

DHK - Geografija  
III  
B 21  
GEOGR. OBZORNIK  
/1964 1

UNIVERZA V LJUBLJANI - FF



C0B1SS \*

# SRANSKI OBZORNIK

Leto XI.  
Številka 1

Ljubljana  
1964





Tej številki je priloženo skupno vsebinsko kazalo zadnjih petih letnikov revije (1959—1963. S tem je zaključen (s prvim kazalom vred) pregled prvih desetih letnikov Geografskega obzornika.

## VSEBINA

### CLANKI:

- ~~E.~~ Bajželj, Problemi prometne mreže v Sloveniji . . . 1
- L. Gosar, Smernice v svetovni trgovini in njihov pomen za gospodarski razvoj . . . . . 6
- J. Zupančič, Nekaj vtisov s poti po Turčiji . . . . . 11
- D. Radinja, Osnovne koncepcije geografskega študija . . 13
- P. Oblak, Nekaj spodbud za ekskurzije v gozdno-gospodarsko in lesno-industrijsko območje . . . . . 16
- D. Radinja, Nekaj problemov geomorfološke terminologije 19

### DROBNE NOVICE:

- Proizvodnja koruze v Jugoslaviji — Proizvodnja in potrošnja umetnih gnojil v Jugoslaviji — Leta 1965 v Jugoslaviji ne bo več malarije (J. K.) — Dansko kmetijstvo — Kmetijstvo Tunizije — Bengalsko nižavje (M. R.) . . . . . 22

### DRUSTVENE VESTI:

- Obvestilo o republiškem zborovanju geografov v maju 1964. leta v Velenju in o VII. kongresu jugoslovan-  
skih geografov jeseni 1964. leta v Hrvatski (E. K.) . 24

**GEOGRAFSKI OBZORNIK**, časopis za geografsko vzgojo in izobrazbo. Izhaja štirikrat letno. Izdaja Geografsko društvo Slovenije, Odsek za geografski pouk. Uredniški odbor: Francka Hafner, dr. Ivan Gams, dr. Svetozar Ilešič, dr. Vladimir Kokole, Polde Oblak, Mara Radinja, Uredila Mara Radinja.

Letna naročnina 400 dinarjev. Posamezna številka za naročnike 100 dinarjev. Naročajte in vplačujte na naslov: „Geografski obzornik“, Ljubljana, Aškerčeva ul. 12. Stev. tek. rač.: 600-14-603-72.

Za vsebino člankov so odgovorni avtorji sami.

Tiskala: Tiskarna Šolskih delavnic tehniških šol v Ljubljani.

# Geografski obzornik

## VSEBINSKO KAZALO

LETNIKI VI.—X. (1959—1963)

### SLOVENIJA IN JUGOSLAVIJA

- Bakaršič Sulejman, O nekaterih činiteljih urbanizacije v Bosni in Hercegovini v turškem obdobju, 1961/1
- Briški Andrej, Gospodarsko-geografski pregled novomeškega okraja, 1960/1—2
- Čirić Jovo, Gradnja avtomobilske ceste skozi Niš z geografskih vidikov, 1959/4
- Finžgar Vilko, Jugoslovanski zimskošportni in turistični center, 1959/4
- Gams Ivan, Z dolensjske avtomobilske ceste, 1960/1—2
- Gams Ivan, Dolenjsko-belokranjski številki za uvod, 1960/1—2
- Gams Ivan, Ekskurzija v Postojnsko jamo, 1963/1—2
- G. I., Porast prebivalstva v LR Sloveniji v letih 1953—1961 po občinah \*
- Habe France, Pivška kotlina — hidrografska streha slovenskega krasa, 1961/1
- Kokole Vladimir, Značaj procesa urbanizacije Slovenije, 1963/1—2
- Kokole Vladimir, Razvojne značilnosti pokrajine in naselij v Sloveniji, 1962/1—2
- Marjetič Čita, Razvoj Novega mesta, 1961/1
- Meze Drago, Koprsko pristanišče, 1959/1—2
- Moravec Marica, Izseljevanje iz Bele Krajine v luči belokranjskega gospodarstva, 1960/1—2
- Moretti Franc, Ležišča in izraba kremenovega peska na Dolenjskem, 1960/1—2
- Oblak Polde, Alpski in kraški svet srednje Dolenjske, 1960/3
- Pak Mirko, Nekaj populacijskih problemov Kidričevega, 1963/3—4
- Piletič Rudi, Novomeško podgorje, 1960/1—2
- P. F., Pregled elektrarn v Sloveniji, 1963/3—4
- P. F., Družbena posestva v okolici Ljubljane, 1961/2
- Puklavec Vanda, Dravinjske gorice in njihovo gospodarstvo, 1961/3—4
- Rus Zvonko, Metlika, 1960/1—2
- Seifrid Zlata, Izkoriščanje gozda in lesna predelava v vzhodnem pohorskem Podravju, 1961/3—4
- Trifunovski F. Jovan, O najnovejših migracijah prebivalstva v LR Makedoniji, 1961/2
- Trošt Stojan, Tolmin, 1961/2.
- Zgonik Mavricij, Maribor — središče slovenskega Podravja, 1961/3—4
- Zgonik Mavricij, Drava pod Mariborom kot hidroenergetski vir, 1961/3—4
- Zupančič Danica, Ljudsko življenje v Podgorju, 1960/1—2
- Zupančič Jože, Nekaj geografskih opažanj iz Grdeličke klisure, 1960/4
- Zupančič Jože, Meteorološke značilnosti Maribora v letih 1951—1961, 1961/3—4

### EVROPA

- Kastelic Anton, Lorena in Porurje, 1959/3
- K. A., Berlin 1955, 1959/1—2
- Kleindienst Slavko, Sovjetska Armenija, 1960/3
- Kokole Vlado, Na vzhodu Poljske med Baltikom in Sudeti, 1959/1—2
- Kokole Vlado, Na vzhodu Poljske med Baltikom in Sudeti (nadaljevanje), 1959/3
- Kokole Vlado, Kmetijsko gospodarstvo v Sredozemlju, 1960/4
- Košnik Stane, Letalski promet v Sovjetski zvezi, 1959/1—2
- Košnik Stane, Porurje, 1960/3

\* Z drobnim tiskom so označeni krajši prispevki.

- Košnik Stane, Naftovodi v Evropi, 1963/3—4  
 K. S., Poljske luke, 1963/1—2  
 K. S., Italijanska zunanja trgovina leta 1962, 1963/3—4  
 K. S., Nahajališča zlata v SZ, 1963/3—4  
 Zgonik Mavricij, Antverpensko pristanišče, njegov položaj in njegovi problemi, 1959/4

#### OSTALI SVET

- Finžgar Vilko, Današnja Afrika, 1960/4  
 Finžgar Vilko, Novosti hidroenergetskega razvoja doma in v svetu, 1960/1—2  
 F. V., Kanal Sv. Lovrenca, 1959/4  
 F. V., Vznik organizacije združenih narodov in rast članstva, 1961/2  
 F. V., Politične spremembe v Afriki, 1961/2  
 F. V., Katara, 1961/2  
 F. V., Republika Ciper, 1961/2  
 Gosar Lojze, Problemi naselitve vlažnih tropskih dežel, 1961/2  
 Gosar Lojze, Nekaj misli o preobljudenosti na svetu, 1962/1—2  
 Gosar Lojze, Gospodarsko-politična stran vprašanja o lakoti na svetu, 1963/1—2  
 G. L., Atlas avstralskih prirodnih bogastev, 1963/1—2  
 Kastelic Anton, Bambus kot surovina Južne Azije, 1959/3  
 Kastelic Anton, Izraelska trgovska mornarica, 1959/4  
 K. A., Avstralska naftna industrija, 1959/1—2  
 K. A., Hudson Bay-Company, 1959/1—2  
 K. A., Nekaj novosti iz izraelskega gospodarstva, 1960/3  
 Kokole Vladimir, Nigerija — največja afriška država, 1960/4  
 Košnik Stane, Brasilia, 1960/4  
 Košnik Stane, Gospodarske skupnosti v današnjem svetu, 1961/3—4  
 Košnik Stane, Zapadna Samoa — nova samostojna država, 1962/1—2  
 Košnik Stane, Današnji položaj črncev v ZDA, 1963/1—2  
 K. S., Togo je postal samostojen, 1960/3  
 K. S., Saharska nafta, 1962/1—2  
 K. S., Nafta iz Libije, 1962/1—2  
 K. S., Svetovna proizvodnja nafte, 1963/1—2  
 K. S., Svetovna produkcija jekla, 1963/1—2  
 Košnik Stane, Preureditev reke Missouri, 1963/1—2  
 Kunaver Jelka, Gospodarstvo Izraela, 1963/3—4  
 Marchisetti Vera, Od Londona do Edinburga, 1961/2  
 Ogrin Miran, Kontrasti Palestine, 1959/3  
 Ogrin Miran, Vrata Bližnjega vzhoda, 1959/1—2  
 R. D., Izkoriščanje železove rude v Venezueli, 1959/1—2  
 R. M., Nafta v Afriki, 1961/3—4  
 S. R., Rudno bogastvo Alžirije, 1961/3—4  
 Š. T., Prebivalstvo ZDA po štetju 1960, 1961/2  
 Š. T., Proizvodnja nafte na svetu leta 1961, 1963/3—4  
 Š. T., Proizvodnja jekla na svetu leta 1961, 1963/3—4  
 Z. Ž., Geografska slika doseljevanja evropejcev v Avstralijo, 1961/1

#### OBČA GEOGRAFIJA

- F. V., Nova mesta, 1959/1—2  
 F. V., Preimenovanje krajev, 1959/1—2  
 F. V., Umetna jezera, 1959/1—2  
 Gosar Lojze, Pomen talne vode za gospodarstvo, 1959/1—2  
 K. S., Populacijski problem Japonske, 1959/1—2

## ZEMLJEPISNO IZRAZJE IN IMENOSLOVJE

- Badjura Rudolf, Ljudska geografija; Terensko imenoslovje II. del, 1959/1—2  
Badjura Rudolf, Pripomnje k osnovnemu zemljepisu za prvi razred gimnazij iz leta 1956, 1959/1—2  
Badjura Rudolf, Še o zemljepisnih izrazih, 1959/3  
G. I., Kras — zakrasevanje — ukraševanje, 1961/1  
Kranjec Silvo, Še nekaj o zemljepisni legi in zemljepisnem položaju, 1960/1—2  
Radinja Darko, Zemljepisna lega — zemljepisni položaj, 1959/4  
Radinja Darko, Nekaj izrazov hidrogeografske terminologije, 1959/3  
Radinja Darko, Zemljepisno izrazje in imenoslovje, 1959/1—2

## ČLANKI Z NAČELNO IN METODIČNO VSEBINO

- Avsenak Mirko, Metodični drobci, 1959/1—2  
Borovničar Tone, Primerjava kot ponazorilo pri pouku geografije, 1963/3—4  
Gams Ivan, O fotografskem upodabljanju pokrajine, 1959/4  
Gosar Lojze, Kriteriji pri določevanju razvojne stopnje dežel, 1963/3—4  
Habe France, Naša komuna, 1962/1—2  
Ilešič Svetozar, O pojmu resničnega „geografskega okolja“, 1962/3—4  
Komisija za diafilme GDS, Proizvodnja domačih diafilmov — smernice za izdelavo diafilmov, 1960/3  
Kompore Dušan, Geografski učbeniki za gimnazije, 1962/3—4  
Kompore Dušan, Zaključni izpiti iz geografije na gimnazijah, 1962/1—2  
Kompore Dušan, Geografski praktikum in seminarsko delo učencev v gimnazijah, 1962/3—4  
Kranjec Silvo, Neživljenjska geografija, 1961/1  
Kunaver Pavel, Mali planetarij, 1961/1  
Oblak Polde, Nekaj misli o ekskurzijah, 1961/1  
Oblak Tone, Sedanja geografska učila, 1961/2  
Oblak Tone, Analiza geografskih učil, 1961/3—4  
Oblak Tone, Nova geografska učila, 1961/1  
P. F., Aktualiziranje geografskega pouka, 1961/2  
Radinja Darko, Problematika o izhodišču univerzitetnega študija geografije na prvi stopnji, 1962/3—4  
Radinja Darko, Geografski diafilm in diapozitiv, 1960/3  
Radinja Darko, Za implicitno geografijo, 1959/1—2  
Radinja Darko, Problematika o izhodišču univerzitetnega študija geografije na prvi stopnji, 1963/1—2  
Radinja Darko, Problematika o izhodišču univerzitetnega študija geografije na prvi stopnji (nadaljevanje), 1963/3—4  
Radinja Darko, Reformirani študij geografije na univerzi, 1962/3—4  
Sretenovič Ljubimko, Izdelava in uporaba šolskega pantografa, 1960/4  
Vrišer Igor, Nekaj misli o geografskem proučevanju mest, 1962/3—4  
Zgonik Mavricij, Pismena učna priprava za geografski pouk, 1960/3  
Zgonik Mavricij, Nekaj napotkov za sestavo sodobnega geografskega učbenika, 1960/4

## DRUŠTVENE VESTI

(Seminarji, kongresi, resolucije in podobno)

- — — Resolucija V. kongresa geografov FLR Jugoslavije, 1959/1—2  
— — — Ekskurzija geografskega društva, 1959/1—2  
— — — Obvestilo o novomeškem seminarju, 1959/3  
— — — Ekskurzije geografskega društva v letu 1960, 1959/4  
— — — Obvestila o novomeškem seminarju, 1959/4  
— — — Ob sedemdesetletnici akademika dr. Antona Melika, 1960/1—2  
— — — Ekskurzije GD v letu 1961, 1960/4  
— — — Resolucija VI. kongresa geografov FLRJ, 1961/3—4

- Fatur D., Občni zbor GD Slovenije, 1961/1  
 G. T., Rajku Gradniku v spomin, 1961/2  
 G. I., Se o novomeškem seminarju slovenskih geografov, 1960/4  
 Kokole Vladimir, V. kongres geografov FLRJ, 1959/1—2  
 Kovač Bogo, Razstava geografskih učil v Novem mestu, 1960/4  
 Kovač Bogo, Geografski seminar na Mirni gori, 1961/3—4  
 Knez-Šterbenc, Poročilo geografskega krožka na celjski gimnaziji, od leta 1959 do vključno 1963. leta  
 K. S. Z., Poročilo o geografskem seminarju, 1962/3—4  
 Kunaver J., Občni zbor geografskega društva Slovenije leta 1960, 1960/1—2  
 K. J., VI. kongres geografov Jugoslavije, 1961/1  
 K. J., Plenum ZGDJ in simpozij o konceptu geografije v Ljubljani, 1961/1  
 K. J., VI. kongres geografov Jugoslavije (Program kongresa), 1961/2  
 Marjetič Cita, Ustanovni občni zbor podružnice geografskega društva v Ljubljani, 1960/1—2  
 Natek Milan, Občni zbor geografskega društva Slovenije, 1962/1—2  
 N. M., VI. kongres geografov v Ljubljani, 1961/3—4  
 Pak M., Občni zbor geografskega društva Slovenije, 1963/1—2  
 Rakovec Slava, Tečaj za izdelavo geografskih učil v Kranju, 1959/3  
 R. K., Geografski seminar (junija 1959), 1959/4  
 Serajnik Beno, Seminar podružnice GD Slovenije v Novem mestu, 1960/1—2  
 S. A., Letno poročilo celjske geografske podružnice, 1962/1—2  
 Tavčar J., Ob naši severni etnični meji (Ekskurzija GDS), 1959/4  
 Vreča Milan, Občni zbor geografskega društva Slovenije 11. januarja 1959, 1959/1—2

#### OCENE, KRITIKE IN DOMAČA KNJIŽEVNOST

- A. M. P., Kartografija II. del — ing. A. Podpečan, 1960/3  
 G. I., Nekatero najnovejše hrvatske geografske publikacije, 1960/3  
 G. I., Zbornik Koroške, 1960/4  
 Gams I., Zbornik radova, 1959/4  
 — — — Ivan Gams, Pohorsko podravje, 1959/4  
 — — — Vladimir Klemenčič, Pokrajina med Snežnikom in Slavnikom, 1959/4  
 Gams Ivan, Geografski zbornik V., 1959/3  
 Gams Ivan, Ramovš: Geološki razvoj slovenskega ozemlja in Geološki izleti po Sloveniji, 1959/3  
 Kokole Vladimir, Dušan Savnik — Svet nasprotij, 1959/3  
 Kokole Vladimir, Egipt — dežela, ljudstvo in revolucija (Zagorac—Pečar), 1959/3  
 K. V., Dušan Savnik — Afrika včeraj in danes, 1961/1  
 Kranjec S. — Leban V., Nekaj pripomb k oceni zemljepisa Jugoslavije za gimnazije, 1959/4  
 Kunaver J., Fr. Planina — Skofja Loka z okolico ter Poljanska in Selška dolina, 1963/3—4  
 Oblak P., Geografski elementi in faktorji (J. Roglič), 1961/1  
 Prudič Lidija, Nekaj misli ob novem učbeniku zemljepisa Jugoslavije, 1959/1—2  
 Radinja Darko, Zemljepis Jugoslavije za gimnazije (Kranjec—Leban), 1959/1—2  
 Radinja Darko, S. Ilešič — Gospodarska in politična geografija sveta, 1959/4  
 Radinja Darko, A. Ramovš — Geološki izleti po ljubljanski okolici, 1962/1—2  
 S. R., Geografski učbenik za 6. razred osnovne šole, 1962/3—4  
 S. T., Loški razgledi VI. — 1959, 1960/1—2  
 S. T., Celjski zbornik 1958 in 1959, 1960/1—2  
 S. T., Savinjski zbornik, 1960/1—2  
 Tavčar Janko, Industrijska geografija svijeta (Dr. Zvonimir Dugački), 1959/1—2  
 Tavčar Janko, Geografija za više razrede gimnazij (Prof. Pavao Kurtek), 1959/1—2  
 V. M., Po tujih celinah, 1962/3—4  
 Zagar Marjan, Ljubljana in njeno turistično zaledje, 1961/2

France Bajželj

## Problemi prometne mreže v Sloveniji

Sodobni način življenja, pridobivanje in izmenjava dobrin ter celotno gospodarjenje zahtevajo tudi nenehen razvoj vseh vrst prometnih dejavnosti.

V prometu prištevamo danes železnico, pomorstvo in rečne prevoze med stare, cestni promet, letalstvo in transport po žičnicah in po ceveh pa med novejšje prometne stroke. Pri sodobnem cestnem prometu mislimo na motorni prevoz, sicer bi morali prištevati cestni promet k najstarejšim transportnim strokam v človeški zgodovini.

V Sloveniji so razvite danes vse prometne stroke razen rečnih prevozov, za katere ni bilo nikoli širših pogojev in so odmrli, ter razen transporta masovnega blaga po ceveh. K celotnemu prometu pa prištevamo danes tudi poštni, telegrafski in telefonski promet.

Ker se v Sloveniji ne poslužujemo pri prevozih niti rečnih niti kanalskih sistemov, sta železniška in cestna mreža osnova za skoraj vso prometno dejavnost. Na celotnem slovenskem ozemlju so nastajale v vseh zgodovinskih obdobjih razne prometne poti za lokalne potrebe gospodarstva na raznih stopnjah razvoja, poleg tega pa še izrazite tranzitne poti za potrebe drugih narodov in držav. Slovenija leži v območju najugodnejšega prehoda iz Panonskih nižin na Jadran. Mednarodni blagovni tokovi so bili in so še danes v glavnem usmerjeni na luke severnega Jadrana, v Trst, Koper in Reko ter obratno čez Jugoslavijo, predvsem pa čez Slovenijo. Prav tako so danes usmerjeni turistični tokovi proti Jadranu v glavnem čez Slovenijo. Že v davnih časih je nastalo v Ljubljanski kotlini zelo važno križišče raznih prehodnic iz alpskega, kraškega in vzhodnega območja. Tako križišče se uveljavlja tudi danes ter velja za železniško mrežo in za moderno cestno mrežo. Tu je nastal glavni prometni križ Slovenije.

Pri gradnji in razvoju železniške mreže na slovenskem ozemlju moremo trditi, da smo imeli Slovenci precej sreče, saj se je približal železniški tir samo 15 let po otvoritvi prve železniške proge na svetu Mariboru (leta 1844) ter je privozil v Ljubljano prvi vlak že leta 1849. Še danes se čudimo, kakšne ekonomske in tehniške zmogljivosti so se sprostile v začetku prejšnjega stoletja, da je bilo mogoče v tako kratkem času

zgraditi tako obsežno železniško mrežo po vsej Evropi in na našem ozemlju. Še danes občudujemo našo glavno dvotirno progo Sentilj—Ljubljana—Trst, dolgo 318 km, (ki so je gradili v letih 1844—1857.) predvsem zaradi spretnih inženirskih izvedb na tako težkem terenu, kot je bila Zasavska dolina, Ljubljansko barje, Kras in ostalo. Pred začetkom prve svetovne vojne leta 1914 je bila železniška mreža Slovenije skoraj že dovršena. Glavna dvotirna proga od Sentilja do Trsta poteka nekako po sredini slovenskega ozemlja, ostale se pa preko raznih dolin nanjo priključujejo. Glavna dvotirna proga Sentilj—Trst moremo ceniti kot prometno hrbtenico, ki sprejema prometne tokove tudi s stranskih prog in jih zopet oddaja stranskim progam. Po nastanku Jugoslavije (leta 1918) je pridobila na pomenu železniška proga Jesenice—Ljubljana—Zagreb, ki je danes del najvažnejše jugoslovanske magistrale Jesenice—Djevdjelija. S križanjem te magistrale z glavno progo Sentilj—Trst je nastal v Ljubljani, ker je obstajalo že staro križišče cest, glavni prometni križ Slovenije.

V stari Jugoslaviji so bile dograjene železniške zveze, ki soboljšale povezavo z glavno progo, deloma paboljšale povezavo s hrvatsko železniško mrežo. Take železniške proge so: Ormož—Ljutomer—Murska Sobota, Rogatec—Krapina in Tržišče—Sevnica; zveza Črnomelj—Vrbovsko je ostala nedograjena, ker smo po osvoboditvi dobili prost dostop do morja z železniško progo Pivka—Reka.

Železnice so omogočile, da sta se v Sloveniji začela razvijati rudarstvo in težka industrija, omogočile so prevoze velikih količin lesa in drugih dobrin, omogočile so redni dovoz delovne sile v nastala industrijska središča in so zaradi tranzitnega značaja naših glavnih prog povezale Slovenijo z vso Evropo. Gradnja, kakor pozneje obratovanje železnic sta zaposlila veliko število revnih in zaostalih kmečkih prebivalcev ter jim omogočila postopoma prehod k večji tehnični, gospodarski in politični razgledanosti. Menimo, da ni potrebno našim bralcem obširno opisovati gospodarskega pomena železnic v celotnem razvoju prejšnjega stoletja. Pripomniti bi le, da vsi deli naše Jugoslavije niso imeli tolikšne sreče — razen Vojvodine, da bi tako zgodaj dobili tako popolno železniško mrežo. V nekaterih področjih je še

danes čutiti pomanjkanje prometnih poti in pa gospodarsko zaostalost.

Kot smo imeli Slovenci nekako pred prvo svetovno vojno to prednost, da je dobilo celotno slovensko ozemlje — ne glede na današnjo državno mejo — v tako kratkem času tako popolno železniško mrežo, tako je, žal, ostal zaradi izgube Trsta naš celotni železniški sistem odrezan od prvotno določenega izhodišča na morje.

Glavna proga Trbiž—Videm—Tržič—Trst, ki se približuje našim goriškim Brdom in ob Soči našemu Krasu, je vsa ostala v Italiji; bohinjska proga Jesenice—Trst je tik nad Trstom pri Reptaboru odrezana od morja; naša glavna dvotirna proga Sentilj—Trst je pred Občinami tik nad Trstom odrezana od morja; četrto železniško zvezo Hernelje—Trst tik pod Herneljami prekinja državna meja. Tu ne mislimo obravnavati tržaškega vprašanja, hočemo le prikazati, da je bil celoten železniški sistem usmerjen iz celotnega alpskega in podonavskega bazena, kakor tudi iz našega ozemlja k morju — na Trst. Zato ne moremo imeti predvidene nove železniške povezave Hernelje—Koper za gradnjo neke nove železniške proge v že dograjenem železniškem sistemu na slovenskem ozemlju, ampak samo za majhno in skromno nadomestilo za izgube številnih izhodišč železniških prog v luki, samo za majhno skromno preureditev sistema železniške mreže pred dostopom na morje.

Današnja SR Slovenija ima po letu 1945 svoboden dostop na morje preko mreže jugoslovanskih železnic na Reki, v Puli in v Rovinju. Toda železniške zmogljivosti v reški luki so zaradi velikega porasta pomorskega prometa zelo omejene, Pulj in Rovinj pa sta preveč oddaljena, ker nimata sodobnih luških naprav niti vpeljanih pomorskih zvez.

Prav tako, vendar na drug način, je bila prizadeta celotna povezava severne Slovenije z izgubo Koroške, kjer so se železniški prevozi zaradi nove državne meje podaljšali, kot je razvidno iz naslednjih primerov:

Železniška razdalja Jesenice—	
Ljubljana—Maribor znaša . . . . .	221 km
Jesenice—Področca—Celovec—	
Pliberk—Maribor pa znaša . . . . .	178 km
razlika je torej . . . . .	43 km
Jesenice—Ljubljana—Maribor—Ruše . . . . .	235 km
Jesenice—Celovec—Pliberk—Ruše . . . . .	163 km
razlika je torej . . . . .	72 km
Jesenice—Ljubljana—Celje—Dravograd . . . . .	229 km
Jesenice—Celovec—Dravograd . . . . .	113 km
razlika je torej . . . . .	116 km
Jesenice—Ljubljana—Celje—Ravne . . . . .	237 km
Jesenice—Celovec—Ravne . . . . .	105 km
razlika je torej . . . . .	132 km

Podobna, seveda manjša je razlika tudi ob Muri:

Železniška zveza Maribor—Spilje—	
Gornja Radgona je dolga . . . . .	60 km
Zveza Maribor—Pragersko—Ormož—	
Ljutomer—Radgona pa . . . . .	103 km

Menimo, da si bo bralec ob pravkar omenjenih primerih prav lahko predstavljal, kolikšne škode in izgube nastajajo zaradi podaljšanih železniških zvez, ki jih povzročajo nesrečne državne meje, kar velja zlasti pri povezavi Gorenjske s celotno Dravsko dolino.

Kljub vsem pravkar navedenim okrnitvam menimo, da je železniška mreža v današnji SR Sloveniji nekako zaključena. Zato po osvoboditvi tudi ni bilo potrebno graditi pri nas novih železniških prog. Zgrajena je bila le še 7 km dolga povezava med obmejnimi postajami Sežana—Kreplje ter 10 km obsotelske proge, ki poteka po slovenskem ozemlju. V celi Jugoslaviji pa je bilo po osvoboditvi do danes zgrajenih nad 1980 kilometrov novih železniških prog.

SR Slovenija, z 20.226 m<sup>2</sup> površine in 1 milijon 600 tisoč prebivalci je danes z 1312 km železniških prog sorazmerno razvito področje, saj pride na 100 km<sup>2</sup> površine 6,4 km železniških prog, medtem ko znaša gostota vseh prog v Jugoslaviji 4,6 km na 100 km<sup>2</sup>.

Za primerjavo naj še omenimo gostoto železniške mreže nekaterih bližnjih oziroma razvitih evropskih držav; na 100 km<sup>2</sup> površine imata Italija in Francija 7,0 km, Avstrija 7,1 km, Švica 7,2 km, ČSR 10,3 km, Zahodna Nemčija 12,4 km, Belgija 15,0 km. prog.

Da bodo imeli bralec lažje predstave o obsegu in vrednosti železniških sredstev v Sloveniji, pa bomo navedli nekaj števil: dolžina vseh prog znaša 1312 km, dolžina vseh tirov skupaj pa 2200 km. Na 304 postajah in postajališčih se nahaja 2900 kretnic, ki jim je še posebej priključenih 160 industrijskih tirov za posamezne tovarne oziroma skladišča v gospodarstvu. Na progah imamo 39 viaduktov, 590 mostov, 90 predorov, 3000 propustov in 3200 visokih stavb. Železnica razpolaga s 380 raznih lokomotiv in motornih voz, z 8900 tovornih voz ter 600 potniških voz. Železniška transportna podjetja v Sloveniji zaposlujejo 18.000 ljudi, nadaljnjih 12 železniskih namenskih podjetij, ki se prištevajo danes zaradi svojih specialnih del v industrijsko panogo, pa še 2900 ljudi.

Osnovna dejavnost železnic je prevoz blaga in potnikov, pri čemer moramo upoštevati količine in razdalje, zato ugotavljamo učinek z opravljenimi netotonskimi oziroma potniškimi kilometri.

Nenehna rast našega celotnega gospodarstva je vplivala na močan porast železniških prevozov v primerjavi s prejšnjimi obdobji.

Železniške prevozne storitve v Sloveniji so se gibale takole:



Leto . . . . .	1939	1947	1952	1960	1963
Blagovni prevozi v milijonih netotkm .	818	1 240	1 358	2 271	2 750
Potniški prevozi v milijonih potnkm .	473	1 100	1 011	1 251	1 270

kar pomeni, da so blagovni prevozi porasli z letom 1963 v primerjavi s predvojnimi obdobjem za okoli 230%, potniški pa za 168% oziroma od leta 1947 dalje do danes za okoli 122% oziroma za 16 odstotkov.

Te številke ne govore samo o visokem porastu razvoja našega gospodarstva, ampak tudi pomenijo, da železnica ne izgublja na pomenu kljub sporednemu razvoju novih prometnih strok, zlasti motornih cestnih prevozov.

Danes je splošno dognano, da imajo železniški prevozi še prednost pred cestnimi, zlasti pri prevozu blaga v velikih količinah, posebno če so take količine redne; dalje pri prevozih na velike razdalje, potem pri množičnih prevozih blaga direktno z industrijskih tirov na industrijski tir tovarn ali skladišč, prav posebno prednost priznavajo inozemski strokovnjaki železniškim prevozom množičnih surovin direktno iz luk do industrijskega tira tovarne, do mesta predelave; prav tako se priznava prednost železniškemu prevozu za blago, ki zahteva stalno težjo mehanizacijo pri nakladanju in razkladanju.

Prednosti cestnega prevoza so v glavnem v direktni dostavi „od hiše do hiše“, dalje pri hitrejšem dostavljanju posameznih pošiljk, ker cestni tovornjaki ne čakajo na sestavljanje „vlakov“, na ranžiranje, na vozni red in podobno; prednosti cestnega prevoza so zlasti velike zaradi mnogo širše razprostranjenosti cestne mreže v primerjavi z železniškimi tiri. Vse to pa velja po dosedanjih dognanjih le za manjše količine blaga in za krajše razdalje v primerjavi z železniškim transportom.

Če so naše železnice opravile in še danes opravljajo toliko prevozov za naše potrebe in za tuje naročnike pri tranzitu, v čem je potem njihova zaostalost, o kateri se vsakodnevno in pa povsod govori?

Kot smo že omenili, je bila naša železniška mreža v glavnem dograjena že pred prvo svetovno vojno, glavne proge pa še veliko preje. Razumljivo je, da bi gradili danes in opremljali marsikaj drugače: Gradili bi daljše loke za večje vozne hitrosti, železniške postaje bi zgradili na bolj ravnomernih in ekonomičnih razdaljah, vse železniške tise bi usposobili za enako obtežbo, zbrali bi najbolj ekonomičen način vleke, le nekaj serij lokomotiv in voz, da bi bilo vzdrževanje in obratovanje kar najcenejše in podobno. Vse države na svetu, ki imajo stare železniške naprave, imajo podobne probleme na železnici. Toda železniška sredstva v Sloveniji znašajo več kot 300 milijard dinarjev vrednosti, kar je danes nemogoče naenkrat predrugačiti ali spremeniti. V jugoslovanskem merilu so osnovna sredstva slovenskih železnic v celoti z gradbenimi objekti in lokomotivami vred najstarejša in najbolj obrabljena. Po

tolikih zgubah in rušenju ljudskega premoženja v zadnji vojni in toliki zaostalosti v ostalem gospodarstvu do sedaj še nismo mogli vložiti dovolj sredstev za rekonstrukcijo in modernizacijo tako obsežnih železniških naprav, čeprav moramo pripomniti, da je bilo opravljeno veliko delo za obnovo in postopno izboljšanje železniških naprav.

Zaostalost železnic v Sloveniji je v tem, da more samo 45% prog prevzeti vozove z 18 t osnim pritiskom, da so nakladalne naprave pomanjkljive in nesodobne, da so ranžirne postaje pretesne in premalo avtomatizirane, tako da se tovorni vozovi po nepotrebnem predolgo zadržujejo, da zaradi tega stalno primanjkuje tovornih voz, da tovor zaostaja na postajah, ter da je končno potovalna hitrost pošiljk nesorazmerno dolga. Nadalje so v prometu še parne lokomotive, ki so prekoračile 70. leto starosti, da je še polno delavnic in zgradb, ki so prekoračile 100 letnico in so tehnično zelo zaostale in dotrajane. Dotrajanost sredstev povzroča nesorazmeren porast stroškov vzdrževanja in materialne potrošnje ter slabi ekonomsko moč železnic. Zato si železnica danes sama ne more pomagati. Vendar rešitev ni tako nemogoča in tako daleč, kot se zdi na prvi pogled. Če uspe železnici v kratkem obdobju elektrificirati najbolj obremenjeno magistralo Jesenice—Ljubljana—Zagreb, kar je že v načrtu, potem pridobi toliko na ekonomski moči, da bo mogla vnaprej sama urejati ostalo železniško mrežo Slovenije. Vzporedno z naraščanjem obsega prevozov se bodo modernizirale tudi ostale proge. Upeljali bodo diesel lokomotive in motorne vlake, tako da se bo izboljšala povezava tudi najbolj oddaljenih področij Slovenije z glavno železniško magistralo Jugoslavije: Jesenice—Djevdjelija, oziroma z glavno progo Slovenije: Šentilj—Ljubljana—Divača—Koper.

Razen nove železniške povezave Kopra z že obstoječo železniško mrežo v Sloveniji ne bo potrebno graditi novih prog, pač pa bolje izkoristiti že zgrajene proge z močnejšo opremo in večjim številom vozil. Za primer naj omenimo, koliko močnejše izkoriščajo nekatere evropske države zgrajeno železniško mrežo.

Zmogljivost železniških lokomotiv, izražena s KS na 1 km zgrajene proge, znaša v Švici 744, v Zahodni Nemčiji 577, v Belgiji 539, v Franciji 400, v Avstriji 366, v Sloveniji 244 in v Jugoslaviji kot celoti 143.

Zmogljivost železniških tovornih voz, izražena z nosilnostjo v tonah na 1 km železniških prog, znaša v Belgiji 359, v Zahodni Nemčiji 332, v Franciji 205, v Švici 182, v Avstriji 143, v Sloveniji 129 in v Jugoslaviji 113.

Zmogljivost železniških potniških voz, izražena s številom razpoložljivih sedežev na 1 km železniških prog, znaša v Švici 82, v Belgiji 80, v

Zahodni Nemčiji 47, v Avstriji 34, v Franciji 32, v Sloveniji 27 in v Jugoslaviji 21.

Evropski znanstveniki napovedujejo ogromen razmah v nadaljnjem razvoju cestnega prometa ter računajo, da bodo železnice obdržale le vagonске pošiljke na večje razdalje, na splošno pa računajo s stagnacijo železniških prevozov v Evropi. Pri nas računamo, da bo povezava Kopra z ostalo železniško mrežo v zaledju povezala direktno s kopersko luko tudi veliko število podjetij z lastnim industrijskim tirom. Prav tako se zanimajo tuji interesenti za tranzit množičnega blaga preko Kopra, tako da bo koperska luka nedvomno vplivala na nadaljnjo rast blagovnih prevozov v območju slovenskih železnic, posebno še v tranzitu. Železniški tovorni tranzitni promet pa pomeni najugodnejši vir neblagovnega deviznega priliva.

Sodoben razvoj cestne mreže in cestnega prometa narekuje tudi drugačno zbiranje in koncentriranje tovora ter ustrezno delitev prevozov med železnico in cesto, kar utegne vplivati na ukinitvev nekaterih manjših postaj in postajališč, morda celo na ukinitvev prometa na krajših železniških odepkih. Toda vse to ne bo bistveno vplivalo na spremembo železniškega zemljevida Slovenije.

Za slovenske razmere je poteg železnice najbolj važen cestni promet. Pod pojmom cestnega prometa moramo razlikovati v gospodarskem pomenu javni cestni promet, to je, medmestni tovorni in potniški ter mestni promet, ki se obravnava kot gospodarska dejavnost v prometni panogi; dalje razlikujemo režijske prevoze, ki jih opravlja ostalo gospodarstvo za svoje lastne potrebe s svojimi lastnimi vozili kot so to primeri v industriji, pri zadrugah in v trgovini ter se taki prevozi obravnavajo v teh panogah pod režijo. Dalje imamo na cesti še zasebna potniška vozila ter vozila prevoznih podjetij iz drugih republik in vozila tujcev, ki prihajajo v Jugoslavijo preko državne meje v Slovenijo, česar vsega ne zajemamo pri gospodarjenju v prometni panogi Slovenije, pač pa moramo upoštevati pri obremenitvi naše cestne mreže. Upravljanje, vzdrževanje kakor modernizacijo in novogradnje cestne mreže pa obravnavamo danes kompleksno v prometni panogi.

Osnova za razvoj sodobnega cestnega prometa — kjer mislimo predvsem na motorni prevoz — je stanje cestne mreže.

Slovenija ima v primerjavi s celotno Jugoslavijo, kakor tudi v primerjavi s sosednimi ali razvitimi evropskimi državami precej gosto cestno mrežo. Obseg cestne mreže je naslednji:

Ceste	Slovenija	Jugoslavija
		v km
z moderniziranim voziščem	1 990	8 400
z gramoznim voziščem	10 130	51 800
z neutrjenim voziščem	1 410	21 000
<b>skupaj</b>	<b>13 530</b>	<b>81 200</b>

Ocenjena vrednost vseh cest v Sloveniji znaša okoli 400 milijard dinarjev.

V primerjavi z drugimi državami izgleda gostota cestne mreže takole:

Na 100 km<sup>2</sup> površine ima Slovenija 66,8 km cest, Jugoslavija 31,8, Madžarska 30,0, Avstrija 38,2, Poljska 45,2, Italija 66,2, Zahodna Nemčija 101,0 in Švica 120,0 km cest.

Na splošno se zdi, da je gostota cestne mreže zadovoljiva, da so vsi predeli Slovenije s cestami med seboj povezani ter da ni potrebe po gradnji novih cest.

Prehodni značaj slovenskega ozemlja kakor razgibana konfiguracija terena in velika raztresenost naselij, so narekovali tekom stoletij gradnjo in dopolnjevanje tako številnih cestnih zvez. Naj omenimo, da ima Slovenija nad 6000 naselij, vsa Jugoslavija pa okoli 27.930, bar pomeni, da ima Slovenija po številu 21,5% naselij vse Jugoslavije. Za primer naj omenimo kot popolnoma nasproten primer Vojvodino, kjer imamo na splošno samo velika naselja s 5—15.000 prebivalci, oddaljena med seboj tudi po 5—20 km, vmes pa samo ravna polja. Kako enostavne so tam cestne povezave v premih črtah med naselji ter tudi skozi naselja, kjer so pustili že od vsega začetka za glavno vozno pot od 20 do 100 metrov nezazidane širine! Za Slovenijo ne pomeni torej 2,1 krat gostejša mreža kot je v celotni Jugoslaviji (glede na površino) samo gospodarske razvisti, ampak tudi veliko breme v pogledu vzdrževanja, rekonstrukcije in modernizacije tako razprostranjene cestne mreže.

Toliko se govori in piše o zaostalosti cestne mreže pri nas. V čem je ta zaostalost?

Večina slovenskih cest je bila zgrajena, preložena in popravljena v času, ko še ni bilo nobenih predstav o avtomobilu. Poleg tega sta bila slovensko gospodarstvo in življenjski standard, ko je bila večina cestne mreže že zgrajena, na zelo nizki stopnji.

Tako smo mogli takoj po osvoboditvi ugotoviti, ko smo imeli pred seboj dinamičen in planski razvoj celotnega gospodarstva, ko so pričeli cestni motorni prevozi naglo naraščati, da naša cestna mreža ne ustreza sodobnemu prometu. Preozka vozišča, preostri in nepregledni zavoji, speljani večkrat čez gosto zazidana naselja, prestrm vzpon, znatno prešibka utrditev vozišča ter še veliko število lesenih začasnih mostov, ki ne dopuščajo prehoda težjih vozil, ovirajo razvoj, podražujejo obratovanje ter ogrožajo varnost cestnega prometa. Koliki napor in kolika sredstva so bila vložena po osvoboditvi od leta 1945 dalje za zboljšanje razmer na slovenski cestni mreži, naj povedo samo naslednji podatki: V zadnjih 17 letih je bilo rekonstruiranih in moderniziranih nad 900 km cest I. in II. reda, to je republiških cest, ter 480 km cest III. in IV. reda, to je okrajnih in občinskih cest, ter zgrajenih nad 130 novih mostov na važnejših cestah.

Glede na hiter porast cestnega prometa so vsi dosedanji naporji premajhni, kajti samo v ob-

dobju 1950—1962 se je število motornih vozil v Sloveniji povečalo 8 kratno, število prehodov tujih vozil, ki prekoračijo državno mejo v območju Slovenije pa 14 kratno. Istočasno so porasle prometne storitve pri tovornem cestnem prevozu 17 kratno, pri avtobusnem prevozu pa 7 kratno.

Zaradi pojave vedno večjega števila težkih vozil ter zaradi zgoščevanja prometa na nekaterih glavnih cestah, kar velja zlasti za glavni prometni križ Slovenije, kjer dosežajo dnevne obremenitve cest I. reda nad 7000 ton, moramo ugotoviti, da je utrditev vozišč prešibka. To velja za 60% dolžine cest glavnega prometnega križa ter za 90% dolžine vseh ostalih cest I. in II. reda. Istočasno imamo na teh cestah še 170 neustreznih mostov, ki so bili zgrajeni kot začasni objekti ter jih ne moremo obremeniti s težjim vozilom nad 10 ton. Varnost prometa ogrožajo še gosti in nepravilni priključki stranskih cest ter križanje železniških prog v isti ravnini.

Vse napake, neustreznosti in pomanjkljivosti na naši cestni mreži so skrbno zbrane in proučene ter je zato obseg vseh potrebnih del na cestni mreži za bližnjo in daljšo perspektivo v glavnem znan. Stalno naraščanje našega narodnega dohodka zagotavlja v perspektivi tudi več rednih sredstev za vzdrževanje, modernizacijo in rekonstrukcijo naše cestne mreže.

Nenehen porast gospodarstva, turizma in tranzita preko našega ozemlja, kakor tudi porast življenjskega standarda in s tem povečano število zasebnih motornih vozil, nakazujejo nadaljnje močno naraščanje cestnega prometa. Sosedne države, kakor ostale močno razvite evropske države, so nas v pogledu cestnega prometa po zadnji vojni močno prehitale.

Tako pride na področju cestnega prometa 1 motorno tovorno vozilo na Danskem na 24 prebivalcev, v Franciji na 27, na Norveškem na 33, v Veliki Britaniji na 34, v Belgiji na 51, v Holandiji na 61, na Švedskem na 64, v Zahodni Nemčiji na 71, v Avstriji na 84, v Španiji na 173, v Grčiji na 178, v Poljski na 224, v Sloveniji na 305 in v Jugoslaviji na 433 prebivalcev.

En osebni avtomobil pride na Švedskem na 5,8 prebivalcev, v Franciji na 7,5, v Britaniji na 8,8, v Švici na 9, na Danskem na 10, v Belgiji na 11, na Norveškem na 13, v Avstriji na 15, v Holandiji in Italiji na 19, na Finskem na 20, v Sloveniji na 53 in v Jugoslaviji na 187 prebivalcev.

Če ta visoki porast motorizacije v večini evropskih držav ni bil načrten ter povzroča tudi velike težave, moramo vendar tudi pri nas raču-

nati z velikim nadaljnjim porastom cestnega prometa posebno še, ker je računati z vedno močnejšim prihajanjem tujih vozil v Jugoslavijo.

Zaradi izrazito prehodnega značaja slovenskega ozemlja ter zato, ker hočemo zavestno razviti močnejšo rast inozemskega turizma in tranzitnega prometa v smeri jugoslovanskih luk, zlasti severno jadranskih, se ne bomo mogli izogniti vedno večjemu naraščanju števila tujih vozil na naših cestah. Pospešena gradnja hitrih cest v Italiji, Avstriji in drugod, bo dosegla tudi naše meje. Zato je računati, da bomo morali s pomočjo inozemskih kreditov prav kmalu graditi sistem hitrih avtomobilskih cest predvsem po smereh našega glavnega prometnega križa in to verjetno od Gorice preko Ljubljane za Maribor, oziroma od Ljubelja do Ljubljane in poseben priključek avtomobilske ceste od Podkorena do Podtabora na ljubeljski cesti. Istočasno bomo morali graditi posebne obvozne, hitre ceste pri Ljubljani, Celju in Mariboru. Del ljubeljske ceste je že v gradnji, pripravlja se gradnja odseka avtomobilske ceste Maribor—Celje. Poleg tega gradimo že razbremenilno zasavsko cesto in druge priključke.

V inozemstvu računajo strokovnjaki s praktičnim uvajanjem novih tehničnih izumov pri avtomobilskih motorjih in karoserijah, kar bo zaradi večjih ekonomskih učinkov znatno povečalo število zasebnih vozil, tako da računajo z nujno potrebo po gradnji širših cest, varnejših križišč in potrebo po osposobljenju starih in novih naselij za tako obsežen porast cestnega prometa. Vse to se bo odražalo v manjši ali večji meri v krajšem obdobju tudi v cestnem prometu pri nas.

Premišljen in načrten kompleksen gospodarski razvoj posameznih področij slovenskega ozemlja kakor načrtno urbanistično urejevanje naselij in proizvodnih središč, bo vplivalo tudi na pravilno politiko pri modernizaciji ostale cestne mreže izven glavnega cestnega križa Slovenije. Predvideva se sistematična in obširna modernizacija cestne mreže, posebno gospodarsko nerazvitih področij kot so: Gornja Soška dolina, Kras, Bela Krajina in Prekmurje, kar naj zboljša prometno povezavo navedenih področij na glavni cestni križ Slovenije.

Nadaljnji razvoj komun in njihova gospodarska krepitev bosta omogočila tudi večjo skrb za zboljšanje razmer lokalne cestne mreže. Zato moremo biti prepričani, da ne bo v nekaj letih nobenega naselja v Sloveniji, kjer ne bi bil moč dostop z avtobusom, s tovornjakom, z gasilnim ali rešilnim avtomobilom,

## Smernice v svetovni trgovini in njihov pomen za gospodarski razvoj

Pomen zunanje trgovine za gospodarski razvoj nerazvitih dežel je tako velik, ker sta proizvodnja za izvoz in zunanja trgovina v večini teh dežel kar večji del njihove celotne gospodarske dejavnosti.

Zaradi tega se spremembe v zunanji trgovini nerazvitih dežel takoj močno kažejo v njihovem narodnem gospodarstvu. Skušnja je pokazala, da celo majhni presledki in zastanki v gospodarskem razvoju razvitih delov sveta povzročijo razmeroma ostro zaviranje izvozne trgovine manj razvitih dežel in ustrezno zmanjšanje njihovega narodnega dohodka.

Celo v tistih redkih nerazvitih deželah, kjer delež izvoza v narodnem gospodarstvu ni posebno velik, je ugoden razvoj mednarodne trgovine zanje še vedno bistvene važnosti. To pa zato, ker so vse na novo razvijajoče se dežele močno odvisne od uvoza mehanizacije, težke opreme in drugih osnovnih artiklov, ki so nujno potrebni za pospešen gospodarski razvoj. Res je v nekaterih deželah industrializacija znatno povečala domača investicijska sredstva. Istočasno pa je tudi potreba po njih narasla, zaradi česar se odvisnost od uvoza ni zmanjšala, ampak se je v nekaterih primerih celo povečala. Za plačilo vedno večjih količin uvozne materiala je namreč nujno potreben povečan izvoz.

Vendar pa nedavni razvoj glede tega, žal, ne daje preveč ugodnih izgledov. V zadnjih letih se izvozna trgovina nerazvitih dežel, v primeri s trgovino razvitih dežel, sploh ni ugodno razvijala. Do tega zaključka nas nujno pripelje primerjava deleža posameznih skupin dežel v izvozu.

V desetletju 1950 do 1960 je izvoz iz manj razvitih dežel po količini naraščal letno za 3,6%, medtem ko je bil porast izvoza iz nekaterih razvitih dežel skoraj dvakrat, iz nekaterih razvitih dežel z načrtnim gospodarstvom pa celo skoraj trikrat večji. Ta počasni porast se znatno razlikuje od poteka trgovine v devetnajstem stoletju, ko je živahna izvozna trgovina čisto pomenila iskro pobudnico za gospodarske spremembe razvijajočih se dežel. Te spremembe niso zajele samo splošnega gospodarskega razvoja, ampak so povzročile, da so v teh deželah veliko več investirali in jih tako tudi pripravili, da so postale bolj sprejemljive za nove ideje in za nove gospodarske preokrete.

Pod vtisom novih programov ali načrtov gospodarskega razvoja, ki so se jih lotili v prejšnjem desetletju, pa je bil letni porast uvoza razvijajočih se dežel 4,6%, medtem ko je njihov letni izvoz naraščal le za 3,6%. Seveda je to deloma pomenilo, da so bile tem deželam na raz-

polago znatne tuje investicije in posojila za pospeševanje njihovega gospodarskega razvoja. Pomenilo pa je tudi vedno večje neravnovesje v njihovi gospodarski bilanci, ter s tem določene ovire v načrtih za njihov gospodarski razvoj.

Zaostajajoči obseg izvoza je samo ena od težav, na katere zadevajo nerazvite dežele. V zadnjih letih je neravnovesje v zunanji trgovini postalo še večje zaradi stalnega poslabšanja pogojev zamenjave izvoza za uvoz. Povprečna cena izvoženega blaga v letu 1960 iz teh dežel je bila komaj višja od cene v prejšnjem desetletju, medtem ko je bila cena njihovega uvoza znatno višja, tako da se je njihov zunanje-trgovinski položaj poslabšal v celoti za kakih 9%.

Hkrati s pojemanjem porasta v količini izvoza in poslabšanjem razmerja cen je delež nerazvitih dežel v svetovni trgovini znatno padel. Leta 1950 je na nerazvite dežele odpadlo nekaj manj kot ena tretjina celotne svetovne trgovine, do leta 1960 pa se je njihov delež skrčil na eno petino. V istem obdobju, se je delež razvitih dežel povečal od treh petin na dve tretjini. Znatno je narasel zunanjetrgovinski delež tudi v skupini držav s centralno planiranim gospodarstvom. Njihov delež se je v celoti povečal od 8% na 12%.

Enako pomembne so tudi nekatere težnje v razvoju glede na regionalno trgovino. Morda je naslednje dejstvo najbolj zlačilno: Medtem, ko je delež izvoza iz nerazvitih dežel v celoti padel, so industrijske dežele in dežele s centralno planiranim gospodarstvom znatno povečale tudi svoj delež trgovine med posameznimi regijami.

Vzroki za neugoden razvoj zunanje trgovine nerazvitih dežel ležijo že v strukturi njihove trgovine same. Dejstvo je namreč, da zavzemajo primarni produkti (živila, poljedelske surovine, rude, goriva itd.) skoraj več kot štiri petine celotnega izvoza nerazvitih dežel. Na drugi strani pa zavzemajo v zunanji trgovini industrijsko razvitih dežel dve tretjini, tovarniški izdelki. Samo pri skupini držav s centralno planiranim gospodarstvom je izvoz primarnih proizvodov zavzemal približno isti obseg kot tovarniški izdelki. V izvozu prevladujejo primarni proizvodi, medtem ko uvažajo skoraj izključno tovarniško blago. Pri nobeni drugi skupini dežel ni zunanja trgovina zasnovana na tako enostranski podlagi kot pri gospodarstvu nerazvitih dežel. Povsod drugod ima znaten delež v mednarodni trgovini zamenjava različnih vrst tovarniškega blaga.

Zunanja trgovina nerazvitih dežel ima še eno značilnost. Ne samo, da izvažajo te dežele svoje cenene proizvode za razmeroma drage tovarniške izdelke, marveč so tudi sicer tesno vezane na tr-

govinsko strukturo industrializiranih dežel. V preteklem desetletju je pretežen del izvoza iz nerazvitih dežel šel v industrijsko razvite dežele. Dasi se je količina izvoza v dežele s centralno planiranim gospodarstvom v tem času več kot podvojila — kar pomeni znatno večji porast kot pri izvozu v industrializirane dežele — je to še vedno le majhen del celotnega izvoza nerazvitih dežel. To se pravi, da so nerazvite dežele pri izvozu še vedno navezane skoraj izključno le na industrijsko razvite države.

V devetnajstem stoletju so začeli velikopotezno uporabljati izsledke, ki jih je prinesla industrijska revolucija. Ko sta prebivalstvo in industrializacija močno narasla, so najprej v zahodni Evropi, potem pa v Severni Ameriki nujno potrebovali surovine iz nerazvitih dežel. To je bilo seveda mogoče le, ker so izboljšana prometna sredstva odprla celo vrsto novih prekomorskih tržišč za primarne proizvode. V sedanjih razmerah pa te pobude za gospodarski napredek ni več. Visok narodni dohodek in potrošnja na osebo v industrializiranih deželah sta spremenila njihove zahteve po primarnih surovinah. Povpraševanje po žitaricah in drugih živilih je daleč zaostalo za porastom dohodkov in potrošnje industrijskega blaga. Hkrati je močno narasla tudi domača poljedelska proizvodnja v razvitih deželah, kar je še povečalo težave nerazvitih dežel. Tehnološka odkritja so tudi povzročila znaten porast proizvodnje sintetičnih nadomestkov za različne poljedelske surovine. Pod skupnim učinkom vseh teh sil je volumen izvoza iz nerazvitih dežel le počasi naraščal, cena tega izvoznega materiala pa se je v primeri s cenami industrijskih proizvodov stalno nižala. Tako se je delež nerazvitih dežel pri

celotnem svetovnem izvozu stalno krčil, še bolj pa se je krčil njihov delež pri dohodkih od svetovne trgovine.

\* \* \*

Analiza, ki skuša ugotoviti bodoče trgovinske potrebe razvijajočih se dežel, vsebuje kajpak vrsto zgolj približnih domnev. To velja tudi za predvidevanja, ki jih navaja publikacija Združenih narodov. Zato je treba računati s spremembami, ki se bodo pokazale pri podrobnejšem delu v smislu delovnega programa „Centra za splošne gospodarske raziskave in za gospodarsko politiko“.

V razvijajočih se deželah, kjer prinaša vsak dan novo dejavnost vlad za pospešitev gospodarskega razvoja in za še bolj pestro gospodarsko strukturo, je treba nujno računati s spremembami v njihovi gospodarski politiki, ki bodo odločilno vplivale na bodoči gospodarski razvoj teh dežel. Spremenila pa se bo tudi gospodarska politika v drugih delih sveta, kar se bo posredno pokazalo tudi v gospodarskem razvoju nerazvitih dežel. Jasno je torej, da imajo rezultati ocenitev, izvršenih na pobudo Pripravljalnega odbora za konferenco Združenih narodov o trgovini in razvoju, lahko le približno informativen pomen.

Vendar nam ti rezultati, če jih pravilno vrednotimo, lahko pomagajo, da v okviru določenih predpostavk pojasnimo, v kakšnih smereh se bo verjetno gibal bodoči razvoj zunanje trgovine. S primerjavo izgledov za bodoči izvoz s potrebami bodočega uvoza si lahko v tej zvezi koristno pojasnimo nekatera vprašanja.

Osnovni elementi bodočega razvoja se dajo oceniti iz preteklega razvoja. V ta namen nam lahko služijo nekatera razmerja, prikazana na naslednji tabeli:

#### DOMNEVNA CENITEV ZNACILNIH POGOJEV ZA USKLADITEV BODOČE PLAČILNE BILANCE NERAZVITIH DEŽEL V ZVEZI S POSPEŠENIM PORASTOM PROIZVODNJE

(Milijarde dolarjev po cenah in kurzih v letu 1959)

	I 1959 (dejansko)	II 1970 (domnev.)	Tolmačenje števil v stolpcu II.
1. Celotna domača proizvodnja	180	304	Predvidoma naj bi naraščala v obdobju 1960—1965 za 4.65% na leto, kar je enako porastu v letih 1950—1959. Po letu 1965 naj bi proizvodnja naraščala hitreje, tako da bi v letu 1970 dosegla 5% porast, kakor ga predvidevajo Združeni narodi za desetletje razvoja (United Nations Development Decade).
2. Tvorjenje domačega stalnega kapitala	28	52	Naraščal naj bi v istem razmerju do celotne domače proizvodnje kot v obdobju 1950—1959.
3. Uvoz blaga:	21	41	Domnevni nivo uvoza, ne glede na spremembe v njegovi strukturi in gospodarski politik:
a) primarni produkti	4	9	
b) industrijsko blago	17	32	

	I 1959 (dejansko)	II 1970 (domnev.)	Tolmačenje števil v stolpcu II.
4. Izvoz blaga:	20	29	
a) V razvite dežele:			
primarni produkti	17	23	
industrijsko blago	2	4	
b) V države s centralno vodenim gospodarstvom	1	2	Izračunan tako, da je uporabljen za merilo predvideni izvoz Sovjetske zveze.
5. Plačila za investicije in druge stroške	4	8	
6. Razlika v bilanci	5	20	Točka 3 plus točka 5 manj točka 4.
7. Dotok dolgoročnega kapitala in uradne pomoči	5*	9	Domnevni rezultat, dobljen z ekstrapolacijo preteklih trend.
8. Začetna vrzel med tekočim in dolgoročnim kapitalom	—	11	Točka 6 manj točka 7.
9. Predvidene prilagoditve zaradi državnih in meddržavnih ukrepov:	—	7	
a) Zmanjšanje uvoza z obdržanjem uvoznega nivoja iz leta 1959	—	3	Razmerje celotne domače proizvodnje do uvoza ostane isto, kot je bilo leta 1959.
b) Povečanje izvoza zaradi zvišanja dohodkov razvitih dežel	—	2	Zaradi predvidenega povečanja proizvodnje v razvitih deželah, ki naj bi vsako leto porasla za 4.2% in ustreznega povečanja izvoza iz razvijajočih se dežel.
c) Predvideno znižanje plačil za investicije in druge namene	—	1	
d) Predviden porast dotoka dolgoročnega kapitala in uradne pomoči	—	1	Dodatni 10% porast glede na podatke iz točke 7, da bi dosegli dotok kapitala, ki bi znašal 1% celotne domače proizvodnje razvijajočih se dežel.
10. Preostala vrzel v plačilni bilanci, ki naj bi jo krili z državnimi in mednarodn. ukrepi, poleg onih, navedenih v točki 9	—	4	Točka 8 manj točka 9.

\* Vključno kratkoročni kapital.

Kakor vidimo, cenijo, da je celotna domača proizvodnja manj razvitih dežel, izražena v cenah iz leta 1959, narasla od 121 milijard dolarjev v letu 1950 na 180 milijard dolarjev v letu 1959, kar bi pomenilo letni porast za 4.65%. V istem obdobju in pri istih cenah je tvorba domačega stalnega kapitala narasla od približno 17 milijard na več kot 28 milijard dolarjev.

Letni porast eksportne kvote iz nerazvitih dežel v industrijsko razvite je bil približno enak letnemu porastu domače proizvodnje le-teh ter je znašal 3.7%. Ponudba posameznih proizvodov

pa je bila glede na spremembe v povpraševanju v tem desetletju seveda zelo različna.

Izvoz iz nerazvitih dežel v dežele s centralno planiranim gospodarstvom je v tem desetletju znašal povprečno 7.3% vsega njihovega uvoza.

Domača proizvodnja razvijajočih se dežel naj bi po cenitvah v prvi polovici desetletja 1960 do 1970 naraščala letno enako kot v prejšnjem desetletju (4.65%). Potem pa naj bi se enakomerno večala vsako leto tako, da bi leta 1970 dosegla 5%, kolikor predvideva „Desetletje Združenih narodov za razvoj“ (United Nations Development

Decade<sup>24</sup>). Predpostavljeni nivo celotne domače proizvodnje v letu 1970 bi bil torej več kot za dve tretjini večji od dejanskega nivoja v letu 1959. Da bi dosegli predvideni porast, bi moral — tako računajo — domači fiksni kapital naraščati nekako v istem razmerju, kot sta v desetletju 1950—1960 naraščala domača proizvodnja in investicije. Lahko domnevamo, da bo za razvijajoče se dežele kljub različnim tendencam to razmerje ostalo nespremenjeno. Po tej predpostavki naj bi domači stalni kapital naraščal od manj kot 16% v letu 1959 na preko 17% v letu 1970.

V razvijajočih se deželah bodo potrebe po uvozu naraščale znatno hitreje kot proizvodnja. Razmerje uvoza do celotne domače proizvodnje naj bi — če bi druga razmerja ostala, kakor je bilo prej predvideno — naraslo od precej manj kot 12% na znatno več kot 13%.

Domnevni nivo izvoza v industrijsko razvite dežele v letu 1970, so izračunali s predpostavko, da bo celotna domača proizvodnja teh dežel naraščala v istem tempu kot v desetletju 1950 do 1960, to je 3,7% letno.

Domnevni nivo izvoza v dežele s centralno planiranim gospodarstvom pa so izračunali s predpostavko, da bo delež nerazvitih dežel v celotni uvozni trgovini teh dežel ostal enak, kot je bil v prejšnjem desetletju (7,3%).

Čeprav bo izvoz v dežele s centralno vodenim gospodarstvom naglo naraščal, bo vendar njihov delež pri celotnem izvozu iz nerazvitih dežel v letu 1970 še vedno razmeroma majhen. Tako bo predvideni porast izvoza v industrijsko razvite dežele in dežele s centralno planiranim gospodarstvom skupno še vedno znašal le polovico predvidenega celotnega porasta. Trgovinski deficit bo torej predvidoma eden od najvažnejših elementov v zunanje trgovinski bilanci. Cenijo, da bo znašal kakšnih 12 milijard dolarjev.

Pri opisanem neravnovesju zunanje trgovinske bilance nerazvitih dežel moramo tudi upoštevati bodoča povečanja v dotoku dolgoročnih kreditov in uradnih dotacij. Domnevajo, da bodo uradna posojila nerazvitim deželam naraščala v istem obsegu kot v preteklih letih. Po teh cenitvah bi dotok tujega kapitala v letu 1970 znašal 9 milijard v primerjavi s 5 milijardami v letu 1959. Omeniti je treba, da je ta dotok že leta 1960 znašal 6 milijard in da naj bi po predhodnih cenitvah konec leta 1961 znašal 7 milijard. V primerjavi s temi dejstvi predvideni porast do leta 1970 ni velik.

V dinamičnem svetu, ko dežele streme za hitrejšim razvojem, se zde gornje vrednosti za leto 1970 v primerjavi z dejanskimi podatki za leto 1959 velike. Če pa primerjamo gospodarsko bilanco nerazvitih dežel z ostalim svetovnim gospodarstvom v letu 1970 in ne z onim v letu 1959, se ocenjene količine z letom 1970 nikakor ne zde tako velike, da jim ne bi mogli biti kos. Če poleg tega še predpostavimo, da bo vladalo mednarodno razumevanje in sodelovanje, ne bo tako težko

najti za razvijajoče se dežele in za ostali svet primerne ukrepe, da bi jim zagotovili predvideni napredek.

\* \* \*

Izdelali so tudi nekaj konkretnih cenitev o možnostih za zmanjšanje zunanje trgovinskega neravnovesja, da bi se ohranil hiter napredek razvijajočih se dežel. Seveda imajo te cenitve zgolj domneven značaj in ne nudijo dovolj zanesljive osnove za presojo o izvedljivosti posrednih konkretnih ukrepov. Vsekakor pa velja: Koliko se bo dalo v resnici storiti z nadomeščanjem uvoza ali s pospeševanjem izvoza, je vprašanje, ki spada čisto v področje političnih odločitev in dogajanj v državnem ali mednarodnem merilu.

Prva taka možnost se tiče ukrepov notranje politike razvijajočih se dežel. Kaže, da bi se neravnovesje v zunanje trgovinski bilanci dalo ublažiti že s tem, če bi izkoristili sleherno možnost za dosego prihrankov na ta način, da bi potrebe po uvoženem blagu nadomestili, kolikor se le dá, z domačimi proizvodi. Možnost take nadomestitve uvoza z domačimi proizvodi je seveda omejena. Zato pa bi bilo posebej zanimivo vedeti, kakšen bi bil prihranek v zunanje trgovinskih potrebah, če bi razmerje uvoza nasproti proizvodnji v razvijajočih se deželah ostalo isto, kot je bilo v zadnjih letih desetletja 1950—1960. Cenijo, da bi se potrebe po uvozu za leto 1970 v tem primeru zmanjšale za 3 milijarde dolarjev.

Druga možnost za izboljšanje bilance bi nastopila z izboljšanjem mednarodnega okolja. V točki 9 b tabele je predpostavljeno, da bi se rast industrijsko razvitih dežel namesto dosedanjega trenda 3,7% na leto, zvišala na 4,2% na leto. Povpraševanje po uvozu v industrijsko razvite dežele, ki bi nastale zaradi tega povečanja, bi v drugače nespremenjenih razmerah prispevalo dodatni 2 milijardi dolarjev k dohodkom zunanje trgovinske zamenjave razvijajočih se dežel v letu 1970.

Tretji način za pospeševanje razvoja nerazvitih dežel je skrb za izboljšanje njihove trgovinske zamenjave. Dejstvo, da so se trgovinske razmere v drugi polovici preteklega desetletja stalno razvijale v škodo nerazvitih dežel, nas spominja, kako veliko pomoč nerazvitim deželam bi pomenilo že, če bi poskrbeli za to, da bi izvozne in uvozne cene ostale iste, kot so bile leta 1959.

Še druga možnost za zmanjšanje zunanje trgovinskega deficita nerazvitih držav bi bila v kombinaciji državnih in mednarodnih ukrepov, ki vplivajo na bilanco uslug. V času, ko tudi manj razvite dežele napredujejo v lastni trgovini in v prometu, je na primer pričakovati, da se bodo bolj naslonile na svojo trgovsko mornarico in na svoje trgovinske zavarovalne družbe, ter tako nekaj prihranile na izdatkih. Povečan dotok turistov bi tudi povečal dotok deviz v te dežele. Večji poudarek na nizkoobrestnih in brezobrestnih mednarodnih posojilih za gospodarski razvoj bi tudi povzročil spremembe v mednarodni sestavi dotoka fondov z ugodnim vplivom na zunanje trgovinsko

bilanco razvijajočih se dežel. Seveda je težko predvideti, kakšen bi bil v celoti dejanski učinek takih in podobnih ukrepov.

Omeniti je tudi treba možnost, da bi se še bolj povečal mednarodni dotok kapitala v razvijajoče se dežele. Generalna Skupščina Združenih narodov je poudarila potrebo takega povečanja do višine približno enega odstotka skupnih dohodkov gospodarsko razvitih dežel. Pri razširjeni gospodarski dejavnosti nerazvitih dežel v letu 1970 bi še vedno obstajala v njihovi plačilni bilanci vrzel, ki bi znašala kake 4 milijarde dolarjev. To vrzel pa bi lahko zapolnili z dodatnimi mednarodnimi in državnimi ukrepi. Razvijajoče se države same bi na primer lahko še povečale svoj izvoz, uvoz pa z razno gospodarsko dejavnostjo čim bolj nadomestile.

Na mednarodnem nivoju razpravljajo o številnih ukrepih, s katerimi naj bi dosegli visok in stabilen nivo mednarodne trgovine. Programi za razvoj mednarodne trgovine zavzemajo važno mesto na dnevnem redu konferenc Združenih narodov za trgovino in razvoj. Poseben pomen pripisujejo ukrepom za povečanje potrošnje poljedelskih in drugih primarnih proizvodov v razvitih deželah, ki te proizvode uvažajo iz manj razvitih dežel. Zmanjšali naj bi tudi količinske in tarifne zapore za uvoz takih artiklov. Posebno pozornost posvečajo tudi ukrepom za povečanje izvoza predelanega blaga iz razvijajočih se dežel. Če bi vse take in podobne ukrepe v polni meri in dosledno izvajali, bi s tem še nadalje izboljšali mednarodno gospodarsko okolje in zmanjšali neravnovesje v trgovinski bilanci teh dežel, ki bi se sicer ob hitrejšem razvoju le še povečalo.

Iz prehodne analize trgovinskih potreb razvijajočih se dežel, lahko sklepamo, da so za dosego ciljev, ki jih postavlja „Desetletje Združenih narodov za razvoj“, potrebne določene spremembe v dosedanjih trendi razvoja bistvenih postavk. Da bi nastajajoče probleme uspešno reševali, jih je treba vnaprej čim bolj stvarno oceniti. To pa je mogoče doseči le na osnovi utemeljenih domnev, ki upoštevajo različne spremenljivke, kakor tudi njihovo medsebojno povezanost. Čeprav nobeno od teh predvidevanj ne more povsem točno določiti bodočega dogajanja, bi kratko in malo vendar le smeli takih cenitev o bodočem gospodarskem razvoju prezirati. To bi namreč pomenilo, da apriori zavračamo sredstva, ki bi nam lahko pri izbiri bodočih ukrepov in smernic v gospodarski politiki izdatno pomagala.

\* \* \*

Zapreke, ki zavirajo izvoz primarnih proizvodov razvijajočih se dežel, ne izhajajo vselej neposredno iz dogajanj in ukrepov, s katerimi skušajo vplivati na svoj uvoz in izvoz. Gospodarsko dogajanje razvitih dežel je večkrat povezano s težavami v dobavljanju primarnih proizvodov iz tipično izvoznih dežel. Porast proizvodnje oljaric in sintetičnega kavčuka v severni Ameriki na primer je bil v veliki meri posledica premajhnih

dobav iz nerazvitih dežel. Na splošno lahko rečemo, da je bila zelo ugodna trgovina s primarnimi artikli v povojnem obdobju v enaki meri posledica zaostanka v proizvodnji razvijajočih se dežel, kot tudi posledica napredka proizvodnje v industrijskih deželah.

Vzroki zaostankov pa se spreminjajo od artikla do artikla kakor tudi od dežele do dežele. Deloma so ti zaostanki odvisni od bolj splošnih problemov gospodarskega razvoja, na primer od posebnih težav nerazvitih dežel pri investicijah ali pri uvajanju nove tehnologije in pri uvajanju novega proizvodnega tempa v tradicionalno konservativni družbi. Težave nastopajo prav tako zaradi večjih zahtev po dobavah, ker se prebivalstvo množi; dalje tudi težave v zvezi z rastočimi dohodki v deželah, ki jih je proces napredka že bolj zajel. Težave lahko nastanejo tudi v zvezi z razširitvijo domače industrije, ki ponekod potroši razpoložljive lokalne surovine.

V celotnem kompliciranem prepletu različnih činiteljev je potrebno omeniti še naslednje: Jasno je, da bo razširitev tržišča za primarne artikle v razvitih deželah koristila nerazvitim deželam le, če bodo te imele na razpolago zadostne izvozne količine takih artiklov. S tem v zvezi pa je važno zlasti še dvoje. Najprej je potrebno, da pravilno ocenimo verjetne razpoložljive količine primarnih artiklov v bodočnosti in sicer glede na povečano povpraševanje in glede na verjetno bodočo proizvodnjo po posameznih deželah. Veliko bi izgubili, če bi preveč investirali v proizvodnjo oziroma v pridelovanje artiklov, ki jih potem ne bi mogli po primerni ceni prodati. Zato morajo pri načrtovanju razvoja primarni artikli najti pravo mesto s pravilno gospodarsko in finančno politiko. Tehnološki napredek se ne sme omejiti na razvite dežele ali na industrijski sektor. V povojnem obdobju so dosegli zelo velike uspehe pri genetiki rastlin. Potreba povečanja hektarskega donosa pa ni nikjer večja kot v razvijajočih se deželah z veliko gostoto prebivalstva.

Potreba po večji učinkovitosti pa se ne tiče samo proizvodnje. Sistem distribucije blaga je čisto najšibkejši člen v izvozni dejavnosti, posebno še, kadar je potrebno kako blago zbrati od velikega števila kmetovalcev, preden ga predelajo in pripravijo za izvoz. Poleg tega mora tak izvoz tekmovati z izvozom v industrijskih deželah. Potreba po visoki in standardizirani kvaliteti in stalnih cenah postaja v zadnjih letih vedno bolj izrazita.

Vsaka situacija povzroča čisto posebne probleme. Naj poudarimo le na splošno, da zahteva razširitev trgovine z določenim blagom nove ukrepe, tako pri izvozniku kot pri uvozniku. To se tiče ne samo vprašanja, kakšno blago in koliko bi ga potrebovali, ampak cele vrste vprašanj v zvezi z optimalno lokacijo njegove proizvodnje in predelave v razvijajočih se deželah.

Nagel porast uvoznih potreb razvijajočih se dežel je bil zaradi njihovega pospešenega razvoja povezan s preveliko ponudbo a zastajajočim pov-



praševanjem na tržiščih po njihovem tradicionalnem izvoznem blagu. Če bi si te dežele hotele utreti pot v mednarodno trgovino, bi se nujno moral njihov izvoz predelanega blaga v razvite dežele v naslednjih desetih ali dvajsetih letih nekajkrat povečati.

To pa bi zahtevalo dodatne ukrepe tako v razvijajočih se kot v že razvitih deželah. V prvih bodo morali zelo stremeti za tem, da bodo proizvajali kvalitetno blago, ki se bo lahko plasiralo na tržiščih razvitih dežel. V razvitih deželah pa bi morali skrbeti za sistematično olajšanje in za končno odpravo trgovinskih zapor. To naj bi potekalo postopoma in po vnaprej določenem

Janez Zupančič

## Nekaj vtisov s poti po Turčiji

Na svojih potovanjih sem obiskal večino sredozemskih dežel, vendar mi je v spominu ostalo predvsem to, kar sem doživel v Turčiji. Kdor se za pot temeljito pripravi in se morda nauči še malo turškega jezika, bo z doživetji še bolj obogaten. Svojevrstni jezik nam ne bo delal izrednih težav, saj je srbohrvaščina polna turških izrazov in turškega načina sestavljanja posameznih besed. Razen tega v novejši turščini mrgoli tujk, ki so večinoma postavljene v francosko izgovorjavo. Mednarodnemu veleesejmu bomo rekli kar: Enternasional fuari.

Zanimiva so krajevna imena, ker se skoraj vsa večja mesta imenujejo po prejšnjih grških nazivih. Istanbul je nastal iz Eis ten polin, Ankara iz Ankira, Izmir iz Smirna, Konya iz Ikonion, Kayseri iz Kaysareja, Antalya iz Attaleja, Bursa iz Prusa, Bergama iz Pergamon, Sinop iz Sinope itd. Malo pa je mest, ki so do danes obdržala svoja prvotna imena. Adana, Amasja, Tarsus. Največ geografskih imen je seveda turških, pomenijo pa kakšno zgodovinsko ali zemljepisno značilnost: Hissarlik je Trdnjavnica, Bahçe je Vrt, Kale je Trdnjava, Pinar je Vodnjak, Eskişehir je Stari trg, Tuz Gölü je Slano jezero, Ak çay je Beli potok, Akdagi je Bela gora itd.

Mlajši Turki ne znajo več arabske pisave, ker se v šolah uče samo latinico. Pišejo fonetično, le da rabijo iste znake za več glasov, a samo v nekaterih primerih: „I“ s piko zgoraj se izgovarja kot „i“, brez pike je polglasni „e“. „C“ s kljukico spodaj je „č“, brez kljukice je „dž“. „S“ z vejico spodaj je „š“, brez vejice je „s“. Naglašamo skoraj vedno na zadnjem zlogu, torej je bombaž pamuk, ne pàmuk.

Za nas, ki prihajamo preko Bolgarije, se Turčija začne onstran zgodovinske Marice, koder se širi stara pokrajina Trakija. Njeno zaprašeno in enolično gričevje sega do zidov Istanbula pa še v mesto, ki je zgrajeno na sedmih gričih med Zlatim rogom in Marmarnim morjem.

Iz Istanbula v Çanakkale, najvažnejši kraj ob Dardanelah, prevaža potnike ladja, vendar samo

redu. Le tako bi dobili stvarno osnovo za investicijske odločitve v razvijajočih se deželah. Prilagoditve, ki bi bile potrebne v obeh skupinah dežel, pa bi lahko dosegli s pomočjo skupnih posvetovanj glede tehničnih in političnih vprašanj, ki so s tem v zvezi.

### LITERATURA:

1) Department of Economic and Social Affairs: World Economic survey 1962.

2) I. Developing Countries in World Trade United Nations, New York 1963.

enkrat na teden. Vožnja po Marmarnem morju traja ves dan, kar pa nikogar ne moti, saj je nad vse prijetna. Ne samo zaradi pokrajinskih podob, marveč tudi zaradi turških sopotnikov, ki so sicer nekoliko zvedavi, a tako gostoljubni, da pritegnejo vsakega obiskovalca. Uganejo ti slehernó željo in ti skušajo pomagati, če si se znašel v težavah.

Onstran slikovitih Dardanel se začneja turško egejsko primorje. Velika cesta se le včasih drži nenavadno členovitega obrežja, večinoma je pomaknjena v notranjost, drugače bi bila speljana v nemogočih ovinkih. Od mesta Çanakkale naprej je makadamska in zelo zaprašena, od Bergame do Aydına je asfaltirana, od tu dalje do Kalkana ob Sredozemskem morju pa je kamnita in trda. Na tej cesti srečuje popotnik zanimive pokrajinske tipe: povprek postavljene gorske vrste, raztegnjena prigorja in vmesne rečne doline.

Gorske vrste prihajajo od vzhoda, na ozkih polotokih segajo daleč v Egejsko morje. Večinoma so apneniške, zgoraj imajo široka ovršja, ob straneh pa so strma in močno oguljena. Pod njimi valovijo raztegnjena gričevja, narejena iz krševitega apnenca in raznih naplavin, na kateri se počasi nabira tanka plast prepereline. Tod so slabi pašniki ter zaplate borovega drevja in pa raznega grmičevja. Raztresene pastirske vasi so polne revščine in primitivnega življenja ob ovcah in kozah. Tu in tam so njive, kjer na pol zakrite Turkinje jeseni pobirajo buče, obirajo tobak, ali pa se vbadajo z zanikrnim bombažem, v tem ko njihovi možje lepo sedijo v senci pri kozarčku toplega čaja.

Rečne doline so drugačne, po njih se pretakajo kalne vode in sproti zalivajo osušene nanose. Polja niso redka v teh krajih, marsikje lahko vidimo bogate njive, kjer izvrstno uspevajo različne vrste povrtnin. V pripravnih legah so vinogradi, v katerih zori najboljše namizno grozdje. Moti se, kdor misli, da v Turčiji ni vinske trte; grozdje ni nikjer tako poceni, vino pa tako drago, da bi lahko te stvari primerjali z razmerami v

Turčiji. Posebnost so oljčni nasadi in gaji smokvovcev v dolini reke Menderes ali Meander, kakor so ji rekli v starih časih. Iz te doline prihajajo slovite „smirnske“ smokve, najboljše od vsega, kar ti nudi turško gostoljubje.

Rečne doline so gosto obljudene in ekonomsko dokaj močne, čeprav še povsod vladajo veleposestniške razmere. Napredek je v zvezi z nekdanjim grškim prebivalstvom, ki se je po nesrečni vojni leta 1922 izselilo iz teh krajev. Njihove delovne navade so ostale, prevzeli so jih turški domačini pa tudi številni priseljenci, med katerimi je največ naših Bosancev. Obiskal sem nekaj njihovih vasi in bil presenečen, saj so ostali zvesti stari domovini, čeprav je že več kot 30 let niso videli. V govorici in oblačenju se držijo tradicije, zato imajo svojevrsten položaj med turškim prebivalstvom. Zanimivo je, da je ravno v slavni antičnih krajih, kot so (Milet, Efez, Priene) največ naših ljudi.

Pri Kalkanu se začenja sredozemska obala. Ta se že na zunaj loči od egejske, saj teče vzporedno z malodane 4000 visokim apnenčastim gorovjem Toros ali Taurus. Na zapadu se naglo spušča k morju, vesine so tu skalnate in prazne. Na obalah so manjša naselja, ljudje se ukvarjajo z ribolovom ter z vsem drugim, kar pač potrebujejo za skromno življenje, ki skoraj ne pozna zvez z ostalim svetom. Iz Kalkana v Kaš se zdaj ni poti, tja se dá priti samo z motornim čolnom. Iz Kaša v Fenike drži nova cesta, a je tako slaba, da po njej vozi edinole poštni džip. Prevažata tudi ljudi: če je treba, jih naloži deset ali celo enajst, kakor je bilo v mojem primeru. Obala je izredno slikovita; ponekod visijo razklane strmine, drugod so majhni zalivi, polni tišine in odljudne samote. Z višav pritekajo bistri potoki, spuščajo se po globokih dolinah, koder rastejo tršate smreke. Po taki dolini je speljana slaba pot na planotasto ravan pod 3000 metrov visokim vrhom Bele gore. Valovite planjave so mikavne spričo zdravega gorskega podnebja, ki prija vsaki stvari, a najbolj seveda sadju, kakor kaže tudi ime kraja Elmali (Jablance).

Vzhodni del Torosa je zdaj pomaknjen v notranjost, tako da je med njim in obalo dokaj široka obrežna ravnica. Morda se ne motimo, če trdimo, da spada med najlepše pokrajine v Turčiji in v vsem Sredozemlju, saj je polna dišečega mediteranskega rastlinstva, obdelana in gosto obljudena. S severa jo zapirajo skalnate višave, podobne ostro začrtani kulisi, na kateri zvečer zaporedoma ugašajo različne barve. Na južni strani jo zaliva morje, pripravljenò vse leto za sprejem kopalcev, ki pa jih v teh krajih še vedno ni. Vrh širokega zaliva je Antalya, o kateri se širi glas, da je med najlepšimi mesti ob Sredozemskem morju. Za samo mesto je takšna trditev nekoliko pretirana, narava tam okrog pa je vredna vsega občudovanja.

Anatolsko planoto sem videl dvakrat, obakrat v poletnem času, ko je še najbolj podobna prepereli kamniti puščavi. Dolgčasne planjave oživ-

ljajo rogljati vrhovi na pol zasutih apneniških gora; njihovi bleščeči se obrisi so slikovit okras temnomodrega ozadja. Življenje brsti le tam, kjer je voda; tako pričajo mlade kolonizacijske vasi in starejša a veliko bolj primitivna pastirska naselja. Impresiven je pogled na obsežni Tuz Gölü: pri kraju ga pokriva debela solna odeja, naprej je slanica, preporna svetlobe in kristalno čistih barv.

Ob krajnih gorovjih je Anatolska planota višja in bolj namočena. Iz višin pritekajoči potoki se zbirajo v kotanjah, kjer so lepa jezera, kakršno je na primer Bardarsko jezero. Z južnim koncem sega v smrekovo hosto, s severnim pa v skalno puščavo, zaradi česar je še posebej mikavno. Ob njem je na pretek sonca, čistega zraka in vsega drugega, kar vabi modernega, za samoto vnetega popotnika. Še bolj zanimiv je zapadni del Anatolske planote, kjer ne manjka toplih izvirkov spričo številnih tektonskih razpoklin. Nekateri privirajo na dan zraven Burse, drugi blizu Menemena in nad vasjo Pamukkale. Slednji so najbolj zanimivi, saj so ravno prav topli, zraven tega pa imajo še obilo apnenčastih primesi. Izvirajo na skalnati polici v strmem bregu nad dolino reke Lykos, kjer se je že v antičnih časih naselilo bogato kopalniško mesto Hierapolis. Že Rimljani so tu naredili vodovod in v vsako hišo napeljali naravno toplo vodo. Mesto je sčasoma opustelo, vodovodi pa so ostali, tako da se zdaj navzdol razlivajo številni potočki. Spotoma izhlapevajo, zato puščajo za seboj snežnobelo sigasto snov. Ježasta vesina pod Hierapolo je podobna okoli 100 metrov visokemu in nekaj kilometrov širokemu okamenelemu slapu fantastičnih oblik, med katerimi naj omenim samo stopničasto razvrščene, iz sige narejene ponvice. Podobne so našim v Škocjanskih jamah, le da so mnogo večje in da so v njih stalna jezera, ki so res zelo lepa.

Turčiji ne manjka mest, vendar niso posebno privlačna, ker se jih človeka nekakšna importirana modernizacija, ki ni v skladu s tradicijo in gospodarskim razvojem. V največjih mestih lahko srečaš kosček Amerike, zraven nje pa kaldrmo, zatrpno z vsakovrstno ropotijo, razstavljeno po pločnikih in zunanjih zidovih zanikrnih prodajalnic in srednjeveških delavnic. Kaldrma je vedno polna priložnostnih prodajalcev: slaščičarjev, ponudnikov raznovrstnih pijač, čistilcev čevljev in drugih zaslužkarjev. Njihovo prizadevanje pa je večinoma jalovo, na kaldrmi gospodari revščina, povezana z umazanijo.

Po drugi strani pa so truška mesta tako zanimiva, kot redkokje na svetu. Mislim na tradicijo, ki je preživela mnoga ljudstva in ohranila njihove kulturne stvaritve. Kdor se zanima za hetsko umetnost, bo obiskal Ankarò, življenje starih Misijcev bo spoznal v Troji, likijsko umetnost v Kašu, karijsko grobno umetnost v Fethye. S helenistično umetnostjo se bo srečal v Bergami, v Prienah, Sidu, Termessu itd. Grških in rimskih spomenikov je cela vrsta, najlepši so v Aspendu, v Miletu in Efezu. Nekaj posebnega so bizantinske

cerkve, spremenjene v mošeje. Vidimo jih povsod, najlepše so v kraju Göreme, ker so vsekane v živoskalne roglje. Presenetljive priče preteklosti in zgodovinskega dogajanja pomenijo za vsakega obiskovalca doživetje, kakršnega more biti deležen le malokje drugje.

Potovanje po Turčiji nam ne dela nobenih preglavic. Za skromnega obiskovalca je povsod preskrbljeno, vsaka vas premore han in gostilno, vse je skrajno primitivno, a poceni in razmeroma snažno. Železnic je malo, prevoz je počasen in drag. Dosti več je sodobno urejenih cest z neverjetno gostim avtobusnim prometom. Prevoz z avtobusi je zelo poceni; od Adane do Ankare je 500 kilometrov, za to pot sem plačal 13 lir — nekako 800 dinarjev. V vseh večjih krajih so postaje s čakalnicami za potnike, ki se nenavedno

radi zadržujejo v teh prostorih. Za vozni red se ne zmenijo veliko, nič jih ne moti, če morajo na odhod čakati ves dan. Brezbrižnost in malomarnost sta še vedno značilen pojav v turskem načinu življenja.

Turčija ima velike možnosti za razvoj tujškega prometa, a je doslej v ta namen le malo storila. Leta 1960 so izdelali prve prospekte, vse drugo šele nastaja. To je vzrok, da tuji turisti obiskujejo samo Istanbul; notranjost sameva, redki so popotniki, ki so prodrli do njenih lepot in do čudovitih kulturno-zgodovinskih spomenikov. Še manj pa je takih, ki so se lahko seznanili s turskim prebivalstvom; preprosto je, a skrajno pošteno in gostoljubno, da ga človek le težko pozabi.

Darko Radinja

## Osnovne koncepcije geografskega študija

Na oddelku za geografijo Filozofske fakultete ljubljanske univerze je bila oktobra leta 1962. izvedena anketa med slušatelji, ki so se v tem letu odločili za študij geografije. S tem smo želeli dobiti vpogled v obseg in strukturo geografskega znanja, ki ga ti prineso iz srednje šole. Ob tej priliki je bilo zbranih in obdelanih 3320 odgovorov. Del teh rezultatov je bil v Geografskem obzorniku že objavljen, tokrat pa posredujemo nekaj nadaljnjih spoznanj.

Analiza anketnih odgovorov nam je razen obsega in strukture geografskega znanja pokazala tudi fiziognomijo tega znanja. Iz odgovorov pa je bilo moč razbrati tudi same koncepcije, ki so to znanje formirale.

Analiza je pravzaprav le potrdila spoznanje, pridobljeno v zadnjem času s študenti prvega letnika, da v srednji šoli prevladujeta dve smeri geografskega pouka. Obe pa pravzaprav izkrivljata osnovno vsebino geografije, in v marsičem negirata geografsko znanost, in razumljivo, zato tudi ne moreta prispevati k ugledu geografije.\*

Prva koncepcija se kaže v pretiranem fakticizmu, v hipertrofiji geografskega inventarja, v mehanskem nizanju dejstev itd. Kaže pa se nadalje tudi v statičnem in izoliranem prikazovanju geografskih spoznanj ter v nefunkcionalnem prikazovanju geografskih pojavov. To je tako imenovana klasična smer, ki je v geografskem pouku še vedno zelo trdovratna in ki v marsičem siromaši vzgojno in izobrazbeno vrednost geografije.

\* Ker je naš namen, da opozorimo le na nekatere kritične koncepcije geografskega pouka, ne omenjamo vsega tega, kar je pozitivno v srednješolskem geografskem pouku.

Tak pouk geografije namreč pretirano obremenjuje spomin, ne pomaga pa formirati ustreznih pogledov na svet kot celoto, niti na posamezne njegove komplekse. Zelo malo pripomore tudi k razvoju samega mišljenja, bodisi splošnega bodi geografskega. Spričo tega torej ne pospešuje ustreznega intelektualnega razvoja. Samo kopičenje dejstev pa tudi ne nudi sposobnosti za nadaljnje samostojno opredeljevanje, vrednotenje in pa tolmačenje novih geografskih spoznanj, novih geografskih pojavov in procesov. Ta klasična geografija nudi torej predvsem gradivo, ne pa tudi dovolj sredstev za uspešno nadaljnje delo. Razen tega pa na ta način pridobljeno znanje ni moč reproducirati oziroma uporabljati z ustrežno zanesljivostjo, ker sloni bolj na spominu kot na razumevanju. Tako izobraževanje tudi ne nudi elementov, s katerimi bi mogli sproti presojeti možnosti oziroma verjetnosti za posamezna dejstva in pojave. Tako znanje je prej načitanost kot izobrazba. Seveda pa ima klasična smer geografskega pouka tudi vrsto pozitivnih lastnosti, saj posveča sistematiki znanja in geografskemu inventarju obilo pažnje.

Pri analiziranju ankete smo večkrat ugotovili, da vsebujejo odgovori le geografska dejstva, čeprav terjajo vprašanja pravzaprav tolmačenje teh dejstev. Vprašanja in tovrstni odgovori so si torej v očitnem nasprotju. Pri odgovorih na prvo tako vprašanje smo domnevali, da gre za nerazumevanje oziroma za površno dojetje vprašanja. Kasneje pa smo spoznali, da je nespornost izključen, saj so se take razlike pojavljale le pri tistem tipu vprašanj, ki terja razlago geografskih pojavov in procesov, ko gre torej za genetično in funkcionalno plat teh pojavov.

Oglejmo si nekaj primerov! Na vprašanje „Kaj oblikuje podnebje kake pokrajine?“ je določeno

število odgovorov navajalo, da oblikujeta klimo ter da ustvarjajo podnebje temperatura, vlaga in predvsem temperaturni in padavinski letni tok padavine, zračni pritisk in veter itd. Pri tem so nekateri našli meteorološke oziroma klimatske elemente zelo podrobno in izčrpno ter so s tem pokazali neoporečno fakticistično znanje. Toda hkrati so pokazali precej neogljenosti pri opredeljevanju teh pojavov. Saj so na primer klimatske elemente, klimatske faktorje in klimatske indikatorje vseprek zamenjevali. Niso bile redke navedbe, da vplivajo na klimo letni časi, flora, hidrografska mreža itd., kar je očitna zamenjava vzrokov in posledic.

Podobno je pri vprašanju, kjer je bilo treba opredeliti osnovne pobude za osnovanje Beneluxa. Tudi tu je bilo določeno število odgovorov, ki so navajali številna dejstva, na primer katere dežele sestavljajo Benelux, kje leže, kakšne so in kaj proizvajajo. Toda pri takih odgovorih se je dosledno tudi pokazalo, da študenti navedenih dejstev ne znajo vrednotiti in z njimi sklepati na pobude, ki so pripomogle k osnovanju Beneluxa. Skratka, prikazano je fakticistično znanje, ne pa geografsko mišljenje.

Podobni odgovori so bili tudi pri nekaterih drugih vprašanjih: Kako ugotavljamo razvitost turizma v kaki deželi? Opredeli socialistične poteze našega gospodarstva! Zakaj je Črna gora samostojna republika? Kateri razlogi so narekovali namestitev tovarne aluminija v Kidričevem? Rastolmači osnovne poteze hidrografske mreže naše države v paleogeografski luči! Pri zadnjem je bilo treba na kratko pojasniti različno velik delež črnomskega, jadranskega in egejskega povodja. V marsikaterem anketnem odgovoru na to vprašanje se ne zrcali le fakticizem, temveč tudi statično in nefunkcionalno pojmovanje geografskih pojavov. Ob takih vprašanjih so se slabosti klasične koncepcije geografskega pouka najbolj pokazale.

Nekateri so na omenjeno vprašanje odgovorili le to, da je največje povodje črnomske, ki obsega 70% naše države, da je na drugem mestu jadransko z 20% ter na tretjem egejsko z 10%. Torej povsem pravilno, neoporečno navajanje goilih dejstev in nič več! — Drugi pa so na primer navajali: „da se zaradi visokih gora ob jadranski obali večina naših rek izliva v Donavo“ ali pa „da se reke večinoma iztekajo proti vzhodu (v Donavo) zato, ker je površje nagnjeno v to smer“ (!). Prvo in drugo je lep primer statičnega pojmovanja geografskih pojavov. Spet drugi so navajali „da so jadranske reke kratke, ker je razvodnica blizu morja“.

Tudi to je drastičen primer izoliranega in nefunkcionalnega pojmovanja geografskih pojavov.

Ti in še nešteti drugi primeri kažejo vse slabosti omenjene koncepcije geografskega pouka, ki je očitno formirala znanje, prikazano v anketi. Vendar je treba poudariti, da ima ta klasična koncepcija tudi dobre strani. Ena od teh se kaže

v večji sistematiki (čeprav je formalna) in v obvladanju obsežnejšega geografskega inventarja, kar za druge smeri geografskega pouka, kot bomo še spoznali, žal, ne moremo trditi.

Druga koncepcija, ki se uveljavlja v geografskem pouku, je nastala deloma kot reakcija na klasično smer. Pri njej gre za poudarjanje dinamičnosti, funkcionalnosti, sozavisnosti ter kompleksnosti geografskih pojavov. Poudarek je torej na geografskih procesih, na njihovem tolmačenju in genezi. Toda zaradi vsega tega se često zanemari potrebni geografski inventar. Tako je interpretiranje često brez potrebne dokumentacije. Zato je za to koncepcijo nevarno, da je tolmačenje v zraku in nima prave podlage, pa se zato kaj hitro izrodi v pretirano posploševanje, poenastavljanje in improvizacijo. S tem pa se tudi kaj hitro zaide v različne oblike geografskega determinizma in aktualizma.

Pri marsikaterem anketnem odgovoru se je pokazalo, da vsebuje sicer geografski način mišljenja, čeprav so sama dejstva pomanjkljiva ali celo napačna. S tem je seveda tudi samo tolmačenje ponajvečkrat nepravilno, ker temelji na neustreznih dejstvih. Taki odgovori pričajo, da so si študenti sicer pridobili ustrezn način mišljenja, ustrezne principe presojanja in vrednotenja geografskih pojavov, da pa istočasno ne poznajo geografskih dejstev v toliki meri, da bi mogli te principe od primera do primera tudi stvarno utemeljiti. Z razliko od klasične geografije daje ta tako imenovana funkcionalna geografija le orodja, ne pa tudi dovolj gradiva za uspešno nadaljnje delo.

Našo trditev ilustrira obilo primerov. Na vprašanje „Zakaj je Črna gora samostojna republika?“ je določeno število slušateljev navedlo principe, s katerimi opredeljujemo narod. Tako so navajali, da mora imeti narod ozemlje, da mora imeti svojo zgodovino oziroma tradicijo, svojo kulturo, svoj jezik in podobno. Nekateri so se celo spuščali v opredeljevanje, kaj je ljudstvo in kaj narod. Toda kljub temu pa v tem konkretnem primeru niso znali opredeliti odločilnih dejstev. Tako so na primer mirne duše navajali, da so Črnogorci organizirani v posebni republiki, ker imajo svoj jezik. Nasprotno pa so učenci klasične smeri navajali, da je Črna gora samostojna, ker je republika (!), ker ima svojo vlado (!), ker imajo tudi Slovenci svojo republiko in zato tudi Črnogorci itd. V takih in podobnih odgovorih se pač drastično kažejo diametralna nasprotja obeh koncepcij geografskega pouka.

Tudi pri vprašanju „Kateri razlogi so narekovali namestitev tovarne aluminija v Kidričevem?“ sta se lepo manifestirali omenjeni dve koncepciji. Številni odgovori navajajo splošne principe, ki odločajo pri razmeščanju industrije (surovina, energetski vir, prometna lega, delovna sila, kapital itd.), toda pri tem, kaj od vsega tega velja konkretno za Kidričevo, so odgovori zelo nezanesljivi. Taki odgovori na primer navajajo, da je

Kidričevo postavljeno v gosto naseljeno pokrajino (delovna sila), v bližini trga, ob ležišču aluminijeve rude (!) itd. Podobnih primerov bi lahko navedli še več.

Z analizo anketnih odgovorov smo dobili vpogled tudi še v druge učnovzgojne smeri geografskega pouka. Vendar so nekatere komaj nakazane. Zato jih zaenkrat ne gre opredeljevati, saj jim tudi ne moremo določiti pomena, ki ga v resnici imajo.

Pač pa bi radi opozorili na drug pojav, ki se je najbolj drastično pokazal, ko je bilo treba opredeliti socialistične poteze našega gospodarstva (SFRJ). Močno preseneti namreč dejstvo, da o stvareh, ki so najbolj neposredne, ki jih mladina sama doživlja, ki so aktualne itd., študenti nimajo pravih in zanesljivih predstav. Bržkone ni le v neposrednosti in širini teh pojavov iskati vzrokov, da študenti ne izluščijo bistva oziroma dominantnih potez teh pojavov.

Odgovori na gornje vprašanje kažejo presenetljivo dejstvo, da o tistih pojavih, s katerimi se dijaki seznanjajo po najrazličnejših linijah (po dnevnem tisku, radiu, po mladinskih in drugih organizacijah, v javnem življenju sploh), imajo zelo neurejene, pomanjkljive in napačne predstave. Verjetno gre za čisto psihološki pojav, ko se mladina podzavestno brani vsega, kar se ji prav pogošto ponavlja. To spoznanje pa je zelo pomembno, saj opozarja, da mora šola znanje, ki je pridobljeno na tako heterogen način, predvsem urediti, zlasti pa deducirati na bistvene oziroma dominantne poteze. Očitno so torej deduktivne metode pri celi vrsti sodobnih pojavov neobhodno potrebne. S tem v zvezi se odpira tudi vprašanje same idejnosti geografskega pouka.

Iz vsega nakazanega je videti, da se pred geografski pouk postavljajo pomembne naloge. Poiskati je treba koncepcijo, ki sodobnemu učnovzgojnemu pouku geografije najbolj ustreza. Pravzaprav je niti ni treba iskati, saj je marsikje živa in jo tu in tam tudi s pridom uveljavljajo, kot je moč sklepati po anketnih odgovorih. Z veseljem moremo ugotoviti, da marsikateri profesor geografije na srednji šoli s pridom išče in uveljavlja sodobne učnovzgojne koncepcije geografskega pouka. Toda nedvomno je premalo, če

taka prizadevanja le pozdravljamo, potrebno jih je tudi aktivno podpreti in organizirano usmerjati. Nedvomno je to ena izmed nujnih in stalnih nalog različnih geografskih institucij. Tako lahko upamo, da bodo sčasoma take koncepcije postale prevladujoča smer v geografskem pouku.

Ena od teh sodobnih koncepcij skuša obdržati pozitivne lastnosti že omenjenih dveh smeri („klasične“ in „funkcionalne“). Od prve skuša obdržati dovolj solidno, vendar ne pretirano sistematiko, ki naj ne bo sama sebi namen. Obenem pa se trudi določiti tudi izbor geografskih faktov ter ustvariti pretehtano dokumentacijo, ki pa ne sme biti pretirana in se spremeniti v balast, niti ne sme biti prerevna in izbrana zgolj iz aktualističnih vidikov.

Zavedati se je treba, da se morajo tudi v samem izboru geografske snovi zrealiti družbene spremembe v zadnjih dveh ali treh desetletjih doma in po svetu, kakor tudi razvoj same geografske znanosti v tem času. Šele na takem preudarno izbranem gradivu (katerega izbor pa nikakor ni enostaven in je zato potrebno organizirano delo v okviru ustreznih geografskih institucij) je treba graditi spoznanja o funkcionalnosti in kompleksnosti geografskih pojavov. V tej koncepciji so nadalje tudi težnje, da izbor ne bi veljal za geografski inventar, temveč tudi za kompleksnejša geografska spoznanja. Zato se teži k izboru posameznih tipov geografskih pojavov oziroma njih kompleksov. To velja na primer za tipe reliefa, za tipe podnebja, za tipe prsti, za tipe vegetacije in za tipe prirodnih pokrajin; prav tako pa tudi za tipe gospodarske izrabe tal oziroma za tipe gospodarskih načinov življenja, za tipe kulturnih pokrajin itd.

Samo ob sebi je razumljivo, da gre v tej koncepciji tudi za razvijanje sodobnega geografskega načina mišljenja, za formiranje naprednih pogledov na svet itd.

Prepričani smo, da se bo vzporedno z uveljavljanjem te in drugih sodobnih koncepcij v geografskem pouku poglobljalo ne le geografsko znanje temveč tudi sama struktura znanja in sama struktura geografskega mišljenja, kar so zaenkrat še vedno najmanj pozitivne lastnosti našega geografskega pouka.

## Nekaj spodbud za ekskurzije v gozdno-gospodarsko in lesno-industrijsko območje

V ekskurzijskem pogledu bi rad opozoril na tisto industrijsko panogo, ki ustvarja neposredno tudi za naše šolske namene šolski inventar. Dijak, učenec, se stalno suka med klopmi, omarami, katedri in morda se kdaj tudi vpraša, kje izdelujejo te predmete, kdo jih ustvarja, oziroma, kje pri nas so proizvajalci teh artiklov, v kakšnih pogojih delajo itd. Neposredno s tem vprašanjem je povezana vsa žagarsko-lesna produkcija. V šoli jo navadno hitro omenimo, in to pri regionalni obravnavi oziroma pri spoznavanju gozdarstva in industrijske proizvodnje določene države.

Pripravo na tako ekskurzijo lahko naslonimo na šolski inventar, ki ga ima učenec okoli sebe, za katerega je odgovoren in ki je z njim neposredno povezan. Problematike je veliko. Se se dobe šole, kjer imamo opraviti s starimi klasičnimi klopmi. Otroci jih nimajo radi, ker so pogosto zelo obrabljene in ker se v njih slabo počutijo, saj je med klopjo in mizo malo prostora. Pač pa vzbudimo njihovo pozornost, ko govorimo o novih klopeh, o lepih stolih, ki so danes že v veliki meri prodrli v naše šole. Dejstvo je, da mora biti tudi šolska oprema primerno oblikovana, da je različnih dimenzij glede na starost in velikost dijakov. Vendar dijak čisto niti ne opazi, da imamo pri šolskem inventarju opraviti z dognano obliko, da so naslonjala stola specialno izdelana, da so plošče klopi prilagojene njegovim učnim potrebam. Vrsta podrobnosti je še, na katere moremo opozoriti že v šoli. Mnogi stoli imajo noge iz kovinskih cevi. Precej sedežev, naslonjal, miz je iz vezanega lesa. Učenca lahko že v šoli seznanimo tudi z drugim inventarjem, omarami v razredu, z opremo, ki jo imajo zbirnice, zbirke, knjižnice, potem z materialom, iz katerega je pohištvo in nazadnje tudi s proizvodnjo samo.

Hoteli bi opozoriti samo na nekatere elemente ekskurzije v lesno-industrijsko dejavnost, ki bi utegnili zanimati dijake. Pred sabo imamo široko območje, tako po svojih panogah kakor tudi po proizvodnih procesih. Znano je, da je dolga pot od gozdov do končnega lesnega proizvoda. Učni program in šolsko delo se pravzaprav — tu bolj, tam manj — dotika vseh teh problemov, zato naj bi bile tudi ekskurzije v tem smislu zelo raznovrstne. Skušali bi nanizati glavno problematiko, ki gotovo vključuje interes dijakov in splošno zahtevnost, da se teorija približa praksi, oziroma da se šola poveže z življenjem.

Ogledali si bomo problematiko gozdnega gospodarstva in proizvajalnih panog lesne industrije, ki je precej značilna za blejsko pokrajino ter za vsa tista podjetja v Sloveniji in državi.

kjer proizvajajo omenjene artikle. Mislim, da ni odveč, če se učenci slej ali prej konkretno približajo tej proizvodnosti.

### Ekskurzija

#### v gozdno-gospodarsko območje

Preden seznanimo učence z lesno-industrijsko problematiko, torej s tisto, ki se kaže ob predelavi lesa, opozorimo na momente, ki jih srečujemo v gozdnem območju. Najprej nekaj o gozdno-gospodarski politiki. Danes se goji težnja, da se gospodarstvo vzdržuje z lastnimi sredstvi. Zato je v ospredju prizadevanje po povečanju storilnosti, po večji produktivnosti gozdnih zemljišč, da se kvantitativno in kvalitativno poveča letni prirastek. Vse to seveda ni mogoče izvesti brez določenih investicij, ki jih vlagajo v izkoriščanje gozdov, v mehanizacijo gozdarstva, v gradnjo gozdnih komunikacij itd. Gozdno gospodarstvo odločno stopa na pot samoupravljanja in v tej zvezi v svoje specifično obdobje.

V gozdno-gospodarski proizvodnji imamo različne oblike dejavnosti. Tu mislim na ročno in mehanizirano sečnjo lesa, na spravilo itd. Brnenje motornih žag v gozdovih je doživetje, ki vabi. Gre za motorne žage, ki neprestano proizvajajo velike kubike lesa in zmanjšujejo trud delovnega človeka. To, kar je zahtevalo včasih po več ur ročnega žaganja, je danes opravljeno v nekaj minutah. Hitremu tempu ne morejo kljubovati niti največja debela.

Vendar motorizacija sečnje ne omogoča le visoke storilnosti, ampak prinaša tudi vrsto težav, vrsto naporov. Motorna žaga je težka. Delavec se z njo pomika po gozdu, zdaj sem, zdaj tja, jo brusi, jo oskrbuje z gorivom. Sama uporaba zahteva precej koncentracije. Storilnost zelo odvisi tudi od števila delavcev v delavski skupini, ki sledi žaganju. Marsikdaj odloča kvaliteta lesa, drevesnih vrst in terenskih razmer. Ne zadostuje torej, da ostanemo pri lekcijah v razredu, ampak se je potrebno neposredno seznaniti s prakso na mestu. Pri motorizirani sečnji se javlja znova in znova vrsta problemov. Mehanizacija sečnje zahteva komasacijo gozdnega zemljišča. Na takih zemljiščih je možno angažirati tudi po več deset žag in dobiva organizacija dela (dobava goriva, servisna služba) svoj pravi smisel. Govorimo o skoncentriranem poseku. Tako, recimo na Pokljuki, 10—12 žag letno poseka okoli 40 tisoč kubičnih metrov lesne mase. Produkcija koleba zaradi terenskih razmer in norme.

Morda je eno glavnih vprašanj, kdaj prirejati ekskurzije v gozdne revirje oziroma v obrate.

Pozimi in poleti ekskurzij navadno ne prirejamo, vendar poudarjam, da je ravno tedaj v gozdu glavno delo. Znano je namreč, da žagajo delno pozimi, delno poleti, od srede avgusta do septembra, in to predvsem v hladnejših severnih planinskih predelih. Tedaj sekajo v glavnem bukev, tako, da govorimo o „sečnji bukve na suš“. Drevesa potem takoj oklestijo, obelijo in jih puste, da se osuše. Brž ko se les, bukev, posuši, dobi lepo barvo, ki je pomembna za izdelavo galanterijskih izdelkov in pohištva. Pri sušenju zgubi les okoli 130—200 kg vode na m<sup>3</sup>. Ko pa postane dovolj suh, čez mesec dni ali pozneje, drevo predelajo.

Gozdne sortimente potem predajo v dokončno izdelavo industriji. Opozoril bi še, da zimsko sečnjo gozdni proizvajalci do neke mere opuščajo; prav iz razloga, ker les po nepotrebnem leži na obratih in pri tem poka ter izgublja na kvaliteti. Če si hočemo torej ogledati sečnjo, je najbolj primerno, da si jo ogledamo v začetku šolskega leta ali pa pozimi, recimo v zvezi s športnim dnem. Seveda si tudi v ostalih letnih časih lahko marsikaj ogledamo. Gozdovi revirja imajo skoraj vse leto bolj ali manj napolnjena zbirna skladišča, tako da je hlodovine na pretek. Les se spravlja vse leto, vendar najbolj intenzivno spomladi, delno tudi v jeseni. Dijaki si torej lahko ogledajo vse oblike gozdnega obratovanja.

Omenil bi še gozdno-cestni promet. Ta že od nekdaj dviga proizvodno sposobnost in omogoča smotrnejše izkoriščanje gozdov (bodisi na Pokljuki, Jelovici, Pohorju, na Kočevskem ali kje drugje). Skrbi torej za hitrejši in kvalitetnejši razvoj gozdne proizvodnje. Po vojni so zgradili precej gozdnih cest, mnogo gozdnih poti pa so preuredili za promet s kamioni. Potrebna bodo pa še nadaljnja vlaganja sredstev v to. Zaenkrat se borijo za srednjeevropski povpreček gozdnih cest (3 km na 100 ha površine). Poudarjamo, da ima pri nas nekaj kamionskih cest pomen tudi v medkrajevnem in turističnem prometu, ali pa spadajo v okrajne in občinske ceste. Morda ste že kdaj peljali učence po Jelovici, mislim po cesti: Češnjica — Rovtarica — Bohinj, ali pa Bohinj — Sorica — Petrovo Brdo. Na Pokljuki je taka cesta Gorje — Koprivnik. Zakaj ne bi kdaj turističnega, izletnega potovanja uporabili v ekskurzijske namene? Za spravilo lesa delujejo po naših gozdnih kompleksih različne gravitacijske žičnice. Tudi tu je marsikaj vredno ogleda: nakladalne postaje, mehanizem žičnega prevoza in pa geografska koordinacija gozdnega kompleksa z ostalo prometno in pridelovalno mrežo. Žičnice za prevoz imamo v Sloveniji na zelo različnih področjih.

### Ekskurzija

#### v lesno-industrijsko območje

Medtem ko je težišče ekskurzije v gozdno-gospodarskem območju v ogledu sečnje, ročne in mehanizirane, v spravilu lesa in delovnih pogo-

jih gozdnega delavca in ne nazadnje na ogledovanju same vegetacijsko-geografske sestave določenega gozdnega kompleksa, je vsebina ekskurzije v lesno-industrijsko dejavnost precej drugačna. Tukaj si velja ogledati vso nadaljnjo predelavo lesa, vse oblike proizvodnje, vso dinamiko in problematiko že tipično industrijskega življenja. Dijake tako dogajanje zanima. Prikažemo jim nadaljnjo usodo lesa, ki je preživel etapo svojega prirodnega ambienta. V lesno-industrijskem območju imamó torej opraviti z naslednjimi dejavnostmi: s tesarsko, žagarsko, s transportom lesa in s specialnimi oblikami; z izdelavo furnirja, pohištva, embalaže, lesne moke itd. Lesno-industrijska podjetja imajo seveda svojo splošno, pa tudi specifično industrijsko problematiko. Tu mislim na organizacijo dela, na samoupravne organe, študij proizvodnosti dela in kadrovske politiko. Delavsko samoupravljanje se tudi tu v vseh svojih oblikah razvija, planira razvoj v lesni industriji, skrbi za čim pestrejši asortiment končnih izdelkov. Zato se večja delovna storilnost tudi v lesni proizvodnji.

Sola ne more biti ob robu dogajanja na nekem proizvodnem področju. Zelo dobro je, da se učenci tako ali drugače seznanijo s problemi proizvodnje, recimo, z normiranjem, s tarifno politiko, z usposabljanjem delovnega kadra. Več ali manj jim je že znano, da prirejajo v ta namen različna predavanja, tečaje, da organizirajo tudi krožke po podjetjih, da se mnogo naredi za organizacijo delovnega mesta, za avtomatizacijo proizvodnje, za sistematsko kontrolo in preglede nad delom, da v podjetjih rešujejo kompleks psihološko-tehničnih problemov itd.

Učencem je treba prikazati sestav lesno-industrijskih podjetij, njihovo specialno proizvodnjo, obrate itd. Ker je navadno na nekem lesno-industrijskem območju več tovarn iste uprave, se bomo odločili za take, ki imajo bolj splošni proizvodni značaj, recimo ogled kakega velikega žagarskega obrata ali industrije pohištva, embalaže. Včasih imamo v kakem podjetju opraviti z vrsto večjih ali manjših specializiranih delavnic, manjših obratov, ki vsk'ajeno delajo z velikimi. V enem kot drugem, vse teče po proizvodnem programu, ki se vidi v vseh njegovih proizvodnih obratih, v organizaciji delovnega procesa in seveda tudi v opremljenosti, v strojnem parku.

Preden pa preidemo na posamezne dejavnosti lesno-industrijske proizvodnje, bi opozoril, da za učence, ki niso gozdarsko, lesno-proizvajalne stroke, ni nujno, da se zadržujejo ob podrobnostih proizvodnega, tehnološkega procesa, ampak zadoštuje, da dobe neki splošen pogled na proizvodnjo. Po navadi spontano prisluhnejo strokovnemu tolmačenju vodij in brnenju obratnih strojev. Sicer pa navadno za okvirni program ogleda poskrbi vodstvo podjetja. Mislim, da je glavni namen ekskurzije v tem, da dobi šola neki soliden pogled v določeno proizvodnjo in da ohrani stik s podjetjem. Ravno na osnovi takih interesov se navadno polnijo šolske poučne zbirke. Učno oseb-

je pa naj seveda poskrbi, da se elementi konkretnega oglada po ekskurziji v šoli ponove, razjasnijo in dopolnijo. Seveda pa je tehnologijo lesne predelave razložiti že pred ekskurzijo.

### Ogled žagarskega obrata

Življenje na žagah je pogosto živahno in imamo dovolj priložnosti, da si ogledamo to etapo predelave na poti do finalnih izdelkov. Na žagah navadno opazimo velike skladovnice hlodovine in rezanega lesa. Rezan les — in tudi hlodovino — rabimo za dom in za izvoz. Potrebuje jo mizarstvo, gradbeništvo, izdelava embalaže, pohištva, skratka, vsa široka potrošnja. V tem smislu je prišlo do standardizacije žagarskih izdelkov ali, kot pravimo, do žaganih sortimentov.

Tudi žagarski obrat ima svojo problematiko. Tako kar se tiče strukture in nihanja prodajnih cen izdelkov, delovnega procesa, delovne sile in časa, pa tudi, kar se tiče samih žag. Ker geograf pri nastanku določene industrije ugotavlja njeno pogojenost, je prav, da se na kratko omejimo na energetiko v žagarskih obratih. Minili so časi, ko je bilo pogonsko sredstvo žag oglje, pač pa se še dobe žage na plinski pogon, da ne govorimo o vodnih ali turbinskih, električnih in parnih žagah, ter tistih industrijskih, ki imajo tudi mehanizirane naprave za sortiranje žaganega lesa. Poznamo različne žage (krožne, tračne, viseče krožne) z več ali manj jarmeniki. Tudi podajanje hlodovine pod žago je v mnogih sodobnih obratih mehanizirano. Tako govorimo o palnojarmenikih s hidravličnim ali pneumatskim podajanjem hlodovine.

Ko hlodovino razrežejo v deske, le-te transportirajo v skladišče žaganega lesa. V sodobnem žagarskem obratu je tudi to delo v glavnem mehanizirano. Marsikje sicer že uporabljajo prevoz z vagončki, vendar so to delo v glavnem prevzeli transporterji, raznovrstni žerjavi, viličarji. Postopek je navadno takšen: z mehaniziranimi napravami najprej žagan les sortirajo, zlagajo „v pakete“. Potem pa v sortirnici prevzame paket viličar in ga prenese na zračno skladišče. Tu ga odloži na odrejeno mesto. Z zračnega skladišča pa deske prenašajo v sušilnico.

V skladiščih na žagarskih obratih marsikje opazimo tudi gradbeni les, predvsem stropnike ali cele stropne konstrukcije. Gradbeni les (tramove, drogove, pilote itd.), danes v veliki meri dobavljajo žage, precej pa v te namene uporabljajo stesanege. Vendar tesanje omejujejo, predvsem zato, da bi povečali proizvodnjo žaganega lesa.

### Ogled industrije pohištva

V Sloveniji imamo že precej tovarn pohištva, zato je prav, da si jih vzamemo v učni program ekskurzij. Sicer pa to ne zahteva samo učni načrt, ampak tudi stvarna vsebina dela.

Kaj bomo opazili v tovarnah za pohištvo? Kot vsaka druga tudi ta industrija dela po proizvodnem planu. Mnogokje je že visoko mehanizirana. Mehanizacija dela se pozna na primer predvsem v delovnih fazah furnirja, v procesu brušenja in sploh površinske obdelave. Razen tega pa je mehanizacija prirejena predvsem za izdelavo enakih izdelkov, za serijsko proizvodnjo. Dejstvo pa je, da so ravno investicije za mehanizacijo tovarne pohištva razmeroma visoke.

Eden pomembnih problemov lesne industrije je nabava osnovne surovine. Potrebno je namreč, da se podjetjem finalne lesne proizvodnje zagotovi žagan les. Dobrega, kvalitetnega lesa za pohištvo večkrat primanjkuje, zato danes sistematično gojijo ustrezne, hitro rastoče vrste drevja. Nadalje je treba preskrbeti tovarne pohištva z različnimi stranskimi, pomožnimi proizvodi, recimo z vezanimi ploščami, panelkami, furnirjem. Pravijo, da imajo ravno s preskrbo panelk velike težave. Proizvodnja panelk navadno zastaja za naraščajočo proizvodnjo pohištva. Drug problem, ki ga je dobro poznati, je nabava reprodukcijskih sredstev. Često primanjkuje brusnega papirja, nitrolakov, ki so zelo pomembni za uveljavljanje pohištva v inozemstvu, pretirano visoke so prav pogosto cene okovja. Nadalje je pomemben tudi komercialni problem domačega in inozemskega trga. Tako često zanemarja domači trg na račun inozemskega. Svetovni trg diktira cene lesu. Tudi temu se je treba prilagoditi in hkrati poskrbeti za kvaliteto, da bo dosegla povprečje inozemskega trga. Opraviti pa imajo seveda tudi z med-obratnimi problemi.

Še dve, tri o furnirju. V telovadnicah in na športnih igriščih imamo različno telovadno orodje in naprave. V glavnem so ti rekviziti izdelani iz jesena. Jesenov furnir se odlikuje po barvnih spremembah, kar lahko opazimo predvsem na masivni jesenovini. Praksa kaže, da lahko pri luščenem jesenovem furnirju dosežejo lepé, svetle konture, ki močno izražajo lepoto lesa. Učencem je ta pološčenost telovadnih objektov dobro znana. Za proizvodnjo furnirja zelo uporabljajo tudi hrast, bukev, oreh in česnje. Skratka, pri nas imamo dovolj furnirske hlodovine in jo tudi v inozemstvu zelo cenijo. Omeniti pa je, da naša pohištvena industrija uvaža visokokvalitetne vrste eksotičnih furnirskih hlodov. Le-te potem razdeli v obdelavo med ostalo furnirsko industrijo. S tem se dopolnjuje asortiman izdelkov.

### Ogled industrije lesne embalaže

V proizvodnem programu lesne industrije so tudi različni lesni artikli, s katerimi se učenci in seveda vsi ljudje srečavamo iz dneva v dan. To so razne lesene gajbice, torbe, košare, škatle, oboji, sodi, predvsem pa zaboji. Rabijo nam, kot pravimo, za embalaranje zelo različnih izdelkov, torej za velike potrebe blagovnega prometa. Omenil sem že, da je osnovna oblika lesne embalaže



zaboj, in to klasični zaboj iz jelovine. Dolgo časa so uporabljali za to jelov, žagan les, češ da so druge vrste nepomembne. Vendar je danes stvar drugačna. V preteklosti so zabojarne porabile za izdelavo zabojev od 30 do 60% celotne proizvodnje žaganega lesa iglavcev, tako, da so začeli že čutiti pomanjkanje tega. Opazila se je neka potratnost v tej smeri, kljub dejstvu, da v izdelavi embalaže zastajamo za potrebami rastočega prometa. Prevladuje težnja, da se embalaža uskladi z maksimalnimi potrebami.

Prišli so do sklepa, da se ni mogoče omejiti samo na jelovino, na iglavce, ampak da je treba pritegniti tudi listavce. Bukovina, bukov žagan les je na primer zelo zanesljiv. Hkrati je pomembno tudi to, da se bukovina sicer precej manj uporablja kot industrijska surovina. Tako so vpeljali bukov les (kot embalažo) za prevoz najrazličnejših izdelkov in pridelkov (povrtnine, sadja, sladkorja, konzerv, kovinskih delov, steklenine itd.). Od mehkih listavcev pa uporabljajo predvsem topolov les.

Če bi si ogledali tehnološki proces, bi videli, da gre pri proizvodnji zabojev za večkratno raz-

žaganje desk standardnih debelin v vedno tanjše. Pri nadaljnji fazi, ko sestavljajo zaboje na tekočem traku, se že zelo poslužujejo avtomatov. Racionalizacija proizvodnje ali standardizacija izdelkov je torej že dosegla določeno stopnjo. Prvi taki standardi za embalažo so gajbice, okviri, sodi, zaboji za suhe slive itd.

Se in še bi lahko naštevali artikle, ki jih proizvaja lesna industrija, vendar naj zadostuje. Povedal pa bi le še nekaj besed o izvozu lesa in pohištva.

Obdelava lesa tvori z neobdelanim lesom okoli 64% izvozne vrednosti. Slovenija ima pri tem znaten delež. Izvoz enega artikla koleba glede na izvoz drugega. Govorimo torej o izvozu neobdelanega in obdelanega lesa, polfinalnih in finalnih izdelkov, kemičnih proizvodov (celuloza itd.). Od finalnih izdelkov se je še najbolj povečal izvoz pohištva. Omenili smo že, da se posebno pri izvozu le-tega javljajo številne težave. Problemi tržišča zahtevajo analiz. Na osnovi teh ustvarjajo kvaliteto, specialne izdelke, pohištvo brezhibne izdelave itd., ki gre najbolj v promet.

Darko Radinja

## Nekaj problemov geomorfološke terminologije

Pri številnih izrazih za osnovne reliefne oblike, ki so v glavnem strukturne, so še marsikatera premalo razčiščena terminološka vprašanja. Na ta so nas znova opozorili tudi anketni rezultati, ki smo jih obravnavali že v prejšnjih številkah *Obzornika* (glej ustrezne članke). Zanimivo, da je med temi termini veliko takih, ki smo jih že pred leti (*Geogr. obz.* 1955, 4) označili kot izraze, ki kličejo po diskusiji. Mednje sodijo tudi naslednji termini: plošča — ščit — gruda — horst, čok, drmašča — masiv — grudasto gorovje — nagubano gorovje — slemensko gorovje.

Tovrstna terminološka problematika je nerazčiščena v glavnem zato, ker se strukturni termini često uporabljajo tudi za morfološke oznake in obratno. V bistvu pa gre za trojno klasifikacijo obravnavanih pojavov, za strukturno, strukturno-morfološko in morfološko.

Prva je geološka ozir. tektonska in za oznako reliefa na posebno primerna. Tretja je na videz sicer najbolj geografska oziroma geomorfološka, saj postavlja v ospredje izključno oblike reliefa. Toda prav zato je tudi preveč opisna in naznanstvena. Nasprotno pa druga klasifikacija (strukturno-morfološka) smiselno povezuje oba vidika in omogoča s tem genezični pogled in čimbolj kompleksno opredeljevanje posameznih razvojnih tipov reliefa.

Obravnavani izrazi se nanašajo na nekatere osnovne reliefne oblike, ki so seveda strukturne. Zato je pri njihovem označevanju prav močno v ospredju geološki oziroma strukturni vidik, kar pa

ni vedno v skladu z geomorfološkimi pogledi. To neskladje se je še bolj okrepilo s klimatsko morfologijo in njenimi pogledi. Ta problematika je brez dvoma zanimiva in bi jo kazalo upoštevati kdaj drugič. Tokrat pa bomo skušali gornje izraze opredeliti v luči zgoraj nakazane klasifikacije.

**PLOŠČA.** Izraz ima več terminoloških pomenov. Geološko označuje predvsem kratogeno osnovo, prekrito z bolj ali manj horizontalnimi skladi. Plošča ima potemtakem dvojno strukturo. Spodnji del je stara, stabilna, ponajveč kristalinska osnova, ki tvori okorele dele zemeljske skorje. zgornji del pa je iz bistveno še nepremaknjenih skladov, odloženih s transgresijo. To so na pr. paleozojski in mezozojski sedimenti na stari kristalinski osnovi nekdanje Gondvane (Saharska plošča, Arabska plošča, Dekanska plošča itd.), v Evropi pa Ruska plošča, Baltska plošča in pd. Geologi uporabljajo ta izraz tudi za manjše zgradbene enote v orogenetskih conah. In sicer za tektonsko zaključene komplekse vodoravnih oziroma položnih skladov kot delov poleglih gub, narivov, pokrovov itd. V obeh primerih je plošča izraziti strukturni pojem.

Geografski razloček tega pojma pa je v tem, da se nanaša na površje, kakršno je izoblikovano na plošči. Geomorfološko je torej plošča tip reliefa, ki je izoblikovan na pretežno vodoravnih skladih in je zato tudi raven. V tem pomenu se uporablja tudi v mednarodni terminologiji: plateau, table-land, Tafelland, plato (rus). Kot sinonim, ki pa ima že bolj geološki pomen, se upo-

rablja v tuji geomorfološki literaturi še drug izraz (plate-forma, platform, Plattform, platforma), ki pa pri nas ni vpeljan. Toda podčrtati je treba, da se oba izraza uporabljata še v drugačnih zvezah.

Geomorfološko je torej plošča v bistvu strukturna ravnina in je potemtakem strukturno-morfološki pojem.

Nekateri pa uporabljajo izraz plošča za dele razlomljenih penepenov, torej za tektonsko enoto s sicer ravnim površjem, toda z zelo različno notranjo strukturo (na primer z nagubanimi skladji). S tem pa se daje terminu povsem drug pomen. Drugi spet uporabljajo ta izraz za kontinentalne bloke sploh oziroma za njihova razkrita jedra. Ker so za vse to že opredeljeni izrazi (gruda, blok, ščit), bi bilo prav, da uporabljamo izraz plošča le v gornjem strukturnem oziroma strukturno-morfološkem pomenu.

Nekateri skušajo uveljaviti pomenski razloček med ploščo in ploščo v tem smislu, da je plošča razlomljeni del erozijskih uravnav. Poskus je v toliko tvegan, ker gre v bistvu za različno pisavo iste besede in je ob površnem dojemanju nevarnost zamenjave.

ŠČIT je plošča brez sedimentnega pokrova. Oznaka ustreza torej le za njeno razkrito podlago, na primer fenoskandijski ščit, kanadski ščit. Ščiti niso potemtakem nič drugega kot stari, razgaljeni, okoreli masivi. Ta izraz bi lahko veljal za sinonim — saj je bolj nazoren od ščita — če ga ne bi rabili v tako različnih zvezah. Če ga pa že uporabljamo v tem pomenu, bi ga kazalo dopolniti s pridevkom, na primer kratogeni masiv, medtem ko je kontinentalni masiv, ki se tu in tam rabi, manj primeren že zaradi zamenjave s kontinentalno grudo kot celoto.

Ostanimo torej pri ščita ali kvečjemu kratogenem masivu, nikakor pa ne pri plošči, ki ima, kot smo spoznali, drugačen pomen.

GRUDA se v literaturi (geološki, geografski, geofizikalni) zelo različno pojmuje, često z zelo splošno oznako. Razlike pa niso le med geološkim in geografskim pojmovanjem, temveč tudi med geografii in geologi samimi ni enotnosti. — Eni pajmujejo grudo kot zgradbeno enoto zemeljske skorje, ki ni morfološko izdvojena. Med temi so zlasti geofiziki, seizmologi in deloma tektoniki. Njim pomeni gruda (sinonimno blok) pravzaprav kos zemeljske skorje, po navadi globoko pod površjem, ki ima lastno tektonsko oziroma seizmično dinamiko. Geologi pa pojmujejo grudo kot kos zemeljske skorje, ki je omejen s prelomnicami in ob njih vertikalno premaknjen (dvignjene in pa ugreznjene grude) in to ne glede na njeno morfološko izrazitost oziroma izoblikovanost.

Geografi pa ta pojem po navadi zožimo le na dvignjene grude, ki so hkrati tudi morfološko markantne. Razen tega pa se uporablja ta izraz tudi v mnogo širšem pomenu in se govori o kontinentalni grudi, narinjeni grudi, uravnani grudi, gorski grudi itd., pa bodi kot tektonski ali erozijski tvorbi. S tem pa se prvotni pomen iz-

raza bistveno prevrednoti, večkrat v zelo nejasnem pomenu, kar terminologiji nikakor ni v korist. Odtod tudi pogostna, napačna raba termina.

Tudi za posamezne tipe grad nimamo ustreznih strukturno-morfoloških izrazov, čeprav se tu in tam govori o trupastih gradah, o mizastih gradah, o platojastih gradah in podobno.

HORST — ČOK — DRMAŠČA so sinonimi za tisti tip grude, ki je obdana od niže ležečih grad. Klasična primera horsta sta Schwarzwald in Vogesi. Pri nas so znani Gorjanci, Medvednica, Belasica itd.

Za mednarodni termin horst sta domača izraza drmašča (dermašča) in čok. Drmašča je pozabljena beseda (ki ima tudi več pomenov), zato izraz ni preveč razumljiv in nazoren. Je pa zašel tudi v geografske učbenike. Drug izraz je živ in zelo plastičen, zato ga moremo s pridom uporabiti v pomenu horsta, toda vselej s pridevkom kot gorski čok. S tega morfološkega vidika je gorski čok masivna vzpetina, nastala zaradi dviganj ozemlja ob prelomnicah ali fleksurah. Toda kadar označimo kot gorski čok vsako masivno oziroma centralno razpleto gorsko skupino in to ne glede na tektonsko osnovo, smo genetično opredelitev zamenjali za zgolj morfološko oznako. Podobno je takrat, ko na primer podolgovat horst, seveda z zaobljenim temenom, označimo kot gorski hrbet. V tem primeru je gorski hrbet izrazito morfološka oznaka, ki ni vezana na geološko zgradbo, saj vemo, da so gorski hrbti oblikovani tudi v nagubanih orogenih. Tudi v tem primeru je opaziti, da se strukturno-morfološka oznaka zamenjuje z morfološko, pri čemer se prvotni pomen termina neupravičeno spreminja.

MASIV — GORSKI MASIV — KONTINENTALNI MASIV. Pri gradah želimo največkrat podčrtati njihovo masivnost, ki je navadno posledica notranje zgradbe in tektonike, odtod tudi oznaka masivi ali gmote. Pri tem sta nam ta izraza sinonima ne le za grude, dvignjene ob prelomih, temveč predvsem za masivne, slabo razrezane in razčlenjene gorske gmote, z zaobljenimi vrhovi in položnimi pobočji, z različno usmerjenimi hrbti itd. Toda tudi ta izraz se čedalje bolj uporablja le v morfološkem in ne v strukturno-morfološkem pomenu. Tako se govori in piše o masivih kot sestavnih delih mlado nagubanih oziroma slemenskih gorovjih, kjer pa ne gre vselej za grude.

V naši geografski literaturi opazimo torej, da se izraz masiv uporablja v zelo različnih pomenih. Enkrat kot orografski pojem nasploh (na primer Alpski masiv), drugič kot strukturno-morfološka oznaka dvignjene grude (na primer Snežniški masiv), tretjič kot izrazito morfološka oznaka za bolj zaokroženo gorsko skupino ne glede na geološko zgradbo (na primer Triglavski masiv). Uporablja pa se izraz zlasti v makroreliefnem pomenu, za cel sistem grad (na primer Rodopski masiv, Rodopska masa, Češka gmota), pa tudi v pomenu ščita (na primer fenoskandijski masiv). Uporablja pa se tudi mnogo širje, v pomenu mase oziroma

tvarine sploh, na primer masiv Karavank, masiv Velike planine itd.

Izraz spričo tako široke uporabe pravzaprav vedno bolj izgublja pomen termina. Zato bi bilo treba osnovni izraz dopolniti in ga za posamezne pomene diferencirati. Tako bi na primer opredeljevali razkrita jedra kontinentalnih plošč kot kratogene (kontinentalne) masive, grudasta gorovja oziroma ustrezne tipe posameznih grud pa kot gorske masive. Medsem ko gorski masiv v pomenu gorskega sklopa ne ustreza in bi ga kazalo opustiti.

**GRUDASTO GOROVJE** je z diferenciranimi vertikalnimi premiki dvignjeno ozemlje, pri čemer so nastali prelomi, posamezni deli med njimi — imenovani grude — pa so potisnjeni različno visoko. V genezi grudastega gorovja prevladujejo torej vertikalna premikanja, ki pa so v posameznih delih različno intenzivna. Zato nastanejo fleksure in prelomi, s tem pa grude, ki so glede na medsebojni položaj dvignjene oziroma ugreznjene (absolutno ali relativno).

V tem smo si edini. Razlike v pojmovanju grudastega gorovja pa nastanejo pri posameznih strukturno-morfoloških tipih gorovja. Zakoreninjeno je namreč naziranje, da nastane grudasto gorovje zgolj iz razlomljenih plošč, torej iz delov epirogenetskih con z vodoravno odloženimi skladi. Ta tip grudastega gorovja je nedvomno najbolj tipičen, ni pa edini. Grudasta gorovja se razvijajo namreč tudi iz orogenetskih con, po navadi iz nagubane a že izravnane podlage ali pa iz samih osnov starih nagubanih gorovij.

Iz teh različnih notranjih struktur razlomljenegega ozemlja se razvijajo različni tipi grudastih gorovij. V glavnem zato, ker prihaja pri razlamljanju ozemlja primarna dinamika in primarna struktura ter primarna razporejenost petrografskih prog zelo različno do veljave.

Včasih je nagubana osnova razlomljena v grude, ne da bi pri tem oživila svojstva primarne zgradbe in njene tektonike. Ozemlje dobi zato povsem novo strukturo, ki je takorekoč „cepljena“ na nagubano osnovo. Lahko pa pri razlamljanju znova oživi primarna zgradba in je tako nastalo grudasto gorovje prepleteno s številnimi potozami nagubanosti, kar se na zunaj pokaže v delni slemenski izoblikovanosti gorovja. Tam pa, kjer nastanejo grudasta gorovja iz osnov nagubanih gorovij prihaja prvotna nagubanost ponovno do izraza, toda ne toliko zaradi oživljene tektonike temveč bolj zaradi petrografske razporeditve, ki je posledica nagubanosti skladov. Gre torej za bolj ali manj pasivno uveljavljanje (petrografskih) učinkov prvotne nagubanosti. Odtod tudi razlike med srednjeevropskimi gorovji ter med Uralom, Appalachii, Avstralsko Kordiljero itd.

Med grudastimi gorovji so torej razlike predvsem zaradi strukturne dediščine ozemlja, iz katerega se razvijajo, oziroma zaradi različnega prepletanja stare in nove strukture, stare in nove tektonske dinamike. Razen tega pa so, kot vemo, v bistvu številni nagubani orogeni, kombinacija

tangencialnih in vertikalnih premikov, gubanja in dviganja. Tako tudi v nagubanih gorovjih sledi gubanju po navadi zelo intenzivno dviganje, kar daje nagubanim conam šele pravi orografski značaj.

Za te posamezne tipe grudastih oziroma nagubano-grudastih gorovij nimamo ustreznih terminov, še manj pa potrebne enotnosti izrazov. Tista grudasta gorovja, ki so nastala iz plošč, označujejo nekateri kot prava grudasta gorovja, medtem ko gorovja iz nagubanih osnov opredeljujejo bodisi kot masive, grudasta gorovja, stara nagubana gorovja ali regenerirana gorovja.

Največ nejasnosti je torej tam, kjer je bilo ozemlje najprej podvrženo gubanju, pa potem razlamljanju. Tako označujejo Appalache eni kot grudasto gorovje, drugi kot staro nagubano oziroma staro slemensko gorovje, tretji kot regenerirano gorovje oziroma kot apalaški tip gorovja.

**NAGUBANO GOROVJE — SLEMENSKO GOROVJE.** — Prvi izraz je genetična oznaka gorovja, pri čemer imamo navadno v mislih tudi ustrezno morfološko izoblikovanost, ki nastane pri gubanju. Izraza bi bila potemtakem sinonima in tako ju največkrat tudi uporabljajo. Toda poudariti je treba, da to ni vselej točno. Medtem ko so mlada nagubana gorovja sicer res tudi slemenska, imajo stara nagubana gorovja lahko grudasti značaj, ki je rezultat kasnejše preobrazbe, ali pa imajo kombinirano grudasto-slemensko izoblikovanost.

Potemtakem gre za izraza dveh različnih kategorij orografske klasifikacije, rekli bi za dva različna vidika istih pojavov, Prvi je genetični, strukturni in zato predvsem geološki, drugi pa je morfološki in je bodisi strukturno-morfološki ali zgolj morfološki. Zato izraza tudi ne moreta biti sinonima.

Razen tega često pozabljamo, da vsebujejo tudi nagubana gorovja elemente grudaste strukture, nastale s kasnejšimi, navadno prav krepkimi vertikalnimi premiki. Se bolj izrazito je to pri kombiniranih tipih gorovij, ki so bila najprej nagubana in uravnana, ter kasneje razlomljena.

Tudi za te in druge tipe nagubanih oziroma slemenskih gorovij nimamo ustreznih oziroma dovolj prečiščenih izrazov. Tako srečujemo termine: slemensko gorovje, verižno gorovje, slemensko gorovje z grudastim značajem, staro slemensko gorovje, regenerirano gorovje itd.

Kot smo spoznali je obravnavana terminološka problematika sprožena predvsem zato, ker gre pri teh pojavih za strukturne reliefne oblike, pri čemer se neupravičeno zamenjujejo pojmi oz. izrazi treh povsem različnih kategorij: strukturne, strukturno-morfološke in morfološke.

Razen tega pri vseh teh izrazih opazujemo tendenco, da se strukturno-morfološki izrazi uporabljajo zgolj v morfološkem pomenu, torej za reliefne forme, ki ustrezajo tem pojavom le po zunanji oblikovanosti, ne pa tudi po notranji zgradbi.



# DROBNE NOVICE

## PROIZVODNJA KORUZE V JUGOSLAVIJI

Med najpomembnejšimi poljedelskimi kulturami v naši deželi je vsekakor koruza. Po proizvodnji smo bili 1961. leta peti na svetu (za ZDA, SSSR, Brazilijo in Romunijo) ter tretji v Evropi. Za gojenje korusa so pri nas predvsem ugodni klimatski in pedološki pogoji. Poleg tega velja koruza za rentabilno kulturo, ki je mnogostransko uporabna surovina v industriji, da ne omenjamo posebej njenih prehrabnih in krmilnih kvalitiet.

Proizvodnja korusa je v letih po vojni precej časa zaostajala za predvojnimi pridelki. Se le v zadnjih letih se je ta močno povečala, tako, da smo postali njen najmočnejši evropski izvoznik. Vendar je značilno močno kolebanje proizvodnje, ki je največkrat posledica klimatskih vplivov (od 147.000 vagonov leta 1952, ko je bila suša do rekordne proizvodnje leta 1959 — 667.000 vagonov). Koruzna polja zavzemajo okoli 32% vse orne zemlje v SFRJ, v primerjavi z žitnimi kulturami pa povprečno 45% njivskih površin. S koruso je največ obdelane zemlje v Srbiji oziroma v Vojvodini — 58%, sledi Hrvaška z 20 do 22% s koruso posejanih površin, nato pa Bosna in Hercegovina s 15%, medtem ko je udeležba ostalih republik neznatna. Podobno je stanje tudi v produkciji, ko je na primer leta 1962 od celotne proizvodnje 527 tisoč vagonov Srbija prispevala 338 tisoč vagonov, od tega Vojvodina 212 tisoč vagonov, Hrvaška 129, Bosna in Hercegovina 39, Slovenija 11, Makedonija 8 in Črna gora 2 tisoč vagonov. 70% korusa pridelajo individualna gospodarstva, ostalo pa odpade na družbeni sektor.

Površine zasejane s koruso so se v povojnih letih le malenkostno povečale. Dvig proizvodnje se namreč pričakuje predvsem od tehnizacije in kemizacije kmetijstva ter od dobrega semena. Največji napredek pa se obeta v zvezi z uvedbo hibridne korusa, ki pa zanjo zaradi različnih krajevnih pogojev šele izbirajo semena.

Jugoslovani pojemo okrog 12% koruznega pridelka (1960), največ — 50 do 70% — pa se je porabi za živalsko krmo. Oba podatka ponazarjata klasičen način potrošnje korusa v prehrabne in krmne namene. S sodobnim predelovanjem korusa v razne prehrabne izdelke pa se lahko njena potrošnja celo poveča, medtem ko se nasprotno pričakuje upadanje potrošnje korusa kot krmila z uvajanjem raznih sodobnih živinskih krmil. Industrija škroba in špirta porabi letno le 2,2% pridelka. Na izvoz odpade precejšen del, saj ta predstavlja 10% vsega svetovnega prometa s koruso.

Zaradi ugodnih pogojev za rast, precejšnjega povprševanja na tržišču in možnosti za intenzifikacijo proizvodnje se bo proizvodnja korusa še stopnjevala.

## PROIZVODNJA IN POTROŠNJA UMETNIH GNOJIL V JUGOSLAVIJI

V zadnjih letih se skuša proizvodnjo umetnih gnojil močno povečati. Proizvodnja in potrošnja umetnih gnojil sta se v primerjavi s predvojnimi obdobjem (1939) sicer zelo povečali, proizvodnja za 15-krat, potrošnja pa kar za 37-krat, toda za sodobno kmetijstvo še vedno ne dovolj. Po vojni so bile vložene velike investicije v industrijske

objekte za proizvodnjo umetnih gnojil, ki predstavljajo ponekod glavni, drugod pa stranski proizvod. Pred vojno nismo imeli nobene tovarne, ki bi bila izrazito usmerjena v takšno proizvodnjo, danes pa so to Zorka v Subotici, kemična industrija v Pančevu, tovarna superfosfata v Prahovu in posebni obrati koksarne v Lukavcu. Poleg teh je še cela vrsta kemičnih tovarn in elektrokemičnih ter metalurških obratov, ki se ukvarjajo s proizvodnjo raznih vrst umetnih gnojil. Doma proizvajamo le fosfatna in dušična gnojila, ker imamo zanje dovolj domačih surovin oziroma je treba le nekatere komponente uvažati. Nobenih pogojev pa nimamo za proizvodnjo kalijevih gnojil, ki jih je treba zato v celoti uvažati.

Proizvodnja umetnih gnojil je po vojni izredno hitro rasla vzporedno z rekonstrukcijami in novogradnjami:

	Dušična gnojila ton	Fosfatna gnojila ton	Ostala gnojila ton
1939	43.317	27.755	1.698
1946	12.430	30.653	3.781
1957	45.191	215.807	131.966
1961	47.862	412.512	277.206

Predvidevajo, da bodo z gradnjo kapacitet in z nadaljnjimi rekonstrukcijami za proizvodnjo fosfatnih gnojil že leta 1966 pokrite vse potrebe po tej vrsti umetnih gnojil, medtem ko bo treba dušična gnojila še naprej uvažati. Leta 1961 je bilo v produkciji oziroma v gradnji za 2232 tisoč ton industrijskih kapacitet, ki bodo dajale takšno proizvodnjo leta 1966. Med največjimi objekti, ki so v gradnji, je tovarna superfosfata v Kosovski Mitrovici, z letno proizvodnjo okoli 250.000 ton.

Leta 1961 je domača industrija umetnih gnojil krila še vedno le 40% potrošnje. Tega leta je narasla na preko milijon ton. Na en hektar obdelanih površin je tako odpadlo 110 kg umetnih gnojil. Predvideva se, da se bo potrošnja do leta 1966 povečala na 3 milijone ton ali na 300 kg/ha, s čimer bi se močno približali deželam z razvitejšim kmetijstvom. Potrošnja umetnih gnojil je izrazito sezonska, zato dela pomanjkanje skladišnega prostora ob vedno večji proizvodnji in potrošnji precejšnje težave. Tudi rešitev teh problemov bo pripomogla k enakomernejši in pravočasnejši uporabi umetnih gnojil, ki je oden od pogojev za uspehe v sodobnem kmetovanju.

## LETA 1965 V JUGOSLAVIJI NE BO VEČ MALARIJE

Prihodnje leto naj bi bila zaključena obsežna akcija, ki se je pri nas začela leta 1958, ko je bil med Jugoslavijo in Svetovno zdravstveno organizacijo sklenjen sporazum o materialni in tehnični pomoči pri zatiranju malarije. Takrat so v državi zabeležili še 1208 primerov malaričnih bolnikov in je ta bolezen veljala za endemično v nekaterih področjih Makedonije in Kosmeta. Posamezni primeri so tudi v drugih delih države, razen v Sloveniji.

Program predvideva razkuževanje z dicitijem v vseh naseljih endemičnih področij ter vseh naselij do 900 m

nadmorske višine v okrajih: Niš, Negotin, Kraljevo, Vranje, Leskovac ter v Pančevačkem ritu; v Crni gori okrog Skadarskega jezera, vzdolž Bojane in ob spodnjem toku Zete, v Bosni in Hercegovini pa v občini Ugljevik (Brčko). Ustrezna raziskovanja in odkrivanje bolezní, so še v Dalmaciji in v Hrvatskem primorju, ob spodnji Neretvi, ponekod v Posavini in v okrajih Banja luka ter Brčko. V boju proti malariji uporabljajo še druge metode in sicer pasivno kontrolo, masovno hemoprofilakso ali preventivno uživanje antimalaričnih zdravil v področjih, kjer gojijo sviloprejkó. In končno radikalno zdravljenje obolenih ter parazitonoscev. Tabela nam najlepše prikazuje kakšen uspeh je imela ta organizirana akcija:

Gibanje števila malaričnih bolnikov po področjih od 1958 do 1962

	1958	1959	1960	1961	1962
Jugoslavija skupno	1208	710	256	57	33
Srbija z Vojvodino	47	26	12	5	4
Kosmet	352	40	14	3	1
Makedonija	775	568	220	40	24
Bosna in Hercegovina	24	66	3	0	1
Črna gora	5	3	0	1	0
Hrvatska	5	7	7	8	3

Zanimiv je primer majhne epidemije malarije v vasi Ugljevik, ki jo je povzročil nek domačin po povratku iz Makedonije, kjer je služil vojaški rok. Ta je bila vzrok za porast števila malaričnih bolnikov v BiH leta 1959.

J. K.

#### DANSKO KMETIJSTVO

Na samo Dansko odpade le 0,07 odstotka celotne zemeljske površine in le 0,17 odstotka svetovnega prebivalstva, obenem pa kar 1,25 odstotka mednarodne trgovine, preračunane na vrednost, ki odpade na posameznika. Le malo držav ima tolikšno zunanjo trgovino.

Ena izmed značilnosti danskega gospodarstva, ki omogoča tako trgovino, je kmetijstvo, ki intenzivno in smotrno izkorišča obdelovalno zemljo. Toda to kmetijstvo se mora znova in znova prilagajati, če hoče, da obdrži svojo vlogo in svoj pomen. Tako terja na primer nagla urbanizacija vedno več najboljše zemlje za naselja, prometne poti, za industrijske naprave itd. Zato se je v zadnjih 20. letih obdelovalna površina Danske zmanjšala za 150.000 ha ali dnevno za 20 ha. Ker obsegajo danske kmetije v povprečju 15,2 ha, pomeni to, da zgubi Danska dnevno več kot eno kmetijo!

Zato skušajo usposobiti nove površine za obdelavo, pa čeprav so manj prikladne. V tem so deloma tudi uspeli, saj so v zadnjem času pridobili na ta način 20.000 ha. Na severnem Jullandu se že uspešno bore z colsko erozijo. Upoštevati pa je treba, da so ta na novo pridobljena zemljišča slabša kot opuščena in terjajo zato veliko sredstev za ureditev in melioracijo.

Danska sodi nedvomno med najbolj obdelane pokrajine na svetu, saj odpade na obdelovalno zemljo kar 89%

celotne kmetijske površine, delež le-te pa znaša 65% celotne površine Danske. Gozd zavzema le še 8% površine. Celotni gospodarski razvoj države je usmerjen tako, da bo dežela kmalu brez „prirodne pokrajine“, kajti vsa močvirja, barja, sipinska tla itd. bodo kmalu odstranjena.

Toda podčrtati moramo, da celotna agrarna proizvodnja Danske vseeno narašča, čeprav se manjša obseg obdelovalne površine in čeprav stalno nazaduje število zaposlenih v kmetijstvu. Nazadovanje v kmetijstvu zaposlenih ljudi gre na račun velikih posestev, ki se vedno bolj mehanizirajo.

Navzlic zmanjšanju kmetijske površine in kljub temu, da mora kmetijstvo posegati na vedno slabše tla, so povprečni donosi vedno večji. In to zaradi boljše izbire kulturnih rastlin in pasem, zaradi vedno večje uporabe umetnih gnojil in najrazličnejših kemičnih zaščitnih sredstev ter zaradi vedno bolj izpopolnjenih agrotehničnih ukrepov.

K vedno večjim uspehom danskega kmetijstva pripomore tudi vedno tesnejše in vedno doslednejše izkoriščanje izsledkov številnih znanstveno-raziskovalnih središč, ki so smotrno specializirana in smiselno porazdeljena po posameznih agrarnih področjih.

#### KMETIJSTVO TUNIZIJE

Skoraj tri četrtine tunizijskega prebivalstva se ukvarja s kmetijstvom oziroma ribolovom. Več kot polovica obdelovalne površine (53%) je bilo še leta 1957 zasejane z žitom. Žitni pridelek daje 30% kmetijskih dohodkov. Večina pridelka ustvarja severni primorski pas. Nadaljnjih 15% kmetijskih dohodkov dajo olive in to iz več kot 30 milijonov dreves. Glavna področja so okoli Sahela, Sfaxa in severovzhodnega Tella. Tunizija je po proizvodnji olivnega olja na četrtem mestu na svetu in eden glavnih izvoznikov. Velik pomen ima tudi vinogradništvo, saj so leta 1958 proizvedli 1.800.000 hl vina (Jugoslavija 4.600.000 hl). Večina vinogradov se razprostira v severnem primorju.

Za kmetijstvo je velika ovira pomanjkanje vode oziroma spremenljiva množina in nezanesljivost padavin od leta do leta. To rešujejo z gradnjo jezov in namakalnih naprav. S tem povečujejo tudi obdelovalno površino in posegajo hkrati tudi v vedno bolj sušna notranja področja. Količina padavin pojema od Visokega Tella (1500 mm) do obrežnih predelov (400 do 600 mm) oziroma do notranjih, južnih področij (100 do 200 mm).

Posebna panoga kmetijstva je še živinoreja, ki daje 26% kmetijskih dohodkov. V glavnem je namenjena domači uporabi in prevladuje reja drobnice. V stepnih predelih je še vedno živa transimansa v povezavi s Tellom, se pa vedno bolj opušča zaradi postopnega kultiviranja nekdanjih pašnih predelov Tella.

V plitvem zalivu Gabes je najpomembnejše področje ribolova v vsej severni Afriki. Od njega živi 14.000 tunizijskih družin. V letu 1958 so nalovili 15.200 ton rib (Jugoslavija 18.800 ton).

#### BENGALSKO NIZAVJE

To razsežno nizavje, ki se razprostira ob Gangesu in Brahmaputri, je razdeljeno med dve državi. Večji del za močvirjenega sveta Bengalije, ki prehaja v gričevnat svet gorovja Khasi in proti jugovzhodu v Lushai (1230 m), pripada Vzhodnemu Pakistanu.

Vzhodnopakistanska Bengalija je docela agrarno področje in brez rudnega bogastva. Prirodni pogoji so za kmetijstvo zelo ugodni. 64% zemlje je obdelane, od tega zavzemata riž in juta 80%. Gozd pokriva le 9,7% pokrajine. Zemljiška posest je razdrobljena, posamezne kmetije imajo povprečno 1 ha, redkeje 3 ha površine. Svoje delo opravljajo s stoletnimi izkušnjami, toda z najbolj primitivnimi metodami. Večina pridelka služi za domačo uporabo, tako tudi riž, ki je glavna rastlina tega nižavja. Poznajo 300 različnih vrst riža in ga ponekod žanjejo 3 krat v letu (pomladi, jeseni, pozimi). Zelo pomembna je juta, ki se je začela širiti že od leta 1891 dalje. To je 3—5 m visoka rastlina, močno podobna trstiki in se predeluje podobno kot lan. Po novi državni ureditvi izvozijo večino pridelka, v Vzhodnem Pakistanu je namreč ostalo le 11 tekstilnih tovarn. Dežela še ni izkoristila vseh prirodnih pogojev, velike možnosti so zlasti za pridobivanje hidroelektrične energije. Prav gotovo bo socialna preobrazba te popolnoma agrarne pokrajine v okviru Pakistana terjala veliko časa, sredstev in naporov.

V Zahodni Bengaliji, ki pripada Indijski republiki, se prirodne razmere histveno na spremene. Gozd pokriva le 3,3% vseh tal, kmetijstvo pa izkorišča 57% površine; rodovitnost je nekoliko manjša, veliko je močvirnatih tal. Večina kmetov živi v naseljih, grajenih iz trstičja in blata, vmes pa so tudi opečne hiše. Ko nastopi deževje, postanejo te vasi majhni otočki, med katerimi se opravlja promet s čolni. V te poplavljenе površine sade določene vrste riža. Podoba pokrajine se zaradi prestavljanja rečnih rokavov nenehno menja. Ganges prinese letno 360,6 milijonov ton naplavin pri povprečnem pretoku 13.000 m<sup>3</sup> na sekundo.

V vsej Bengaliji je naseljenost zelo velika, povprečno 500 ljudi na km<sup>2</sup>. Tolikšna gostota je le še v agrarnih področjih Jave in Kitajske. Po razdelitvi Bengalije je ostala večina tekstilnih tovarn v Zahodni Bengaliji (101 tovarna), vendar brez jute. Zato močno širijo tovrstne nasade seveda na škodo riževih polj. V zadnjem času pa skušajo povečati obdelovalno površino in so že začeli z obsežnimi deli pri „Damodar — dolinskem projektu“ po amerškem vzgledu v dolini Tennessee. S tem bodo pridobili tudi precej elektroenergije za nadaljnji razvoj industrije, ki se bo oprla na lastno rudno bogastvo.

V Bengaliji se razrašča tudi Kalkuta, največje mesto Indije. Leži ob Hugliju, kjer je manjše vodno kolebanje kot na glavnem rokavu Gangesa, ki zaradi tega ni primeren za plovbo. Mesto leži 130 km v notranjosti, podobno kot Hamburg. Nastalo je okoli leta 1700, ko so Angleži uredili Fort William pri ribiški vasi Kalikata (od tod ime Kalkuta). Ze 1800. leta je štelo mesto 200.000 prebivalcev, danes pa 4,6 milijonov. Kalkuta je veliko bančno in finančno središče Indije. Razen Bombaya ima največji trgovski promet (1951. leta 7,5 milijonov ton in 1959. leta 12,3 milijonov ton). Ima največjo univerzo (115.000 študentov), ki je bila zgrajena 1857. leta. Kalkuta je tudi močno industrijsko središče, ki se surovinsko opira na bližnji Chota Nagpur, kjer je premog, železova, bakrova in manganova ruda. Jugovzgodno od Kalkute se je razvilo industrijsko središče Howrah.

V dolini Damodar pa nastaja drugo, novo metalurško središče ob tamkajšnjih ležiščih premoga (69% indijske proizvodnje). Tretje industrijsko področje, ki predeluje čaj in tobak, je v Dardžilingu in Džalpaiguriju.

M. R.

## DRUŠTVENE NOVICE

### ZBOROVANJE SLOVENSKIH GEOGRAFOV

Zborovanje slovenskih geografov bo od 7. do 9. maja v Velenju. Prvi in drugi dan so na sporedu referati in ogled Velenja, tretji dan pa bo ekskurzija v Spodnjo Savinjsko dolino ter na Kozjansko. Program referatov je pripravljen v prvi vrsti za potrebe učiteljev geografije na srednjih in osnovnih šolah. Zborovanju bo priključen tudi občni zbor Geografskega društva Slovenije, na katerem bodo sprejete spremembe društvenih pravil, ki jih pripravlja posebna komisija. Podrobnejša obvestila bodo objavljena v Biltenu GDS. Stroški za udeležbo na zborovanju (hrana, stanovanje, prevoz) bodo znašali predvidoma 6 do 8 tisoč dinarjev. Prijave pošljite do 15. marca 1964 na Oddelek za geografijo FF, Ljubljana, Aškerčeva 12, p. p. 580, tajniku GDS, ali na telefon 22-121, interno 241. Tam dobite tudi vse ostale informacije.

Referati, ki bodo prebrani na zborovanju, bodo objavljeni v Geografskem obzorniku 1964, št. 2.

Od 23. do 26. septembra letos bo v Zagrebu VII. kongres geografov Jugoslavije. V naslednjih dneh, to je od 27. do 30. septembra, pa je na programu ekskurzija. Geografsko društvo Slovenije bo zastopalo 44 delegatov, ki pa še niso določeni. Na programu kongresa so samo plenarni sestanki, kjer bodo referati prvi dan obravnavali problematiko nezadostno razvitih področij SFRJ, drugi dan problematiko našega primorja, tretji dan procese urbanizacije in načelne probleme geografije ter četrti dan pro-

blematiko pouka geografije v šolah. Geografsko društvo Hrvatske, ki je organizator kongresa, pripravlja dve vzporedni ekskurziji: eno v subpanonski rob Hrvatske, drugo pa preko Korduna in Like v primorje. Stroški za udeležbo na kongresu še niso znani.

V letošnjem juliju bo v Londonu tudi mednarodni geografski kongres. Delegacija SGDJ bo obnovila predlog o ustanovitvi komisije za načelno problematiko geografije in predlagala ustanovitev komisije za proučevanje nerazvitih dežel.

Odbor GDS se sestaja redno vsak mesec, kjer razpravlja o tekočih vprašanjih, predvsem o zborovanju v Velenju, o kongresu v Zagrebu, rešuje probleme okrog geografskega tiska in tako naprej.

Ljubljanska podružnica GDS organizira ob četrtkih predavanja in jih objavlja isti dan v Delu, dan prej in ob četrtkih pa v radijskih obvestilih po poročilih ob 15. uri.

O novih geografskih publikacijah ter o vseh aktualnih geografskih novicah obvešča GDS svoje člane preko Biltena. Naslednja številka (3) bo izšla v prvi polovici marca. Razpošiljajo jih preko prosvetno-pedagoških zavodov in preko odborov podružnic. Člane, ki ga ne dobivajo, prosimo, da se obrnejo na Ljubljansko podružnico GDS, oddelek za geografijo FF.

Zaradi rednega vodenja evidence prosimo vse člane, posebno pa naročnike Geografskega obzornika, da pravočasno sporočajo vsako spremembo naslova tajništvu GDS.

E. K.