

de Trst (Trieste) et celui du golfe de Quarnero. Dans cette dissertation, cependant, on ne parle que d'un seul centre sur le nord de la côte adriatique.

Le tableau I représente les jours et les centres où il y a eu des précipitations. Si l'on a constaté des précipitations dans plusieurs centres, ils se trouvent inscrits tous; si elles dépassent 20 mm, le centre correspondant est imprimé en gros caractères.

L'étude des 284 situations barométriques correspondantes a permis de les grouper en 5 classes: 1^o Le cyclone se trouve dans les contrées les plus septentrionales de l'Europe. 2^o Le cyclone est situé un peu plus au sud que dans le premier cas; au nord des Alpes s'étend un coin de haute pression venant d'ouest; un cyclone secondaire s'est formé sur l'Adriatique. 3^o Le cyclone se trouve dans l'Europe Centrale. 4^o Le cyclone est situé dans l'Europe occidentale; un coin de haute pression venant d'est s'étend au sud des Alpes; un cyclone secondaire s'est formé sur le Golfe de Lyon et de Gênes. 5^o Le cyclone se trouve sur la Méditerranée. Le tableau III représente l'apparition saisonnière des différents cyclones.

Si l'on compare les tableaux II et III, on peut conclure que les cyclones 1, 2, 3 donnent les précipitations aux centres 1 et 2. Ce sont les centres avec les précipitations en été. Le cyclone 4 donne les précipitations au centre 4, surtout en printemps et en automne. Le cyclone 5 donne les précipitations au centre 5 surtout en hiver. Le centre ombrométrique 5, c'est à dire le territoire de la Yougoslavie du Sud, reçoit en mai et en juin les précipitations de cyclones 2 et 3; en novembre et en décembre, cependant, le même territoire reçoit les précipitations du cyclone 5.

La figure 1 représente la situation dans laquelle les Alpes du nord-est et toute la Yougoslavie continentale reçoivent des précipitations du cyclone 2, la figure 2 représente la situation dans laquelle la côte adriatique méridionale reçoit des précipitations du cyclone 5.

France Habe :

Smeri in poti našega izvoza.

Prometnogeografska struktura naše države je podana z njeno lego; na eni strani sega Jugoslavija v srednjeevropski trup, z druge strani pa se naslanja na morje. Ti dve fronti, obmorska in srednjeevropska, diktirata smer naših gospodarskih poti v svet. V naslednjem skušam te smeri analizirati na podlagi izvoza v 1929. letu, ker so za to leto prvič izdani točni statistični podatki na obeh frontah.¹ Obenem je to leto važno tudi v drugem pogledu; pokaže nam sliko poslednjega leta normalnega razvoja našega izvoza (od l. 1928. na 1929. l. se je izvoz na železnicah dvignil za 9,73%, a v 1950. l. že padel za 20%; isto-

¹ Do l. 1929. ni bilo izdanih nikakih javnih pomorskih statistik; tudi generalna direkcija državnih železnic ni dotedaj izdala izvoznih podatkov vse do l. 1928.

tako pade na morju izvoz od 1929. l. na 1930. l. za 2·20%, v l. 1931. pa že za 18·53%).

Za pregled odnosa po posameznih vrstah mednarodnega blagovnega prometa Jugoslavije naj služi naslednja tabela:

Leto 1929.		Mera : tone.		
Smer	Izvoz	Uvoz	Tranzit	Skupno
Po železnici ²	2.657.000	916.000	2.132.000	5.705.000
Po panonskih rekah ³	732.000	492.000	1.052.000	2.276.000
Po morju ⁴	1.828.000	618.000	—	2.447.000
Skupno	5.217.000	2.026.000	3.184.000	10.428.000

Te navedbe nam kažejo, da se je od celotnega našega izvoza, ki je znašal l. 1929. 5.217.000 ton, odpeljalo iz naše kraljevine po železnici 50·9%, po morju 35·1% in po plovni panonskih rekah 14%.

Še veliko bolj interesantne postanejo te izvozne poti, ako jih podrobneje analiziramo. Polovica celotnega prometa v izvozu je usmerjena na sever in zapad. Kje so ta izhodišča v inozemstvo in kako jaka so, skuša pokazati sledeča tabela dvajsetih obmejnih postaj,⁵ razvrščenih po jakosti izvoza v procentih celotnega izvoza po železniški poti:

Leto 1929.

Izvozna postaja	Tisoči ton	%	Izvozna postaja	Tisoči ton	%
Rakek	755·8	28·45	Horgoš	70·8	2·66
Koprivnica	486·5	18·31	Beli Manastir	59·5	2·24
Subotica	242·3	9·12	Velika Kikinda	40·3	1·52
Đevdelija	204·3	7·69	Kranjska gora	32·7	1·23
Št. Ilj	200·6	7·55	Caribrod	32·2	1·21
Jesenice	129·3	4·87	Prevalje	18·7	0·70
Kotoriba	104·7	3·94	Radgona	9·0	0·34
Sušak	92·6	3·48	Kenali	2·8	0·11
Barč	90·5	3·41	Dravograd-Meža	2·3	0·09
Bistrica-Boh. j.	80·5	3·03	Banatsko Arandelovo	1·3	0·05

² Statistika jugoslovenskih železnica za godinu 1929. Izdanje generalne direkcije državnih železnica. — Državna štamparija, Sarajevo 1930. Knjiga II, str. VIII.

³ Pomorska statistika kraljevine Jugoslavije za godinu 1932. Trgovinsko-industrijska i zanatska komora u Splitu, str. 81—82.

⁴ Statistika plovidbe na rekama i kanalima kraljevine Jugoslavije za godinu 1929. Beograd 1930, str. 20.

⁵ Statistika jugoslov. železnica, o. c., str. VIII.

Tu se nam pokaže velika nesorazmernost med številom izvoznih postaj in posameznimi deli države. Medtem ko sta sever in zapad direktno posejana z njimi (18 postaj in 91·10 % izvoza!), odpade na jugovzhod in jug le po ena izvozna pot (Caribrod, Đevdelija in 8·90 % izvoza!). Odlično vlogo igra devet slovenskih postaj, ki participirajo s 50·20 % na vsem jugoslovanskem izvozu po železnicah. Visoka izvozna številka preko postaj, ki meje na Italijo (54·96 %), je razumljiva radi agrarne pasivnosti države in njene prekupčevalske vloge. Velika prometna intenzivnost daje Sloveniji pečat vstopnega praga od agrarne jugovzhodne Evrope k industrijskemu zapadu in agrarnopasivnemu jugozapadu.

Drugo komponento srednjeevropske izvozne fronte tvori vodovje panonske kotline, predstavljajoč s 732.000 ton štirinajst odstotkov vsega izvoza v 1929. letu. Tu pa ni tako kot pri železniškem prometu stabilna tendenca po naraščanju prometa (1925. l. : 199.000 ton, 1926. l. : 867.000 ton),⁶ kajti izvoz je podvržen stalnemu nihanju (1927. l. : 551.000 ton)⁶, bodisi radi kolebajočih letin v panonskem predelu države, bodisi radi trgovskih konjunktur. Na celotnem rečnem izvozu so bile udeležene plovne panonske reke tako-le:

Leto 1929.⁷

Mera : tone.

Mednarodne reke	ton	Teritorialne reke	ton
Donava	255.000	Begej	105.000
Tisa	164.000	Sava	75.000
Drava	44.000	Tamiš	64.000
—	—	kanala v Bački	25.000
Skupno	463.000	Skupno	269.000

Iz tabele je razvidno, da odpade večina izvoza, t. j. 65·18 % na mednarodne reke. Med njimi predstavlja Donava s 34·85 % glavno vodno prometno-geografsko pot v srednjo Evropo. Teritorialne vode so v mednarodnem prometu manjšega pomena. Interesantno je dejstvo, da ostaja v izvoznem prometu Sava daleč za Begejem!

Druga fronta našega izvoza je Jadransko morje, ki participira s 35·1 % na vsem izvoznem prometu. Celokupna vsota je

⁶ Statistika plovitve na rekama i kanalima kraljevine Jugoslavije za god. 1923.—1928. Ministarstvo saobraćaja, uprava pomorstva, rečnog saobraćaja. Beograd 1929, str. 5.

⁷ Statistika plovitve na rekama i kanalima kraljevine Jugoslavije za godinu 1929. Beograd 1930, str. 20.

razdeljena v glavnem med šest pristanišč na sledeči način (glej tabelo A):

Tabela A.⁸

Leto 1929.

Split	826.000
Sušak	299.000
Dubrovnik	235.000
Šibenik	192.000
Metković	33.000
Zelenika	17.000
Ostale	226.000
Skupno	1.828.000

Tabela B.⁹

Mera : tone.

Sušak	422.000
Dubrovnik	299.000
Šibenik	250.000
Split	177.000
Metković	92.000
Zelenika	69.000
Ostale	56.000
Skupno	1.365.000

Kot prvo in največje izvozno pristanišče nastopa Split, ki predstavlja s 45·18% skoro polovico vsega tovrstnega prometa. Šele daleč za njim slede po jakosti ostala pristanišča (Sušak 16·55%). —

Pravi pogled na prometno intenzivnost pa dobimo šele, če vzporedimo s pomorskim izvozom blago, ki je v 1929. letu prispelo po železnici iz celinskega zaledja v pristaniške postaje (glej tabela B). Če primerjamo podatke železniške in pomorske statistike, se nam pokaže, da se je očitno nekaj izvoženega blaga porabilo v našem agrarno pasivnem Primorju samem, tako da je faktičen izvoz iz celinskega zaledja v inozemstvo po morju v primeri z izvozom na severni fronti razmeroma zelo majhen. Da pa ima Split veliko večjo jakost izvoza v inozemstvo kot pa dovoza iz notranjosti, temu je treba iskati vzroka v industriji v Splitu in okolici (cement!).

Interesantna je vzporeditev vseh štirih glavnih luk glede velikosti izvoza na morje. Sušak ima kot tehnično najboljša in obenem kot po oddaljenosti od osnovne smeri našega državnega prometa Ljubljana—Zagreb—Beograd najkrajša pot prvenstvo v izvozu na morje. Kolikor bolj so pristanišča oddaljena od te osnovne smeri, oziroma v kolikor so do njih tehnično slabše poti, v toliko postopoma pojema izvozni promet zaledja z morjem: Sušak 25·81%, Šibenik 15·29%, Split 10·82%! Dubrovnik je kot naša najjužnejša pomembna luka navezan na drugo progo in ima široko zaledje, zato je tudi jačji v tem oziru (18·28%; za 122.000 ton jačji od Splita!). Ostala manjša pristanišča ne prihajajo toliko v poštev.

⁸ Pomorska statistika, o. c. str. 81—82.

⁹ Statistika jugoslovenskih železnica za g. 1929. Beograd 1930. Knjiga II. Str. XVIII.

Résumé.

Les voies et les directions de l'exportation de la Yougoslavie. — Les voies et les directions de l'exportation de l'État Yougoslave sont constatées par l'article présent d'après les statistiques sur les trafics maritime, fluvial et ferroviaire de l'année 1929. Cette année compte comme la dernière dans l'évolution normale du trafic de la Yougoslavie.

La Yougoslavie forme deux zones d'exportation: celle du Centre de l'Europe et celle de la mer. De la somme totale de 5,217,000 tonnes qui représentent l'exportation de l'année 1929 du royaume Yougoslave, 50·9% ont été expédiés par le chemin de fer, 35·1% la mer, et 14% par les fleuves navigables du bassin Danubien.

Le gros de l'exportation effectué par le chemin de fer est dirigé vers le Nord et le Nord-Ouest (18 stations-frontière avec 91·10% d'exportation), tandis que 8·90% seulement de l'exportation totale sont dirigés vers le Sud et le Sud-Est (Caribrod, Đevdelija). La Slovénie qui participe par 50·20% dans l'exportation ferroviaire totale du royaume, forme la porte d'entre du Sud-Est agricole vers l'Ouest industriel et le Sud-Ouest. Parmi les voies navigables du bassin Danubien, les fleuves internationaux, le Danube, la Drave, la Tisa (65·18% du total de l'exportation fluviale) l'emportent. Le Danube avec ses 34·83%, représente la voie principale du trafic du Centre de l'Europe.

La zone occidentale et septentrionale forme en somme 64·9% de l'exportation totale. Au contraire, la zone maritime ne forme que 35·1%. Le trafic des ports Yougoslaves, quant à l'exportation maritime, est représenté par le tableau A. Le port de Split y tient la première place. L'importation par le chemin de fer, de l'intérieur de l'État, est présentée par le tableau B. Au point de vue purement technique, le meilleure et la plus courte voie conduit par le port de Sušak qui a des communications les plus favorables avec l'intérieur du Royaume. Les autres ports ne peuvent pas concourir avec lui, à cause de leur distance de la direction principale formée par la ligne: Ljubljana—Zagreb—Beograd.

Roman Savnik:

Prirastek prebivalstva v Evropi v desetletju 1920 — 1930.

Statistično gradivo, ki se nanaša na prebivalstvo katerekoli pokrajine, kaže, da v številu ljudi navadno ni opaziti hitrih in nenadnih sprememb. Te se vrše počasi, a obenem stalno tako, da je v daljšem razdobju možno razbrati določeno usmerjenost v gibanju prebivalstva. Le vojne ali zelo razširjene epidemične bolezni utegnejo mirni razvoj hipoma zaustaviti. Za večino Evrope znači v tem oziru ostro zarez, svetovna vojna.

Ker je iz ljudskih štetij razbrati v gibanju prebivalstva celo vrsto tehtnih dejstev, jim posvečajo države vedno več pozornosti. Evropske države popisujejo prebivalstvo navadno vsako desetletje, Francija, Luksemburg in Danska celo redno vsakih pet