

ton nafte vsako leto), da bodo zgradile moderen naftovod, ki bo povezoval Trst z Dunajem. Gradnjo samo bodo prevzele avstrijske družbe, ki bodo sodelovale z 51 odst., italijanske pa z 49 odst. vloženega kapitala. Verjetno se bo v Alpah razcepil in bo en krak vodil v München, drugi pa na Dunaj. V Schwechatu pri Dunaju že delujejo čistilnice, poleg tega pa gradijo še dve novi v samem glavnem mestu Avstrije, eno v Grazu, v Trstu pa sta že dve („Total“ in ESSO Standard Italiana. Ta more predelati vsako leto preko 300 tisoč ton nafte).

Tudi v Atlantski Evropi je nekaj novih naftovodov. Poznan je tisti, ki vodi iz Wilhelmshavna do Kölna v dolžini 385 km. Drugi vodi iz Rotterdamu do mesta Wesel blizu Kölna v Porurju, ki je dolg 290 km. Tega nameravajo podaljšati do Frankfurta. Oba cevovoda pa sta prav posebno važna, ker bosta razbremenila tankersko plovo po Renu. V Porurju in Porenju imajo Nemci toliko rafinerij, da predelajo nekaj manj kot 20 milijonov ton nafte vsako leto. Če bo veliko goriva preteklo po teh cevih, bo končna cena bencina in derivatov nafte občutno nižja in plulo bo veliko manj rečnih tankerjev. To pa bo nadalje razbremenilo že tako preveč prometno reko Ren. Predvsem je važen vod Rotterdam—Wesel.

V načrtu je naftovod, ki bo potekal po dolini Seine od Le Havra do Pariza. Seveda se ta razli-

kuje od drugih po svoji funkciji, zato ker bodo po njem tekli končni naftni proizvodi (derivati).

Velika Britanija želi prevažati nafto direktno iz Kanade in to po naftovodu, ki bi ga speljali iz severnega dela države. Tukaj so kanadski geologi odkrili bogata ležišča nafte, za katero trdijo, da je najboljša na svetu. Težavo vidijo v tem, da leži zemeljsko olje 3600 m globoko (otok Bathurst). Cevi bi položili pod zaledenelim morjem od severa Kanade do Velike Britanije. Verjetno še nekaj let ali pa še dlje tega objekta ne bodo pričeli graditi.

IV.

To je le krajši pregled najnovejših naftovodov, ki jih gradijo v Sovjetski zvezi (evropski del) in v ostali Evropi. Vključili smo tudi tiste, ki so v načrtih oziroma pred realizacijo. Še enkrat pa poudarjam, da popolnoma točne slike ne moremo podati, ker je veliko naftovodov še v gradnji in ker se tudi podatki o teh delih med seboj precej razlikujejo. Zato sem pri zbiranju gradiva velikokrat naletel na različne podatke o dolžini, premeru, prav posebno pa o tistih mestih, kjer se naftovodi cepijo na posamezne krake. Namenoma ni govora o številnih sovjetskih naftovodih v Sibiriji in Evropski Rusiji, saj so bili opisani že na raznih drugih mestih.

Mirko Pak

Nekaj populacijskih problemov Kidričevega

Osem kilometrov ^{zahodno} ~~vzhodno~~ od Ptujja leži na Dravskem polju Kidričevo. Tovarna in naselje sta zrastle v skoraj nenaseljenem področju, neodvisno od okolice, iz avtogenih potreb.

Med drugo svetovno vojno so Nemci nameravali zgraditi na tem mestu tovarno glinice, na središčni točki za dovoz boksita iz Madžarske, Bosanske Krupe, Drniša in Labina, v bližini električne energije, ob dovoljni količini talne vode in ob prisilni delovni sili. Po vojni pa so se pogoji za tovarno spremenili, saj na boksit iz Madžarske ni bilo mogoče računati. Kljub temu pa so se dela na izgradnji tovarne glinice in na novo projektiranega obrata za proizvodnjo aluminija nadaljevala že spomladi leta 1947 ter bila končana leta 1954. Novembra tega leta je tovarna začela poskusno obratovati do marca leta 1955, od tedaj pa tovarna redno obratuje. Leta 1957 so pričeli graditi še obrat za izdelavo anodne mase in ga že naslednje leto predali v pogon.

Vzporedno z gradnjo tovarne pa je potekala tudi gradnja stanovanjskega naselja, v takrat še fiziognomsko popolnoma agrarnem predelu Dravskega polja. Večja naselja so bila oddaljena pol ure in še več: Njiverce in Kungota 30 minut, Cirkovce eno uro peš itd.

Na mestu današnjega naselja je bil že prej grad Sterntal, čigar last je bila precej velika posest na Dravskem polju, danes pa je v njem uprava ekonomske enote Agrokombinata iz Ptujja. Gradnja proge Pragersko—Budimpešta na razvoj naselja ni vplivala, saj je bila takrat najbližja železniška postaja šele Cirkovce. Močnejšo toda ne trajno spremembo je prinesla kraju prva svetovna vojna. Tukaj so zgradili veliko taborišče za vojne ujetnike, kasneje pa okrevališče za kožne bolnike. Seveda so zgradili zraven tudi razne provizorije, naselje pa je tudi dobilo železniško postajo. Po prvi svetovni vojni je vojaško taborišče popolnoma propadlo.

Prav izrazito pa so preoblikovali ozemlje sedanjega Kidričevega okupatorji v drugi svetovni vojni. Odločili so se, da postavijo južno od železnice kombinat aluminijeve industrije velikega formata, ki bi verjetno v njihovih megalomanskih težnjah zasedel vse ozemlje, od sedanjega Kidričevega, preko Cirkovc tja do Pragerskega. Vzporedno z gradnjo tovarne so mislili tudi na gradnjo naselja med današnjima železniškima postajama Kidričevo in Hajdina.

Po osvoboditvi smo pričeli z izgradnjo naselja istočasno z izgradnjo tovarne. V načrtu je bila

izgradnja manjšega naselja, kjer bi bila stanovanja le za delavce. Kasneje bi se stanovanja gradila v Ptuju, saj bi se z dvigom življenjskega standarda zaposlenih časovna razdalja med Ptujem in Kidričevim močno zmanjšala. Gradnja naselja je bila zaključena leta 1954, s kasnejšo dozidavo pekarnice, trgovine, ambulante, tržnice, menze, leta 1958 pa šole ter nekaj garaž. Tega leta je obsegalo naselje 13 stanovanjskih blokov, tri bloke za samce in 20 četvorcev (blokov s štirimi stanovanji).

Tako je nastalo leta 1961 v neposredni bližini velikega industrijskega podjetja tudi naselje s 1985 prebivalci. Da je to število prebivalstva priklicala samo Tovarna glinice in aluminija, vidimo že po bežnem pregledu rasti prebivalstva po posameznih obdobjih. Od leta 1900 pa do 1961 znaša indeks rasti prebivalstva 11.033. Po posameznih obdobjih pa je bila rast prebivalstva naslednja: Od leta 1868 do 1910 je znašal indeks rasti le 122, od 1910 do 1931 pa 322, od leta 1931 do 1948 pa že 1528, kar je že posledica nadaljevanja gradnje tovarne. Od 1948 do 1953 je znašal indeks rasti prebivalstva 8039 in do leta 1961 pa kar 11.033. Tolikšno povečanje števila prebivalstva je zahtevalo razen pospešene gradnje stanovanj tudi gradnjo uslužnostnih obratov, kulturnih ustanov, povečanje števila avtobusnih zvez z okolico ter dobro razvito preskrbovalno mrežo, ki bo krila vedno večje zahteve prebivalstva.

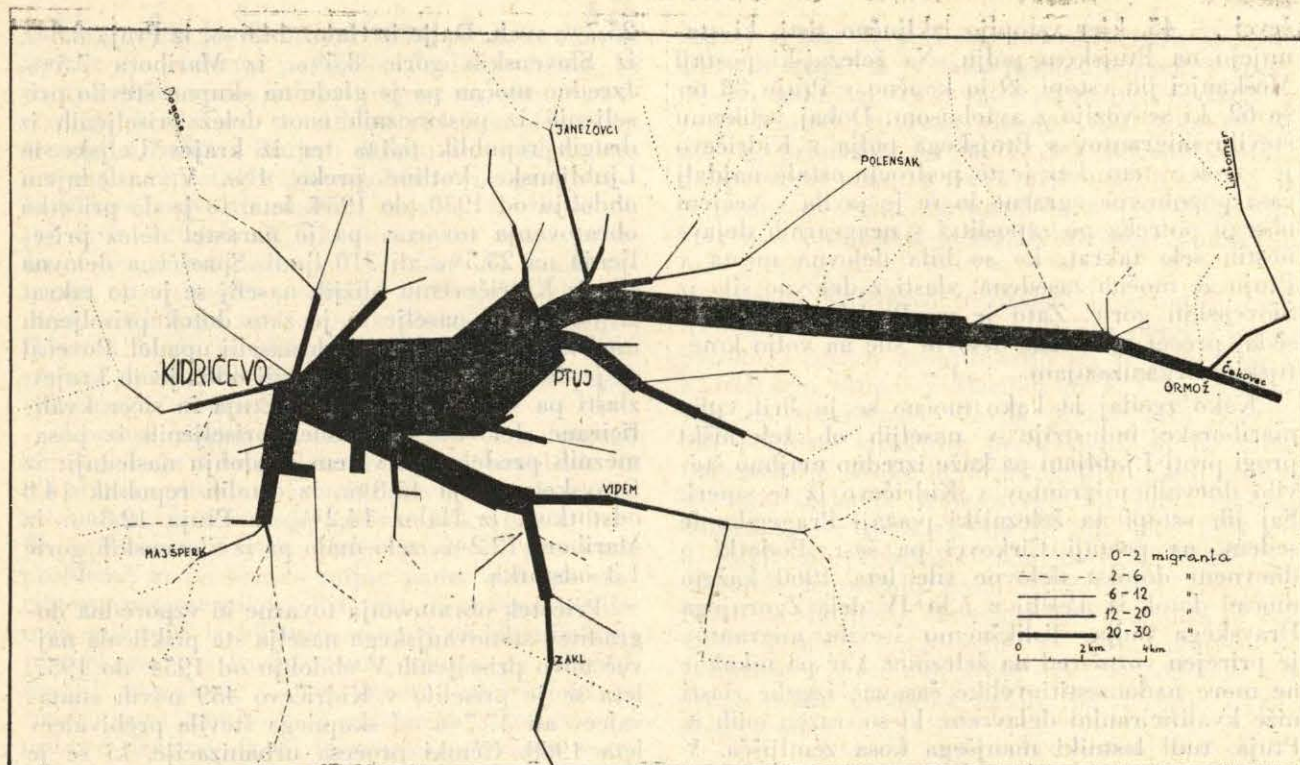
Od leta 1947 do 1954, to je do pričetka poskusnega obratovanja tovarne, so bili v Kidričevem prebivajoči aktivni prebivalci zaposleni pretežno v gradbeništvu. Bili so to nekvalificirani delavci, priseljeni z Dravskega polja, Haloz, Ptuja, Slovenskih goric in iz Maribora. Poklicna struktura prebivalcev Kidričevega leta 1953 nam izkazuje od 531 aktivnih ali 42,2% od vseh prebivalcev kar 329 ali 61,9% zaposlenih v gradbeništvu in le 108 ali 20,3% zaposlenih v industriji. Z dograditvijo tovarne se je delež v gradbeništvu zaposlenih zmanjšal leta 1961 na 68 ali 8,2%, delež v industriji zaposlenih pa porastel na 476 ali 57,7% od vseh 825 aktivnih prebivalcev Kidričevega. Tako so se v gradbeništvu zaposleni delavci prekvalificirali v industrijske delavce, seveda zopet kot nekvalificirani. Ti so si šele v naslednjih letih pridobili kvalifikacijo, tako da se je delež kvalificiranih in visokokvalificiranih delavcev močno povečal. Potrebno pa je seveda še vedno precej nižje kvalificirane delovne sile za transport in pomožna dela. Tovarna ima še vedno svoj gradbeni oddelek za manjša popravila in za dozidave.

Od vseh 531 aktivnih prebivalcev Kidričevega leta 1953 in 825 leta 1961, pa je bilo zaposlenih v Tovarni glinice in aluminija leta 1962 samo 441 ali 25,4% od vseh zaposlenih v tem industrijskem gigantu. Kar 1291 pa jih je prihajalo na delo iz okolice. Tolikšno število zaposlenih, navezanih na dnevno vožnjo z vlakom, avtobusom ali kolesom, pa je glavni problem podjetja, obenem pa močan činitelj v spreminjanju fiziognomije ter ekonom-

ske in populacijske strukture JV dela Zgornjega Dravskega polja, Ptujkega polja, pa tudi obrobja Slovenskih goric in Haloz. V kolikšni meri so te spremembe v okoliških naseljih posledica industrije v Kidričevem, je odvisno od števila zaposlenih v Kidričevem iz posameznih naselij in pa predvsem od oddaljenosti teh od drugih industrijskih središč. Saj je področje Maribora in še posebej celotno Dravsko polje, kjer so na majhni razdalji razporejeni industrijski obrati najrazličnejšega tipa, področje intenzivne migracije delovne sile iz področij poedinih centrov v mesta, kot tudi zamenjave delovne sile med področji posameznih centrov. Te migracije so živahne zlasti med Mariborom, Ptujem in Kidričevim, v manjši meri pa med Slovensko Bistrico, Račami in Hočami, kar je odvisno od bližine železnice, ceste Maribor—Celje, Maribor—Ptuj, od organizacijske sposobnosti posameznih podjetij in od strukture delovnih mest.

Po podatkih Zavoda za statistiko SRS, je bil leta 1951 v Tovarni glinice in aluminija Kidričevo 601 zaposlenec, od teh se je vozilo na delo iz okolice le 195 ali 32,4%. Pretežno je bila to rezervna delovna sila z Dravskega polja in le 9 jih je prihajalo na delo od drugod. Prihajali so v glavnem iz Kidričevemu najbližjih naselij: Apač, Lovrenca, Slovenje vasi in Hajdine. Da je bil procent teh izven Kidričevega stanujočih tako majhen, je več vzrokov. Nedvomno je glavni ta, da je bilo število v tovarni zaposlenih leta 1951 še majhno, saj je bila le ta šele v izgradnji. Zaposleni — pretežno gradbeni delavci, so ob vzporedni gradnji stanovanjskega naselja dobili stanovanja v njem, večje število delovne sile pa tovarni ni bilo potrebno. Dalje so se prebivalci okoliških naselij še intenzivno ukvarjali s kmetijstvom. Raszlojevanje na vasi je bilo šele v povojih, zlasti še v teh naseljih, ki so bila takrat časovno od Maribora še močno oddaljena. Zato je prav v tistih letih povprečno najmanj priseljenih z Dravskega polja. In končno je bilo v bližnjem Ptuju še dovolj prostih delovnih mest za nekvalificirane delavce.

Močno se je razmerje med zaposlenimi, ki so prebivali v samem Kidričevem in izven njega spremenilo leta 1960. S pričetkom obratovanja Tovarne glinice in aluminija se je število zaposlenih močno povečalo in doseglo 1960. leta 1672. Izgradnja stanovanjskega naselja pa se od leta 1954 naprej ni nadaljevala v samem Kidričevem, pač pa je tovarna gradila stanovanja v Ptuju. Tako se je močno povečala migracija delovne sile, vedno več je imela tovarna v Kidričevem vpliva na spremembo široke agrarne pokrajine. Večina zaposlenih, 1232 ali 73,1%, se vozi na delo. Največ jih prihaja na delo z Dravskega polja 479 ali 38,8% vseh migrantov, iz Ptuja 209 ali 16,9%, iz Slovenskih goric 180 ali 14,6%, s Ptujkega polja 165 ali 13,4%, iz Haloz 139 ali 11,4% ter od drugod 60 ali 4,9%. Zaradi tolikšne dnevne koncentracije delovne sile je prevzel ta mladi, hitro rastoči industrijski center funkcijo preskr-



Dnevna migracija delovne sile v Tovarno glinice in aluminija v Kidričevem leta 1960

bovalca, kulturno funkcijo od manjših pokrajinskih središč in le preorientacija graditve stanovanj TGA v Ptujju je preprečila, da ni postalo Kidričevo tudi upravno središče in šolski center južnega dela Zgornjega Dravskega polja.

Kakor nam pokažejo podatki o dnevnem dotoku delovne sile v Kidričevo, prihaja na delo največ ljudi iz bližnjih naselij, okolice Ptujja in iz Ptujja samega. Delavci, ki prihajajo z Dravskega polja, so navezani pretežno na dovoz s kolesi razen iz krajev ob naslednjih avtobusnih progah, ki jih vzdržuje tovarna: Kidričevo—Leskovec, Kidričevo—Nova Cerkev, Kidričevo—Stojnci ter Kidričevo—Ptuj. Največ delovne sile dajejo Kidričevemu po podatkih iz leta 1960: Ptuj 124, Apače 84, Gerečja vas 20, Hajdina 58, Zupečja vas 20, Prepolje 13, Bukovci 17, Draženci 13, Hajdoše 14, Kicar 17, Krčevina pri Ptujju 17, Kungota 16, Pobrežje 25, Lancova vas 18, Njiverce 25, Podložje 17, Slovenja vas 17 in Skorba 18.

Po podatkih za stanje dne 31. XII. 1962 pa je število migrantov iz teh naselij naslednje: Ptuj 148, Apače 93, Gerečja vas 28, Hajdina 64, Zupečja vas 24, Prepolje 16, Bukovci 13, Draženci 22, Hajdoše 15, Kicar 17, Krčevina 12, Kungota 18, Pobrežje 25, Lancova vas 19, Njiverce 30, Podložje 23, Slovenja vas 19, Skorba 18. Če pa primerjamo število migrantov v naštetih naseljih, od koder jih je največ, vidimo porast od 531 leta 1960 na 605 leta 1962 ali kar za 6,2%. Absolutno število migrantov pa se je v teh dveh letih povečalo samo za osem. Torej se je prav močno povečalo število migrantov iz naselij, ki so bila že

do takrat najmočnejši dobavitelj delovne sile Kidričevemu. To so kmečka naselja, v katerih so se pod vplivom industrije Maribora, Ptujja in Kidričevega že zgodaj pojavili znaki spremembe poklicne strukture, razkroja posesti in preorientacije kočarjev in malih kmetov v industrijo. In prav pod vplivom teh zgodnjih znakov procesov deagrarnizacije se je število delavcev močno okrepilo prav v omenjenih naseljih. V fiziognomiji pokrajine se to kaže v adaptaciji kmečkih hiš in v gradnji novih, ne morda med samimi kmečkimi, ampak na posameznih kompleksih, oddaljenih od naselja ali na robu naselja. Praviloma stoje te hiše na najslabši kmečki zemlji ali na bivši skupni gmajni. Med temi pa so še ostala naselja, katerih ni zajel proces deagrarnizacije, popolnoma agrarna.

Kot sem že omenil, se že v Kidričevemu najbližjih kmečkih naseljih mešajo v dnevni migraciji delovne sile vplivi Maribora in Ptujja. Prav močno pa se mešajo v bolj oddaljenih, ki ležijo ob cesti ali železnici. Razen v dnevnem dotoku delovne sile v navedena centra pa poveča njihov vpliv tudi obiskovanje šol. V Kidričevem je le pet razredov osnovne šole, ki jo obiskujejo učenci iz Kidričevega, Njiverca, Kungote, Apača in Gerečje vasi. Po dokončanem petem razredu pa odhajajo v šole v Ptuj in Maribor. Kako daleč segajo vplivi Kidričevega, vidimo iz pregleda krajev, od koder se vozijo na delo z vlakom. Proti vzhodu je skrajna meja dnevnega dotoka delovne sile Čakovec, od koder pa se vozi samo eden. Prav veliko jih vstopi na železniški postaji Ormož—14, od teh prebivata samo dva v Ormožu, dalje na postaji Oslu-

sevcu — 45, kjer vstopijo izključno tisti, ki stanujejo na Ptujskem polju. Na železniški postaji Moškanjci jih vstopi 39 in končno v Ptuj 88 ter še 62, ki se vozijo z avtobusom. Dokaj velikemu številu migrantov s Ptujskega polja v Kidričevo je vzrok v tem, ker je to področje ostalo najdalj časa popolnoma agrarno in se je javila v večjem obsegu potreba po zaposlitvi v neagrarnih dejavnostih šele takrat, ko so bila delovna mesta v Ptujju že močno zasedena, zlasti z delovno silo iz Slovenskih goric. Zato je na Ptujskem polju še sedaj precej sproščene delovne sile na voljo kmetijskim organizacijam.

Kako zgodaj in kako močno se je širil vpliv mariborske industrije v naseljih ob železniški progi proti Ljubljani pa kaže izredno majhno število dnevnih migrantov v Kidričevo iz te smeri. Saj jih vstopi na železniški postaji Pragersko le sedem, na postaji Cirkovci pa šest. Podatki o dnevnem dotoku delovne sile leta 1960 kažejo močan dotok iz naselij z J in JV dela Zgornjega Dravskega polja. Tolikšnemu številu migrantov je prirejen vozni red na železnici, kar pa nikakor ne more nadomestiti velike časovne izgube zlasti nižje kvalificiranim delavcem, ki so, razen onih iz Ptujja, tudi lastniki manjšega kosa zemljišča. V tovarni so sklenili, da iz oddaljenih krajev ne bodo sprejemali ljudi v službo, ker je vožnja prenaporna. Vendar gradnja stanovanj ni tako hitra, da bi mogli ta sklep tudi dejansko izvajati. Časovna razdalja med krajem bivanja in Kidričevim se zmanjša samo za tiste, ki dobijo stanovanja v Ptujju, in za tiste, ki so zamenjali kolo za motorno prevozno sredstvo.

Analiza porekla prebivalstva Kidričevega nam pokaže tesno povezavo z dnevno migracijo delovne sile, z rastjo samega naselja in z deagrarizacijo okolnih agrarnih naselij.

Kidričevo je leta 1931 štelo 71, leta 1948 275, leta 1953 1447 in leta 1961 pa 1985 prebivalcev. Največ današnjega prebivalstva Kidričevega se je priselilo z Dravskega polja 249 ali 20,5%, iz Ptujja 170 ali 14%, iz Haloz 170 ali 14%, iz Slovenskih goric 110 ali 9%, iz Maribora 107 ali 9%. Manj kot 9% in več kot 5% od celotnega števila prebivalstva se je priselilo iz Ljubljanske kotline, še manj pa iz Pomurja 3,5%. S Ptujskega polja in Ormoške ravnine jih je prišlo 4%, iz Celjske kotline 2,5%, iz Koroške, celjskega okraja brez Celjske kotline in iz Dolenjske po 2%, iz Varaždinske podravine in Medžimurja 1,5%, iz ostalih krajev mariborskega okraja 1,4%, iz Primorske in inozemstva po 1% ter iz ostalih krajev Jugoslavije skupno 7%.

Celotno število alohtonega prebivalstva v Kidričevem je znašalo 1960. leta 1216. Leta 1946 se je priselilo 32 ljudi, naslednje leto pa 65. Torej je porast števila prebivalstva v prvih letih gradnje tovarne v Kidričevem dokaj majhen, saj se je vse do leta 1949 priselilo 226 ali 18,6% priseljenega prebivalstva. V tem obdobju pa je prišlo največ priseljencev z Dravskega polja —

25,7% vseh. Dalje iz Haloz 14,6%, iz Ptujja 8,8%, iz Slovenskih goric 8,5%, iz Maribora 7,5%. Izredno močan pa je glede na skupno število priseljenih iz posameznih enot delež priseljenih iz drugih republik 6,3% ter iz krajev Celjske in Ljubljanske kotline preko 4%. V naslednjem obdobju od 1950. do 1954. leta, to je do pričetka obratovanja tovarne, pa je narasel delež priseljenih na 25,5% ali 310 ljudi. Sproščena delovna sila iz Kidričevemu bližjih naselij se je do takrat že odselila v naselje in je zato dotok priseljenih med leti 1950—1954 iz teh naselij upadel. Povečal se je dotok priseljencev iz bolj oddaljenih krajev, zlasti pa še iz Maribora ter Ptujja in sicer kvalificirane delovne sile. Delež priseljenih iz posameznih predelov je v tem razdobju naslednji: iz Dravskega polja 15,8%, iz ostalih republik 14,8 odstotkov, iz Haloz 14,2%, iz Ptujja 12,8%, iz Maribora 12,2%, zelo malo pa iz Slovenskih goric 1,3 odstotka.

Pričetek obratovanja tovarne in vzporedna dograditev stanovanjskega naselja sta priklicala največ novo priseljenih. V obdobju od 1954. do 1957. leta se je priselilo v Kidričevo 459 novih stanovalcev ali 37,7% od skupnega števila prebivalcev leta 1960. Učinki procesa urbanizacije, ki se je pričel krepiti v teh letih, so znova sprostili mnogo kmečke delovne sile v bližnjih naseljih, zaradi česar je delež od tod priseljenih zopet močno narasel. Iz Dravskega polja je prišlo v tem obdobju 21,6%, iz Haloz 14,6%, iz Ptujja 15,8%, iz Slovenskih goric 10,7%, iz Maribora 6,3%, iz Ptujskega polja in Ormoške ravnine 5,7%.

Po letu 1957 se je zaradi močno zmanjšane gradnje stanovanjskega naselja v Kidričevem kar močno zmanjšal tudi dotok prebivalstva. Od takrat pa do leta 1960 se je priselilo 221 ljudi, kar znaša 18,2% vseh priseljenih. Posebno močnih razlik v dotoku med posameznimi predeli ni opaziti, razen močnega deleža priseljencev iz Pomurja, ki je znašal kar 8,1%. V tem obdobju se je priselilo z Dravskega polja 19,5%, iz Ptujja 17,2%, iz Maribora 10,5%, iz Haloz 10,5%, iz Slovenskih goric 9,6% vseh priseljenih v obdobju 1957—1960 v Kidričevo. Preseneča močan delež priseljenih skozi vsa štiri obdobja iz Ptujja pa tudi iz Maribora. Iz Ptujja se seli delovna sila mešane kvalifikacije, iz Maribora pa v glavnem visokokvalificirana. Še leta 1960 so se vozili na delo v Kidričevo tudi iz Maribora, od tega leta naprej pa nihče več. Potovanje z vlakom je dokaj neudobno in zelo zamudno zaradi daljšega postanka na križišču v Pragerskem.

Splošen pregled dnevnega dotoka delovne sile in poreklo prebivalstva Kidričevega sta pokazala na nekatere probleme, ki jih srečujemo v vseh naših industrijskih središčih, zlasti pa še v mladih, po vojni nastalih ali močno povečanih. Najbolj pereč problem je pomanjkanje stanovanj za zaposlene v neposredni bližini delovnega mesta, s čimer je tesno povezan problem migracije delovne sile. Izgradnja naselja za okrog 2000 prebi-

valcev je bila končana leta 1954, od takrat pa se naselje ni bistveno povečalo. Ptujška občina, ki je investirala v izgradnjo tovarne ogromna sredstva, je želela ves ta industrijski kompleks čim tesneje združiti s Ptujem samim ter z izgradnjo ceste in vzpostavitvijo avtobusne proge Ptuj—Kidričevo ustvariti obširno naselje, ki bi se ob tej cesti razvijalo in bilo funkcijsko tesno povezano. To je tudi eden od vzrokov, da gradi tovarna stanovanjska poslopja v Ptujju. Delno so zavrlji nadaljnjo rast naselja Kidričevo škodljivi fluorovi hlapi iz elektrolize, ki škodujejo iglastemu gozdu vzhodno, severovzhodno in jugovzhodno od tovarne.

Dnevna migracija delovne sile ima mnogo učinkov in je v tovarni sami največji problem. Na eni strani vpliva to ogromno število vozačev prav močno na spreminjanje agrarne pokrajine v krajih njihovega bivanja, dalje povzroča prometne probleme in pa seveda nujno padec delovne storilnosti posameznikov. Pri tem ni nobene razlike med migranti iz bližnjih ali bolj oddaljenih krajev. Skoraj vsi imajo doma zemljo. Iz bližnjih naselij zaposleni v Kidričevem, obdelujejo to zemljo sami, zemljo bolj oddaljenih migrantov pa njihove družine. Torej je nekako potrošena energija tistega, ki jo porabi za potovanje na delo in nazaj, enaka potrošeni energiji tistega, ki premaga razdaljo do bivališča mnogo hitreje, a se nato izčrpa v delu na polju. Rešitev tega problema bi seveda bila zgraditev stanovanj za vse zaposlene v Kidričevem, kjer kmečkega prebivalstva ni, razen zaposlenih na ekonomiji. S tem bi bila možna obnova pri delu potrošene energije, možnost za rekreacijo in kulturno izživljanje. Kidričevo pa bi postalo ne samo preskrbovalni ampak tudi upravni in kulturni center južnega dela Dravskega polja. Drugi problem, ki ga pa TGA uspešno rešuje, je problem kvalifikacije zaposlenih. Preusmeritev delavcev iz gradbenih v industrijske je zahtevala popolno preorientacijo,

čeprav takrat še pretežno nekvalificirane delovne sile. Od takrat se je delež nekvalificiranih že prav močno zmanjšal. Tako nam izkazujejo podatki za 1961. leto 59,5% kvalificiranih, visokokvalificiranih in priučenih ter le 28,5% nekvalificiranih delavcev, ki stanujejo v Kidričevem. Večji pa je še vedno procent nekvalificiranih pri migrantih, katerih kvalifikacija je zaradi dnevnega potovanja teže izvedljiva.

Naselje Kidričevo je nastalo iz avtogenih potreb in se njegov vpliv na okolico dolgo časa ni poznal. V nekaj zadnjih letih pa je industrija v Kidričevem skupaj z Mariborom in Ptujem vplivala na spremembo števila prebivalstva, števila hiš, poklicne strukture prebivalstva in pa same fiziognomije široke agrarne okolice. Kako močno se taja izolacija Kidričevega pa nam najbolj nazorno pove podatek, da je bilo leta 1961 od 677 aktivnih prebivalcev Kidričevega 103 ali 15,2 odstotka zaposlenih izven Kidričevega, največ v Ptujju in Mariboru. Naselje Kidričevo torej ni več samo bivališče zaposlenih v TGA, temveč se vključuje v dinamiko svoje okolice, podobno kot druga ostala urbana naselja na obrobju Dravskega polja.

LITERATURA:

Ivo Rubič: Geografsko odredivanje okolice grada. Geografski glasnik 1949—1950, št. 11—12; Zagreb 1950.

Vladimir Klemenčič: Geografski problemi in metode proučavanja svakodnevnog putovanja radne snage od mesta stanovanja na rad i obratno. — Zbornik 6. kongresa geografov SFRJ, Ljubljana 1962.

Milena Knafelc: Kidričevo in njegov razvoj (diplomaska naloga).

Gospodarstvo Izraela

Prebivalstvo Izraela, ki je staro že več tisoč let, živi v zelo mladi državi, saj je bila ustanovljena komaj leta 1948. Tega leta je namreč prenehal britanski mandat nad Palestino in ta se je razdelila na arabsko Jordanijo in na Izrael, kamor so se že od leta 1920 priseljevali Židje iz vseh krajev sveta in kupovali zemljo od Arabcev. Ob ustanovitvi države je bilo v Izraelu 650.000 prebivalcev. Ze v trinajstih letih, do leta 1962, se je število prebivalstva skoraj potrojilo na 2.232.000. Površina države meri 20.700 km², od tega pa več kot polovica, to je 12.500 km² odpade na puščavo Negev. Ta je v severnem delu primerna za obdelovanje le s pomočjo umetnega namakanja, v južnem pa je prava puščava, ki se nadaljuje še naprej na Sinajski polotok. Zato je gostota pre-

bivalstva na vsem področju precej različna. Najbolj je naseljena okolica mest: okrog Tel Aviva (3171 preb. na 1 km²), Haifa (420,2 preb. na 1 kvadratni kilometer) in Jeruzalema (321,7 preb.), v Galilejskem in Judejskem višavju se zniža že na 96,3, v področju Negeva pa celo na 10,5 preb. na 1 km². Torej nam povprečna gostota 508 ljudi na 1 km² ne pokaže realne slike. Starostna struktura prebivalstva je zelo ugodna, saj je kar 58% prebivalstva pod 30 let starosti, kar pa istočasno opozarja tudi na mlad kolonizacijski tip države. Specifično za Izrael je priseljevanje ljudi iz 70-tih držav, ki so se morali najprej vzrasti v nov narod, se naučiti novega jezika in si ustvariti svojo kulturo. Prav tako so doseljenci različni tudi po svojem poklicu, po svoji sposobnosti in