja za 5% presegla leto 1929, ki je bilo pred vojno najuspešnejše. Na splošno pa kmetijska proizvodnja v povojnih letih precej koleba in kaže v posameznih letih veliko odvisnost od vremenskih sprememb. To je spričo zaostalosti in namakalnega značaja kmetijstva tudi razumljivo. Tako je tudi leta 1956, ko je bila na splošno letina ugodna, Španija zatajila v proizvodnji pomaranč, ki je padla za eno tretjino. Proizvodnja ostalih kultur napreduje, čeprav je produktivnost še vedno majhna. V zadnjih treh letih stremijo za arondacijo zemljišč posameznih lastnikov, ki imajo raztreseno posest ter hkrati tudi za povečanjem obdelovalne zemlje. V letu 1956 so izbolj-