

izvesti preizkus postopka regionalizacije. Z. Chojnicki razume pod regijo »določeno homogeno strnjeno območje z vidika izbranih kriterijev, torej je regija oblika osnovnih prostorskih enot« (str. 11). Avtor ugotavlja, da vrsta definicij za regijo ni imela »operativnega značaja«, zato je omogočala različne razlage glede načina izvedbe regionalizacije. Po drugi strani pa dosežanje regionalizacije niso izhajale iz splošno sprejetih (dogovorjenih) teoretskih izhodišč postopka regionalizacije. Chojnicki se zavzema za sprejem omenjenih izhodišč in kriterijev, kar bi omogočilo medsebojno primerljivost rezultatov in pa preverjanje postopka regionalizacije. Pred tem je treba razčistiti mnoge nejasnosti, npr. nesporazum glede uporabe terminov regionalizacija in klasifikacija. »Regionalizacija je glede na predmet raziskave in znanstveni cilj spoznanja po naravi geografska in je samo s formalnega stališča istovetna s klasifikacijo. Klasifikacija kot bolj natančen, znan ter organiziran postopek, teoretično lahko nastopa v vlogi teoretičnega modela regionalizacije« (str. 10). Klasifikacija je torej le formalna stran regionalizacije.

Podobnih drobnih del, napisanih zgoščeno, sistematično in z natančnim postavljanjem dejstev in problemov, si lahko samo še želimo; če pa prispevajo k razumevanju kvantitativnih metod in jih uspejo vključiti v vsebinsko stran geografskih proučevanj, pa še toliko bolj.

Marijan Klemenčič

### Novosti iz književnosti o geografiji prometa

A. C. O'Dell, P. S. Richards, *Railways and Geography*, Hutchinson University Library, London, 1971, 248 str., 10 slik, 6 tabel in zelo obširen seznam literature.

Knjiga je sicer prvič izšla že l. 1956, vendar sta jo avtorja temeljito predelala in posodobila 1971. Razdeljena je na 10 poglavij, ki geografa, tu in tam sicer močno opisno, vendar nazorno in zelo instruktivno seznanjajo s celotno problematiko železnic v prostoru. Najprej govori o splošnih značilnostih, ki jih vnaša železnica v kulturno pokrajino, kako se ji prilagaja, kako jo spreminja in kako vpliva na prebivalstvo, nato pa v kratkih potezah opiše razvoj železniških naprav in graditev po regijah. Temu, lahko bi rekli, uvodnemu delu, sledijo zanimiva in poučna poglavja o odnosu železnic do pokrajine in prirodnih razmer, energetiki, železniškem omrežju, gostoti in sistemih po svetu, o vlogi v osebnem prometu, prevozu tovora in pošte, o napravah, o odnosu in vlogi železnice v mestih, o današnjem položaju železnic in njenih rivalih in prilagajanju železnice sodobnim zahtevam. Zelo zanimiva so poglavja, kjer navaja nove tendence in posamezne primere obnove železnice in priprave za prihodnost: kontejnerizacija, vlaki-hoteli, naloženi kamioni, ki preko dneva vozijo po cesti, ponoči ali preko praznikov pa po železnici, nočne tarife zaradi cenejše elektrike, sistemi transkontinentalnih tovornih tokov (land bridges), vloga v sodobnem turizmu, vlaki na zračnih blazinah (hovertrains, aerotrains), atomski pogon itd.

Avtorja sama poudarjata, da nista imela namena ustvariti vsestranske svetovne geografije železnic, želela sta le prikazati glavne poteze, ki jih odraža v kulturni pokrajini. Delo se ne postavlja na deterministična stališča, saj odraža odnose med različnimi prirodno- in družbeno-geografskimi pogoji in železnico in, kjer je le potrebno, upošteva tudi druge, negeografske faktorje. Morda je prav zato, ker je knjiga vsestransko dobrodošla in koristna, škoda, da kaže pomanjkljivosti kot mnogo podobnih iz zahodnega sveta: dovolj nazorno in celo podrobno prikazuje razmere in problematiko po vsem svetu, predstavlja literaturo in vire, ustavi pa se na tisti meji Vzhodne Evrope, kjer se začnejo slovanski jeziki ali socialistična družbena ureditev. Morda je krivo eno ali drugo, vendar, če se tudi kje dotakne teh področij, je to le površno, če že ne napačno.

Edward J. Taaffe, Howard L. Gauthier, J. R., *Geography of Transportation*, Prentice-Hall, I. N. C. Englewood Cliffs, N. J. 1973, 226 str.

Že davno napovedana in težko pričakovana knjiga je izšla kot poslednja v številni seriji del, ki obravnavajo posamezne probleme ekonomske geografije (Foundations of Economic Geography Series): Tržna središča in distribucija, Geografija industrijske proizvodnje, Geografija mednarodne trgovine, Geografija kmetijstva, Svetovna trgovina, Energetika v geografskih perspektivah in zdaj še Geografija prometa. Delo ni napisano na ustaljen način, kjer bi pričakovali najprej historiat pojava, nato pa recimo vrste prometa, pa objekte in smeri in morda še razno problematiko. Avtorja nista hotela ustvariti monografije prometa, dala pa sta nam dovolj svežih napotkov, metod in primerov ter kvantitativni pristop obravnavanju prometnega prostora. Ustvarila sta nekako skeletno ogrodje za razne geografske študije prometa s tem, da sta zbrala različne modele, jih teoretično obrazložila in ilustrirala njih uporabnost na mnogih primerih. Že površen pregled po poglavjih nam pokaže koristnost in zanimivost snovi.

V prvih dveh poglavjih, promet in procesi v prostoru ter promet in struktura prostora, seznanjata s splošnimi in načelnimi pogledi, z idejo funkcijske regije, geografskim pogledom na prometno omrežje, ki soustvarja različne prostorske strukture, s prometnimi smermi in vozlišči ter njih funkcijami in zaledjem, vplivom prometnega omrežja na regijo, vplivom prometa na razvoj prostorske specializacije, z vplivi na večje aglomeracije in z razvojem prometnega sistema.

V tretjem poglavju predstavljata osnovni gravitacijski model, ki kaže, da je prometni tok med dvema središčema direktno proporcionalen produktu njunega števila prebivalcev in obratno proporcionalen razdalji med njima.

Četrto in peto poglavje obravnava strukturne analize prometnega omrežja. Predstavlja nam razne grafične analize, ki omogočajo razumevanje osnovnih strukturnih lastnosti prometnega omrežja. V ta namen avtorja idealizirata in poenostavljata prometno omrežje do sheme ( $\triangleright$ graf $\triangleleft$ ), pozneje pa, da bi ocenili vrednost vozlišč, grafično poenostavljeno omrežje in razdalje med vozlišči pretvarjata v matrico.

Šesto poglavje obravnava lokacijske modele in skuša določiti optimalne možnosti dveh povezav v določenih pogojih s posebnim modelom ( $\triangleright$ normative model $\triangleleft$ ). Najprej pokaže preprost prometni problem z zvezami med dvema različnima področjema, nato pa posplošen prometni problem (model), ki nam pomaga določiti optimalne tokove skozi vrsto različnih vozlišč med začetno in iskano točko.

Medtem ko so metode in modeli opremljeni s primeri na raznih področjih in na različnih vrstah prometa, pa obravnava 7. poglavje, namenjeno sicer povzetkom in raznim nerešenim problemom, še posebno analizo hipotetične regije z aplikacijo nekaterih že prej predstavljenih modelov. To poglavje navaja tudi vrsto vprašanj in problemov, ki jih opisana metodologija ni sposobna reševati, npr. učinki novih prometnih sredstev in smeri na gospodarski razvoj regije. Obravnava, do kakšne mere se zrcali v gibanju dobrin. Ljudi in idej dejanska razdalja, časovna razdalja ali razdalje kot jih različno zaznavajo grupacije z raznim socialno-ekonomskim položajem in načinom življenja in kakšni so odnosi med raznimi prometnimi sredstvi v urbani regiji. Temu poglavju so priključena tudi razmišljanja o kontaktnih — interdisciplinarnih potrebah študija in končno tudi vprašanja valorizacije pokrajine v odnosu do predmeta (npr. škodljivi učinki prometa na okolje; izgradnja prometnih poti skozi urbano področje, ki mu ne koristijo ipd.).

Na koncu knjige je poseben dodatek, poglavje, ki navaja razne metode statističnih prikazov (npr. odnosi med prometom, ki ga obeta gravitacijski model in dejanskim prometom; korelacijski diagram; diagram, ki kaže pozitivni in negativni razvoj središč, tj. kje se je promet razvijal preko pričakovanj v modelu in kje ni dosegel predvidenega razvoja).

Že iz navedenega pregleda je razvidno, da sta avtorja dala dragocen pregled in analizo konceptov, ki kažejo odnose med prometnimi potmi in

strukturo drugih družbenih pojavov. Ko sta predstavljala široko problematiko, sta morala opustiti marsikatero podrobnost, da bi se ne izgubilo bistvo. Zato pa sta često izkoristila določeno znano področje kot laboratorij, kjer sta preizkusila in ponazorila uporabnost. Delo je nekaka vez med dosedanjimi historičnimi in deskriptivnimi študijami na eni ter abstraktno-teoretičnimi na drugi strani. Današnje raziskovalne težnje geografije prometa so usmerjene v kvantitativne metode ob velikem izboru že dokaj solidnih podatkov. Marsikateri raziskovalec bo našel v knjigi, ob sodobni in jasni opredelitvi narave problema, mnogo koristnih napotkov, predvsem pa tudi snovi za razmišljanje in nadaljnje razvijanje.

**A. D. Couper, The Geography of Sea Transport, Hutchinson University Library, London, 1972, 208 strani, 15 skic, 25 tabel.**

Ceprav je v mednarodni literaturi geografije prometa še največ napisanega o morski plojbi, je vendar delo dobrodošlo. Pojavlja se v času velikih tehnoloških sprememb, še posebno hitrega razvoja morske plojbe. Knjiga je koristen doprinos geografiji morja. Geografijo morja premotriva v kompleksu ekonomskih, socialnih in fizično-geografskih vidikov.

Delo je razdeljeno na 10 poglavij. V začetnih obravnava glavne razvojne poteze morske plojbe, nato pa si sledijo poglavja, ki obravnavajo fizično- in družbeno-geografske pogoje, predvsem pa razvoj tehnologije ter nove oblike in metode sodobne plojbe: svetovna morska pota, tendence modernega brodarstva, klasični suhi in tekoči tovor, njegova pota, oblike in organizacije prevoza, razne nove oblike prevoza razsutega tovara in t. i. združenega tovora (npr. pre slung, paletizacija, kontejnerizacija, roll-on/roll-off, lift-on/lift-off, BCV-Lash in Seabee itd.), obalno plojbo ter odnos morske plojbe do dežel v razvoju. Knjiga daje vrsto tehnoloških, ekonomskih in metodičnih podatkov, brez katerih je današnje spoznavanje in proučevanje velikih trgovskih tokov in samega prometa nemogoče. Zelo zanimivi so odnosi med različnimi tehnološkimi ali pa političnimi vzroki in geografskimi posledicami, ki često na hitro temeljito vplivajo na razvoj in geografsko podobo. Tako npr. je prekinitvev prometa v Sueškem prekopu omogočila razvoj velikih tankerjev, to je povzročilo usmeritev prometa v velika pristanišča. Uvedba kontejnerjev je skrajšala bivanje ladje v pristanišču od 50 % na 12 % celotnega ladijskega delovnega časa, kar je zmanjšalo na polovico potrebe po pristaniškem delavstvu, hkrati pa je zahtevalo nove naprave in dobro urejen promet v zaledje. To pa je zopet povzročilo selekcijo pristanišč. Velike in posebno prirejene ladje so močno znižale prevozne cene, zato se zdaj pojavlja blago, ki prej ni preneslo večjih prevoznih stroškov že na oddaljenih tržiščih, to pa spet povzroča geografske spremembe v proizvodnji.

Delo je podprto s številnimi novejšimi izvirnimi podatki in primeri, ki vključujejo še leto 1972, in z bogatim izborom literature.

Marjan Žagar

### Iz tuje geografske književnosti

**E. M. Maksimov, Problemy oledenjenja zemli i ritmy v prirode, Leningrad 1972, 294 strani.**

Vrednost knjige je nedvomno v tem, ker avtor ne obravnava pleistocenske poledenitve samo z enega vidika in tudi ne samo z vidika ožjih regionalnih spoznanj, temveč jo obravnava v nenavadno široki luči. Če k temu dodamo še zelo sistematičen raziskovalni pristop, stvarni in metodološki, pa seveda vseskozi dialektično zasnovana stališča, je na dlani, da se je s knjigo vredno pobliže seznaniti.

Maksimov je dolgoletni terenski raziskovalec na tem področju, saj je dolga leta proučeval poledenitev domala v vseh gorstvih Sovjetske zveze.