

Die wirtschaftsgeographische Struktur Sloweniens in regionaler Sicht

SVETOZAR ILEŠIČ, Ljubljana

Mit 4 Karten auf Tafel III bis VI

Inhalt

Vorbemerkung	56
I. Eigentümlichkeiten der Entwicklung des slowenischen Raumes . .	57
a) Die landschaftlich-ökologischen Verschiedenheiten Sloweniens . .	57
b) Das geschichtliche Erbe der regionalen Struktur Sloweniens . .	59
II. Die Hauptzüge der heutigen wirtschaftsräumlichen Struktur Sloweniens	61
III. Die wirtschaftsgeographische Gliederung Sloweniens	64
IV. Bemerkungen zur Problematik der zukünftigen Entwicklung . .	73
Zusammenfassung	75
Summary	76
Résumé	77

Vorbemerkung

In einer Zeit, in der fast in allen Ländern der Welt starke Bestrebungen stattfinden, die Entwicklung der Gesellschaft und der Wirtschaft im räumlichen Sinne nicht nur systematisch zu verfolgen und zu analysieren, sondern mit allen Raumordnungsmitteln auch zu beherrschen und ihr die zweckmäßigste Richtung zu verleihen, steht den Geographen aus allen Ländern die Aufgabe zu, die Raumdynamik ihres Landes gut zu erfassen, alle aktuellen Raumprobleme möglichst komplex und vielseitig aufzugreifen und dadurch zu den besten Lösungen der betreffenden Fragen beizutragen. Das geeignetste Mittel dafür ist eine sorgfältige Analyse der regionalen Raumstruktur, deren Resultate am geeignetsten in der wirtschaftsräumlichen Gliederung des Landes schematisiert werden können. Deswegen sind die methodologischen Fragen der sogenannten wirtschaftsgeographischen, oder breiter gesagt, sozialwirtschaftlichen Gliederung (sozioökonomischer Regionalisation) in unserer Wissenschaft so stark in den Vordergrund getreten. Sie haben die außerordentlich lebendige Tätigkeit einer speziellen Kommission bei der IGU ins Leben gerufen.

Selbstverständlich stellt sich die wirtschaftliche Problematik in jedem Lande unter mehr oder minder eigenartigen Aspekten vor. Das gilt besonders für die europäischen Länder mit ihrer im einzelnen so verschiedenartigen regionalen Struktur, deren naturlandschaftlich-ökologische Verschiedenartigkeit noch

durch die Mannigfaltigkeit der historischen Einflüsse und der Nationalitätenprobleme belastet ist. Es scheint mir, daß eben das kleine Slowenien eines der besten Beispiele dafür bietet. Um das zu beweisen, will ich zuerst diejenigen Eigenartigkeiten des slowenischen Raumes hervorheben, die dazu wesentlich beigetragen haben.

1. Die Eigentümlichkeiten der Entwicklung des slowenischen Raumes

Die Eigentümlichkeiten des Raumes der Sozialistischen Republik Slowenien, die man besonders berücksichtigen muß, sind folgende:

a) es handelt sich um einen kleinen Raum, der aber landschaftlich und dadurch auch ökologisch außerordentlich verschiedenartig gestaltet ist. Er ist in mehrere Landschaftsräume zergliedert, was wesentlich zu seiner mehrfachen Schwerpunktstruktur beigetragen hat;

b) diese landschaftliche Zersplitterung wurde noch durch eine erst in der neuesten Zeit beseitigte politisch-administrative Zersplitterung verstärkt; der hundertjährigen Zersplitterung in die ehemaligen österreichischen Kronprovinzen hatte sich in der Zwischenkriegszeit noch eine Absonderung eines umfangreichen Stückes des heutigen slowenischen Raumes jenseits der damaligen italienisch-jugoslawischen Grenze angeschlossen;

c) infolge der Verschiedenartigkeit des Naturraumes und noch mehr infolge der verschiedenen Entwicklungsstufen, welche die einzelnen Landschaften Sloweniens während des Eingriffes der klassischen Industrie-Revolution noch in der österreichisch-ungarischen Zeit erreicht hatten, bestehen selbst im kleinen slowenischen Raum nach wie vor ziemlich starke Unterschiede in der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung weiter;

d) es handelt sich um einen Raum, der eine außerordentlich wichtige Verkehrslage in europäischem Maßstabe besitzt, was umso wichtiger ist, da es sich

e) um einen kleinen Raum handelt, der von einem kleinen Volke besetzt ist.

a) Die landschaftlich-ökologische Verschiedenartigkeit Sloweniens

Die außerordentliche landschaftlich-ökologische Verschiedenartigkeit, die kaum in einem anderen Lande Europas auf einem so kleinen Raume so ausgeprägt ist, geht auf die Tatsache zurück, daß hier merkwürdigerweise vier Hauptlandschaftstypen Europas zusammentreffen: die alpine Welt, die Welt des Pannonischen Beckens, der dinarische Hochkarst und das Mittelmeergebiet. Das hat nicht nur zu den großartigen Gegensätzen im landschaftlichen Bilde und in den ökologischen Bedingungen des slowenischen Raumes geführt, sondern auch eine Reihe von typischen landschaftlich-ökologischen Übergangszonen zwischen den genannten Hauptlandschaftstypen hervorgerufen, die für den slowenischen Raum, für seine Kulturlandschaftsgestaltung und seine Verkehrsrolle außerordentlich wichtig sind: wir können sie als subalpine, subpannonische und submediterrane Landschaftszonen bezeichnen.

Nach dem Schema der landschaftstypologischen oder ökologischen Gliederung Sloweniens, das ich vor einigen Jahren veröffent-

licht hatte¹⁾, kann man in Slowenien die folgenden Landschaftszonen unterscheiden (vergleiche Tafel III).

1. Die alpinen Landschaften (I). Sie umfassen die slowenischen Hochgebirgsgebiete und die dazwischen liegenden subalpinen Täler und Becken. Ökologisch sind sie wegen der günstigen Bedingungen für die alpine Landwirtschaft, für die Forstwirtschaft, für die auf der Tradition beruhenden Industrie-tätigkeit, für die Wasserkrafterzeugung und für den alpinen Sommer- und Winterfremdenverkehr bedeutend. Man kann sie nach der landschaftlich-topographischen Gestaltung in zwei Teile gliedern: a) in die westlichen Alpenlandschaften Sloweniens (I A, Julische Alpen und Westkarawanken mit dazwischen liegenden Tal- und Beckenlandschaften I A, 1—3) und b) die östlichen Alpenlandschaften Sloweniens (I B, Ostkarawanken und Steiner Alpen mit den dazwischen liegenden Tallandschaften, I B, 8—9).

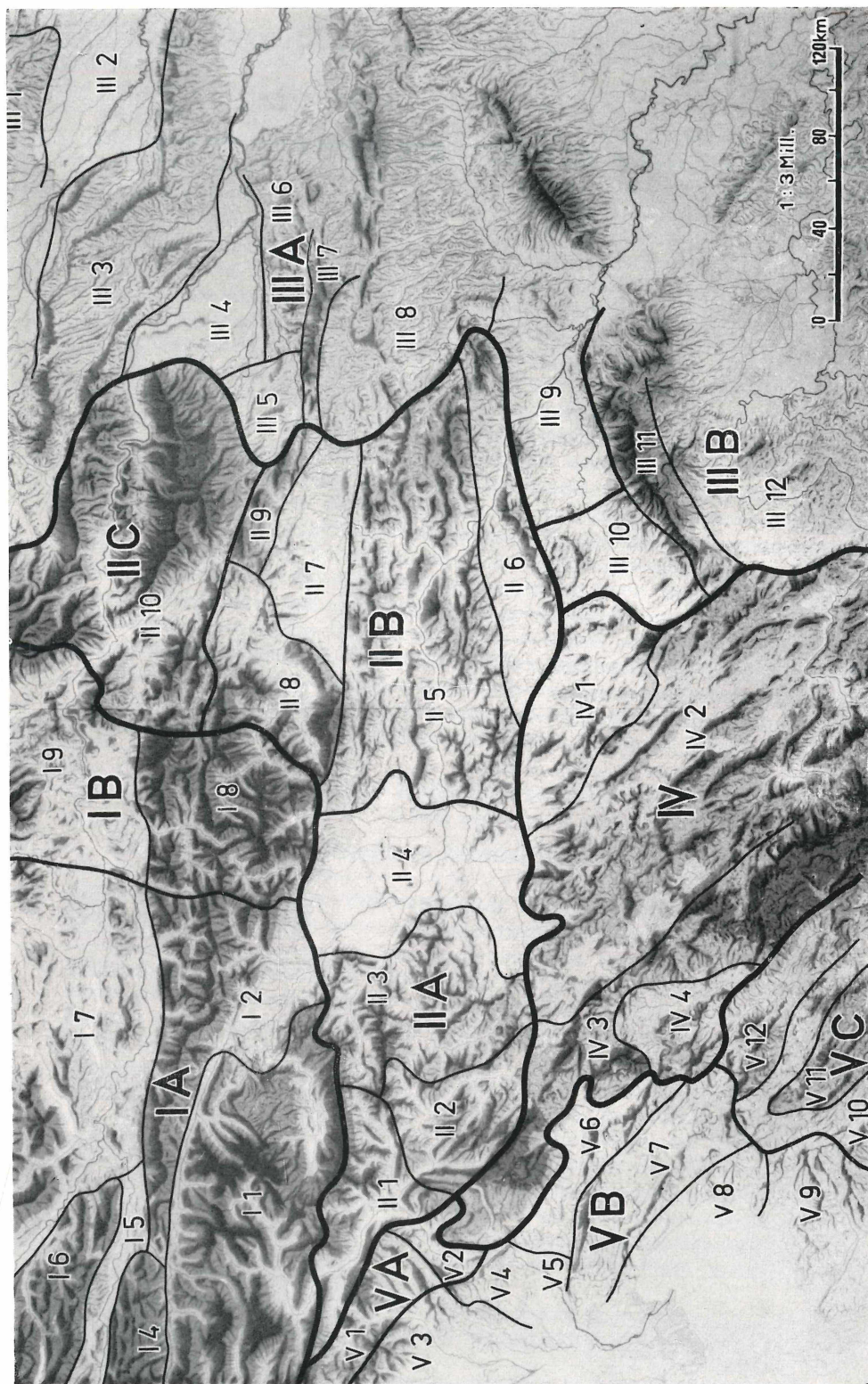
2. Das Voralpenland (II), mit anderen Worten die subalpinen Mittelgebirgslandschaften Sloweniens. Sie erstrecken sich von dem mittleren Soča (Isonzo)-Tale über das Kerngebiet Sloweniens um Ljubljana (Laibach) bis in den Nordosten des Landes. Sie zerfallen in mehrere Teile: a) die westlichen subalpinen Landschaften umfassen das Mittelgebirge zwischen dem Soča-Tale und dem Save-Tale mit seinen im großen und ganzen voralpinen, teilweise aber auch schon dinarischen Faltenzügen (II 1—3), die dann in den zentralen Ebenen des Beckens von Ljubljana (Laibacher Beckens, II 4) unter die tertiären und quartären Beckenablagerungen untertauchen; b) die östlichen subalpinen Landschaften Sloweniens; sie umfassen die Save-Faltenbergzüge von Ljubljana (II, 5—6), die Voralpen von Savinja (Sanntaler Voralpen, II, 8—9) und das untere Sanntal (Savinjska dolina, II 7) mit seiner Umrandung; statt der subdinarischen kann man hier manche subpannonische Züge beobachten (tertiäre Hügelland mit Braunkohlenablagerungen, subpannonische Klimazüge und Lebensweise) und c) die nordöstlichen subalpinen Landschaften (II C), das sogenannte Pohorsko Podravje (Bachern-Drauland) umfassend, eine ausgesprochene Wald- und Einzelhoflandschaft.

3. Die subpannonischen Landschaften Sloweniens (III). Sie können eingeteilt werden in a) die echten subpannonischen Landschaften (III A), zu welchen die Ebenen an der Drau (III 4), an der Mur (III 2), an der unteren Save (III 9) und die dazwischenliegenden tertiären Hügellandschaften (III 1, 3, 5, 6, 8) gehören, und b) die subpannonisch-subdinarischen Landschaften im Dolenjsko (Unterkrain, III 10—12). Ökologisch sind das die besten Landwirtschafts-, Obst- und Weinbaugebiete auf der kontinentalen Seite Sloweniens.

4. Die Karstlandschaften Innersloweniens (IV). Sie umfassen neben dem niedrigeren Unterkrainer Karst (IV 1) die Hochkarsthochflächen von Dolenjsko (Unterkrain) und Notranjsko (Innerkrain) mit den dazwischenliegenden Poljen (IV 2). Sie fallen mit dem charakteristischen Hochkarstrand oder Steilhänge (IV 3) nach Südwesten gegen die niedrigeren submediterranen Landschaften ab. Es sind Gebiete ausgesprochener Waldwirtschaft.

5. Die submediterranen oder küstenländischen Landschaften Sloweniens (V), ein Gemenge von niedrigeren Karst- und Flyschlandschaften mit starken mediterranen Klimazügen und mediterraner Lebensweise. Das Gebiet

¹⁾ ILEŠIČ, S.: Problemi geografske rajonizacije ob primeru Slovenije. Geografski Vestnik, Ljubljana, XXIX—XXX (1957—58), S. 101—103 und die Karte I. — Vergl. den Bericht von RUNGALDIER, R.: Zur Frage der geographischen Gliederung Sloweniens. Wiener Quellenhefte zur Ostkunde, Reihe Landeskunde, 1961/62/63, Heft 2, S. 79—86.



Karte 1: Die landschaftlich-ökologische Gliederung Sloweniens. I — alpine Landschaften, II — subalpine Landschaften, III — subpannonische Landschaften, IV — Karstlandschaften Inner-Sloweniens, V — submediterrane Landschaften. Detaillierte Erläuterungen siehe im Text.

umfaßt: a) die echten submediterranen Landschaften (V B) mit ausgeprägten mediterranen Kulturlandschaftszügen (Weinbau, teils Ölbaum); dazu gehören die Ebene von Gorica (Görzer Ebene, V 5), das Görzer Hügelland (Goriška Brda, V 4), die Gegend von Vipavsko (das Wippachtal, V 6), der Tržaški Kras (Triestiner Karst) und das Koprsko Primorje (das Küstenland von Koper, V 9); b) die submediterranen Übergangslandschaften (submediterran-subalpine V A und submediterran-dinarische V C), wo der mediterrane Einfluß vielmehr in der Siedlungs- und Lebensweise als in der Landwirtschaftsform zur Geltung kommt. Dazu gehört das mittlere Soča-Gebiet (die Gegend um Kanal, V 2), das Karst-plateau von Podgorje und Hrpelje (V 10) unter der Čičarija (Tschitschenboden, V 11), und das Flyschbergland von Brkini (V 12).

Es ist unverkennbar, daß es sich dabei nur um eine landschaftlich-typologische zonale Gliederung handelt, die kaum als Grundlage für eine der Wirklichkeit entsprechende wirtschaftsgeographische Gliederung dienen kann. Selbst in der Landwirtschaft, für welche diese zonale Gliederung ausschlaggebend zu sein scheint, ist die Produktionsspezialisierung in Slowenien keineswegs so stark, daß man die ökologisch homogenen Zonen als irgendeine Art der sogenannten homogenen Produktionswirtschaftsräume betrachten könnte. Diese Landschaftszonen sind doch schon in der Naturlandschaft in mehrere größere Landschaftszellen zerstückelt. Dafür hatten vor allem die klar in der Längs- und Querrichtung ausgebildeten Talsysteme der Ostalpenflüsse, der Drava (Drau), Savinja (Sann), Sava (Sawe) und Soča (Isonzo) gesorgt. Ihnen folgte seit alters der regionale und der interregionale Verkehr; er hatte diesen Teillandschaften von jeher auch die Rolle regionaler Verkehrs-„Einzugsgebiete“ gegeben, die das Leben der entsprechenden Abschnitte aus den homogenen Tallandschaftszonen stark zusammenschloß.

b) Das geschichtliche Erbe in der regionalen Struktur Sloweniens

Die geschilderte landschaftliche Zersplitterung des slowenischen Raumes wurde durch seine ehemalige administrativ-politische Zersplitterung hinsichtlich der heutigen Regionalstruktur stark verstärkt. Es handelt sich zuerst um die ehemalige Verteilung des slowenischen Raumes unter die österreichischen Kronländer (Krain, Steiermark, Kärnten, Küstenland); sie hatte der Regionalstruktur Sloweniens manche Züge aufgeprägt, die selbstverständlich nichts mit irgendeinem Konzept eines einheitlich organisierten slowenischen Raumes zu tun haben. Es ist doch wohl bekannt, wie die ganze slowenische Politik im ehemaligen Wiener Parlament, als sie das Konzept des sogenannten „Vereinigten Slowenien“ zur Geltung zu bringen versuchte, das historische Konzept der Kronprovinzen erfolglos bekämpfte hatte. Besonders verhängnisvoll war für das Prekmurje-Gebiet im äußersten Nordosten des Landes seine ehemalige Zugehörigkeit zur Peripherie des ungarischen, damals wirtschaftlich und sozial noch stark zurückgebliebenen Teiles der österreichisch-ungarischen Monarchie; sie hat diesem Gebiet bis heute Züge eines ausgesprochen unterentwickelten Agrargebietes mit Saison-Auswanderung aufgeprägt. Starke Einflüsse hat auch die italienische Besetzung der westlichen Teile Sloweniens in der Zwischenkriegszeit ausgeübt.

Auch heute leben die Folgen der polizentrischen Entwicklung des slowenischen Raumes fort: Sie kommen noch immer stark in der gegensätzlichen

Lebensweise und Mentalität der sogenannten „Kranjci“ (Krainer), „Štajerci“ (Steirer) und „Primorci“ (Küstenländer) zum Ausdruck.

Am stärksten aber hat sich in der regionalen Struktur Sloweniens das regionale Erbe der klassischen Industrie-Revolution aus der Zeit vor dem 1. Weltkrieg, sofern sie auf slowenischem Boden eingriff, geltend gemacht. Die Anklänge und Einflüsse dieser Revolution griffen natürlich nach Slowenien vom Norden ein, aus dem mitteleuropäischen bzw. damaligen österreichischen Raume. Sie hatten sich zuerst längs der von Wien nach Triest führenden Südbahnstrecke geltend gemacht. Später zweigten von dieser Zentraleingriffssader mehrere und stärkere Seitenäste nach Westen und Nordwesten als nach Osten und Süden ab. Diese Richtung war durch die schon vorher bestehenden stärkeren wirtschaftlichen Verbindungen des slowenischen Raumes mit den übrigen, besonders mit den sogenannten „innerösterreichischen“ Ostalpenländern und ihren vorindustriellen Bergbau-, Hüttenwesen- und Verkehrstraditionen bevorzugt.

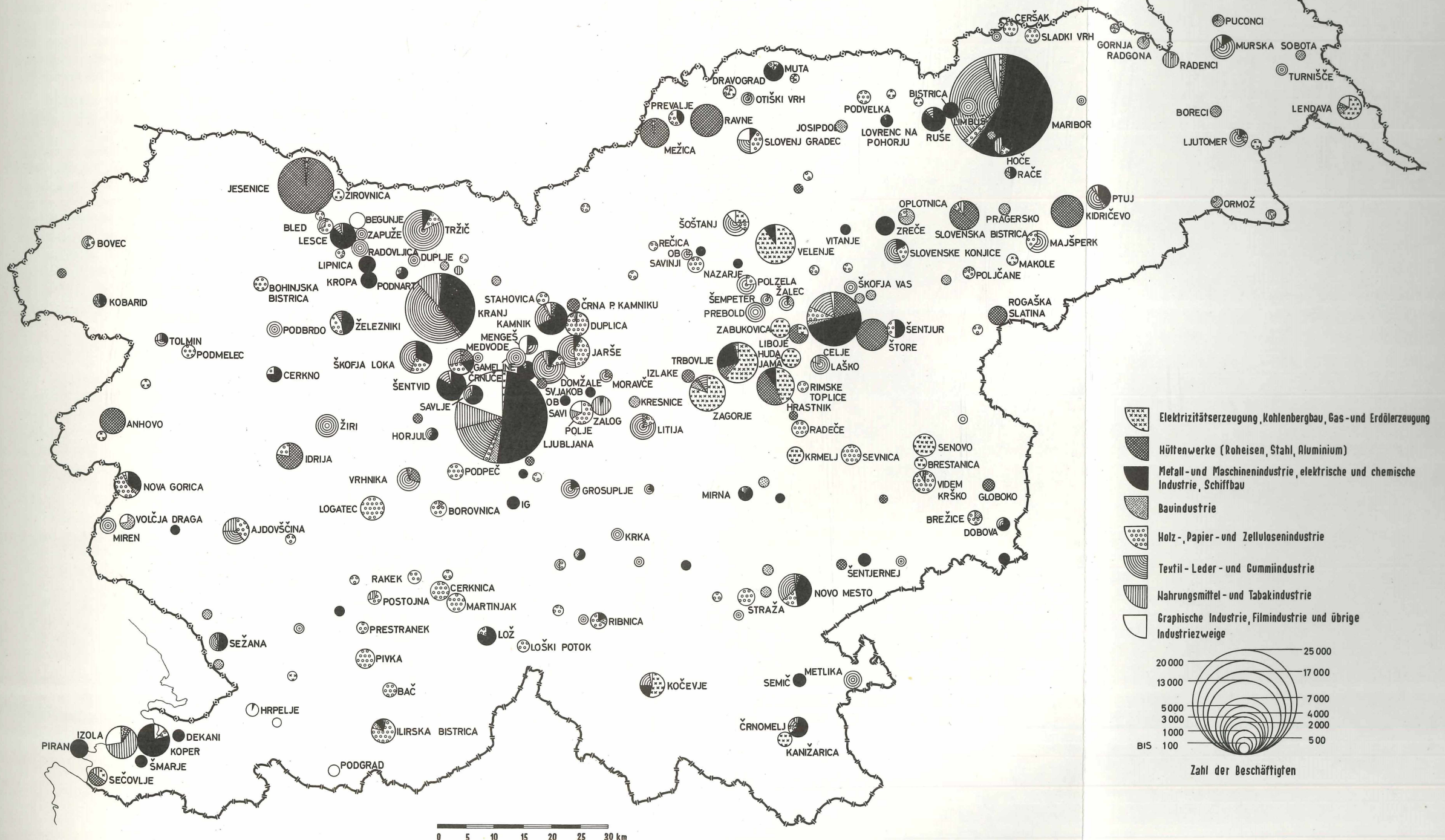
Der stärkste Seitenast dieses Liniensystems war natürlich der Oberkrainer Eisenbahnstrecke Ljubljana—Jesenice (Assling)—Tarvis gefolgt. Doch sind auch andere Seitenäste nennenswert, die in nördlicher oder nordwestlicher Richtung abzweigten, entweder ganz lokal, wie längs der lokalen Eisenbahnstrecken nach Kamnik (Stein) und Tržič (Neumarkt), oder regional und interregional, z. B. in der Richtung Celje (Cilli)—Velenje (Wöllan), ferner in der Richtung von Maribor (Marburg) nach Dravograd (Unterdrauburg), Prevalje (Prävali) und weiter nach Kärnten. Es ist kein Zufall, daß sich an der anderen, östlichen und südöstlichen Seite der Südbahnstrecke, gegen die damals wirtschaftlich ziemlich stagnierende ungarische, bzw. kroatische Grenze, gar keine oder ganz schwache Seitenäste entwickelten. Es ist bezeichnend, daß sogar die ziemlich früh gebaute Eisenbahnstrecke von Pragersko (Pragerhof) nach Ptuj (Pettau) und Čakovec (Csakatsurn) sehr schwache Einflüsse auf die dortigen Agrargebiete ausübte, was noch mehr für die viel später erbaute Rogatec (Rohitsch)-Strecke und die Unterkrainer Eisenbahnstrecke über Novo mesto (Rudolfswert) nach Karlovac (Karlstadt) gilt.

So hat sich im Raume des heutigen Slowenien ein asymmetrisches Liniensystem des Eisenbahn-Industrie-Organismus ausgebildet, das nur gegen Norden und Nordwesten kräftiger verbunden war. Seine Hauptkernpunkte haben sich längs der Südbahnstrecke um Maribor, Celje, Ljubljana (und Triest) stabilisiert. Dazu schlossen sich noch einige spezialisierte Zwischengebiete (das Sawe-Braunkohlenrevier) und einige sekundäre, an die Eisenhütten tradition gebundene Brennpunkte längs den Wegen nach Nordwesten an, z. B. Jesenice (Assling) und das Gebiet der Mežiška dolina (Miesstal). Andererseits sind weite Gebiete im Osten der Zentrallinie stark zurückgeblieben (das ganze niedere slowenische Drauland mit Ausnahme des engeren Gebietes von Maribor und seiner südlichen Verlängerung, die in den direkten Einflußbereich der Südbahnstrecke eingeschlossen wurde, ferner das Sotla-Gebiet, ganz Unterkrain).

Die Zwischenkriegszeit mit der Einschließung Sloweniens in den neuen jugoslawischen Staat hat einige bedeutende Veränderungen in das ererbte Wirtschaftsnetz gebracht. Zuerst hat sie selbstverständlich in der Hauptrichtung des neuen Staatslebens, längs der Bahnstrecke Zidani most (Steinbrück)—Zagreb (Agram) die „unaktive“ Grenzzone gegen Kroatien erfolgreich durchbrochen. Das geschah aber mehr zu Gunsten der Anziehungskraft des nahen

DIE ERWERBSTÄTIGEN IN DEN INDUSTRIEORTEN SLOWENIENS MIT MEHR ALS 20 BESCHÄFTIGTEN IM JAHRE 1961 NACH DEN INDUSTRIEZWEIGE-GRUPPEN

TAFEL IV
(Karte 2)



Zagreb als zu Gunsten der regionalen Wirtschaftsentwicklung des unteren slowenischen Sawe-Landes, obgleich man das spätere Wachstum der dortigen Bergbau- und Industrietätigkeit (der Braunkohlenbergbau von Senovo, die Papierindustrie in Radeče und Krško) nicht unterschätzen darf. Es handelt sich aber doch um die einzige kräftigere Durchbruchsstelle des slowenisch-kroatischen, bisher stark zurückgebliebenen Grenzgebietes: im Drau- und im Sotla-Gebiet hat die Grenzzone ihr rückständiges Peripherie-Leben fortgesetzt. Auch in Unterkrain hat erst die neue, nach dem letzten Kriege erbaute Autostraße Ljubljana—Zagreb die alte unaktive Zone endlich doch ein bißchen stärker zu aktivieren begonnen.

Dagegen hat die damalige neue Begrenzung Jugoslawiens im Westen Sloweniens das von der alten Monarchie ererbte Liniensystem in negativem Sinne stark betroffen. Durch die neuen Grenzen wurde dort die jüngste Ader dieses Systems zerschnitten, die längs der neuen Eisenbahnstrecke in Richtung Klagenfurt—Jesenice—Bohinjer (Wocheiner) Tunnel—Görz—Triest verlief und zusammen mit der nach dem Soča-Tale führenden Predil-Straße diesen Gebieten ziemlich viel versprach, obwohl die Nähe der italienischen Grenze schon vorher für sie einen Nachteil bedeutete. Durch die neuen Grenzen wurde die Rolle dieser westlichsten Einbruchsstelle des Industrie-Revolutions-Netzes gleich am Anfang gelähmt, was wesentlich dazu beigetragen hatte, daß noch ein umfangreiches Gebiet der slowenischen Peripherie, diesmal im Westen des lebendigen zentralen Liniensystems unserer Republik, das Soča-Gebiet, gezwungen wurde, in verhältnismäßiger Rückständigkeit zu verharren.

II. Die Hauptzüge der heutigen wirtschaftsräumlichen Struktur Sloweniens

Das zentrale Entwicklungsgerippe Sloweniens: Es war notwendig, ein bißchen mehr über diese, sonst wohlbekannten Tatsachen zu sprechen. Trotz der erwähnten Zwischenkriegszeitkorrekturen im Südosten des Landes ist es nämlich der neueren Entwicklung bis heute nicht gelungen, das geschilderte alte, heutzutage seinem Wesen nach unzeitgemäße, regional differenzierte Erbe der klassischen Industrierevolution aus der österreichisch-ungarischen Zeit zu beseitigen oder wenigstens wesentlich zu schwächen. Es besteht in Form der sogenannten vitalen Achse oder besser des zentralen vitalen Entwicklungsgerippes Sloweniens weiter. Es ist die klassische zentrale Zone des neuerdings sich stark industrialisierenden Sloweniens. Es umfaßt fast in Form eines Dreieckes (mit schwach ausgeprägter Hypotenuse) eine breite, immer stärker deagrarisierete Zone, die ihre Hauptbrennpunkte um Maribor (samt dem Drau- und dem Miesstale), um Celje mit dem unteren Savinja-(Sann)-Tale, um das sogenannte „Schwarze Revier“ (Braunkohlenrevier) an der Sawe und in dem stark industrialisierten nördlichen Teile des Laibacher Beckens (um Ljubljana, Kranj, Domžale—Kamnik und Jesenice—Bled) hat.

Das „vitale“ Gerippe ist gut aus den beigegebenen Karten der Verteilung der Erwerbstätigen in der Industrie (Karte 2 auf Tafel IV) und der Einzugsgebiete der Industrie-Arbeitskräfte (Karte 3 auf Tafel V) ersichtlich. Man kann es aber auch mit folgenden Angaben illustrieren.

Es umfaßt in den Grenzen der 28 von den heute 60 Gemeinden Sloweniens,

die wir dazu zählen können²⁾, 37,8% der Fläche der Republik Slowenien, wo aber nach der Zählung von 1961 52,4% ihrer Bevölkerung lebten. Dabei entfallen jedoch auf das Gerippe nur 28,6% der gesamten landwirtschaftlichen Bevölkerung Sloweniens (nur 17,2% der gesamten Bevölkerung des Gerippes, gegen 31,1% in der ganzen Republik und 47,1% in den Gebieten außerhalb des Gerippes). Dagegen entfallen auf die zentrale Entwicklungszone bis zu 76% aller Industrie-Arbeitsstätten und aller Industriebeschäftigten Sloweniens.

Unverkennbar ist die führende Rolle des Zentralgebietes innerhalb des slowenischen Nationaleinkommens. Nach den Angaben für das Jahr 1966 liefert das „vitale“ Gerippe mehr als zwei Drittel (67,3%) des gesamten slowenischen Nationaleinkommens. Von dem Industrie-Nationaleinkommen entfallen auf die „Achse“ sogar fast drei Viertel (73,2%), von dem Handelseinkommen ebenso 74,4%, vom Verkehrseinkommen 58,6% und sogar von den Gastwirtschafts- und Fremdenverkehrseinkommen 61,2%. Infolge des Eingreifens des „Gerippes“ in die Waldlandschaften der Alpen und Voralpenwelt ist sogar sein Anteil an den Waldwirtschaftseinkommen verhältnismäßig groß (49,8%). Viel kleiner ist natürlich sein Anteil an dem Landwirtschaftseinkommen (39,4%). Von den 24 Gemeinden Sloweniens, zu deren Nationaleinkommen die Industrie mit mehr als 50% beiträgt, sind 20 in der zentralen Zone gelegen; nur in acht Gemeinden des „Gerippes“ fällt dieser Anteil unter 50%, darunter nur in 2 Gemeinden (in der Gemeinde Ljubljana-Zenter und der Gemeinde Dravograd) unter 40%. Lehrreich sind die Angaben über das Nationaleinkommen pro Person 1961/62: von 22 Gemeinden Sloweniens, in denen es den slowenischen Durchschnitt übertrifft, sind 18 in dem „Zentralgerippe“ gelegen³⁾.

Wenn man endlich den Anteil der in der tertiären (und dem sogenannten „quartären“) Sektor Beschäftigten als einen Maßstab für die Entwicklungsstufe betrachten kann, ergibt sich für Slowenien im Jahr 1961 folgendes Bild: für die ganze Republik bleibt der entsprechende Prozentwert (26,8%) noch etwas hinter den Prozentsatz des primären (37,9%) und sekundären (36,6%) zurück; doch gibt es unter den Gemeinden Sloweniens schon 21 Gemeinden, wo er sich nicht mehr an der letzten Stelle unter den drei Hauptgruppen befindet. Davon entfallen 14 Gemeinden auf das „Zentralgerippe“.

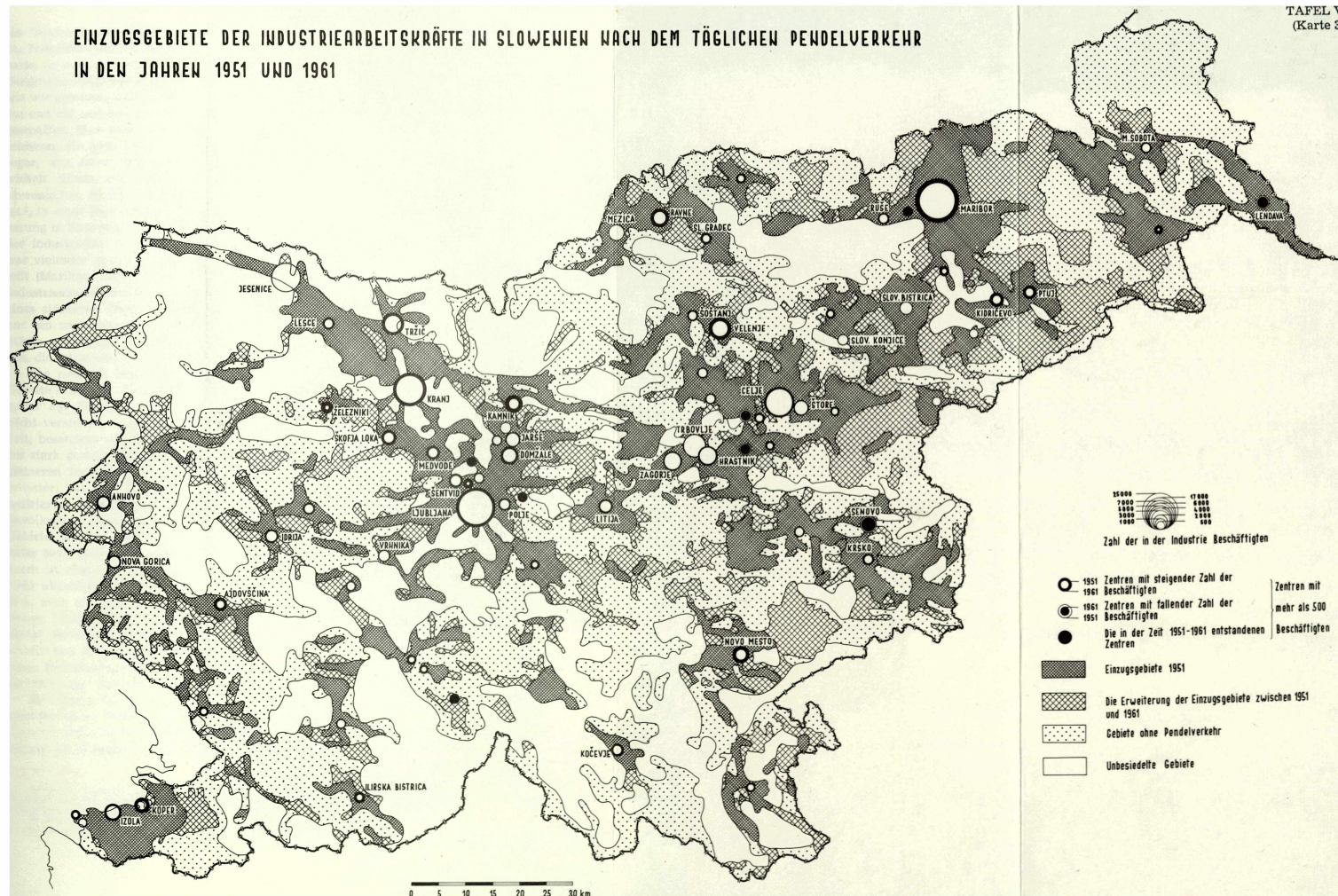
Der eigenartige Charakter des Industrialisierungs- und Deagrarisierungsprozesses in Slowenien: Mit der oben geschilder-

²⁾ Wir haben dem zentralen „Entwicklungsgerippe“ die folgenden 28 Gemeinden zugerechnet: im Draugebiet 7 Gemeinden und zwar die Gemeinden Maribor, Dravograd, Radlje (ehem. Mahrenberg), Ravne (ehem. Gutenstein), Slovenj Gradec (Windischgraz), Slovenska Bistrica (Windisch-Feistritz), und Slovenske Konjice (Gonobitz); 4 Gemeinden im Sanngebiete und zwar die Gemeinden Celje, Zalec (Sachsenfeld), Laško (Tüffer) und Velenje (Völlan); 3 Gemeinden im „Schwarzen Revier“: Trbovlje (Trifail), Zagorje (Sagor) und Hrastnik; 14 Gemeinden im Laibacher Becken und zwar außer der 5 Stadtgemeinden von Ljubljana (Ljubljana-Bežigrad, Ljubljana-Center, Ljubljana Moste-Polje, Ljubljana-Siška, Ljubljana-Viç-Rudnik) noch 9 Gemeinden, hauptsächlich in Oberkrain: Domžale, Jesenice (Assling), Kamnik, Kranj (Krainburg), Litija (Littai), Radovljica (Radmannsdorf), Skofja Loka (Bischoflak), Trzin (Neumarkt) und Vrhnika (Oberlaibach). Wir mußten uns aus statistischen Gründen an die Gemeindegrenzen halten. Dadurch sind manche abgelegenen gebirgigen Gebiete eingeschlossen, die tatsächlich nicht dem Zentralgerippe angehören.

³⁾ Es ist lehrreich, die entsprechenden Zahlen für die slowenischen Gebiete außerhalb des Gerippes noch gesondert anzuführen. Außerhalb des Gerippes leben auf 62,2% der Republikfläche nur 47,6% der gesamten Bevölkerung, dabei aber 71,4% der Agrarbevölkerung. Sie liefern nur 33,4% des gesamten slowenischen Nationaleinkommens, dabei in der Industrie 26,8% im Handel nur 25,6%, dagegen in der Waldwirtschaft 51,2% und in der Landwirtschaft 60,6%. Ziemlich hoch ist ihr Anteil auch im Verkehrseinkommen (41,4%), davon entfallen aber 24,1% (fast ein Viertel des gesamten slowenischen Verkehrseinkommens) auf die verkehrswichtigen küstenländischen Gebiete. Dort befinden sich auch die einzigen 4 Gemeinden außerhalb des Gerippes, die ein Pro-Person-Nationaleinkommen über dem Landesdurchschnitt aufweisen.

EINZUGSGEBIETE DER INDUSTRIEARBEITSKRÄFTE IN SLOWENIEN NACH DEM TÄGLICHEN PENDELVERKEHR IN DEN JAHREN 1951 UND 1961

TAFEL V
(Karte 3)



ten Geschichte der regionalen Struktur des slowenischen Wirtschaftsraumes in der Industrie- und Eisenbahnzeit, die zur Bildung des „Zentralgerippes“ geführt hatte, ist auch der eigenartige Charakter des gesamten Industrialisierungs- und Deagrarisierungsprozesses in Slowenien verbunden⁴. Obgleich dieser Prozeß, wie wir gesehen haben, nur einige zentrale Gebiete Sloweniens kräftiger ergriffen und die anderen abseits liegen gelassen hatte, hat er kaum größere Zentren geschaffen. Man kann es als eine typische zerstreute Kleinindustrialisierung bezeichnen, die auch sonst den Ostalpenländern gar nicht fremd ist. Es hat sich sogar, was seine führenden Brennpunkte betrifft, typisch polyzentrisch entwickelt. Schon wenn man die regionale Sozial- und Wirtschaftsstruktur des slowenischen ländlichen Raumes in der Zwischenkriegszeit (um 1931) betrachtet⁵, in einer Zeit also, in der der Prozentwert der landwirtschaftlichen Bevölkerung in Slowenien noch um 60% betrug, kann man Konzentrierungstendenzen der industriellen Tätigkeit vielleicht nicht nur um Ljubljana feststellen; sie war vielmehr auch auf eine Reihe anderer, alter oder neuer Mittelpunkte verteilt (Maribor, Celje, Drau- und Miestal, Sawe-Kohlenrevier, die Oberkrainer Industriestädte), welche auch die Ausgangspunkte der damaligen ersten Phasen eines stärkeren Deagrarisierungsprozesses waren. Es handelte sich aber doch nur um zerstreute und isolierte, ziemlich beschränkte Umgebungsgebiete der Städte und einiger Industriesiedlungen; diese Gebiete waren damals die einzigen, die schon weniger als 50% landwirtschaftliche Bevölkerung aufwiesen.

Die ziemlich bescheidene Ausdehnung der damals sich deagrarisierenden Gebiete kann man aus den Verhältnissen der damaligen, nur auf Eisenbahn und später auf Fahrrad beschränkten Möglichkeiten des täglichen Pendelverkehrs leicht verstehen. Ebenso leicht kann man aber auch einsehen, daß die neueste Zeit, besonders das letzte Jahrzehnt, mit den modernen Verkehrsmitteln und der stark gesteigerten Industrialisierung, die Einzugsbereiche der größeren und kleineren Industriemittelpunkte, deren Zahl schnell zugenommen hatte, sehr erweitert hat (Karte 3 auf Tafel V). Sie öffnete der charakteristischen dekonzentrierten, zerstreuten Urbanisierung oder Suburbanisierung der ländlichen Bevölkerung einen breiten Weg auch in die bisher zu entfernten ländlichen Gebiete, wo die Zahl der reinen landwirtschaftlichen Bevölkerung rasch weit unter 50%, meist sogar unter 30% oder 20% der Gesamtbevölkerung sank; dadurch ist eine noch schärfere, obgleich weit zurückgedrängte Grenze gegen die mehr abgelegenen, meist gebirgigen Gebiete entstanden, die noch immer über 50%, sehr oft sogar über 80 oder 90% landwirtschaftliche Bevölkerung aufweisen. Nicht selten steigt sogar dieser Prozentsatz, da ja die dortige „deagrarierte“ Bevölkerung zum Dauerübersiedeln in die Nähe ihrer nichtlandwirtschaftlichen Arbeitsstätten gezwungen ist. Es handelt sich also um ausgesprochene Entvölkerungsgebiete, die man auch als Gebiete einer „versteckten Deagrarisierung“ bezeichnen könnte.

So entwickelte sich jene regionale Struktur, die für das heutige Slowenien bezeichnend ist. Einerseits Gebiete einer ausgesprochenen Landflucht, bzw. einer „Landwirtschaftsarbeitsflucht“ besonders der jüngeren Arbeitskräfte, die umso stärker ist, je weiter wir uns in Richtung der stark landwirtschaftlich gebliebe-

⁴) Vergl. darüber auch KLEMENČIČ, VI.: Some Elements of Urbanization and Regional Development of Slovenia. Acta Geologica et Geographica Universitatis Comenianae, Geographica Nr. 6, Bratislava 1966, S. 145—176.

⁵) Vergl. ILESIČ, S.: Gospodarska struktura Slovenije v luči poklicne statistike in delavskega zavarovanja. Socialno ekonomski institut, Zbirka študij 5, Ljubljana 1939.

nen Arbeitsgebiete mit wenigen Pendelverkehrsmöglichkeiten begeben; andererseits die immer mehr ausgeprägte Ausbildung eines ziemlich breiten deagrarierten und suburbanisierten ländlichen Raumes, aber ohne eigentliche Konzentrierung in größeren Städten, also keine eigentliche Urbanisierung im Sinne der internationalen statistischen Terminologie. Es handelt sich um Gebiete der typischen Pendlerlebensweise, echte Pendlermobilisierungsgebiete, mit regelloser, schwer zu regulierender und unzweckmäßiger Bebauung der freien, oft landwirtschaftlich wertvollen Flächen, Gebiete eines komplizierten Ringens zwischen dem Wunsche, ein „Stadtleben“ mit allen Vorteilen eines entsprechenden Lebensniveaus zu führen, und dem Bestreben, dabei doch auf seinem traditionellen Landstücke zu verharren.

Diesen Typus der regionalen Struktur, der in Slowenien vorherrscht, kann man gut mit folgenden Angaben illustrieren. Der Prozentsatz der landwirtschaftlichen Bevölkerung in Slowenien ist von rund 60% in der Vorkriegszeit auf 31% bei der Bevölkerungszählung im Jahre 1961 und seither sogar sehr stark unter 30% gesunken. Aber in den eigentlichen größeren Städten (mit mehr als 5000 Einwohnern) lebten im Jahre 1961 noch immer nur 27,7% und sogar in den Siedlungen mit mehr als 2000 Einwohnern nur 31,2% der Bevölkerung Sloweniens. Ljubljana hat bis heute kaum 200 000 und Maribor etwas über 100 000 Einwohner. Auf diese beiden größten Stadttagglomerationen entfallen noch immer nur etwa 16—18% der Bevölkerung Sloweniens. Andererseits haben ihre Rolle eine ganze Reihe jüngerer, größerer oder kleinerer Industriezentren auf dem Lande verstärkt (Kranj, Škofja Loka, Krško, Slovenska Bistrica, Ravne); die anderen sind überhaupt neu entstanden (die Lignit-Stadt Novo Velenje, die Aluminiumstadt Kidričevo, Nova Gorica). Breite ländliche Gebiete wurden durch die typische kleine Industrietätigkeit, die oft nichts mit den unmittelbaren Einflüssen der Hauptmittelpunkte zu tun hat, stark umgebildet (z. B. das Gebiet von Kamnik und Domžale nordöstlich von Ljubljana, das Gebiet südlich von Maribor und Celje). Bezeichnend ist die Angabe, daß die Zahl der Siedlungen mit Industrieunternehmen von rund 100 in der Vorkriegszeit auf rund 250 gewachsen ist. Dabei entfällt auf die kleineren Zentren mit weniger als 200 Beschäftigten sogar 48,5% (17,8% mit 100—200 und 30,5% mit 20—100 Beschäftigten). Und während noch im Jahre 1951 von 6000 Siedlungen der Republik Slowenien nur 2600 Siedlungen die Arbeitskraft der Industrie lieferten, ist diese Zahl schon bis 1961 auf 4600 gewachsen. Dabei wohnten damals von den rund 187 000 in der Industrie tätigen Bewohnern Sloweniens weniger als die Hälfte (rund 88 500) in der Ortschaft ihrer Arbeitsstätte.

Es handelt sich also bei dem Deagrarisierungs- und Urbanisierungsprozeß in Slowenien zwar um eine ausgeprägte Konzentrationstendenz gegen die Gebiete des ererbten „vitalen“ Zentralgerippes, dabei aber in ziemlich hartnäckiger Form einer — wenn man einen widersprüchlichen Ausdruck verwenden kann — dekonzentrierten Konzentration. Vielleicht kann man so einen Prozeß besser als zerstreute oder Teilurbanisierung bezeichnen.

III. Die wirtschaftsgeographische Gliederung Sloweniens

Die Gliederungsprinzipien: Schon aus unserer obigen Übersicht der sozialwirtschaftlichen Prozesse, die zu der heutigen ziemlich starken Differenzierung der sozialwirtschaftlichen Struktur Sloweniens geführt hatten, ist erkennbar, daß man eine relativ makroregionale wirtschaftsgeographische

Konzentrierung nur im Becken von Ljubljana, im unteren Sanntale und in der Gegend von Maribor erwarten kann, daß aber andererseits im Südosten (Unterkrain, das untere slowenische Saweland) und im Südwesten des Landes (Slowenisches Küstenland) keine starken eigenen makroregionalen zentralen Zonen entstanden sind.

Dasselbe geht aus dem Schema der wirtschaftsgeographischen Gliederung Sloweniens (siehe Karte 4 auf Tafel VI) hervor, das schon im Jahre 1958 in „Geografski vestnik“ in seinem ersten Entwurf veröffentlicht und in den „Wiener Quellenheften zur Ostkunde“ von Prof. R. RUNGALDIER besprochen wurde⁶.

Das Schema stützt sich auf das Kriterium der wirtschaftlichen Funktion, wobei man als räumliche Funktion die komplexe Verbindung und Verflechtung verschiedener Tätigkeiten betrachtet, die mehr oder minder um ein Gravitationszentrum oder längs einer zentralen Gravitationsverkehrslinie organisiert sind. Die Gravitation, beziehungsweise die sogenannte „nodale“ Funktion ist somit nur ein, wenn auch in den meisten Fällen das führende Element in dem ganzen Funktionskomplex. Sie ist umso führender, je mehr das Wirtschaftsleben des betreffenden Raumes entwickelt ist. Sie ist auch auf den niedrigsten Stufen der Gliederungshierarchie, d. h. bei den kleineren zentralen Orten und ihren Einzugsbereichen, dann mehr im Vordergrund, wenn es sich um keine ausgesprochene eigene Produktionsfunktion handelt. Das bedeutet aber nicht, daß in einigen Fällen eine klare wirtschaftliche Spezialisierung im Maßstabe des ganzen Landes (in Landwirtschaft, Industrie oder Fremdenverkehr) dem entsprechenden Gebiet nicht den Charakter eines funktionellen Wirtschaftsraumes verleihen kann. In solchen Fällen übernehmen somit die „homogenen“ Produktionselemente statt der „nodalen“ Funktionen die führende Rolle bei der Gliederungsklassifizierung.

Die Hierarchie unseres Gliederungsschemas ist stark von dem bereits geschilderten Unterschiede in der Entwicklungsstufe der slowenischen Landschaft abhängig. Die sogenannten Makroregionen sind nur um die Hauptkerne des „vitalen“ Zentralgerippes (Maribor, Celje, Ljubljana) ausgebildet, während im weniger entwickelten Südosten und Südwesten nur von den territorialen Gruppierungen der Mesoregionen die Rede sein kann. Diese, im allgemeinen unterentwickelten Gebiete, schwanken sogar zwischen der allgemeinen makroregionalen Anziehungskraft des ziemlich entfernten Ljubljana und jener der großen Zentren außerhalb der Grenzen der Republik Slowenien (Triest, Zagreb, Rijeka). Auch auf niedrigerer, mesoregionaler Stufe haben sich die entsprechenden mesoregionalen zentralen Orte nur in den sogenannten „vitalen“ Gebieten gebildet. In den rückständigen Gebieten dagegen leben im allgemeinen nur die traditionellen submesoregionalen zentralen Orte fort, deren Einflußbereiche hauptsächlich nur auf die tertiären Funktionen des mittleren und unteren Ranges beschränkt bleiben, hie und da durch eine lokale Industrialisierung verstärkt. Doch kann man kaum von Mesoregionen, sondern nur von lockeren territorialen Gruppierungen der Submesoregionen sprechen. Die Submesoregionen sind jedoch fast überall ausgebildet; sie entsprechen im großen und ganzen den heutigen großen Gemeinden (Kommunen), während die alten kleinen Gemeinden (heutzutage größtenteils als sogenannte „Orts-

⁶) ILESIĆ, S.: Geografski vestnik 1957/1958, S. 106—132 und die Karte II. — RUNGALDIER, R.: l. c.

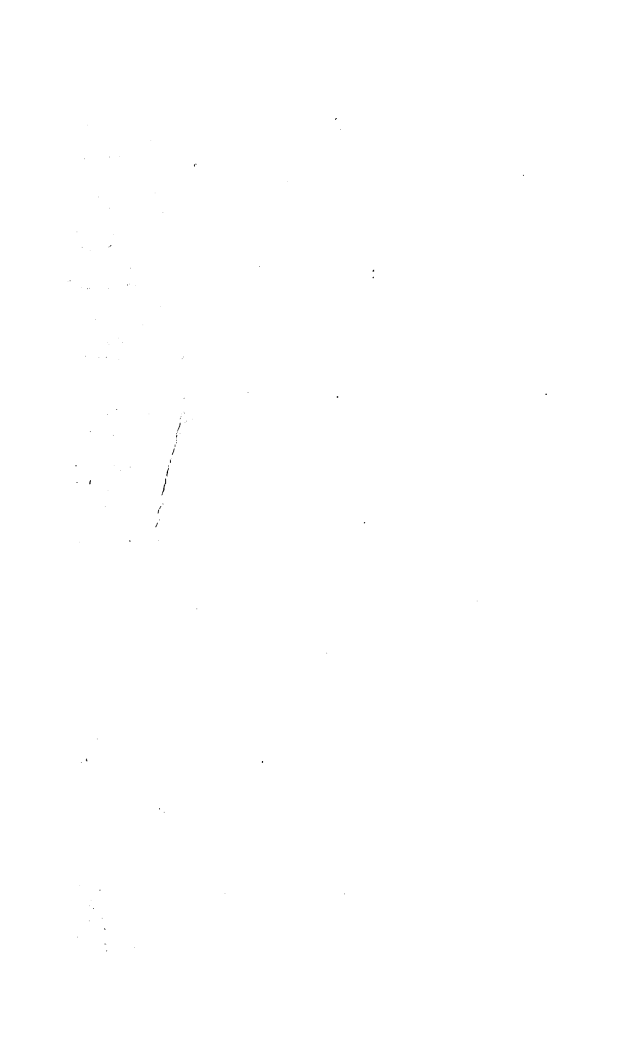
ämter“ weiterlebend) nur den Charakter der sozialwirtschaftlichen Mikroregionen besitzen⁷.

Unser Schema teilt die sozialistische Republik Slowenien in drei Makroregionen und zwei Gruppen von Mesoregionen.

Die Makroregion von Maribor: Die Makroregion (I auf Karte 4) entspricht dem Wirtschaftsraum des slowenischen Draulandes. Sie umfaßt und verbindet die subalpinen Landschaftselemente des Bachern-Draulandes und des Drautales mit den subpannonischen Landschaftselementen der Drau und Murebenen mit ihrer Tertiärhügellandumrandung miteinander. Das bedeutet auch eine funktionelle Kombination zwischen der Wald-, Industrie-, Wasserkraft- und Fremdenverkehrswirtschaft des Mittelgebirgsraumes und der Landwirtschaft, besonders der Obstbau- und Weinbauwirtschaft des niedrigen Ostens. Beide Produktionsfunktionen treffen um Maribor und an der Hauptverkehrslinie südlich davon zusammen.

Die makroregionale Einheit ist nur durch die allgemeine Anziehungskraft des starken wirtschaftlichen Mittelpunktes in Maribor bestimmt. Hinsichtlich der Produktion und der Tertiärfunktionen niedriger Stufe zerfällt sie aber in vier Teile: a) die Mesoregion des oberen slowenischen Draulandes (I A auf Karte 4), welche drei Submesoregionen, die heutigen Gemeinden, umfaßt: das spezialisierte Bergbau- und Industriegebiet der Mežiška dolina (Miestal, die Gemeinde Ravne, I, 1), das überwiegend „nodale“ Gebiet der Mislinjska dolina (Mießlingtal) mit Slovenj Gradec (I, 3) und das obere Drautal mit dem Dravograder Knotenpunkt und den oberen slowenischen Drauwasserkraftwerken (I 2); b) die Mesoregion des mittleren slowenischen Draulandes (I B), der unmittelbare Einzugsbereich von Maribor und seinen Satellitenzentren; sie umfaßt das untere Drautal mit den unteren Wasserkraftwerken und dem Zentrum der chemischen Industrie in Ruše (Maria Rast, I 5), das engere Stadtgebiet von Maribor (I 4), die westlichen Slovenske Gorice (Windischen Bühel), die unmittelbar der Stadt zugeordnet sind (I 6) und die am stärksten deagrariserte Zone im Westen des Draufeldes längs der Hauptverkehrsader gegen Süden. Dort haben sich in gewisser Entfernung von Maribor einige lokale Industrie- und Nodalmittelpunkte gebildet, darunter auch solche, die dabei die Stufe des submesozentralen Ortes (Gemeindesitzes) behalten (Slov. Bistrica, Slov. Konjice, I 8, I 9); anderswo handelt es sich vielmehr um eine zwar ziemlich deagrariserte ländliche Landschaft, wo aber die lokalen zentralen Orte kaum eine eigene Produktionsrolle spielen, daher nur eine mikroregionale Struktur zeigen (z. B. zwischen Maribor und Slov. Bistrica I 7, in den westlichen Windischen Büheln). Dasselbe gilt für

⁷) Die hierarchische Teilung des slowenischen Raumes in Makro-, Meso-, Submeso- und Mikroregionen stützt sich natürlich auf die funktionelle Klassifizierung der entsprechenden zentralen Orte. Wir haben als Makrozentren diejenigen Städte bezeichnet, die mit ihren Kompetenzen weit über die Grenzen der ehemaligen (jetzt aufgehobenen) Bezirke hinausreichen, die einen Verkehrsknotenpunkt höheren Ranges darstellen und die ein Krankenhaus höherer Stufe, ein vollständiges Mittelschulwesen, wirtschaftliche Institutionen höheren Ranges, verschiedene Industriezweige, spezialisierten Handel und spezialisiertes Gewerbe besitzen. Als Mesozentren haben wir diejenigen zentralen Orte bezeichnet, die noch lange in der Nachkriegszeit Bezirksstädte oder Mittelpunkte der sogenannten Gemeinden-Gemeinschaften waren und oft noch heute manche Tätigkeiten für Gemeindegruppen koordinieren. Sie besitzen einen Gerichtshof höheren Ranges, verschiedene Wirtschaftskammern, ein Krankenhaus, ein Gymnasium und einige Fachschulen. Ihre Kompetenzen gehen tatsächlich noch immer über die Gemeindegrenzen hinaus. Als Submesozentren sind diejenigen zentralen Orte bezeichnet, die Sitz der heutigen Gemeinden sind und die einen Bezirksgerichtshof, ein Katasteramt, ein Ambulantenhaus, eine Apotheke, ein komplettes Volksschulwesen und einige niedrige Fachschulen besitzen. Vgl. KLEMENČIČ, VI. Problemi gospodarsko-geografske klasifikacije slovenskih naselij. Geografski vestnik, Ljubljana, 1960, XXXII, S. 116—118.



TAFEL VI
(Karte 4)



die: c) Submesoregionengruppe des östlichen Draufeldes und des Haloze (Kollos)-Hügellandes (I C), die heute in den noch überwiegend agraren Gemeinden von Ptuj (Pettau, I 10, 11) und Ormož (Friedau, I 11) vereint sind. Auch in dem vorwiegend agraren d) Pomurje- (Mur) Gebiet (I D) kommt die mesoregionale Funktion der führenden Stadt Murska Sobota nur noch schwach zum Ausdruck; die submesoregionalen zentralen Funktionen teilt sie stark mit den Gemeindestädtchen Lendava (I 17), Ljutomer (Luttenberg, I 13) und Gornja Radgona (Ober-Radkersburg, I 14).

Die Rolle und die Struktur der Makroregion von Maribor ist aus folgenden Daten ersichtlich. Sie umfaßt 23,5% der Fläche Sloweniens mit 30,9% ihrer Bevölkerung, mit 40,7% der gesamten slowenischen Agrarbevölkerung (41% der gesamten Bevölkerung der Makroregion) und 25,3% der Gesamtzahl der Industriebeschäftigten Sloweniens. Sie bringt nur in der Landwirtschaft und Landwirtschaft den ihrem Bevölkerungsanteil entsprechenden Teil des slowenischen Nationaleinkommens (31%, bzw. 30,1%), während der Anteil an dem gesamten Nationaleinkommen (22,6%), am Industrieerwerb (23,9%) und am Verkehrserwerb (15,2%) unter diesem Durchschnitt bleibt. Ein wenig anders sieht jedoch das Bild aus, wenn man jenen Teil der Region, welchen wir dem „Zentralgerippe“ zugerechnet haben (hauptsächlich den westlichen, mittelgebirgigen Teil samt seiner östlichen niedrigen Umrandung) gesondert betrachtet. Dieser „Achsenteil“ der Makroregion umfaßt nur 11,6% der Fläche und 15,2% der Bevölkerung Sloweniens, er umfaßt auch nur 11,2% der Agrarbevölkerung des Landes (was nur 21% der Gesamtbevölkerung der Region bedeutet), liefert aber 15,8% des slowenischen Nationaleinkommens. In der Industrie, die fast ein Viertel (22%) aller slowenischen Industriearbeiter beschäftigt, liefert er sogar 18,9% und in der Landwirtschaft 25,2% des Nationaleinkommens. Die überzeugend führende Rolle des Marburger Mittelpunktes selbst ist aus der Angabe ersichtlich, daß das Stadtgemeindegebiet von Maribor allein 10,9% des gesamten slowenischen Nationaleinkommens liefert, in der Industrie mit ihren 14,8% von allen Industriebeschäftigten Sloweniens (58,7% der gesamten Makroregion) sogar 13% und im Verkehr 10,1%. Sogar in der Land- und Forstwirtschaft liefert er ungefähr 6%!

Dagegen entfällt auf den östlichen, außerhalb des „Gerippes“ gelegenen, ökologisch typisch subpannonischen, vorwiegend landwirtschaftlich gebliebenen Teil der Makroregion auf fast denselben Flächen- (11,9%) und Bevölkerungsanteil (15,7%) nur 6,8% des gesamten Nationaleinkommens Sloweniens, in der Industrie sogar nur 4% und im Verkehr 2,5%. Demgegenüber erbringt hier die Landwirtschaft sogar ein Viertel (19,4%). Trotz dieses Beitrages der Landwirtschaft ist das Gesamteinkommen hier überall weit unter dem Durchschnitt für ganz Slowenien: Es erreicht überall, mit der einzigen Ausnahme der Gemeinde Ptuj, daher in 6 Gemeinden, nicht einmal 50% dieses Durchschnittes, während es in den anderen Gebieten Sloweniens nur noch 3 Gemeinden mit einem so niedrigen Pro-Person-Einkommen gibt (die Gemeinden Šentjur und Šmarje in dem subpannonischen Teile der Makroregion von Celje und die Gemeinde Trebnje in Unterkrain).

Der landwirtschaftliche Charakter des subpannonischen Teiles der Makroregion von Maribor ist auch aus dem außerordentlich hohen Anteil (63,6%) der Agrarbevölkerung an der gesamten Bevölkerungszahl ersichtlich, was andererseits 29,2% der gesamten Agrarbevölkerung Sloweniens darstellt.

Die Makroregion von Celje: Auch dieser Makroregion (II), die den Wirtschaftsraum des Savinja (Sann)- und des oberen Sotla-Gebietes umfaßt, vermittelt nur die allgemeine, mäßig starke Anziehungskraft des Verkehrsknotenpunktes Celje die makrologische Einheit. In den östlichen, subpannonischen landwirtschaftlich gebliebenen Gemeinden an der oberen Sotla und im Gebiet von Kozje (Drachenburg, II C 7, 8) ist sie sogar nur auf die ziemlich abgeschwächten zentralen Funktionen höherer und mittlerer Stufe beschränkt. Was aber die Produktionsstruktur und die stärkere Pendelwanderung betrifft, endet der Einzugsbereich von Celje auf dieser Seite ziemlich bald. Er ist auf das engere Gebiet von Celje (II 3, 4) und auf einige Satellitenzentren (Stahlwerk von Štore, der Marktflecken Šentjur-St. Georgen) beschränkt. Auch Laško (Tüffer, II 5), zwar ziemlich nahe im Sanntale südlich von Celje liegend, hat einen submesoregionalen Einzugsbereich gebildet. Das gilt noch mehr für den ganzen westlichen Teil des Sanngebietes, der nur verkehrsgeographisch nach Celje ausgerichtet ist, sonst aber sehr kräftige eigene Produktionsgrundlagen besitzt: der westliche Teil des flachen unteren Sanntales (Spodnja Savinjska dolina, II 2) außer einigen zerstreuten kleineren Industriezentren vor allem den Hopfenbau mit seinem eigenen, sehr lebendigen Mittelpunkt in Žalec (Sachsenfeld), das obere, voralpine und alpine Sanngebiet mit dem submesoregionalen Gemeindemittelpunkt in Mozirje (Prassberg, II 1) in der Holzwirtschaft und dem Bergtourismus, und endlich das Lignitbecken von Velenje (II B) im Bergbau und spezialisierter Industrie, ein schönes Beispiel, wie ein Gebiet mehr mit spezialisierter Produktion als mit den „nodalen“ Funktionen den mesoregionalen Charakter erhalten kann.

Die Makroregion von Celje umfaßt 10,8% der Fläche mit 11,6% der Bevölkerung Sloweniens. Diesen Durchschnittsanteil behält sie auch hinsichtlich der Agrarbevölkerung (11,6%, was 31,9% der gesamten Bevölkerung der Region darstellt, auch Sloweniens Durchschnitt!), der Zahl der Industriebeschäftigten (12%) und des gesamten Nationaleinkommens (10,9%). Etwas über diesem Durchschnitt liegt sie im Industrieinkommen (12,5%) und besonders im Landwirtschaftseinkommen (14%). In der Waldwirtschaft umfaßt sie 10% und im Verkehr 8,2% des slowenischen Nationaleinkommens. Jener Teil der Makroregion, welchen wir dem „Entwicklungsgerippe“ Sloweniens zugerechnet haben, aber umfaßt auf 4,9% des slowenischen Raumes 7,6% der slowenischen Bevölkerung, darunter nur 5,2% der Agrarbevölkerung (21,2% der gesamten Bevölkerung des Gebietes), dagegen 9,7% der Industriebeschäftigten. Er liefert sogar 9,5% des ganzen slowenischen Nationaleinkommens, darunter 11,5% des Industrieinkommens, 8,2% des Landwirtschaftseinkommens — zweifellos vor allem dank des Hopfenbaues des Sanntales — und 7,2% des Verkehrseinkommens. Das Stadtgebiet von Celje spielt dabei keineswegs eine so führende Rolle, wie das Stadtgebiet von Maribor in der Makroregion des Draulandes. Auf es entfällt nicht die Hälfte des ganzen Nationaleinkommens des „Achsentiles“ der Makroregion (4,8% des gesamten slowenischen Nationaleinkommens und 5,4% des Industrieinkommens, dabei nur 36,4% von allen Industriebeschäftigten der Makroregion).

Der „Achsenteil“ der Makroregion von Cilli wird im Osten von den mehr landwirtschaftlich gebliebenen subpannonischen, im Westen aber von den voralpinen und alpinen, waldwirtschaftlich und touristisch wichtigen Gebieten umgeben. Diese Randgebiete, wo auf 5,9% der Fläche Sloweniens 4% ihrer

Bevölkerung leben (darunter aber 6,4% der Agrarbevölkerung), bleiben noch vorwiegend land- und forstwirtschaftlich. Die Agrarbevölkerung umfaßt noch 50,5% (nur in dem subpannonischen Teil sogar 53,8%) der gesamten Bevölkerung. Ihr Anteil am slowenischen Nationaleinkommen ist schwach: am gesamten Nationaleinkommen nur 1,4%, am Industrieinkommen nur 1%, am Verkehrseinkommen 1% und infolge ziemlicher Rückständigkeit der Landwirtschaft (der Sanntaler Hopfenbau gehört ja zum „Gerippe“) sogar an dem Landwirtschaftseinkommen nur 5,8%. Die einzige Ausnahme ist dank des waldreichen oberen Sanntales die Waldwirtschaft, die mit 6,5% zu dem slowenischen Waldwirtschaftseinkommen beiträgt.

Die zentrale Makroregion Sloweniens (die Makroregion von Ljubljana). Diese Makroregion (III auf Karte 2) umfaßt einerseits das stark industrialisierte Gebiet des oberen slowenischen Sawelandes, bzw. des zentralen und nördlichen Teiles des Laibacher Beckens, im Süden des Becken aber auch die viel mehr landwirtschaftlich oder waldwirtschaftlich gebliebenen Gebiete Innerkrains und des westlichen Unterkrains. Im Norden handelt es sich um die westliche Kathete des ererbten slowenischen Industriedreieckes. Die Durchdringung des ländlichen Raumes durch die schwach konzentrierten Urbanisierungs- und Suburbanisierungsprozesse und demzufolge eine ziemlich starke Raumordnungsanarchie ist hier in ganz Slowenien am stärksten. Der Süden des Beckens ist dagegen bis zur neuesten Zeit fast ganz außerhalb dieser Entwicklung geblieben; dort ist es sogar zu Entvölkerungserscheinungen gekommen. Doch haben sich einige von diesen Innerkrainer und Unterkrainer Gebieten mit Erfolg der Holzwirtschaft zugewendet (die Gebiete von Logatec und Postojna), andere aber haben durch die neuesten Verkehrsadern (Autostraße Ljubljana—Zagreb) einen frischen Lebensimpuls erlebt, was in der gesteigerten Pendelwanderung und lokalen Kleinindustrialisierung zum Ausdruck kommt. Diese sind aber vorläufig noch immer nur auf einige, noch durch die Eisenbahn bestimmte Verkehrspunkte beschränkt (Grosuplje, Trebnje, Novo mesto).

Die Makroregion von Ljubljana umfaßt ungefähr ein Drittel (34,9%) der Fläche und der Bevölkerung (33,4%) der Republik. Dank ihrer Entwicklungsstufe schließt sie 73,3% der Industriebeschäftigten Sloweniens ein, dagegen nur 19,2% der slowenischen Agrarbevölkerung, was nur 17,9% der gesamten Bevölkerung der Makroregion bedeutet. Bei solcher Struktur ist es gar nicht erstaunlich, daß die Makroregion 43,1% des slowenischen Nationaleinkommens liefert (41,9% in der Industrie, 40,8% im Verkehr, 56,7% im Handel, 47,9% in der Gastwirtschaft und dem Fremdenverkehr, 40,5% sogar in der Waldwirtschaft, dagegen in der Landwirtschaft nur 24,9%).

Sehr lehrreich ist der Vergleich zwischen dem Norden (einschließlich der Stadtgemeinde von Ljubljana), der dem „Entwicklungsgerippe“ angehört, und dem Süden, der außerhalb der ererbten „vitalen Achse“ geblieben ist. Auf den „Achsenteil“ entfallen 19,8% der Fläche Sloweniens, aber 26,3% der Bevölkerung und fast alle (33,7%) Industriebeschäftigten, dagegen nur 13,8% der Agrarbevölkerung Sloweniens, was nur 16,3% der gesamten Bevölkerung des Gebietes bedeutet. Die wirtschaftlich führende Rolle des Nordens zeigt sich aber am besten bei einem Vergleich der Nationaleinkommensziffern des Gebietes mit den oben angegebenen Ziffern für die gesamte Makroregion: 37,9% des gesamten slowenischen Nationaleinkommens, 36,7% in der Industrie, 36,8%

im Verkehr, 53,1% im Handel, 40,9% in der Gastwirtschaft und dem Fremdenverkehr. Sogar in der Landwirtschaft entfällt der größere Teil (18,9%) auf den Norden. Auf den Süden, der zwar 15,1% der Fläche Sloweniens umfaßt, gehören aber nur 7,1% der Bevölkerung (davon 33,3% der Agrarbevölkerung), 5,2% des gesamten Nationaleinkommens, 5,2% des Industrieinkommens, 6% des Landwirtschaftseinkommens und 4% des Verkehrseinkommens. Nur in der Waldwirtschaft sind selbstverständlich die Anteile des alpinen Nordens (20,7%) und des dinarischen Südens (19,8%) fast gleich. Es gibt im Norden keine Gemeinde, wo das Einkommen pro Person unter dem slowenischen Durchschnitt bliebe, im Süden ist das in allen Gemeinden der Fall.

Charakteristische Unterschiede kann man auch zwischen dem engeren Gebiete von Ljubljana und dem übrigen industrialisierten Norden feststellen. Das Stadtgebiet von Ljubljana ist, was die unproduktiven Funktionen betrifft, weithin die führende Stadt des Gebietes. Auf sie allein entfällt doch fast ein Viertel (24,8%) des slowenischen Nationaleinkommens, und zwar im Verkehr fast ein Drittel (29,2%) und im Handel sogar fast die Hälfte (45,3%). Die entsprechenden Zahlen für den übrigen Norden des Beckens sind nur 13,1%, 7,8% und 7,6%. Die produktive Tätigkeit ist dagegen keineswegs in Ljubljana konzentriert. Die Prozente des Industrieinkommens sind für die Stadtregion und für das übrige Oberkrain fast gleich (19,2% gegen 17,5%). Die Folge davon ist die schon erwähnte zerstreut urbanisierte Landschaft des nördlichen Laibacher Beckens, die man ebenso als eine typische Pendelverkehrslandschaft bezeichnen könnte. Die makroregionalen Funktionen von Ljubljana gehören also, wenn wir auch die Funktionen der Stadt als Hauptstadt ausschalten, noch immer ausgesprochen dem tertiärquartären Sektor an. Die Produktionsfunktion der Stadt ist hingegen nur mesoregional.

Deswegen ist in unserem Gliederungsschema eine Unterteilung des Gebietes in Wirtschaftsräume zweiten Ranges nötig. Man kann etwa 5 solcher Einheiten unterscheiden. Der engere mesoregionale Bereich von Ljubljana (III C) umfaßt außer den Stadtgemeinden von Ljubljana (III 8), die sich übrigens weit in die ländliche Umgebung erstrecken, im Norden noch das bunte Gemenge einiger selbständiger Kleinindustriegebiete (um Medvode und auf der Ebene von Domžale-Kamnik, III, 7, 9), im Süden aber die näheren Waldwirtschafts- oder Landwirtschaftsgebiete Innerkrains und Unterkrains (III 10—15). Die Mesoregion von Kranj (III B) umfaßt außer des starken Industriezentrums von Kranj (4,8% des slowenischen Industrieinkommens, III 5) noch das Gebiet des traditionellen Industriestädtchens Tržič (Neumarkt, III 4) und des alten feudalen, heute ziemlich industrialisierten zentralen Ortes Škofja Loka (Bischoflak, III 6) mit seinem mittelgebirgigen Hinterlande. Die Hochoberkrainer Mesoregion (III A) besitzt ihre ausgeprägte Produktionsfunktion in der Industrie (Jesenice, Lesce), im Fremdenverkehr (Bled, Bohinj) und in der Holzwirtschaft (Bled). Sie zerfällt, hauptsächlich in „nodaler“ Hinsicht, in drei Submesoregionen (Jesenice, Radovljica—Bled und Bohinj, III 2, 3, 1).

Dagegen weist der schwach industrialisierte Süden des Beckens keine geschlossenen Räume des mesoregionalen Typus auf. Dort handelt es sich vielmehr um zwei Territorialgruppierungen der Submesoregionen mit starkem Waldwirtschafts- und Landwirtschaftscharakter. Das sind die Westunterkrainer Submesoregionengruppe (III E 19, 20, 21, Velike Lašče, Ribnica, Kočevje) und die Innerkrainer Submesoregionengruppe (III D 16, 17, 18, Cerknica, Postojna,

Pivka, teils auch das Idrija-Gebiet). Beide sind in mesoregionaler Hinsicht längs der beiden entsprechenden Hauptverkehrsadern unmittelbar Ljubljana zugeordnet.

Die Mesoregionengruppe des unteren slowenischen Sawelandes und des östlichen Unterkrain: Dieses Gebiet (IV), das kein eigenes Makrozentrum besitzt, umfaßt das untere slowenische Sawetal im engen Sinne und die Einzugsgebiete der rechten Sawezuflüsse (Mirna, Krka, Kolpa) im östlichen Unterkrain. Keiner von den dortigen mesoregionalen zentralen Orten (Novo mesto, Črnomelj, Krško, Trbovlje) kann hier eine echte makroregionale Anziehungskraft ausüben. Der Bereich ist Ljubljana und Zagreb, im Norden auch Ljubljana und Celje zugeordnet. Sogar jene Versuche, die in der Nachkriegszeit, als in Slowenien für einige Zeit die vergrößerten Bezirke gebildet wurden, stattfanden, der Stadt Novo mesto für den westlichen und sogar der typisch funktionell spezialisierten Kohlenrevierstadt Trbovlje für den östlichen Teil des Gebietes eine makroregionale oder mindestens eine submakroregionale Stellung zu verschaffen, waren gescheitert. Es kann sich also nur um eine territoriale Gruppierung von Mesoregionen handeln. Es sind dies die Mesoregion des Kohlenreviers (Trbovlje, IV A, 1—2), die Mesoregion Westunterkrains (Novo mesto, IV C, 6—9), die Mesoregion des unteren slowenischen Sawetales (Videm-Krško, IV B, 3—5) und die Mesoregion der niedrigeren Karstlandschaft von Bela Krajina (IV D, 10—12). Von diesen Mesoregionen schwankt die nördliche (das Kohlenrevier) stark zwischen der Anziehungskraft von Ljubljana und Celje, die östliche (mit den submesoregionalen zentralen Orten Sevnica, Krško und Brežice) ist dagegen immer stärker in den Einflußbereich von Zagreb einbezogen.

Um die tatsächliche Rolle des südöstlichen Slowenien im slowenischen Wirtschaftsraum richtig zu beurteilen, scheint es uns besser, das „Schwarze Revier“ auszuscheiden. Es gehört doch mit seinen 1,3% des Areals und 2,8% der Bevölkerung Sloweniens (davon nur 8,9% der Agrarbevölkerung), mit den 5,4% der slowenischen Industriebeschäftigten, 3,3% des gesamten und 4,9% des Industrienationaleinkommens zum „Entwicklungsgerippe“ Sloweniens. Die Mesoregionengruppe ohne Kohlenrevier umfaßt auf 12,6% der slowenischen Fläche zwar 9,9% der Bevölkerung Sloweniens, aber nur 5,6% der Industriebeschäftigten und liefert nur 6,4% des Nationaleinkommens, davon in der Industrie 5,9% und im Verkehr 5,8%. Der Agrarbevölkerung (14,9% der gesamtslowenischen) gehören noch 47% der gesamten Bevölkerung (im Süden und Westen des Gebietes über 50%) an. Jedoch entspricht der Anteil am Landwirtschaftsnationaleinkommen (12,6%) genau dem Flächenanteil, ist also mittelmäßig. In allen Gemeinden ist das Gesamteinkommen pro Person unter dem Landesdurchschnitt. Da aber zu diesem Gebiet auch ansehnliche Waldflächen des Unterkrainer Karstes gehören, ist sein Anteil an dem Waldwirtschaftseinkommen verhältnismäßig groß (9,6%).

Die Mesoregionengruppe des slowenischen Küstenlandes: Auch im küstenländischen Südwesten Sloweniens konnte sich keine feste makroregionale Einheit bilden. Die alten Anziehungspunkte (Triest, Görz) sind hier jenseits der Staatsgrenze geblieben. Das neuerdings eine Hafenstadt und ein regionaler Mittelpunkt gewordene Koper (Capodistria) ist noch zu schwach, um ein wirklich polyfunktionelles Makrozentrum nicht nur für das engere Küstengebiet und sein unmittelbares Karst-

hinterland, sondern auch für das ganze Soča-Gebiet zu werden. Die nördlichen zwei Mesoregionen, die Mesoregion des oberen Soča-Gebietes mit Tolmin (V A 1—3) und die Mesoregion des unteren Soča- und des Vipava-Gebietes mit der neuen Stadt Nova Gorica als Mittelpunkt (V B 4—6), sind sogar in einen ziemlich eifersüchtigen Wettbewerb mit der schneller sich entwickelnden Mesoregion von Koper—Sežana (V C 7—9) getreten. Endlich ist die Region von Ilirska Bistrica (V D), sich längs der Verkehrsader nach Rijeka erstreckend, ein bißchen abseits geblieben und schwankt stark zwischen den hier sich verflechtenden Anziehungskräften von Ljubljana, Rijeka und Koper—Triest.

Das küstenländische Slowenien umfaßt 16,9% der Fläche und 11,4% der Bevölkerung der Republik, darunter 12% der Agrarbevölkerung (32,6% der gesamten Bevölkerung des Gebietes) und nur 8,4% der Industriebeschäftigten. Sein Anteil am Nationaleinkommen (11,4%) entspricht genau seinem Bevölkerungsanteile. Niedriger ist er in der Industrie (9,1%) und in der Waldwirtschaft (7,8%), höher aber in der Landwirtschaft (13,3%) und besonders im Verkehr, wo er sich auf fast ein Viertel (24,1%) hebt. Die verkehrswichtigsten und touristisch bedeutenden Gemeinden der engeren Küstenzone (Koper, Isola, Piran) sind auch — außer einer isolierten Gemeinde mit bedeutender Holzindustrie (Ilirska Bistrica) — die einzigen, wo das Pro-Person-Einkommen den Landesdurchschnitt übertrifft.

Interessant ist der Vergleich zwischen dem Süden (Koper) und Norden (dem Soča-Gebiet). Beide umfassen je 5,7% der Bevölkerung Sloweniens. Beiden gehört ein fast gleicher Anteil des Landwirtschaftseinkommens Sloweniens (6,9% bzw. 6,4%). Hinsichtlich Industrieinkommen ist sogar der Norden etwas stärker (5% gegen 4,1% im Süden), aber bezüglich des gesamten Nationaleinkommens ist der Süden ziemlich voraus (6,5 gegen 4,9%), was offensichtlich die Folge eines weitaus stärkeren Anteils am Verkehrseinkommen (18,5% gegen 5,6% im Norden) ist.

Man muß übrigens bemerken, daß mit der neuerdings breit geöffneten Grenze gegen Italien die traditionellen Anziehungslinien gegen Triest und Görz in neuer Form wiederholt wurden. Dadurch wurde einerseits die makroregionale Anziehungskraft von Ljubljana in diesen Randgebieten abgeschwächt, andererseits aber wurden die touristischen und die Kleinankaufsbeziehungen zwischen der Makroregion von Ljubljana und den Grenzregionen beiderseits der Grenze verstärkt. Das ist ein Ausdruck der beiderseits erwünschten engen Zusammenarbeit zwischen Jugoslawien und Italien, beziehungsweise zwischen der Republik Slowenien und der autonomen Provinz Triest-Udine. Aber auch dabei spiegelt sich in einer Art Wettbewerb zwischen der küstenländischen Triestiner Verkehrslinie und der kontinentalen, görz-friaulischen die Bi-regionalität des ganzen Gebietes wieder. Das kam neuerdings anläßlich des italienisch-slowenischen Autobahnprojektes, der Straßenverbindung Vilese—Görz—Ljubljana, klar zum Ausdruck. Man schwankt nämlich, auf slowenischer wie auf italienischer Seite, zwischen den Interessen der Hafengebiete von Koper und Triest und den Interessen einer direkten west-östlichen Verbindung, die das Hafengebiet beiseite lassen würde, die aber manche Vorteile der regionalen Wirtschaftsentwicklung der Görzer Gegend beiderseits der Grenze bringen könnte. Dadurch aber öffnet sich auf dieser, verkehrsgeographisch wichtigsten Front des slowenischen Raumes der ganze Fragenkomplex seiner zukünftigen Entwicklung.

IV. Bemerkungen zur Problematik der zukünftigen Entwicklung

Aus der oben dargestellten wirtschaftlichen Regionalstruktur Sloweniens gehen einige der wichtigsten und aktuellsten regional-räumlichen Probleme hervor, über welche man am meisten diskutiert und welche jedes Entwicklungskonzept des slowenischen Raumes umfassen muß.

Es handelt sich zuerst um das Problem des Verhältnisses zwischen den entwickelten und unterentwickelten Gebieten. Es ist wohl bekannt, daß dieses Problem, überall in der heutigen Weise aktuell, eines der zentralen Probleme von ganz Jugoslawien ist und daß dabei gerade Slowenien die Stellung eines ausgesprochen entwickelten Gebietes einnimmt und sie auch ziemlich eifersüchtig zu bewahren sucht. Viel weniger ist aber bekannt, daß dasselbe Problem in kleinerem Maßstab auch innerhalb der Grenzen Sloweniens selbst besteht. Wir haben in unserer Analyse die Entstehung und die weitere Entwicklung des slowenischen Zentralentwicklungsgerippes kennengelernt, dabei aber neben dem sogenannten „vitalen“ Gebiete dieses Gerippes auch viele verhältnismäßig unterentwickelte Randgebiete, die vor allem fast alle subpannonischen und küstländischen Gegenden Sloweniens einnehmen. Auch viele Berg- und Hügellandschaften im Inneren Sloweniens, besonders manche Gebiete der Gebirgseinzelhöfe gehören dazu. Wie fast überall in der Welt in ähnlicher Situation, ist es besonders verhängnisvoll, daß die Unterschiede zwischen den entwickelten und den rückständigen Gebieten sogar immer stärker werden und sich einer zweckmäßigen Raumordnung, die man besonders in der sozialistischen Gesellschaftsordnung erwarten soll, sehr gern entziehen.

Auch in Slowenien ist es daher nicht ganz leicht, sich für eine von zwei Möglichkeiten zu entscheiden: entweder dem Prozesse der spontanen Entvölkerung der rückständigen Gebiete freien Lauf zu lassen oder ihm mittels kostspieliger und nicht immer rentabler Investitionen in spezialisierte Landwirtschaft (Viehzucht, Obstbau, Weinbau), in Fremdenverkehr oder in die sogenannte „soziale“ Kleinindustrialisierung entgegenzutreten.

Es scheint, daß für den slowenischen Raum ein mittlerer Weg am zweckmäßigsten wäre. Kaum möglich und auch nicht zweckmäßig wäre es, die spontanen Entvölkerungsprozesse der rückständigen Gebiete ganz zu verhindern zu versuchen. Man kann diese Prozesse im Interesse einer gleichmäßigeren Entwicklung des slowenischen Raumes jedoch ein bißchen zurückhalten und regulieren, jedenfalls unter den Zügeln einer planmäßigen nationalen Raumordnung behalten. Man dürfte aber dabei nicht die bisherige ganz ungeordnete „dekonzentrierte Konzentration“ in Richtung der „vitalen“ Gebiete durch die Bestrebungen zu einer noch stärkeren, wahren Konzentration derselben in drei, vier größere verstärkte Gebiete (vielleicht um Ljubljana, Marizor-Celje und Koper) zu bekämpfen versuchen, denn eine solche äußerste Konzentration, für welche man tatsächlich oft bloß auf Grund ökonomischer Rechnung eintritt und sogar merkwürdigerweise von einem zukünftigen slowenischen „Metropolitan-Gebiet“ zu sprechen pflegt, würde praktisch auch zu einer Zusammenschumpfung des slowenischen Nationalraumes und dadurch auch des slowenischen Volkes nur auf das „vitale“ Kerngebiet führen. So treffen wir hier sehr klar mit der schon angedeuteten Notwendigkeit einer besonderen Raumfrage bei einem kleinen Volke zusammen.

Dieselbe nationale Problematik Sloweniens wurde neuerdings auch in verkehrsgeographischer Sicht aufgeworfen. Es handelt sich um die

Frage des schon erwähnten Bauprojektes einer Autobahn durch Slowenien, die von Šentilj an der österreichischen Grenze nördlich von Maribor über Ljubljana und Postojna bis zur italienischen Grenze bei Nova Gorica verlaufen soll, um sich dort an die italienische Autostraße Görz—Vilese anzuschließen. Dabei diskutiert man nicht nur die internationale, sondern auch die innere Bedeutung eines solchen Straßenbaues für den slowenischen Raum und seine interregionalen Beziehungen. Einerseits wird kräftiger Nachdruck auf die Tatsache gelegt, daß solch eine Straße gerade die sogenannten „vitalen“ Gebiete Sloweniens durchqueren würde. Dabei sind gerade die Verteidiger der äußersten Konzentration in den „vitalen“ Gebieten diejenigen, die diese Argumentation benützen, um die Hauptbedeutung des projektierten Straßensystems nicht in der west-östlichen, sondern vielmehr in der traditionellen, ererbten nordöstlich-südwestlichen Richtung zu sehen und den Hauptanschluß des Systems gegen Westen nicht dem Gebiete von Nova Gorica und Alt-Görz, sondern dem Hafengebiete von Triest-Koper zuzuordnen. Doch hat schon die Meinung die Oberhand gewonnen, es entspräche mehr den nationalen und regionalen Interessen des ganzen slowenischen Raumes, nicht blind nur den von der Geschichte ererbten Kraftlinien zu folgen und diese sogar weiter zu bevorzugen, sondern umgekehrt die ungerechten Ungleichmäßigkeiten des historischen Erbes soweit als möglich auszugleichen zu versuchen. Die Aufgaben der neuen Straßenverbindung, gleichgültig ob sie eine echte Autobahn oder nur eine Schnellstraße sein wird, sei also die Forderung, das allseitig dem internationalen Verkehr geöffnete slowenische „Verkehrskreuz“ mit den Interessen der inneren Verbindung und gleichmäßigeren Entwicklung der slowenischen Gebiete zu vereinigen. Wenn also der internationale Verkehr eine Straße durch die Görzer Gegend fordert, muß man sie auch vom Standpunkt der regionalen Entwicklungsperspektiven des unterentwickelten Soča-Gebietes bevorzugen, während die Abzweigung nach Koper und Triest auch ohne diese seine Vitalität behalten wird. Auch einige andere, in der Eisenbahnzeit abseits gebliebene und daher rückständige Gebiete, z. B. das Cerknica—Lož-Waldgebiet des Innerkrainer Karstes oder das subpannonische Sotla-Gebiet werden durch die Anschlüsse an die mehr östlich verlaufende neue Straßentrasse in eine kräftigere Zirkulation einbezogen. Wie man durch einen den Forderungen des großen Verkehrs entsprechenden Schnellstraßenbau auch die regionale Entwicklung befriedigend steigern kann, hatte schon das Beispiel der neuen Straße Ljubljana—Zagreb bewiesen: in den Nachkriegsjahren aus den allgemein jugoslawischen Bedürfnissen erbaut, hat sie jedoch auch die Vitalität der seit der österreichisch-ungarischen Zeit stark zurückgebliebenen Rückstandsgebiete Unterkrains rasch und kräftig anzuregen begonnen. Vielleicht ist auch eine Parallele mit einem Beispiele aus dem benachbarten Österreich möglich: wahrscheinlich hatte man bei der Auswahl der neuen, den Semmeringpaß vermeidenden Trasse der neuen Autobahn von Wien über Aspang nach Graz doch auch den Entwicklungsaussichten der bisher ziemlich abseits gelegenen Oststeiermark- und Burgenlandgebiete Rechnung getragen.

Damit sind die Raumprobleme, die aus den Besonderheiten der regionalen Struktur Sloweniens, aus ihrer Verkehrslage und aus ihrer Rolle als Nationalraum eines kleinen Volkes mit eigener Kultur und mit den Bestrebungen, soweit als möglich auch ein eigenes Wirtschaftsleben zu führen, selbstverständlich nicht erschöpft. So knüpft sich an das Dilemma „Konzentration oder gleichmäßigere

Raumentwicklung“ vielfach auch das Problem des Fremdenverkehrs und der Natur- und Landschaftschutzfrage an. Soll man im Falle äußerster Konzentration die entvölkerten Gebiete einfach in Rekreationsgebiete oder sogar in Nationalparks umwandeln? Soll und kann man alle Einzelhofgebiete durch „Bauerntourismus“ zu retten versuchen? Wie wird man die extremen Bestrebungen der heimischen „Naturfreunde-“ oder „Nationalpark-Fremdenverkehrsrichtung“, die fast das ganze Land mit seinen reizenden Landschaften schützen will, mit den Interessen der „kommerzialisierten“ Fremdenverkehrsrichtung in Einklang bringen, die vielmehr auf die ausländischen Touristen eingestellt ist und mit den großen touristischen Objekten auch in die am schönsten erhaltenen Naturlandschaftsgebiete (z. B. Wocheiner See, die Karstlandschaft von Rakov Škocjan in Innerkrain) einzudringen versucht. Und wie kann man endlich die Naturschutzbestrebungen mit den oft dringenden Bedürfnissen des Ausbaues der technischen Basis für die regionale oder nationale Wirtschaft in Einklang bringen? Vor einigen Jahren war von diesem Standpunkt die Geschichte eines slowenischen Wasserkraftprojektes sehr bezeichnend. Aus den Bestrebungen, das Elektrizitätsdefizit Sloweniens zu bekämpfen, hat man das Projekt ausgearbeitet, nach welchem das obere Soča-Tal vom Becken von Bovec (Flitsch) abwärts zu einem Stausee aufgestaut werden soll. Das Projekt wurde endlich verschoben, teils aus Investierungs- und Rentabilitätsgründen, hauptsächlich aber doch unter dem Druck des scharfen Widerstandes seitens der Naturschützer, der Kulturkreise und der Fremdenverkehrsinstitutionen. Ihr am meisten überzeugendes Argument war: das Soča-Tal mit allen seinen noch vorzüglich erhaltenen Naturschönheiten ist doch das einzige slowenische Tal dieser Art und daher unantastbar, obgleich es sich, wie wir gesehen haben, um ein ausgesprochen zurückgebliebenes, rückständiges Gebiet der slowenischen Peripherie handelt.

Mit der Andeutung, daß es in Slowenien noch viele solche Beispiele schwer oder kaum lösbarer regionaler Fragen gibt, die vom nationalen Standpunkte eines kleinen Volkes noch besonders anregend sind, möchten wir unsere Schilderung an dieser Stelle abschließen.

Z u s a m m e n f a s s u n g

Die Eigentümlichkeiten der regional ziemlich differenzierten Wirtschafts- und Sozialstruktur der Sozialistischen Republik Slowenien sind zum Teil schon durch die für einen so kleinen Raum außerordentlich verschiedenartige landschaftlich-ökologische Struktur bedingt. Der slowenische Raum ist dazu durch die ost-alpinen Flußgebiete in mehrere Landschaftsräume quer gegliedert, was auch zu seiner mehrfachen Schwerpunktstruktur wesentlich beigetragen hatte. Diese landschaftliche Zersplitterung wurde noch durch die langjährige politisch-administrative Zersplitterung in die ehemaligen österreichischen Kronprovinzen verstärkt. Der Hauptgrund der heutigen beträchtlichen Unterschiede in der Entwicklungsstufe einzelner slowenischer Gebiete ist aber in der regionalen Erbschaft der klassischen Industrie-Revolution aus der österreichisch-ungarischen Zeit zu suchen, die sich in der Form des sogenannten zentralen Entwicklungsgerippes Sloweniens längs des ehemaligen Südbahnnetzes von Maribor (Marburg) über Celje (Cilli) und das Kohlenrevier von Trbovlje (Trifail) bis in den nördlichen Teil des Laibacher Beckens (Oberkrain) erstreckte und sich noch heute durch seine typische zerstreute Industrialisierung und durch die mit starker

Pendelwanderung verbundene dekonzentrierte Suburbanisierung geltend macht, in starkem Gegensatz zu den relativ unterentwickelten, noch stark landwirtschaftlichen peripheren subpannonischen und submediterranen Gebiete von Steiermark, Unterkrain und Küstenland. Das Gerippe ist durch die erwähnte mehrfache Schwerpunktstruktur in drei größere Wirtschaftsgebiete (Makroregionen) von Maribor, Celje und Ljubljana gegliedert, während die zurückgebliebenen Gebiete des subpannonischen Südostens und des küstenländischen Südwestens nur zwei lockere Mesoregionengruppen ohne eigene makroregionale Zentren bilden (s. Karte). Daraus stellt sich der Raumplanung Sloweniens die Frage, entweder noch weitere Konzentrierung des Lebens auf das zentrale Gerippe in Form eines zentralen „Metropolitan“-Gebietes zu fordern oder sich für die Richtung einer gleichmäßigeren Entwicklung des slowenischen Raumes, die Randgebiete einschließend, zu entscheiden. Dabei kann ausschlaggebend sein, daß es sich um einen Raum handelt, der eine außerordentlich wichtige Verkehrslage im europäischen Maßstabe besitzt, dabei aber von einem kleinen Volke als sein Nationalraum besetzt ist.

S u m m a r y

Slovenia's economic structure in regional respect

The peculiarities of the regionally rather differentiated economic and social structure of the Soc. Rep. of Slovenia are partly caused by the extremely varied ecological structure. Moreover Slovenia is formed by Eastern Alpine river systems to several transverse regions. This is essential for the multiple structure of her centres. This regional disintegration was stressed by the administrative separation of the former Austrian crown provinces. The main cause of the different development in several parts of modern Slovenia lies in the regionally differentiated inheritance of the industrial revolution under the Austrian-Hungarian government. Slovenia's central scheme of development extended along the former net of "Südbahn" (southern railway) reaching from Maribor (Marburg) over Celje (Cilli) and the coal mining district of Trbovlje (Trifail) to the northern parts of the basin of Ljubljana (Oberkrain). Still today this is represented by a typically scattered industrialization and spread suburbanization with a strong share of commuters. This region contrasts with the relatively undeveloped and mainly agricultural regions of the subpannonian and submediterranean periphery of Styria, Unterkrain and the coast. This economic scheme is divided by the mentioned central structure in three greater economic regions (macroregions) of Maribor, Celje and Ljubljana. The undeveloped regions of the subpannonian South-East and the coastal South-West form only two loose mesoregional groups without macroregional centres of their own (map). Therefore Slovenia's question in regional planning is either to concentrate in this central scheme in form a "metropolitan" area, or to decide for a continual development including Slovenia's borderlands. It may be essential that this region is of an important traffic situation in Europe, but is likewise considered by a small nation as her own country.

Résumé

Les traits régionaux de la structure économique en Slovénie

Dans la république socialiste de la Slovénie, les différences régionales remarquables des structures économiques et sociales s'expliquent, d'une part, par un morcellement extraordinaire de ce pays assez petit en compartiments très divers. Les bassins des fleuves alpins divisent la Slovénie en plusieurs régions isolées — un fait qui a contribué à implanter une structure économique à base de „centres de gravité“. Ce morcellement régional était renforcé pendant longtemps par un morcellement politique et administratif dans les anciennes provinces de la couronne d'Autriche. Mais la cause principale d'un développement si différent dans les diverses régions à l'heure actuelle tient à l'héritage de la révolution industrielle classique austro-hongroise qui a implanté ce réseau de centres le long de la voie ferrée de Maribor (Marburg) à Celje (Cilli), dans le district houiller de Trbovlje (Trifail) et jusque dans la partie septentrionale du bassin de Ljubljana (Laibach). Les conséquences de ce développement se manifestent aujourd'hui dans une industrialisation très dispersée, dans une sous-urbanisation décentralisée et dans de fortes migrations alternantes du main d'oeuvre. En contraste à ces centres, les régions périphères, pannoniennes en Styrie et en Basse-Carniole, subméditerranéennes à la côte, sont d'une structure agricole et peu industrialisée. Dans ce réseau structurel donné se groupent donc les trois grandes zones économiques, dites „macro-régions“ de Maribor, Celje et Ljubljana, tandis que le Sud-Est pannonien et le Sud-Ouest méditerranéen, peu développées, ne représentent que deux groupes de „mésorégions“ peu cohérentes et sans attache à un vrai centre. La planification régionale de Slovénie a donc à résoudre le problème suivant: ou une concentration continue du développement économique et commercial au cadre actuel en forme d'une région centrale, dite „métropolitaine“ — ou une égalisation économique dans toutes les régions, mêmes dans les périphères. Il faut se rendre compte que ce pays occupe une situation importante dans le réseau de voies de communication européennes, mais aussi qu'il est la patrie d'une petite nation.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1970

Band/Volume: [112](#)

Autor(en)/Author(s): Ilesic Svetozar

Artikel/Article: [Die wirtschaftsgeographische Struktur Sloweniens in regionaler Sicht 56-77](#)