

OHK - Geografija
III
B 21
GEOGR. OBZORNİK
/1967 2

UNIVERZA V LJUBLJANI - FF



49094900534,4

COBISS

GEODRAVSKI OBZORNİK

Leto XIV.
Številka 4

Ljubljana
1967



VSEBINA

GLANKI:

- Jovan Marković, Nekaj karakteristik naselij SR Srbije
(z eno ilustracijo) 113
- Darko Radinja, Načrti o zaščiti kraške pokrajine na
Tržaškem (z eno skico) 117
- Avguštin Lah, Velike spremembe v razvoju in geografski
podobi Sovjetske zveze v 50 letih obstoja 121
- Ivan Gams, Nekatere metode proučevanja, odnašanja in
premikanja tal (z eno skico) 128
- Vladimir Kokole, St. Louis, ameriško mesto ob Missisipiju 130

KNJIZEVNOST:

- Aleš Bebler, Otroci zemlje in morja (Milan Natek) . . . 137

DROBNE NOVICE:

- 400 let Caracasa, glavnega mesta Venezuele — Jugoslo-
vanski delavci v tujini v letu 1966 — Koprška že-
leznica - slovensko okno v svet (M. N.) 139

DRUSTVENE VESTI:

- Program ljubljanskega aktiva Geografskega društva
Slovenije 141

Slika na naslovni strani:

Bohinjsko jezero

GEOGRAFSKI OBZORNIK, časopis za geografsko vzgojo in izobrazbo. Izhaja štirikrat letno. Izdaja Geografsko društvo Slovenije, Odsek za geografski pouk, Uredniški odbor: dr. Ivan Gams, dr. Svetozar Ilešič, dr. Vladimir Kokole, dr. Avguštin Lah, Tone Oblak, Mara Radinja. Urednik Mara Radinja, Ljubljana, Grintovška 1. Upravnik Cita Marjetič.

Za člane GDS je letna naročnina 8 N dinarjev, za nečlane in ustanove 10 N dinarjev. Naročajte in vplačujte na naslov: „Geografski obzornik“, Ljubljana, Aškerčeva cesta 12. Stev. tek. rač.: 501-8-288-1.

Za vsebino člankov so odgovorni avtorji sami.

Tiskala: Tiskarna šolskih delavnic tehniških šol v Ljubljani.

J. Dj. Marković

Nekaj karakteristik naselij SR Srbije

Zanimivo je, da SR Srbija nima največjega števila naših naselij, čeprav je prostorninsko največja republika SFR Jugoslavije. Ob popisu prebivalstva leta 1961 je bilo v Srbiji 6 078 naselij, to je manj kot v Bosni in Hercegovini (6 080) in na Hrvaškem (6 742). To je zato toliko bolj zanimivo, ker so Hrvatska (56 538 km²) in Bosna in Hercegovina (51 129 km²) po površini občutno manjše od Srbije (88 361 km²). Od navedenega števila naselij v Srbiji je 451 naselij v Avtonomni pokrajini Vojvodini, 1 441 naselij v Avtonomni pokrajini Kosova in Metohije in 4 186 naselij v ožji Srbiji. Glede na to, da je Srbija po številu prebivalcev naša največja republika (1967. leta okoli 8,128.000 prebivalcev), znatno večja od Hrvatske (4,348.000 prebivalce), je očitno, da imajo naselja v Srbiji povprečno občutno več prebivalcev kot naselja na Hrvaškem.

Od skupno 27 925 naselij v Jugoslaviji jih je samo 127 mest z več kot 10 prebivalci. V Srbiji je 69 mest, to je več od polovice vseh mest v Jugoslaviji.

Naselja Srbije kažejo velike medsebojne razlike po legi, obsegu, videzu, številu prebivalcev itd. Največ naselij z nad 20 000 prebivalci ima Vojvodina (33), čeprav je njena površina (21 506 km²) dva in polkrat manjša od površine ožje Srbije (55 968 km²), kjer je 28 mest. Najmanj naselij z nad 10 000 prebivalci imata Kosova in Metohija (8 naselij na površini 10 887 km²). Medtem ko pride v Vojvodini po eno naselje (z nad 10 000 prebivalci) na povprečno 651 km², pride v Bosni in Hercegovini po eno tako mestno naselje na vsakih 4 260 km². Srbija ima največje število prebivalcev v mestih z nad 10 000 prebivalci — skupaj 2,551.000. (Crna gora 98.000 prebivalcev, vsa Jugoslavija pa 5,437.000 prebivalcev).

Število prebivalcev v naseljih. — V ožji Srbiji je glavno mesto SFR Jugoslavije Beograd, ki ima na ožjem mestnem ozemlju okoli 750.000 prebivalcev. Drugo mesto Srbije je glavno mesto Vojvodine Novi Sad s 130.000 prebivalci. Največje mesto AP Kosova in Metohije je Priština (55.000 preb.), ki pa ima manj prebivalcev od tretjega mesta Srbije, Niša (103.000 preb.), četrtega mesta Subotice (s 83.000 preb.), petega mesta Kragujevca (s 63.000 preb.) in šestega mesta te republike Zrenjanina (s 63.000 preb.). Večja mestna naselja ožje Srbije so še: Leskovac (42.000

preb.), Šabac (37.000), Kruševac (35.000), Čačak (35.000), Smederevo (33.000), Kraljevo (30.000), nato Požarevac (29.000), Valjevo (28.000), Titovo Užice (28.000), Novi Pazar (25.000), Bor (24.000), Svetozarevo (24.000), Zaječar (23.000), Piroć (23 tisoč) in Vranje (20.000 preb.). V Vojvodini izstopajo poleg Novega Sada in Subotice v Bački in glavnega mesta Banata, Zrenjanina, še: Pančevo (s 52.000 preb.), Sombor (40.000), Kikinda (38 tisoč), Vršac (35.000), nato Senta (26.000), Becej (26.000), Sremska Mitrovica (25.000), Ruma (23 tisoč) in Vrbas (22.000 preb.). Poleg Prištine so večja naselja Kosova in Metohije: Peć (34.000), Kosovska Mitrovica (34.000), Prizren (32.000) in Djakovica (25.000 preb.).

Velik dotok kmečkega prebivalstva v mesta po drugi svetovni vojni je povzročil znatno povečanje števila prebivalcev na sploh, posebno v industrijskih mestih Srbije. Beograd je imel leta 1931 samo 270.000 prebivalcev, sedaj pa jih šteje trikrat toliko. Predvojni Niš je imel samo 40.000 prebivalcev, sedaj pa je že presegel 100.000 prebivalcev. Tudi druga mesta Srbije so doživela po vojni pravo populacijsko ekspanzijo. Bor je na primer bil v začetku tega stoletja majhna planinska vas z manj kot 1000 prebivalci, sedaj pa ima 24.000 meščanov. Loznica je leta 1948 imela samo 3226 prebivalcev (manj kot leta 1921), po dograditvi velike tovarne viskoze pa dosega število prebivalcev v skoraj novem mestu 15.000. V Priboju na Limu se je povzpelo število prebivalcev od 1549 v letu 1948 do današnjih 7000, kar je zasluga nove tovarne avtobusov (FAP).

Vojvodinska naselja populacijsko zelo počasi rastejo, nekatera stagnirajo, v posameznih pa se pojavlja depopulacija. Novi Sad in Zrenjanin sta skoraj podvojila število prebivalcev v primeri s predvojnimi stanjem (Novi Sad je leta 1931 imel 63.966 preb., Zrenjanin pa 32.838). Sombor pa je leta 1921 imel 31.342 preb., 32 let kasneje pa samo 2290 prebivalcev več (33.632). Kanjiža, Bajmok, Melenci in Čantavir so imeli leta 1948 več prebivalcev kot leta 1961.

Timoška krajina ima najmanjši prirodni prirastek prebivalstva v Jugoslaviji. Ta prirastek je v zaječarski komuni znašal samo 1%. Umrlijivost je tu večja od natalitete, posebno v občini Minićevo pri Knjaževcu. Odtod v okolici Knjaževca, Zaječara in Negotina izstopa proces depopulacije.

ki ga ublažuje doseljevanje prebivalcev z juga. Z doseljevanjem prebivalcev iz pasivnih krajev (kolonizacija) je proces stagnacije in depopulacije v nekaterih vojvodinskih naseljih ublažen, prirastek prebivalstva pa je tu bolj mehaničen kot prirodni. Upadanje natalitete se v zadnjih letih zapaža v večjem delu ožje Srbije. Na Kosovu in v Metohiji pa je nataliteta največja v Jugoslaviji. Znaša celo 40,0 ‰ (jugoslovansko povprečje 20,2 ‰). Prirodni prirastek znaša 29 ‰. Procent nepismenih je v tej avtonomni pokrajini največji v Jugoslaviji, celo 41 ‰. Pripadniki najštevilnejše manjšine v Jugoslaviji (čez milijon Šiptarjev) žive v glavnem na Kosovu in v Metohiji, medtem ko živi v vojvodinskih naseljih največje število Madžarov (530.000), druga najštevilnejša tuja narodnost v naši državi. Šiptarji sestavljajo večino prebivalstva v večini naselij Kosova in Metohije, medtem ko je Madžarov v vojvodinskih mestih manj kot ostalih Jugoslovancev. Največ jih je v severni Vojvodini (Subotica, Kikinda), v banatski vasi Debeljača sestavljajo 85 ‰ prebivalcev. Ta vas je izrazito madžarska, kakor je Crepaja v glavnem srbsko, Kovačica slovaško, Uzdin pa romunsko naselje. Ta redka etnična pestrost se pojavlja na razdalji samo 30 km. Predvojno Kačarevo je bila nemška vas, sedaj pa je naseljena v glavnem z Makedonci, Srbi, Črnogorci. V mnogih, posebno večjih vojvodinskih naseljih živi nad 20 narodnosti. Predstavniki slovaške narodnosti (90.000 preb.) in romunske narodnosti (63.000 preb.) žive v glavnem v Vojvodini, medtem ko je bolgarska narodnost (65.000 preb.) najštevilnejša v ožji Srbiji. Bački Petrovac je znan kot center naših Slovakov, Ruski Krstur Rusinov, Vršac Romunov, Dimitrovgrad in Bosiljgrad pa Bolgarov. Karakteristika karpatske Srbije je številno vlaško prebivalstvo, doseljeno iz Romunije. Toda vrnimo se k številu srbskih naselij.

Med sosednjimi mesti Srbije obstaja večkrat tradicionalno rivalstvo. Čuprija v dolini Velike Morave je na primer najstarejše mesto, ki je skozi stoletja vse do pred desetimi leti imelo primat v tem delu srednje Srbije. Za njo je prišel 6 km oddaljeni Paraćin, na tretjem mestu pa je bila Jagodina (sedaj Svetozarevo), ki je od Čuprije oddaljena 12 km. Sedaj je Svetozarevo prvo, Čuprija pa tretje mesto Velikomoravske kotline. Medtem ko ima Svetozarevo 24.000 prebivalcev, šteje Paraćin 17.000, Čuprija pa 16.000 prebivalcev. Bor je imel pred vojno znatno manj prebivalcev kot sosednji Zaječar, sedaj pa je to največje rudarsko mesto v naši državi, vodilno mesto vzhodne Srbije (ki je po površini skoraj enaka Crni gori), moderno mestno naselje in fakultetno mesto. Obmejni Zaječar je po številu prebivalcev nekoliko zaostal za Borom.

Zanimivo je, da imajo nekatere vojvodinske vasi več prebivalcev kot mnoga znana mesta naše države. V posameznih vojvodinskih vaseh živi tudi po deset tisoč ljudi. Na primer Bačko Petrovo Selo je leta 1948 imelo 10.224 prebivalcev, to je več kot Svetozarevo (takrat 9297), Vranje (9816)

ali Loznica (3226), danes pa močno zaostaja za njimi. Medtem ko je Bački Petrovac leta 1961 imel 8104 prebivalcev, je imel od njega bolj znani Petrovac na Mlavi 5260 prebivalcev. Malo znani kraji v Šumadiji in Velikem Pomoravlju: Azanja (6500), Lozovik (7100) in Kusadak (7200) imajo več prebivalcev kot mnoga bolj znana jugoslovanska naselja, na primer Ogulin (3522), Trebinja (4073) ali Postojna (5000) prebivalcev. Vzhodno-srbske vasi Podgorac (3255), Jabukovac (4491) in Zlot (5538) so imele pri zadnjem popisu več prebivalcev od bolj znanih krajev tega predela Dolnjega Milanovca (2669), Kladova (2683) in Prahova (2600) prebivalcev. Medtem ko leže v Vojvodini naša najštevilnejša in velika naselja, so v Srbiji predeli, kjer ni pravih mestnih naselij. Na primer v širnem predelu Starega Vlaha sta največji naselji Priboj (7000 preb.) in Sjenica (6000 preb.), v predelu Vlasina in Krajište Vlasotinci s 6500 prebivalci, v predelu Stig in Braničevo Kostolac (6300 preb.) in Petrovac na Mlavi (5500 preb.), v Mačvi pa Bogatić (6500 preb.).

Stara in nova naselja. — Med vojvodinskimi, srbskimi in kosovsko-metohijskimi naselji obstajajo znatne fiziognomske razlike. Vojvodinska naselja so urejena in imajo pravilne oblike pravokotnika in kvadrata. Ulice se sekajo v pravem kotu. V ožji Srbiji, posebno pa na Kosovu in v Metohiji so močnejše izraženi orientalski vplivi, čim južneje tem bolj. Sodobna arhitektonsko-stavbarska urbanizacija mest Srbije hitro briše sledove in vplive preteklosti, in nekdanj orientalska Priština postaja podobna Novemu Beogradu, Peć v Metohiji in Kikinda v Banatu pa se tudi vse manj razlikujeta. Srbske vasi znatno zaostajajo v razvoju za mesti, in so razlike med vojvodinskimi vasi, med vasi v ožji Srbiji, Kosovu in Metohiji še vedno izrazite.

Mesta Srbije so manj ali več spremenila videz glede na svojo predvojno fiziognomijo. Nekaterih skoraj ni moč prepoznati. So pa tudi popolnoma nova mesta, kot so na primer Novi Beograd, Sevojno, Majdanpek in Resavica. Novi Beograd je najmlajše mesto v Sremu in Jugoslaviji, naselje, ustvarjeno v novi Jugoslaviji, velemesto, ki je vzniklo iz močvirja na levi strani Save. V njegovih več nadstropnicah se je samo v 20 letih gradnje naselilo nad 70.000 ljudi. Novi Beograd je vez med starim šumadijskim Beogradom in sremskim Zemunom. Leta 1953 je imel samo 8000 prebivalcev, ko pa bo dograjen, jih bo imel 250.000. V Novem Beogradu, bodoči administrativno-upravni in kulturni metropoli Jugoslavije, sta zrasli dve največji zgradbi v naši državi, ogromno poslopje Zveznega izvršnega sveta in najvišja zgradba v Jugoslaviji, 25 nadstropna stolpnica Centralnega komiteja ZKJ. Novi Beograd je mesto širokih ulic in zelenja, mesto v parku.

Sevojno je novo naselje, nedaleč od Titovega Užica. V tem modernem naselju živi okoli 4000 prebivalcev, ki v glavnem delajo v veliki valjarni bakra. Resavica in Majdanpek v vzhodni Srbiji sta novi manjši rudarski naselji, ki so ju zgradili

po najdbi bogatih slojev premoga (Resavica) oziroma bakra (Majdanpek). Resavica ima okoli 2700 prebivalcev (leta 1953 samo 636). Majdanpek je stara vas, v okolici katere so rudarili še Rimljani. Ker so v novejšem času odkrili rezerve z nad 600 milijoni ton bakrene rude, je zrasel Majdanpek v moderno rudarsko naselje s 5000 prebivalci. Zaradi bogastva v bakru se je tudi Bor razvil iz majhne planinske vasi v največje mesto vzhodne Srbije (leta 1895 samo 720 prebivalcev, danes pa 24.000). Predvojno orientalsko Prištino z dotra-

je imel le 4800 meščanov. Nastal je po dograditvi moravske železnice leta 1882, v novejšem času pa se je populacijsko in gradbeno močneje razvil. Ivanjica (2300 preb.) je manjše naselje v gornjem toku golijske Moravice. To starovlaško naselje se je razvilo leta 1830 okoli neke krčme, Ivanjica se razvija sedaj kot turističen kraj. Še manjše naselje je Raška v dolini Ibra. Razvila se je zaradi ugodne lege ob ibarski progi Kraljevo—Skopje.

Nasprotno z novimi in novejšimi naselji je v Srbiji več starih mest. Ta se ob vzponih in padcih



Panorama Bora

janimi pritličnimi hišami, trgovinami in vrati z okni na turških trgovinah v zavutih ulicah in slepih uličicah, s samo 18.000 prebivalci so dogradili v vodilno mesto AP Kosova in Metohije s 55.000 prebivalci. To je sedaj moderno mesto večnadstropnic s širokim bulvarom, kjer staro pomeni muzejsko vrednost. Tovarna viskoze je prerodila Loznico, tovarna kablov pa nekdanjo Jagodino (Svetozarevo). Titovo Užice je popolnoma spremenilo zunanjo podobo.

Mlajša naselja Srbije so: Zaječar, Bor, Mladenovac, Raška, Ivanjica in druga. Zaječar v dolini Timoka je bil prav do leta 1833 neznatna vas. V zadnjih sto letih se je hitro razvil v trgovsko-upravni center vzhodne Srbije, v novejšem času pa v industrijsko središče, ki je v več ozirih prekosilo sosednji starejši Knjaževac. Mladenovac v Šumadiji ima 15.000 prebivalcev, leta 1948 pa

drže že stoletja, celo nad 2000 let. Nekatera stara naselja so se razvila v večja mesta, na primer rimski Singidunum v Beograd, rimski Naissus v Niš in druga. Večja rimska mesta so bila še: Sirmium (Sremska Mitrovica), Horreum Margi (Čuprija), Viminaciu (Kostolac), Turres (Piroć), Remesiana (Bela Palanka), Hammeum (Prokuplje), Ulpiana (Lipljan), Theranda (Prizren) in druga. Stari rimski mesti Gamzigrad pri Zaječaru in Caričin grad pri Lebanu nista obnovljeni, kakor tudi ne starinska Vinča pri Beogradu (vas, kjer stoji naš največji nuklearni institut). Znatno mlajše naselje je bilo srednjeveško mesto Novo Brdo pri Prištini, ki je s svojimi 40.000 prebivalci svoječasno bilo večje od Dunaja. Sedaj je Novo Brdo majhna vas, kjer se obnavlja nekdanje znamenito rudarstvo. Urbanizacija Srbije se je začela torej še v rimski dobi. Beograd je še starejše naselje, ker so ga osnovali keltski Skordijci.

Imena naselij. — Nekatera naselja v Srbiji imajo zanimiva imena. Medtem ko je Beograd naše največje mesto, Šaregrad v Sremu ni mesto ampak vas. Ime Čuprija je turškega izvora, ker je peljal v srednjeveškem Ravnu most čez Veliko Moravo. Turki so ta kraj imenovali Morava Hisar potem pa Cuprili. Okupatorsko ime je ostalo do danes. Danes so v Čupriji trije mostovi (železniški in dva cestna).

Nekaj naselij Srbije nosi v imenu izraz „palanka“ (trg) kar prav tako izvira iz turških časov. Smederevska Palanka ni niti več „smederevska“ niti „palanka“, ker ima to šumadijsko-moravsko naselje 15.000 prebivalcev. Tam je znana tovarna „Goša“, ki izdeluje mostove, šinobuse, trolejbus in drugo. Pri Nišu je Bela Palanka, ob Donavi Brza Palanka, v Bački pa Bačka Palanka, ki ima 18.000 prebivalcev.

Nekatera srbska naselja so po zadnji vojni spremenila ime. Tako je predvojni Veliki Bečerek in Petrograd postal Zrenjanin (ime je dobil po narodnem heroju Zarku Zrenjaninu), stara Jagodina v Velikem Pomoravju pa je postala Svetozarevo (ime je dobila po Svetozarju Markoviću). V Banatu je Novi Bečej, ki se je preje imenoval Vološinovo. Kraljevo se je nekoč imenovalo Karanovac, Čuprija Ravno, Knjaževac Gurgusovac itd. Nova Varoš se je za turških časov imenovala Skender — pašina palanka. Ta je res mesto, vendar ni novo ampak mlajše naselje. Novi Sad je znatno starejši od Novega Beograda.

Leg a naselij. — Mesta Srbije imajo različno lego in leže v različnih nadmorskih višinah. Stojijo v kotlinah, ob rekah in v dolinah, na planinskih pobočjih, ob prometnih poteh itd. Beograd je postavljen ob izlivu Save v Donavo. Medtem ko ima Novi Beograd 77 m nadmorske višine, se dviga šumadijski Beograd tudi nad 200 m. Ob Donavi je vrsta naselij: Apatin, Bačka Palanka in Novi Sad v Bački, Pančevo pa v Banatu. Nekoliko dlje od te reke leže: Sombor v Bački, Kovin in Bela Crkva v Banatu in Negotin v našem delu Vlaško-pontijskega bazena. Ob Tisi leže: Kanjiža, Senta, Ada in Bečej v Bački, Novi Bečej pa v Banatu. Ob Savi leže: Zemun, Novi Beograd in Sremska Mitrovica v Sremu, Beograd, Obrenovac in Šabac pa na desnem bregu Save. V dolini Velike Morave so: Požarevac, Svetozarevo, Čuprija in Paraćin, v dolini Južne Morave: Aleksinac, Leskovac in Vranje, ob Zapadni Moravi pa: Kruševac, Kraljevo, Čačak in Požega, medtem ko leži Titovo Užice ob Djetinji. V veliki Gornje velikomoravski kotlini obstajajo tri mestna središča (Svetozarevo, Čuprija in Paraćin), v še večji Metohijski kotlini tri še večja mesta (Peć, Prizren in Djakovica). Kosovska kotlina ima štiri mesta z nad 10.000 prebivalci (Priština, Kosovska Mitrovica, Uroševac, ki se je preje imenoval Ferizović, in Vučitrn). Največje naselje Šumadije, Kragujevac, leži v kotlini in dolini reke Lepenice, največje naselje vzhodne Srbije pa leži v planinskem predelu. Medtem ko imajo vojvodinska mesta majhno nadmorsko višino, ležijo naselja AP

Kosova in Metohije visoko. Glavno mesto Vojvodine leži 80 m, največje mesto Kosova (Priština) pa 590—630 m nad morjem. Subotica ima 114 metrov nadmorske višine, Zrenjanin 81 m, Pančevo 77 m, Sombor 90 m, Kikinda 83 m, Vršac pa 92 m, medtem ko ima Peć v Metohiji 505 m nadmorske višine, Kosovska Mitrovica 510 m, Prizren 525 m, Uroševac pa 580 m. Večje nadmorsko višino imajo še: Novi Pazar 498 m, Vranje 485 m in Titovo Užice 411 m, medtem ko Niš (200 m), Kragujevac (183 m), Kruševac (153 metrov), Zaječar (128 m), Svetozarevo (116 m), Požarevac (80 m), Šabac (80 m), Smederevo (76 metrov) in Negotin (41 m) leže nizko. Ravlina okoli Negotina (izliv Timoka v Donavo na 28 m) je najnižje področje kontinentalne Jugoslavije. Naselje Čajetina na planini Zlatiboru ima 852 m, Nova Varoš v Starem Vlahu 950 m, Sjenica pa celo 1000 m nadmorske višine. Še večje nadmorske višine imajo naselja v metohijskem predelu Gori oziroma Opolju, na primer Brod ima 1380 metrov nadmorske višine.

Beograd ima ekstremno lego v Srbiji in Jugoslaviji. Leži na severu ožje Srbije, od meje proti Romuniji pa je v ravni črti oddaljen 65 km. Subotica je obmejno a veliko mesto (83.000 preb.) proti Madžarski. Od madžarsko-jugoslovanske meje je oddaljena 7 km. Blizu te meje ležita še Bajmok in Kanjiža, manjši naselji z 12.000 in 11.000 prebivalci. Kikinda je večje naselje (83.000 preb.), ki je od romunske meje oddaljeno samo 6 km. Samo 14 km proč od iste meje leži Vršac. To je prav tako večje naselje s 35.000 prebivalci. Obmejna mesta proti Romuniji so še: Bela Crkva (12.000 preb.) in donavsko-djerdapska naselja — Golubac, Donji Milanovac, Kladovo, Brza Palanka, Prahovo in Negotin. Nedaleč od bolgarske meje leže: Zaječar (23.000 preb.), Knjaževac (8 tisoč preb.), Dimitrovgrad (4000 preb.) in Bosilgrad (1350 preb.). Blizu albansko-jugoslovanske meje ležita Prizren (32.000 preb.) in Djakovica (25.000 preb.). Zato žive v večjem številu navedenih mest ob mejah pripadniki sosednjih držav. Madžari v Subotici, Romuni v Vršču, Bolgari v Dimitrovgradu itd.

Glavna naselja posameznih pokrajin. — V Vojvodini obstajajo tri pokrajine. Glavno mesto te avtonomne pokrajine Novi Sad je obenem vodilno mesto Bačke. Največje naselje Banata je Zrenjanin, Srema pa Sremska Mitrovica. Zemun in Novi Beograd prav tako ležita v Sremu, a sta sestavni del Beograda. Glavno mesto Mačve je Bogatič, a šabske Posavine in Pocerine Šabac. V dolnji Kolubari je največji Obrenovac, v gornji Kolubari pa Valjevo. Glavno mesto Šumadije je Kragujevac, Velikega Pomoravja Požarevac, Stiga (dolnja Mlava) Petrovac na Mlavi, Braničeva (dolnji Pek) Veliko Gradišće. Največji kraj v Zviždu (srednji Pek) je Kučevo, Homolja pa Zagubica. Bor je glavno mesto vzhodne Srbije, Zaječar Timoške krajine, Negotin Negotinske krajine, Pirot pa Ponišavja. Niš je drugo mesto ožje Srbije in največje mesto Južnega Pomoravja.

Vodilni mesti Zapadnega Pomoravja sta Kruševac in Čačak. Največji kraj Starega Vlaha je Sjenica, Raške pa Novi Pazar. Prokuplje je glavni kraj Toplice, Vlasotince Vlasine in Crne Trave, Bosiljgrad Krajšča, Lebane pa Pustoreškega, Jablaniškega in Veteriškega predela.

Darko Radinja

Načrti o zaščiti kraške pokrajine na Tržaškem

Povojna državna razmejitev je neposredno gravitacijsko področje Trsta skrčila na malo obsežno okolico. Zato pa so se posegi tržaškega mesta na to področje toliko bolj okrepili. Tržaška okolica v tem času močno pridobiva na pomenu v številnih pogledih, zlasti v populacijsko-naselbinskem, prometnem, agrarnem in gospodarskem sploh, rekreacijskem in drugih, ne nazadnje tudi v vojaškem oziroma strateškem. Povsem razumljivo je, da se pri različnih posegih posamezni interesi ne skladajo in da so med njimi marsikateri navzkrižja. To so pojavi in problemi, ki jih prinašajo sodobni procesi deagrarizacije in urbanizacije podeželja tudi drugod po svetu. Toda pri Trstu in njegovi okolici se ti problemi še stopnjujejo zaradi utesnjenega gravitacijskega prostora in njene dvojne narodnostne sestave.

V povojnem razdobju, zlasti v zadnjih petnajstih letih, je prišlo v tržaški pokrajini do večjih družbeno geografskih oziroma fiziognomičnih sprememb kot pa v prejšnjih mnogo daljših obdobjih. Dinamika in mnogovrstnost sprememb, ki sta pogojeni s celim spletom najrazličnejših vzgibov, sta nedvomno osnovni značilnosti povojnega razvoja. Številne poteze tega razvoja pa močno posegajo tudi v samo strukturo in fiziognomijo slovenskega tržaškega podeželja.

Pri Trstu zaradi bližine meje ne moremo govoriti o zaledju v pravem pomenu besede, temveč le o mestni okolici, čeprav segajo njegovi vplivi tudi prek meje. Razen skromnega obsega in slovenskega značaja ima ta okolica še to posebnost, da je razvlečena v obliki ozke proge, nekakšnega mostišča, ki povezuje Trst z drugim italijanskim ozemljem. To ozemlje ima seveda zelo važno prometno funkcijo. Zato je na Tržaškem prišlo v povojnem času do gradnje dodatnih prometnih linij v sicer že dotlej prometno dobro opremljeni pokrajini. Tako se je obalni avtomobilski cesti in železnici pridružila še nova daljnovidna avtomobilska cesta od Trsta oziroma Opčin do roba Goriške pokrajine pri Štivanu. Razen tega so modernizirali na Tržaškem tudi dotedanje cestno omrežje. Pred dvema letoma pa so to prometno razvejanost še dopolnili s sodobno avtomobilsko cesto, ki teče od Štivanja in po Selškem dolu ter ob vznožju Doberdobskega Krasa do Redipulje na Vilese, kjer se priključi na osnovno italijansko cestno omrežje.

Priština je glavno mesto AP Kosova in Metohije. To je največje naselje Velikega Kosova, Podujeno pa Malega Kosova. Gnjilane je glavni kraj kosovskega Pomoravja. Peć je glavno mesto Metohije, Prizren pa Prizrenske kotline s sosednjimi kraji Sredskim, Gorim in Opoljem.

Prometno tako močno prepleteno slovensko tržaško podeželje se je s tem navzven še bolj na široko odprlo, kar se kaže v obsežni transformaciji celotne pokrajine in življenja v njej. Med drugim se kažejo učinki tudi v izdatnem vsakodnevnem dotoku delovne sile s kraških vasi v Trst in druge neagrarne centre. S tem v zvezi se je pospešila tudi intenzivna preobrazba v socialni strukturi slovenskih kraških vasi na Tržaškem, prišlo pa je tudi do preobrazbe v drugih smereh.

Med prvimi izdatnimi transformacijskimi posegi po drugi svetovni vojni je vsekakor naselitev italijanskih beguncev iz Istre, ko je bila ta priključena Jugoslaviji. Te so naseljevali bodisi v Trstu, zlasti v predmestjih, kjer so nastale ponekod nove stanovanjske kolonije ali mestne četrti, bodisi v okolici, ponajveč na Krasu, pa tudi ob morju, kjer so zrastle povsem nova naselja v dotlej docela slovenski sredini, kar je seveda močno spremenilo narodnostni sestav teh krajev.

Kolonizacija istrskih beguncev je šla v več smeri. Na eni strani v naseljevanje in krepitev tržaškega mestnega organizma, na drugi strani pa v naseljevanje planotastega obrobja, kar je ustvarilo okrog Trsta pravcati obroč, ki se je na široko zajedel v do tedaj narodnostno homogeno mestno okolico. Naseljevanje pa se je usmerilo tudi v utrjevanje mostišča, ki veže Trst z Italijo in slednjič se je kolonizacija usmerila v ustanavljanje ribiških naselij ter s tem k posrednemu odtrajanju slovenskega življa od morja v notranjost.

Z omenjeno kolonizacijo je nastalo na Tržaškem več novih naselij. Tako so postavili begunsko ribiško naselje San Marco v Štivanu, novo ribiško naselje Borgo San Mauro v Sesljanu, begunsko naselje San Nazario na Proseku-Kontovelu, begunsko naselje pri Križu, naselje pri Proseku in begunska naselja v Barkovljah, na Probarmini in Čedadu.

Naslednji izrazitejši poseg v slovensko tržaško okolico je bila gradnja industrijske cone v Zavljah na vzhodni strani Trsta, ki je terjala obsežno razlastitev slovenske zemlje in odmik slovenskega življa od morja tudi v tem delu tržaške pokrajine, hkrati pa je ta gradnja terjala tudi določeno preobrazbo bližnjih slovenskih naselij.

Temu je sledila postavitve petrolejske luke v Zavljah in gradnja naftovoda prek Krasa. S tem

šo prišle na vrsto nove razlastitve slovenske zemlje, tokrat tudi v notranjosti in sredi povsem agrarne okolice.

V pripravi so tudi načrti za zgraditev protosinhrotrona blizu Doberdoba, kjer naj bi nastalo obsežno raziskovalno središče, ki bi obsegalo okoli 20 km² kraškega sveta, kar je polovica (!) vsega Doberdobskega Krasa. Če upoštevamo, da bo s tem v zvezi nastalo naselje z več tisoč strokovnjaki, je na dlani, da bo vse to pomenilo ne le razlastitev Doberdobske planote temveč tudi bistvene spremembe v njeni etnični strukturi. To, kar ni bilo doseženo med obema vojnama, bo prinesla trda logika tega gospodarskega razvoja, ki se semkaj načrtno usmerja.

Vsi ti načrti niso le velikopotezni, očitni in pokrajinsko markantni, temveč so za razvoj slovenskega podeželja na Tržaškem tudi zelo pomembni. Toda preobrazba slovenskega podeželja gre tudi po drugih, na prvi pogled manj opaznih poteh, ki pa so zato toliko bolj stanovitne, mnogovrstne, vsestranske in tudi bolj pronicljive. To so pojavi, ki jih v agrarno pokrajino vnašajo procesi urbanizacije v najširšem pomenu besede. Na Tržaškem, kjer gre za izrazito nesorazmerje med obsežnim urbanim središčem na eni in po obsegu neznatno agrarno okolico na drugi strani, so ti pojavi še toliko izrazitejši. Na Tržaškem so zato v ospredju predvsem procesi urbanizacije, manj pa deagrarizacije. So pa tam še drugi problemi.

Na eni strani se zaradi oskrbe Trsta kaže nujna po intenzifikaciji agrarne pokrajine in njene proizvodnje, na drugi strani pa narašča potreba po širjenju urbanih instalacij in urbanih funkcij ter s tem v zvezi odzemanje agrarnih zemljišč.

Poseganje na slovensko tržaško podeželje pa dobiva nedvomno svoj največji odsev v načrtih o tako imenovanih naravnih rezervatih. Pri tem pa ne gre za zaščito oziroma ohranitev kakega manjšega področja ali posameznih naravnih znamenitosti, temveč za načrte, ki bi proglasili za naravni park, če že ne večino pa vsaj zelo obsežne dele tržaške pokrajine. Gre tedaj za zelo obsežen načrt, ki pa njegovega učinka za sedaj ni niti mogoče v celoti predvideti.

Celotna pobuda se je začela pravzaprav zelo skromno, docela akademsko in brez posebnih pretenzij. Tržaška univ. profesorja botanika L. Poldini in R. Mezzena sta se namreč zavzela za to, da bi spričo florističnih in vegetacijskih posebnosti, ki so na Tržaškem, kazalo posamezna rastišča na določen način zavarovati. Svojo zamisel sta 1966. leta tudi objavila (1). Po njej bi v različnih delih tržaške pokrajine zaščitili sedem področij (prim. karto).

V vsakem od teh rezervatov gre za floristične in vegetacijske posebnosti, ki so v glavnem posledica prepletanja različnih predstavnikov mediteranskega in srednjeevropskega oziroma ilirskega rastišča, kar ustvarja iz tržaške pokrajine

vegetacijsko oziroma floristično razmeroma zelo pestro ozemlje.

Kasneje je ta pobuda dobila širšo vsebino. Naglašali so namreč, da na Tržaškem ne gre le za posebnosti v vegetacijskem in florističnem pogledu, temveč da imajo podobne znamenitosti tudi še drugi pojavi, geološki, geomorfološki, speleološki itd. Tako je prišlo do utemeljevanja rezervatov tudi s teh stališč.

V tej luči gre pravzaprav za pobude o kompleksni zaščiti tržaške okolice kot prirodne pokrajine, predvsem za zaščito te okolice kot krasa, ki je, kot vemo, zelo svojstven pokrajinski tip ne le v lokalnem ali regionalnem pogledu, temveč tudi v mnogo širšem. Da se na Tržaškem zavzemajo za te predloge, je nedvomno več razlogov. Omenimo naj samo dva. Na italijanski strani je po drugi svetovni vojni ostal le neznaten del kraškega sveta, pravzaprav samo vzorec, ki pa ima zato toliko večjo vrednost. Razen tega je ta vzorec del klasičnega Krasa, del matične kraške pokrajine, ki je po svetu znana tako v turističnem kot tudi znanstvenem pogledu. Drugi motiv pa je dejstvo, da je zaradi Trsta, velikega mestnega organizma, ravno ta del klasičnega Krasa hkrati tudi v procesu zelo dinamične transformacije, v prvi vrsti urbanizacije in s tem tudi temeljite preobrazbe kot prirodna pokrajina.

Razstava, ki je bila letošnjega septembra v Trstu pod naslovom Tržaški Kras, je pokazala, da so načrti glede urejanja kraške pokrajine postali še bolj celoviti in da ne gre več samo za ohranitev prirodnih posebnosti in znamenitosti kraške pokrajine, temveč da zaslužijo v njej enako pozornost tudi družbenogeografski elementi. Naglašajo se namreč, da Kras zasluži pozornost tudi kot kulturna pokrajina, kar velja zlasti za posebnosti kmečkega doma in kmečkih naselij sploh, pa tudi za druge žlahtne stvaritve, ki jih je človek na tej zemlji ustvaril.

Iz razstavnega gradiva, posebno iz razgrnjenega načrta (v merilu 1:10 000) ter iz tiskanega vodnika (3) po razstavi je razvidno, da celotni načrt močno naglašava vrednost Tržaškega Krasa kot prirodne in kulturne pokrajine že same po sebi, še bolj pa naglašava njegov pomen za tržaško mesto. Ti načrti vsebujejo pravzaprav tudi že pobude za urbanistično načrtovanje oziroma številne elemente regionalnega načrtovanja. Skratka, razen načrtov za zaščito sedanje pokrajine so žive tudi težnje za usmerjanje njenega bodočega razvoja.

Pri dosedanjih projektih so sodelovale različne tržaške institucije in ustanove, prav tako pa tudi strokovnjaki različnih strok, kar opravičuje mnenje, da gre za razmeroma široko usklajevanje pogledov z najrazličnejših področij. Da gre pri tem za več ko akademsko razpravo, priča zakonski osnutek o tržaškem naravnem parku, ki so ga novembra 1966. l. tudi že predložili parlamentu.

V vodniku po že omenjeni razstavi bomo, da Tržaški Kras ne predstavlja le prirodnih lepote, temveč pomeni za Trst osnovni rekreacijski pro-

nju Tržaškega Krasa zaradi njegovih naravnih posebnosti, bolj kot potreba po aktivnem in načrtnem urejanju pokrajine kot celote. Zdi se, da se avtorji zavedajo, kako so ti drugi načrti šele stvar bodočnosti.

Ker so na področjih, ki so floristično in vegetacijsko zanimiva, tudi še druge prirodne posebnosti, vredne zaščite, so prvotne floristično-vegetacijske rezervate že sedaj spremenili v prirodne rezervate sploh, ki so pomembni tudi z geološkega, kraškega in drugih vidikov. Temu so se slednjiš pridružile tudi pobude, da bi na teh področjih zavarovali tudi še nekatere druge objekte kulturno-zgodovinske vrednosti in tudi nekatere druge elemente kulturne pokrajine. Gre torej za zavarovanje posameznih, najbolj karakterističnih področij Tržaškega Krasa, skratka za kraški naravni park.

Kraški park na Tržaškem naj bi zajemal sedem področij — rezervatov (prim. karto). Prvi rezervat bo zajemal slikovito sotesko Glinščice, ki se prebija z roba kraške planote v flišno podnožje. Ta rezervat bo najlaže zaščititi, ker je domala neposeljen in teže dostopen ter že po narodi dobro ograjen. Področje, ki ga štejejo za pravcati geološki muzej na prostem, je pomembno tudi v geomorfološkem oziroma kraškem pa tudi botaničnem pogledu, saj vsebuje zanimiv svet na stiku kraškega in fluvialnega reliefa pa tudi nekatere pionirske rastlinske združbe in endemizme. Posebej omenjajo združbo bodičastega svoda in kranjske bilnice (*Drypio-Festucetum carniolicae*).

Drugi rezervat bo razen Sosljanske drage zajemal ožji obalni svet med Devinom in Grljanom. Tam gre zlasti za zavarovanje makije, predvsem pa črnike — zimzelenega hrasta oziroma ustreznih združb (*Orno-Quercetum ilicis*), pa tudi za posebnosti tektonsko-petrografskega stika na meji med apnencem in flišem.

Tretji rezervat bo v nasprotju s prejšnjim potekal na notranji strani Tržaškega Krasa in sicer domala vzdolž celotne državne meje. Razprostrital se bo od Grmade do bližine Bazovice. Z njim bi ohranili ostanke kraškega gozda in druge subkontinentalne vegetacijske značilnosti Tržaškega Krasa, na primer ojstrico ali rejo (*Seslerio-Quercetum petraceae* itd.). Rezervat bo zajemal najvišji in najbolj celinski del pokrajine, prazaprav del osrednje gorske vrste matičnega Krasa in demonstriral razlike v primerjavi z obalnim področjem, ki je mediteransko obarvan.

Četrty rezervat bo obsegal zunanji rob kraške planote z Draščico in Golim vrhom, ki sta odlični razgledišči. Zaradi položaja na robu planote in zaradi razčlenjenega reliefa se tam prepletajo različni floristični elementi kot predstavniki mediteranskega in ilirškega območja. Zaradi kraškega reliefa in mikroklimatskih vplivov pa so se tu obdržale tudi nekatere redke vrste rastja, ki imajo svoj izvor v hladni pleistocenski klimi. Med posameznimi rastlinami omenjajo zlasti to-mažinijev lan (*Linum tomasini*).

Peti rezervat, ki bo zajemal del Trstenika z okolico, je pomemben zlasti zaradi geološke zgradbe in lapornatega razvoja tamkajšnjih plasti, prav tako pa tudi v florističnem oziroma vegetacijskem pogledu, na primer pomladansko in jesensko resje ter brškin (*Erica carnea*, *Calluna vulgaris*, *Cistus salviaefilius*).

Geološko so pomembni zlasti drugi, četrty in peti rezervat, posebno zaradi obsežne fleksure vzdolž litološke meje med apnenci in flišem, kar daje tržaški obali tudi osnovne morfološke poteze.

Rezervat pri Briščikih (šesti) ima predvsem speleološki in geomorfološki pomen. Razen turistično urejene jame, v kateri je tudi znanstvena postaja, bi zavarovali še kraško okolico z vrtačami, žlebiči, škrapljami in grizami, prav tako pa tudi združbo belega gabra in kopitnika (*Asaro-Carpinetum betuli*). Beli gaber se je obdržal edino v tamkajšnjih vrtačah.

S sedmim rezervatom bodo zaščitili del Doberdobskega Krasa z obema kraškima jezercema pri Doberdolu in Preloznu ter obe kraški močvirji pri Sabličih in Lisertu. Rezervat bo pomemben tako v geomorfološkem kot tudi v speleološkem, še mnogo bolj pa v hidrološkem in vegetacijskem pogledu.

Znotraj posameznih rezervatov je tudi 26 kraških jam, ki bi na ta način bile zaščitene. Podobno bi zavarovali tudi 12 gradov oziroma gradišč in njihovih razvalin, ki stoje na območju posameznih rezervatov.

Posebno pomembni so načrti, ki predvidevajo zaščito devetih naselij (Botač, Gročana, Bazovica, Gropada, Briščiki, Col, Veliki Repen, Slivje in prvotno jedro Nabrežine), medtem ko bi pri nadaljnjih sedmih naseljih zaščitili le posamične dele oziroma objekte (Trebče, Kontovel, Prosek, Mali Repen, Gabrovica, Zgonik in Sempolaj).

Čeprav gre do pobude in načrti zelo na široko, je zelo značilno, da so pri dosedanem obravnavanju Tržaškega Krasa prezrli človeka kot gospodarja te zemlje. Zato tudi ni govora o prebivalstvu, ki živi in korenini na tej tako pomembni kraški pokrajini. Avtorji vseh teh projektov niso prezrli prebivalstva samo zato, ker je slovensko, temveč tudi zato, ker bi pri tovrstnem obravnavanju načrtov zadeli tudi ob enega najbolj perečih problemov, ki so v zvezi z ustanavljanjem rezervatov v naseljenih področjih. Ustanavljanje rezervatov v kulturni pokrajini, kakršna je Tržaški Kras, vnaša nedvomno številne omejitve v načine in oblike dosedanjega gospodarjenja v pokrajini. Zato pomenijo taki posegi bistvene omejitve lastniške pravice. Logično je, da bi vse tovrstne utesnitve močno prizadele predvsem slovensko prebivalstvo.

Dejstvo, da je ta stran celotne problematike ostala ob strani, opozarja, da gre do ti načrti na škodo slovenskega prebivalstva. Kakor pozdravljamo, da se naglašava vrednost in pomen tržaške kraške pokrajine ter da se porajajo zamisli in načrti o varovanju njenih naravnih in kulturnih

vrednot in celo pobude o smotrnem in kompleksnem načrtovanju njenega razvoja, tako imamo pomisleke, kadar se pri tem pozablja na človeka. v tem primeru slovenskega, ki na tej zemlji živi in je v njej doslej tudi ohranjal vse tiste poglobitve poteze, ki so danes predmet občudovanja pa hkrati tudi že teženj po njihovem ocvvanju.

Upravičeno pričakujemo, da bi pri nadaljnjem razvijanju teh načrtov bolj upoštevali tudi to stran celotne problematike.

Avguštin Lah

Petdeset let gospodarskega razvoja Sovjetske zveze

Uredniški odbor Geografskega obzornika je imel za primerno, da petdesetletni jubilej oktobrske revolucije in razvoja Sovjetske zveze ustrezno poudari. Želeli smo bralcem posredovati predvsem nove podatke in karakteristike o razvoju ZSSR. Prispevek, ki ga je v ta namen za Geografski obzornik napisal dr. Avguštin Lah, dopolnjuje gradivo in razprave o tej veliki prijateljski deželi. Avtor se je za to priliko poslužil predvsem novejših izvorne sovjetske literature.

1. Iz zgodovine razvoja sovjetskega gospodarstva: korenita družbena preobrazba je pospešila razvoj proizvodjalnih sil

Splošna nerazvitost carske Rusije, ki jo je poudarjal še kritični položaj v vojni izčrpanega gospodarstva, je nedvomno zelo vplivala na revolucionarno razpoloženje pred 50 leti in na značaj prvih ukrepov zmagovitih dejavnikov oktobrske revolucije. Oktobra 1917 se je za narode Rusije in posredno za ves svet prelomil razvoj: od imperialističnih sil odvisna Rusija se je izrgala iz njihovih verig ter odprla novo pot družbenega razvoja. Dolgovi carske Rusije so do leta 1917 narasli že na 16 milijard (sedanjih) rubljev, vsak dan vojne pa je — mimo žrtev — prinašal novih 50 milijonov rubljev izgube. Leta 1917 je bila industrijska proizvodnja za 64% manjša kot pred vojno, kmetijska za 28 do 29% in železnica je izgubila že četrtno parka. Tolikšno je bilo zmanjšanje tiste nerazvite strukture! Revolucija je pomenila boj — boj za nove odnose v deželi, za mir, za obnovo in graditev gospodarstva, za zagotovitev osnovnih pravic narodom in delovnim ljudem.

Temu so ustrezali prvi „dekreti“ nove sovjetske oblasti delavcev in kmetov, ki so že sami po sebi pričevanje njenega obstoja in učinkovitosti. Osnovna odloka II. vseruskega kongresa Sovjetov (v noči na 8. november 1917) sta bila razglasitev miru (konec vojne) in poddržavljenje zemlje — z vodami, gozdovi in naravnimi bogastvi vred. V

VIRI

- (1) R. Mezzena — L. Poldini, Contributo alla risoluzione del problema istitutivo di un Parco Carsico. Atti del Museo Civico di Storia Naturale, XXV, št. 1, Trst 1966.
- (2) Il Carso triestino (C. D'Ambrosi, C. Lona, W. Maucci, B. Favetta), Trieste.
- (3) Il Carso di Trieste. Sala Comunale d'Arte di Palazzo Constanzi 16 — 30 sett. 1967, Trieste (vodnik po razstavi).

kratkem odbodju pa so sprejeli še vrsto revolucionarnih odlokov: odpravili so stanove, ločili cerkev od države, razglasili enake pravice za žene in moške, vsem narodom so priznali pravico do samoodločbe in odpravili umetne pregraje med njimi, ekspropriirali so proizvodjalna sredstva buržoazije v industriji in drugih panogah, prevzeli finance in zunanjo trgovino. Razglasili so 8-urni delavnik in uvedli delavsko nadzorstvo v proizvodnji.

Ne glede na težave, ki so spremljale razvoj nove sovjetske skupnosti še naslednja leta (kapitalistična intervencija, borba z ostanki starega, lakota), je to sprostito ustvarjalne sile in jih usmerilo v velike — v Sovjetski zvezi tako značilne — družbene akcije. Iz lastnih izkušenj vemo, da je snovanje nove države, razvijanje novega družbenega sistema, uveljavljanje novih ekonomskih zakonitosti in obvladovanje starih, precej težka naloga. Iz osnov, ki so jo spletali različni tipi gospodarstva v prvih letih po oktobrski revoluciji — od patriarhalnega naravnega samoprehranitvenega kmetijstva z elementi drobne blagovne proizvodnje in znatnim deležem kapitalistične veleposesti do sekvestriranih podjetij pod državno kontrolo in nacionaliziranih podjetij — je nastajala nova gospodarska struktura. Skušali homo — kolikor pač obseg tega prispevka dovoljuje — na kratko povzeti bistvene karakteristike posameznih obdobij razvoja sovjetskega gospodarstva, ker bi brez tega ne mogli ocenjevati celotne sedanje strukture.

Leto 1917 in poznejši konec prve svetovne vojne še ni prinesel miru novi državi, ki je utrla pot socialističnemu sistemu, ker so se reakcionarne sile odločile za intervencijo (napad na mlado sovjetsko državo). Zanetile so v Rusiji državljansko vojno, ki je odmaknila začetek gospodarske graditve.

Reakcionarne sile so skušale izkoristiti kritični gospodarski položaj v Rusiji, kjer je bilo tedaj pol manj zaposlenih kakor leta 1913, proizvodnja pa za četrtno manjša. Vseeno jim načrti niso uspeli: sovjetskim narodom je v neizprosni borbi s sovražniki, stiskami in lakoto

uspelo obraniti pridobitve oktobrske revolucije. Ze leta 1920 pa se je začelo oživljati gospodarstvo. Osnovani so državno komisijo za elektrifikacijo Rusije (GOELRO), ki je izdelala daljnosežen načrt ne samo elektrifikacije, temveč gradnje industrijske osnove z možno energetiko. Toda leti 1920 in 1921 sta bili sušni, zato sta slab pridelek in pomanjkanje hrane terjala nove velike notranje napore. Setvene površine so bile za 20% manjše kot pred vojno.

Leta od 1921 do 1927 lahko štejemo za obdobje obnove in gospodarske konsolidacije. To dobo, v kateri je Sovjetsko zvezo zelo prizadela Leninova smrt in ji niti niso bile prizanešene raznotere notranje težave, štejemo kot prehodno razvojno stopnjo. Kmetijstvo je najprej doseglo raven proizvodnje iz leta 1913. Ko so začeli zunanjo trgovinsko menjavo, so za kmetijstvo nabavili nekaj desetisoč traktorjev in obnovili njegove proizvodne kapacitete. Izboljšanje prehrane je nedvomno okrepilo ustvarjalne moči graditeljev. Do leta 1927 so rekonstruirali in deloma povečali ali pa na novo zgradili okoli 800 pomembnih podjetij in šele tedaj so dosegli v industriji raven proizvodnje iz leta 1913.

Leta 1928 so začeli izvajati znamenite petletke. V prvi (1928—1932) so od 25 milijard rubljev investicij kar 21 milijard vložili v industrijo. Zgradili so 1500 novih industrijskih podjetij. V letih do 1932 so zgradili tudi znameniti Magnitogorski kombinat in mesto Magnitogorsk, ki je sprejelo 200.000 prebivalcev. Leta 1931 je ta gigant gradilo 70.000 delavcev in strokovnjakov. Zeleza, ki so ga leta 1913 v Rusiji natopili 4,2 milij. t, leta 1921 pa komaj 0,1 milij. t, so v letu 1928 proizvedli 3,3 milij. ton in leta 1932 že 6,2 milijona ton. To so dosegli v času, ko je svetovno (kapitalistično) gospodarstvo pretresala največja kriza.

Leta 1927 so začeli kolektivizirati kmetijstvo. Dotlej je obstajalo le 1600 kolhozov, ki so imeli 1% orne površine. Leta 1931 pa so imeli 200.000 kolhozov (povprečni je meril 434 ha), ki so združevali 60% kmečkih gospodarstev. Osnovani so nad 2000 strojno-traktorskih postaj, ki so imele 70.000 traktorjev.

Obdobje drugega petletnega plana (1933 do 1937) je bilo zelo pomembno, ker so tehnično rekonstruirali gospodarstvo in še bolj okrepili strojno industrijo. Leta 1937 je bila industrijska proizvodnja že šestkrat večja kot leta 1913. Kovinskih obdelovalnih strojev so leta 1932 izdelali 17.700, leta 1937 pa 48.500. Traktorjev so leta 1936 izdelali 173.200 in proizvodnja železa se je dvignila na 14,5 milijona ton. Sovjetsko kmetijstvo je tedaj imelo že 561.000 traktorjev, kolektivizacijo so končali. Ko so namreč prešli k uresničevanju tretjega petletnega plana (zasnovali so ga za obdobje 1938 do 1942), so že morali misliti na obrambo, kajti vojna se je z očitnimi znaki grozeče približevala. Nanjo pa Sovjetska zveza ni bila dovolj pripravljena, zato je prav razvitost gospodarstva tedaj pomenila izredno veliko. V

treh letih predvojne graditve so proizvodnjo strojne industrije povečali še za 76%, vendar so namesto traktorjev že izdelovali tanke in tako tudi v drugih strokah. Leta 1940 so v SZ nakopali 166 milij. ton premoga, načrpali 31 milij. ton nafte in natopili 18,3 milij. ton jekla.

Vojna je prekinila normalni razvoj gospodarstva, hkrati pa ga aktivizirala v novi smeri. Sovjetski zvezi je tedaj najbolj koristila prejšnja intenzivnost v gradnji težke industrije in prednost, ki jo ima v bogati surovinski bazi. Imela je tudi dovolj kadrov, ki so bili sposobni preusmeriti gospodarstvo za potrebe obrambe. Nove naloge je dobilo kmetijstvo, posebno pa še transport. Okoli 1300 podjetij so iz zahodnih pokrajin prav na hitro preselili v vzhodne. Vsaj toliko pa so jih tudi rekonstruirali. Južni Ural je postal glavni industrijski bazen, zahodna Sibirija druga prometno-metalurška regija, v Povolžju in v Osrednji Aziji pa so razvijali proizvodnjo za neposredno oskrbovanje fronte. V začetku leta 1942 so izdelovali mesečno že po 6000 topov, 1690 tankov in 1650 letal. Gradili so nove elektrarne (hidro in termo), odpirali nove rudnike, gradili visoke peči in velike stroje. V vojnem obdobju so zgradili 2250 novih tovarn. Od leta 1940 do 1944 se je v vzhodnih regijah industrijska proizvodnja povečala za 2,8 krat. Sovjetsko vojno gospodarstvo je doseglo letno proizvodnjo 30.000 tankov, 40.000 letal in 120.000 topov! Lahko si predstavljamo kakšno vlogo so pri tem opravljale železnice!

Sovjetska zveza je v vojni izgubila obsežen kmetijski park, saj so okupatorji začasno zasedli ozemlje, kjer je bilo 40% ornih površin. Kljub temu je kmetijstvo omogočilo industriji in armadam na fronti vzdržati napore in žrtve. V Vzhodnih rajonih so med vojno izvajali obsežna irigacijska dela (Kirgizija, Uzbekistan, Kazakstan, Tadžikistan). Med traktoristi je bilo 70% mladine in 9% žensk, ker so zdrave moške mobilizirali. V vzhodnih pokrajinah so uvajali setev kultur, ki jih prej niso pridelovali (na primer sladkorno peso). Tako so premostili izgubo 137.000 traktorjev in 17 milijonov goved v zahodnih okupiranih področjih. Toda v Ukrajini so že leta 1944 znova osnovali 26.000 kolhozov in 1200 strojno traktorskih postaj.

Obnova in ponovna oživitev mirnodobnega gospodarstva po končani zmagoviti vojni (1945 do 1953) je pomenila novo rekonstrukcijo. Demobilizirali so tudi vojake, ki so se vrnili v gospodarstvo, mlajši kadri pa so vanj na novo vstopali. To je bila velika akcija. Leta 1946 so obnovili sistem načrtne graditve po petletkah. Najprej so seveda začeli obnavljati opustošena področja. Industrijska proizvodnja je bila tedaj v celotnem obsegu večja od katerekoli predvojne, le drugače je bila sestavljena, kajti proizvodnja potrošnega blaga je bila domala pol manjša, proizvodnja sredstev za delo pa ustrezno večja. Rekonstrukcijo so izvršili silovito, zato se je obseg industrijske proizvodnje leta 1946 zmanjšal za 23%. Toda že leta 1949 so dosegli raven proizvodnje potrošnega blaga iz

leta 1940. Sodijo, da je vojna zadržala rast sovjetskega gospodarstva za 8 do 9 let, po rezultatih morda za dve petletki.

V drugem povojnem petletnem obdobju načrtne graditve (1954 do 1958) pa so dosegli že večje rezultate, ki jih ilustrirajo med drugimi tudi tile podatki:

proizvodnja	1913	1953	1958
črni premog, milij. t	29,1	320,4	495,8
železo, milij. t	4,2	27,4	39,6
jeklo, milij. t	4,2	38,1	54,9
nafte, milij. t	9,2	52,8	113,2
volnenih tkanin, milij. t	103	208,7	302,6

V istem obdobju so kmetijstvo usmerili k pridobivanju novih velikih obdelovalnih površin — več deset milijonov hektarov!

V zahodno Sibirijo, na južni Ural in v druge vzhodne rajone so poslali 350.000 ljudi, pretežno mladine, da so orali ledino, gradili kmetijske objekte in seveda nova naselja in mesta, komunikacije in vse, kar poznamo v humanizirani pokrajini. V Kazakstanu, Sibiriji, na Uralu in v Povolžju so imeli kar 68% pšeničnih polj v državi! Mladini v teh pokrajinah so dali na voljo 200.000 traktorjev. Nedvomno zelo velika in zahtevna investicija.

Šestdeseta leta razvoja Sovjetske zveze pa so pomembna ne samo po temeljnih gospodarskih uspehih. Vsaj tako pomembna, če ne še bolj, so prizadevanja za izboljšanje življenjskega standarda, kajti vse generacije po oktobrski revoluciji so za razvoj te države vlagale nepopisne napore in žrtve. Usmeritev k temu je samo potrdila trdnost osnove sovjetskega gospodarstva. Med najvidnejšimi uspehi je stanovanjska gradnja, ki je v mestih visoko industrializirana, napredovala pa je tudi na vasi. Leta 1958 je v gospodarstvu in družbenih službah delalo že 7,5 milijona specialistov. O šolstvu in razvoju znanosti v Sovjetski zvezi vemo, da sta dosegla zelo lep razvoj. Socialistični sistem ni statična, temveč je razvijajoča se družba, ki na vse višjem nivoju oblikuje svoj organizem. Razvoj znanosti in življenja terja nove odnose v upravljanju. Velika socialna preobrazba, ki je sledila intenzivni industrializaciji, je bistveno spremenila potrebe, navade in kulturno življenje. Višji dohodek je omogočil tudi spremembo v strukturi potrošnje.

Mnogotere so še značilnosti gospodarskega razvoja te dežele. Spremljale so ga tudi resne težave. Naš smoter je bil spoznati osnovne značilnosti gospodarske preobrazbe. Sovjetska zveza je v pol stoletja postala razvita dežela in eden najpomembnejših dejavnikov v sodobnem svetu.

2. Geografija prebivalstva Sovjetske zveze

Leta 1913 je Rusija štela 159 milijonov prebivalcev, v začetku leta 1967 pa je imela Sovjetska zveza 235 milijonov ljudi. V 54 letih se je prebivalstvo povečalo za 76 milijonov ali za 48%.

Seveda naraščanje ni bilo enakomerno. V zadnji vojni je imela Sovjetska zveza velike žrtve in zastoj v razvoju prebivalstva. Leta 1940 je štela 194 milijonov prebivalcev, kljub intenzivnemu povojnemu naraščanju pa so leta 1959 našeli (le) 209 milijonov ljudi. Letni prirast znaša 1,7 ali 1,6% (1958—1965), zadnja leta pa upada (1963 = 1,4%, 1965 = 1,1%, 1966 = 10,9%). V absolutnem številu pridobi SZ letno do 3,5 milijona prebivalcev. Toda zelo se je tudi podaljšalo življenje: leta 1913 je znašala srednja življenjska doba 32 let, leta 1961 pa je dosegla že 70 let!

V petdesetih letih razvoja Sovjetske zveze se je bistveno spremenila tudi socialna in razredna struktura prebivalstva. Leta 1913 je bilo 66,7% prebivalstva iz vrst kmečkih družin, delavcev in uslužbencev je bilo 17%, ostalih 16,3% pa so sestavljali vaški bogataši in trgovci, meščanstvo in buržoazija. Leta 1966 pa je bilo 76% delavcev in uslužbencev, a 23,6% kolhoznikov in članov njihovih družin. Spremenila se je prav tako tudi struktura mestnega in podeželskega prebivalstva. Leta 1913 je bilo mestnega vsega 18% prebivalstva, leta 1967 pa 55%. Delež podeželskega prebivalstva se je zmanjšal od 82 na 45%, a zavoljo naraščanja prebivalstva to pomeni, da je bilo leta 1913 blizu 131 milijonov kmečkih prebivalcev, leta 1967 pa še vedno dobrih 106 milijonov.

Gostota prebivalstva, ki v povprečju znaša 10,5 pr/km², je po vseh republikah zelo različna. Naivečja je v Moldaviji — 102 pr/km², nato v Ukrajinski in Armenski SSR — približno 76 pr/km² in v Gruziji 66 pr/km². Najredkeje so poseljeni Turkmenistan in Kazakstan — s 4 do 5 pr/km² ter najbolj prostrana Ruska SFSR s 7 do 8 pr/km². Tudi prirastek prebivalstva ni enak v vseh pokrajinah. Najbolj občutne so razlike v desetletjih od 1939 do 1959. Zaradi velikih izgub med prebivalstvom evropskega dela Sovjetske zveze in preseljevanja v vzhodne regije se v tem delu prebivalstvo skoraj ni povečalo — namreč vsega za 3,8%. V istem obdobju se je prebivalstvo v vzhodnih pokrajinah povečalo za 36%, na Daljnem vzhodu celo za 70%.

Sovjetska zveza je velika mnogonacionalna skupnost: v njej živi nad 100 narodov in narodnosti. Šele oktobrski revolucija je vsem prinesla pravico do samoodločbe, enakopravnost in pogoje za vsestranski nacionalni razvoj. Leta 1961, ko je SZ štela 220 milijonov prebivalcev, je bil nacionalni sestav naslednji:

a) indoevropska skupina — 84% prebivalstva Sovjetske zveze.

Najštevilnejša je slovanska skupina, kateri pripada 76,8% celotnega prebivalstva SZ. Rusov je bilo 120 milijonov, Ukrajincev 39 milijonov. Belorusov dobrih 8 milijonov, Poljakov skoraj poldrugi milijon. Pripadnikov litavsko-litvanske skupine je bilo 3,85 milijona ali 1,7% prebivalstva SZ. V indoevropsko skupino sodijo še Armenci (blizu 3 milijone), romanska skupina (Moldavci in Romuni), iranska skupina (predvsem

Tadžiki), germanska, grška, indijska in albanska skupina.

b) Altajska skupina — 11,6% prebivalstva SZ.

Najmočnejša v tej skupini je tjurkska, ki ima 11,4% prebivalstva SZ: 6,5 milijona Uzbekov, 5,4 milij. Tatarov, 4 milij. Kazakov, 3,2 milij. Azerbejdžancev, 1,6 milij. Čuvašev, 1,1 milij. Turkmenov, 1 milij. Baškurov, 1 milij. Kirgizov in vsaj še 16 drugih narodov ali narodnosti.

c) Kavkaška skupina — 2,1% prebivalstva SZ.

Njihovo jedro so Gruzinci, ki jih je blizu 3 milijone.

d) Uralska skupina — 2,1% prebivalstva SZ.

Sem štejejo Mordvance (1,3 milij.), Estonce (1 milij.), Ūrdmute, Marijce, Kome in druge.

e) Vse druge skupine (semitsko-hamitska, paleoazijska, eskimsko-aleutska, korejska, ketska, kitajsko-tibetska) imajo le 0,2% prebivalstva SZ.

Indoevropski narodi živijo na celotnem ozemlju Sovjetske zveze od njenih zahodnih meja do Daljnega Vzhoda. Rusov je dobra polovica in so razseljeni daleč izven prvotnega etničnega ozemlja. Njihov vpliv na sovjetsko kulturo je zelo velik, ruski jezik pa ni samo najpomembnejši v tej deželi, temveč je eden svetovnih jezikov. Slovanski narodi živijo pretežno v evropskem delu SZ. Neslovanski narodi živijo v evropskem delu predvsem v baltiškimi deželah in na severu, v Povolžju, ob Kami in na jugozahodu.

Najbolj pisan nacionalni sestav je na kavkaškem področju. Tam so tri zvezne in 11 avtonomnih republik ali oblasti. Samo v Dagestanski republici živi okoli 30 narodov iz raznih jezikovnih skupin. Pod Kavkazom živijo med drugimi narodi Azerbajdžanci, Armenci, Čečeni, Darginci, Gruzinci in drugi.

V Osrednji Aziji in Kazakstanu živijo Uzbeki, Kazaki, Kirgizi, Tadžiki, Turkmeni in Karakalpaki, ki so — razen Tadžikov — vsi iz tjurkske jezikovne skupine. Jeziki teh narodov so sorodni, prav tako način njihovega življenja in običaji.

Sestava sibirskih narodov in na Daljnem vzhodu je bolj pisana, vendar živi na ozemlju več milijonov km² manj kot milijon ljudi. Še največ je Jakutov in Dolganov (250.000), žive pa tam tudi Nenci, Hanti, Evenki, Čukči, Korjani idr.

Sprememba v socialni strukturi prebivalstva Sovjetske zveze ne pomeni samo naraščanje sekundarnega (industrijskega) prebivalstva, temveč se tudi zmanjšujejo razlike med mestom in vasjo. Tudi kmečko prebivalstvo se je precej spremenilo, kajti kmetijstvo je mehanizirano, zaposleni imajo urejen delovni čas, urbanizacija se širi na vas, šolstvo je razvito. Podeželsko prebivalstvo živi v več kot 700.000 zaselkih in naseljih, od tega je 300.000 zaselkov, ki imajo 10 ali manj domačij. Povsem drugačna organizacija kmetijskega gospodarstva od tedanje, ko so ta naselja nastajala, usmerja Sovjetsko zvezo v rekonstrukcijo podeželskih naselij. V načrtu imajo urejevanje naselij z 2 do 4 tisoč prebivalci. Ta proces se je že začel,

saj se zadnja leta tudi gradnja na podeželju živo razvija.

Okoli leta 1960 je mestno prebivalstvo v SZ postalo številčno večje od podeželskega. Nekatere regije so že zelo urbanizirane — Murmanska 92 odstotkov, Leningradska 87%, Moskovska 79%, Celjabinsko-Uralska 76%, Daljnji vzhod v celem 70% itd. Leta 1939 je bilo 56 milijonov mestnega prebivalstva, leta 1967 pa že 128 milijonov. Moskva je januarja 1967 (s tem datumom posredujemo vse naslednje podatke) štela 6,5 milijonov prebivalcev, Leningrad 3,7 milijona, Kijev 1,4 milijona, Taškent in Baku po 1,2 milijona, milijonska mesta pa so še Harkov, Gorki, Novosibirsk, Kujbišev in Sverdlovsk. Nad pol milijona prebivalcev pa ima še 21 sovjetskih mest. Določeno število mest so povsem na novo zgradili v preteklih dveh ali treh desetletjih; nekatera so zelo znana — Angarsk, Bratsk, Volžskij, Novo-Kujbiševsk idr. Vrnimo se še k Moskvi, glavnemu mestu Sovjetske zveze, ki se izredno hitro, načrtno in lepo razvija. Pred vojno je štela 4,1 milij. prebivalcev, leta 1959 je preseгла 5 milijonov, samo 4 leta pozneje pa je štela že 6,3 milijona ljudi! Velike mestne četrti so povsem nove. Kijev, ki je pred vojno štel 850.000 prebivalcev, je bil med vojno skoraj povsem porušen. To poldrugo milijonsko mesto je tudi domala novo in kakšen mogočen vtis naredi sprehod po glavni aleji — Kreščatiku!

Nedvomno pa je od vseh mest najlepši Leningrad. Star je šele dobrih 260 let, gradili so ga načrtno in čeprav mu je vojna prizadela hude poškodbe, so ga čudovito obnovili in dogradili. Mesto otokov in mostov, čudovitih zgodovinskih spomenikov, poprišče oktobrskere revolucije, heroj druge svetovne vojne, pa tudi nekam samorastno mesto, obiskovalca prevzame.

3. Pomembni uspehi gospodarskega razvoja

Pričnimo z energetiko — ta najbolj karakterizira obči gospodarski napredek. Z okoli 4000 kg potrošnje (pogojnega*) črnega premoga na prebivalca se Sovjetska zveza uvršča med industrijsko razvite dežele. Leta 1956 je znašala ta potrošnja šele 2450 kg. (Jugoslavija ima sedaj okoli 1500 kg/pr.)

Energetska proizvodnja v SZ (in Rusiji) je znašala:

	1913	1960	(plan 1967)
električna energija,			
milijard kWh	2	545	598
nafta, milij. t	10,3	265	286
zemeljski plin, milijard m ³	0,02	145	160
premog, milij. t	29	585	591
koks, milij. t	9,2	160	—

* Vse vrste energije po kalorični vrednosti preračunane na vrednost črnega premoga.

Družbeni proizvod Sovjetske zveze je po petdesetih letih razvoja dosegel tridesetkratni obseg tistega iz leta 1913. Industrijska proizvodnja je porasla v celem na 66-kratni, proizvodnja proizvodnih sredstev pa na 155-kratni obseg. Samo nekaj podatkov:

	1913	1940	1966
železna ruda, milij. t	9,2	29,9	160,0
surovo železo, milij. t	4,2	14,9	70,3
jeklo, milij. t	4,3	18,3	96,9
jeklene cevi, milij. t	0,1	1,0	9,9
kovinske stružnice, 000 kom.	1,8	58,0	191,0
polavtomatski in avtomatski stroji za kovinsko industrijo, kompletov	—	1	217
avtomobili vseh vrst, 000 kom.	—	145,4	675,3
buldožerji, 000 kom.	—	0,1	21,9

proizvodnja leta 1966:	SZ	ZDA	V. Britanija	ZR Nemčija	Japonska
električna energija, mrd kWh	545	1320	202	174	205
nafte, milij. t	265	411	—	—	—
jekla, milij. t	97	125	25	35	48
žveplene kisline, milij. t	9,4	24,8	3,2	3,8	6,0
traktorjev, 000 kom.	382	784	232	189	461
cementa, milij. t	80	67,2	17,6	34,6	36,0
bombažnih tkanin, milij. m ²	201	142	—	70,3	94,3
volnenih tkanin, milij. m ²	398	270	196	106	237

Že v tem primerjalnem pregledu smo navedli podatke, ki ne pričajo le o razvoju osnovne (težke) industrije, temveč je zelo napredovala tudi predelovalna. To omogoča naglo naraščanje družbenega standarda. Oglejmo si še nekaj podatkov, ki pričajo o tem:

	1913	1940	1966
proizvodnja ur, milij. kom.	0,7	2,8	32,4
radijski sprejemniki, 000 kom.	—	160	5841
televizijski sprejem., 000 kom.	—	0,3	4415
hladilniki, 000 kom.	—	3,5	2204
fotoaparati, 000 kom.	—	355	1419
kolesa in mopedi, 000 kom.	11,2	255	4048
klavirji in pianina, 000 kom.	—	10,1	176

Industrializirali so tudi kmetijstvo. Poljedelski sistem je sicer še vedno ekstenziven in so dosegli velik napredek v proizvodnji predvsem z ogromnim povečanjem obdelovalnega areala. Zadnjih pet let pa so zelo napredovali tudi v boljši obdelavi, zlasti kemizacije v poljedelstvu. Po novem ekonomskem sistemu programirajo proizvodnjo ob upoštevanju naravnih pogojev, kar obeta izdatno povečanje hektarskih donosov. Sicer pa je Sovjetska zveza že sedaj največji svetovni proizvajalec žita in ima pridelovanje hrane ter industrijskih rastlin zelo razvito. Od leta 1913 se

Lahko bi nasteli še mnogo podatkov in med temi bi zabeležili tudi tiste o številnih strojih, napravah in sredstvih, ki jih prej niso izdelovali, na primer za avtomobilizirane obrate z elektronskimi napravami, zdaj pa so zelo pomembni. Napredek sovjetske znanosti in tehnike je izredno velik in vsestranski, saj to dokazujejo med drugim tudi dosežki pri raziskovanju in osvajanju vesolja. Ameriški znanstvenik W. Shelton je v reviji Fortune zapisal: 60% tehnične opreme tretjega sovjetskega sputnika je predstavljalo miniaturno in komplicirano aparaturo, ki je bila usposobljena za opravljanje sedmih istočasnih programov raziskovanj! Dosežke pri razvijanju vesoljske tehnike prenašajo v druge discipline in ob tem raziskovalnem programu sodelujejo znanstveniki ali strokovnjaki z najrazličnejših področij. Sovjetska zveza ima v marsikaterem pogledu vodilno mesto na področju znanosti, po industrijski proizvodnji pa je druga na svetu:

je kmetijska proizvodnja povečala za 2,8-krat, najbolj dinamično seveda v šestdesetih in sedemdesetih letih (indeks: 1940 = 100, 1950 = 99, 1960 = 160, 1966 = 198):

	1909	1936	1961
povprečna proizvodnja:	do 1913	do 1940	do 1965
vseh vrst žita, milij. t	65,2	77,4	130,3
bombaža, milij. t	0,68	2,5	5,0
sladkorna pesa, milij. t	9,7	17,1	59,2
krompir, milij. t	22,4	49,4	81,6
hektarski donosi q/ha:			
žita (pšenice)	6,9	7,6	10,2
bombaža	13,0	12,0	20,6
sladkorne pese	151	143	165
krompirja	78	71	94
celotna orna površina, milij. ha	(1913) 118,2	(1940) 150,6	(1966) 206,8
posejano z žiti	104,6	110,7	124,8

Sovjetsko kmetijstvo je večji del kolektivizirano, deloma podržavljeno. Zato je proizvodnja blagovna: leta 1966 je državni odkup zajel 74,9 milijonov ton žita. Na setvenih površinah kolhozov in sovhozov so pridelali 98% vseh vrst žita, 2% pa v zasebni proizvodnji (zlasti ohišnice kolhozov). Drobna zasebna proizvodnja na ohišnicah je pomembnejša v pridelovanju vrtnin (druž-

beni sektor je pridelal le 36% krompirja), sadja (družbeni sektor 57%, ostalo na ohišnicah) in v reji drobne živine (perutninarstvo, ovčarstvo itd.). Kolhozi in sovhozi so dali na primer 60% mesa, 61% mleka, 34% jajc, 79% volne. Glede hektarskih donosov moramo ugotoviti, da se je zlasti izboljšal pridelek ozimne pšenice, ki je leta 1966 dala že povprečno 20,3 q/ha. Koruza v zrnju je dala 25,7 q/ha, riž 28,5 q/ha itd. Sovjetsko kmetijstvo ima močan živinski fond: leta 1967 so gojili 97 milijonov glav goveda in druge velike živine (41 milijonov krav), 58 milijonov svinj, 135,4 milijonov ovac. Srednja mlečnost krav leta 1960 znaša nekaj manj kot 1900 litrov, na družbenih posestvih pa celo čez 2000 litrov.

Sovjetsko kmetijstvo razpolaga (1966) z 1,7 milij. traktorjev, več kot pol milijona žitnih kombajnov, nad 1 milij. tovornih avtomobilov itd. S proizvodnjo kemičnih sredstev so začeli intenzivneje šele v novejšem obdobju. Leta 1960 so proizvedli 3,3 milij. ton umetnih gnojil, leta 1966 pa že 8,4 milijonov ton. Zgradili so in še gradijo vrsto novih podjetij. Nizka potrošnja umetnih gnojil, ki je v letih 1964/65 znašala le 15,5 kg/ha obdelovalne zemlje (v Jugoslaviji v istem obdobju okoli 60 kg), je tudi eden od vzrokov za skope hektarske donose. Proizvodnja umetnih gnojil in rastoči hektarski donosi v zadnjih letih so v precejšnji medsebojni zvezi, deloma pa k temu brez dvoma prispeva tudi uvajanje sodobnega poljedelskega sistema in skladnejši razvoj vseh kmetijskih strok v obdobju po 1962. letu.

Sovjetska zveza je tudi velika dežela za ribolov. Leta 1960 so nalovili 3,5 milijonov ton rib, leta 1966 pa že nad 6 milijonov ton, s čimer so se za Perujem in Japonsko uvrstili na tretje ali morda s Kitajsko vstric na tretje in četrto mesto. Ta dežela je znana tudi po kaviarju.

Transport je najtesneje zvezan s proizvodnjo, zlasti s sodobno tržno. Za ilustracijo samo en podatek: leta 1913 so v vseh oblikah transporta dosegli 126 milijard t/km, leta 1940 dobrih 487 milijard t/km, leta 1966 pa 2916 milijard t/km. Dve tretjini tega v Sovjetski zvezi, ki mora premagovati velike razdalje, opravijo železnice. Cestna struktura — kaj v tem obsežnem prometu blaga opravijo posamezne vrste transporta — pa je naslednja (za leto 1966): železniški 69%, morski 15,3%, rečni 4,7%, naftovodi 5,7%, avtomobilski 5,3%, zračni 0,1%. Posebej omembe vredno je izredno naglo naraščanje sovjetske trgovinske mornarice. Ladjedelnštvo so sami zelo razvili, pa še veliko ladij kupujejo v tujini (tudi v Jugoslaviji). Leta 1955 je bila sovjetska trgovinska mornarica v svetovnem merilu še kaj malo pomembna: najmanj petnajst držav je imelo večje brodoge. Leta 1965 pa se sovjetska mornarica z 8,2 milij. brt uvršča že med šest največjih mornaric na svetu; če upoštevamo, da pod liberijsko zastavo mnogo ladij samo prikriva svojo pravo pripadnost, potem so močnejše le Japonska, Norveška, Britanija in ZDA. Prvima dvema se sovjetska mornarica zelo približuje. Njena rast pa kaže

drugo razveseljivo dejstvo — pomeni intenzivnejše vključevanje sovjetskega gospodarstva v svetovno gospodarsko in tržno dogajanje, njegov vse pomembnejši mednarodni vpliv. Sovjetska zveza izvažajo stroje in opremo (dobrih 19% vsega izvoza), nafto, bombaž, les, surovine. Čeprav so na seznamu partnerjev daleč najpomembnejše sosednje evropske socialistične dežele (najbolj DR Nemčija, dobrih 15%, CSSR in Poljska), pa je razvita trgovina tudi z Veliko Britanijo, Indijo, Japonsko, ZAR, Italijo in bi bila še bolj, če predvsem ZDA ne bi sprejemale najrazličnejših omejitvenih ukrepov.

Za Sovjetsko zvezo je znano, da ima razvit transport, osebni avtomobilizem pa ne. Tudi pri transportu imajo večjo vlogo glede na razdalje železnice kot cestni promet. V velikih mestih pa je podoba prav z velemestne ulične živahnosti in ta se širi vse bolj. Proizvodnja osebnih avtomobilov se je začela zadnja leta bolj živo razvijati in znani so aranžmaji s tujino, ki bodo omogočali, da se bo ta dežela v prihodnjih letih v proizvodnji vseh vrst prometnih sredstev uvrstila med največje svetovne proizvajalce. V Sovjetski zvezi ima življenje svoj značilni ritem in nedvomno se odpira nova perspektiva tudi avtomobilskemu potniškemu prometu.

4. Nove dispozicije v razmestitvi proizvajalnih sil

Razvoj gospodarstva v Sovjetski zvezi planirajo v okvirih osemnajstih velikih ekonomskih regij (po rusko — rajonov). Posamezne rajone so teritorialno opredelili po naravnih značilnostih in usmerjenosti (razvitosti) gospodarstva, zato obsegajo tudi po več republik in drugih teritorialno-političnih enot. Vsak rajon je nekak teritorialno-ekonomski kompleks, ki ga enovito obravnavajo (nedvomno dosti tehtneje, kot bi to delo mogli opraviti centralizirano), upoštevajo njegove posebnosti ali značilnosti (naravne pogoje in vire, proizvodno usmerjenost, tudi tradicije in družbene pogoje) in pretehtano določajo najsmotrnejšo razporeditev proizvajalnih sil. Povsem naravno je, da je v teh petdesetih letih od oktobrske revolucije, zlasti pa še v določenih (značilnih) fazah, ob dinamičnem razvoju in preobrazbi gospodarstva ali družbene (socialne) strukture, prišlo do korenitejših sprememb v raznih regijah. Lahko govorimo o novi dispoziciji v razmestitvi proizvajalnih sil. Povzročil jo je izreden gospodarski razvoj, uveljavljanje novih energetskih in surovinskih virov, prizadevanja za odpravljanje nesorazmerij iz prejšnje dediščine, novi gospodarski in prostorski vidiki (decentralizacija upravljanja in planiranja je omogočila večje upoštevanje naravnih pogojev poleg družbenih), tudi strateški motivi ali boljše povedano — obrambni.

Predrevolucijska (kapitalistična) Rusija je bila nerazvita agrarna dežela. Le 11% aktivnega prebivalstva je bilo zaposlenega v industriji, rudarstvu, gradbeništvu in vseh vejah prometa (trans-

porta). Znaten del industrije je pripadal tujemu kapitalu (70% metalurgije). Največ rudnikov in tovarn je bilo v osrednjih evropskih gubernijah in v Donbasu. Tako je bilo v moskovski, vladimirski in tverski guberniji 90% tekstilne, 70% kemične in dve tretjini druge predelovalne industrije. Donbas je dajal 87% premoga, in je večji del železa tudi prihajal z juga. Skoraj vsa nafta je bila izpod Kavkaza. Ural in ves azijski del države ni dajal niti 5% celokupne proizvodnje. Seveda je bila tudi tehnološka osnova nerazvita: strojna in kovinska industrija sta imeli vsega 9% industrijskega delavstva.

Podobna so bila nesorazmerja tudi v kmetijskem gospodarstvu, čeprav moramo upoštevati že naravno klimatsko-vegetacijsko rajonizacijo. Od 118 milijonov ha ornih zemljišč so 88,5% izkoriščali za pridelovanje žita, za industrijske rastline 4,1%, za krmne kulture 2,8%, za sadjarstvo in vrtine 4,2%. Upoštevati je treba, da tretjina kmetij ni imela nobenega delovnega orodja razen preprostega ročnega, da je le petina kmetij imela pluge in da je pri nerazvitih poljedelskih sistemih prevladoval prehrambeni tip proizvodnje (naravna, neblagovna). Podatki kažejo tedaj enostranost v kmetijski proizvodnji, nerazvito samoprehranitveno strukturo in samo nekaterimi specializiranimi rajoni (ob industriji pridelovanja industrijskih rastlin — bombaža, sladkorne pese, tobaka, konoplje idr.).

Pred pol stoletja je vodila predelovalna industrija, zdaj pa ekstraktivna in proizvodnja sredstev za proizvodnjo. Samo strojna in kovinska industrija ustvarjata četrtno industrijske proizvodnje, če pa prištejemo še energetiko in metalurgijo, je njihov delež že odločujoč. Zato je razumljivo, da je takšna strukturna sprememba ob nekaj desetkratnem povečanju celotne industrije tudi bistveno vplivala na njeno razporeditev (rajonizacijo). Postala je baza za razvoj ostalih industrijskih strok in drugih gospodarskih panog. Z izkoriščanjem uralske železove rude in premoga iz Kuzbasa in Karagande je nastal velik kombinat, ki obsega črno in barvno metalurgijo, kemično in strojno industrijo ter je vplival na industrializacijo in na celoten razvoj Urala, Zahodne Sibirije in Kazakstana.

Medtem ko se je sovjetska industrija v baltskih in nekaterih južnih republikah povečala okoli dvajsetkrat (1963:1913), je v Armeniji porasla za 89-krat, v Kazakstanu za 78-krat, v Kirgiziji za 82-krat, v RSFSR za 55-krat itd. Uralo-kuznjecki kombinat je pomenil prvi bistveni premik, čemur je sledil tudi razvoj osrednjega evropskega rajona. Ukrajine, Povolžja, severozahodnih pokrajin. Med Volgo in Uralom je zraslo drugo naftno področje. V vojni se je pokazala vsa pomembnost teh novih gospodarskih bazenov in njihov razvoj se je še stopnjeval.

Sibirija in Daljnji vzhod sta bila pojem za ostalosti, naravne stihije in odmaknjenosti od življenja. V Sibirijo so nekdanj preganjali naprednjake. Toda v Sibiriji sta dve petini hidroenerget-

skega naravnega potenciala Sovjetske zveze, tam so ogromna nahajališča premoga in drugih naravnih bogastev. Zgraditev HE Bratsk in HE Angara je zato že omogočila hitrejši in skladnejši gospodarski razvoj teh pokrajin, ogromno je prispevala tudi izgradnja in modernizacija železnice. Na Daljnem vzhodu se je razvilo tudi ribiško gospodarstvo, ki je prav tako pomembno za vsa država. Leta 1962 so v vzhodnih regijah Sovjetske zveze — na Uralu, v Osrednji Aziji in na Daljnem vzhodu — proizvajali 42,3% jekla, 49,3 odstotke premoga, 41,5% električne energije, 39,9 odstotkov žveplene kisline, 31,2% papirja, 35% cementa itd. Glede na energetske in surovinske baze je nekoliko manj razvita strojna industrija — tam na primer proizvajajo 19,8% traktorjev, pa tudi predelovalna še zaostaja. To bodo nedvomno še razvili, čeprav je razumljivo, da evropska regija iz vzhodnih dobiva energijo in surovine. Sovjetski ekonomisti in urbanisti pretehtavajo, kako bi spremenili čezmerno koncentracijo industrije v velikih mestih — Moskvi, Leningradu, Kijevu, Harkovu, Bakuju, Gorkem, Kujbiševu in drugih.

Razvoj in nova razmestitev industrije je zelo vplivala tudi na kmetijsko gospodarstvo. Spremenile so se potrebe, tehnologija in poljedelski sistem, organizacija in ekonomika kmetijstva. Spoznali smo že, da je sovjetsko kmetijstvo pridobilo ogromne nove obdelovalne površine — 55 odstotkov novih površin so osvojili v Kazakstanu, 23% v Sibiriji, 12% na Uralu in v Povolžju, 10% pa v drugih delih SZ. Ceravno so z novimi površinami predvsem povečali posevek in pridelek žita (vzhodni rajoni dajejo dve tretjini tržnih presežkov žita), pa se je spremenila tudi struktura poljedelske proizvodnje in razmerje kmetijskih strok.

Med elementi, ki označujejo novo dispozicijo proizvodjalnih sil, je tudi promet. Sovjetska zveza ima zelo razvit rečni promet, posebno na Volgi, Kami in Oku (okoli 65% celotnega vodnega prometa). Pravijo, da transport blaga po teh rekah presega gospodarski pomen katerekoli železnice v Sovjetski zvezi, saj prevažajo po Kaspijskem jezeru in omenjenih rekah ali kanalih bombaž iz Osrednje Azije, velike količine žita, nafto, sol, les, gradbeno gradivo, pa tudi stroje, avtomobile, potrošno blago. Kanal Moskva povezuje glavno mesto Sovjetske zveze po vodnih poteh s petimi morji. Ta pot pa ni pomembna samo za transport blaga, temveč tudi za potniški promet s hitrimi ladjicami. Važne so še mnoge vodne poti — v evropskem in azijskem delu SZ.

V našem zapisu smo skušali orisati predvsem glavne značilnosti razvoja Sovjetske zveze od oktobrske revolucije do njenega petdesetletnega jubileja. Zakaj velik je napredek, kljub vsem notranjim in zunanjim silam, ki so se mu upirale ali ga ovirale. Sovjetska zveza ima pred seboj še velike načrte. Njene ustvarjalne sile potrebujejo zato mir in vse možnosti razcveta. To jim ob tem jubileju tudi želimo.

1. Ekonomska geografija SSSR, A. N. Lavrišev, Moskva 1965 (str. 558).
2. Ekonomska geografija SSSR, N. N. Baranski, N. P. Nikitin, V. V. Pokšičevskij, J. T. Sauškin, Prosvetšenie — Moskva 1965 (str. 662).
3. Ekonomske rajoni SSSR, Moskovski institut narodnega hojzajstva im. G. V. Plehanova, „Ekonomika“ Moskva 1965 (str. 588).
4. Intensifikacija seljskoga hojzajstva v kolhozah i sovhozah, V. P. Efimov, „Kolos“ Moskva 1965 (str. 382).
5. Istorija narodnega hojzajstva SSSR (1917—1963), A. P. Pogrebinskij, V. E. Motilev, T. K. Pažitnova, A. M. Podkolzin, Moskva 1964 (str. 332).
6. Naselenie mira, B. C. Urlanis, Moskva 1965 (str. 343).
7. Naš mir čerez 20 let, S. Strumilin, „Sovjetskaja Rossija“, 1964.
8. Razmeščeniye otraslei narodnogo hojzajstva SSSR, A. D. Danilov, G. I. Muhin, Moskva 1960 (str. 332).
9. SSSR i sojuznije respubliki v 1966. godu, Moskva 1967 (str. 262).
10. Statističeskij zbornik Promišlenost SSSR, Moskva 1967 (str. 495).
11. SSSR v cifrah v 1966 godu, Moskva 1967 (str. 192).
12. Territorialniye različija estestvennogo dviženija naselenija SSSR, Geografija naselenija SSSR, Moskva—Leninograd 1964 (str. 144—159).

Ivan Gams

Nekatere metode proučevanja, odnašanja in premikanja tal

Marsikateri član geografskega krožka, dijak ali študent, ki mora napraviti seminarsko ali diplomsko nalogo, želi po svojih močeh prispevati k razvoju stroke. Če je tak prispevek obenem še gospodarsko pomemben, je vrednost dela še večja. Morda bodo za koga od teh koristne naslednje navedbe o metodah meritve vodnih pretokov, kalnosti (iz obojega je mogoče izračunati erozijo oziroma denudacijo prsti) in premikanja tal. Omenjene so le tiste metode, ki so primerne za manjše potoke in ki zahtevajo manj sredstev in dela.

1. Na večjih strminah, kjer je večina odnašane gradiva v obliki proda in peska, lahko napravimo v strugi potoka betonsko (ali leseno) korito, ki je dovolj veliko, da se v njem pretočna voda umiri in odloži prod in pesek. Obdobje z žlebom speljemo potočno vodo prek korita ali mimo njega, v njem izpustimo vodo ter stehtamo, koliko je odloženega kamenja. Če vemo za obseg porečja (metoda je primerna za krajša vrhna porečja v strmini), lahko izračunamo, kolikšno je odnašanje na enoto časa in prostora. Če tako merimo več porečij, ki so različna po zaraščenosti, petrografski sestavi, strmini, konfiguraciji in podobno, imamo hvaležno snov za primerjanje.

2. Meritve odnašanja prsti v obliki plavja. Najprej moramo meriti vodne pretoke na potoku.

Ker je merjenje s štoperico in mersko posodo zamudno, si vsakodnevno delo olajšamo, če vgradimo v strugo pločevinasto (lesena je manj trepzna) ploščo, ki ima izrezan linearni pretočni profil (glej skico št. 1). Pri njih so pretoki v linearnem razmerju z višino pretočne vode (in ne v potencialnem razmerju, kot je to pri običajnih profilih), kar zmanjšuje merske napake. Dimenzije hiperboličnega profila so sicer poljubne. Za lažje izračunavanje je objavljenih nekaj stan-

dardnih velikosti teh profilov v knjigi Die Untersuchung der Zusammenhänge unterirdischer Wässer mit besonderer Berücksichtigung der Karstverhältnisse. Steirische Beiträge zur Hydrogeologie, Graz 1959. Tukaj povzemam tabelo za manjši profil s pretoki od 0,7 — 40 l/sek. V prvi koloni je višina (H), v drugi pa širina profila (s) v tej višini. Nato sledijo podatki o pretoku. V tretji koloni je višina vode, ki teče skozi profil (h), v četrti pa pretok v l/sek pri tej višini.

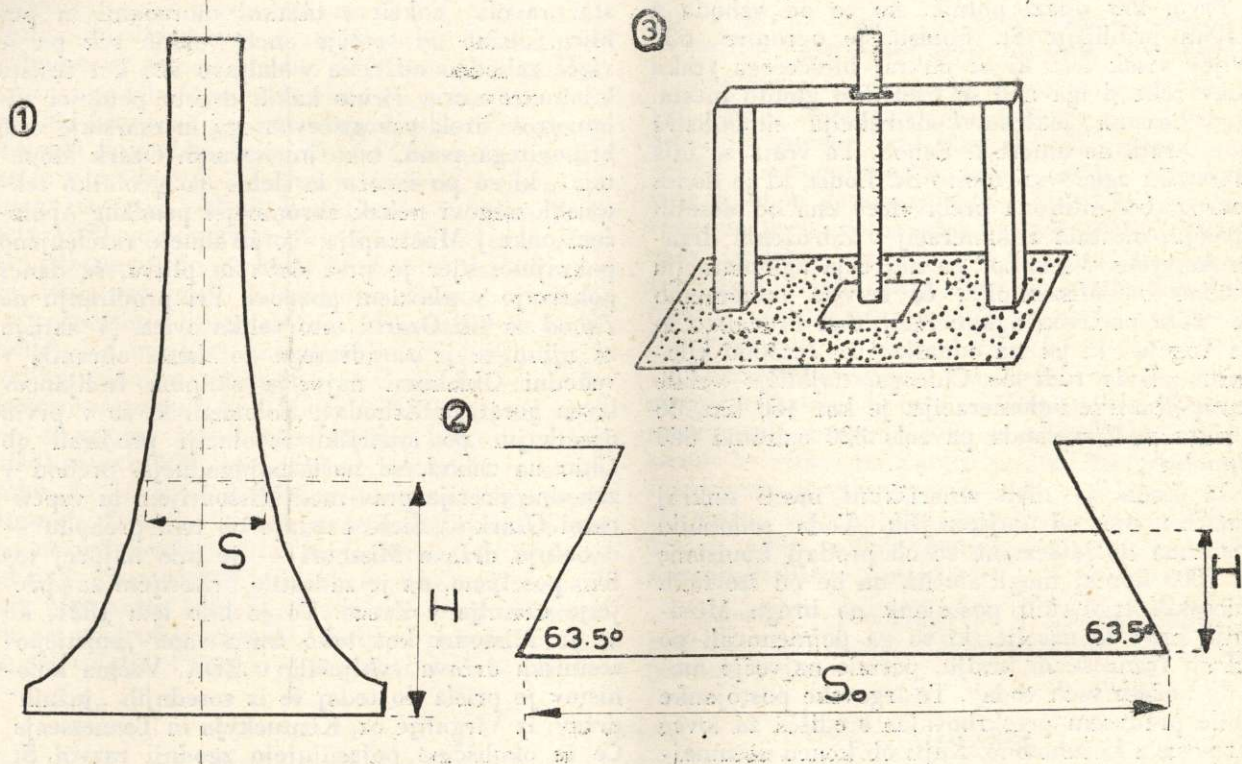
H v mm	s v mm	h v cm	v l/sek
0	207,0	2	0,7
20	207,0	3	1,7
35	150,0	4	2,8
50	130,2	5	3,9
65	112,0	6	4,9
80	102,0	7	5,9
95	92,5	8	7,0
110	86,0	9	8,0
125	79,5	10	9,1
140	69,4	11	10,1
170	64,0	12	11,2
200	60,4	13	12,2
230	55,8	14	13,3
260	52,6	15	14,3
290	50,0	15	15,3
320	48,6	17	16,4
350	46,0	18	17,5
380	44,7	19	18,5
410	43,4	20	19,5

Za večje pretoke je uporaben tudi pretočni profil v obliki trapeza (skica št. 2). Pretok se računa po formuli $Q = a \cdot H - b$, kjer je H višina vode, a in b pa se razbereta iz naslednje tabele za pet različnih širin profila:

no v cm	25	50	75	100	125	
a	1,5	4,4	7,84	11,8	16,4	
b	2,0	15,0	36,2	67,8	116,8	
Obseg meritve	min.	2	7	26	50	83
	maksim.	13	73	200	402	703

Pri vseh teh profilih je neobhodno potrebno, da prelivna voda prosto pada čez spodnji rob. Zato moramo seveda ustvariti primeren padeč vodne gladine.

jo ob meritvah pretoka vsak dan zajamemo, prečimo skozi filtrirni papir, posušeni papir z usedlino z dovolj precizno tehtnico pretehtamo in tako izračunamo težo suspendiranega materiala v enem litru vode. Če vemo za dnevne pretočne vode in za velikost porečja, lahko izračunavamo erozijo (oziroma denudacijo) prsti po dnevih, po letnih časih, oblikah padavin, na enoto površja. Kadar je voda čista, lahko opustimo zajemanja vzorcev. Po hudih nalivih pa zajemamo vzorce lahko večkrat na dan.



Skica št. 1 — Izrez v obliki hiperboličnega profila v napravi za merjenje pretoka.

Skica št. 2 — Izrez v obliki trapeza. Pri obeh pomeni S širino in H višino izreza. (Oboje povzeto po Steirische Beiträge zur Hydrogeologie, letnik 1959, Graz).

Skica št. 3 — Naprava za merjenje vertikalnih premikov tal (po Geografia w szkole, czasopismo dla nauczycieli, XIII, 1, Warszawa 1960).

Izdelava, merjenje in izračunavanje s temi profili je razmeroma preprosto. Kot pa kažejo terenske izkušnje, je naprave težje zavarovati tako, da jih kak nebodigatreba ne razdre ali celo poškoduje.

Če obenem s pretoki merimo še padavine in če merimo dva ali več potočkov z različnimi porečji, dobimo obilo gradiva za primerjanje in sklepanje ter ugotavljanje zakonitosti. Dnevno merjenje pretoka pa je lahko gospodarsko pomembno, če je potok perspektiven za zajetje pitne ali industrijske vode ali za namakanje.

Obenem s pretoki merimo tudi kalnost vode. Načinov ugotavljanja, koliko je v vodi trdnih delcev, je več. Najenostavnejši je ta, da vodo, ki

3. Za prikaz, kako vodni tok z erozijo spreminja strugo; dobimo hvaležen slikovni material, če spreminjajoči se tok z istega mesta v daljšem razdobju večkrat fotografiramo.

4. Soliflukcijo in počasne premike tal, kar vse je opazno zlasti v terciarnih klasičnih kameninah in še posebno na strmih, merimo tako, da obkraj nestabilnih tal postavimo trdna oporišča, v premikajoča tla pa vsadimo bojo na pločevinastem podstavku (v obliki obrnjene črke T). Njene premike moremo beležiti z viziranjem z obeh oporišč, lahko tudi z daljnogledom.

5. Premike prsti v vertikali, ki jih povzročajo zmrzovanje in odtajanje, nabrekovanje zaradi vode, osušitev, temperaturne spremembe in drugo,

moremo meriti z napravo, ki jo kaže skica st. 3. Ogrodje temelji znatno globlje kot ploščice s palico, ki jih vkopljemo v različne globine pod površino tako, da se vidijo razlike in globina premikanja.

Vladimir Kokole

St. Louis, ameriško vlemesto ob Missisipiju

Prvo, kar opazi potnik, ko se od vzhoda z letalom približuje St. Louisu, je ogromen, 630 čevljev visok lok, ki se onkraj bleščečega traku velike reke dviga nad še brezlično gmoto mesta. Ta veličastna jeklena konstrukcija simbolizira vrata, vrata na ameriški Zahod. Ta vrata so bila v ameriški zgodovini mesto St. Louis, ki je danes z okrog dva milijona prebivalcev ena od desetih največjih mestnih aglomeracij v Združenih državah Amerike. Vsekakor pa največja aglomeracija zahodno od Missisipija, če seveda izvenzamemo obe veliki pacifiški aglomeraciji San Francisco in Los Angeles, ki pa sta oddaljeni že čez 3000 kilometrov. Toda tudi do Chicaga, najbližje velike metropolitanske aglomeracije, je kar 460 km, do Detroita in Clevelanda pa celo 820 oziroma 860 kilometrov.

St. Louis je med ameriški mesti onkraj Apalačev eno od najstarejših. Toda sodobniki Napoleona in Jeffersona so ob prodaji Louisiane leta 1803 komaj mogli slutiti, da bo od številnih francoskih trgovskih postojank na bregu Missisipija prav to naselje, ki so ga poimenovali po velikem francoskem kralju, postalo največje mesto ob „očetu vseh voda“. Te trgovske postojanke so bile predvsem preskrbovalna središča za lovce in trgovce s kožuhovino. Kajti ob koncu osemnajstega stoletja je bila Louisiana — ogromno ozemlje med Missisipijem in Skalnimi gorami — še skoraj povsem nedotaknjena divjina, in lov je bil tako za Indijance kot za Francoze domala edina oblika gospodarskega izkoriščanja tega prostranega ozemlja. Naselbino St. Louis je ustanovil leta 1774 La Clède, in je leta 1803 štela že kar dobrih tisoč prebivalcev. Nakup Louisiane je odprl deželo trgovcem in kolonistom z ameriškega vzhoda. Prvi so dejansko prišli že v zadnjih letih francoske oziroma španske oblasti.

Za razvoj St. Louisa v prvem stoletju njegove zgodovine je bil odločilen geografski položaj mesta v povezavi s tokovi kolonizacije in gospodarskega razvoja ameriške notranjosti. Ta položaj je treba videti v kontekstu velikih fizičnogeografskih značilnosti celotnega področja med Apalači in Skalnimi gorami. Predvsem je tu sotočje Missisipija in Missourija (kakih 15 km severno od središča sedanje mestne aglomeracije). Le malo dalje proti severu se v Missisipi izliva reka Illinois. Severno od Missisipija, ki teče tam v smeri vzhod - zahod, je v glavnem samo nižavje:

Vse navedene meritve imajo tudi pedagoško vrednost, ker nudijo vpogled v dinamiko tal oziroma geomorfoloških procesov. Običajno so v opazovalnih terenskih postajah, ki pa jih slovenski geografi še nismo uvedli.

star ravnik, pokrit s talnimi morenami in puhalico. Južno od sotočja obeh velikih rek pa se vleče zahodno od reke v daljavo več kot šeststo kilometrov in v širino kakih dvesto petdeset kilometrov širok pas gričevnatega in marsikje celo hribovitega sveta, tako imenovanih Ozark Mountains, ki so po izvoru in delno po geološko tektonski zasnovi nekak skromnejši pendant Apalačem onkraj Missisipija. To živahnije razčlenjeno pokrajino, kjer je prst slaba in plitva, še danes pokrivajo v glavnem gozdovi. Pri prodiranju na Zahod so bili Ozarki zato velika ovira. (V zatišju za njimi se je zaradi tega do danes ohranila v vzhodni Oklahomi največja skupina Indijancev izven goratega Zahoda!) Kolonisti, ki so v prvih desetletjih po ameriški revoluciji prodirali ob Ohio na zahod, so našli najugodnejši prehod v zahodne prerije prav med Missourijem in vzpetinami Ozarkov. Širše ozemlje ob tem prehodu — današnja država Missouri — je bilo najprej toliko poseljeno, da je zadostilo kriterijem za sprejetje ozemlja v Zvezo. To je bilo leta 1821, ko se je Missouri kot tako imenovana „sužnjeposestniška država“ vključila v ZDA. Večina kolonistov je prišla do tedaj še iz sosednjih „južnih“ držav: iz Virginije oz. Kentuckyja in Tennesseeja. Če te okoliščine pojasnjujejo zgodnji razvoj St. Louisa v pravo „inkorporirano“ mesto, pa je ogromno porečje Missisipija in Missourija ono, ki pojasnjuje krepko rast mesta v prvi polovici 19. stoletja. Komaj dobrih petnajst let po nakupu Louisiane je prvi od slovečih rečnih parnikov priplul navzgor po reki iz New Orleansa. To je pomenilo začetek živahnega prometa po reki navzgor in navzdol. Zito in les, živino in slanino pa še marsikaj drugega so natovarjali in pretovarjali v St. Louisu. Število parnikov na reki pa se je hitro in neprestano množilo vse do državljanske vojne. Smer sever — jug je triumfirala v prometni orientaciji mesta. Toda prva železnica, ki je dovažala blago do reke in koloniste na zahod, je dosegla St. Louis že koncem štiridesetih let prejšnjega stoletja. Leta 1840 je štel St. Louis 16.400 prebivalcev. Leta 1860, komaj dvajset let pozneje, se je to število podesetorilo. S 160.000 prebivalci je bil St. Louis v nižavju zahodno od Apalačev nesporno največje ameriško mesto.

Novi priseljenci mišo bili le Angloameričani z Vzhoda. Vse več jih je bilo tudi iz Evrope: Irci, Skoti, Čehi, zlasti pa Nemci, ki so kmalu postali

močna in vodilna manjšina v mestu ter so krepko prispevali k nastanku in razvoju njegove industrije, zlasti med državljansko vojno. Po silovitem skoku naprej se je po vojni rast mesta umirila, nikakor pa ne ustavila. V državljanski vojni je bil St. Louis veliko preskrbovalno središče severnih armad. Država Missouri je kljub odporu znatnega dela prebivalstva, plantažnikov v jugovzhodnih področjih, ostala v Uniji, kajti večina njenih prebivalcev, posebej še priseljencev, se ni ogrevala za zatirjevalni suženjski in polfevdalni red, ki so mu pravkar ušli iz Evrope. Razvoj po vojni označuje predvsem razvoj industrije in železnic. Številne proge so stekle od St. Louisa proti zahodu, in pomen plovbe po Missisipiju je relativno upadel, čeprav se sicer ni zmanjšal. Toda za St. Louis se je pri gospodarskem osvajanju Zahoda pojavil močan tekmeč. Chicago na severu se je v petdesetih in zlasti šestdesetih letih prejšnjega stoletja pojavil kot meteor na obzorju in leta 1870 po številu prebivalstva in po gospodarski ekspanziji že prekosil St. Louis. Vsekakor pa je nagla izgradnja železnic na Zahod, v prerijske in polpustinje, ki je sledila — še često pa predhodila — masovni kolonizaciji in agrarni izrabi velikih planjav pomenila nov vzpon mesta. V St. Louisu so pretovarjali blago na ladje ali na vlake na nasprotni strani Missisipija, kajti šele leta 1870 so zgradili prvi ogromni železniški most čez reko, ki je povezal železniško omrežje na obeh straneh. Živilska industrija je cvetela, vedno več pa so izdelovali tudi raznega orodja in opreme, ki so jo potrebovali farmarji in rancharji na velikih planjavah. Mlinom, klavnicam in pivovarням so se pridružile tovarne čevljev, posode, orodja in tako dalje. Premog je bil blizu, tako v južnem

Illinoisu kot v sami državi Missouri. V Ozarkih so poleg svinčeve cinkovih rud, ki so jih že dolgo izkoriščali, odkrili tudi železo, in železarnе so se pojavile že zgodaj. Kasneje, proti koncu stoletja, so se močno razvile tudi kemična, keramična in strojna industrija. Poleg teh pa še vrsta raznih manjših industrij, ki jih priključuje v življenje že sam obstoj velikega mesta. V dvajseto stoletje je stopil St. Louis že kot polmilijonska aglomeracija. Neugnan razmah mesta se ni ustavil do danes. Prvo letalo, ki ga je Lindbergh pilotiral brez pristanka čez Atlantik, se je imenovalo — „The Spirit of St. Louis“, in prvi ameriški astronaut je poletel v vesoljski ladji izdelani v St. Louisu.

Dandanes St. Louis ne raste in se ne razvija več zaradi Missisipija in železnic ter premoga, ampak preprosto zato, ker je pač velemesto — velika metropolitanska aglomeracija, ki privlačuje ljudi in dejavnosti kot magnet železo. Poleg tega, da je St. Louis eden najmočnejših industrijskih centrov, obvladuje s svojimi centralnimi funkcijami tudi nekaj stotisoč kvadratnih kilometrov ameriškega ozemlja na obeh straneh velike reke.

Ekonomska osnova današnjega metropolitanskega St. Louisa je pestra. Industrija je med posameznimi panogami dejavnosti po številu zaposlenih še vedno na prvem mestu. Toda vse tako imenovane terciarne dejavnosti skupaj so sedaj že glavni vir zaposlitve prebivalstva prav tako kot v vseh velikih metropolitanskih področjih Združenih držav Amerike.

Zaposlitev prebivalstva v metropolitanskem področju po panogah ponazarja spodnja tabela (za leto 1960):

industrija	251.880	33.0%	(vse zaposlitve)
promet, zveze, komunala	65.275	8.5%	(vse zaposlitve)
trgovina	136.642	17.8%	(vse zaposlitve)
poslovne in osebne usluge	56.532	7.2%	(vse zaposlitve)
svobodni poklici	89.677	11.7%	(vse zaposlitve)
finance (banke itd.)	35.679	4.8%	(vse zaposlitve)
javna uprava	35.711	4.8%	(vse zaposlitve)
gradbeništvo	37.510	4.9%	(vse zaposlitve)
kmetijstvo, gozdarstvo, rudarstvo	11.720	1.5%	(vse zaposlitve)
ostale dejavnosti	43.013	5.7%	(vse zaposlitve)
skupaj zaposlenih	763.637	100.0%	(vse zaposlitve)

delež zaposlenih od celotnega prebivalstva metropolitanskega področja (2.060.103) je znašal tedaj 37.3%. Ti podatki, ki se nanašajo na celotno metropolitansko področje, lepo pokažejo značilno strukturo zaposlitve sodobnega ameriškega velemesta sploh. Prvič, razmeroma skromen odstotek zaposlenih od celotnega prebivalstva, ki znaša v povprečju komaj nekaj nad tretjino. To je seveda posledica tega, da večji del ženske iz tako imenovanega „srednjega“ razreda vobče niso zaposlene, in da imajo ameriške družine zadnji dve deset-

letji precej otrok. Deloma se v tem zrcali tudi dejstvo, da vse več otrok študira na univerzah in se kasneje zaposli. Dva, tri ali ponekod celo več odstotkov pa je treba pripisati tudi brezposelnosti. Druga značilnost strukture zaposlitve je v tem, da je delež zaposlenih v industriji razmeroma skromen za tako pomemben industrijski center, kot je St. Louis. Kot tu, tudi v drugih velikih aglomeracijah delež industrije pada; kar seveda normalno ne pomeni zmanjšanja proizvodnje ampak rast produktivnosti dela. Značilna sta tudi

visoka deleža trgovine in tako imenovanih svobodnih poklicev. Kot ti dve panogi narašča terciarna zaposlitev vobče hitreje kot industrijska.

Značilna je tudi preobrazba zaposlenosti v industriji sami. Za to imamo podatke tudi za nazaj. Primerjava med letom 1954 in 1963 kaže naslednje premike:

1963

1. industrijsko prometnih sredstev	48.053
2. živilska industrija	25.868
3. bazična metalurgija	23.722
4. kovinska industrija	18.450
5. strojna industrija	17.923
6. kemična industrija	17.707
7. elektroindustrija	14.496
8. tiskarništvo	13.330
9. oblačilna industrija	12.451
10. industrija nekovin	9.752

1954

1. živilska industrija	34.201
2. industrijsko prometnih sredstev	28.212
3. bazična metalurgija	20.642
4. kovinska industrija	20.407
5. strojna industrija	18.958
6. kemična industrija	18.932
7. elektroindustrija	15.884
8. oblačilna industrija	14.922
9. tiskarništvo	12.471
10. industrija usnja	11.047

Kljub temu, da k industriji („manufacturing industry“) po uradni klasifikaciji štejejo v ZDA tudi vso tako imenovano proizvodno obrt, je število zaposlenih v zadnji dekadi nazadovalo. Industrija je doživela znatne strukturne spremembe. V spisku desetih najmočnejših industrijskih vej ali panog se sicer pojavljajo skoraj iste, toda vrstni red se je nekoliko spremenil. Značilen je zlasti padec zaposlitve v živilski industriji, kjer napredujeta sodobna mehanizacija in avtomatizacija šele v zadnji dekadi. Padec števila zaposlenih pa je zaznamovalo še šest drugih panog od desetih. Edini res pomembni porast zaposlitve je bil v industriji prometnih sredstev, kjer je daleč največji zaposljevalec podjetje McDonnell (letala, rakete, vesoljske ladje). Za leto 1967 navajajo, da je to podjetje samo zaposljevalo že 45.000 ljudi! Še večje so spremembe v strukturi zaposlitve v primerjavi z letom 1939, ko so bile najmočnejše tri industrijske panoge: živilska industrija, industrija oblačil ter industrija usnja in čevljev. Pred vojno je delalo v industriji hitro potrošljivih dobrin 60% vse zaposlene delovne sile, leta 1963 pa se je ta odstotek spremenil v korist trajnejših dobrin. Čeprav ima St. Louis še vedno zelo raznoliko industrijo, je težnja k postopni specializaciji v nekatere panoge. V strojni industriji na primer dominira izdelava strojev za industrijo sladkorja, v živilski industriji prevladuje pivo. Tovarne McDonnell smo že omenili.

Pri tem so le zelo redke panoge, kjer proizvodnja pada zaradi opuščanja proizvodnje ali zaradi preusmeritve in specializacije. Tak primer je industrija obutve, ki se je po večini preselila iz metropolitanskega področja na podeželje v mesteca, kjer je delovna sila cenejša, a tudi ni potrebna tako visoka kvalifikacija, kot jo terjajo nove, razvijajoče se panoge.

Industrija se je najprej razvila na obrežju Missisipija — ob vodni poti in ob zalogah rečne in talne vode ter ob koncu železniških prog. Dve veliki industrijski con (ob Broadwayu) dejansko zapirata mestu dostop do reke. Tretja stara industrijska cona poteka na desnem bregu pravokotno na reko. V teh starejših industrijskih conah je še mnogo velikih, zakajenih tovarniških zgradb z visokimi dimniki, kajti vse so zrastle na premogu kot energetske viru za parne stroje. Nova industrija je bila od začetka vezana le na elektriko, plin in nafto in se je lahko naselila tudi na obrobju mesta. Celotno mnoge tovarne iz starih industrijskih con — ali vsaj njihovi obrati, za katere ni bilo prostora za širjenje — so se preselile na obrobje. Tam je ali je vsaj bilo ob izgradnji prvih novih industrij tudi zemljišče mnogo cenejše. Glede na to, da sodobna industrija terja zaradi mehaniziranega in avtomatiziranega tehnološkega procesa po večini le enoetažne zgradbe, in da je bilo treba misliti na prostor za parkiranje, je bila cena zemljišča za lokacijo nove industrije seveda zelo važna. Kajti danes računajo v povprečju le še s 30 delovnimi mesti v industriji na hektar novih industrijskih con. Nove industrijske cone so dosledno tudi res samo industrijske površine in se tam ne prepletajo tovarne s prenatrpanimi stanovanjskimi kasarnami, kar je redno primer v obeh starejših industrijskih conah ob Broadwayu in v Mill Creeku.

Mestna struktura in morfologija modernega St. Louisa je podobna vsem drugim velikim ameriškim mestom. Francoski St. Louis vobče ni pustil za seboj vidnih sledov. Le tu pa tam topografske oznake opozarjajo na Francoze kot prve naseljence. Celotno iz prve polovice 19. stoletja se je ohranilo le nekaj zgradb. To so predvsem stara skladišča neposredno ob Missisipiju, že v aluvialni ravnici, pod osrednjim mestnim območjem, ki je že više gori na skalni terasi. To središče mesta obsega nekako oni del, ki se je razvil do leta 1840 in obsega kakih 14 „blokov“ v smeri vzhod — zahod in deset blokov v smeri sever — jug. „City block“ imenujejo v Ameriki karé med štirimi pravokotnimi ulicami. To področje je jedro današnjega „downtown“-a ali cityja. Toda tu so skoncentrirane le velike trgovske hiše, hoteli, uradi in nekatere javne institucije. To je edini del mesta, kjer je tudi nekaj višjih nebotičnikov. Mnoge „centralne funkcije“ pa so raztresene tudi drugod po mestni aglomeraciji. „Downtown“ je v glavnem res le osrednje poslovno območje mesta. Ta downtown — enako kot v drugih ameriških mestih — predstavlja le neznamen del celotne površine urbane aglomera-

cije St. Louisa, kajti ne zavzema niti 2 km². Upravna enota „inkorporiranega“ mesta St. Louis, ki se širi od downtowna 10 do 13 km na vse tri strani na desnem bregu reke, zavzema namreč kar 61.0 kvadratnih milj ozemlja (kar je približno 157 km²). Toda urbanizirano področje mesta (t. im. „urbanized area“, ki ustreza nekako več ali manj sklenjeno zazidanemu področju), pa je mnogo širše. Zavzema namreč kar 323.2 kvadratnih milj (kar je približno 837 km²). Upravna enota „mesta“ je imela leta 1960 750.026 prebivalcev in gostoto 12.266 ljudi na kvadratno miljo (okrog 4738 prebivalcev na km²), urbanizirano področje pa kar 1.667.693 prebivalcev in gostoto 5160 ljudi na kvadratno miljo (okrog 1992 prebivalcev na km²). Gostota 2000 ljudi na km² pomeni pa že kar izrazito urbano gostoto, saj pomeni to hišo na vsakih 50 metrov! Metropolitansko področje* St. Louisa je še znatno večje. Leta 1960 je merilo 2520 kvadratnih milj (ali 6526 km²) in je imelo čez dva milijona prebivalcev (2.060.000).

Talni načrt St. Louisa, predvsem samega „mesta“, kaže več ali manj pravilno mrežo pravokotnih ulic v večjih sektorjih med glavnimi arterialnimi cestami, ki so v glavnem radialno usmerjene proti downtownu. Arterialni cesti, ki z juga in severa prihajata v downtown, se imenujeta s skupnim imenom Broadway, kar pove, da je bila to včasih glavna cesta v tej smeri. Južno in severno od downtowna sta se razvili med Broadwayem in Missisipijem dve veliki industrijski coni. V njih, zlasti zahodno od Broadwaya, pa so se razvile starejše stanovanjske delavske četrti. V južni broadwayski industrijski coni (kjer so med drugo industrijo zlasti ogromne pivovarne), so se ohranile še cele urde opečnih ozkih vrstnih hiš, ki po svoji arhitekturi pričajo o izvoru prvotnih prebivalcev — Nemcev. Drugod prevladujejo trietažne delavske hiše z značilnimi lesenimi stopnišči in balkoni na zadnji strani zgradb. Čeprav ne gre za strnjeno zazidavo, so hiše vendar tesno druga zraven druge, in je gostota v teh četrtih zelo visoka. Večji zidani stanovanjski bloki iz prejšnjega stoletja so redki. Te manjše „stanovanjske kasarne“ za delavce so splošna značilnost delavskih četrti v ameriških mestih. Suburbanizacija se je namreč začela na veliko šele po letu 1920, ko je masovni avtomobilizem omogočil pot na delo tudi na večje razdalje. Suburbanizacija pred prvo svetovno vojno je bila omejena v glavnem le na področja ob predmestnih železniških postajah. Med obema svetovnima vojnoma pa so začela nastajati vedno večja stanovanjska pod-

* SMSA (Standard Metropolitan Statistical Area) St. Louisa je področje, ki obsega poleg „mesta“ še pet sosednjih okrožij (counties), tri v državi Missouri in dve v državi Illinois. Skrajni konci teh okrožij so vsekakor že čez petdeset kilometrov daleč od centralnega območja St. Louisa in so seveda njihovi periferni deli že agrarni. Večina „urbaniziranega območja“ izven „mesta“ je v St. Louis county (703.532 preb. 1960).

ročja skoraj izključno enodružinskih hiš povsod v še nepozidanem obrobju mesta. Ta novejša stanovanjska področja St. Louisa se širijo daleč na desetinah kvadratnih kilometrov in zavzemajo večji del površine „urbaniziranega področja“. Ponekod, zlasti ob vpadnicah, so se razvili tudi manjši trgovski sektorji skupaj z raznimi uslužnostnimi dejavnostmi pa šole, cerkve, igrišča. Talni načrt teh predmestij je različen. Ponekod je pravilen, s pravokotnimi ulicami, ponekod — zlasti v najnovejših stanovanjskih področjih pa je tudi čisto neformalen. Podoba teh predmestnih stanovanjskih področij je precej enolična. Hiše so postavljene vsiran od cest, vmes pa je trava z drevjem ali cvetlični nasad in ozka pešpot na vsaki strani. Za hišami so vrtovi, kjer pa največkrat tudi raste le lepo postrizena trava. Zlasti v nekoliko starejših predmestjih so povsod ob cestah oziroma ulicah tudi še drogovi z električnimi in telefonskimi žicami (telefon je v ZDA skoraj v vsaki hiši!). Tu in tam hidrant ali kovinska škatla za pošto ter vsakih nekaj „blokov“ kakšna majhna bencinska črpalka. Vse ceste so asfaltirane. Vse je zelo zeleno, prostorno — napol podeželje — skrbno urejeno in negovano ter — prazno. Peš komaj koga srečaš na predmestni ulici. Skoraj pri vsaki hiši je garaža, neredko tudi dve. Prometa pa je malo, razen kadar ljudje prihajajo ali odhajajo na delo. Sicer pa križarijo po cestah v glavnem le dostavni kamiončki. Vrtovi oživijo tudi le pozno popoldan in seveda ob sobotah, ki so za večino prebivalcev teh predmestij proste. Otroci so — kot starši — pogosto ves dan z doma, v šoli, vsaj starejši. Črnci v te četrti le redko zaidejo. Oni živijo v ghetih, bliže downtownu in industriji.

Oni del mestne aglomeracije St. Louisa, ki leži na levem, vzhodnem bregu Missisipija se močno razlikuje od zahodnega. Čeprav je urbanski razvoj za mlado deželo, kot je Amerika, tudi tu že razmeroma star, ta del Velikega St. Louisa ni drugega kot širjenje določenih, zelo specializiranih con onkraj reke. Formalno gre tukaj sploh za nekaj posebnih (oziroma posebej „inkorporiranih“) mest, kot so Granite City, East St. Louis in druga. Upravno teritorialna samostojnost teh „mest“ ne pomeni mnogo, razen kolikor povzroča zmedo in težave v smiselnem upravljanju in načrtovanju razvoja in ureditve metropolitanske skupnosti.

Vzhodni del Velikega St. Louisa je predvsem mešanica velikih industrijskih con za težko industrijo in velikih kompleksov tirov, drugih železniških naprav in skladišč, šele nato tesno se prilegajočih manjših delavskih stanovanjskih četrti. Delež črncev je tu daleč največji v vsem metropolitanskem področju, čeprav je sicer glavni ghetto na oni strani reke. Ta mešanica funkcionalnih con se širi po zelo široki aluvialni ravnici nekako v obliki razkrcenih prstov skoraj tja do visoke terase na illinoiški strani. Vmes pa so še opuščene ali celo tudi obdelane površine toplih gred in

zelenjave ter nekaj plitvih jezer, ki so seveda le ostanki nekdanjih rečnih okljukov.

Povsem ločeno od „urbaniziranega področja“ Velikega St. Louisa, a še znotraj metropolitanskega področja, je industrijsko naselbinski kompleks okrog mesta Alton (okoli 60.000 preb.), ki je največje od več mest ob Missisipiju, kakih 25 do 30 km severovzhodno od starega St. Louisa. Tu je skupaj domala sto tisoč prebivalcev naseljenih na robu terase, aluvialna ravnica pa je prepuščena industriji, zlasti velikim rafinerijam nafte.

St. Louis je mnogo prevelika urbana aglomeracija in je zgrajena preveč na ploskem neizravnem terenu, da bi imela kot celota v podobni mesta kakršne koli izrazite dominante. Missisipi je seveda širok; toda do obale je dostop skoraj samo ob downtownu, pri še ne povsem urejenem Jeffersonovem parku vzdolž reke. Pogled čez reko je nekam klavrn. Missisipi se tu zoži na „komaj“ 700 metrov (najstarejši most čez reko je bil zato prav tu?), toda onkraj je za blatnim obrežjem mogoče videti le zmešnjavo železniških tirov in še dalje v ozadju motno silhueto železarn in drugih tovarn v East St. Louisu in Granite Cityju. Pogled nazaj z nasprotnega brega je precej bolj impresiven, kajti mesto leži visoko na terasi in nebotičniki so le mogočna kulisa v prvem planu. Zlasti zbode v oči skupina petih novih nebotičnikov neposredno na robu terase. Tri starinske parnike na vodna kolesa, ki so privezani na obalo, ob tako mogočnem ozadju komaj opazimo, čeprav so sicer ena od turističnih privlačnosti mesta. Eden je izbrana plavajoča restavracija, drugi pa čisto pravi „showboat“, kjer v sezoni predvajajo sto let stare melodrame iz dobe, ko je bilo življenje na reki še tako, kakor ga je mojstrsko popisal Mark Twain. Toda osrednje poslovno območje — Central Business District, kakor mu pravijo v ameriški strokovni literaturi — je pač ameriški „downtown“ tak, kakor je v Chicagu, Buffalu, Kalamazoo ali kjerkoli. Mogočne poslovne zgradbe, ki imajo 8 do 10 nadstropij in velika okna, vmes pa tudi še kakšna starejša „meščanska“ hiša, preurejena seveda v pisarno, nekaj velikih pompoznih hotelov in kajpa nekaj nebotičnikov. Vse lepo pravokotno in kvadratasto. Le velike garažne hiše so vsaj na vogalih zaobljene. Toda St. Louis, veliko, bogato in ambiciozno mesto želi v zadnjem času poleg monumentalnosti tudi nekaj lepote. Pravokotno na Market Street (ki je danes le ena od več glavnih magistralnih ulic downtowna), mrzlično naglo podirajo stare zgradbe celih zapovrstnih „blokov“, da bodo odprli proti reki širok zelen parkovni pas „Mall“. Na vzhodni strani, ob reki, bo ostala le še nižja zgradba starega sodišča za neizbežno kupolo prav v osi orjaškega Memorial Gate Archa. Ta se iz parka ob reki vzpenja v silnem loku čez dvesto metrov visoko. Na južni strani se odpira parkovni pas ob Market Streetu, proti najnovejši zgradbi Busch Memorial Stadium, ki je ogromna okrogla arena za desetisoč gledalcev base-balla. Na vse te pridobitve so prebivalci St. Louisa zelo ponosni, pa

saj so tudi zanje žrtvovali precej hektarjev zemljišč, ki so prav tu — v downtownu — draga, zelo draga.

Downtown je sicer posvečen businessu (in administraciji, ki tu in še marsikje drugod v mestu in v ZDA živi v lepem soglasju). Tu pa mi več prostora za zelenice. Vrzeli, ki so tu pa tam, so ali gradbišča, kjer rušijo stare hiše ali pa se pripravljajo za gradnjo novega modernega nebotičnika, kajti drago površino je treba temeljito izkoristiti v vertikalo. Ta preobrazba arhitekture centra je presenetljivo nagla. V desetih letih, odkar so resneje začeli s „prenovo mesta“ (urban renewal), je zrastle cela vrsta teh sodobnih, poslovnosti posvečenih templjev. Sicer pa je poleg orjakov iz stekla, jekla in betona v St. Louisu mogoče najti tudi javne zgradbe v vseh mogočih tradicionalnih slogih. Union Station, glavna železniška postaja ob Market Streetu, je zgrajena v stilu srednjeveškega gradu, z linami, stolpi in stolpiči in vsem kar spada zraven. Res pa je stara skoraj že sto let. Glavna pošta malo dalje je po stilu in dimenzijah domala cel Hotel de Ville iz mesta ob Seini. Če hočete italijansko Palladijevo renesančno vilo, jo boste v St. Louisu seveda tudi našli. Toda osnovni ton arhitekturi v starejših delih mesta — in tu in tam še v downtownu — dajejo solidne meščanske hiše angleške arhitekturne tradicije, predvsem one bolj skromne s trietažnimi opečnimi stavbami in ozkimi visokimi okni.

V podaljšku downtowna proti zahodu je mnogo „starega“ izginilo. Južno od downtowna je plitva dolina pravokotno na veliko reko, in v njej se je že zgodaj razvila industrija, za njo pa „slum“-i. Te pa sedaj na veliko rušijo. Mill Creek, kakor se imenuje ta četrt, je bila do nedavna najhujši slum. Do urbane preнове je stalo vzdrževanje komunale in družbenih služb (vključno policije) dva milijona dolarjev, medtem ko so davki prinesli le tri sto tisoč. Mill Creek je seveda črnski ghetto. Sistematična prenova tega dela mesta, ki je v polnem teku, bo zajela v celoti okoli 180 hektarjev. Od tega jih je široka „expressway“, ki se tu od zahoda prebija proti downtownu, že „požrla“ celih 40 hektarjev. Lepo število hektarjev si je zagotovila tudi St. Louis University, ki se — kakor vse — zelo širi. Ostalo bodo novi stanovanjski bloki in stolpnice ter deloma moderna industrija. Precej tega že stoji. Dalje proti zahodu je „boljši“, starejši del mesta stanovanjski. Tu so ulice z drevoredi in je zadržava manj tesna kot v slumih, a še vedno dokaj kompaktna. V tem okolju stoji ob Lindell Boulevardu st. Louiska (katoliška) katedrala, sedma največja cerkev na svetu. Zgrajena je v bizantinskem slogu, končali pa so jo leta 1966! Za mozaike v njej so porabili baje sto milijonov kamenčkov (a gotovo tudi lepo število dolarjev). Nekaj „blokov“ v stran je Montmartre St. Louisa — Gaslight Square, mala četrt antikvarnih trgovin, barov, zabavišč in restavracij vseh mogočih narodnosti, od italijanskih do kitajskih.

Kmalu za katedralo se začena velik kompleks glavnega parka. Toda še pred parkom se odpre drugačna podoba mesta. Visoke, nove stanovanjske stolpnice tu marsikje štrlijo nad nivo nižjih in starejših hiš. To je najnovejša oblika mestne prenovе. Stanovanja so po večini tu draga, a nekateri, zlasti starejši ljudje, si iz predmestij spet želijo nazaj v „mesto“, kjer jim je downtown laže dostopen tudi brez avtomobila; za sprehode pa je v bližini velik park. Ta del mesta imenujejo Central West End, a značaj tega predela ostaja skoraj izključno stanovanjski. Le prav na robu parka je velik kompleks bolnišnic in sanatorijev ter nekaj zelo ekskluzivnih hotelov. Forest park takoj proti zahodu obsega nič manj kot kakih sedem kvadratnih kilometrov, tri in pol po dolgem in kakšna dva počez. To je res zelena mestna površina, ki za rekreacijo nekaj pomeni. Toda Forest park je še nekaj več — je tudi neke vrste kulturno žarišče. Tu so sredi zelenja umetnostna galerija, razstavni paviljon in celo mestna opera, ki jo ima sicer le redko katero ameriško velemesto. Velik del parka so tudi razne športne površine. Ne manjka tudi zoološki vrt. Ker je ponekod park zasajen z raznim, delno tudi eksotičnim drevjem in drugim rastlinstvom ter ima zelo lepe cvetlične nasade, je skoraj obenem tudi botanični vrt. Teren je valovit, in tako je park poln kontrastov. Človek v njem pozabi, da so prvi „slumi“ komaj nekaj sto metrov vstran! Ni čuda, da so ob vsej severni strani parka same prostornе enodružinske hiše z lepimi vrtovi, ki spadajo med najdražja prebivališča v St. Louisu. Ob južnem robu parka široka avto cesta (Daniel Boone Expressway) povsem zapira prehod v manj imenitne stanovanjske in industrijske četrti. Zahodno od parka je spet ena od uglednejših stanovanjskih četrti in v njej velika skupina zgradb Washington University, ki je druga velika univerza v St. Louisu. Pravzaprav je že zunaj „mesta“, kajti za parkom je meja upravnega področja, ki se šteje kot mesto St. Louis. Dalje zunaj „mesta“ pa se širijo zelo ogromna in nepregledna predmestja, ki so v veliki večini zrastle in strnjeno zazidano celoto z mestom šele po drugi svetovni vojni. Ta se ne širijo samo na zahod ampak tudi na jug in sever.

Razvoj St. Louisa v najnovejši dobi zadnjih deset, dvajset let po drugi svetovni vojni več ali manj kaže tendence razvoja vseh velikih ameriških mest, čeprav morda ne v najbolj ekstremnih variantah.

St. Louis je bil kot mestna aglomeracija (oziroma kot „urbanizirano področje“) milijonsko mesto že pred vojno. V metropolitanskem področju se je prebivalstvo od leta 1940 do 1960 povečalo skoraj za polovico (596.000), od 1.464.000 na 2.060.000. Toda ta rast je bila znotraj precej obširnega področja dokaj različna. Samo „mesto“ je po številu prebivalstva nazadovalo za 8%. V St. Louis county (zahodno od Forest parka), ki sicer predstavlja večino „izven mestnega“ urbaniziranega področja, pa se je število prebivalstva povečalo za 157% in porastlo od 274.000 na 703

tisoč, torej za 429.000. Za leto 1967 cenijo prebivalstvo v St. Louis County že na 900.000. Medtem ko je pred vojno živelo v „mestu“ še 59% vsega urbanskega prebivalstva, se je delež do leta 1960 zmanjšal na 36%. Ta trenda „suburbanizacije“ se nezadržno nadaljuje. Populacijski porast predmestij in depopulacija starejših mestnih četrti spremljajo tudi znatne, v nekaterih ozirih prav bistvene spremembe strukture urbanskega področja. Najhujša depopulacija ni zajela downtowna, ki je že prej komaj še imel nekaj stanovanjskih zgradb, ampak njegovo neposredno okolico. To je oni pas, kjer so koncem 19. stoletja zrastle goste vrste stanovanjskih hiš, katerih prvotni prebivalci ali njihovi otroci pa so se z rastočo blaginjo začeli seliti proč od centra v bolj prostorna predmestja. Deloma so bile to celo razmeroma dobre stanovanjske četrti. Njihova stanovanja so zasedli (večkrat pregrajena oziroma razdeljena na pol) revnejši sloji, zlasti črnci. Teh je bilo v metropolitanskem področju leta 1960 sicer le 14,5% ali manj kot 300.000, toda skoraj vsi živijo prav v teh „obrobno centralnih“ delih mesta, oziroma točneje v določenih sektorjih tega pasu. V samem „mestu“ živi tedaj več kot tretjina prebivalstva in odstotek še vedno narašča. Domala celotna suburbanizacija predstavlja naselitev ali preselitev belega prebivalstva. Ta suburbanizacija se je res začela že pred zadnjo vojno, toda masovna je postala šele po letu 1945. Pri tem ne smemo pozabiti, da poteka meja upravne enote mesta St. Louisa 10 do 13 km vstran od downtowna. Porasta urbanizacije na desnem bregu niso ovirale nobene naravne pregraje. Na vzhodni strani je Mississippi taka pregraja vsekar ostal do danes. Zlasti naglo so se po vojni začela širiti nekatera že prej obstoječa predmestna jedra na zahodni strani, kasneje pa tudi na jugu in zlasti na severu, kjer so bile prometne povezave boljše. Zunanji rob sedaj skoraj že povsem sklenjenih predmestij se je tako v komaj dvajsetih letih pomaknil na razdaljo 16 do 23 km od downtowna. Posamezna predmestja pa se tu in tam nadaljujejo še prek te meje — in vztrajno naraščajo. Mestne, oziroma urbanizirane površine so v povprečju naraščale nekaj več kot dvakrat tako naglo kot prebivalstvo samo. Od leta 1940 se je „urbanizirana“ površina povečala najmanj za dvakratni obseg! Novejša predmestja, ki so zrastle po vojni, so mnogo redkeje „zazidana“ kot predvojna ali celo starejši deli mestne aglomeracije. Parcele so sedaj bistveno večje, do 1000 m² in neredko še več. Gostota prebivalstva v teh novejših predmestjih znaša zato komaj 30, 40 ljudi na ha, marsikje pa še manj.

Silovit porast suburbanizacije v najnovejši dobi je odsev raznih okoliščin. Ze v času Rooseveltovega „New Deal-a“ so novi finančni instrumenti omogočili bolj dolgoročne kredite, (ki so bili prej omejeni le na nekaj let). V ZDA se je odstotek lastnikov stanovanj povečal od leta 1940 do 1960 od 43% na 62%, in ta porast se še nadaljuje. Ugodnih kreditov so se na ta način lahko poslužili

tudi manj premožni sloji, čeprav je večina novih stanovanjskih lastnikov le iz vrst „middle class“ družin, ki pa so številčno sedaj v prevladi. Toda tudi boljše plačani specializirani „blue-collar“ delavci so se pogosto dokopali do lastnega doma. Porast suburbanizacije je seveda odsev občega povečanja blaginje ali — morda bolje rečeno — zmanjšanja revščine, ki v ameriških velemestih še zdaleč ni neznana, čeprav so kriteriji drugačni. Važna okoliščina pri porastu predmestij je seveda tradicija oziroma mit enodružinske hiše, ki zahteva seveda več urbanskih površin. Deloma pa tudi tradicija gradnje lesenih stanovanjskih hiš. To seveda niso kakšne „kladare“, ampak na pol montažne hiše z lesenim skeletom in leseno oblogo. Morda je bilo odločilno, da stane taka hiša manj kot stanovanje z enako površino v velikem bloku. Končno je še ena okoliščina. Stanarine so v ZDA zelo visoke (sto dolarjev ali raje še precej več na mesec). Individualna stanovanjska hiša „iz lesa“ pa ne stane več kot znaša povprečni dve ali triletni zaslužek delavca, brez davkov, (12.000 do 15.000 dolarjev). In končno, enodružinske hiše so skoraj edino, kar gradbena podjetja na trgu nudijo po relativno zmernih cenah! Sedaj, ko je osebni avtomobil postal skoraj povsem splošno prometno sredstvo za pot do dela, trgovin itd., tudi ni več problem, ki bi zadrževal suburbanizacijo, kakor je bilo to še pred tridesetimi leti. Treba pa je povedati, da avtomobil ne pomeni nujno tudi hitrega gibanja. Povprečna pot na delo znaša v velikih ameriških mestih štirideset minut — v eno smer, in to povprečje se drži nespremenjeno že skozi nekaj desetletij.

Suburbanizacija — čeprav na splošno najbolj spektakularna poteza razvoja ameriških mest v zadnjih dveh desetletjih — pa ni edina oblika spreminjanja urbane strukture St. Louisa. Pendant masovni suburbanizaciji v St. Louis county je razvoj velikega novega centra v Claytonu, kak poldrugi kilometer zahodno od Forest parka. Clayton — ki je bil pred vojno le manjše „inkorporirano“ mesto na robu St. Louisa, leži nekako v sredi med novo urbaniziranimi področji v St. Louis county, blizu križišča pomembne severno-južne cestne magistrale z Daniel Boone Expressway, ki veže Clayton s starim jedrom St. Louisa. Poleg tega je bil Clayton že prej upravno središče countyja. S silnim povečanjem prebivalstva te county v zadnjih petnajstih letih (od 1940 do 1967 približno za tri in polkrat!) so se seveda povečale potrebe po administraciji in ustreznih zgradbah zanjo. Ugodno lego so izkoristile tudi nekatere velike privatne družbe za lociranje svojih upravnih služb in uradov. Sledile so veleblagovnice iz st. louiškega downtowna, ki so tu odprle podružnice, restavracije in uslužnostne obrti. Skratka, v dobrih desetih letih je zrastle tu nekaj desetih velikih novih poslovnih zgradb, tudi nebotičnikov, kjer je zaposlenih na tisoče ljudi. Razvil se je pravi sekundarni downtown za zahodni del urbane aglomeracije Velikega St. Louisa. Stevilna gradbišča spomladi leta 1967 pričajo, da ta

novi center še krepko raste. Podoben razvoj sekundarnih centrov je mogoče opaziti tudi v nekaterih drugih velikih ameriških mestih, zlasti v ogromnem Los Angelesu.

Druga oblika suburbanizacije so velika nakupovalna središča na periferiji, v zunanjih predmestjih, ob glavnih predmestnih prometnih arterijah, posebej še ob avto cestah. Ti „shopping centri“ obsegajo več hektarjev trgovskih zgradb, skladišč, parkirnih prostorov, in pogosto še česa drugega. Zelo obsežne površine, ki so namenjene za parkiranje, naj privabijo kupce, oziroma naj jim omogočijo vobče ugoden in dostojen dostop do lokalov, kar je v starem downtownu ob Missisipiju že prav težko. Kakor rečeno, tak shopping-center ne stoji dolgo sam, kmalu se mu pridružijo kino, bančna podružnica, restavracije, otroški vrtec in postane tako središče nove aktivnosti na periferiji velike urbane aglomeracije.

Novo mestne avto ceste so postale važen lokacijski faktor tudi za mnoge nove industrije, zlasti za one, ki ne predelujejo zelo voluminoznih surovin ali polizdelkov. Sicer pa je dandanes v ZDA promet z velikimi tovornjaki problem prevoza močno omilil. Vse več novih tovarn v St. Louisu nastaja sedaj na perifernih lokacijah, a običajno prostorsko povsem ločeno od stanovanjskih področij, v posebno zato opremljenih in urejenih industrijskih conah (ali „industrijskih parkih“, kakor jih pogosto tudi imenujejo). Vse tri velike ameriške avtomobilske družbe imajo v St. Louisu svoje montažne tovarne v takih conah na periferiji. Glavni kompleks tovarn McDonnell pa se drži velikega civilnega letališča, kakih 20 km vstran od downtowna. Zlasti lahka in elektroindustrija se rada naseljuje v teh dobro opremljenih novih industrijskih conah, ki jih je po vojni nekaj zrastle v St. Louisu. Ne samo prebivalstvo, tudi delovna mesta se tedaj vse bolj selijo na periferijo. Z industrijo pa se selijo tudi skladišča, ker v pasu ob Missisipiju, kjer so se najprej razvila, zanje preprosto ni več prostora.

„Beg mesta na deželo“ mi omejen samo na zahodno stran metropolitanskega področja. Onkraj Missisipija, blizu mesteca Edwardsville, nastaja tudi nov univerzitetni center: „campus“ Southern Illinois University. Ta organsko planirani kompleks zgradb in zelenice terja znatne površine, ker zajema tudi prostrane športne in rekreacijske površine. Predvideno je celo umetno jezero in lastno univerzitetno letališče! Skupaj naj bi ta „campus“ zajel, ko bo povsem dograjen, nič manj kot 1000 hektarjev površin. Do starega centra St. Louisa je pa kar 25 km; računajo pa, da bo večina profesorjev in ostalega kadra ter drugih uslužbencev ter večina študentov živela v kampusu samem.

Hitre avtomobilske ceste z izven nivojskimi križišči in ločenimi pasovi so tudi v mestu samem nov element urbane strukture. Imenujejo jih različno: freeway, highway, v St. Louisu jim pra-

vijo expressway. Te ceste so bile prvotno zamišljene kot priključki mest oziroma njihovih downtownov na omrežje velikih interregionalnih avtocest, ki jih financira naravnost federalna vlada. Ta sistem „interstate highways“ bo leta 1970, ko bo zgrajen do kraja, obsegal nekaj nad 60.000 km modernih avto cest. Okrog St. Louisa je ta sistem domala že končan. Glavna interregionalna cesta poteka severno od mestne aglomeracije v smeri vzhod zahod in veže St. Louis s Clevelandom (in vzhodom) na eni strani ter Kansas cityjem (in zahodom) na drugi strani. En odcep, ki gre mimo letališča, veže severozahodna predmestja z downtownom (Mark Twain expressway), drugi (Daniel Boone Expressway) veže zahodne dele s centrom in tretji odsek veže južna predmestja s starim mestnim središčem, oziroma veže le-to z jugozahodom ZDA. Tudi obodna avto cesta, kjer manjkajo le še manjši sektorji, je v glavnem zgrajena. Vozlišča teh avto cest in glavnih mestnih cest so jedra, okrog katerih se formirajo novi elementi suburbanske strukture.

Regionalno zaledje St. Louisa je seveda veliko. Glede na nekatere funkcije zajema vse področje ob srednjem Missisipiju in spodnjem Missouriju in sega še precej čez meje države Missouri, v kateri leži že tako čisto periferno. Predvsem absolutno gravitira k St. Louisu južni del države Illinois. Vendar proti severu kmalu prevlada vpliv še mnogo mogočnejšega centra, ki je Chicago (6 milijonov prebivalcev v urbaniziranem področju!). Proti jugu neposredni vpliv St. Louisa ne sega več tako daleč navzdol ob reki, odkar se je Memphis v Tennesseeju razvil v polmilijonsko aglomeracijo. Seveda pa v finančnem in kulturnem pogledu St. Louis še vedno prevladuje. Na zahodu se je razvil v močnega konkurenta vplivu St. Louisa veliki Kansas city, ki je že aglomeracija z milijon prebivalci. Razen zelo specializiranih

funkcij je to prerijsko velemesto prevzelo dobršen del funkcij, ki jih je včasih imel St. Louis v obvladovanju velikih planjav na Zahodu. Isto velja za še bolj oddaljeni Dallas — tudi že milijonsko mesto — na osrednjem jugozahodu. Do neke mere gravitirajo k St. Louisu še južni deli države Iowa in zahodni del Nebraske. Nesporna prevlada regionalnega vpliva St. Louisa tako ne sega dlje kot 250 do 350 km naokrog. Tudi to je skoraj tako veliko ozemlje kot vsa Jugoslavija! Vsekakor pa ne šteje — izven metropolitanskega območja — več kot štiri ali pet milijonov prebivalcev. Pri tem pa je treba omeniti, da St. Louis ni glavno mesto države Missouri, ampak je to mestoce Jefferson City s komaj 30.000 prebivalci, kakih sto kilometrov proti zahodu ob reki Missouri. Glavna mesta držav zahodno od Apalačev so namreč izbirali tako, da so bila šim bolj v geometričnem središču njihovega ozemlja. Toda državno upravne funkcije so z ZDA kljub porastu v zadnjih desetletjih razmeroma šibke. Tako je St. Louis ohranil in še razvil svojo gospodarsko in kulturno dominacijo.

Omenjeno „ožje“ gravitacijsko zaledje St. Louisa je dokaj pestro. Ozarki so resda v kmetijskem oziru bolj revno področje, toda poleg lesa so tu važni rudniki. Na zahodu in severu pa je eno najbogatejših kmetijskih področij v ZDA. Južni del države Illinois je tudi že močno industrializiran, čeprav sicer še vedno del velikega „cotton belt“-a. Tu sta tudi premog in nafta najbližje St. Louisu. „Cotton belt“ pa se tudi začneja takoj ob sotočju Missisipija z Ohiom, manj kot sto kilometrov daleč. St. Louis tako ni niti izrazito „zahodno“ niti izrazito „južnjaško“ mesto, pa tudi ne sodi več v izrazito „industrijski“ pas ZDA. Ima pa od vseh teh tipov nekaj potez. Morda je tudi v tem velika a obrzdana dinamika tega po položaju najbolj osrednjega ameriškega velemesta.

KNJIŽEVNOST

A. in V. BEBLER:

OTROCI ZEMLJE IN MORJA

(Povest o Indonezijeh) *

Velik del jugovzhodnega azijskega otočja, ki ga že skozi stoletja združujejo ali ločujejo topla in plitva tropska morja ali pa ozke in dolge in globoke podmorske tektonske globeli, je v današnjem času združen v politično skupnost mlade indonezijske republike. Ne samo zaradi nekaterih gospodarsko in strateško pomembnih surovin (na primer kositer, nafta, kavčukovec itd.), ki imajo pomembno mesto v razvoju

današnjega gospodarstva, pač pa tudi zaradi pomembnega stičišča pomorskih poti dobiva ta predel sveta v današnjem času svoje značilno mesto in vlogo v vsem mednarodnem političnem in gospodarskem življenju. Zato ni nič presenetljivega, da so že od leta 1511, ko so pričeli Portugalci z uničevanjem ter z zasušnjevanjem domačinskega prebivalstva, oči mnogih (predvsem evropskih) pomorskih in kolonialističnih držav usmerjene v ta predel azijskega otočja. Ze v sedemnajstem stoletju so na tem indonezijskem otočju Holanci izpodrinili Portugalce in so ostali kolonialistični gospodarji tega predela, njegovega bogastva in ljudstev vse do leta 1948 (razen obdobja med drugo svetovno vojno, ko je postalo tudi to območje Azije domena japonskih okupatorjev). Tedaj so namreč indonezijski rodoljubi z dr. A. Sukarnom na čelu proglasili neodvisno republiko Indonezijo, s čimer se je Holandija sprijaznila šele leto dni kasneje.

* Redna knjiga Prešernove družbe za leto 1967. Izdal Glavni odbor Prešernove družbe v Ljubljani, — Ljubljana 1966, str. 148.

Komaj nastala ter v urejevanju nerešenih domačih razmer (političnih in gospodarskih) usmerjena država je iskala v svetu iskrenega prijateljstva v državah, ki so ji bile pripravljene nesebično pomagati pri urejevanju številnih gospodarskih in drugih vprašanj. Za takšno svojo dejavnost je našla indonezijska republika polno podporo in razumevanja v krogu politično nevezanih držav, med katerimi je močno v ospredju stala tudi Jugoslavija. Dr. Aleš Bebler s svojo soprogo (Veró Hreščakovo) je imel pred leti, ko je bil naš veleposlanik v Džakarti, edinstvene možnosti in priložnosti, da se je поблиže seznanil s celovito podobo indonezijskih značilnosti pa z gospodarskimi, političnimi, zgodovinskimi, kulturno-prosvetnimi in z drugimi težavami sodobne Indonezije. Mnogo drobnih zanimivosti, kakršnih ne najdemo ne v učbenikih in ne v drugih pripomočkih, nam Beblerjeva odpirata in razgrinjata v svoji povesti o Indonezijah.

V desetih, vsebinsko bolj ali manj zaokroženih poglavjih, spoznavamo poglavitne in tipične značilnosti sodobne Indonezije. Saj nam avtorja živo in plastično, s tenkočutnim poslušom za naglavnosti in posebnosti rišeta podobe značilnih indonezijskih predelov, ki ožive in zažive pred nami s polnostjo svojega vsakdanjega delavniškega ali prazničnega razpoloženja. Ta v knjigi tako neposredno in polnokrvno oživljeni utrip indonezijske vsakdanjosti pa vzpodbujata tudi v nas samih premišljevanje o razvitosti in nerazvitosti proizvodjalnih sil in sredstev, o vlogi in pomenu in položaju tradicije (davnine) v stoterih težavah vsakdanjega življenja. In na zastavljena vprašanja iščemo odgovore: Kaj so prinesli ljudstvom in narodom Indonezije več kot 400-letni (predvsem) evropski kolonialistični gospodarji?

S prebiranjem Beblerjeve knjige bo geograf odkrival mnoge pojave, ki dajejo tamkajšnjemu pejsazu svojstvene barvitosti. Spomnimo se le nazornega opisa Džakarte (v poglavju: Obrazi velemesta), kjer se seznanjamo z značilnostmi (s fiziognomičnimi in funkcijskimi) posameznih mestnih četrti, o „tekočem“ reševanju stanovanjske stiske, pa z utripom celodnevnega mestnega življenja. Marsikaj novega še izvemo o „bečakih“ (to je tricikeljski taksi, ki ga vozač poganja z nogama), ki so sredi mesta z avtomobili natrpanimi ulicami še vedno najhitrejše prevozno sredstvo. Posebnost med indonezijskimi mesti je tudi Bandung (znan po deklaraciji azijsko-afriških držav iz leta 1955), ki stoji približno na 800 m visoki planoti. Čeprav stoji v bližini ekvatorja, pa vendarle uživa sloves mesta z najbolj prijetno klimo v Indoneziji (seveda s stališča Evropejca). V začetku minulega stoletja (1810) so ga zgradili Holanci, izredno močan razmah pa je doživel šele na pragu dvajsetega stoletja. Danes šteje že blizu 1 milijon prebivalcev. V njegovi okolici se širijo urejeni nasadi evropskega sadja in zelenjave. V tem mestu so tudi zgradili za Evropejce hotele z vsemi ustreznimi počitniškimi objekti, ki pa danes že propadajo.

Ne moremo se načuditi, s kolikšno potrpežljivostjo in s kakšno ljubeznijo Javanci obdelujejo grede svojih riževih polj. Pri teh njihovih vsakdanjih opravilih jih zvesto spremljajo bivoli, ki opravljajo glavno poljsko delo: z njimi orjejo riževe njive. In ob vsem tem spoznavanju je

nadvse pretresljivo in veličastno obnem pripovedovanje o njivskih terasah, ki so podobne majhnim ribnikom. Na teh parcelah zemlje, poplavljenih z umetno napeljavno vodo, sadi javanski kmet riž (vsako sadiko posebej!) in goji riže! Ob kanalih pa rastejo drevesa banan in kokosovega oreha. Pobočja in vrhovi hribov so poraščeni z bujnimi gozdovi, pod njimi, v nižjih legah pa so grmičevnate planjave — plantaze čajevca.

Industrija kakor tudi druge sodobne oblike gospodarstva so se začele prebujati in razvijati v Indoneziji šele v zadnjem času. Zato je avtarkija z najrazličnejšimi oblikami domače obrti, ki prehaja marsikje že v umetno oblikovanje tkanin, lesa in žlahtnih kovin, še povsod močno zakoreninjena. To se najbolj prepričevalno kaže pri izdelovanju „batik“ (= krilo javanske noše) ali „senčnih lutk“ („vajang imenovanih), ki so namenjene posebnemu obredju. In če je vse to še danes močno, z vso prvinsko pristnostjo prisotno v vsakdanjem življenju ljudstev in narodov otoške Indonezije, potem tudi spoznavamo ne samo njihovo bogato preteklost, temveč tudi dejstvo, kako močno je le ta še danes zakoreninjena v biti indonezijskega človeka.

Sleherni predel raznolike Indonezije se ponša s svojstvenim bogastvom. Z živimi ali ugaslimi vulkani okrašeni vrhovi gora, z odpornim in žilavim ljudstvom preobljudena Java; z dragocenimi rudami bogata Sumatra, ki je tudi poseljena s „svetovljanskimi“ pomorščaki, ki so že v davnini obiskovali obale Kitajske, Indije in Perzije. Kolikšne so razlike med Javo in Sumatro in njunimi prebivalci! Ne smemo pozabiti na Bali, otok umetnikov, najslavnejši otok v Indoneziji, ki pa meri samo petino Slovenije. Na njem živi poldrugi milijon ljudi, narod, ki je ohranil in še danes dejavno goji in razvija vse vrste tradicionalnih javanskih umetnosti. Saj „... na tem čudovitem otoku vsi rezljajo in slikajo, muzicirajo in plešejo, igrajo in pojejo“. Prav tako naj ne ostane nenaglašeno, da sta se na Baliju ohranila do današnjih dni družbeni red in vera, ki sta značilna za Javo v srednjem veku. In prav zaradi tega je glede družbene ureditve, vere, običajev in umetnosti živ muzej.

Se mnogo drugega bi bilo potrebno zapisati, če bi hotel podati celotnostni prikaz vsebine Beblerjeve knjige. V prepričanju, da so mnogi učitelji geografije že zdavnaj segli po njen ter jo tudi s pridom uporabljajo pri pouku ali napotkih ob sestavljanju predavanj za geografske krožke, sem želel nanjo bolj opozoriti tiste, ki je še ne poznajo.

V zadnjih mesecih so prišle iz Indonezije tudi do nas pretresljive novice o političnem prevratu, o pokolu stotisočev kmetov — simpatizerjev KP. Z Beblerjevo knjigo dojemamo vsaj delček nepoznanega mozaika, ki spleta površje današnjega indonezijskega življenja. Zato je povsem umestno, ko se je Prešernova družba odločila, da Beblerjevo knjigo o Indoneziji uvrsti v svojo redno letno zbirko. Knjiga, ki je bila natisnjena v visoki nakladi in je bogato ilustrirana z izvirnimi fotografijami, bo prav gotovo našla povsod hvaležnega bralca.

MILAN NATEK

DROBNE NOVICE

400 LET CARACASA

GLAVNEGA MESTA VENEZUELE

V letošnjem poletju, ob štiristo letnici obstoja, se je Caracas obdal v svečano oblačilo. Toda komaj so se pričela praznovanja tega pomembnega nacionalnega jubileja, že se je mesto odelo v črnino in žalost, ki jo je prinesel strahoten potres. Tudi mi si oglejmo nekatere značilnosti tega milijonskega mesta na severu Južne Amerike.

Caracas (prestonica Združenih držav Venezuele) stoji v zgornjem delu amfiteatralno izoblikovani dolini reke Guaire, že onstran okrog 2000 m visokih hrbtov Obrežnih Andov v nadmorski višini okrog 950 m. Mesto je oddaljeno samo okrog 13 km od šelfnega obrežja Karibskega morja, in šteje danes z vsemi predmestnimi naselji vred nekaj nad 1,3 milij. prebivalcev. Posebno močan razmah je začelo mesto doživljati po drugi svetovni vojni, ko je pričela dobivati nafta večjo veljavo na svetovnem trgu, (a Venezuela je tretji največji producent nafte na svetu): prebivalstvo venezuelskega glavnega mesta je hitro rastlo tudi na račun izredno močnega priseljevanja, predvsem Italijanov in Spancev (samo v desetletju 1950—1960 se je število prebivalcev Caracasa več kot potrojilo!).

Pred štiristo leti so Spanci na kraju, ki ga je poseljevalo indijansko pleme „Caracas“, osnovali današnje mesto Caracas, ki je leta 1577 postalo rezidenca španskega gubernatorja. Koncem 16. in v začetku 17. stoletja so večkrat napadli mesto angleški pirati, leta 1680 pa so ga oblegali celo Francozi. V času vojn za samostojnost španskih kolonij (1810—1826) je oblast v Caracasu prehajala dobesedno iz rok v roke (prim. tudi: K. Edschmid: Simon Bolivar, Ljubljana 1959). Leta 1813 je vojska S. Bolivarja zavzela mesto, in tedaj so Venezuelo tudi proglasili za republiko. Toda premoč Spancev je bila očitna, zato je bil Caracas dokončno svoboden šele leta 1821, ko je bila na ozemlju španske kolonialistične vladavine ustanovljena Velika Kolumbija — (združevala je ozemlje današnje Bolivije, Ekvadorja, Kolumbije in Venezuele). Leta 1830 se je Venezuela od nje odcepila, in tedaj je Caracas postal njeno glavno mesto.

Danes je Caracas gospodarsko, kulturno in politično središče države. V njegovih predmestjih so velika podjetja prehrabene, tekstilne, usnjarsko-predelovalne, gumarske, farmacevtske, naftno-predelovalne, cementne, celulozne in druge industrije. Prav tako so v glavnem mestu Venezuele mnoga predstavništva največjih svetovnih družb za pridobivanje in predelavo nafte, ki je še danes najpomembnejša veja venezuelskega gospodarstva. Prav tako je mesto središče bančništva, kjer imajo svoje podružnice tudi nekatere severno-ameriške, italijanske, francoske, angleške in druge banke.

Caracas je z železnico in cesto povezan s pristaniščem La Guaira, prek katerega se tudi oskrbuje z izdelki široke potrošnje ter z živili. Saj prihaja iz uvoza kar 75% vseh potrebnih za caracaško prebivalstvo, predvsem iz ZDA. Caracas je izhodišče velike in moderne andske ceste, ki ga povezuje z Bogoto. Tu je tudi začetek „vzhodne avtomobilske ceste“, ki pelje v Ciudad Bolivar na desnem bregu Orinoca.

Selišče Caracasa se v glavnem razprostira po levem bregu Guaira. Mesto je silno razvlečeno od vzhoda proti

zahodu. V povojnem obdobju so zrasla predvsem na zahodnem sektorju delavska naselja. Stari predel Caracasa, ki je zgrajen v stilu španske kolonialne arhitekture, danes rekonstruirajo in modernizirajo. Tu so v zadnjih dveh desetletjih zrasle desetine nebotičnikov s sodobnimi arhitektonskimi oblikami, med katerimi so speljane široke ulice s cestami v več nivojih. Staremu mestnemu jedru se na vzhodu približujejo čisto na novo zgrajeni predeli z lepimi, sodobnimi enodružinskimi vilami, ki jih obdajajo vrtovi, drevesa in zelenice. Toda že v neposredni bližini osrednjih predelov mesta so se po pobočjih in vzpetinah gora razmestili tisoči ubornih bajt in kolib, v katerih živi najbolj bedna plast milijonskega mesta.

Takšna je v grobih obrisih podoba Caracasa. Treba je samo še dodati, da ga je prav v prazničnih dneh proslav kruto prizadel potres, katerega epicenter je bil okrog 20 kilometrov od obale in okrog 60 km pod morsko gladino v Karibskem morju. Tudi caracaški potres nas znova opozarja na živo tektoniko, ki neposredno kar pred našimi očmi spreminja podobo pokrajine. Kakor moremo razbrati iz časopisnih in drugih sporočil, je julijski potres v Venezueli na več mestih zapustil sledove v obliki globokih brazd in jarkov na zemeljskem površju (na več kilometrov daleč so vidne razpoke na pobočju Obrežnih Andov; več kot 35 kilometrov dolga razpoka ob Valencijskem jezeru, iz katere so bruhali „stebri vode“, njen današnji videz pa spominja na suho strugo hudournika). Prav tako se je v času potresa morje za trenutek umaknilo (regresija) tudi do 80 metrov od obale.

Ceprav stoji Caracas v neposredni bližini živih tektonskih poč, kar je globoko občutil ob razdejanju pri letošnjem potresu, smemo navkljub vsemu pričakovati njegov nezadržni vzpon v razvrščanju mestnih funkcij, na kar bodo brez dvoma še vnaprej v prvi vrsti odločale bogate zaloge venezuelske nafte.

- (VIRI: 1. Stolici stran. mira. Moskva 1966.
2. Kratkaja geografičeskaja enciklopedija. Moskva 1961.
3. EL FAROL 221. Abril, mayo, junio 1967, ano XXVIII, Caracas 1967.
4. Ve Venezuela. Revista de Turismo Nacional. No. 12. Feb. Mar., Caracas 1967.)

JUGOSLOVANSKI DELAVCI V TUJINI V LETU 1966

V zadnjih nekaj letih se tudi naša država bori z nešteti težavami nezaposlenih delavcev. To je do neke meje popolnoma naravno, saj je znano, da pri nas v zadnjih letih število zaposlenih izredno naglo narašča. Toda z uvajanjem in izvajanjem ukrepov gospodarske in družbene reforme, ki se kaže v novi ekonomski politiki, je pri nas popolnoma usahnilo naraščanje števila zaposlenih. Od leta 1965 do 1966 se je število zaposlenih v Jugoslaviji zmanjšalo za 3%. Z drugimi besedami pa to pomeni, da se je mnogo čez 200.000 osebam, kolikor letno znaša naravni prirastek prebivalstva, pridružil še okrog 100.000 ljudi, ki

so izgubili zaposlitev doma. Srednjeročni program razvoja SFRJ predvideva, da se bo število zaposlenih dvignilo za okrog 1 milijon ljudi, s čimer pa prav gotovo še ne bo rešeno oziroma vsaj do dovoljenih meja omiljeno pereče vprašanje nezaposlenosti. Prav s tega zornega kota pa moramo spremljati tendence v zaposlovanju naših ljudi v tujini.

Danes še ne razpolagamo z nikakršnimi zanesljivimi statističnimi podatki o številu naših delavcev na tujem. Po najrazličnejših ugotovitvah pa vendarle domnevajo in sklepajo, da je sedaj začasno zaposlenih v tujini od 250 do 300 tisoč naših ljudi. Sele za zadnja leta imamo podatke o odhodu in zaposlovanju naših ljudi v tujini (a tudi ti podatki še niso zajeli vseh v inozemstvu zaposlenih Jugoslovanov!).

Konec minulega leta (1966) je po podatkih zveznega Zavoda za zaposlovanje delalo v tujini 84.159 Jugoslovanov (zajeti so samo tisti delavci, ki so se zaposlili v tujini prek zavodov za zaposlovanje!), a v letu 1965 okrog 38.000 delavcev. Ako pregledamo kvalifikacijsko strukturo, potem je po naših (razpoložljivih) podatkih med zaposlenimi Jugoslovani v tujini kar 61% nekvalificiranih delavcev, 18% kvalificiranih, 14% jih je odšlo v tujino s kmečkih gospodarstev, 4% je polkvalificiranih, 3% pa odpadejo na strokovnjake s srednjo ali višjo oziroma visoko šolsko izobrazbo. Primerjava lanskih podatkov s predkanskimi (1965) nam pokaže, da so prav v zadnjem letu odhajali v tujino največ kvalificirani delavci (porast za okrog 4,5 krat), uslužbenci s strokovno izobrazbo pa polkvalificirani delavci.

Po istem viru je bilo v lanskem letu v tujini največ delavcev z območja SR Hrvaške (okrog 44% vseh naših delavcev na tujem), iz BiH 25%, iz Slovenije (19%), iz Srbije okrog 7000 delavcev, iz Makedonije (2,4%) ter iz Črne gore 291 delavcev. Najvišji delež nekvalificiranih delavcev v tujino je dala SR BiH (86%), njej sledijo Crna gora (85%), Makedonija (77%) itd. Med uslužbenci jih je kar 70% s srednjo oziroma visokošolsko izobrazbo, a največ jih je dala Hrvaška (43%), Srbija (29%), Slovenija (24%) itd. Z naših kmečkih gospodarstev je začasno odšlo v tujino okrog 12.000 oseb; med njimi jih je največ iz SR Slovenije (43%), iz Hrvaške (35%), iz SR BiH (19%) itn.

V letu 1966 je bilo največ ljudi iz SFRJ zaposlenih v ZR Nemčiji (49%), v Avstriji (39%), v Švici (3,39%), v Franciji (2,4%), na Nizozemskem (1,1%) itd. Ljudje s kmetij so se najštevilneje zaposlili v sosednji Avstriji (57%) ter v ZR Nemčiji (37%). Največ kvalificiranih ljudi je našlo zaposlitev v ZR Nemčiji, prav tako tudi uslužbencev, ki so se razkropili po številnih podjetjih širom Nemčije. Tam se je tudi zaposlilo okrog 56% kvalificiranih delavcev, v Avstriji pa okrog 29%. V ZR Nemčiji se je zaposlilo še 49% nekvalificiranih delavcev, okrog 40% v Avstriji, z mnogo manjšim deležem slede Švica, Francija, Nizozemska in druge države.

V zadnjih letih so tudi v naši državi vedno številnejše želje in zahteve po zaposlitvi v tujini. Od leta 1964 do 1966 se je število zahtev za zaposlitev na tujem več kot podvojilo (na 74.500), medtem pa je bilo izdanih napotnic samo nekaj več kot 55.600 osebam. Prek pristojnih zavodov za zaposlovanje je iskalo delo v tujini največ ljudi iz Hrvaške (30.200; izdanih napotnic pa samo 23.000), iz BiH (15.000; izdanih dovoljenj 10.900), iz Slovenije (13.200; izdanih napotnic 12.850). Samo iz teh nekaj podatkov že moremo

skleniti z mislijo, da je v zadnjem času tudi pri nas vedno več ljudi, ki zaradi prenasičenosti delovnih mest s človeško delovno močjo iščejo v svojem vsakdanjem boju za obstanek delo in kruh na tujem, pri tujih gospodarjih.

(Prirejeno po podatkih

Zveznega zavoda za zaposlovanje.)

KOPRSKA ŽELEZNICA — SLOVENSKO OKNO V SVET

Dne 16. novembra 1967 je po novi železniški progi pripeljal v Koper prvi vlak. Čeprav bo naša koprška železnica obratovala zaenkrat še samo kot industrijski tir „LUKE KOPER“, pa je vseeno pomemben mejnik v gospodarskem razvoju ne le širokega koprškega območja, temveč tudi celotnega slovenskega ozemlja. Saj bodo mogle šele prav sedaj z vso polnostjo zaživeti prenekateri značilnosti, s katerimi opredeljujemo položaj in vlogo slovenskega gospodarstva v okviru Evrope in Sredozemlja. In prav gotovo se bodo s pravkar zgrajeno železnico vnovič prevrednotila osnovna sredstva vsega našega gospodarskega potenciala. S smotrnimi materialnimi naložbami pa bosta zagotovljeni krepitev in rast gospodarstva tudi v slovenskih obalnih mestih — predvsem v Kopru, ter mladega, komaj desetletje in nekaj več starega slovenskega pomorstva (1965 je imela SR Slovenija 22 tovornih ladij s skoraj 109.000 BRT, a leta 1962/63 pa celo 27 ladij s 114.000 BRT).

Kmalu potem, ko je bila cona B STO priključena Jugoslaviji, in ko smo Slovenci v Jugoslaviji dobili nazaj svoje ozemlje ob Jadranu in z njim neposredni izhod na morje, se je porodila misel o pomorskem gospodarstvu. Najprikladnejši položaj za zgraditev sodobne luke je ponujal Koper, kjer so jo v letu 1957 tudi začeli graditi. Toda že v decembru 1958. leta je ob 135 m dolgi priveznični pristala v Kopru prva čezoceanska tovorna ladja. Stalno naraščajoči promet v koprski luki (leta 1965 770.000 ton, leta 1966 759.000 ton) je zahteval sodobnejšo povezavo s celinskim zaledjem, ki gravitira k slovenskemu morju. Kombinirani prevoz tovorov (kamionski do železniške postaje Kozina) ni le dvigal cene transportnim storitvam, temveč je koprski luki še v večji meri preprečeval prevzem razsutega in težkega tovara. Zato ni nič presenetljivega, da so bile vedno žive težnje skoraj celotnega slovenskega gospodarstva za čim hitrejšo vzpostavitev železniške povezave z luko Koper.

Med številnimi inačicami so končno izbrali najugodnejšo smer železniške trase iz Prešnice mimo Črnotičev, Zanigrada, Dola, Hrastovelj in Rižane v Koper. Proga je enotirna, dolga 31,4 km z višinsko razliko 493 m in se prebije skozi dva predora (602 m in 621 m). Približno tri kilometre pred luko je tovorna postaja Koper, namenjena sprejemu, odpravi in ranžiranju vlakov. V podaljšku tovarne postaje pa je glavna luška železniška postaja, kjer skrbe za tehnično in komercialno primopredajo vagonov med železnico in luko.

Z zgraditvijo in prometu izročene železniške proge Prešnica-Koper je postala koprška luka v pravem pomenu besede naravni most med Jadranskim morjem in številnimi srednjeevropskimi državami. S tem pa se Kopru in vsemu njegovemu zaledju nudijo in odpirajo nove perspektive gospodarskega razcveta. To podkrepljuje že znano dejstvo, da je že v letu 1964 bilo celotno območje koprške luke kot

prvo v Jugoslaviji proglašeno za prosto carinsko cono. In prav v tem vidimo močno in vztrajno gonilno silo tudi za razvoj industrijske cone, ki se bo razvijala v vsem območju luke Koper.

Ob tem naštevaju golih dejstev naj še pripišem, da je koprška železnica doslej tudi edina železnica v Jugoslaviji, ki je niso zgradili iz proračunskih sredstev federacije, temveč zgolj z denarjem slovenskega gospodarstva in republike. In navkljub vsemu pričakujemo, da so bila vsa potrebna

sredstva, namenjena gradnji primorske železnice, tudi nad vse smotrno naložena v nadaljnji gospodarski in družbeni razvoj precejšnjega dela tistega slovenskega ozemlja, kjer so ljudje nad dvajset let trpeli zaradi svojega narodnostnega prepričanja pod italijanskim fašizmom. Obenem pa z dograditvijo kompleksa luka Koper — železnica Prešnica — Koper stopamo Slovenci tudi v ekonomskem in poslovnem smislu med prave pomorske narode.

M. N.

DRUŠTVENE VESTI

PROGRAM LJUBLJANSKEGA AKTIVA GEOGRAFSKEGA DRUŠTVA SLOVENIJE

1. PREDAVANJA

Praviloma so vsak prvi četrtek v mesecu v Oddelku za geografijo FF, Ljubljana, Aškerčeva 12/II, s pričetkom ob 18.30 uri. Do konca šolskega leta sta na programu še naslednji predavanja:

4. IV. 1968: dr. Z. Petkovšek, Popotni vtisi iz Kanade (z barvnimi diapozitivi);

9. V. 1968: dr. M. Vojvoda, Geografska opažanja iz Portugalske (z barvnimi diapozitivi).

2. EKSKURZIJE

a) Enodnevna nedeljska ekskurzija na Solčavsko — 12. maja 1968. Namenjena je prvenstveno spoznavanju samotnih kmetij in regionalni geografiji Solčavskega. Zbirališče in odhod je ob 9. uri izpred Zadružnega doma v Solčavi. Nato bomo peš obiskali samotne kmetije pod Olševo in se preko Sv. Duha (1250 m) ter Klemenška in Logarske doline vrnili nazaj v Solčavo. Ekskurzija bo ob vsakem vremenu. Če takrat ne bo vozil iz Ljubljane redni avtobus, se bodo mogli ekskurzije udeležiti le tisti ljubljanski geografi, ki imajo svoj avto. K udeležbi vabimo vse geografe in ne samo iz ljubljanskega aktiva. Predhodno prijavljanje ni potrebno.

Informacije daje vodja ekskurzije, dr. Drago Meze (Inštitut za geografijo SAZU, Ljubljana, Novi trg št. 4) na tel. št. 23-961.

b) Dvodnevna avtobusna ekskurzija v Porabje — 20. in 21. aprila 1968.

20. IV. 1968 ob 5. uri odhod z avtobusom s Trga revolucije v Ljubljani. Čez Celje, Ptuj in obmejni prehod pri kraju Goričan do Velike Kaniže (Nagykanisza) in do Blatnega jezera. Ob njegovi jugovzhodni obali in nato s trajektom čez jezero na polotok Tihany, kjer bo prenočevanje.

21. IV. 1968: Ob severozahodni obali Blatnega jezera do Keszthelyja, nato čez Vasvár in Monošter v Zg. Senik, kjer bo ogled te slovenske vasi. Povratek po avstrijskem teritoriju čez Gleichenberg, nato čez Radgono in Maribor v Ljubljano.

Za polno zasedeni avtobus je predvidena cena 140 N dinarjev. Aktiv (Ljubljana, Aškerčeva 12/II) sprejema

prijave do 4. aprila. Člani ljubljanskega aktiva so sprejeli podrobnejši opis ekskurzije pismeno na dom. Geografi iz drugih aktivov lahko dobijo podrobnejši razpis pri predsedniku aktiva.

Ta ekskurzija je planirana po priporočilih zadnje letne konference aktiva, da naj na terenu spoznamo problematiko zamejskih Slovencev. — Predvidena porabska ekskurzija bo poleg tega seznanila udeležence še z geografsko podobo območja Blatnega jezera, ki je povezano z zgodovino Slovencev in kjer je tudi središče madžarskega turizma.

c) Dvanajstdnevna ekskurzija z vlakom po skandinavskih deželah od 8. do 19. julija 1968:

8. julija ob 22.33 uri odhod z vlakom iz Ljubljane v München.

9. julija — dveurni avtobusni ogled Münchena. Popoldne odhod v Köbenhavn.

10. julija — Ogled Köbenhavna, zvečer odhod za Stockholm.

11. julija — Ogled Stockholma.

12. julija — Izleti in obiski v Stockholmu. Zvečer odhod proti Trondheimu.

13. julija — Vožnja z vlakom, popoldne ogled Trondheima.

14. julija — Avtobusni izlet v okolico Trondheima. Zvečer odhod za Oslo.

15. julija — Ogled Osla in izlet v Hollmenkollen.

16. julija — Oslo.

17. julija — Odhod v Köbenhavn. Ogled mesta.

18. julija — Odhod proti Hamburgu, večerni ogled mesta — nato odhod preko ZR Nemčije in Avstrije v domovino.

19. julija — Prihod v Ljubljano ob 18.13 uri.

Večino noči bi prebili v vlakih, kjer so ponekod predvideni spalniki.

Cena potovanja je 1600 N din. Za potni list poskrbi vsak sam. Potovanja se lahko udeleži, kdor še ni izrabil devizne kvote za leto 1968.

Rok prijave na aktiv je 27. maj 1968. Podrobni opis in pogoje udeležbe so sprejeli člani ljubljanskega aktiva na dom, drugi geografi jih lahko dobijo pri predsedniku aktiva ali na sedežu ljubljanskega aktiva.

Potovanje bo organizirano, če bo dovolj prijav, o čemer bodo prijavljenci takoj obveščeni.



d) Enajstdnevna avtobusna ekskurzija po Bolgariji, Romuniji in Madžarski od 8. do 18. julija 1968.

Prednost ekskurzije je: spoznavanje prestolnic teh treh držav pod vodstvom geografov s tamkajšnjih univerz — spoznavanje turistično načrtno izgrajene bolgarske in romunske črnomske obale in navezovanje stikov z geografi tamkajšnjih društev.

8. VII. — Ljubljana—Sičevo.

9. VII. — Sičevo—Sofija (ogled mesta) — Vitoša—Sofija.

10. VII. — Sofija—Slodiv (ogled mesta), Burgas (ogled mesta).

11. VII. — Burgas—Nesby—Varna—Zlati peski.

12. VII. — Zlati peski—Konstanca—Mamaia—Bukurešta.

13. VII. — Ogled Bukurešte.

14. VII. — Bukurešta—Ploiești—Brašov—Sibiu.

15. VII. — Sibiu—Cluj (ogled mesta) — Debreszen.

16. VII. — Debreszen—Budimpešta.

17. VII. — Ogled Budimpešte.

18. VII. — Budimpešta—Blatno jezero—Ljubljana.

Tako kot pri predhodni ekskurziji bi udeleženci tudi tukaj imeli posebno prve dni ekskurzije svojo hrano. V kolikor bi ob sodelovanju z domačimi geografi dosegli pocenitev potovanja, bomo prebitek razdelili med udeležence.

Glede podrobnega programa velja isto kot za predhodno ekskurzijo.

Rok prijave je 27. april. Stroški udeležbe znašajo 1200 N dinarjev na osebo in jih je mogoče poravnati v jugoslovanskem denarju v celoti.

Udeležba na obnem zboru GDS 30. marca 1968 v Ljubljani bo prilika za nadaljnje informacije.

I. G.

Vsem naročnikom naše revije!

Za preteklo in letošnje leto nismo dobili subvencije za izdajanje Geografskega obzornika. Pred upravo, uredništvo in naše bralce se postavlja vprašanje nadaljnjega izhajanja naše revije, ki opravlja pomembno vlogo pri strokovnem in pedagoškem izobraževanju geografov. Uredništvo in uprava menita, da bo mogla revija iziti iz sedanjega težkega stanja le s sodelovanjem vseh naših naročnikov:

ALI STE ŽE PORAVNALI NAROCNINO ZA GEOGRAFSKI OBZORNIK ?

POHITITE IN NAKAZUJTE NA NAS
TEKOCI RACUN —

Geografski obzornik, Ljubljana, Aškerčeva 12.
Stev. tek. rač.: 501-8-288-1

TEOL
LJUBLJANA
ZALOŠKA CESTA 54

izdeluje:

tekstilna in usnjarska pomožna sredstva,
sintetična lepila, detergente,
sredstva za gašenje požarov,
sredstva za hlajenje v kovinski industriji,
proizvode na bazi etilenoksida ter
ricinovo in laneno olje

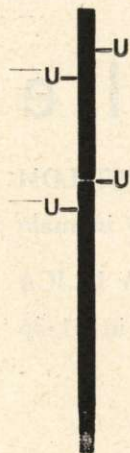
TRGOVSKO PODJETJE

„SAVINJSKI MAGAZIN“

ŽALEC

vam nudi VSE VRSTE RAZNEGA BLAGA
po konkurenčnih cenah

Za vaš obisk se priporoča delovni kolektiv!



Elektro Celje poslovna enota Celje

DOBAVLJA: potrošnikom električno energijo
po najugodnejših pogojih —
projektira, gradi in opravlja montaže
daljnovodov, krajevnih omrežij in
transformatorskih postaj —
izvršuje pa tudi vsa v elektrotehniško
stroko spadajoča dela

Tekstilna tovarna PREBOLD

Telefon: Prebold št. 72-210, 72-211
Telegram: Tekstilna tovarna Prebold
Telex: 33540

Naš zaščitni znak zagotavlja
kvalitetne —
visoko oplemenitene bombažne in
stanične tkanine

Nova vrsta umetnega usnja VISTRAM,
ki ga izdeluje po licenci firme „Bayer“

Specializirana proizvodnja podlog
za lahke in težke konfekcije

»CINKARNA« METALURŠKO-KEMIČNA INDUSTRIJA CELJE

priporoča

SVOJA ZASČITNA SREDSTVA PROTI
KOROZIJI VSEH VRST

Odporna so v kemično-agresivni atmosferi in pred delovanjem
živalskih in rastlinskih maščob

Naša tehnično-posvetovalna služba vam je vsak čas na voljo!

Tkanina - Galanterija, Celje

vam nudi:

v zelo veliki izbiri
in po konkurenčnih cenah
najrazličnejše tekstilno in
galanterijsko blago

TRGOVSKO PODJETJE S TEKSTILOM

na veliko in malo

STANETOVA ULICA

Telefon: 31-35 in 31-36

Obiščite našo veleblagovnico „LJUDSKI MAGAZIN“

LESNO INDUSTRIJSKI KOMBINAT

„LIK“

SAVINJA — CELJE

vam nudi po ugodnih cenah

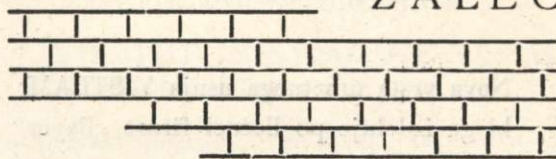
vse vrste mehkega in trdega lesa,
vse vrste embalaže,
lesne volne,
plemenite furnirje,
parket in embalažni papir

Za cenjena naročila se priporoča
delovni kolektiv!

GRADBENO PODJETJE

GRADNJA

ŽALEC



gradi

VISOKE IN NIZKE GRADNJE
PO KONKURENCNIH CENAH

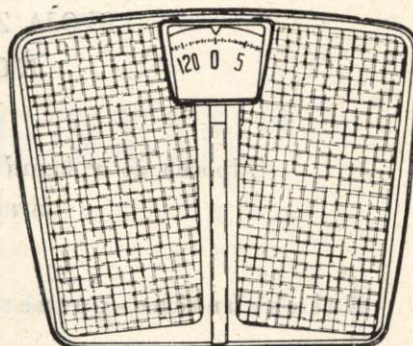
Za dela se priporoča
kolektiv podjetja!

TOVARNA TEHTNIC

„LIBELA“ - Celje

Lep poklon

osebna tehtnica „NEVA“



Aero



CELOFANSKI PROZORNI
LEPIJNI TRAK

TOVARNA AERO CELJE

**TOPER
CELJE**

TOVARNA PERILA

Telefon št. 32-32

izdeluje vse vrste kvalitetnih moških srajc
po najnovejših modnih kreacijah!

Za cenjena naročila se priporoča delovni kolektiv!

Cene konkurenčne!

**FOTOLIK
CELJE**

izvršuje
vsa v fotografsko stroko spadajoča dela
Prodaja fotografski material in foto aparate
po konkurenčnih cenah!

**Rudnik
rjavega
premoga**

**TRBOVLJE -
HRASTNIK
Trbovlje**



PROIZVAJA NASLEDNJE VRSTE PREMOGA:

•	K	O	S	O	V	E	C	•	
•	K	O	C	K	O	V	E	C	•
•	O	R	E	H	O	V	E	C	•
•	G	R	A	H	O	V	E	C	•
•	Z	D	R	O	B	•			
•	P	R	A	H	•				

ZA INDUSTRIJO IN ZA SIROKO POTROSNJOI