

- GeoSrafiJa
III
B 21
GEOGR. OBZORNİK
/1959 2



49094900558.4



Ljuj'ijcuia
1959



Г - п ~ з

Opozorilo. Prejeli smo ZBORNIK RADODA V. Kongresa geografa FNR "Jugoslavije održanog u NR Črno; gori od 8. do 16. septembra 1958. Izdalo Geografsko društvo NR Črne gore, Ceninje 1959, 531 strani. 1a kongresni zbornik je zajetnega obsega in tektne vsebine. Pomenben je tudi zato, Ker nudi zgoščen in vsestranski prikaz Črne gore. Zato opozarjamo posebno šole na to ugodno priliko, da dopolnijo knjižnico z osnovno literaturo o jugoslovanskih republikah. Knjiga se naroča pri tajništvu Geografskega društva Slovenije, Ljubljana, Irg revolucije 11/U. Broširana stane za člane 700, za nečlane pa 1000 dinarjev.

V S E B T N A

Stran

ČLANKI

Jovan Čirič, Gradnja avtomobilske ceste skozi Niš z geografskih vidikov (z 1 skico)	59
Mavricij Zgonik, Antverpensko pristanišče, njegov položaj in njegov pomen (z 1 skico)	61
Anton Kastelic, Izraelska trgovska mornarica	63
Ivan Gams, O fotografskem upodabljanju pokrajine	64
Vilko Finžgar, Jugoslovanski zimskošportni in turlstisni center.	66

ZEMLJEPISNO IZRAZJE IN IMENOSLOVJE

Darko Radinja, Zemljepisna lega — zemljepisni položaj	67
---	----

DROBNE NOVICE

Umetna namakalna jezera — Lakota in preobljudenost — Novi poenoteni srbsko-hrvatski pravopis — Novosti iz Sovjetske zveze, ZDA, JAU in Avstralije — Nekaj o žičnicah pri nas in drugod — Kanal sv. Lovrenca — Železnica Sarajevo—Ploče (Vilko Finžgar)	68
--	----

KNJIŽEVNOST

V. Klemenčič, Pokrajina med Snežnikom in Slavnikom	71
Ivan Gams, Pohorsko Podravje	72
Kranjec-Leban, Nekaj prispevkov k oceni zemljepisa Jugoslavije za gimnazije.	72
Svatozar Ilešie, Gospodarska in politična geografija sveta.	73

DRUŠTVENE VESTI

Ob naši severni etnični meji (I. Tavčar).	75
Geografski seminar v juniju 1959 (K. R.).	76
Ekскурzije Geografskega društva Slovenije v letu 1959	77
Obvestila o novomeškem seminarju.	78

Slika na naslovni strani: Del Nove Gorice

GEOGRAFSKI OBZORNIK, časopis za geografsko vzgojo in izobrazbo, izhaja štirikrat letno. Izdaja Geografsko društvo Slovenije, Odsek za geografski pouk. Uredniški odbor: dr. Svetozar Ilešič, dr. Ivan Gams, dr. Vladimir Kokele. Urednik Darko Radinja, Geografski inštitut, Univerza, Ljubljana, Trg revolucije 11. Dopise pošiljajte na urednikov naalov. Za vsebino člankov so odgovorni avtorji sami.

Letna naročnina 240 dinarjev. Posamezna številka 60 dinarjev. Naročajte in vplačujte na naslov: „Geografski obzornik“. Uprava: Zemljepisni muzej Slovenije, Ljubljana, Trg francoske revolucije 7. — Stev. tek. rac.: 600-70/3-147

Tiska Tiskarna eolskih delavnic tehniških šel v Ljubljani

Jovan Čiric

Gradnja avtomobilske ceste skozi Niš z geografskih vidikov

To leto dograjujejo del avtomobilske ceste skozi Niš v vrednosti okoli 1447 milijonov dinarjev. Pred dograditvijo ceste je bilo zelo živo in večmesečno razpravljanje o izbiri trase. Diskusija je bila ostra in se je nanašala na to, ali je treba izpeljati cesto skozi Niš ali po dolini Morave, 7 km zahodno od središča mesta. (

Ce ocenjujemo z geografskega vidika, sta bila nujnost in silovitost vodenih diskusij neizogibni. Pri projektiranju avtomobilske ceste skozi Niš se je znova pokazala ena od geografskih karakteristik Niša, ki je že preje povzročala mestu celo vrsto posebnih problemov in s katerimi bo moralo mesto na vsak način računati tudi v bodoče. Ta posebnost leži v bistvu neke geografske, ali boljše, topografske anomalije. Glede na to so tudi diskusije o trasi avtomobilske ceste skozi Niš izzvali predvsem geografski razlogi.

Čeprav je Niš ne le kotlinsko ampak tudi regionalno središče in važno makro in mikro križišče komunikacij, je njegova lega v kotlini, v bredišču njegovega prometnega sistema, nepravilna. Gre namreč za geografsko dediščino.

Bitstvo je v tem, da je Niš izven svojega pravega središča v kotlini. Pomaknjen je namreč za pet kilometrov bolj na vzhod, kjer se je zgodovinsko razvil kot naselje v vzhodnem kotlinskem kvadrantu, kar kaže, da je v zgodovini niška komunikacijska smer igrala večjo vlogo od moravske in je bila važnejša. Pravo geografsko središče in najbolj logično geografsko križišče njegovega komunikacijskega sistema je v tistem delu Bujanjske kose, na katerem stoji danes KP Dom. Zanimivo je, da se je to dejstvo pokazalo že po osvoboditvi Niša izpod Turkov, ob koncu 19. stoletja, in da je tedanja Srbija nameravala preseliti Niš kot naselje z današnjega mesta in ga postopoma zgraditi na Bujanjski kosi. Te namere niso izvršili predvsem zaradi odpora in groženj tedanjih trgovcev in obrtnikov, ki niso hoteli preseliti Bvojih „trgovinic“ iz dotedanega mesta.

Današnja razmeroma nepravilna lokacija Niša v kotlini, ta zgodovinska dediščina, ki se mora zanjo zahvaliti trdnjavi, okoli katere se je razvilo mesto, je večkrat v bližnji preteklosti načenjalo mestu vrsto problemov, zlasti v razdobju sodobnega razvoja (kapitalizem, socializem). Prvikrat

se je to močnejše občutilo pri trasiranju železniških prog v železniškem vozlu imoravskega prometnega sistema, ko je moral zaviti za okoli 4 km proč od svoje logične smeri proti vzhodu. To se je prav tako moralo zgoditi tudi s cestnimi komunikacijami te smeri (glej priloženo skico). Ves komunikacijski sistem v niški kotlini je torej pomaknjen proti vzhodu. To se je znova pojavilo in se je moralo pojaviti kot problem, in tokrat kot največji, pri izdelavi temeljnega sodobnega urbanističnega načrta mesta Niša. Kajti tudi pri urbanističnem načrtu kot najsodobnejšem izrazu potreb mesta in pri gradbenem objektu mesta je popolnoma normalno moral nastati sledeči problem: kako in kam postaviti sodobni in bodoči Niš? V današnji situaciji in glede na vrednosti že obstoječega mesta je načrt odločil, da bo mesto ostalo na dosedanem kraju, da pa se bo v perspektivi širilo proti severu, to je — proti Gradskemu polju. Temu temeljnemu osnutku je prilagojen tudi celoten sedanji in bodoči komunikacijski sistem. Tudi v perspektivnem urbanističnem načrtu je komunikacijski sistem niške kotline obdržal dosedanjo in že v zgodovini ustvarjeno težnjo usmerjanja komunikacij v niški komunikacijski sistem. (Ako ne bi bil razvoj političnih dogodkov na vzhodu povzročil spremembe v razporedu smeri, tako da je težišče narodnega in mednarodnega prometa prevzela Moravsko-Vardarska dolina, bi vprašanja preusmeritve avtomobilske ceste proti Nišu verjetno nihče ne bil niti načel.)

In končno je zaradi nelogične lokacije Niša v kotlini prišel problem komunikacij spet na dnevni red, le da tokrat pri projektiranju trase in graditvi avtomobilske ceste Ljubljana—Djevdjelija na odseku Niša.

Pojavilo se je vprašanje: Ali se mora avtomobilska cesta, ki teče skozi dolino Morave, ukloniti splošnemu odmikanju komunikacijskega sistema pri Nišu proti vzhodu?

Zaradi tega sta se pojavili, kot je bilo mogoče pričakovati, dve nasprotni stališči in tretje poravnano, kot se ob takih prilikah večkrat dogaja. To pa se med tema dvema stališčema k sreči ni obdržalo.

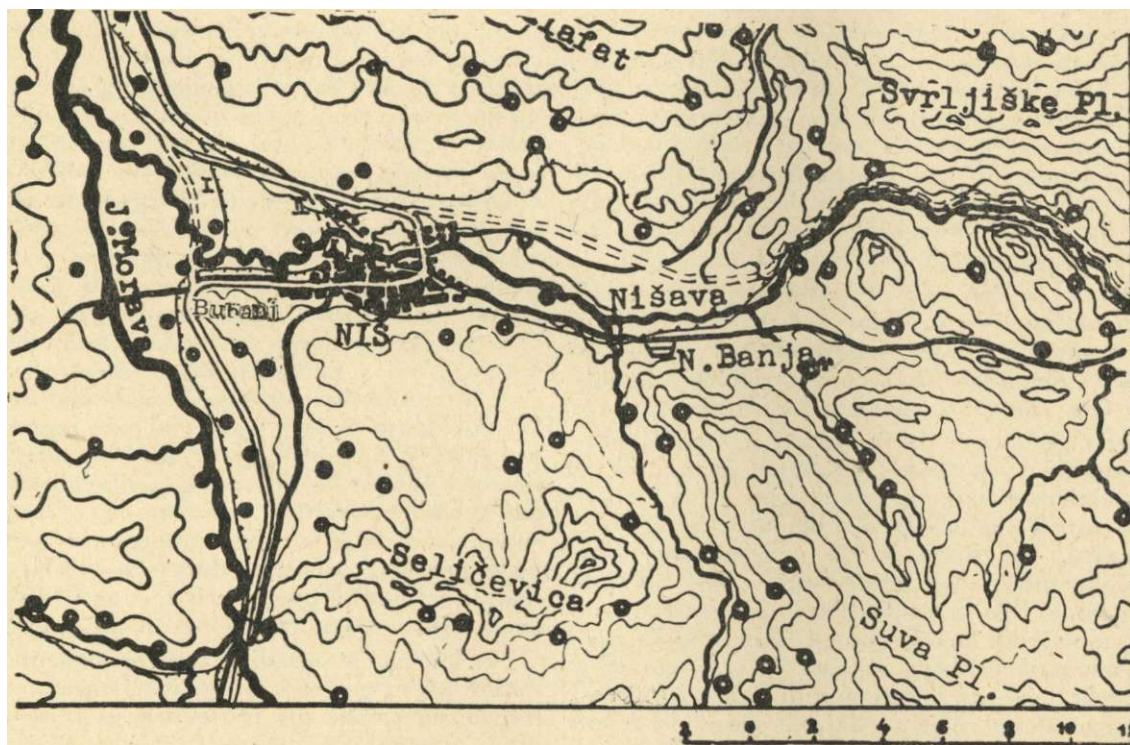
Končno se je podobno urbanističnemu načrtu, ki se je uklonil zgodovinskim usedlinam mesta,

dokončno uklonila tudi trasa avtomobilske ceste. S tem je, kakor lahko vidimo, dokončno izoblikovan komunikacijski sistem mesta, v katerem se nahaja današnji in bodoči Niš po perspektivnem urbanističnem načrtu v njegovem gravitacijskem središču. S tem so vsekakor dokončno odločene tudi smernice današnjega in bodočega razvoja mesta in to v glavnem v duhu osnovnih zamisli urbanističnega načrta. (Če bi se namreč sprejela varianta, po kateri teče cesta po dolini Morave 7 km zahodno od središča Niša, ne glede na priključke, bi prišlo do močnejše prilagoditve mesta na to stran, kar bi v precejšnji meri omajalo temelje urbanističnega načrta in zahteve po pravilnem, načrtnem in harmoničnem razvoju Niša, ter bi na mesto, kakor ga postavlja urbanistični načrt, delovalo zelo negativno. Med drugim bi bilo mesto, predvsem po drugi kompromisni varianti, povezano s svojo današnjo najvažnejšo magistralo in projektirano industrijsko cono, kar bi bilo kakor zanj, tako tudi za avtomobilsko cesto neustrezno in nepraktično.)

Po prvi varianti bi avtomobilska cesta tekla na odseku Niša, v dolžini 9,3 km skozi dolino Morave, 7 km zahodno od mestnega središča. Mesto se priključuje trasi avtomobilske ceste z dvema priključkoma: proti Beogradu pri železniški postaji Toponica in proti Skopju v bližini vasi Bujanj. Vrednost tega dela z novim mostom na Nišavi in z graditvijo priključka proti Nišu bi veljala po podatkih Sveta za komunalne zadeve niškega sreza okoli 1416 milijonov dinarjev.

Druga (kompromisna) varianta avtomobilske ceste bi šla meti letališčem in železniško postajo Crveni Krst, bi presekala današnji in bodoči industrijski okraj Niša ter se priključila prokopskemu priključku avtomobilske ceste.

Po sprejeti varianti pa teče avtomobilski cesta v dolžini 15,6 km v precej velikem loku skozi Niš. Avtomobilski cesta se loči od načrta predhodne trase vzhodno od vasi Vrtiste (z beogradske strani), se v loku odcepi proti Niškemu polju, z nadvozom prečka današnjo cesto Niš—Beograd, teče pod vasjo Donji Komren in se z njene



Izpeljava nove avtomobilske ceste v območju Niša

Z n a k i:

Dvojna sklenjena trta — nova avtomobilski cesta.

Dvojna prekinjena trta — I. in II. varianta avtomobilske ceste.

Nazobčana črta — železnice.

Krogci — kmečka naselja.

Širša javnost še ne pozna dobro trase avtomobilske ceste skozi mesto, kakor tudi ne predhodnih koncepcij te odločitve, zato jih bomo tu na kratko navedli:

Pri načrtu avtomobilske ceste na odseku Niša sta bili glavni dve varianti (oziroma tri, če vračunamo tudi etni kompromisno).

vzhodne strani obrne proti jugu, preseka s podvozom železniško progo Niš—Zaječar in Gradsko Polje ter med trdnjavo in vojašnico doseže mesto samo, Nišavo in novi jagodinmalski most. Avtomobilski cesta preseka današnje mesto skoraj po sredi v širini 10 metrov in gre skozi ulice Filipa Kljajića, Petega kongresa, Borisa Kidrića in Di-

mitrija Tucovica, teec ob današnji glavni železniški postaji (ki se bo po urbanističnem načrtu preselila), v smeri proti Prokuplju in se pri novoselskem podvozu na železniški progi Niš—Skopje združi s predhodnim načrtom trase. Ta varianta z novim mostom pri Jagodinmali velja okoli 1467 milijonov dinarjev.

Iz doslej razloženega vidimo, da je bila sprejeta varianta, ki je od prvotne daljša za 6,3 km, da pa znaša razlika v ceni samo 31 milijonov dinarjev v korist prve variante.

Kakor smo že omenili, so vse te variante izzvale živo diskusijo — kakor med strokovnjaki, tako tudi v javnosti, to pa največkrat med zagovorniki in protivniki smeri skozi Niš, že v smislu določenega kriterija, ki je bil tudi izhodišče razpravljanja.

Kar je temeljno in obenem najdalekosežnejše pri tem razmotrivanju o Nišu in avtomobilski cesti, vsaj z geografskega, ekonomskega in urbanističnega vidika, je to, da je s tem, ko teče avtomobilska cesta skozi Niš, jasno poudarjena njegova pomembna regionalna vloga. To najbolje vidimo iz tega, da je Niš postal eno od onih petih mest na vsej dolžini avtomobilske ceste „Bratstva in enotnosti“ v državi, v katero se je magistrala izlila (Ljubljana, Zagreb, Beograd. Niš in Skopje), medtem ko se vseh ostalih mest na tej dolžini avtomobilska cesta ogne.

Ali je Niš resnično središče tolike regionalne vrednosti, da mora avtomobilska cesta skozenj ali ga mora obiti? To je prav tako eno od vprašanj, ki se mu diskusija o odseku avtomobilske ceste skozi Niš ni mogla izogniti.

Čeprav površen pogled v geografsko literaturo in še bolj na sodobni položaj mesta in dinamiko njegovega razvoja, vsiljuje trdilen odgovor na to vprašanje. Niš je po svoji geografski legi in po svojem pomenu za Sofijo in Skopjem eno od vodilnih mest v centralni coni Balkanskega polotoka, me glede na to, da s svojim številom prebivalcev (okoli 80.000) v primerjavi s Sofijo (okoli 700.000) in Skopjem (okoli 170.000) tega dovolj prepričljivo me dokazuje... „Čeprav po številu prebivalcev najmanjše med ostalimi, stopa po pomenu za promet na prvo mesto. Sofija je

res devetkrat večja od Niša, Niš pa ima glede na balkansko komunikativnost ugodnejši položaj in popolnejšo geografsko vrednost.“ (J. Č.: Grad na raskrsnici i dodiru, Privredni glasnik, Niš 1956, broj 5—6.)

Glede na to se da odločitev investitorja, da teče avtomobilska cesta skozi Niš, s te strani popolnoma opravičiti.

Seveda obstajajo tudi drugi številni motivi, ki na ta ali oni način večajo ali zmanjšujejo pomen niškega odseka avtomobilske ceste skozi mesto. Upamo, da je število tistih faktorjev, ki v tem trenutku opravičujejo speljavo avtomobilske ceste skozi Niš, večje in pomembnejše. Tako je na primer razen faktorjev, ki kažejo na povečanje obsega prometa in gospodarske aktivnosti mesta v celoti, poleg pozitivnega vpliva na razvoj turistične v mestu in posebno po pričakovanju ugodnejšega vključevanja Niške Banje v narodni in mednarodni turizem itd. — gradnja oeste skozi Niš posebno važna za pravilno, funkcionalno in ekonomično vključevanje niškega in timoškega komunikacijskega sistema v avtomobilsko cesto in mestni prometni sistem. Kajti ti dve komunikacijski smeri (vključena tudi zaplanijska) nista brez pomena, ne glede na to, da trenutno promet na njiju iz posebnih razlogov nima tistega pomena, kot ga po svoji potencialni vrednosti imata.

Z današnjimi pogoji in glede na sedanje potrebe, glede na današnjo stopnjo razvitosti prometa mesta Niša in na temelju perspektivnega gledanja na razvoj prometa na ostalih prometnih smereh (proti vzhodu in severovzhodu: Sofija, Negotin), je sprejeta varianta odseka avtomobilske ceste skozi Niš najbolj mogoča in je kakor ekonomsko tako tudi geografsko najbolj upravičena rešitev.

Vojno-strateški momenti in povečanje cestnega prometa v bodočnosti dajejo prednost prvotni varianti. Ko se bo kasneje okrepljen cestni promet in bo narasel mestni do zastoja, tedaj, ko bo tudi v interesu mesta samega, da se del prometa usmeri izven mestnega organizma, ne bo več problem zgraditi projektirani odsek po dolini Morave v dolžini okoli 6 km.

Mavricij Zgonik

Antverpensko pristanišče, njegov položaj in njegovi problemi

Med svetovnimi pomorskimi pristanišči je Antwerpen ali po francosko Anvers, med prvimi. Po tonaži prepeljanega blaga so ga leta 1958 presegla le tri pristanišča: New York (s 57 mil. ton), Botterdam (s 38,7 mil. ton) in London (s 35 mil. ton). Njegov blagovni promet se približuje londonskemu (32 mil. ton), četudi je po tonaži prepeljanega blaga antverpensko pristanišče že pre-

cej dolgo med prvimi na svetu, pa je opazati po drugi svetovni vojni, da se v primeri z njim promet Botterdama in Hamburga hitreje veča. Ni sicer misliti, da bi Antwerpen v lestvici svetovnih pristanišč občutno padel, saj ima obširno in visoko aktivno zaledje, vendar to relativno zaostajanje povzroča belgijskim ekonomistom določeno skrb in tako se pojavljajo kljub ugodnemu

geografskemu položaju določeni problemi.

Najprej pogledjmo geografski položaj Antverpna.

Antwerpen leži ob ustju reke Selde (francosko Escaut). 88 km od morja na koncu njenega širokega estuarija. Pristanišče je tesno vezano na visoko plimovanje ob Severnem morju, kar ima dobre in tudi slabe strani. Visoko plimovanje gotovo omogoča ladjam, da morejo pluti globoko v Šeldo tudi z veliko tonažo, na drugi strani pa tak položaj zahteva izgradnjo celega sistema zapornic, bazenov in dokov. Zato so ladje določen čas imobilne. Na prvi pogled to ni tako pomembno, vendar je danes določen problem v zvezi z bližnjima konkurenčnima pristaniščema Rotterdamom in Hamburgom, ki sta take naprave po zadnji vojni zelo modernizirala. Kakor vemo, ima podobne težave tudi londonsko pristanišče.

Leta 1958 je antverpensko pristanišče zapustilo ali pa v njem pristalo nič manj kot 16.500 ladij. To je visoko število! Od kod ta izredna gostota pristaniškega prometa? Kakšna je funkcija Antverpna?

V prvi vrsti ima Antwerpen odlično prometno funkcijo. Leži ob eni od gospodarsko najvažnejših belgijskih osi, ki sledi Šeldi in dvema važnima prekopoma do Meuse in Samhre (prvi, Albertov prekop do Maastrichta in Liegea, drugi, južni do Charroi-ja). V tem velikem trikotniku je jedro belgijske industrije; tu je največja belgijska industrijska cona in Antwerpen je naravno izhodišče za to veliko in bogato zaledje ter za sosednjo obrtno, industrijsko in kmetijsko visoko razvito Flandrijo. Kakor vemo, je pristanišče zgodaj naraslo v veliko svetovno luko z zadostnim številom pomolov in dokov, skladišč in silosov ter drugih potrebnih pristanišnih naprav. To in velike investicije, vložene vanj, dalje živi trgovski duh, bogata podjetnost in stara tradicija, kakor odlična finančna organizacija, vse to sestavlja pozitivno bilanco Antverpna.

Značilno za antverpensko pristanišče je, da do 95 o/o vseh ladij, ki prihajajo ali zapuščajo to veliko luko, pluje pod tujimi zastavami. Le 5 o/o ladij spada k belgijski trgovski mornarici. V tem pogledu sosednja Nizozemska zaradi drugačne geografske lege in strukture daleč prekaša Belgijo. Iz tega vidimo, da je Antwerpen svetovno pristanišče v pravem pomenu besede in je njegova prometna funkcija za ostali svet ogromna.

Četudi je delež belgijskih ladij v celotnem pomorskem prometu Antverpna minimalen, je vendarle po prevozu blaga v prvi vrsti belgijsko pristanišče. 70 o/o blaga prihaja iz belgijsko-luksemburške ekonomsko-carinske skupnosti ali pa je tja namenjeno.

Pristanišče je tehnično zelo dobro zgrajeno. V njem se stikajo vsa mogoča transportna sredstva, tako imi le velika pomorska luka, temveč tudi živahno rečno pristanišče z gosto mrežo notranjih vodnih poti, rek in kanalov ter gostim železniškim in cestno-avtomobilskim omrežjem. Glede na to ne služi le svojemu neposrednemu zaledju, to je

Belgiji in Luksemburgu, temveč še mnogo širšemu zaledju, to je južni Nizozemski, zapadni Nemčiji, severni in vzhodni Franciji ter Švici. Za promet določenih artiklov je pomemben celo za Italijo, Avstrijo in druge srednjeevropske države.

Tako je Antwerpen tudi evropsko pristanišče, največjega pomena zlasti za visoko razvito geografsko-gospodarsko področje ob Renu in Ruhri. Promet med Rano in Antverpnom preko Zeelanda in po kanalu llansvveert je neprestano velik. Te vodne poti odigravajo v antverpenskem blagovnem prometu stalno veliko vlogo, saj odpade nanj kar 20 do 25 o/o vsega vodnega prometa po Renu in bližnjih kanalih.

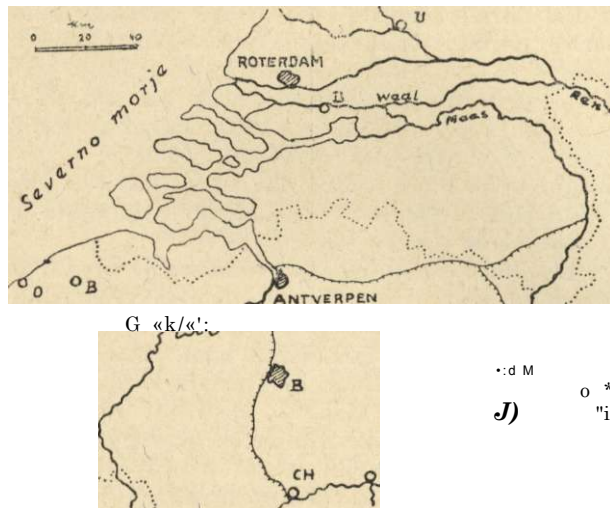
To široko in gospodarsko močno zaledje določa Antverpnu tudi važno trgovsko funkcijo. Široko zaledje je visoko industrializirano. Tako je razumljivo, da v blagovnem prometu antverpenskega pristanišča prevladujejo pri uvozu surovine (nafta, premog, rude, fosfati, les, bombaž, kavčuk) in živila (semena, koloniale, žito, sadje), pri izvozu pa finalni in polfinalni izdelki (železo, jeklo, stroji, steklo, kemikalije, tekstilije, koks). Velik del blaga, ki prihaja v Antwerpen, se padalje predeluje v neposredni industrijski coni ter prodaja naprej. Izmenjava blaga je tako nujna posledica v gospodarski strukturi za celo serijo trgovskih transakcij na zahodno evropskem trgu.

Nič manjša ni industrijska funkcija Antverpna, ta celo pridobiva na pomenu (primerjaj Trst, kjer se je industrijska funkcija v primeri s prometno znatno dvignila!). Vzduž pristanišča, ob Šeldi, ob glavni cesti Antwerpen—Bruselj, ob obeh najvažnejših notranjih vodnih poteh, v Kampini se kar množijo industrijska podjetja. V tem pogledu bo imela nova avtomobilska cesta, ki jo gradijo iz Antverpna proti Liegeu in dalje v Porurje preko bogate Kampine, odlično vlogo.

Ta intenzivna trojna vloga Antverpna poudarja dejstvo, da je pahljačasto razmeščena v širokem obrobju Antverpna cona težke in metalurške industrije, številnih premogovnikov in rudnikov železa (v Posarju, ob Ruhri, v Porenju, v Loreni, v severovzhodni Franciji, v Ardenih in ob Meusi). Kakor vemo, ima to gosto naseljeno ozemlje tudi številne velike mestne aglomeracije. Čez Antwerpen se je izvozilo leta 1958 6.900.000 ton siderurških izdelkov, medtem ko čez Rotterdam v istem času le 919.000 ton, čez Amsterdam 272.000 ton in Hamburg 687.000 ton. Antwerpen absorbira torej kar 55 do 60 o/o vsega izvoza siderurških izdelkov, ki gredo čez ta štiri velika pristanišča v druge države.

Takšna bi bila na kratko prometna in gospodarska vloga Antverpna. Kljub temu pa se zdi, da vladajo v zadnjem času v antverpenskih gospodarskih krogih določena vznemirjenja in skrbi. V zvezi s težnjo zahodno-evropskih kapitalističnih držav, da bi ustvarile skupni evropski trg (CECA), ki bi nujno vodil tudi k skupnemu kontinentalnemu trgu, je razumljiva bojazen nekaterih belgijskih krogov, ali bo Antwerpen še obdržal svoj

dosedanji odlični položaj. Kaže, da je Antwerpen dosegel skrajni limit svojega razvoja, medtem ko se luški promet Rotterdama in Hamburga po drugi vojni mnogo hitreje veča. Glede na to postavlja belgijsko gospodarstvo Antverpnu nove probleme in naloge. Eni se tičejo izboljšanja pristaniških naprav, drugi pa gradnje novih prometnih poti.



Medtem ko so pristaniške naprave v Antverpnu ostale iste, so se v Rotterdamu in Hamburgu po drugi svetovni vojni izredno modernizirale. Kakor vemo, je bil velik del njunih pristaniških instalacij med zadnjo vojno popolnoma uničen. Danes niso le obnovljene in modernizirane, temveč tudi občutno povečane. V skladu s tem se postavlja zahteva po nujni modernizaciji in povečanju pristanišča v Antverpnu ter po gradnji novih pomolov, bazenov in dokov.

Toda to ni prva naloga. Glavni problem je drugje. Gre za to, kako močneje in racionalneje

povezati Antwerpen s Porenjem. Rotterdam ima v tem glede na svoj geografski položaj prednost, saj ga je po Renu možno mnogo lažje doseči kot Antwerpen. Od Dordrechta ob Renu do Rotterdama je komaj 20 km, medtem ko je do Antverpna 135 km vodne poti. Zato obstoja načrt izgraditi nov prekop, novo krajšo vodno zvezo med Seldo in Renom. To bi bil prekop Moerdijk, ki bi približal Antwerpen Dordrechtu in s tem tudi Porenju na 60 km oddaljenosti.

Izboljšanju položaja Antverpna bi služil še drug velik načrt, „Plan Delta“, kakor ga imenujejo Belgijci. Z njim naj bi se izoliral južni rokav Sejdinega ustja (Westeršelde) od bližnjih zeelandskih otokov in njihovih vmesnih rokavov. Ta veliki telinični načrt, od katerega bi imel prvenstveno korist Antwerpen, bi seveda imel tudi dalekosežne antropogeografske posledice, zato povzroča v Belgiji in sosednji Nizozemski mnogo komentarjev. Po tem načrtu bi zgradili številne jezove in zapornice na prelivih in rokavih med zeelandskimi otoki, nekateri bi bili pomorski, drugi rečni. Na ta način bi se skrčila celotna obala pred Antverpnom. Ob ustju Šelde od sedanjih okoli 700 km na komaj dobrih 50 km. Tako bi se pomorski promet na ustju Šelde zelo olajšal in poenostavil. Ta velika tehnična dela, ki zahtevajo sodelovanje Belgije in Nizozemske, bi trajala 10 do 15 let.

Kakor sta ta dva načrta še predmet obširnih razgovorov, bosta za nadaljnji razvoj Antverpna vsekakor zelo važna. Belgijski gospodarstveniki se zavedajo, da bo treba prej ali slej začeti z realizacijo teh velikih projektov, če naj obdrži Antwerpen še nadalje svoj veliki pomen kot glavno belgijsko, zelo važno evropsko in svetovno pristanišče in če naj se otrese počasnega dušenja, ki ga povzroča razmeroma hitrejši razvoj Rotterdama in Hamburga.

Anton Kastelic

IZRAELSKA TRGOVSKA MORNARICA

Na Srednjem Vzhodu ima Izrael najmodernejšo trgovsko mornarico predvsem zaradi močne državne težnje po zadovoljitvi strateške in trgovske potrebe v območju svojega geografskega miljeja. Spričo naglega gospodarskega razvoja v zaledju izraelskih pristanišč je gornja ugotovitev popolnoma razumljiva. V razdobju zadnjih 10 let se lice te države spreminja z uvajanjem modernega kmetijstva, z modernizacijo industrije, razvojem rudarstva, doseljevanjem prebivalstva itd. Težišče vseh teh sprememb je še severno od Beershebe, pomika pa se vedno bolj proti Elathu, Akabskemu zalivu in Sodomi ob Mrtvem morju. Omenjeni razvoj je skoraj v celoti posledica izra-

elske zunanje trgovine, političnih in kulturnih stikov. Spričo zaprtih kopnih meja proti sosednjim arabskim državam je morje najvažnejši posredovalec trgovskih stikov. Brez dostopa do morja ne bi bilo jeklarne pri Akki, ki uporablja premog Zahodne Evrope, surovo železo iz Nemčije, železovo rudo iz Španije in pirit iz Turčije; prav tako ne lesa ali papirnic brez skandinavskega ali zah. afriškega lesa niti mehaniziranega kmetijstva brez ameriške ali nemške poljedelske opreme, ali lova na odprtem morju brez angleških in nemških ribiških ladij. Arabska trgovinska zapora je preusmerila Izrael v povečanje trgovinske izmenjave s Turčijo, Gano, Liberijo. Nigerijo. Ive-

nijo, Etiopijo in Burmo ter Japonsko. Spričo vsega tega je bilo rojstvo trgovske mornarice strateškega pomena. Z izbruhom izraelsko-arabske Vojne leta 1947 so vse tuje pomorske proge z obratovanjem proti Palestini prenehale. V naslednjem letu je večina teh prog pričela ponovno obratovati, toda Izrael je le s pridržkom zaupal svojo gospodarsko odvisnost in usodo tujini ladjam. Pričel je velikopotezno graditi lastno brodogradnjo, ki naj bi ga rešilo tuje odvisnosti pomorskega prevoza. Ob rojstvu države je mornarica obsegala osem enot z 20.816 BRT, po petih letih se je povzpela na 31 enot s 119.000 BRT, v začetku leta 1958 pa je dosegla 34 enot s 192.667 BRT. Čeprav so tuje ladje naložile leta 1955 78o/o celotnega izraelskega blaga, je bila posledica tega to, da je odstotek v naslednjem letu padel na 70 oziroma manj kot 66o/o v letu 1957.

Večina ladij je mlajša od petih let; v glavnem so bile zgrajene na račun nemških reparacij (21 enot prejetih iz tega vira ima vrednost 50.000.000 dolarjev). Bodoči načrt predvideva gradnjo nadaljnjih trideset enot iz istega vira v vrednosti 76.000.000 dolarjev in to do leta 1963, ko naj bi imela mornarica 600.000 BBT tonaže. Navedeni program obsega gradnjo vseh vrst ladij, od potniških preko tovornih do takih za prevoz agrumov, ki so zaradi majhne tonaže zelo hitre. Za izboljšanje turističnega prometa bodo zgrajene tri

nove potniške ladje, velik del bodočega 600.000 tonskega brodogradnja bodo zavzemali tankerji, od katerih so dobili štiri na račun reparacij in so sposobni zvoziti 450/0 izraelskih potreb po gorivu.

V kolikor bodo načrt gradnje uresničili do leta 1963, bo izraelska trgovska mornarica sposobna prevoziti 500/0 celotnega izvoza agrumov, pa tudi več potnikov in nafte, celo več kot polovico vsega blaga, ki prihaja v državo in odhaja iz nje. Zaradi tega bo brez dvoma izraelska mornarica postala važen faktor v svetovni tonaži in njenem deležu. Kot že omenjeno, gradijo brodogradnjo na račun nemških reparacij, obenem pa se v uvajanju pomorskega prometa Izrael povezuje predvsem z afriškimi državami. Tako je v novi ustanovljeni Black Star Line 40o/o kapitala last Zim Israel Navigation Co, Ltd, 60 00 kapitala pa je last vlade države Gane.

Izvedba tako obširnega programa je brez dvoma draga stvar, če ne bi bilo do leta 1964 trajajočih nemških reparacij, od katerih 140/0 dajejo za gradnjo izraelskih plovnih enot. Ako primerjamo vložene investicije za gradnjo ladij s splošnimi investicijami, dobimo naslednji zaključek: čisti dobiček trgovske mornarice je znašal v letu 1956 7.100.000 dolarjev, in to v tuji valuti, kar pomeni več kot 120/0 celotnih investicij države in kar je le 3—8o/o manj od investicij vloženi v industrijo, ki dela za izvoz.

Ivan Gams

O fotografskem upodabljanju pokrajine

Na kongresih in ekskurzijah opažamo, da se vedno več geografov ukvarja s strokovno fotografijo. Vendar uspehi zaostajajo za vloženim trudom in le malokateremu geografu se posreči toliko, da se lahko pri pouku s pridom poslužuje svojih fotografij ali diapozitivov. Zakaj? Po mojem mnenju v precejšnji meri zato, ker preveč „pritiskamo“ in premalo mislimo.

Tu puščam v nemar tehniko fotografiranja, o kateri nas lahko poučijo fotografski učbeniki. Tudi ne mislim na popotno fotografijo, ki je običajna na ekskurzijah, kjer nam aparat nadomesti popotno beležnico in fotografiramo zato, da kasneje lažje obujamo spomine. Navesti mislim le misli o načrtnem zbiranju fotografskega materiala o pokrajini.

Fotografsko upodabljanje je samo ena od oblik izražanja geografske misli. Namesto tla bi izrekli besedo, pokažemo podobo. Torej moramo pred fotografiranjem vedeti, kaj hočemo s podobo povedati. Če hočemo povedati geografsko misel, moramo biti najprej geografi, šele nato fotografi. Ker je nemogoče, da bi upodobili in prikazali vso pokrajino, se pojavlja potreba, da fotografiramo le to, kar je zanjo tipično. Čim manj podob

imamo o neki pokrajini na razpolago, tem bolj morajo biti tipične. Pri pouku geografi pogosto grešimo, ko najprej razlagamo značilnosti neke pokrajine, nato pa, ker vemo za važnost podobe pri geografskem pouku, pokažemo eno ali dve fotografiji o tej pokrajini, ki ju imamo slučajno pri roki. Iz opisa učenci zvedo na primer, da je Anglija nižinska valovita dežela, nato pa jim predavatelj pokaže podobo kraškega kanjona, edino, ki jo ima od Anglije. S tako podobo samo pokvarimo predstavo o pokrajini, ki smo jo zgradili z besedo. Čeprav pri razkazovanju fotografije pojasnimo, da je motiv za Anglijo izjemen, neuspeha ne popravimo, ker učenec besede sčasoma pozabi, v spominu pa ohrani podobo. Tedaj mu je ta podoba osnova za obnovljeno predstavo.

Vsaka pokrajina ima svoje značilnosti in zato je težko dajati splošna navodila, kaj vse naj upodobimo. Pri izbiranju motivike jsi pomagamo z zgoščenim tekstom, ki označuje glavne značilnosti. Od fizično-geografske oznake, s katero navadno začnemo opise pokrajin, je važna geološka sestava ozemlja. To najlažje prikažemo s fotografijo goličice, cestnega ali železniškega useka, lahko pa tudi v povezavi z rudnim izkoriščanjem, na primer s

podobo kamnoloma, gramozne jame, opekarne, apinenice, obdelovanjem granita, marmorja itd. Tu prikažemo po možnosti tudi delo. Za višjo stopinjo lahko prefotografiramo geološko karto. Z diapozitivi o geološki zgradbi bi lahko znatno omilili pomanjkanje geoloških kart. Zato pa je najbolj poklican republiški center, v našem primeru Zavod za šolski in poučni film.

Drug važen pokrajinski element je relief. Geografi doživljamo pogosto neuspehe pri fotografiranju zato, ker mislimo, da lahko prikažemo relief in pokrajino vobče samo s pokrajinsko fotografijo, ki prikazuje večji areal. Saj tudi večina negeografov misli, da je zbirka pokrajinskih fotografij, ki upodablja vso pokrajino, že prikaz geografsko pojmovane pokrajine. Šele po številnih neuspehih spoznamo, da je fotografiranje večjih pokrajin tudi tehnično zahtevno, včasih prezahtevno delo, saj zahteva izredno čisto ozračje, kakršno je pri nas le nekaj dni v letu. S filmi malega formata pri tem ne dosežemo zadovoljivih rezultatov. Pokrajinsko fotografijo lahko nadomestimo z več podobami, ki prikazujejo posamične pokrajinske elemente. Strokovno in metodično bi bilo na prv i pogled najbolje, da ne bi prikazali pokrajinskih elementov ločeno, ampak skupaj v naravnem okolju, kjer lahko razločimo in jim lastno povezanost. Toda vedeti moramo, da učenec, posebno na nižji stopnji, ni sposoben fotografije analizirati. Iver so pokrajinske fotografije pogosto drobne, enolične in navadno brez črno-belih ali barvnih kontrastov, ne pritegnejo učenčevega zanimanja.

Namesto da bi prikazali sklop reliefnih oblik, lahko upodobimo samo najbolj tipične oblike, dolino, dol, uvalo, kraško polje, grič itd. Hidrološke razmere lahko ponazarjamo s fotografijo, kako se prebivalci oskrbujejo z vodo. Način oskrbe (vodnjak, cisterna, kal itd.), govori o talni vodi. Lastnosti, posebnosti tekočih voda lahko prikažemo z izrabo vodne sile (Dravo s hidrocentralo, potok v škofjeloških hribih z mlinom ali žago). Vsak pokrajinski prikaz mora vsebovati značilno vegetacijo, posebej gozd, ki ga najlaže prikažemo z barvno fotografijo in to v pozni jeseni, ko zavlada v sicer enolično zelenih gozdnih ploskvah obilica barvnih odtenkov, ki izdajajo posamezne drevesne vrste. Nekaj lastnosti moramo prikazati samo z barvno fotografijo. Na primer prst. Kaj je bolj značilno za dolenjsko pokrajino kot valovito polje z rdečo zemljo? Ali ne spada k fotografiji zelene Gorenjske ravnine tudi beli apniški prod, ki je razgaljen v strugah in vkopih? Izrazne zmožnosti barvnega filma so tudi v geografiji večje. Žal marsikateri geograf ne ve, da fotografiranje s pozitivnim barvnim trakom ni toliko dražje od črno-belega, da ne bi bilo dostopno učnemu osebju. Težave so le s tiskom barvne fotografije, nam pa gre predvsem za diapozitive.

To, kar daje pokrajinam značilno podobo, je tudi posebna razmestitev gozdne in travne površine ter polja. Kaj je bolj značilno za Pohorsko

Podravje kot samotne kmetije, ki so raztresene po gozdnih rebreh? Ali ni za vinorodne gorice značilna razvrstitev vinogradov po višjih sončnih, za gozd pa po osojnih in za travnike po dolinskih močvirnih tleh? Tako kot za študij pokrajine se nam tudi za šolski pripomoček ponuja aerofotografija ali vsaj perspektivno fotografiranje s strmih vzpetin, toda tu so spet iste težave, kot smo jih navedli pri pokrajinski fotografiji vobče. Pomagamo si lahko spet z (upodobitvijo vsake oblike posebej, na primer loga v Krakovskem gozdu, ene samotne kmetije, enega „polja“ v kraškem dolu in tako naprej. %

Naselja nujno spadajo h geografski pokrajini, vendar jih je v nekaterih geografskih prikazih pokrajine preveč, saj jih sestavlja ena sama vrsta naselbinskih fotografij. Naselja bi mogli deliti na taka, ki so važna za vso pokrajino, in na tiste, ki so za naše namene važna samo kot tip. Pri prvih moramo prikazati njihovo značilnost, druga pa fotografiramo samo v toliko, kolikor so tipična glede lege, vaškega tločrta, gradbenega materiala stavb (kamen, opeka, les, slama, ilovica). Hvaležno in potrebno je prikazovanje značilnih stavb, na primer dolenjskega „poda“, kašče pri karavanskih kmetijah, zidanice v goricah, alpske hiše z lesenim balkonom, obokanega vhoda v mediteransko dvorišče, sušilnice za sadje, hmelj itd. Z njimi nakažemo kmetijsko usmerjenost, gradbeni material pa govori o naravnih bogastvih. Vasi naj bodo upodobljene z vaškim zemljiščem vred, ker tako najbolj vidimo njihovo navezanost na zemljo, po poljski parcelaciji lahko sodimo o strukturi naselja itd.

Gospodarstvo lahko nakažemo z značilnimi, deli ali opravili. Ali moremo s čim bolje prikazati gorenjsko kmetijstvo kot s fotografijo oranja krompirja v jeseni s konji, blizu katerih se pase lisasto rjavo-belo govedo? H Pohorju spada vozni lesa, k Slovenskim goricam trgatev grozdja in klopotec itd. Tipična podoba za vedno več vasi je jutranje odhajanje na delo v tovarno ali mesto, s kolesi, avtobusom, vlakom itd. To, da se pri nas preživlja že precej več kot polovica prebivalcev v nekmetijskih poklicih, in da dobijo kmetje okoli ene tretjine dohodkov izven kmetijstva, se mora zrcaliti tudi v prikazovanju gospodarske dejavnosti. Včasih ni najbolje, če industrijo pmazorifruo s tovarnami, ki so si pogosto druga drugi podobne. Večji učinek doseže fotografija enega delavca ali skupine pri izdelovanju glavnega proizvoda. S tem vnesemo v fotografijo tudi nekaj življenja in gibanja, ki pri mladini še posebno poživi interes. Na to psihično lastnost učenca moramo misliti pri vseh fotografijah, vendar ne smemo iti predaleč, tako da bi otrokovo pozornost obrnili od glavnega motiva.

Pri izboru snovi za geografski prikaz bomo včasih zašli v dilemo, kaj naj prikažemo kot tipično. Nešolani ljudje in mladi učenci vedo na primer o Ziljski dolini samo to, da je tam doma rej pod lipo, o Gornji Savinjski dolini, da je tam Igla, o Postojnski kotlini, da je tam slavna kraška

jama, o Pohorju, da je tam vzpenjaca. Ti pojavi za te pokrajine niso tipični. Ali jih naj izpustimo? Po mojem mišljenju jih lahko s pridom prikazemo v širšem okviru. Vzemimo na primer savinjsko Iglo, ki je, če jo pojmujejo kot kamenito piramido, prav toliko tipična za Gornjo Savinjsko dolino kot za katerikoli visokogorski apniški svet. Če jo pa prikazemo s sotesko vred, imamo oporo za razlago, da pritiče ime praznini med piramido in skalnim pobočjem, skozi katero so kot skozi šivankino uho hodili Solčavci v Luče in obratno. Zaradi te soteske je imela Solčava pred zgraditvijo ceste ožje vezi čez kopaste planine na Koroško kot s kraji niže ob reki. Tako lahko novo snov navežemo na staro, že prej pridobljeno. Podvomimo pri izbiri snovi tudi v naslednjem, če ne upoštevamo učenčevega znanja. Predavatelj pozna sosednje pokrajine in slovensko poprečje. Zato se mu marsikaj v pokrajini ne bo zdelo vredno fotografirati, saj je tako povsod po Slovenskem. Če pa vemo, da učenec še ne ve, kaj je tipično za alpsko, primorsko, peripanonsko ali slovensko pokrajino vobče, bomo prikazali vse važnejše pokrajinske elemente, povsem navadno hišo osrednjeslovenskega tipa, če je tam pogosta, občji položaj vaškega naselja na meji dveh različnih zemljišč itd. Šele ko učenec spozna glavne poteze posameznih pokrajin, lahko pride do pojma, kaj je pravzaprav obče.

Ko že določimo, katere motive in koliko jih moramo upodobiti, iščemo teoretske in praktične možnosti, da bi nekatere združili na eni fotografiji. Nekoliko motivov res brez škode in s pridom združimo. Na eni sliki lahko prikazemo na primer gozdnato pohorsko globačo in voznika lesa, kraški relief in živino ali njivo v vrtači v ospredju, napisno tablo na cestnem križišču in trg ali značilno hišo naselja itd. Vendar ima to združevanje svoje meje tehnične in metodične narave, ker obilica motivov ina sliki povzroča, da posamezni izgubijo na veljavi in nazornosti. Učenec tudi ni psihično sposoben, da bi dalj časa opazoval eno samo sliko.

Včasih je za negeografe težko razumljivo dejstvo, da vseh geografskih pojavov ne moremo

fotografirati. Kako naj na primer fotografiramo gostoto prebivalstva? Tu se moramo zateči h karti, ki jo narišemo v velikem merilu, prefotografiramo in povečamo na platno. Geografi tudi vemo, da je pokrajina enkratno, zgodovinsko pogojeni rezultat naravnih in družbenih sil, katerih medsebojno razmerje se počasi menja in z njimi vred tudi pokrajina. Zato bomo lahko pri fotografiranju dali važnejše mesto nekaterim činiteljem, ki danes v naravi še niso pomembni, a vemo, da pridobivajo iz dneva v dan na pomembnosti in da bodo kmalu pokrajinsko važni. Nova tovarna se po velikosti poslopij pač ne more kosati z vasjo. Ker pa v njej že najde zaslužka obilo ljudi iz okoliške agrarne okolice, vemo, da se bo začelo preobraževanje vasi in da bodo zaradi nje zgradili nove oeste, nova poslopja. Pri fotografiranju bomo zato dali njeni bodoči vlogi primerno mesto.

Morda bo kdo ugovarjal: to je vse lepo in prav, toda kdo bi mogel ugoditi vsem tem teoretičnim zahtevam? Res je, pri fotografiranju na terenu se moramo marsikdaj odreči načrtu. Praktični uspeh bo vedno daleč od ideala, toda če je ideal višji, bo tudi uspeh večji. Povsem zadovoljen pa ni z idelom noben regionalni geograf, če pa je, je premalo zahteven. Regionalno fotografiranje nas uči potrpljenja, saj ne moremo pričakovati, da bi lahko v enem ali v nekaj mesecih dobro prikazali pokrajino. Mnogo časa izgubimo, preden pokrajino študijsko in praktično spoznamo in preden ugotovimo kdaj, kako in katere motive lahko fotografiramo. Nekaj fotografij zahteva namreč svoj čas, na primer trgategv grozdja, zimski turizem, izdelovanje jsuhe robe pozimi itd. Po mnenju nekega renomiranega fotografa* ima fotograf z eno pokrajino dovolj dela za vse življenje. Morda je to malce pretirano. Najbrže pa je blizu resnice mnenje, da bomo dobili res dobre fotografske prikaze slovenskih pokrajin šele tedaj, kadar bo imela vsaka pokrajina svojega geografa-fotografa.

* Dr. Milan Spurny, Die regionale Landsehaftsphotographie. Die Galerie, zv. 4, 1959.

Jugoslovanski zimskošportni in turistični center

Zvezna komisija za telesno kulturo se je ob posvetovanju s telesnovzgojnimi in turističnimi organizacijami Jugoslavije odločila, da se za sedaj zgradi le en visokogorski zimskošportni in turistični center v državi. V tem centru naj bi vrhunski smučarji trenirali in se pripravljali za mednarodna tekmovanja. Kraj mora nuditi najugodnejše klimatske pogoje za domača in mednarodna zimskošportna srečavanja. Prvi in najvažnejši pogoj, ki ga je zvezna komisija postavila, je

zgodnji nastop zime s primerno snežno odejo. Smučarski tekmovalci morajo pričeti s treningom na isnegu že v oktobru, da bi bili v januarju nared za nastope na belih toriščih doma in na tujem. Trening mora biti sodoben, se pravi, na razpolago jim mora biti svet, ki nudi višinske razlike in oblike za smuk, slalom, skoke in tek na dolge proge.

Republiški forumi v Sloveniji eo se že zedinili in predlagajo, naj se tak center zgradi na Velem

polju pod Triglavom. V ta namen se je pri Turistični zvezi Slovenije osnoval odbor, ki naj prouči problematiko izbrane lokacije. Predsednik tega odbora, tovariš Marijan Žagar, asistent Geografskega inštituta univerze v Ljubljani, nam je v tej zvezi za Geografski obzornik posredoval nekaj zanimivih podatkov o načrtih za preobrazbo lica te pokrajine.

Velo polje z Velsko dolino v srednji nadmorski višini 2000 m, ima odlične pogoje, ki se od takega objekta zahtevajo. Sneg tu neredko zapade že v septembru in pogosto obleži tja v poletje. Podrobno sedaj proučujejo morfologijo, snežne in skalne plazove ter trdnost skale, da bi vedeli, kje trasirati spust 111 slalom, kje postaviti skakalnico, kod potegniti žičnico ter speljati oesto, kje naj stoji hotel in podobno.

Smučarska skakalnica za skoke do 50 m je že zgrajena na Malem polju pod Vodnikovo kočjo. Za 70-metrsko pa je prostor izbran na pobočju Verzarja. Proga za smuk, ki se bo vila izpod Kanjavca po Velski dolini, doseže na Velem polju dolžino 3430 m in višinsko razliko 832 m. Ona s Škrbine na dolžini 3170 m pa ima 780 m višinske razlike. Za to progo bo do planin, doma Planike zgrajena sedežna žičnica. Pozneje bodo potegnili podobno žičnico tudi pod Kanjavec. Proučujejo tudi predlog, po katerem bi se namesto pod Hkrbino smuk pričel na Zaplanji in bi se tja gor speljala tudi žičnica. Na Zaplanji, pod zapadnim ostelnjem samega Triglava, je na višini 2400 m imeniten in prostran smuški svet. Nekdanjo italijansko kasarno, ki danes tam propada, bi spremenili v hotel.

Mišeljska dolina, ki na južni strani Mišeljskega grebena spremlja Velsko dolino in se izteka na Malo polje, bo prav tako vključena v to celoto. Po njej bodo, razen spustov, začrtane predvsem steze smuškega maratona.

Za dostop na Velo polje imajo organizatorji v mislili več variant. Najbližji in najprikladnejši je

pač dostop iz Bohinja, ki naj bi se v bodoče razvijal v naše ključno turistično izhodišče. Odtod je treba zgraditi oesto na planino Voje, od koder bi se v ključih preko planine Grintojce vzpela na Velo polje. Od tod bi jo pozneje po pobočju Mišeljskega grebena speljali do prelaza na Doliču. Gesta bi na tem področju služila gledalcem kot imenitna galerija — imeli bi predled nad celotnim tekmovanjem v tej veličastni zimskošportni areni. Z Doliča se bo potem cesta spustila v dolino Soče. Na odseku od planine Voje do Velega polja se ji bo kasneje pridružila žičnica.

Drugi načrt predvideva podaljšanje že obstoječe ceste, ki gre z Bleda in iz Bohinja preko Pokljuke do Rudnega polja. Odondod bi okrog Tosca nadelali 10 km nove ceste do Velega polja, kjer bi se priključila oni na Dolič. V perspektivi je dalje zamišljeno, da se z Doliča cesta dvigne pod triglavske vršine in se čez preval Konjske planine v okljukih spusti v dolino Krme ter tako poveže Bohinj s Savo Dolinko. To pa je z današnjih vidikov vsekakor najteže izvedljiv načrt. Zato si bomo predhodno pomagali z žičnico iz Zgornje Krme na Bohinjska vratca. Tako bodo med prvimi najverjetneje ostvarjeni dostopi po cesti iz Voj in z žičnico iz Krme. Nekoč pa bodo tu prav gotovo pristajala tudi športna letala in helikopterji, predstavljajoč ljudi v enem skoku z bližnjega letališča v Lescah na dvatisočmetersko višino.

Na Velem polju bo seveda treba zgraditi tudi hotele za nastanitev tekmovalcev in obiskovalcev. Poleti, ko se bo Velo polje spremenilo v stekališče in izhodišče množičnega turizma, bodo ti objekti služili turistom in letoviščarjem.

I
Ustvarili bomo idealno visokogorsko rekreativno središče v naročju najprivlačnejših predelov našega planinskega sveta. Izbran je in najlepši prostor na snegu in soncu, dobre volje in marljivih rok je na pretek, le potruditi se je treba in pohiteti.

ZEMLJEPISNO IZRAZJE

ZEMLJEPISNA LEGA ZEMLJEPISNI POLOŽAJ

Ocena Kranjec-Lebanovega učbenika „Zemljepis Jugoslavije“ (v GO, VI./3—4) ter odgovor, ki je objavljen v tej številki, sta pokazala, da si nismo edini o pomenu gornjih dveh izrazov.

V oceni tega učbenika omenjani namreč med drugim tudi to, da je na primer „še vedno pomembnejša zemljepisna lega kakor pa zemljepisni položaj“. Na to odgovarjata avtorja takole: „Ta očitek je povsem nejasen, kajti besedi 'lega' in 'položaj' pomenita (vsaj po Pleteršniku) isto in tudi Melik uporablja obe v istem pomenu (na primer Jugoslavija, str. 7).

Da bo odgovor bolj prepričljiv, prepustimo besedo o tem vprašanju kar S. Kranjcu, da naj-

prej sam spregovori — tokrat seveda iz drugega učbenika (Bohinec-Kranjec-Savnik, Občni zemljepis, Ljubljana 1949, str. 28): „Vsaka točka na Zemlji je natanko določena, če povemo, na katerem vzporedniku in na katerem poldnevniku leži: ta lega v stopinjski mreži je njena zemljepisna lega“. — Naj poudarim: Zemljepisna lega je torej zgolj lega v stopinjski mreži. Ta lastnost nekega kraja je razmeroma enostavno določljiva, saj je takorekoč stalna in zreducirana zgolj na matematični podatek o zemljepisni širini in dolžini. Nekateri geografi jo zato tudi imenujejo matematično-zemljepisna ozir. zemljepisno-matematična lega. Tudi S. Kra-

njec je čutil podobno potrebo, ko je v odgovoru na oceno uporabil izraz, „zemljepisno (matematična) lega“.

V učbeniku sta avtorja zemljepisno lego Jugoslavije skušala označiti tudi še v drugem pomenu, eaj pri tem omenjata na primer podonavsko, mediteransko oziroma balkansko lego naše države. Razen tega pa govorita pisca tudi o takozvani „politični legi, to je legi nasproti sosednjim državam“. Ta lastnost pa v bistvu ni nič drugega kakor zgolj ena izmed komponent geografskega položaja, podobno kot je na primer prometna lega države nasproti sosedstvu druga komponenta taistega geografskega položaja.

Avtorja torej dobro poznata dvojni pomen zemljepisne lege. Problem oziroma nejasnost je le v tem, da tema dvema različnima pomenoma enega in istega izraza ne dajeta tudi ustreznega terminološkega razločka. V čem je tedaj drugi pomen tega izraza?

Zemljepisni položaj je karakteristika zemljepisne lege, oziroma je njeno vrednotenje glede na sosedstvo in to bodisi v prirodnogeografskem oziroma prometnem, gospodarskem ali političnem pogledu. „Zemljepisni položaj“ je torej mnogo bolj zamotan in mnogo težje določljiv, ne le zato, ker ga sestavlja nešteto komponent, temveč tudi zato, ker se z razvojem spreminja tudi sam zemlj. položaj (kraja, pokrajine, države in podobno). Prepričljiv dokaz za spreminjajoči se geografski položaj je v zadnjem času Island s svojo naraščajočo strateško-prometno funkcijo. Kolikokrat nam na primer šele oznaka oziroma vrednotenje zemlj. položaja osvetli ustrezno vrednost določenih geografskih potez neke pokrajine ali države. — Pri zemljepisnem položaju naše države bomo na primer podčrtali, da ima Jugoslavija različne geo-

grafske enote, kar ji daje raznolik prirodni značaj in pestre možnosti gospodarske strukture. Nadalje bomo podčrtali, da posest podonavskega in jadranskega prostora, ki se na ozemlju Jugoslavije in najbolj približata, ustvarja na primer naši državi določeno tranzitno prometnost in podobno.

Geografski položaj je torej oznaka — po možnosti naj bi bilo tudi vrednotenje —, ki izhaja iz zemljepisne lege. Iz gornjega je pravzaprav že razvidno, zakaj se zavzemam za to, da bi bil v učbenikih „geografski položaj“ pomembnejši od „geografske lege“. Zemljepisni položaj je namreč del „razmišljajoče, intelektualne geografije“, zemljepisna lega pa je zgolj del „memorativne oziroma statistične geografije“.

Dvojni pomen, ki se skriva v enem samem izrazu — zemljepisna lega — je torej več kot očiten. Prav tako je tudi razlika med zemljepisno lego in zemljepisnim položajem dovolj jasna. Zato menim, da ustreza danes izraz „zemljepisna lega“ edinole za oznako geografskih koordinat, ustrezen bi bil tudi izraz „matematično-zemljepisna lega“. Termin „zemljepisni položaj“ pa kaže pojmovati kot oznako oziroma vrednotenje zemljepisne lege določenega kraja ali večje arealne enote glede na sosedstvo. V podobnem pomenu uporablja „zemljepisni položaj“ tudi S. Ilešič v Gospodarski in politični geografiji sveta, Ljubljana 1959.

Slednjič nam preostaja še eno vprašanje oziroma dogovor glede ožjega ali širšega pojmovanja „zemljepisnega položaja“. V ožjem smislu je lahko to zgolj oznaka zemljepisne lege, v širšem smislu pa hkrati tudi že njeno vrednotenje.

Darko Radinja

DROBNE NOVICE

UMETNA JEZERCA

V gričevnatem reliefu s 100 do 600 m nadmorske višine se je v mediteranskem reliefu pričel pojavljati nov geografski element. To so umetna namakalna jezera za borbo proti suši. Ta naj kmetijskim kulturam zagotove vodo za uspešno rast.

V Italiji je organiziran poseben urad z nalogo, da v prvih desetih letih zajezi 7000 takih gričevskih jezer (laghi collinari). Akumuliranih bo 450 milijonov kubičnih metrov vode, ki bo namakala 300.000 ha. V nadaljnji perspektivi je predvideno 40.000 jezer za namakanje preko 1.000.000 ha. Iz tega je razvidno, kako pomemben agronomski faktor je ta akcija. Prav gotovo ne bi bilo napak, da bi se je lotili v večjem obsegu tudi v naših sušnih področjih.

V Franciji gradijo taka jezera s površinami 1 do 2 ha in vsebino 50 do 200.000 m³. Zajeziijo jih z nasuto zemeljsko pregrado do deset metrov višine. Iz jezerc so razpeljani namakalni jarki, toda pogosteje namakajo z razpr-

sevanjem vode po načinu umetnega dežja, kar je tudi najbolj ekonomično, ker so izgube najmanjše. Uporablja se tudi način prevažanja vode z nizkotlačnimi agregati, ki zagotavljajo 1000 do 2000 m³ vode na hektar, v dveh do štirih obrokih v eni sezoni.

Očitno je, da je tak način zelo primaren za gričevnat svet, kjer ni mogoče zemljo drugače namakati. Če se razpoložljiva količina vode racionalno razdeli na kritična razdobja, ko raste vlaga najbolj potrebuje, bo znatno vplivala na povečanje donosa, dasiravno so namakalne zahteve po vlagi tri do štirikrat večje. V dosedanji praksi se je izluščilo pravilo naj en hektar povodja namaka en hektar obdelane površine.

Glede na celokupne stroške gradnje poedinega takega sistema namakanja, je cena kubičnega metra pridobljene vode razmeroma visoka. Toda ta voda je za sušne pokrajine sila dragocena, ker omogoča srednji kosmati donos, ki je štirikrat večji od letnih investicij za eksploatacijo in vzdrževanje.

V Jugoslaviji imamo sedaj le redke primere zajezitve namakalnih jezer. Tako na primer je nastalo majhno namakalno jezerce na Bukovskem potoku pri Dobrovniku v Prekmurju. Večje je ono na Kočanski reki pri vasi Gradee nad Korani v Makedoniji, ki namaka 600 ha zemlje na Koianskem polju in omogoča dve žetvi na leto. Tudi Lj>-kovsko reko na Kumanovskem polju so zajezili in so se kraji oh njenih namakalnih kanalih cisto prerodih.

LAKOTA IN PREOBLJI DENOST

Predsednik sveta za prehrano in poljedelstvo pri OZN, José de (lastro, je v svoji knjigi "Geography of Fame" objavil presenetljivo biološko-medicinsko ugotovitev. Pri proučevanju podhranjenosti preobljudenih pokrajin je odkril, da ni le preobljudenost vzrok stradanja, marveč obratno — lakota do neke mere povzroča preobljudenost. Dokazal je namreč, da je poraba visokokaloričnih hranil, zlasti živalskih beljakovin (mesa) obratno sorazmerna številu rojstev. Torej dvig standarda (zadostna prehrana) avtomatično vpliva na uravnavanje števila rojstev in znižuje preobljudenost.

NOVI POENOTENI SRBSKO-HRVATSKI PRAVOPIS,

za katerega so se zedinili vsi najvišji srbski in hrvatski znanstveniki in kulturni forumi, dopušča fonetični in originalni način pisanja tujih imen. Zahteva samo doslednost v enem ali drugem in priporoča pristavljati v oklepaju fonetični zapis, odnosno originalno obliko tujega lastnega imena.

Geografi se vsekakor najbolj strinjajo z uporabo ortografske transkripcije v geografski literaturi. To že iz razloga ker pri fonetični transkripciji ni mogoče izhajati brez lingvističnih znakov. Brez njih pa fonetična oblika, pisana z normalnimi glasovi abecede, pr<ogosto postane popačena, neumljiva in groteskna. Nekaj primerov bo pač najbolje osvetlilo zadevo.

Ce v fonetični obliki zapišemo ime Luka, bodo bralci prav gotovo v zadregi za kaj gre. Originalna oblika imena pa nam takoj pojasni, da je to italijansko mesto Lucca. Ali bi na primer vedeli kje je kraj Bišelj, če ga ne zapišemo v italijanskem pravopisu Bisceglie (mesto blizu Barija). Prav tako je z mestom Cela, ki ga Spanci pišejo Chella. Enako je s španskim mestom Jerez, če ga zapišemo fonetično Herec. Tudi z Ajakučo-m marsikdo ne I h> takoj vedel kaj početi, dokler se m m ne razkrije kot perujsko mesto Ayacucho. Fonetično pisani Eš je lahko nemški Esch, švicarski Oesch in Aesch ali angleški Ash. L'rk jc nizozemski otok, pisano v obliki Ourcq pa pritok Marne. Mesto Oš bomo iskali v Kirgizistanu, Auch pa v Franciji. Ur je zgodovinsko sumersko mesto, enako pa se izgovarja tudi ime francoske reke Our. Isto je z reko Ob in pritokom Seine (Aube) in tako naprej.

Z S S R

— Rusi gradijo na področju Novosibirska azijski znanstveni center. V tem mestu znanosti bo delalo 20.000 znanstvenikov in študentov naravoslovnih in tehničnih ved.

— Poleg Moskve in Leningrada je sedaj tudi Kijev dobil prvi del podzemne železnice (metro), ki povezuje oba industrijska predela ob Dnjepru. Proga je dolga deset kilometrov.

— V Bajkalskem jezeru, najglobljem na svetu, so našli globino 1940 m, ki je torej za 199 m večja od doslej znane (1741 m).

— V dobrih dveh letih nameravajo v SZ, z najmodernejšimi tehničnimi pripomočki, realizirati načrt 900 km dolgega prekopa med Črnim morjem in Kaspijskim jezerom. Znano je, da se gladina tega jezera neprestano znižuje, ker je izguba vode zaradi izhlapevanja večja kot pa dotok iz rek, ki se izlivajo v anj. Na nivo v pliva tudi odjem vode za namakanje iz zajezitvenih jezer na pritokih in povečano izhlapevanje na le-teh. Zanimivo je, da izhlapevanje na samem jezeru ni tolikšno, da bi povzročilo primanjkljaj vode. Bilanca bi izkazala celo pol kubičnega kilometra previška. Toda največ vode izhlapi v zaprtem plitvem zalivu Kara-Bogaz-Gol, čigar gladina je tri metre nižja, in kamor odteka skozi ozek preliv iz jezera 22,2 km³ vode letno. Se v 14. stoletju je bila gladina Kaspijskega jezera za enajst metrov višja od današnje, ki je 27,6 m pod gladino Črnega morja. Skozi prekop bo dotekalo toliko vode, da se bo gladina jezera obdržala na sedanjem nivoju.

Z D A

— Potem, ko je senat v Washington!! letos (1959) v marcu potrdil predlog, je predsednik Eisenhower 21. avgusta slovesno proklamiral Havajsko otočje za petdeseto zvezno državo ZDA. Število prebivalcev se je s tem povečalo za šest sto tisoč. Združene države štejejo sedaj 176.000.000 prebivalcev.

— \ zvezni državi Louisiani pri New Orleansu gre nova avtomobilska cesta preko novozgrajenega 38 km dolgega betonskega mostu na jezeru Pontchartrain. To je torej sedaj zdaleč najdaljši most na svetu.

— Obstojajo najboljše izgledi, da se bo južna Kalifornija čez pet let oskrbovala s sladko vodo — iz morja. To bo baje, ko bo stvar dograjena, najcenejši način. Voda se bo pridobivala v velikanskih napravah z destilacijo, s pomočjo nuklearne energije, sončne, toplote in z drugimi postopki. Nekatero teh naprav že obratujejo.

— V ZDA razmotrivajo možnost prehoda na metrični sistem. Prehodna doba bi trajala 33 let, da bi ena generacija v šoli in praksi novi sistem popolnoma usvojila.

JUŽNA AFRIKA

se je odločila, da preide od funtstičlinskoga na decimalni sistem. Uvedla bo novo denarno enoto „rani“, ki bo imel vrednost 10 šilingov in se bo delil na 100 centov. El funt bo veljal dva randa, en šiling deset centov. šest penjev pa bo ravno petim centom.

AVSTRALIJA

V Zahodnem Qecnslandu je ob robu puščave pri rudniku urana zraslo mestece Mary Kathleen z okrog 1800 prebivalci. Z asfaltirano cesto je povezano z železnico pri Cloncurryju, druga cesta pa ga veže z Mount Iso.

PREKO MONT BLANCA IN SKOZENJ

Iz francoskega alpskega turističnega centra Chamoniva lje s kote 1030 m speljana žičnica do vrha Piton du Nord (3802 m) v neposredni bližini Aiguille dti M di 3842 m). kar je samo 1005 m pod vrhom Mont Bianca. Prvi del žičnice so pričeli graditi že leta 1912, dogradili pa so jo

leta 1922 do višine 2404 m na Plan des Aiguilles. Dolga je 2525 metrov. Na tem delu drsijo kabine s 70 potniki s hitrostjo 7.8 m/sek.

Drugi del so dogradili šele leta 1940 do Col du Midi. Ker pa ta ni zadovoljivo funkcioniral, so žičnico razdrli in leta 1955 izdelali nov, drzen projekt, s katerim so premostili razdaljo od Plan des Aiguilles (2300 m) in Piton du Nord (3802 m) z enim samim razponom jeklene vrvi. Ta rekonstruirana druga etapa ima torej izmed vseh žižnic na svetu najdaljšo prosto visečo vrv — dolga je 2869 m! Zračna razdalja med obema postajama znaša namreč 2464 metrov. Tudi po doseženi nadmorski višini je to najvišja žičnica sveta. Zaradi varnosti služijo za vleko, poleg glavne, nosilne, hkrati še po tri vrvi. Razen tega je na zgornji etapi vključena še reševalna vrv. Zaradi tvorbe ledu na vrveh je organizirana posebna opazovalna služba. Ko se liričnc led nabirati, žičnico takoj spravijo v tek, da ga posebne priprave na postajah odstranijo.

Gondole tehtajo po 1000 kg in prepeljejo 500 potnikov na uro. Posamezna gondola prepelje hkrati tudi do 50 ljudi. Vožnja v zgornji etapi traja 4l/g minute. Na vrhnji postaji Piton du Nord sta potnikom na voljo bife in terasa, s katere je izredno lep razgled na alpsko panoramo okrog Mont Blanca. Odtod, skozi galerijo in preko 17 m dolgega železnega mostu, se turisti lahko povzpno na 3842 m visoki Aiguille du Midi. Skozi predor pa se pride do hotela, od koder se smučarji spuščajo skozi Vallée Blanche v 18 km dolgem smuku v dolino. Od tod je preko te Bele doline speljana druga žičnica v treh lokih (1700, 2840 in 450 m) mimo Col du Géant v Gourmayeur.

Iz tega italijanskega alpskega središča se bo, nemara že leta 1962, mogoče vrniti v Chamonix z avtomobilom skozi Mont Blanc. Cestni predor, ki bo dolg 11,6 km so pričeli vrtati na francoski strani v Les Pèlerins, jugozahodno od Chamonixa v višini 1270 metrov. Izhod je na južni strani montblanškega masiva v Italiji pri kraju Kntrevès, severno od Courmayeura, v višini 1380 metrov. Tudi tu že vrtajo. Predor bo širok osem in visok šest metrov. Zračiti ga bo treba s 300 m³ svežega zraka na sekundo. Pot iz Milana v Paris bo skrajšana za 300 km.

NEKAJ O ŽIČNICAH PRI NAS...

Po zgraditvi turistične žičnice na Pohorje, ki je prva naša žičnica z gondolami, se je gradnja te vrste transM>rt-nih objektov tudi pri nas pričela bolj uveljavljati. Žičnice omogočajo lažji, predvsem pa mnogo hitrejši dostop na višine, kar je ob današnjem pomanjkanju časa odločilnega pomena. Smučarjem omogočajo pogostejši dostop na gorska smučišča, še bolj dobrodošle pa so starejšim ljudem, ki bi drugače ne mogli uživati gorske narave. Olajšana je tudi oskrba planinskih domov in koč. Skratka — gorska turistika z njimi ogromno pridobi.

Za pohorsko smo v Sloveniji dobili še kombinirano se-dežno in gondolsko žičnico na Krvavec, ki je tudi že dovolj znana. Lani pa je bila končno dograjena kranjskogorska dvostopenjska. 2217 ni dolga žičnica na 1572 m visoki vzhodni vrh Vitranca. Prva stopnja gre z 833 m nadmorske višine do Bedančevega doma v višini 1145 m. Od tod te potegne drugi del žičnice na vrh.

Prav sedaj je v gradnji žičnica na Veliko planino nad Kamnikom. Tudi ta žičnica bo dvodelna, Prvi del bo zgra-jen po načinu nihalnih žižnic v enem razponu, to je brez

vmesnih opornikov. Imela bo samo dve gondoli. Ko se bo ena vzpenjala, se bo druga spuščala. Vsaka gondola bo sprejela po 35 oseb in jih bo v šestih minutah z brzino osem metrov ua Sekundo dvignila v višino 1410 metrov do takoim. Kuklarjev. Vstopna postaja bo pri Smečjih mlakah pod Kraljevim hribom v dolini Kamniške Bistrice. Od Kuklarjev na Tratce za Zelenim robom bo speljana kr-vavški podobna sedežnica na višino 1600 metrov pod vrhom Njivic (1666 m). V celem torej 1050 metrov višinske razlike, ki jo bo mogoče premagati v 15 minutah, kajti tudi vožnja na zgornjem delu bo trajala šest minut. Ta vrhnji del bodo uporabljali smučarji, ko se bodo bo smuku izpod Njivic do Kuklarjev vračali na Veliko planino. Prav zaradi teh smuških spustov je žičnica projektirana v dveh delih. V bližini zgornje postaje bo sčasoma zraslo pet turističnih naselij z vveckend hišicami, dočim lk) pretežni del Velike planine s pastirskimi stani proglašen za narodni park. Tu se ne bo smelo graditi in ničesar spreminjati. Velika planina naj ohrani svoj značaj z značilno planšarsko arhi-tekturo.

Vzporedno oh trasi turistične je že zgrajena tovarna žičnica, ki bo po dograditvi glavne žičnice ostala v uporabi za gradnjo turističnih naselij ter za oskrbovanje Velike planine nasploh. Na njeni planoti v Tihi dolini že poje motorna žaga v gozdu, ki daje les. kamnolom Zaplcčam pa kamen za gradnjo objektov pri žičnici in v turističnem naselju. Ta gradbeni material transportirajo z vozovi po novozgrajeni cesti iz Tihe doline do vrhnje |>ostaje žičnice.

Načrte za žičnico, turistično naselje ter predlog za narodni park je izdelal arhitekt Vlasto Kopač, ki je za prospeh tega kotička naših planin neutrudno na delu. Žičnica bo stekla na narodni praznik kamniške občine 24. julija 1961. Prav gotovo bo mnogo pripomogla, da se bo Velika planina približala Ljubljani in se takorekoč spremenila v njena pljuča. Delovnim mestnim ljudem bo zaslužen odhiti in smuk sredi planin znatno olajšala, kar je pač poglavitni namen vseli žičnic.

O projektih žičnic na Velo polje poročamo v sestavku o zimskoš|K>rtnem in turističnem centru Jugoslavije.

Drugod po Jugoslaviji smo z gradnjo žičnic v pre-cejšnjem zaostanku. Zgrajena je žičnica na Velebit, ki služi prvenstveno za spravilo lesa, prevažata pa tudi ljudi z ja-dranske obale od luke Stinica pri Jablancu v osrčje Vele-bita. V Sarajevu so letos izročili prometu 2200 m dolgo žičnico na Trebevié. Žičnica, ki ima zaprte, štirisedežne kabine vozi z levega brega Miljacke 620 m visoko na hrib Draguljac, kjer bodo zgradili turistične objekte in smučarske skakalnice.

Pri Zagrebu so pričeli letos, nedaleč od nedokončanega tunela v Dolju, graditi žičnico na Medvednico do pod vrh Sljemena (1035 m). Dolga bo okrog 4500 metrov z višinsko razliko 700 metrov. Otvoritev je predvidena leta 1961.

Prihodnje leto (1960) bodo pričeli iz Mcdvcjc ha opa-tijski rivieri postavljati stebre za 6 km dolgo žičnico na Učko (1396 m), ki naj bi jo dogradili tudi leta 1961.

V načrtu je še gradnja žičnice od Budve na črnogorski rivieri do Ivanovih korit pod vrhom Lovcena, in v Srbiji manjša (1200 metrov dolga) žičnica v turističnem centru Kopaonika.

...IN DRUGOD

Švica je po številu žičnic prva na svetu. Tehnizacija višinske turistike gre tam strmo pot. Medtem ko so še leta

1957 našeli 365 žičnic. jih imajo sedaj že preko 400. ne upoštevajoč pri tem smučarske vlečnice, ki jih je brez števila. V Bresino-Arsiziu, v kantonu Tessin, so izročili prometu celo povsem avtomatizirano žičnico. Vozovnice izdaja avtomat, v kabini pa s pritiskom na gumb spraviš žičnico v pogon kakor dvigalo.

Tu naj omenimo, da je po švicarskih Alpah raztresenih 60.000 hribovskih kmetij, ki jim spričo vedno intenzivnejše industrializacije grozi propad. Mlajši rod se seli v nižino, v tovarne, v lagodnejše življenje. Ker so pa te hribovske domačije bistveni element gorske pokrajine, bi njihovo propadanje Švicarji radi zavrlili in celo obrnili v razvoj. To menijo doseči vprav z modernizacijo prometnih zvez do hribovskih naselij, z elektrifikacijo, gradnjo cest, gorskih železnic in ne nazadnje z žičnicami.

Druga dežela žičnic je Avstrija, kjer so leta 1958 imeli 52 žičnic s kabinami, 77 sedežnic, 340 smučarskih vlečnic ter 10 gorskih železnic.

Iz Mehike prihaja vest, da bodo tam gradili žičnico prav na teme 5440 m visokega ognjenika Popocatepetla, kjer so na višini nad 4400 m na večnem snegu sijajna smučišča. Tu se pojavlja vprašanje, kako bo človek sposoben aklimizirati se pri naglem dvigu v te višine, ko ta problem nastaja tudi pri alpskih žičnicah.

KANAL SV. LOVRENCA

Koncem aprila 1959 so na meji med ZIJA in Kanado izročili prometu novo, zelo pomembno prometno žilo. ki bo oceanskim ladjam omogočila plovbo prav v osrčje severnoameriškega kontinenta. Med Montrealom in Ontarijskim jezerom so na Reki sv. Lovrenca odstranili brzice in jo tako usposobili za plovbo velikih ladij. Plule bodo skozi jezera Ontario, Erie, Huron in 3500 km dolgi poti končale plovbo v Duluthu, v skrajnem zapadnem koncu Gorcnjega jezera (Lake Superior), v nadmorski višini 182 m ali pa v Chieagu ob Michiganskem jezeru. Ne bo jim torej več treba odlagati tovora že v Montrealu. Bostonu, New Yorku ali Philadelphiji. ampak ga bodo pritorile po najcenejši poti tja v sredino celine. Poleg velikih pristanišč Montreala, Toronta in Detroita bo Chicago postal največja celinska luka s 75 milijoni ton blagovnega prometa na leto. Kanal bo imel ogromen vpliv na gospodarski razvoj doslej še neiskoriščenih kanadskih področij okrog Velikih jezer. Olajšal in povečal se bo izvoz kanadskega žita. Za izvoz urana, niklja in bakra računajo, da se bo povečal za 275 odstotkov. Obratno pa bo z Labradorja omogočen cenen prevoz 20 milijonov ton železove rude na leto v jeklarne ob Velikih jezerih, ki jih je že ogrožalo pomanjkanje te surovine spričo izčrpanih rudnikov v Minnesota. Jeklarske družbe so imele tudi odločilen vpliv v

40-letni borbi za izgradnjo kanala, ki se je vodila med njimi in železniškimi prevoznimi družbami.

Gradnja je trajala pet let in je veljala Kanado in ZD V 471 milijonov dolarjev. Te stroške kanijo odplačati do leta 2008. V njih niso zajeti izdatki za sistem hidroelektrarn pri Masseni (nad Montrealom).

Do leta 1961 nameravajo na vseh plitvejših mestih kanal še poglobiti na devet metrov in s tem omogočiti plovbo še večjim ladjam. Velik nedostatek kanala pa je \ tem, da je od sredine decembra do sredine aprila zaledenel.

Omenjeno naj bo še, da gre veliko zaslug za ostvaritev te plovne poti našemu rojaku Johnu Blatniku iz zvezne države Wisconsin ob jezerih. Blatnik je član Kongresa, kjer vodi komite za reke in pristanišča, vključena v načrt o poglobitvi Reke sv. Lovrenca. Leta 1953 je pripravil osnutek zakona za gradnjo te največje eelinsko-morske arterije sveta in oskrbel kredite za uresničenje načrtov.

ŽELEZNICA SARAJEVO—PLOČE

Letos so pričeli z rekonstrukcijo te najvažnejše prometno-gospodarske arterije Bosne in Hercegovine. Proga od Sarajeva do Ploč meri 183.6 km in velja za eno najtežavnejših v državi. Ima 115 predorov v skupni dolžini 29 km ter 55 viaduktov in večjih mostov. Rekonstrukcija se je pričela na najtežjem odseku Bradina—Konjic, kjer se proga na dolžini samo 13 km spusti z višine 768 metrov v Ivanplaninskem predoru na 279 metrov v Konjiču ob Neretvi. Za ta del je bilo izdelanih ravno 50 variant. Položili bodo normalni tir in progo elektrificirali. Hitrost vožnje se bo povečala na 80 km na uro, na najtežjih mestih na 55 km. Vzpon bo znašal 24‰. Od Sarajeva do Ploč bo vlak potreboval le štiri ure vožnje. Dela na odseku Sarajevo—Jablanica naj bi bila dovršena do leta 1963.

JAPONSKA

Podmorskemu predoru med otokoma Kjušu in Honšu se bodo sedaj pridružili še predori med ostalimi japonskimi otoki. Med Honšujem in Ilokaidom gradijo 18.6 km dolg predor pod morjem. Visok bo 17 in širok 13 metrov. Zgoraj bo avtomobilska cesta, spodaj dvotirna železnica, v sredini pa zasilna pešpot. Dograjen bo leta 1963. Načrti se pripravljajo tudi za povezavo otoka Šikoku preko otoka Avaji s Honšujem. Do leta 1964 mislijo biti gotovi tudi s tem. K povezavi otokov z železnico in cestami pod morjem so Japonce pritirale pogoste pomorske katastrofe. Megla in tajfuni namreč stalno ogrožajo ladijski promet v ožinah med otoki.

.....
Vilko I inžgar

KNJIŽEVNOST

VLADIMIR KLEMENCIC,
POKRAJINA MED SNEŽNIKOM IN SLAVNIKOM

Gospodarska geografija. Slovenska akademija znanosti in umetnosti. Razred za prirodoslovne in medicinske \rde, dela 9, Inštitut za geografijo, 5. Ljubljana 1959. 197 strani teksta, 14 fotografij, 23 kartogramov, diagramov in kart, 8 kart v prilogi.

Knjiga obravnava raznoliko pokrajino med Snežnikom in Slavnikom, kjer avtor loči Srednjo in Zgornjo Pivko, Košansko dolino. Snežnik, Podgoro, Reško kotlinico, Vransko dolino. Brkine, Podgrajsko Podolje, Podgorski kras in Čičarijsko hribovje. Na prvih 78 straneh je fizično geografski opis. Posebna važnost je pridana sušnim obdobjem, ki so osnova za kasneje razložene prehode od kontinentalnih

do mediteranskih antropogeografskih pojavov. Prav prikaz te prehodnosti je ena glavnih nalog te knjige. V poglavju z naslovom „Razvoj in struktura naselij in njihovega zemljišča“ je težišče v historični geografiji. Glavnina knjige je v prikazovanju gospodarske strukture pokrajin. Na osnovi statističnih podatkov so v tekstu in v podobi prikazani gospodarsko geografski pojavi od agrarne gostote, deležev zemljiških kategorij, njihovih donosov, živinorejskih indeksov itd. do poklicne strukture družbe. Poudarek je na ovčarstvu. Na nekdanji sezonski pašni selitvi ovčjih čred od Snežnika do morja pa na opuščanju ovčarstva v tem stoletju. Tedaj je postala pokrajina agrarno zaledje razvijajočega se Trsta in Reke ter dobavitelj ledu in raznih kmetijskih pridelkov. Ko so Trst po zadnji vojni z državno mejo odrezali od te pokrajine, se javljajo v gospodarstvu novi problemi, ki so v razpravi tudi opisani in ki jim sledi tudi napotek za bodoče. Zadnje poglavje prikazuje gibanje prebivalstva, kjer je poudarek na nekdanjih sezonskih delih in izseljevanju.

IVAN GAMS, POHORSKO PODRAVJE

Razvoj kulturne pokrajine. Slovenska akademija znanosti in umetnosti. Razred za prirodoslovne in medicinske vede, dela 9, Inštitut za geografijo. 5. Ljubljana 1959. 227 strani teksta, 58 fotografij. 14 tabel, 3 skice, XI kart.

Prva dobra tretjina knjige je posvečena prirodno-geografskim pojavom. Pri klimi je težišče na prikazu temperaturne inverzije, ki je v tej gorati pokrajini važna za vertikalno conalnost rasti in kulturnih sadežev. Pri opisu kvartarnega razvoja je navedenih več novih rezultatov.

Najobsežnejše poglavje z naslovom „Razvoj kulturne pokrajine“ podaja historično geografske podatke o naselitvi, naseljih in o gospodarstvu v srednjem in predvsem v novem veku. Ker se je v najbolj odročnih krajih do nedavna ohranilo požigalništvo in nekatere druge, nekoč za vse slovenske gore značilne oblike gospodarjenja, meni avtor, da utegne biti študij Pohorskega Podravja zanimiv za druge gorske kraje. Po katastrskih občinah, ki jih je 176, je opisan razvoj zemljiških kategorij in prebivalstva. Poudarek je v zaraščanju kmetijske zemlje v hribih z gozdom in na hribovski depopulaciji, ki je občutna posebno v krajih s samimi samotnimi kmetijami. Te so ena od glavnih značilnosti pokrajine in pomenijo v današnjem gospodarskem razvoju poseben, v knjigi razložen problem.

— S

ZBORNIK RADOVA

V. kongresa geografa FNR Jugoslavije održanog u NR Crnoj gori od 8. do 16. septembra 1958. Izdalo Geografsko društvo NR Črne gore. Cetinje 1959. 531 strani. Broširano.

Ta kongresni zbornik je od vseli dosedanjih najboljšežnejši in tudi po vsebini med najbolj tehtnimi. Prinaša opis poteka kongresa in referate, od katerih so glavni objavljeni v celoti, drugi v skrženi obliki. To, da so osredotočili delo kongresa na nekatere vnaprej določene probleme, ki so jih obravnavali plenarni sestanki — druge so čitali na sekcijah — je pokazalo dobre učinke tudi v kongresnem zborniku. Tu je snov zgoščena okoli nekaterih vprašanj, predvsem okoli kraške hidrologije in o načelih geografskega regioniranja ter planiranja. Ker so imeli slovenski delegati razmeroma precej referatov, zvemo iz zbornika o glavnih problemih, s katerimi se ukvarjajo

slovenski geografi raziskovalci. Seveda se nanaša vsaka problematika na neko regijo in tako zvemo tudi marsikaj o slovenskih pokrajinah. Posebno vrednost pa daje knjigi 213 strani obsegajoči geografski opis Črne gore, o kateri je bilo doslej iz te stroke malo objavljenega, pa še to je težko dostopno. Tukaj pa najdemo zgoščen in vsestranski prikaz Crnc gore od njenih tektonskih, klimatskih do družbenih in drugih značilnosti. Zato opozarjamo posebno šole na (o ugodno priliko, da dopolnijo knjižnico z osnovno literaturo o jugoslovanskih republikah.

Knjiga se naroča pri tajništvu Geografskega društva Slovenije, Ljubljana, Trg revolucije II 11. Broširana stane za člane 700, za nečlane pa 1000 dinarjev. j. q

NEKAJ PRIPOMB K OCENI ZEMLJEPISA JUGOSLAVIJE ZA GIMNAZIJE

V štev. 1—2 GO Vf je 1). Radinja priobčil obširno poročilo oziroma oceno tega učbenika, ki mu priznava, da je „skrbno sestavljen“ in da ima „dobre strani“, v glavnem pa z njim ni zadovoljen. Tudi avtorja nisva povsem zadovoljna. saj sva se ponovno prepričala, da je „neprimerno laže sestaviti dober učni načrt kakor pa dober učbenik“. Vendar se ne strinjava povsem s kritikovim načelnim stališčem kakor tudi ne z vsemi njegovimi pripombami.

Predvsem je pretiran kritikov strah pred vsako „deskriptivnostjo“. Na str. 30 GO pravi „opis državnih meja je še vedno deskriptiven (seveda, saj descriptio se pravi po slovensko opis!), čeprav pove da so ene meje dobre, druge slabe, ne pa tudi, zakaj so take“. Toda učbenik (str. 6) sploh ne govori o dobrih in slabih mejah, ampak loči le naravne in umetne meje; teh pojmov pa učencem najvišjega razreda menda ni treba šele razlagati, ker jih morajo poznati iz obče geografije. V istem odstavku očita kritik knjigi, da je „takoj v začetku še vedno pomembnejša zemljepisna lega kakor pa zemljepisni položaj“. Ta očitek je povsem nejasen, kajti besedi „lega“ in „položaj“ pomenita (vsaj po Pleteršniku) isto in tudi Melik uporablja obe v istem pomenu (na primer Jugoslavija, str. 7). V knjigi je na strani 3 v drobnem tisku zahtevano od učenca, da sam določi na karti zemljepisno (matematično) lego države, nato pa sta podani njena naravna in politična lega. Katera od teh je sedaj „položaj“?

Pa vrnimo se h „deskripciji“! Gotovo je do neke mere neizogibna, saj jo najdemo v najboljših geografskih spisih in knjigah, iu kako naj bi shajal brez nje geografski učbenik, ko ne morejo niti učbeniki zoologije, botanike ali mineralogije, dasi je večino živali, rastlin in rudnin laže pokazati učencu v naravi kot pa geografske objekte. Ravno tako je neizogibno, da prinaša učbenik predvsem material, da je bolj ali manj kompendij. Toda ne za profesorja (on mora znati mnogo več!), temveč za učenca, ki ob njem ponavlja to, kar je slišal v šoli. Stvar učitelja in njegove žive besede pa je interpretacija, vrednotenje in primerjanje materiala, skratka „razmišljajoča geografija“. Tega rde more nadomestiti noben učbenik (tu je ravno šibka stran vseh „dopisnih“ šol), kajti učbenik je predvsem kompendij za učenca, ne pa metodični priročnik za učitelja (kaksne bi tudi potrebovali!).

Popolnoma se strinjava s kritikom, da topografija ni „srž sodobne geografije in geografskega pouka“, ni pa to tudi filozofiranje zavito v plašč „razmišljajoče“ geografije. Brez osnovnega topografskega znanja ni mogoča nobena

geografija, in izkušnja kaže, da marsikateri dijak, celo tak, ki se po maturi posveti študiju geografije, prinese iz gimnazije malo geografskega znanja, čeprav so ga učili v duhu „razmišljajoče“ geografije.

Ce bi bil seveda na razpolago dober ročni zemljevid, in sicer isti za vse šole, v katerih se učbenik uporablja, in bi ga imel vsak učenec pred seboj — potem bi učbenik lahko prepustil velik del inventarja, zlasti topografskega, zemljevidu in bi se kar nanj skliceval. Kot tudi kritik priznava, smo pa danes v tem pogledu na slabšem, kot smo bili pred leti: sicer pa ostane še vedno mnogo „inventarja“, ki ga tudi osmošolce (po starem) ne more sain razbrati s karte brez pomoči učbenika ali učitelja.

Ravno ker nimamo primerne ročnega zemljevida, bi moral učbenik prinesiti tudi več grafičnih ponazoritev. V tem se avtorja strinjava z ocenjevalcem, in to je poglobljena pomanjkljivost učbenika; deloma je opravičljiva z naglico, s katero je bilo treba nazadnje vreči rokopis v tiskarno, če naj bi knjiga izšla še za tisto šolsko leto.

Da naša geografska terminologija žal še ni ustaljena, vemo vsi in le naravno je, da se to vidi tudi v učbeniku. Sicer pa ni nobena nesreča, če uporabljamo več izrazov; zakaj ne bi mogli na primer reči tudi moravsko-ardarski jarek poleg dolina, podolje, zarez itd. ali zunanje sile, ki so preoblikovale relief naše države, saj so procesi, ki so jih te sile izzvale, takoj za tem popisani (str. 11) ali pa vodna moč namesto vodna sila (neki recenzent je hotel imeti sploh samo vodno moč!)?

Naj odgovoriva še na nekatere konkretne očitke! O Grintovcu in Grintovcu, o Mangrtu in Mangrtu se res še nismo zedinili, toda stenski zemljevid Slovenije (Bolunec-Planina, DZS 1955), ki se uporablja v šolah in najnovejši zemljepis Jugoslavije (Planina: Naša domovina Jugoslavija, 15, 17), pišeta tako kot midva. Zakaj se jc kritik spotaknil ob Labotnico in Bajer, ne veva. Prvo ime uporablja na primer Mclik (Slovenski alpski svet, 530), drugo poleg Mclika (Naša velika dela, 44) tudi Planina (o. c., 87). Kupreš (nam. Kupres) je očitno tiskovna napaka, pridevnik kupreški jc pa seveda pravilen, o čemer priča vsa hrvatska in slovenska geografska literatura. Neretvino ustje in Plivino jezero gotovo ni dobro, morda tudi pridevnik neretvanski ne, toda neretljanski se splošno uporablja. Tudi „rudnik rjavega premoga“ ki kritika „posebno bodi“, ni tako strašen, kajti po Pleteršniku pomeni beseda „rudnik“ ne samo „Erzgrube“ ampak tudi „Bergwerk“ sploh, in o trboveljskih „rudarjih“ slišimo vsak dan (v novi Planinovi knjigi jih vidimo na strani 28, na naslednji strani pa bemo o „rudniškem središču“ v Toplicah pri Zagorju).

Nekatera „presenečenja v imenoslovnem oziroma jezikovnem pogledu“ so čisto navadne tiskarske napake; zmešnjavo s „poljem“ in „Poljem“ je pa zakrivila jezikovna pregledovalka, ki jc dala vsem poljem veliko začetnico, čemur sta se avtorja uprla, nista pa utegnila v zadnjem trenutku zadevne korekture izvesti do kraja.

Od stvarnih pomanjkljivosti, ki jih kritika očita učbeniku, sta dve (Savinja namesto Svinja in Sora namesto Kokre) na prvi pogled očitna spodrsaljaja, ki sta se pripetila bodisi piscu bodisi stavcu. Pri ostalih jc le razlaga enkrat „močno enostranska“, drugič „pomanjkljiva“, tretjič pa nas „trditev postavlja pred vprašanje talne vode na krasu“ (ali naj ga morda rešuje šolski učbenik?). Na strani 93 je res nerodno izražanje zakrivilo, da bo učenec mislil, da se začinja nc lc Vipavsko ampak tudi reka Vipava že pod

Razdrtim. Zakaj pa šteje kritik med stvarne pomanjkljivosti tudi trditev, da „izvirajo sloji boksita v zahodnem Dinarskem gorstvu iz jurske dobe“, ni jasno, ker se ni izrazil, ali jih ima za starejše ali za mlajše. Vsekakor jih ima za jurske Kosta Petrovič, ki pravi „U ovim oblastima (sc. zapadni deli Dinarskega gorstva) u jurskim krečnjacima javljaju se bogata nagomiljanja boksita“, Geografija FNH Jugoslavije, Beograd 1949, str. 46). V dobo triasa jih postavlja Fr. Tuean (Naše rudno blago. Zagreb 1949, str. 106), izrecno v gornji trias pa Vjekoslav Mikinčič (Enciklopedija Jugoslavije I., str. 662).

Ob koncu naj ponoviva, da tudi sama nisva še zadovoljna z učbenikom, predvsem zaradi preveč skromnih grafičnih ponazoril, pa tudi regionalni del jc morda preobširen in mestoma prenatrpan. Najbolje se bodo dobre in slabe strani učbenika pokazale v šolski praksi, zato bova zaradi morebitne nove izdaje hvaležno sprejela vsak dobronameren nasvet tovarišev iz šol — tudi brez „odkrivanja drobnih pomanjkljivosti“. s. Kranjec — V. Leban

OPOMBA: Uredništvo želi, da bi gornja diskusija prerasla dosednji okvir in se usmerila predvsem na načelna vprašanja naših geografskih učbenikov v celoti. Ker težimo za tem, da bi tudi v naših učbenikih čimprej in čimbolj uveljavili sodobno geografijo in njene sodobne poglede, menimo, da je to vprašanje pereče in vabimo k sodelovanju vse geografe, predvsem pa šolnike.

SVETOZAR ILESIČ,

GOSPODARSKA IN POLITIČNA GEOGRAFIJA SVETA

Ljubljana 1959

Tretja, močno predelana izdaja. 351 strani, 85 kart

V začetku letošnjega šolskega leta jc izšla, že nestrpno pričakovana, tretja izdaja Ilčičeve knjige o regionalni geografiji (prva izdaja jc izšla leta 1947, druga pa leta 1950). Zc nekaj let ni bilo dobiti več omenjene knjige na knjižnem trgu.

Naklada druge izdaje v 10.000 izvodih jc bila namreč prenizka. Knjiga jc kmalu pošla in jc v šoli že nekaj let zelo redka. Mimo šolarjev jc namreč učbenik kupovala tudi ostala javnost in to v izdatni meri, saj jc knjiga za naš čas zelo aktualna. Lakote po taki in podobni literaturi ni mogla utešiti niti Kokoletova knjiga „Dežela sveta“, ki jc izdala Prešernova družba za leto 1955 v več desetisoč izvodih. Ko so jo dijaki začeli kupovati kot nadomestilo za Ilčičevo knjigo, se jc pokazalo, da tudi te knjige na knjižnem trgu ni mogoče več dobiti, pa čeprav jc tega šele štiri leta.

Skratka, tretja izdaja Ilčičeve knjige jc bila nujno potrebna. Upoštevati jc namreč treba, da jc knjiga učbenik za šole kakor tudi priročnik za javnost, kar sta potrdili obe dosednji izdaji, tretja pa I^o) s svojimi spremembami šc bolj ustrezala.

Nova izdaja Ilčičeve knjige kot učbenika jc nujno potrebna tudi zato, ker se jc medtem ustrezni učni načrt bistveno spremenil. Ta se razlikuje ne lc po razporeditvi in zaporedju učne snovi temveč tudi po vsebinskem in metodičnem pogledu. Prej jc bilo v obravnavanju snovi težišče skoraj izključno na državah kot prostorskih enotah. V sedanjem učnem načrtu pa jc poudarek na osnovnih pri-

rodnogeografskih enotah in se v okviru teh velikih prirodno-geografskih makroregij obravnavajo njihove antropogeografske oziroma družbenogeografske značilnosti glede na državnoteritorialne tvorbe. Ob zaključku regionalne geografije imamo obsežno novo poglavje „Svet kot celota“, ki zajema v sintetični obnovi srž zemljepisnega gradiva, predelanega v prvih treh letih geografskega pouka v višji gimnaziji.

Spričo teh sprememb v učnem načrtu je razumljivo, da je avtor rokopis za tretjo izdajo močno predelal. Toda podrobnejša primerjava med knjigo in učnim načrtom nam pokaže, da je avtor v bistvu sicer upošteval spremenjeni program tako po duhu kot v stvarnem pogledu. Da pa je marsikje ubiral tudi svoja pota, likli.si glede težišča v obravnavanju snovi (to velja posebno za države, na katerih je ponekod še vedno ostal glavni poudarek), bodisi glede same razporeditve gradiva (na primer pri obravnavanju Srednje Evrope in podobno). Mogli bi reči, da je knjiga pravzaprav nekak kompromis med zadnjo izdajo in novim učnim načrtom. Medtem ko so na primer prirodno-geografske makroregije obdelane docela na novo, povsem v duhu sedanjega učnega načrta, pa to za obravnavanje držav ne velja v toliki meri ali pa sploh ne, čeprav so tudi te na novo osvetljene, tokrat z ustreznim poudarkom na posameznih regijah, ki jih sestavljajo, in ne več toliko na državah kot celotah.

Seveda pa bi dosledna naslonitev na novi učni načrt zahtevala povsem novo knjigo z ustreznim osnovnim konceptom in pa na novo prirejeno dokumentacijo (karte, skice, grafikone, diagrame in sploh statistične podatke) prirejene po regijah in ne le po državah. Vse to pa že zaradi tehničnih težav oziroma skopo odmerjenega časa zaenkrat ne gre.

Vsega tega ne omenjam zatregel, da bi imeli morda pomisleke glede knjige kot učbenika (zaradi razlik med učnim načrtom in knjigo) temveč bi radi podčrtali, da je ta učni načrt v veljavi šele dve leti in niti ni docela preizkušen. Zato je razumljivo, da je potrebno nekaj časa tako zaradi učnega načrta kot zaradi ustreznega učbenika. Ilesičev učbenik je kljub temu vsekakor prvi odločnejši korak k realizaciji učnega načrta kakor tudi k uveljavljanju sodobnega geografskega pouka.

Ne glede na vse te spremembe učnega načrta pa terja že sam politični in gospodarski razvoj sveta v zadnjem desetletju, z vsemi svojimi, pogosto tako burnimi spremembami, v knjigi vrsto dopolnitev v politično-teritorialnem pogledu kakor tudi v čisto gospodarsko-statističnih tabelah in seveda tudi v samem vrednotenju določenih družbeno-geografskih procesov tega časa.

Rokopis vse to seveda v polni meri upošteva, saj nudi zadnje gospodarsko-statistične podatke in ostale gospodarsko-politične osvetlitve.

Razporeditev snovi je v knjigi nekoliko različna od učnega načrta. Prof. Ilesič obravnava najprej medmorsko Evropo v celoti in šele nato preide k SZ ter Bližnjemu in Srednjemu vzhodu. Po učnem načrtu pa se obravnava Vzhodna Evropa oziroma SZ za Srednjo Evropo toda pred

Sredozemljem, ker učni načrt upošteva načelo postopnosti. Zato se na primer Romunija in Poljska obravnava na koncu Srednje Evrope kot prehod k Vzhodni Evropi oziroma SZ. Tej pa sledi spoznavanje Sredozemlja in njegovega azijskega obrobja, kar se nato razširi na ves Bližnji in Srednji vzhod, s čimer se zaključi snov za VI. razred.

V učnem načrtu moti morda to, da je obravnavanje SZ takorekoe vrinjeno med dva dela medmorske Evrope (Srednjo in Južno). Pri Ilesiču pa mi je predvsem to všeč, da sta SZ in Bližnji vzhod (in celo Srednji) prikazana kot izrazita prehodna evrazijska prostora. S tem je odpadlo razmejevanje, ki je v geografiji sploh problematično, tu pa še posebno.

Nenavadno pa je, da se obravnavanje Srednje Evrope začne s Poljsko in ne z Nemčijo, kot smo bili doslej vajeni. Po tehtnem premisleku pa moramo dati avtorju prav, da je uhral to pot. Tradicionalna vloga Nemčije je s tem že na zunaj akcentuirana v novi luči.

Splošne oznake večjih področij so v knjigi brez dvoma najbolj dragocene. So jedrnat, kompleksne in zelo plastične. Skoda le, da tega ni še več in da se v še večji meri ni predstavilo težišče od držav k tem makroregijam. Ponekod so te oznake preskope, na primer pri Severni Evropi, Atlantski Evropi in podobno.

V knjigi so domala vsa poglavja ne le snovno zelo dobra, temveč tudi po razvijanju, jasnosti in dikciji zelo uspešna. Vrednost je v tem, da gre za zgoščene, vendar pa jasne in plastične oznake, ne pa toliko za opise. Učbenik nudi v taki obliki dijaku občutek trdne zakonitosti in zanesljivih geografskih predstav.

Zelo mi je všeč, da je geografska dokumentacija zmerena s statističnimi podatki in geografskim inventarjem sploh. Tako je očitno, da je vse to bolj ilustracija, včasih celo zgolj orientacija kot pa kopičenje snovi same. To nam dokazuje tudi vrsta podatkov v petitem tisku, v oklepaju in zaokroženi statistični podatki (na primer glede površine, prebivalstva, mest in podobno). To ni važno le zaradi lažjega pomnjenja temveč tudi zato, da se pokaže, kje je in kje ni težišče geografskega pouka. Osebnost me ne bi prav nič motilo, ako bi bilo tega še manj, pa zato več preglednih kompleksnih prikazov. Pač pa bi pri številkah, kjer se to da, nakazal razvojno tendenco naraščanja (prebivalstva in podobno).

Vendar se nam ponekod zdi, da daje učbenik morda premalo pobud za pedagoško oziroma metodično delo in da postavlja pred dijake preveč ugotovitev pa premalo problematike, da premalo nakazuje in opozarja na primer na smer in tempo procesov. To bi dijake vzpodbudilo in jim poglobljalo zanimanje, tako da bi segali tudi po drugih virih. Res pa je, da je knjiga z vrsto novih kart, skic in zemljevidov tudi v metodičnem pogledu precej pridobila.

V terminološkem pogledu težimo za tem, da bi v geografskem pouku utrdili čim enotnejšo rabo izrazov. Prav bi bilo, da bi tudi učbeniki podprli ta prizadevanja. Ilesičev učbenik je tudi v tem pogledu zelo skrben.

dr

DRUŠTVENE VESTI

OB NAŠI SEVERNI ETNIČNI MEJI (Ekskurzij» CDS po Koroškem)

Lanskoletna želja udeležencev ekskurzije z GDS v Italijo, da li podobno ekskurzijo napravili tudi v slovenski del Koroške, se je v letošnjih počitnicah izpolnila.

GDS je pod vodstvom dr. V. Kokoleta priredilo \ dneh od 21. do 24. avgusta štiridnevno potovanje po Koroškem (od tega tri dni po avstrijskem in en dan po jugoslovanskem delu Korotana).

Ekskurzije se nas je udeležilo 21 geografov. Potovali smo z udobnim „Potnikovim“ avtobusom in vodičem tov. Vargo, ki je rad ustregel našim željam, da smo pogosto ustavljali avto. posebno še tam, kjer so se številnim fotografom i/, naše družbe nudili lepi pokrajinski in geografski motivi. Tako si je vsakdo lahko dopolnil svojo zbirko fotografij.

Z avtobusom smo prekrizarili velik del slovenske Koroške in tako dobili mnogo boljšo predstavo kot lani o slovenskih pokrajinah v Italiji, kajti imeli smo na razpolago več časa.

Iz Ljubljane smo odrinili v |x"tek. 21. avgusta ob 5. uri zjutraj čez Gorenjsko in Korenski prelaz proti Baškemu jezeru. Sonce je razganjalo megle nad zeleno pokrajino, kjer je nastala naša najbolj znana koroška ponarodela pesem „Gor čez i/.aro“. Danes pa brnc tod svojo (vesem številni avtobusi, izletniški avtomobili in motorji, saj je Koroška s svojimi toplimi jezери postala nekaka avstrijska riviera. Vile in restavracije s kopališči odrivajo našega človeka stran od jezerskih obal, tako da je prav sodobni turizem postal eden najmočnejših potujčevalnih činiteljev slovenske Koroške. Seveda je ta proces še najmočnejši ob Vrbskem ježem, pa tudi tu, ob mnogo manjšem Baškem jezeru, je že v razmahu. Saj povsod ob hišah, tudi povsem kmečkih, vise številni napisi: „Zimmer zit vermieten“ — oddajamo sobe. Prav to jc bila prva gospodarska „dejavnost“ Koroške, ki nam je živo stopila pred oči. Pač pa je mnogo teže opaziti kak drug gospodarski napredek; vse je po starem.

Od Baškega jezera smo imeli le še nekaj minut vožnje do prometno važnega Beljaka. Tudi mi smo se če/, poldan ustavili tu in si ogledali mestno središče, popokine pa smo nadaljevali pot v Ziljsko dolino.

Naša |K»zornost se je kmalu osredotočila na Dobrač in na njegovo znamenito Rdečo steno, kjer se jc v 14. stoletju sprožil največji |>odor na slovenskem ozemlju. Vsa Ziljska dolina pa kaže izrazite poteze pokrajine ob tektonski prelomnici: premočrtna dolina, strmi bregovi z obeli strani, vmes pa plosko zamočvirjeno dno doline, kjer voda zastaja za vršaji pritokov izpod Karavank. Ni čudno, da Žila zato vijuga, in jc bila tod potrebna regulacija reke. Kako pogojena jc spet narodna pesem: „Tam, kj^r teče bistra Žila. se po dolini lepo zлива“!

Nekoliko dalj časa smo se ustavili v Bistrici na Zilj^, kjer je z markantnega griča, na katerem stoji cerkev, izredno lep pogled. Tudi vas sama daje z mogočnimi hišami in lesenimi „ganki“ vtis arhitektonske celote. Rože na oknih dajejo naselju videz pravega slovenskega alpskega „pušelca“.

Od tu smo se vozili dalje mimo Čajne in zamočvirjenega Prešeškega jezera vse do Smohorja, ki ima kot vsa Ziljska dolina pretežno še največ lesne industrije. V Beljak pa smo se vračali po drugi jioti. V Čajni smo namreč zavili po strmi planinski cesti čez Rute in rudarski lileiberg za Dobračem. Veliki nasipi izkopyane jalovine in številne rudarske hiše pričajo o sorazmerno močnem rudniku svinca in cinka, ki leži v višini okrog 1000 m. Skoda, da rriřemo imeli na razpolago več časa, da bi se od tod peš podali na vrh Dobrača. Ob sončnem vremenu, (kakršnega smo imeli sploh vse dni ekskurzije), bi imeli pač lep pogled se te razgledne gore. Se tako smo ob zahajajočem soncu na vrhu klanca, od koder se cesta prevesi proti Beljaku, uživali lepo panoramo mesta in dobršen del Koroške.



Na naši narodnostni meji v Djekšali

Po počitku v Beljaku nas jc drugi dan vodila pot najprej k Osojskemu jezeru. Nehote se človek spomni balade „Mutec osojski“. Kraj sam onstran jezera res zasluži ime „Osoje“, saj leži pod strmim gozdnatim, senčnim hribom. Od jezera smo hiteli skozi Trg (Feldkirchen), ki jc v preteklosti pač imel važnejšo vlogo, po prijetno razgibani pokrajini, polni sledov glaciacije, med polji, gozdovi ih močvirji do Blatograda (Možberka). V tem kraju je imel Slomšek svoj znameniti govor o ljubezni do materinega jezika. Pred 100 leti je bilo torej tod še vse „po slovenje“. Danes pa nas spominjajo na slovensko poreklo le ponemčeni slovenski priimki na trgovinah in grobovih. V cerkvi je vzdana tudi spominska plošča velikemu slavistu dr. Urbanu Jarniku, ki je tu pokopan, a še ta napis jc v nemščini. Pač ironija.

S takimi mislimi na preteklost smo se pripeljali na Gosposvetsko polje, da obiščemo spomenike naše zgodovine, ki nas spominjajo svoliodne Karantanije. Gospa svetil je sedaj takorekoč predmestje glavnega mesta Koroške, zato je razumljivo, da je učinek germanizacije tod največji.

Popoldne je bil na programu obisk Vrbskega jezera. Gur in Roža. Vozili smo se ob severni strani jezera skozi Poreče in Vrbo, kraja, ki ju je najbolj zajel val letoviščarstva in turizma. Bila je sobota in temu primeren je bil promet na cesti živahen. Kar prijetno smo se počutili, da

šmo prišli iz tega vrveža preko dravskega mostu v Rozku v bolj zatišni in domači Rož. Tudi ta del Koroške je silno razgiban: ledeniške grbine v Gorah, lepo oblikovane terase s polji vzdolž Drave in v ozadju strme Karavanke. Zares lepa slika, ki nas spremlja skozi ves Rož: mimo Št. Jakoba, Bistrice in Št. Janža vse do znamenitega Humperškega gradu nad Dravo, ki strateško obvlada prehod preko reke na poti od Ljubelja do Celovca. Z grajske terase smo se razgledovali po Božu, kjer so posebno dobro izstopale Borovlje. Z nočjo smo se vrnili v Celovec.

Tretji dan je bil določen za ogled Podjune in Svinje planine. Tu je bila za naše glaciologe jiosebno hvaležna pokrajina med Velikovcem in Vovbrami: svet, kjer se je končeval veliki dravski ledenik, ozemlje, polno zaporednih nizov moren, pretočenih rek in izrazitih holmov. Na takem strmem griču stoji tudi stari grad Vovbrških grofov. Iz te — rekel bi — klasične glacialne pokrajine pa smo se dvignili v povsem drug svet, v prometu odmaknjeno gozdno področje Svinje planine, kjer pa se je prav zato ohranil slovenski živelj. Tu v Djekšah so naše najsevernejše naselbine. Mislim, da smo prav od tod odnesli vsi najlepši vtis; tako od lepe pokrajine kot od prijaznih ljudi. Vas sama z impozantno dvostolpno cerkvijo in dobro ohranjenim tabo-rom okrog nje leži nad 1150 m visoko, ostale kmetije segajo pa še dokaj višje. Razumljivo torej, da smo videli na njivah snope šele požetega žita, čeprav se je mesec avgust že poslavljaj. Više gori v gozdu so se belile nove gozdne krčevine. Torej gospodarjenje kot pred stoletji. Pokrajina sama spominja na Pogorje, le da je tu še vse prostranejša. Smo pač v Centralnih alpah!



Ekskurzisti v Bistrici v Ziljski dolini

Nedelja je bila in ljudje so imeli čas za pogovor, ki smo ga vodili kar pod vaško lipo. Dobro poznajo ljubljanski radio, posebno še oddajo „Pokaži, kaj znaš“ in „Četrtek večer domačih pesmi in napevov“. Pesem pač ne pozna meja.

Velikovec smo si le bežno ogledali. Tu je vzbudila pozornost nova protestanska cerkev, ki je zgrajena v hipermodernem slogu.

Popoldne smo se mudili v Podjuni: kopali smo se v plitvem, a toplim Klopinjskem jezeru, obiskali smo Zitaro ves. Šteben, Šmiliel in Pliberk in že z nočjo prestopili spet mejo nad Prevaljami. Prenočevali smo v Ravnah.

Naslednjega dne smo si ogledali znamenitosti tega železarskega kraja: muzej, knjižnico, gimnazijo in novo naselje na Čečevju. Kakšen porast je doživel ta kraj! Odpeljali smo so še v Prevaljc, Mežico in Črno. od tam pa ob Javorskem potoku na Sleme, kjer smo se poslovlili od Koroške in so spustili na Štajersko stran proti Šoštanj. Nekak uraden zaključek pa smo napravili z ogledom novega Velenja. Tu pa smo tudi res imeli kaj novega videti, nekaj, česar ni videti na Koroškem: hitro rast velikega modernega, rudarskega mesta. Razlika je očitna. Tu pri nas življenje, delo in napredek, na avstrijskem Koroškem pa kot pred vojno: stagnacija.

Z letošnjo ekskurzijo smo tako zaključili v glavnem spoznavanje slovenskih pokrajin v zamejstvu in naše etnične meje. Premalo poznamo le še Beneško Slovenijo, domala nič pa Slovensko Porabje. Tudi na to bo še treba misliti, seveda v okviru objektivnih možnosti.

Geografskemu društvu Slovenije in organizatorju ekskurzije, tir. Kokoletu, pa v imenu vseli udeležencev izrekam še enkrat: najlepša hvala! Janko Tavčar

GEOGRAFSKI SEMINAR

(od 27. do 30. junija 1959)

Svet za šolstvo LBS je organiziral skupno z GDS seminar za učitelje geografije v višjih razredih osnovnih šol. Tečaja, ki je bil v Pedagoškem centru v Ljubljani, se je udeležilo 50 učiteljev. Osnovni namen seminarja je bil, da udeležence seznanj z novimi načini in oblikami poučevanja geografije v reformirani šoli. Živahne diskusije, ki so sledile predavanjem, so pokazale, da so bile teme ustrezne in da so bili uspešno osvetljeni najbolj pereči problemi. V okviru seminarja je bilo tudi predavanje o geografiji Ljubbo učenec zapomnil in si pri tem tudi pridobil pravilno ljane, prikaz znamenitosti Ljubljane z diapozitivi, obisk nekaterih za geografe pomembnih ljubljanskih institucij in pa didaktična ekskurzija v širšo okolico Ljubljane.

Uvodno predavanje „O družbeni in politični vlogi geografije v osnovni šoli“ je zaradi zadržanosti predavatelja tov. Avgušтина Laha, žal odpadlo. Drugo predavanje je imel tov. inšpektor Dušan Kompore: Analiza učnega načrta geografije za 6., 7. in !!. razred osnovne šole. Predavatelj je med drugim poudaril, da naj bo učna snov manj obsežna, kot je bila doslej, toda bolj »oglobljena. Obravnavanje posameznih dežel naj se prične s tistimi pojavi, ki so zanje najbolj značilni. Tipična področja naj se obdelata natančno, ostala bolj mimogrede in tako, da učencem ostane pravi vtis o geografski značilnosti pokrajine in da se mu spomin ne preobremenjuje z naštevanjem raznih zemljepisnih dejstev, ki za pokrajino niso posebno značilna. Učitelj geografije naj pazi, da ne bo obravnaval pokrajin izolirano, marveč jih mora povezovati s sosednjimi oziroma podobnimi pokrajinami zato, da učenci začutijo medsebojno povezanost sveta. Pri pouku naj prevladuje induktivna metoda; učenec naj iz že znanih dejstev prihaja do novih spoznanj. Čim bolj bodo dejstva med seboj povezana, tem lažje si jih geografsko mišljenje. V okviru Jugoslavije naj se posebno natančno obravnava domača občina in to iz dveh razlogov. Prvič zato, ker mora učenec najbolj poznati geografske razmere pokrajine v kateri živi in ki jo tudi najlažje spozna. Drugič pa zato, ker mora vsaj eno pokrajino podrobno poznati in razumeti, da potem lahko dobi pravo

predstavo o drugih pokrajinah, ki jili sicer ni videl, pač pa se je o njih učil ali bral, ker bo imel osnovo za primerjavo.

Profesor dr. Svetozar Ilešič je podal geografski oris Ljubljane. Z njim je nazorno pokazal metode obravnavanja geografije mest oziroma naselij in hkrati seveda tudi vsebinsko lepo predočil geografijo Ljubljane.

Popoldne prvega dne je prof. Polde Oblak predaval o ekskurzijah. Tudi ob tej tematiki se je sprožil živahen razgovor, ki je osvetlil vrsto vsebinskih, metodičnih in tehničnih vprašanj. Diskusija je načela tudi vprašanje kompleksnih ekskurzij in povezovanje geografije z ostalimi strokami. — Prof. Polde Oblak je udeležence pripravil na ekskurzijo, ki je bila na programu drugi dan. Osnovni namen ekskurzije je bil v tem, da se ta pripravi in organizira v taki obliki kot da je namenjena za učence. Ekskurzija je bila torej v prvi vrsti didaktično-metodičnega značaja. Potekala je z avtobusom v smeri Ljubljana -Medvode—Škofja Loka—Crngrob—Bitnje—Stražišče—Kranj—Zbilje—Ljubljana.

Tretji dan seminarja je strokovni sodelavec Zavoda za napredek šolstva tov. Milan Vrtačnik predaval o svobodnih aktivnostih in pouku geografije v osnovni šoli. Po predavanju so udeleženci poročali o prostovoljnih dejavnostih na svojih šolah. Predavanje bo zaradi aktualnosti objavljeno v Geografskem obzorniku.

Prof. Tone Oblak je na seminarju pokazal dva filma, ki bi dobro služila pouku geografije: domači film o krasu in sovjetski film o letnih časih. Nato je predavatelj pokazal še razna učila za geografski pouk in hkrati načel problematiko o geografskih učilih in ponazorilih nasploh.

Tretji dan popoldne je bil predviden razgled z Ljubljanskega gradu pod vodstvom dr. Valterja Bohinca, kar pa je preprečilo slabo vreme, ki se do večera ni izboljšalo in je zato odpadel tudi obisk šolske astronomske opazovalnice.

Četrty dan seminarja je strokovni sodelavec Zavoda za napredek šolstva tov. Andrej Savli predaval o osnovnih načelih koncipiranja novega učnega načrta za osnovno šolo s posebnim poudarkom na predmetu „Spoznavanje narode in družbe“. Udeleženci so se zanimali predvsem za snov petega razreda, kjer je v načrtu zemljepis Jugoslavije, podan seveda v drugačni obliki kakor v osmem razredu. "V petem razredu še ni predmetnega pouka, učni načrt je tako zahteven, da vzame učitelju priprava za jiosameziie predmete ogromno časa. Diskutanti so izrazili pomisleke glede tega, da bi učitelj poučeval zemljepis, kakor tudi druge predmete na tej stopnji, enako dobro kokor predmetni učitelj. Predlagali so tudi manjšo učno obveznost za učitelje, ki poučujejo v petem razredu vse predmete.

Zadnji dan popoldan so si nekateri udeleženci ogledali Hidrometeorološki zavod, drugi pa Zemljepisni muzej in Astronomski observatorij ter seizmično postajo na Golovcu.

K. R.

EKSKURZIJE GEOGRAFSKEGA DRUŠTVA V LETU 1960

Tudi v naslednjem letu namerava prirediti Geografsko društvo Slovenije več strokovnih ekskurzij po Sloveniji in v zamejstvo. Ekskurzije po Sloveniji je treba definitivno

prijaviti vsaj tri tedne prej, ekskurzije v zamejstvo pa vsaj dva meseca prej. Ker pa želimo imeti pregled interesentov, prosimo, da se že zdaj začno priglašati. Program obsega te-le ekskurzije:

1. Enodnevna ekskurzija z avtobusom v Gornjo Savinjsko in šaleško dolino. Ruta: Ljubljana—Kamnik—Gornji grad—Ljubno—Logarska dolina in Robanov kot—Mozirje—Šoštanj—Novo Velenje—Polzela—Motnik—Tuhinj—Kamnik—Ljubljana. Predvideni stroški prevoza: 900 dinarjev, čas: nedelja 16. aprila.

2. Dvodnevna ekskurzija z avtobusom po Posavskem hribovju. Ruta: 1. dan. Ljubljana — Moravče — Vače — Zagorje — Trbovlje — Hrastnik — Laško — Jurkloster — Planina — Bohor (prenočišče v koči, dostop peš iz Planine); 2. dan. Planina — Pilštanj — Kozje — Buče — Kumrovec — Bistrica — Podsreda — Senovo — Brestanica — Sevnica — Radeče — Dole — Šmartin pri Litiji — Trebeljevo — Ljubljana. Predvideni stroški prevoza: 1400 dinarjev, čas: sobota in nedelja, 10. in 11. junija.

3. Enodnevna ekskurzija z avtobusom v Suho Krajino. Ruta: Ljubljana — Grosuplje — Račna — Videm — Dobropolje (Kopoljska jama) — Zvirče — Ambrus — Krka — Muljava — Polževo — Ljubljana. Predvideni stroški prevoza: 500 dinarjev, čas: nedelja 1. oktobra.

Ker želi omogočiti GDS čim večjemu številu članov obisk naših zamejskih krajev in pokrajin sta predvideni spet dve ekskurziji onkraj državne meje.

4. Trodnevna ekskurzija na Slovensko Koroško. Ruta: 1. dan. Ljubljana — Ljubelj — Borovlje — Baško jezero — Beljak — Plajberk — Bistrica ob Zilji — Podkloster — Beljak (prenočišče), 2. dan. Beljak — Vrba — Gospa sveta — Celovec — Hodiše — Loga ves — Bilčovs — Ktmaraves — Celovec (prenočišče), 3 dan. Celovec — Tinja — Klopinsko jezero — Velikovec — Djekše — Grebinj — Pliberk — Dobrla ves — Železna Kapla — Jezerski vrh — Ljubljana. Predvideni stroški prevoza, potnega lista, prenočišč in deloma hrane bodo okoli 8000 dinarjev, čas: prvi teden julija (takoj po zborovanju slovenskih geografov v Novem mestu).

5. Trodnevna ekskurzija po slovenskih krajih onkraj zahodne meje in v Benetke. Ruta: 1. dan. Ljubljana — Rateče — Kanalska dolina — Rezija — Udine — Benetke. 2. dan: ogled Benetk. 3. dan. Benetke — Čedad — Šenpetcr Slovenov — Gorica — Tržič — Trst — Ljubljana. Predvideni stroški prevoza, potnega lista, prenočišč in deloma hrane bodo okoli 9000 dinarjev, čas: konec avgusta, najverjetneje od 22. do 24. avgusta.

Kdor se bo prijavil že pred zgoraj omenjenimi roki, in se ne bo več odjavil, se šteje, da se je prijavil definitivno. Za ekskurzije po Sloveniji bodo udeleženci plačali po definitivni prijavi polovico zgoraj navedenih stroškov za vsako ekskurzijo kot kavcijo, ostalo pa ob začetku ekskurzije. Za ekskurzije v zamejstvo je treba vsaj dva meseca pred odhodom poslati vse potrebne dokumente in nakazati celo vsoto denarja za potovanje, ki pa bo točno fiksirano kasneje, a najkasneje do definitivnega prijavnega roka. Vsi prijavitelji bodo dobili pravočasno podrobnejša navodila in pojasnila. Pismene prijave sprejema za GDS tov. dr. Vladimir Kokole (Ljubljana, Zemljepisni muzej Slovenije, Trg francoske revolucije št. 7).

OBVESTILA O NOVOMEŠKEM SEMINARJU

K prvemu obvestilu z okvirnimi podatki, ki je bilo objavljeno v prejšnji, tretji številki letošnjega Geografskega obzornika, javljamo naslednji predvideni program za seminar, ki ga Geografsko društvo Slovenije pripravlja za svoje člane od 26. do 30. junija 1960 v Novem mestu.

26. junija dopoldne:

akad. dr. A. Melik, Geografski **pregled** Dolenjske in Bele Krajine;

prof. dr. B. Savnik, Raziskovanje krasa v jugovzhodni Sloveniji in njega posebni problemi;

član 10 OLO Novo mesto: Gospodarski problemi novomeškega okraja;

dr. I. Gams, Kvartarni razvoj v Novomeški in Belokranjski kotlini;

dr. V. Kokole, Agrarna in prabivalstvena geografija Novomeške kotline in okolja;

dipl. geogr. S. Keser, Neagrarne gospodarske panoge novomeškega okoliša;

prof. D. Piletič, Fluktuacija delovne sile v Novomeškem okraju;

prof. M. Moravec, Razvoj prebivalstva v Beli Krajini;

popoldne:

prof. J. Jarc, Razvoj in funkcije Novega mesta;

ogled Novega mesta.

27. junija dopoldne:

prof. D. Kompare, O novem učnem načrtu za gimnazije;

prof. D. Radinja, Principi sodobnega geografskega učbenika;

prof. T. Oblak, Nova geografska učila;

Geografija v javnosti;

popoldne:

referati lokalnih raziskovalcev v šestih skupinah.

28. junija:

celodnevno terensko delo v šestih skupinah, ki jih bodo vodili: doc. dr. V. Malovrh (Trebeljno, težišče na reliefnih vplivih na ekonomsko geografijo gričevnate pokrajine), doc. dr. Klemenčič (bližnja okolica Novega mesta, urbanizacija nekdanjih vasi), dr. V. Kokole (Gabcerje, agrarna geografija), dr. Gams (Globodol,

kraška geomorfologija in agrarna geografija), as. Siferer (Zaloška kotlina, geomorfologija), as. Radinja (okolica Mokrega polja, vplivi geološke sestave na agrarno geografijo).

29. in 30. junija:

dvodnevna avtobusna ekskurzija po že napovedani poti.

Občasne prireditve:

a) razstava novejših geografske literature;

b) razstava geografskih učil;

c) razstava starejših geografske literature in kart o Dolenjski in Beli Krajini;

č) predvajanje novejših geografskih diafilmov in diskusija! o izdelavi diafilmov po 20. uri prvi in drugi dan seminarja.

Ker je temeljni cilj seminarja v spoznavanju metod geografskega raziskovanja, bodo geografi-referenti o pokrajinah rezultate svojega proučevanja v največji možni meri upodobili in prikazali s kartami, diapozitivi in drugim ilustrativnim gradivom, ter s tem prihranili čas za razlago virov, ki jih ima geograf na razpolago pri raziskovanju obravnavanega ozemlja. Prav tako ima terensko delo tretjega dne prvenstveni namen, prikazati objekte, ki so vir za študij lokalne geografije in metode dela na terenu. Vodje skupin bodo svojo skupino sicer skušali vpeljati v vse panoge lokalnega geografskega raziskovanja, vendar bo pri vsakem poudarjena ena panoga, ki je navedena v programu.

Prenočevanje, hrana in predavanja bodo v dijaškem internatu v Novem mestu. Na svojo pobudo pa si lahko udeleženci preskrbijo penzion tudi v hotelu ali pri privatnikih v Novem mestu.

Člani Geografskega društva Slovenije bodo dobili pismena povabila za udeležbo na seminarju. Naprošamo tiste, ki zaradi pogojev ne bi prejeli povabila do konca januarja 1960, da se sami prijavijo. Prijava je veljavna, če je nakazana na naslov Društva — tudi polog v višini 1500 dinarjev. Število udeležencev bo omejeno na 120.

Pripravljalni odbor
za novomeški seminar

rečno novo leto 1960

*želimo vsem Sralcem, naročnikom in sodelavcem
Geografskega ofizornifka ter vsem članom našega
društva.*

GEOGRAFSKI OBZORNIK
GEOGRAFSKO DRUŠTVO SLOVENIJE

TRGOVSKO PODJETJE

P E; T (t; O t
L J U B L J A N A
CANKARJEVA CESTA 511

OBVEŠČAMO CENJENE ODJEMALCE,
DA IMAMO STALNO NA ZALOGI
MOTORNO OLJE
ZA DVOTAKTNE MOTORJE
D V O T A K T O L "

ZA BREZHIBNO DELOVANJE
DVOTAKTNI*i* MOTORJEV
L PORABLJAJTE SAMO
..D V O T A **K** T O T.«
PROIZVOD PETROLA LJUBLJANA