

CTIBOR VOTRUBEC

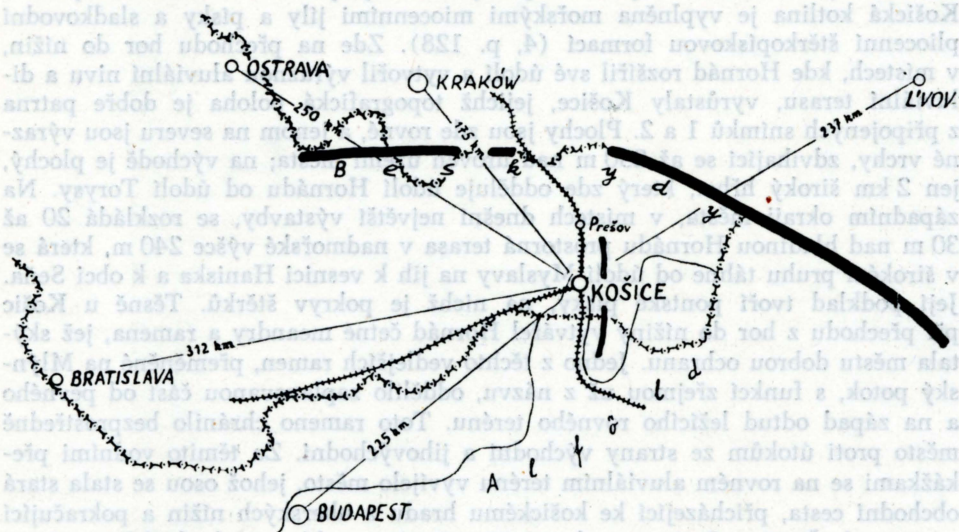
KOŠICE

Príspevek k zeměpisu města

Košicím, východní metropoli našeho státu, přisuzují národohospodářské plány v současné době závažné úkoly v souvislosti s rozvojem východního Slovenska a výstavbou největšího průmyslového podniku na Slovensku — Východoslovenských železáren. Město prodělává rychlý populační růst. Za posledních 11 let (1950—1961) přibývalo přítomného obyvatelstva průměrně ročně 3,0 %, což je více než u kteréhokoli našeho většího města; u Bratislavy např. jen 2,6 %. Při sčítání lidu v březnu 1961 měly Košice 79 581 bydlících, a 87 526 přítomných obyvatel. Rychlý je i stavební vývoj města a dochází k prudkým strukturálním změnám, jak jsem je zjistil při srovnávacím terénním studiu v letech 1955 a 1960. Ačkoliv jsou tedy městem tak významným, nebyly podrobněji zeměpisně zpracovány a nejnovější zeměpisná studie o nich vyšla před 20 lety: K. Hanak „Adatok Kassa földrajzához“ a byla publikována v maďarském geografickém časopise (2).

Poloha města

Velmi významná je zeměpisná poloha Košic (obr. 1). Město leží na severním okraji Košické kotliny, jež je součástí tektonické sníženiny evropského významu, která dělí Karpaty na dvě nestejně části a vytváří v jejich hlavním pásmu širokou



1. Zeměpisná poloha Košic.
1. Geographical situation of Košice.

sníženinu, komunikačně odedávna využívanou. Méně výhodná byla až do 20. století hospodářská poloha, neboť po celé tisíciletí ležely Košice na málo živé periférii sféry ruské, polské a maďarské, neměly v širším okolí větších měst a hospodářských center, a to ani na severu a východě, ani na jihu, neboť se tam rozkládají Východní Beskydy a zde řídce zalidněný Alföld. Nejbližšími velkými městy jsou Krakov (175 km), Budapešť (225 km) a Lvov (237 km), kdežto Ostrava je 250 km a Bratislava dokonce 312 km vzdálena (13, p. 155). Spojení západním směrem umožňoval tzv. novohradský kuloár přes Turňu n. Bodv. a Lučenec a podporoval hospodářské spojení Košické kotliny se západním Slovenskem. V konkurenci čtyř sousedů dosáhla největšího úspěchu právě tato západní orientace, zeměpisnými poměry nejméně podporovaná a — podle J. Korčáka — živé spojení se západním Slovenskem prostřednictvím novohradského kuloáru existovalo patrně nejen po celý pravěk, ale i v době historické.

Po roce 1945 změnou politické orientace Československa a s rostoucím hospodářským a politickým vlivem SSSR se mění kvalita hospodářské polohy Košic. Na východní Slovensko se umísťuje mnoho velkých investic, neboť je zde i dostatek pracovních sil. Tyto přednosti hospodářské polohy Košic se ještě zvýšily po zesílení Trati družby, a postavením ropovodu. V důsledku spolupráce a bratrských vztahů mezi socialistickými zeměmi není poloha Košic už polohou periferní a rovněž o konkurenci sousedů nelze ve východoslovenském prostoru už hovořit; na tomto území, velmi výhodném z hlediska rozvojových možností, se uplatňuje spolupráce a kooperace socialistických zemí, z nichž území Sovětského svazu a Polsko není ani 100 km vzdáleno, Maďarsko pak jen 25 km. Dobré spojení se Sovětským svazem přispělo už velmi podstatně k hospodářskému oživení východoslovenského prostoru. K dalšímu oživení dojde v nedaleké budoucnosti s hospodářským rozvojem Rzeszówského a Lublinského vojvodství při silící kooperaci s Polskem a po vybudování náležitých spojů.

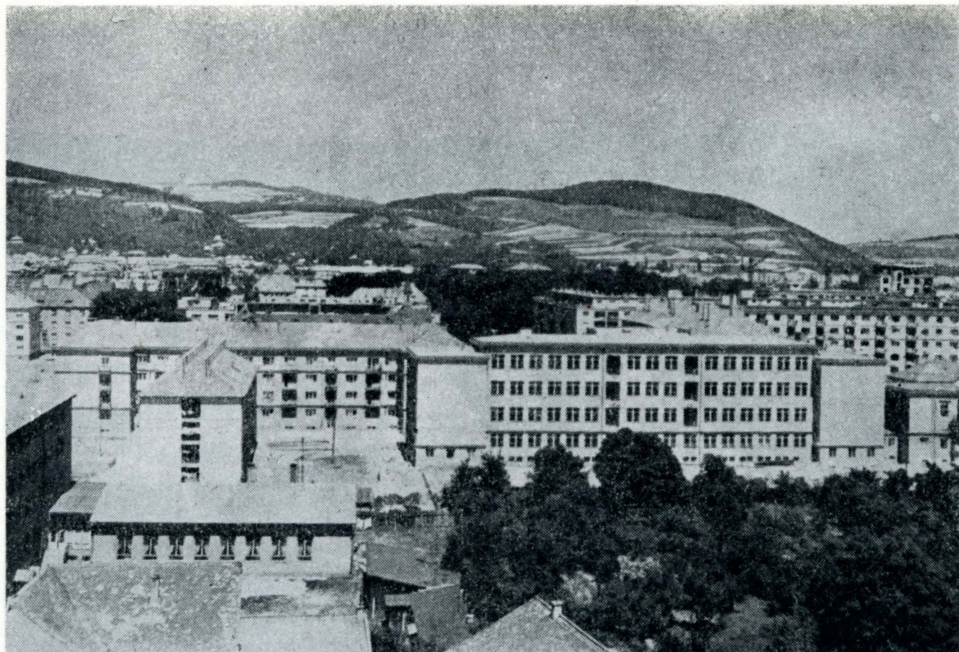
Bližší zázemí Košic, představované zhruba Košickou kotlinou, je od vlastní Potiské nížiny odděleno nakupením sopečných Tokajských hor a Slanského pohoří. Košická kotlina je vyplněna mořskými miocenními jíly a písky a sladkovodní pliocenní šterkopískovou formací (4, p. 128). Zde na přechodu hor do nížin, v místech, kde Hornád rozšířil své údolí a vytvořil výraznou aluviální nivu a diluviální terasu, vyrůstaly Košice, jejichž topografická poloha je dobře patrna z připojených snímků 1 a 2. Plochy jsou zde rovné, a jenom na severu jsou výrazné vrchy, zdvihající se až 250 m nad úroveň území města; na východě je plochý, jen 2 km široký, hřbet, který zde odděluje údolí Hornádu od údolí Torysy. Na západním okraji města, v místech dnešní největší výstavby, se rozkládá 20 až 30 m nad hladinou Hornádu prostorná terasa v nadmořské výšce 240 m, která se v širokém pruhu táhne od údolí Myslavý na jih k vesnici Haniska a k obci Seňa. Její podklad tvoří pontské písky, na nichž je pokryv šterků. Těsně u Košic při přechodu z hor do nížiny vytvářel Hornád četné meandry a ramena, jež skýtala městu dobrou ochranu. Jedno z těchto vedlejších ramen, přeměněné na Mlýnský potok, s funkcí zřejmou už z názvu, oddělilo zaplavovanou část od pevného a na západ odtud ležícího rovného terénu. Toto rameno chránilo bezprostředně město proti útokům ze strany východní a jihovýchodní. Za těmito vodními překážkami se na rovném aluviálním terénu vyvíjelo město, jehož osou se stala stará obchodní cesta, přicházející ke košickému hradu z uherských nížin a pokračující na sever do Šariše a Spiše a uvedenou již sníženinou v hlavním beskydském pásmu do Polska anebo východním směrem do Ruska.



2. Severozápadní okraj Košic s různými typy výstavby. — Foto ČTK - Košic.
 2. The northwestern periphery of Košice.

Územní a hospodářský vývoj města

Předchůdcem Košic bylo sídlo na vrchu Hradová (466 m, obr. 3), archeologicky dosud náležitě neprobádané, ležící 4 km ssz. od dnešního města. Zeměpisně studoval tuto lokalitu J. Martinka (15). Pod touto Hradovou se v privilegii Bely IV. v r. 1249 připomíná podhradí „Cassa Superior“. Na dnešní místo k Hornádu bylo sídlo přeloženo později, první spolehlivou zprávu o Košicích na dnešní lokalitě máme z r. 1261, kdy jsou však připomínány pouze jako „villae“. Teprve v r. 1290, když osidlování kraje při uhersko-polské cestě pokročilo do té míry, že bylo potřeba hospodářského a obchodního centra, staly se Košice městem. V r. 1297 se připomínají už jako město rušné a hradbami obehnané. Vyvíjely se jako středisko velmi silné a staly se brzy jednou z předních metropolí Uher. Na Slovensku byly vedle Bratislavy a Levče jediným městem se skladovým právem, *ius stapuli* (20, p. 237), a tohoto privilegia vydatně využívaly k hospodářskému rozvoji z transitního obchodu, který přinášel městu bohatství. Od 14. do 16. stol. byly po Budapešti nejvýznamnějším městem Uher a stály v čele hospodářského svazku pěti východoslovenských měst (3). V důsledku hospodářského rozvoje, rozšířily svoje katastrální území, absorbovaly filiální hornokošickou obec „Cassa superior“, v r. 1430 též Hradovou a její statky. Byly sídlem mateřských, metropolitních cechů všech východoslovenských měst a městeček od Rimavské Soboty až k řece Tise a Slané, měly privilegium na bílení



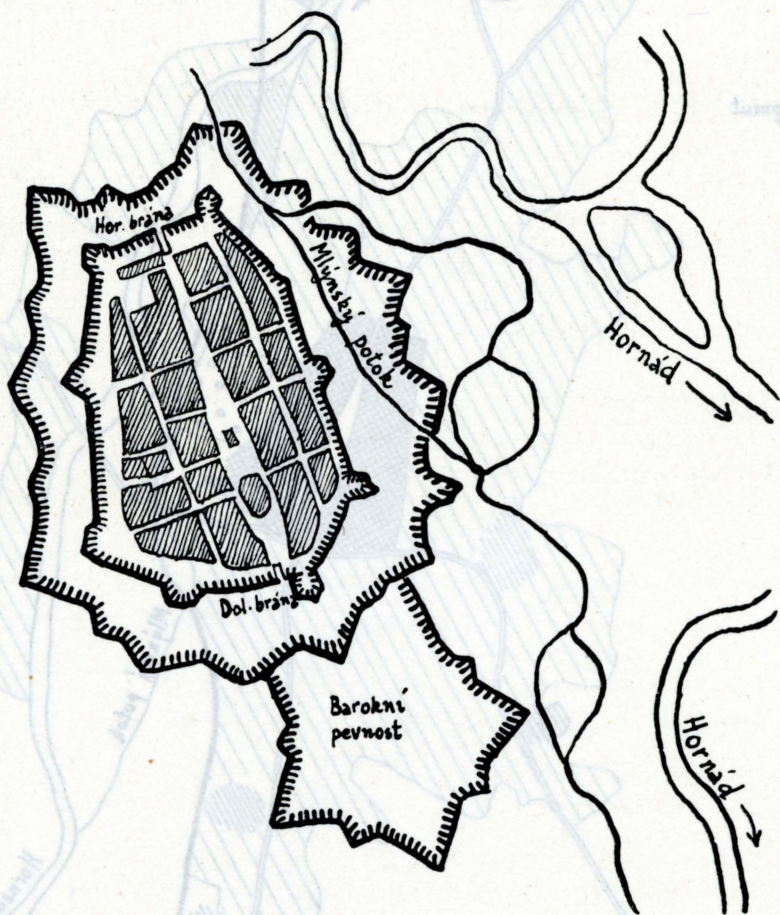
3. Severní okraj Košic s novou bytovou výstavbou, v pozadí Hradová. — Foto ČTK - Košič.
3. The northern periphery of Košice.

plátna a v Uhrách byly jediným městem s privilegiem na výrobu barchetu. Tato privilegia svědčí o silné střediskové funkci Košic za feudalismu.

V souvislosti s tureckými válkami v 16. stol. Košice hospodářsky a politicky silně poklesly, neboť se staly pevností, počet obyvatel se snížil na pouhých 5 tisíc a těžiště hospodářství ve východoslovenském prostoru se přesunulo na severozápad do Kežmarku a Levoče. Koncem 17. stol. došlo k dalšímu poklesu obyvatel na pouhé 4 tisíce, takže Košice byly předstíženy i Banskou Štiavnicí a Kežmarkem. Přes 40 let (1671—1713) stála u Dolní, Abaujské brány na jižní straně města velká citadela o půdorysu hvězdice (obr. 4), podobná citadele v Leopoldově nebo Nových Zámcích. Toto období, kdy město mělo především obrannou funkci, bylo zároveň i obdobím jeho největšího hospodářského úpadku. Počtem obyvatel klesly Košice na 6. místo na Slovensku a kromě uvedených měst byla větší než Košice i Banská Bystrica, Kremnice a Komárno. Teprve po r. 1713, kdy byla vaubanská pevnost zbořena, nastává pozvolný stavební a hospodářský rozvoj. R. 1804 se Košice stávají sídlem biskupství, v polovině 19. stol. při územní reorganizaci je jim propůjčen statut provinčního střediska, kteroužto výsadu získala jen čtyři města z celých Uher. Tehdy v r. 1849 bylo území dnešního Slovenska rozděleno v podstatě do dvou krajů (distriktů), přičemž Bratislava se stala centrem jednoho a Košice druhého, později i sídlem jediného ředitelství drah na Slovensku.

Od r. 1849 jsou Košice trvale i počtem obyvatel po Bratislavě největším městem Slovenska. S nastoupením kapitalismu a uvolněním feudálních svazků nastal příliv obyvatelstva do města a posílení jeho tržní a střediskové funkce. Vývoj

počtu obyvatel Košic v posledních 104 letech sledujeme v grafu společně s vývojem Prešova (obr. 7). Košice znovu ožívají jako metropole, silná hospodářsky i kulturně, v níž se koncentrují zájmy a problematika východoslovenského prostoru.

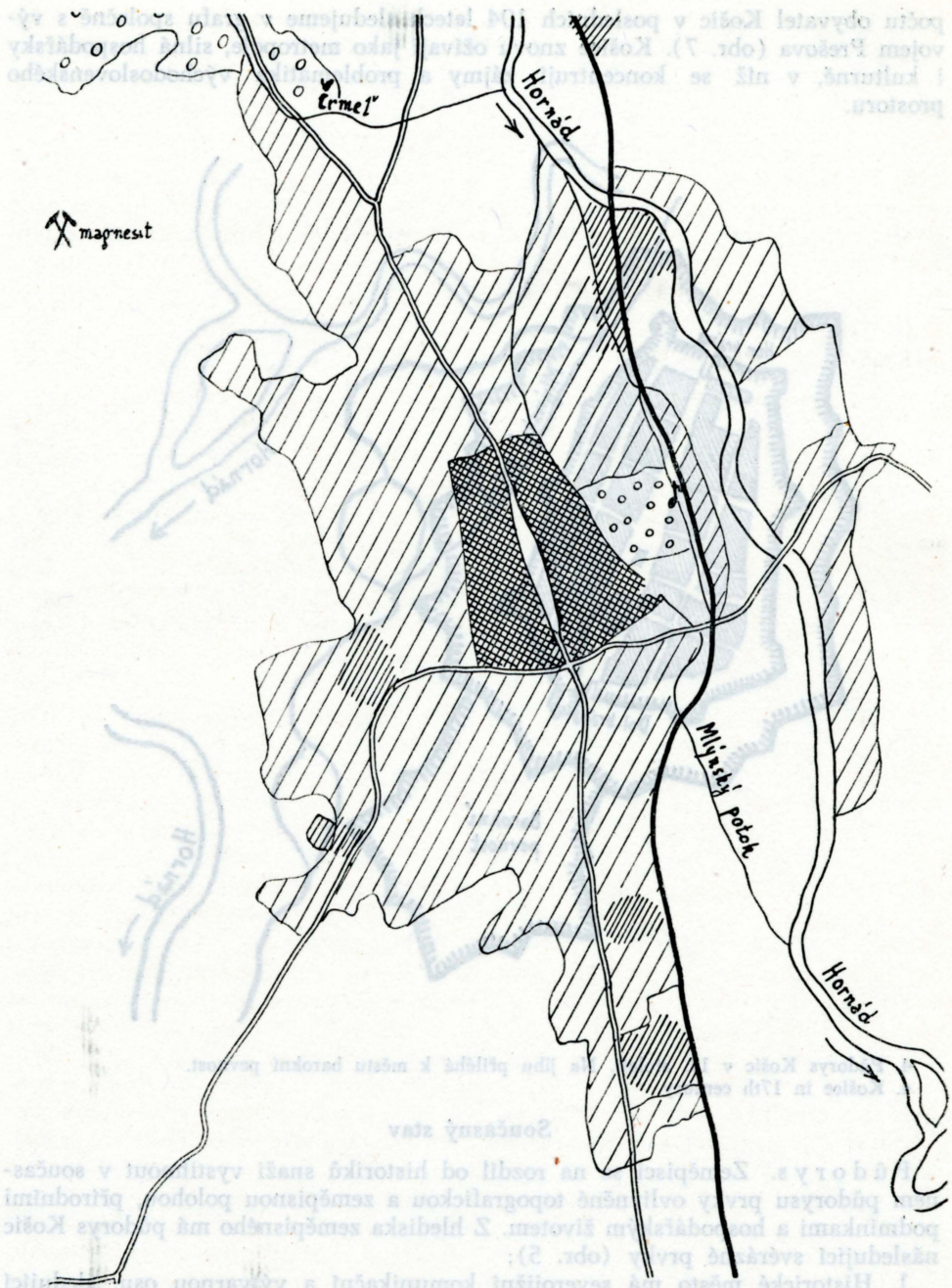


4. Púdorys Košic v 17. století. Na jihu přiléhá k městu barokní pevnost.
4. Košice in 17th century.

Současný stav

Púdorys. Zeměpisci se na rozdíl od historiků snaží vystihnout v současném púdorysu prvky ovlivněné topografickou a zeměpisnou polohou, přírodními podmínkami a hospodářským životem. Z hlediska zeměpisného má púdorys Košic následující svérázné prvky (obr. 5):

1. Historické město má severojižní komunikační a výtvarnou osu, sledující starou „polskou“ cestu při jejím průchodu nezaplavovaným územím při Hornádu. Toto historické město se rozkládá na půdě povodněmi neohrožované.
2. Předměstí ze všech stran těsně srostla s historickým městem s výjimkou východu, kde je Mlýnská strouha a za ní parkový prostor.



5. Schematický náčrt Košic. Křížkový rastr: městské jádro. Řídké šrafování: obytné plochy města. Kroužkovaně: rekreační plochy města, husté šrafování: ostatní plochy města. Schematicky je vyznačena základní komunikační síť.

5. The inner functional differentiation of Košice.

3. Na diluviální terase západně od vlastního města vyrůstá „nové město“, od starého prostorově dosud oddělené.

4. Hradby po celá staletí silně omezovaly rozsah města na plochu 800×500 m, tj. na rozměry zhruba stejné, jaké měla města daleko menší. Následkem tohoto prostorového omezení došlo k velmi husté zástavbě vnitřního města.

5. Bloky ve vnitřním městě jsou rozděleny na mnoho velmi úzkých parcel. Typický pro jádro Košic je dvorový trakt, kolmý na hlavní ulici. Zastavěny jsou i zadní části parcel, obytné domy jsou dokonce vestavěny i do dvorů, do jednotlivých bytů se často vchází z vedlejší uličky.

6. Vřetenovitý tvar náměstí je charakteristický pro Košice i jiná východoslovenská města (Prešov, Michalovce, Trebišov). Toto vřetenovité náměstí rozděluje celé město ve dvě části (foto na křídě).

7. Vnitřní plocha vřetenovitého náměstí je u Košic zastavěna. Doprostřed dolní části byl umístěn kostel, přestavěný později v gotickou katedrálu, a Urbanova věž; na sever od katedrály stávaly na náměstí radnice, pranýř, tržnice, lékárny, obchodní a plátenické stánky, což značně zúžilo celý prostor a vadilo komunikaci; to svědčí o tom, že provoz na polské cestě nebyl už v té době veliký. Kupodivu se tento stav ještě zhoršil koncem 19. stol., kdy ostatní města v zájmu dopravy boří budovy na ploše náměstí, kdežto Košice si naopak doprostřed náměstí staví v roce 1899 nové velké divadlo, což ukazuje, že ještě koncem 19. století nepociťovaly potřebu velké komunikace. Jak bylo toto rozhodnutí nerozumné, ukázaly potíže už v třicátých letech našeho století. Konkrétní návrhy na zlepšení přinesl teprve územní plán v r. 1959.

Pr ů m y s l o v á z á k l a d n a m ě s t a. Počátky průmyslového rozvoje byly v Košicích velmi příznivé, vřdyt v r. 1869 měly Košice zhruba stejný počet zaměstnaných v průmyslu jako Bratislava (Košice 6211, Bratislava 7685). V pozdějším období se tempo industrializace Košic vůči jiným městům relativně snižuje, takže v r. 1910 měly 7800 pracovníků v průmyslu, kdežto Bratislava již 18 082. Magyar Statiszt. Közlem. sv. 48.)

Nejhorším obdobím co do rozvoje průmyslu bylo ale období buržoazní republiky, kdy při populačním rozvoji šel průmysl zpět. Počet zaměstnaných v průmyslu se podstatně snížil, takže Košice z období buržoazní republiky byly sice městem obchodu, řemesel a silné posádky, ale nikoli městem průmyslovým. V 60tisícovém městě byla jen cihelna, pivovar, tabáková továrna, drobné strojírný a závod na kávoviny. Počet zaměstnaných v průmyslu byl v Košicích ještě v r. 1954 menší než v r. 1910, a to nejenom co do relativních hodnot, nýbrž i absolutně, 6460, tedy menší než např. v Žilině, Ružomberku a Jihlavě. I všechno to, co se po roce 1945 v košickém průmyslu vybuďovalo, včetně Východoslovenských strojíren, neposkytlo tolik pracovních příležitostí, kolik jich buržoazie po roce 1910 v Košicích odbourala.

Nová výstavba košického průmyslu začala v r. 1949, kdy se vybuďovaly na jižním okraji města závody těžkého strojírenství, zvané Východoslovenské strojířne, a v téže době se na severním okraji města u Hornádu postavil nový závod Červená hvězda na zpracování magnésitu, těženého v sousedních lomech pod Barkovem. V roce 1950 byla dokončena výstavba nové cihelny při Moldavské cestě na jz. periférii a tak byly zajištěny předpoklady pro mohutnou bytovou výstavbu. V téže době byla rozšířena kapacita strojířenského závodu v jz. části vnitřního města a z bývalé továrny na kávoviny firmy Franck byla vybuďována velkope-

kárna a mlýn. Touto systematickou výstavbou a přestavbou průmyslu, k níž se od roku 1959 přidružuje výstavba nové československé hutní základny, se progresivně zvyšuje počet zaměstnaných v průmyslu.

Strojírenství má na území Košic 11 provozoven, z nichž největší Východoslovenské strojárne jsou dosud největším průmyslovým závodem Košic. Toto naprosto dominující postavení nového, moderního závodu těžkého strojírenství dokumentuje pronikavou změnu, kterou město při socialistické industrializaci prodělalo. Ostatní strojírenské závody jsou drobné, jde většinou o opravny, a žádná z provozoven nemá víc než 200 zaměstnanců.

Druhé hlavní odvětví, potravinářství, bylo už za monarchie odvětvím v Košicích silně zastoupeným. Tehdy bylo však hlavním, a v podstatě jediným, ač velmi primitivním průmyslem města. Za socialistické vlády se většina ze 14 potravinářských provozoven modernizovala. Nejvíc lidí zaměstnávají pekárny, které skýtají práci více než 500 občanům, dále masný průmysl, pivovar a konzervárny. V dalším pořadí jsou mlýny, mlékárny, závod na zpracování rybných výrobků, drůbežářské a vinařské závody.

Přibližně pětkrát méně lidí než v potravinářství je v průmyslu stavebních hmot a v textilním průmyslu. V prvním odvětví jsou nejvýznamnější cihelny, které mají už přes 300 zaměstnanců, soustředovaných postupně do moderní provozovny při Moldavské cestě. Zvláště významným závodem je nově vybudovaná magnezitka. Textilní výroba je zastoupena novým, v sv. části města umístěným pletářským závodem Tatrasvit, který skýtá pracovní příležitost hlavně ženám. Zaměstnanost žen je v Košicích dosud nízká, takže jsou zde ještě značné pracovní rezervy.

Dále mají Košice modernizovanou plynárnu, rozvodné energetické závody, dva nevelké dřevařské závody a poměrně značný průmysl polygrafický, což ukazuje na kulturní význam tohoto města.

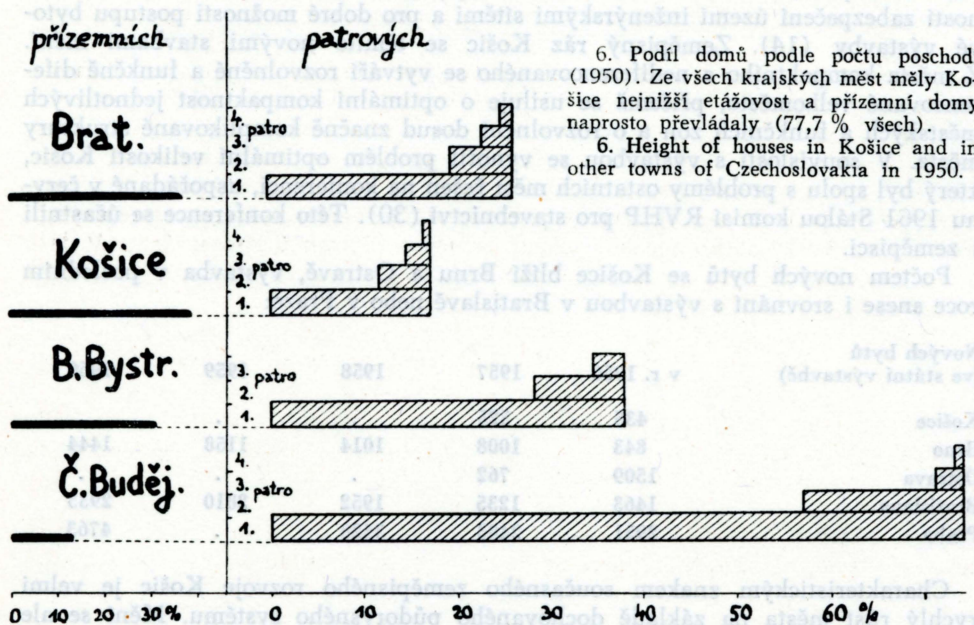
O bytná funkce města. Staré Košice mají charakteristickou nízkou zástavbu. Ze současných krajských měst ČSSR měly nejnižší zástavbu vůbec! Přisoudíme-li přízemním budovám znak 1,0, jednopatrovým 2,0, dvoupatrovým 3,0 atd., pak Košice ve svém celku měly v roce 1950 průměrnou etážovost pouze 1,29, tzn. že naprosto převládaly přízemní budovy. Srovnání stavu v r. 1950 s dalšími krajskými městy Slovenska a s Českými Budějovicemi podává obr. 6 a tato tabulka:

Domů	Košice	B. Bystrica	Bratislava	Č. Budějovice
přízemních	4370	596	11 027	867
1patrových	975	279	2 392	1909
2patrových	184	61	645	469
3patrových	75	32	425	87
4patrových	15	0	284	14
5 a vícepatrových	2	0	143	4
C e l k e m	5621	968	14 916	3350
Průměrný počet podlaží (= etážový koef.)	1,29	1,51	3,45	1,95
Podíl přízemních domů (%)	78,0	61,5	74,0	25,9

Byty v Košicích byly r. 1950 většinou velmi malé, o průměrné ploše 10—29 m². Ze všech krajských měst měly Košice nejmenší byty, je to odraz někdejšího přeplnění městského centra při přízemní zástavbě. Z celkového počtu 16 192 bytů jich mělo 40,2 % jen jednu místnost a 30 % mělo dvě místnosti. Z krajských

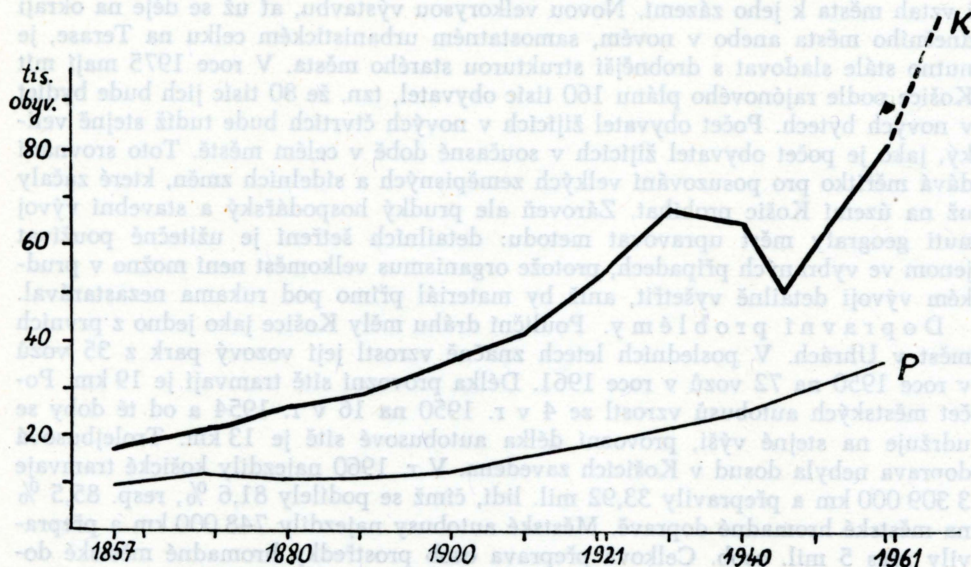
měst následovaly za Košicemi s nejmenšími byty Bratislava se 34,6 % byty o jedné místnosti a s 31 % bytů o dvou místnostech.

V posledních letech bylo na úseku bytové výstavby mnoho vykonáno. Byla postavena sídliště I. s více než 700 byty, sídliště II., kde žije dnes přes 9 tisíc



6. Podíl domů podle počtu poschodí (1950). Ze všech krajských měst měly Košice nejnižší etážovost a přízemní domy naprosto převládaly (77,7 % všech).

6. Height of houses in Košice and in other towns of Czechoslovakia in 1950.



7. Počet obyvatel Košic (K) a Prešova (P) v letech 1857-1961.

7. The number of inhabitants in Košice (K) and Prešov (P) in 1857-1961.

obyvatel, sídliště Komenského ulice se 200 byty, sídliště Křivá se 400 byty a sídliště Sever rovněž se 400 byty. Od r. 1958 se staví na sv. sídliště Mlýnský náhon se 2100 byty a od r. 1959 se staví na Terasě největší sídelní komplex, který představuje vlastně celé nové město. Při výstavbě se dala přednost severní části terasy před částí jižní, a to z hlediska snazší dopravy stavebních hmot, lepších možností zabezpečení území inženýrskými sítěmi a pro dobré možnosti postupu bytové výstavby (14). Zeměpisný ráz Košic se těmito novými stavbami mění. Z města kompaktního a nediferencovaného se vytváří rozvolněné a funkčně diferencované velkoměsto, přičemž se usiluje o optimální kompaktnost jednotlivých městských a funkčních zón a o rozvolnění dosud značně komplikované struktury města. V souvislosti s výstavbou se vynořil problém optimální velikosti Košic, který byl spolu s problémy ostatních měst řešen na konferenci, uspořádané v červnu 1961 Stálou komisí RVHP pro stavebnictví (30). Této konferenci se účastnili i zeměpisci.

Počtem nových bytů se Košice blíží Brnu a Ostravě, výstavba v posledním roce snese i srovnání s výstavbou v Bratislavě nebo v Praze:

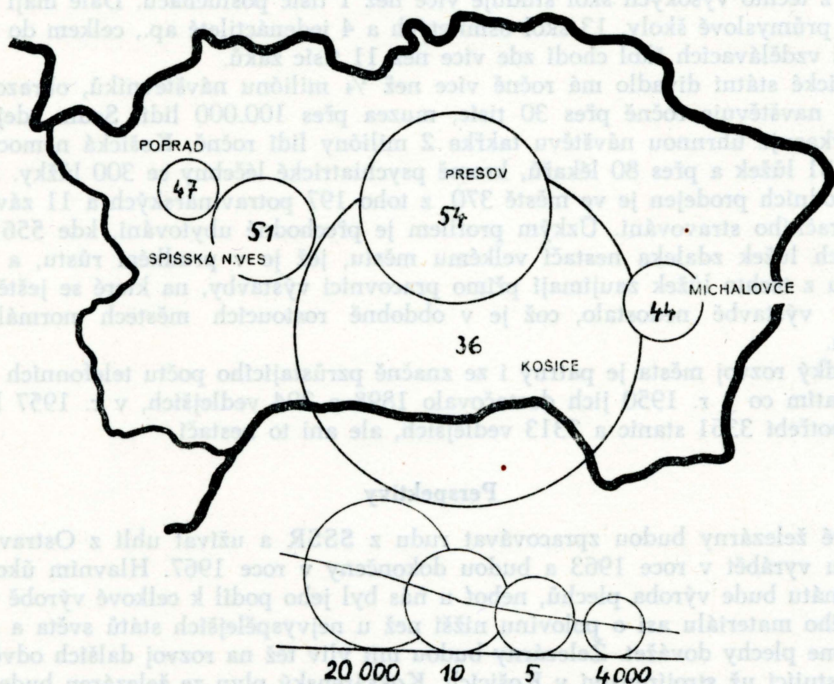
Nových bytů (ve státní výstavbě)	v r. 1956	1957	1958	1959	1960
Košice	435	525	.	.	.
Brno	843	1008	1014	1158	1444
Ostrava	1509	762	.	.	.
Bratislava	1463	1235	1952	2810	2935
Praha	2951	2483	3428	.	4763

Charakteristickým znakem současného zeměpisného rozvoje Košic je velmi rychlý růst města na základě dochovaného půdorysného systému. Mění se ale i vertikální měřítko města, nové domy jsou obvykle 4 až 6patrové, a mění se i vztah města k jeho zázemí. Novou velkorysou výstavbu, ať už se děje na okraji dnešního města anebo v novém, samostatném urbanistickém celku na Terasě, je nutno stále sladovat s drobnější strukturou starého města. V roce 1975 mají mít Košice podle raónového plánu 160 tisíc obyvatel, tzn. že 80 tisíc jich bude bydlet v nových bytech. Počet obyvatel žijících v nových čtvrtích bude tudíž stejný veliký, jako je počet obyvatel žijících v současné době v celém městě. Toto srovnání dává měřítko pro posuzování velkých zeměpisných a sídelních změn, které začaly už na území Košic probíhat. Zároveň ale prudký hospodářský a stavební vývoj nutí geography měst upravovat metodu: detailních šetření je užitečné používat jenom ve vybraných případech, protože organismus velkoměst není možno v prudkém vývoji detailně vyšetřit, aniž by materiál přímo pod rukama nezastarával.

Dopravní problémy. Pouliční dráhu měly Košice jako jedno z prvních měst v Uhrách. V posledních letech značně vzrostl její vozový park z 35 vozů v roce 1950 na 72 vozů v roce 1961. Délka provozní sítě tramvají je 19 km. Počet městských autobusů vzrostl ze 4 v r. 1950 na 16 v r. 1954 a od té doby se udržuje na stejné výši, provozní délka autobusové sítě je 13 km. Trolejbusová doprava nebyla dosud v Košicích zavedena. V r. 1960 najezdily košické tramvaje 3 309 000 km a přepravily 33,92 mil. lidí, čímž se podílely 81,6 %, resp. 85,5 % na městské hromadné dopravě. Městské autobusy najezdily 748 000 km a přepravily přes 5 mil. osob. Celková přeprava osob prostředky hromadné městské dopravy vzrostla ze 22,80 mil. v r. 1950 na 38,96 mil. v r. 1960.

Intenzita městské dopravy byla ještě v roce 1948, kdy tramvaje přepravily za

rok 9 mil. lidí, nepatrná, na 1 obyvatele připadaly za rok 143,3 jízdy městskými dopravními prostředky a Košice žily idylickým životem provinciálního střediska. Od těch dob hybnost značně vzrostla, už v roce 1956 činila 325,9 jízdy/obyv. ročně, v roce 1960 pak 445,1 jízdy/obyv. ročně a přibližuje se rychle tomuto číslu z Bratislavy, kde v roce 1956 připadlo na obyvatele 423,5 jízdy a v roce 1960 493,2 jízdy ročně. I po této stránce se Košice stávají plnokrevnou metropolí.



8. Průrůstek obyvatel v největších městech Východoslovenského kraje v letech 1950–1960. Velikost terče vyjádření průrůstek obyvatel, číslo v terči znamená, o kolik procent přibýlo v desetiletí 1950–1960 obyvatelstva.

8. The influx of people in towns of East Slovakia.

Prudký hospodářský růst města se už nyní projevuje zvýšenou imigrací z venkova do města (obr. 8), zvýšenou dojíždkou a zvýšenou železniční přepravou zboží a osob. Projevuje se potřeba výstavby nové železniční stanice v Košicích. Seřazovací nádraží na jihu města (Barca) se již přestavuje ve velkém měřítku. Ze Sovětského svazu povede až do Vojan širokorozchodná trať po které bude dopravována krivojrožská ruda, čímž se značně usnadní dopravní poměry. Dosavadní silniční síť dostačuje. Bude ale nutná její rekonstrukce s ohledem na zvýšenou přepravu materiálu do železáren i na jednotlivá staveniště. Významné postavení má v Košicích i letiště, které bylo při novém uspořádání území odsunuto z okraje města do vzdálenosti 9 km od městského středu.

Kulturní zařízení a služby. Už před první světovou válkou byly Košice střediskem školství a kultury. Rozsah zařízení a služeb však zdaleka neodpovídal významu východoslovenské metropole.

Za absolutistické centralizace se školy, úřady a jiné instituce stěhovaly do Budapešti, za buržoazní centralizace do Prahy a Bratislavy. Košická univerzita za-

ložená v r. 1657, byla v r. 1774 přeměněna na právnickou akademii a i ta byla v r. 1922 zrušena. J. Korčák (lit. 13, p. 155) správně, ale pozdě požadoval v r. 1938, aby se Košicím vrátil lesk metropole prvního řádu a zdůvodňoval politický význam takového posílení pro okolní území.

Teprve za lidově demokratické vlády byla v Košicích v r. 1952 universita obnovena, a Košice dostávají též vysokou školu technickou se třemi fakultami. Na každé z těchto vysokých škol studuje více než 1 tisíc posluchačů. Dále mají Košice 3 průmyslové školy, 13 škol osmiletých a 4 jedenáctileté ap., celkem do všeobecně vzdělávacích škol chodí zde více než 11 tisíc žáků.

Košické státní divadlo má ročně více než $\frac{1}{4}$ miliónu návštěvníků, obrazovou galerii navštěvuje ročně přes 30 tisíc, muzea přes 100.000 lidí. Sedm zdejších kin vykazuje úhrnnou návštěvu takřka 2 milióny lidí ročně. Košická nemocnice má 1581 lůžek a přes 80 lékařů, kromě psychiatrické léčebny se 300 lůžky. Maloobchodních prodejen je ve městě 370, z toho 197 potravinářských a 11 závodů restauračního stravování. Úzkým profilem je přechodné ubytování, kde 556 hotelových lůžek zdaleka nestačí velkému městu, jež je v prudkém růstu, a kde většinu z těchto lůžek zaujímají přímo pracovníci výstavby, na které se ještě při bytové výstavbě nedostalo, což je v obdobně rostoucích městech normálním zjevem.

Prudký rozvoj města je patrný i ze značně pzrůstajícího počtu telefonních stanic. Zatím co v r. 1950 jich dostačovalo 1898 a 294 vedlejších, v r. 1957 bylo už zapotřebí 3361 stanic a 3313 vedlejších, ale ani to nestačí.

Perspektivy

Nové železárny budou zpracovávat rudu z SSSR a užívat uhlí z Ostravska. Začnou vyrábět v roce 1963 a budou dokončeny v roce 1967. Hlavním úkolem kombinátu bude výroba plechů, neboť u nás byl jeho podíl k celkové výrobě válcovaného materiálu asi o polovinu nižší než u nejvyspělejších států světa a museli jsme plechy dovážet. Železárny budou mít vliv též na rozvoj dalších odvětví, na existující už strojírenství v Košicích. Koksárenský plyn ze železáren bude základní surovinou pro výrobu strojených hnojiv v novém chemickém kombinátu na Prešovsku. U Seni bylo otevřeno velké šterkoviště. Pro železárny při Turni n. Bodv. je budována velká cementárna a kromě toho vápenka a stavební kombinát, který využije též vysokopecní strusky ze železáren ap. Užitková voda bude dodávána z přehrady Ružín, jejíž funkce se mění z původně zamýšlené energetické a závlahové na funkci průmyslovou.

Železárny způsobí velké změny v životě města i kraje. Umožní využít pracovních sil na východním Slovensku a příznivě ovlivní i třídní složení obyvatelstva. S městem, ležícím 16 km sv., budou železárny spojeny tramvají, která podobně jako na Ostravsku bude v mimoměstské části rychlodrahou. Okolí tramvajového tělesa bude nezastavěno, aby se na trati mohlo dosahovat maximální rychlosti.

Košice samy budou mít v budoucnu hlavní dopravní proud od jz. na sv. Tak se propojí jihozápadní průmyslová oblast, obytné území, severní oblast služeb a rekreace v Črmelském údolí. Nejrušnějším se asi stane prostor při náměstí Osvoboditelů, tj. na jižním okraji historického města, kde nová dopravní osa se napojí na dosavadní hlavní osu, čímž dojde ke značnému dopravnímu oživení. Proti dnešnímu, v podstatě jedinému hlavnímu proudu, budou mít Košice budoucnosti radiálně koncentrický dopravní systém, který vytvoří předěly mezi jed-

notlivými městskými zónami a umožní rozvolnit dosud značně kompaktní město. Vazba na historickou část města, kde zůstanou soustředěny úřady a kulturní a společenská zařízení, je zabezpečena severojižní transversálou a radiálami (dvě povedou z centra města a jedna povede z jižní části vnitroměstského okruhu). Obslužní komunikace budou směřovat podle moderních urbanistických zásad po obvodu jednotlivých městských částí a od nich teprve budou odbočovat obchodní, dopravou už jen málo rušené ulice (14).

V Košicích je třeba do roku 1970 postavit asi 30 tisíc nových bytů, vyřešit otázku pracovních sil, dojíždku do zaměstnání, přesídlit obyvatelstvo z venkova do nových městských bytů, zajistit zásobování železáren i rychle rostoucího města vodou a energií, ochránit přírodní prostředí. Je to mnoho a národohospodářsky velmi významných úkolů, na jejichž řešení se bude podílet i aplikovaná geografie. Zeměpisci z Bratislavy, Prešova a Prahy už některé z těchto úkolů řeší.

Literatura

1. BOŘUTA A.: O územnom pláne rajónu Východoslovenských železiarní. Plánované hospodárství. Praha 1960, 13 : 10 : 508—519.
2. HANAK K.: Adatok Kassa földrajzhoz. Földrajzi közlemények. Budapest 1941.
3. HALAGA O. R.: Z dejín Košic. In: Košice. Bratislava (Šport) 1958, p. 7—13.
4. HÄUFLER V. - KORČÁK J. - KRÁL V.: Zeměpis Československa. Praha (NČSAV) 1960, p. 128, 588—600.
5. HLADKÝ M.: Stavebný vývoj Košic. In: Košice. Bratislava (Šport) 1958, p. 52—59.
6. HRKAL B. (red.): Krajská města v Československu — statistický přehled. Praha (SÚS) 1958.
7. HROMÁDKA J.: Terasy Hornadu mezi Obyšovcami a Košicemi. Sborník Čs. spol. zeměpisné. Praha 1930, 36 : 1 : 1—5.
8. HROMÁDKA J.: Všeobecný zeměpis Slovenska. Bratislava (SAV) 1943, p. 150.
9. CHALOUPECKÝ V.: Staré Slovensko. Spisy filosof. fakulty Komenského university č. 3, Bratislava 1923.
10. Jubilejní almanach mesta Košic. Košice (Mestské rada) 1928.
11. KOLÁČEK F.: Vliv novodobé industrialisace na půdorys a zevní vzhled města. Sborník Čs. spol. zeměpisné. Praha 1936, 42 : 2 : 58—63.
12. KONSTANTINOV O. A.: O klasifikacii gorodov v ekonomičeskoj geografii. Voprosy geografii, No 41. Moskva 1957.
13. KORČÁK J.: Geopolitické základy Československa — jeho kmenové oblasti. Praha (Orbis) 1938, p. 87—88, 140—155.
14. KURČA J.: Košice — terasa Sever. Československý architekt. Praha 1960, 6 : 7 : 1.
15. MARTINKA J.: Hrad Sokoľa (= Hradová) nad Košicami. Sborník Muz. slov. spoločnosti. Martin 1931, 25 : 2 : 105—111.
16. MENCL V.: Středověká města na Slovensku. Bratislava (Učená společnost Šafaříkova) 1938.
17. MOSCHELESOVÁ J.: La Caractère des Villes Tchécoslovaques et les trois habitats humains. Statistický obzor. Praha 1932, 13 : 1 : 5—24.
18. MUSIL J.: Statistické rozbory demografické a sociálně-hygienické struktury městských sídlišť. Statistický obzor. Praha 1958, 9 : 10 : 544—553.
19. OTTO J.: Plan der königlichen Freistadt Kaschau (aus der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts).
20. Přehled československých dějin I. — do roku 1848. Praha (NČSAV) 1958.
21. Přehled československých dějin II. — léta 1848—1918. Praha (NČSAV) 1960.
22. Státní mapa 1 : 25 000 (listy Košice a jejich okolí). Praha 1959.
23. Svojina (časopis, redigovaný O. R. Halagou). Košice 1946—1949, ročník 1 až 4.
24. ŠTVÁN J.: Košice — zkušební kámen našeho urbanismu. Československý architekt. Praha 1960, 7 : 8 : 3.
25. SZIKLAY - BOROVSZKY: Abauj-Torna vármegye és Kassa, Budapest (Magyarország vármegyei és várossai) 1896.

26. TOMÁŠEK D.: Východoslovenské železárny. In: Ročenka XX. století, II. svazek, Praha (Orbis) 1960, p. 225—228.
27. VOTRUBEC C.: Der gegenwärtige Stand und die weitere Entwicklung der tschechoslowakischen Städte. Geographische Berichte. Berlin 1962.
28. VOTRUBEC C.: Podíl přirozeného přírůstku a migrace na růstu měst Československa. Geografický časopis SAV. Bratislava 1959, 11 : 111—136.
29. VOTRUBEC C.: Urban Geography in Czechoslovakia. Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie. Hagen 1961, 5 : 6 : 161—163.
30. Optimální velikosti sídlišť a reulování růstu velkých měst, — souhrnný referát. Praha (Stálá komise RVHP pro stavebnictví), 1961, p. 48.

КОШИЦЕ

В Кошицах, центре восточной Словакии, насчитывалось в марте 1961 г. 79 581 жителей, что ставило их на 6 место среди городов Чехословакии. Перед этим городом были поставлены очень важные задачи в связи с развитием наименее индустриализованной и урбанизированной области республики и в связи со строительством Восточнословацкого металлургического завода. Поэтому уже сегодня для Кошиц характерен быстрый рост населения, примерно 2500 за год, большое строительство и значительные измерения в структуре и морфологии. Бывший непромышленный торговый город перерастает в значительный промышленный и культурный центр, который вызывает урбанизацию в более широком окружении.

Положение города на краю котловины, являющейся частью большой тектонической депрессии европейского характера, и на линии разлома первого порядка, благоприятно. В статье оценивается как топографическое, так и географическое положение города Кошице по отношению к крупным центрам и анализируется план города.

Географическое развитие города. В 14—17 в. в Кошице были вторым по значению городом Венгрии. Позднее в период централизма вследствие окраинного положения в рамках государства его обогнали другие города. Прослеживается экономическое развитие Кошиц и их плана с 1249 г. до настоящего времени. Период 1918—1948 гг., несмотря на рост населения, не был для Кошиц шагом вперед, ибо число занятых в промышленности было еще в 1954 г. меньше, чем в 1910.

Современное положение. Экономическая регрессия после 1918 г. была так велика, что даже после постройки машиностроительного завода еще в 1954 г. число занятых в промышленности не достигло уровня 1910 г., и в Кошицах промышленность была развита меньше, чем в Йиглаве, которая по числу населения в 2,5 раза меньше. Только благодаря строительству Восточнословацкого металлургического завода Кошице становятся действительной метрополией восточной Словакии. Уже сегодня в промышленности занято около 10 тысяч человек, хотя металлургический завод еще не достроен. Автор анализирует структуру промышленности города, в которой еще в 1954 г. машиностроение занимало столько же места, сколько и пищевая промышленность. Сегодня машиностроение уже преобладает над пищевой промышл. в отношении 3:2. Ведется обширное жилищное строительство на северной и западной окраине города, где используются речные террасы, компактный недифференцированный город превращается в функционально дифференцированный. Между старыми и новыми Кошицами имеется существенная разница в высоте и размерах домов, в качестве жилищного фонда. Этажный коэффициент в 1950 г. — 1,29, у новостроек коэффициент — 5,5. Сравнивается благоустройство Кошиц с другими областными центрами ЧССР и оценивается их культурное и административное значение.

Перспективы. Металлургический завод у Кошиц будет использовать руду из СССР, а уголь из Остравы. Начнет давать продукцию в 1963 г., а полностью будет закончен в 1967 г. Тем самым будет самым крупным промышленным предприятием восточной Словакии. Завод вызовет глубокие изменения в жизни города и в его структуре. Исторический центр города сохранит свой вид и функцию, но транспорт будет выведен на окраины города. В связи со строительством завода необходимо решить проблему перевозки и перегрузки сырья из СССР и из Остравы, проблему развития химической промышленности по переработке коксового газа из завода в пространстве Прешов-Гуменне. До 1970 г. в Кошицах нужно будет построить около 30 тыс. новых квартир, решить проблему рабочей силы, поездок на работу, переселить людей из деревни к заводу, обеспечить снабжение завода и быстро растущего города (в 1975 г. должно быть 160 тыс.) водой и энергией, сохранить окружающую среду. В решении этих очень важных народнохозяйственных задач примет участие и география.

1. Географическое положение: Кошиц.
2. Северозападная окраина Кошиц.
3. Северная окраина Кошиц.
4. Кошице в 17 веке.
5. Разделение города по функциям.
6. Этажность домов в областных городах ЧССР в 1950 г.
7. График роста населения Кошиц и Прешова.
8. Прирост населения в крупнейших городах восточной Словакии.

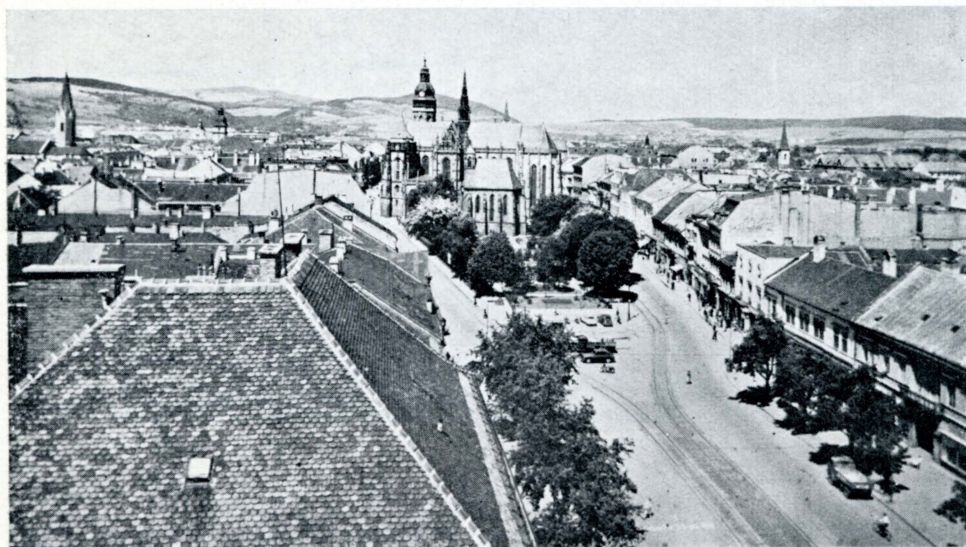
Кошице с юга. Позади — северная граница бассейна.

Кошице с северо-запада от Банкова.

KOŠICE

In March, 1961 the town of Košice — the centre of Eastern Slovakia — had 79 581 inhabitants. Consequently, it is the sixth largest town in Czechoslovakia. It plays an important role in the development of the least industrial and least urbanized area in Czechoslovakia, as well as in the construction of the East-Slovakian Iron and Steel Works. In the present Košice shows an upward trend in the growth of its population approximately 3,0 per cent a year. Another evidence of growth is an ever-increasing housing and cultural construction as well as considerable structural and morphological changes. Originally, a not industrial market town, it has been developing in an important industrial and cultural centre, controlling the urbanization of its wide environments. The town is situated favourably on the margin of a depression — which is part of a large tectonic depression of European importance — an on a fault line.

Geographical development of the town. In 14th up to 17th Century, Košice were the second most important town of Hungary. Later, in the period of centralization, it was owing to its out-of-the way position in the state, that it got overtaken by other towns. The present paper follows the economic development of the town as well as its ground plan since 1249 up to the present. In spite of a certain growth in the number of population between 1918 and 1948, the number of people working in industrial plants was still in 1954 lower than in 1910. *The present situation.* The extent of the economic regression after 1918 was such that even after the construction of the East-Slovakian Machine Works the number of workers in 1954 kept still at an lower level than the one of 1910. At that time the town had less industrial plants than Jihlava which has 2½ times less inhabitants. The construction of the East-Slovakian Iron and Steel Works helped the town of Košice to become the very metropolis of Eastern Slovakia. At the present, in spite of the fact that the Iron Works have not start working so far, approximately 10 000 people are already engaged in industry. The analysis of industry in the Košice area revealed that in 1954, the machine and food industry participated with equal shares in its structure. The present score is 3:2, the machine industry having taken the lead. An intensive construction of housing estates was started in northern and western part of the town. The old, close town has been changing into more spacious town, differentiated in accordance with its functions. There is a striking difference between the old town and the new quarters in the height of houses and the quality of flats. In 1950 the stage coefficient was 1,29; in the new construction it reads 5,5. The facilities of the town are compared with other regional towns in ČSSR and their cultural and local importance is discussed. *Future prospects.* The new Iron and Steel Works (16 km south-west of Košice) will work the iron ore from the USSR. They will use coal from the Ostrava Basin. The work will be started in 1963. Their construction is planned to be completed in 1967. Consequently, they will be the largest industrial plant in Eastern Slovakia. They will, no doubt, deeply influence the normal course of live of the town as well as the town's structure. The present centre of the town is to keep its historic form as well as its function. Traffic is going, however, to be excluded from the central parts of the town. A large portion of population inhabiting the over-crowded centre will be moved to modern tenement blocks in the out-skirts. In connection with the construction of the Iron Works the problem of transport and reloading of the substrates imported from the USSR as well as of coal from the Ostrava Basin must be solved together with the problem of the development of the chemical industry in the area of Prešov—Humenné which is supposed to work coke gases from the Iron Works. By 1970 some 30 000 new flats will have to have been built in the Košice area. There are problems of man-power, of transport of labourers to their work, of moving part of the population from the country nearer to the town, of securing smooth supply of water and electric power to the Iron Works themselves and their growing neighbourhood (in 1975 the population is to reach about 160 000) and, at the same time, of preserving the natural milieu — as much as possible.



Košice, pohled od jihu. V pozadí severní okraj Košické pánve. (Foto ČTK.)
 Košice — view from the south. In background the northern boundary of the basin.



Košice od severozápadu z Bankova. Vlevo hřbet mezi Hornádem a Torysou, v pozadí východní okraj Košické pánve. (Prodejná pohlednice.)
 Košice — view from the northwest.
 (Přílohy k článku C. Votrubeč: Košice.)